

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
ΤΜΗΜΑ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΛΥΣΗΣ

308

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ
ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ



00141735

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ	
ΑΡ. ΕΙΣ	41735 + 3 Δ 160000
COMP.	25269
ΤΑΞΙΝ.	658,5'62 ΚΟΝ
ΟΗΚΗ	

ΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ
ΚΟΝΤΡΑΦΟΥΡΗ ΔΗΜΗΤΡΑ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:
Δ. ΚΥΡΙΑΖΗΣ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελ
ΕΙΣΑΓΩΓΗ	
a. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	2
b. ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΠΛΟΙΩΝ	5
ΠΡΟΦΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ * STAR MANAGEMENT CORPORATION *	
a. ΠΟΡΕΙΑ ΑΥΞΗΣΗΣ ΣΤΟΛΟΥ	8
b. ΧΡΗΣΙΜΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ ΚΑΤΑΤΑΞΗΣ ΑΝΑ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΗΛΙΚΙΑ, ΗΜΕΡΟΜ. ΑΓΟΡΑΣ, ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ, ΑΞΙΑ ΚΤΗΣΗΣ, ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙΩΝ	9
ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ * STAR MANAGEMENT CORPORATION *	
A. ΠΟΛΙΤΙΚΟ - ΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	13
a) ΡΥΠΑΝΣΗ	15
b) ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 417/2002	16
c) ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝ.ΝΑΥΤΙΛΙΑ	17
d) ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΣΤΑΘΕΙΑ ΣΤΙΣ ΔΙΑΚΡΑΤΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ	24
e) ΕΛΛΕΙΨΗ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΗΡΙΞΗΣ	25
f) I.M.O	26
g) ISM	27
h) ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΓΙΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	28
i) ΚΡΑΤΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ	29
j) ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΥΠΕΡΑΚΤΙΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ	29
k) ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΕΣ ΑΣΦΑΛΙΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΥΜΦΩΝΑ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΔΙΚΑΙΟ	30
B. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	34
a) ΣΥΜΒΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ Α.Ε.Π	34
b) ΕΠΙΡΡΟΗ ΕΛΛ.ΣΗΜΑΙΑΣ ΣΕ ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ, ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ, ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ	36
c) ΠΟΡΕΙΑ ΕΛΛΗΝ.ΣΤΟΛΟΥ, ΝΗΟΛΟΓΙΑ	38
d) ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ	41
e) ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΗΠΑ	42
f) ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΟΝ ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΧΩΡΟ	42
g) ΤΡΑΠΕΖΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ	43
Γ. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	45
Δ. ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	46

Ε. ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ	48
ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗΣ	50
❖ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ & ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ	50
❖ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	50
❖ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	50
❖ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΙΚΟΣ ΚΙΝΔΥΝΟΣ	51
ΣΤ. ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ (LOBBYING)	53
<hr/>	
ΜΟΝΤΕΛΟ ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΟΥΨΑΛΑΣ	
ΜΟΝΤΕΛΟ ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΟΥΨΑΛΑΣ	55
<hr/>	
ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (PORTER)	
I. ΑΠΕΙΛΗ ΕΙΣΟΔΟΥ ΝΕΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ	57
a. ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ	58
b. ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΕ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	61
c. ΚΟΣΤΟΛΟΓΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΜΕΓΕΘΟΥΣ	63
d. ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΙΟΝΤΟΣ	63
II. ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΤΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΤΩΝ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ	64
a. ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ	65
b. ΠΟΡΕΙΑ ΤΙΜΩΝ ΤΟΥΣ	65
c. ΜΕΓΕΘΟΣ & ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΑΓΟΡΑΣΤΗ	69
d. ΒΑΘΜΟΣ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΙΟΝΤΟΣ	69
e. ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΚΑΘΕΤΗΣ ΟΛΟΚΛΗΡΩΣΗΣ	69
III. ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΤΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΤΩΝ ΝΑΥΛΩΤΩΝ	70
a. ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΟΥ ΝΑΥΛΩΤΗ	70
b. ΑΡΙΘΜΟΣ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ	72
c. ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	72
IV. ΑΠΕΙΛΗ ΑΠΟ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΤΑ ΠΡΟΙΟΝΤΑ	72
V. ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΣΤΙΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ	73
a. ΡΥΘΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	73
b. ΥΨΗΛΑ ΣΤΑΘΕΡΑ ΚΟΣΤΗ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ	75
c. ΠΡΟΣΠΑΘΕΙΕΣ ΑΥΞΗΣΗ ΜΕΡΙΔΙΟΥ ΑΓΟΡΑΣ	76
d. ΒΑΘΜΟΣ ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΟΥ ΠΡΟΙΟΝΤΟΣ	76

ΔΥΝΑΜΗ ΣΤΗ ΔΟΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

ΖΗΤΗΣΗ ΓΙΑ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΙΚΑ ΠΡΟΙΟΝΤΑ

77

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ * STAR MANAGEMENT *

1. ΘΕΩΡΙΑ ΤΩΝ ΠΟΡΩΝ & ΙΚΑΝΟΤΗΤΩΝ	78
I. ΥΛΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ	78
a. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ	79
b. ΦΥΣΙΚΟΙ	85
c. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ & ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟΙ	85
II. ΑΥΛΟΙ ΠΟΡΟΙ	85
a. ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ	85
b. ΦΗΜΗ	86
2. ΘΕΜΕΛΙΩΔΕΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ *STAR MANAGEMENT*	86
3. ΑΛΥΣΙΔΑ ΑΞΙΑΣ ΤΗΣ *STAR MANAGEMENT*	88

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ *TSAKOS ENERGY NAVIGATION *

1. ΠΡΟΦΙΛ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ	90
2. ΕΞΕΤΑΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ	91
I. ΥΛΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ	91
II. ΑΥΛΟΙ ΠΟΡΟΙ	105
3. ΘΕΜΕΛΙΩΔΕΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ	106

ΟΡΘΟΛΟΓΙΚΟ ΜΟΝΤΕΛΟ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΥ ΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ – SWOT ΑΝΑΛΥΣΗ

1. ΔΥΝΑΜΕΙΣ ΤΗΣ *STAR MANAGEMENT*	107
2. ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ, ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ, ΑΠΕΙΛΕΣ.	107
3. ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ	110

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ *STAR MANAGEMENT*

1. ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ	110
-------------------------	-----

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ *STAR MANAGEMENT*

111

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ *STAR MANAGEMENT*

ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ *TEN TEN*

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΜΕΓΑ ΤΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΗΣ ΚΡΑΤΟΣ

Περικλής

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Σκοπός της εργασίας είναι η αξιολόγηση της στρατηγικής μίας Ναυτιλιακής Εταιρείας που έχει αντικείμενο δραστηριοποίησης στον χώρο των δεξαμενόπλοιων, Tanker ή όπως διεθνώς ορίζονται ως TSH.

Είναι προφανές ότι για να γίνει η αξιολόγηση στρατηγικής είναι απαραίτητη η χρήση μεθόδων ανάλυσης. Έτσι χρησιμοποιήθηκαν οι κάτωθι Τεχνικές :

PEST Ανάλυση, Ανάλυση 5 Δυνάμεων PORTER, Οργανωτική Δομή,
SWOT Ανάλυση, Χρηματοοικονομική Ανάλυση.

Για να είμαστε πιο σαφείς και συγκεκριμένοι ,στην εργασία αυτή περιγράφονται όλες οι ευκαιρίες - αδυναμίες - δυνάμεις - απειλές που υπάρχουν τόσο στο εξωτερικό όσο και στο εσωτερικό περιβάλλον, και σαν αποτέλεσμα της όλης προσπάθειας αξιολόγησης, δίδονται προτάσεις εναλλακτικών στρατηγικών, όπου εκτιμάται ότι απαιτείται.

Ερευνήθηκαν οι Εταιρείες * **STAR MANAGEMENT CORPORATION** * και η Εταιρεία * **TSAKOS ENERGY NAVIGATION** *.

Με τον όρο * έρευνα * εννοούμε ότι αντλήθηκαν από κάθε δυνατή πηγή στοιχεία, πολλά από το εσωτερικό των εταιρειών, από τους γνωστοποιημένους Ισολογισμούς στο Χρηματιστήριο ή μη, από ποικίλη δημοσιευμένη αρθρογραφία , στα ναυτιλιακά έντυπα, σχετικά με την επικρατούσα κατάσταση στις ναύλαγορές.

Στην πορεία της έρευνας αντιμετωπίστηκαν πολλά προβλήματα στην συγκομιδή των Πληροφοριών, καθ' ότι η μία εκ των δύο είναι μεν ναυτιλιακή εξωχώρια εταιρεία (OFFSHORE) εγκατεστημένη στην Ελλάδα με ειδικές νομοθετικές διατάξεις και δεν υποχρεούται στην δημοσιοποίηση των αποτελεσμάτων της, σε αντίθεση με την άλλη που είναι εισηγμένη στο Χρηματιστήριο της Ν. Υόρκης και υποχρεούται να δημοσιεύει τα αποτελέσματά της σε τακτά χρονικά διαστήματα, προς πληροφόρηση των σχετικών μετόχων για την οικονομική κατάσταση της εταιρείας και σχετική προσέλευση των προσδοκίων των νέων επενδυτών. Καταβλήθηκε λοιπόν ιδιαίτερος κόπος να είναι όσο το δυνατόν η εργασία ακριβής και να συμπεριλάβει πολλές λεπτομέρειες για τον Ναυτιλιακό τομέα που μπορεί να διατυπωθεί εδώ χωρίς φόβο υπερβολής ή λάθους ότι είναι ένας τομέας υψηλού κινδύνου, τολμηρών επιχειρηματικών αποφάσεων, σκληρού αγώνα, υψηλής πίεσης από γεγονότα που σχετίζονται μέγιστα με το εξωτερικό περιβάλλον, είτε αυτό ορίζεται σαν αλλαγές φυσικών φαινομένων ,εύρεση νέων πόρων ενέργειας, διεθνείς αλλαγές στο τομέα του εμπορίου λόγω ύπαρξης πολέμων ή απεργιών ή τρομοκρατικών ενεργειών στους λιμένες είτε σαν αλλαγές σε θεσμοθετημένο πλαίσιο μεταξύ των διεθνών αγορών, είτε σαν αποτέλεσμα επιρροής παγκοσμίων επιδημιών σε επίπεδα παραγωγής .

Θα μπορούσε να ειπωθεί σ' αυτό το σημείο ότι η ναυτιλιακή αγορά απαιτεί από τις ναυτιλιακές εταιρείες να διέπονται από τα χαρακτηριστικά ενός ικανού **"καραβοκύρη"**: πείρα, αντύληψη, ευελιξία, προσαρμοστικότητα, γενναιότητα...

Αυτό που αξίζει να τονισθεί είναι ότι το λαϊκό ρητό « πέτρα που κυλά ποτέ δεν χορταριάζει » ταιριάζει και στην περίπτωση των επιχειρήσεων. Σε επίπεδα οικονομικών μονάδων, για να μπορούν οι μονάδες / εταιρείες να είναι αποτελεσματικές, δεν πρέπει να μένουν στάσιμες, επιβάλλεται να εξετάζονται συνεχώς οι τρόποι και τα μέσα που θα μας

οιφθούν κοντά στον επιθυμητό σκοπό, ερευνώντας τις τάσεις της αγοράς που ενεργοποιουμαστε και ανάλογα να προσαρμόζονται και να αναθεωρούνται τα σχέδια (plans).

Είναι ξεκάθαρο ότι όλες οι επιχειρήσεις, ασχέτως μεγέθους τους ή της φύσης της αγοράς που δραστηριοποιούνται, επιβάλλεται να έχουν οράματα, γιατί χωρίς οράματα βαλτώνουν, δεν αναπτύσσονται, δεν προάγουν το επίπεδο του κοινωνικού συνόλου, δεν προσθέτουν υπεραξία τόσο στην εμπορική αξία της ίδιας επιχείρησης αλλά όσο και στην εμπορική, οικονομική και εθνική ανάπτυξη του κάθε κράτους παγκόσμια.

Πριν να προχωρήσουμε περαιτέρω, θα πρέπει να ορίσουμε τι ακριβώς είναι η ναυτιλιακή εταιρεία και σε ποια αγορά ειδικεύεται ο κλάδος της, λόγω του εξειδικευμένου χαρακτήρα της.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Η Ναυτιλιακή εταιρεία είναι η επιχείρηση που έχει σαν αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών στις θαλάσσιες μεταφορές. Η παροχή των υπηρεσιών αυτών συνδέονται άμεσα και στενά με το εμπορικό πλοίο, με το οποίο άλλωστε εκτελούνται οι θαλάσσιες μεταφορές.

Η Ναυτιλιακή εταιρεία εν προκειμένω είναι η οικονομική μονάδα που έχει σαν αντικείμενο των εργασιών της το πλοίο, ως πλοιοκτήτης ή ως εφοπλιστής γενικότερα. Αυτή που εκμεταλλεύεται η και διαχειρίζεται δικά της ή ξένης ιδιοκτησίας πλοία. Δύναται να έχει μια από τις ακόλουθες νομικές μορφές σύμφωνα με την Ελληνική Νομοθεσία. Ναυτιλιακή εταιρεία είναι και η εταιρεία πρακτόρευσης, διαχείρισης πληρωμάτων, ναυλομεσιτική, μεσιτεία ασφαλειών, πλοιοκτησία και, διαχείριση πλοίων.

Ατομική Επιχείρηση

Είναι σπάνια περίπτωση σύστασης και λειτουργίας γιατί οι επιχειρηματικοί κίνδυνοι είναι σοβαροί και όταν επέλθουν συνεπάγονται τεράστιες οικονομικές ευθύνες παρά τις οποιοσδήποτε οικονομικές καλύψεις. Πέραν αυτού τα απαιτούμενα κεφάλαια είναι συνήθως μεγάλα και δεν είναι σύνηθες να τα διαθέτει ένα άτομο.

Προσωπική σε : Ομόρρυθμη η Ετερόρρυθμη Εταιρεία

Και αυτή σπάνια περίπτωση λόγω του προβλήματος της απεριόριστης οικονομικής ευθύνης τουλάχιστον των ομόρρυθμων μελών.

Εταιρεία Περιορισμένης ευθύνης

Είναι η συνηθέστερη μορφή που ασχολείται με την διαχείριση, ναύλωση, πρακτόρευση και γενικότερα την εκμετάλλευση ξένων πλοίων, ενώ σπάνια εμφανίζεται σαν πλοιοκτήτρια.

Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρεία

Η νομική μορφή της ως άνω εταιρείας απαντάται στον μεγαλύτερο αριθμό των Ναυτιλιακών επιχειρήσεων.

Συμπλοιοκτησία

Πρόκειται για μια μορφή συγκυριότητας και συνεκμεταλλεύσεως του πλοίου.

Ναυτική Εταιρεία

Η εταιρική σύμβαση για την Ναυτική εταιρεία καταρτίζεται γραπτώς και καταχωρείται στο Μητρώο Ναυτικών Εταιρειών. Το περιεχόμενο της σύμβασης καθορίζεται από τον νόμο 959/1979. . Σκοπός της εταιρείας είναι η κυριότητα, εκμετάλλευση, διαχείριση ελληνικών εμπορικών πλοίων, ελληνικών συμφερόντων . Έδρα της εταιρείας ορίζεται δήμος η κοινότητα αλλοδαπής χώρας. Το κεφαλαίο αναλαμβάνεται από δυο τουλάχιστον ιδρυτές και καταβάλλεται μετρητοίς . Ελάχιστο ποσό προβλέπεται το ισόποσο των Ε880 σε αλλοδαπό νόμισμα. Οι μετοχές μπορεί να είναι ονομαστικές η ανώνυμες. Απαγορεύεται η εισαγωγή των μετοχών στο χρηματιστήριο.

Οι Ναυτικές εταιρείες μπορούν να υπαχθούν στις διατάξεις του Α.Ν. 89/67, 27/1975, 814/1978. βάσει αυτών των νόμων ελληνικά συμφέροντα σε πλοία με ξένη και Ελληνική σημαία καλύπτουν εταιρείες αλλοδαπές που έχουν εγκατασταθεί στην Ελλάδα βάσει της σχετικής τροπολογίας. Αυτές μπορούν να εισαχθούν σε διεθνή χρηματιστήρια.

Το ουσιαστικότερο πλεονέκτημα των εταιρειών αυτών είναι η φορολογική απαλλαγή των εσόδων των εργασιών τους στο εξωτερικό. Οι εταιρείες δεν μπορεί να αναπτύξουν οποιαδήποτε επιχειρηματική δραστηριότητα μέσα στην Ελλάδα, εκτός από την συγκεκριμένη που αναφέρεται στο καταστατικό της και βάσει αυτής εγκαταστάθηκε άλλωστε στην Ελλάδα, και δεν τροποποιείται.

Υποχρέωση αυτών των εταιρειών κατά την εγκατάστασή τους στη χώρα μας, η εκδότηση τραπεζικής εγγυητικής 10.000\$ με ισχύ 5ετίας προς τον Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας . Στην λήξη της ανανεώνεται για μια ακόμη πενταετία. Οι ανωτέρω εταιρείες υποχρεούνται στην εισαγωγή 50000\$ ελάχιστο ποσό στην Τράπεζα Ελλάδος , το οποίο χρησιμοποιούν για κάλυψη των εν Ελλάδι αναγκών τους.

Η προώθηση των ιδρύσεων των ναυτιλιακών εταιρειών βάσει των αναπτυξιακών νόμων, στηρίχθηκε πολύ από τους κυβερνητικούς φορείς για την εισαγωγή συν/τος και από την UNCTAD, (διεθνής ναυτική οργάνωση που λειτουργεί στα πλαίσια του Ο.Η.Ε).

Οι εταιρείες της ως άνω μορφής ελέγχονται από την Τράπεζα Ελλάδος κάθε τέλος έτους, Υπουργείο Οικονομικών, Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας, ΥΕΝ.

Υποβάλλουν αναλυτικές καταστάσεις ευρωπαϊσμών, οικονομικές αναλύσεις πραγματοποιηθέντων εξόδων γραφείου και πλοίων . Υπόχρεες είναι στην επιβολή και απόδοση φόρων από μισθοδοσία, αμοιβές τρίτων, ασφαλιστικά, τόσο του γραφείου όσο και των ελληνικών πληρωμάτων, φ.π.α., φόρο πλοίων, προξενικά τέλη , επιβολή κώδικα βιβλίων και στοιχείων ..Ελέγχονται από Ειδικό τμήμα της εφορίας, την Εφορία πλοίων.

Ναυλαγορά

Είναι η αγορά όπου καθορίζονται οι τιμές των ναύλων (κόμιστρων) που εισπράττουν. Οι ναυτιλιακές εταιρείες, είτε είναι πλοιοκτήτριες είτε έχουν την διαχείριση ναύλων έναντι αμοιβής, η είναι η αγορά που καθορίζει το ύψος του κόστους μεταφοράς που επιβαρύνεται το προϊόν- παροχή υπηρεσίας που επιβάλλεται στον καταναλωτή για την ικανοποίηση των αναγκών του. Οι τιμές κλεισίματος των ναύλων γίνονται μέσω ειδικού Μεσολαβητή (broker) που κατέχει τις συνθήκες της συγκεκριμένης αγοράς. Οι τιμές των ναύλων εξαρτώνται από πολλούς παράγοντες που αναλύονται περαιτέρω.

Θα αναφερρούμε διάφορα στοιχεία εν συντομία της έννοιας πλοίου.

Πλοίο είναι κάθε σκάφος χωρητικότητας τουλάχιστον 10 κόρων, που είναι προορισμένο να κινείται με δική του δύναμη στη θάλασσα. Η έννοια του σκάφους είναι καθαρά τεχνική. Σκάφος είναι ένα κοίλο σώμα. Η σχεδία από κορμούς δένδρων δεν είναι σκάφος.

- **Ολική χωρητικότητα**

Είναι το σύνολο των μονίμως σκεπαστών και κλειστών χωρών αυτού κάτω από το ανώτατο κατάστρωμα και πάνω σε αυτό. Αν από την ολική χωρητικότητα αφαιρέσουμε τους χώρους που δεν προορίζονται για την μεταφορά προσώπων και πραγμάτων, προκύπτει η καθαρή χωρητικότητα.

Η χωρητικότητα είναι όγκος και μετρείται σε κόρους. Κάθε κόρος ισοδυναμεί με 2,83 κυβικά μέτρα η 100 κυβικά πόδια. Στην Αγγλική ορολογία αποδίδεται ως Register ton και χρειάζεται προσοχή για να αποφεύγεται σύγχυση, με την έννοια του τόνου – βάρους.

Η ταυτότητα κάθε πλοίου προσδιορίζεται από ορισμένα στοιχεία, τα κυριότερα είναι τα εξής :

a) **ΟΝΟΜΑ**

Το όνομα κάθε πλοίου εκλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη και καταχωρείται υποχρεωτικά στο νηολόγιο μαζί με τα λοιπά στοιχεία. Το όνομα του πλοίου μαζί με το λιμάνι Νηολόγησης γράφεται στη πρύμνη του πλοίου στη γλώσσα της σημαίας την οποία φέρει.

b) **ΔΙΕΘΝΕΣ ΣΗΜΑ**

Κάθε πλοίο έχει δικό του διεθνές σήμα που αποτελείται από συνδυασμό τεσσάρων γραμμάτων της λατινικής αλφάβητου. Το σήμα αυτό χορηγείται αν είναι σημαίας ελληνικής από το ΥΕΝ. Η καταχώρηση αυτού στο νηολόγιο είναι υποχρεωτική. Όλα τα διεθνή σήματα των Ελληνικών Πλοίων αρχίζουν από το S.

c) **ΛΙΜΕΝΑΣ ΝΗΟΛΟΓΗΣΕΩΣ**

Η μόνιμη κατοικία του πλοίου. Εκλέγεται ελεύθερα από τον πλοιοκτήτη. Έχει ιδιαίτερη σημασία για το νομικό και φορολογικό καθεστώς που διέπει το πλοίο.

d) **ΣΗΜΑΙΑ**

Αναφέρονται εκτενώς στοιχεία στην αμέσως επόμενη ανάλυση- επηρεασμό των οικονομικών παραγόντων.

ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΠΛΟΙΩΝ

Τα πλοία μπορεί να ενταχθούν σε δυο μεγάλες κατηγορίες :τα εμπορικά και τα μη εμπορικά.

Ιδιαίτερη κατηγορία των μη εμπορικών πλοίων είναι τα κρατικά πλοία μεταξύ των οποίων διακρίνουμε τα πολεμικά, αστυνομικά, νοσοκομειακά, εκπαιδευτικά. Η κατάταξη των εμπορικών πλοίων σε κατηγορίες μπορεί να γίνει με βάση διάφορα κριτήρια.

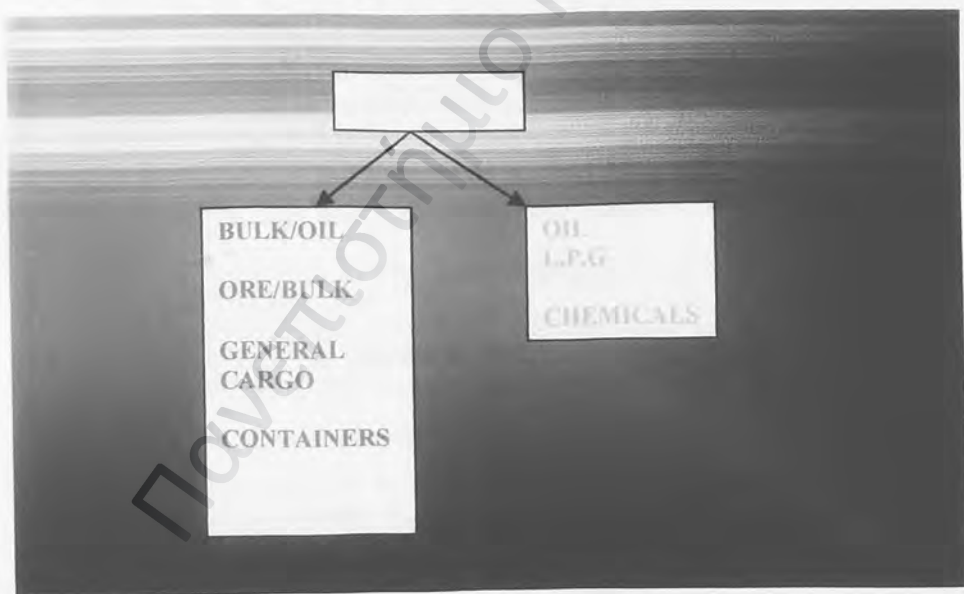
Όπως:

- A. Το μέγεθος-χωρητικότητα(Μικρά – Μεγάλα)
- B. Τη θαλάσσια περιοχή κινήσεως τους (Μεσογειακά, Ποντοπόρα η Ωκεανοπόρο)
- C. Το είδος της μεταφοράς (Επιβατηγά – Φορτηγά)

- D. Το είδος του φορτίου (Πλοία ξηρού φορτίου, αερίων η υγρών)
 E. Τον τρόπο εκμεταλλεύσεως τους (Πλοία γραμμής-Liners, ελεύθερης ναύλωσης – Tramps. ΣΧΕΤΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΚΑΤΩΤΕΡΩ

Είδη και Διαχωρισμός Δεξαμενόπλοιων

- **ULCC** = Πλοίο με 335,000 dwt, ικανό να μεταφέρει 320,000 τόνους πετρέλαιο.
- **VLCC MT** = Μοντέρνο-νέο motor tanker (ημερομηνία κτισίματος του πλοίου έτος 1990) 200-295,000 dwt ,Ικανό να μεταφέρει μεταξύ 250-290,000 τόνους πετρέλαιο.
- **VLCC TT** = Τάνκερ turbine tanker(ημερομηνία κτισίματος του πλοίου έτος 1970),200-280,000 dwt ,ικανό να μεταφέρει 250-275,000 τόνους πετρέλαιο.
- **SUEZMAX** = Πλοία μεταξύ 120,000-200,000 dwt ,αυστηρά οριζόμενα τα πλοία που μπορούν να πλεύσουν μέσω του Σουέζ με πλήρη ικανότητα φόρτωσης (full capacity) 130,000 τόνους πετρέλαιο.
- **AFRAMAX** = Πλοία μεταξύ 90-105,000 dwt, ικανά για μεταφορά 80,000 τόνων.
- **PANAMAX** = Πλοία μεταξύ 50-80,000 dwt.



BULK = ΠΛΟΙΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ
ORE/BULK = ΠΛΟΙΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΟΥ – ΜΕΤΑΛΛΕΥΜΑΤΩΝ
GENERAL CARGO – ΓΕΝΙΚΟΥ ΦΟΡΤΙΟΥ ΠΛΟΙΑ
CONTAINERS = ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ

OIL = ΑΞ ΥΓΡΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ , ΚΥΡΙΩΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ
L.P.G. = ΑΞ ΥΓΡΑΕΡΙΩΝ
CHEMICALS = ΑΞ ΧΗΜΙΚΩΝ ΦΟΡΤΙΩΝ

ΠΡΟΦΙΛ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ *STAR MANAGEMENT CORPORATION *

Η Νναυπλιακή εταιρεία ***STAR MANAGEMENT CORPORATION *** είναι εταιρεία του αναπτυξιακού νόμου 89/67 εγκατεστημένη στην Ελλάδα με τις σχετικές διατάξεις, Ελληνικών συμφερόντων εταιρεία με έδρα την Λιβερία.

Είναι πλοιοκτήτρια 19 πλοίων , δεξαμενόπλοιων κατάλληλων για μεταφορά πετρελαίου θέρμανσης ,ραφινρισμένων προϊόντων πετρελαίου και άλλων φορτίων υγρός μορφής, υπό αλλοδαπή και ελληνική σημαία, και υπό παραλαβή 2 ακόμη νεότευκτων.

Η σύνθεση είναι AFRAMAX 23,3% PANAMAX 35,85, SUEZMAX 40,9%.

Συνολικής χωρητικότητας : . 2629435 DWT

Ναυπηγεία Κατασκευής πλοίων : SAMSUNG ,SUMITOMO, HYUNDAI, HALLA, BRODOSPLIT

Με ειδικές Ναυπηγικές απαιτήσεις της εταιρείας, φέρουν ειδικές αυτοματοποιημένες μάνικες για γρήγορη φόρτωση, εξοπλισμένα με τελευταίου τύπου ραντάρ .

Κατασκευή: 10 διπλού πυθμένα, 3 μονά, 3 διπλά πλαϊνά τοιχώματα, 3 διπλούς πυθμένες.

Μέση ηλικία στόλου : επί συνολικής ηλικίας 12,31 έτη

Μέση ηλικία ανά χωρητικότητα / κατηγορία πλοίου : σχετικό σχήμα ακολουθεί

Μέση ηλικία ανά κατηγορία πλοίου : AFRAMAX 15,4 PANAMAX 14,9 SUEZMAX 6,6

Πληρώματα υπό ελληνική σημαία : 17 Έλληνες & 8 Αλλοδαποι

Πληρώματα υπό ξένη σημαία : 16 Αλλοδαποι & 9 Έλληνες

Μέση διάρκεια ταξιδιού σε ταξίδι με σύνθετες δρομολόγιο 40 ημέρες

Τρέχουσα αξία πλοίων ανέρχεται σε :549,033,658\$ (net book value)

Μορφή ναύλωσης : Ανά ταξίδι μικρής διάρκειας και χρόνο-ναυλώσεις μακράς διάρκειας.

Δρομολόγιο : Ελευθέρως μορφής ναύλωση (TRAMPS)

Συνήθης περιοχή δραστηριότητας : Μεσόγειος, Ρωσία, ΗΠΙΑ, και σε όλη την λοιπή υφήλιο.

Κατάσταση πλοίων της : Άριστη . Έχουν υποστεί τις αναγκαίες επιθεωρήσεις, επισκευές, συντήρησης, δεξαμενισμού.

Συνήθεις ναυλωτές : EPSA, CHEVROIL, WESTERN(usa), orl, CROWN, AGIP, CEPSA, LUKOIL, TRAFIGURA, CHEVRON, PERTOGAL, PETRACO OIL,

ARCADIA, TAMOIL, SIETCO, AETC, BP SHIPPING, EXXON, SHELL, SKAUGEN, STASCO.

Στα πολυτελή γραφεία της απασχολεί 32 άτομα υπαλλήλους, διατηρεί υπ/μα στο Λονδίνο όπου εκεί γίνονται οι σχετικές επαφές του τμήματος ναυλώσεων με τους εξειδικευμένους μεσίτες των πλοίων στην ναυλαγορά για ναυλώσεις των πλοίων της.

Κατέχει ένα ακίνητο παραδοσιακό αναπαλαιωμένο 5 ορόφων σε κεντρικό σημείο της Αθήνας, στους 2 ορόφους στεγάζονται τα γραφεία της εταιρείας , τρέχουσας αξίας 1.000.000\$.

Είναι πλήρως εξοπλισμένη με μηχανογραφικά συστήματα τελευταίας τεχνολογίας, αυτόματα συστήματα παρακολούθησης φόρτωσης των πλοίων , επαφή on line με τα πλοία της, σελίδα στο διαδίκτυο.

Η χρονική στιγμή ίδρυσης της ναυτιλιακής εταιρείας είναι το 1980. Την διεύθυνση της ναυτιλιακής εταιρείας είχε μέχρι το 1990 ο πατήρ του σημερινού πλοιοκτήτη. Στα αρχικά στάδια της ίδρυσης της , ασχολήθηκε η εταιρεία με ναυλώσεις ξένων πλοίων, ασφαλίσεις, διαχείριση πληρωμάτων ,επιδιώκοντας να κατανοήσει πλήρως τους κανόνες της ναυλαγοράς, διαχείριση πλοίων για λ/σμο τρίτων .(management) ,

Πορεία αύξησης στόλου

Αρχές του 1990 ανέλαβε πλήρως ο υιός και ασχολήθηκε με εκμετάλλευση φορτηγών πλοίων μεταφοράς ξηρού φορτίου . Ο στόλος αριθμούσε τότε 15 πλοία. Τέλος του 1997 άρχισε ο νέος πλοιοκτήτης προβλέποντας την διεθνή ύφεση της ναυλαγοράς μεταφοράς ξηρού φορτίου άρχισε σταδιακά να πωλεί τα πλοία του έως τα τέλη του 1998. Κατά την διάρκεια των πωλήσεων άρχισε να αγοράζει σταδιακά δ/ξ.

Στα μέσα περίπου του 1999 αγόρασε 5 μεταχειρισμένα δ/ξ έτους 1988-91 και 1 νεότευκτο έτους 1999. Το έτος 2000 αγόρασε 3 μεταχειρισμένα έτους 1986-89,4 νεότευκτα έτους 1991 και 2 νεότευκτα έτους 2000. Το έτος 2002 παρέλαβε 1νεοτευκτο και βρίσκονται αλλά 2 υπό κατασκευή στα ναυπηγεία SAMSUNG.

Η εταιρεία είναι διαρθρωμένη σε αμερικανικά πρότυπα διεθνών εταιρειών με έντονη ανταγωνιστική παρουσία στο διεθνή και ελληνικό χώρο. Διακρίνεται για τις στενές σχέσεις συνεργασίας που έχει με πολυεθνικές εταιρείες ναυλωτών , εκμεταλλευτών πετρελαίου, με κυβερνητικά στελέχη, επιρροής πρόσωπα σε διεθνές επίπεδο. Το 2000 προέβη σε συνεργασία κάθετης ολοκλήρωσης με την SHELL εξασφαλίζοντας τον απρόσκοπτο εφοδιασμό των πλοίων της με πετρέλαιο.

Συμπερασματικά, επισημαίνουμε ότι η *STAR MANAGEMENT CORPORATION* είναι μια παραδοσιακή ναυτιλιακή εταιρεία που γνωρίζει τους κανόνες της αγοράς, έχει μεγάλη καμπύλη εμπειρίας έχοντας διανύσει σχεδόν όλες τις περιοχές ενεργοποίησης στον ναυτιλιακό τομέα.

Παρακολουθεί τις εξελίξεις, διαφοροποιούμενη όταν οι διεθνείς ανάγκες το επιβάλλουν.

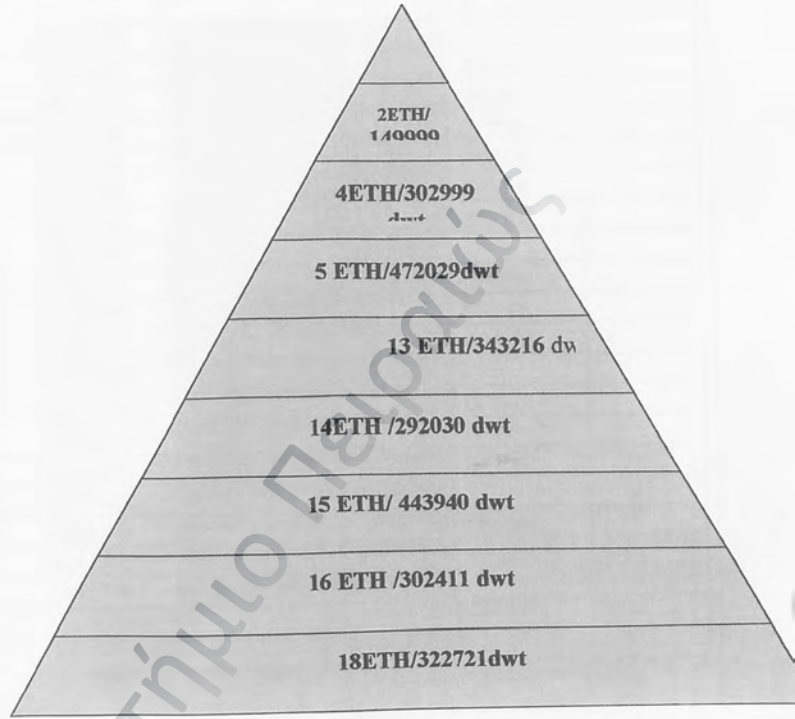


ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ
ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΑΓΑΠΙΔΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΙ ΣΥΜΒΟΥΛΟΙ SAMSUNG HEAVY INDUSTRIES ΣΤΟΥΣ ΚΩΦΑΣ

STAR MANAGEMENT CORPORATION (FLEET)

<u>Vessel's Names</u>	<u>Year built</u>	<u>Gross Tonnage</u>	<u>Dead Weight</u>	<u>Double Hull</u>	<u>Double bottom</u>	<u>Double side</u>	<u>Single</u>
QUEEN	1986	58853			^^		
ENEA	2000	81151			^^		
DEKA	1999	80058			^^		
KING	1999	81526		&			
PRINCESS	1999	81526		&			
HERO	1986	58853		&			
OCEAN	2002	81310		&			
EXI	1991	52164		&			
DEKA	1991	80058					
TESSERA	1990	77931					
PENTE	1989	77870				"	
EPTA	1990	77931				"	
PROGRESS	2000	81151				"	
STAR	1991	81135		&			
SKY	1989	79544		&			
OKTO	1988	58853					!
SUN	1989	79503					!
MOON	1988	79544		&			
EARTH	1988	79503					!
		1400570	2629435	10	3	3	3

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ



ΗΛΙΚΙΑ
ΚΗ
ΑΠΕΙΚ
ΟΝΗΣΗ
ΣΤΟΛΟ
Υ

Vessel's	FLAG	BUILDER	TYPE	CREW	
Names					
QUEEN	LIBANOS	DAEWOO	AFRAMAX		
ENEAS	HELLAS	DAEWOO	SUEZMAX	GREEK	
DEKA	HELLAS	DAEWOO	SUEZMAX	GREEK	
KING	HELLAS	DAEWOO	SUEZMAX	GREEK	
PRINCESS	HELLAS	DAEWOO	SUEZMAX	GREEK	
HERO	HELLAS	HALLA	AFRAMAX	GREEK	
OCEAN	HELLAS	HYUNDAI	SUEZMAX	GREEK	
EXI	MALTA	HYUNDAI	AFRAMAX		
DEKA	HELLAS	DAEWOO	PANAMAX	GREEK	
TESSERA	HELLAS	DAEWOO	PANAMAX	GREEK	
PENTE	HELLAS	BRODOSPLIT	PANAMAX	GREEK	
EPTA	PANAMA	BRODOSPLIT	PANAMAX		
PROGRESS	HELLAS	BRODOSPLIT	PANAMAX	GREEK	
STAR	HELLAS	SUMITOMO	AFRAMAX	GREEK	
SKY	HELLAS	SUMITOMO	AFRAMAX	GREEK	
OKTO	PANAMA	SUMITOMO	PANAMAX		
SUN	HELLAS	SAMSUNG	SUEZMAX	GREEK	
MOON	HELLAS	SAMSUNG	SUEZMAX	GREEK	
EARTH	MALTA	SAMSUNG	PANAMAX		

ΠΛΗΡΩΜΑ
ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

<u>Vessel's Names</u>	<u>Year built</u>	<u>Gross Tonnage</u>	<u>Dead Weight</u>
QUEEN	1986	58853	107544
HERO	1986	58853	107633
OKTO	1986	58853	107544
		176559	322721
MOON	1988	79544	142112
EARTH	1988	79503	142039
		159047	304151
PENTE	1989	77870	141097
SKY	1989	79544	142112
SUN	1989	79503	142039
		236917	443840
TESSERA	1990	77931	141506
EPTA	1990	77931	141506
		155862	292030
EXI	1991	52164	86643
ENDEKA	1991	52164	86643
STAR	1991	81135	149802
		185463	343210
ENEΑ	2000	81151	148979
PROGRESS	2000	81151	148979
		162302	307995
OCEAN	2002	81310	148999
PRINCESS	1999	81526	149475
DEKA	1999	80058	145015
KING	1999	81526	149475
		243110	472029
TOTAL		1400570	2629345

ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΑΝΑ ΗΛΙΚΙΑ /ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ/ ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙ

ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΑΝΑ ΗΛΙΚΙΑ /ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ/ ΤΥΠΟΣ ΠΛΟΙ

AFRAMAX
No. ΠΛΟΙΩΝ 5
ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ 15,4
611627 DWT

PANAMAX
No. ΠΛΟΙΩΝ 7
ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ 14,9
941369 DWT

SUEZMAX
No. ΠΛΟΙΩΝ 7
ΜΕΣΗ ΗΛΙΚΙΑ 6,6
1076439 DWT

STAR MANAGEMENT VSL'S PURCHASE VALUE

<u>Vessel's</u> <u>Names</u>	<u>Year</u> <u>built</u>	<u>DATE</u> <u>ACQUIRED</u>	<u>PURCHASE</u> <u>PRICE</u>	
QUEEN	1986	2/5/2000	19,052,241	
ENEAS	2000	2/5/2000	43,731,583	
DEKA	1999	3/1/2000	57,540,434	
KING	1999	2/1/2000	57,600,450	
PRINCESS	1999	5/9/2000	28,337,601	
HERO	1986	3/1/2000	19,035,263	
OCEAN	2002	1/3/2002	50,150,000	
EXI	1991	6/8/1999	41,513,708	
DEKA	1991	2/2/2000	28,492,701	
TESSERA	1990	3/3/2000	32,010,646	
PENTE	1989	5/3/2000	31,025,050	
EPTA	1990	3/3/2000	32,045,951	
PROGRESS	2000	2/2/2000	44,283,498	
STAR	1991	5/9/2000	28,492,701	
SKY	1989	6/8/1999	38,127,190	
OKTO	1988	6/8/1999	33,214,288	
SUN	1989	6/8/1999	38,140,825	
MOON	1988	6/8/1999	36,089,733	
EARTH	1999	6/8/1999	43,345,239	
			694,030,138	

**ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ
ΕΤΑΙΡΕΙΑ *STAR MANAGEMENT CORPORATION ***

Το εξωτερικό περιβάλλον για κάθε επιχείρηση είναι ο χώρος στον οποίο αυτή δραστηριοποιείται αναζητώντας ευκαιρίες και αντιμετωπίζοντας απειλές. Το εξωτερικό περιβάλλον διαχωρίζεται περαιτέρω σε δυο επιμέρους συνιστώσες, το ευρύτερο-μακρό περιβάλλον και το μικρό περιβάλλον.

Το ευρύτερο-μακρό περιβάλλον έχει επίδραση στις λειτουργίες της επιχείρησης. Αυτό διαχωρίζεται ως εξής :

- Α) το πολιτικό-νομικό περιβάλλον
- Β) το τεχνολογικό περιβάλλον
- Γ) το οικονομικό περιβάλλον
- Δ) το κοινωνικό-πολιτιστικό περιβάλλον
- Ε) το παγκόσμιο περιβάλλον.

Μέσα από την επεξεργασία των στοιχείων αυτών, η επιχείρηση μπορεί να προβλέψει τις μελλοντικές τάσεις στο ευρύτερο περιβάλλον της και με αυτό τον τρόπο να προσαρμοστεί καλύτερα για τις προκλήσεις του μέλλοντος.

Α) ΠΟΛΙΤΙΚΟ-ΝΟΜΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Η πολιτική /νομική διάσταση αναφέρεται στους νόμους, τους κυβερνητικούς φορείς και τις διάφορες ομάδες πίεσης που επηρεάζουν τους σύγχρονους οργανισμούς είτε έμμεσα είτε άμεσα. Η προσθήκη ή η αφαίρεση ενός νομοθετικού ή ρυθμιστικού περιορισμού από την κυβέρνηση μιας χώρας είναι δυνατόν να δημιουργήσει σημαντικές στρατηγικές απειλές όσο και ευκαιρίες για τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στην συγκεκριμένη χώρα.

Η μελέτη του πολιτικού περιβάλλοντος είναι απαραίτητη για τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε περισσότερες από μια χώρες και επομένως λειτουργούν κάτω από εντελώς διαφορετικές πολιτικές και νομικές συνθήκες. Οι επιχειρήσεις αυτές θα πρέπει να είναι ενήμερες για το σύνολο των διεθνών πολιτικών εξελίξεων, κάτι εξαιρετικά δύσκολο. Είναι λυσιπρόθετος ότι το συγκεκριμένο περιβάλλον είναι συχνά ρευστό καθώς επηρεάζεται από παράγοντες που είναι εντελώς ξένοι από την δραστηριότητα της επιχείρησης. Αυτό που απαιτείται, προκειμένου να αποφευχθεί μια πραγματικά καταστροφική έκπληξη, είναι η χίραξη από τις επιχειρήσεις μιας συνετούς και ευέλικτης στρατηγικής, όπου είναι βέβαια αυτό εύκολο να συντελεσθεί.

Στον ναυτιλιακό χώρο, χώρος στον οποίο δραστηριοποιείται η * STAR MANAGEMENT CORPORATION CO * έχουμε μεγάλη επιρροή από πολιτικές και νομικές ρυθμίσεις, τόσο μέσα στα χωρικά ύδατα όσο και στα διεθνή ύδατα. Θα αρχίσουμε την έρευνα σε αυτή την διάσταση από τους πλέον πρόσφατους νόμους προς τους παλαιότερους.

Σάλο, έχουν προκαλέσει επί των ημερών μας οι αποφάσεις της κυβέρνησης για το θέμα της άμεσης απόσυρσης των μόνο πυθμένων δεξαμενόπλοων από τις ναυτιλιακές δραστηριότητες, και η σταδιακή απόσυρση αυτών με τα διπλά τοιχώματα και τα του διπλού πυθμένα. Για να γίνει ευκολότερα κατανοητό το θέμα και η συσχέτιση του με την οικονομική διάσταση που θα μελετηθεί περαιτέρω το οικονομικό περιβάλλον αξίζει να αναφέρουμε τα κάτωθι:

Συγκλονισε ολό τον κόσμο η είδηση για το ναυάγιο του ελληνόκτητου δεξαμενόπλοιου «*PRESTIGE*» έξω από τις ισπανικές ακτές. 13/11/2002, που σύμφωνα με τις πιο αισιόδοξες εκτιμήσεις εκ μέρους της Ε.Ε απέθεσε στον υγρό τάφο του περισσότερους από 65 000 τόνους αργού πετρελαίου, ενώ μόνο το κόστος καθαρισμού των ακτών και των θαλάσσιων περιοχών ξεπερνά το 1δις ευρώ! Με βεβαιότητα το παραπάνω ναυάγιο προκάλεσε, εκτός από οικολογική, και τεράστια οικονομική ζημιά σε όλους όσους όσοι με τον ένα ή με τον άλλο τρόπο εκμεταλλεύονται τη συγκεκριμένη θαλάσσια και παράκτια ζώνη πχ ιχθυοτρόφοι που βλέπουν τα προϊόντα τους να καταστρέφονται, ξενοδόχοι που αντικρίζουν άδειες τις τουριστικές τους εγκαταστάσεις λόγω μείωσης της τουριστικής κίνησης.

Ήδη πάνω από το βυθισμένο δεξαμενόπλοιο «*PRESTIGE*», η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, Ισπανοί, Γάλλοι και Άγγλοι ερίζουν για το ποιος ευθύνεται για το ναυάγιο αυτό αναζητώντας κυρίως να διακριβώσουν προς τα πού πήγαινε το πλοίο και ποιος το είχε ναυλώσει.

Η Ισπανία, που αρνήθηκε να δώσει καταφύγιο στο πλοίο, δέχεται τώρα τα πυρά της Γαλλίας, της οποίας οι ακτές κινδυνεύουν άμεσα. Σύμφωνα με την εφημερίδα *QUARDIAN* το Πρεστίτζ αποτέλεσε «μία ωρολογιακή βόμβα στον βυθό της Ευρώπης, απειλώντας με την μεγαλύτερη καταστροφή της τελευταίας δεκαετίας, καθώς το πλοίο συμπάρεσυρε μαζί του και το φορτίο του, το οποίο αποτελείτο από 70.000 τόνους πετρελαίου κίνησης.

Το ως άνω πλοίο που ανήκε σε ελληνικά συμφέροντα, σύμφωνα με όλες τις ως τώρα ενδείξεις, παρέμεινε ανενεργό για ένα πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα που υπερβαίνει τα 2 χρόνια, χρησιμοποιούμενο ως πλωτή δεξαμενή.

Αναλυτές από την διεθνή ναυτιλιακή κοινότητα όπως ο David Osler αρθρογράφος των *Lloyd's List*, υποστηρίζουν ότι τη δεκαετία του 1970 στην Ιαπωνία πραγματοποιήθηκε μια μαζική ναυπήγηση δεξαμενόπλοιων που κάλυπταν οριακά τις απαιτήσεις ασφαλείας της τότε εποχής.

Αυτές οι προδιαγραφές είχαν σαν αποτέλεσμα να κατασκευασθούν δεξαμενόπλοια πολύ γρήγορα με ιδιαίτερα χαμηλές τιμές προκειμένου να καλύψουν άμεσα την ιδιαίτερα αυξημένη ζήτηση της εποχής εκείνης. Από τα 1.800 δεξαμενόπλοια που κυκλοφορούν στις θάλασσες υπολογίζεται ότι περίπου 300 είναι μονό πύθμενα στην Ιαπωνία, τόπος κατασκευής των περισσότερων εξ αυτών, πριν από το 1980, επομένως ευάλωτα σε τέτοιου είδους ατυχήματα. Μοιραία τα δεξαμενόπλοια αυτά, βρίσκονται στο στόχαστρο της Ε.Ε, που ζητούν την απώρυσή τους εδώ και τώρα από την ενεργό δράση. Οι Έλληνες όμως εφοπιστές επιμόνως ισχυριζόμενοι ότι δεν μπορεί η Ε.Επιτροπή να κινηθεί ανεξάρτητα από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (ΙΜΟ) ως προς την λήψη μονομερών μέτρων για την απώρυσή των παλαιών δεξαμενόπλοιων, διότι το κόστος των διπλό πύθμενων είναι ιδιαίτερα υψηλό και η άμεση αντικατάστασή τους φέρνει σε δύσκολη ταμειακή κατάσταση πολλές εταιρείες εκμετάλλευσης Δεξαμενόπλοιων.

Ένα μεγάλο μερίδιο ευθύνης ανήκει στους ναυλωτές, οι οποίοι προκειμένου να μειώσουν σημαντικά το κόστος μεταφοράς «ρίχνουν νερό στο κρασί τους»,όταν πρέπει να επιλέξουν μεταξύ ενός καλού και ενός κακού πλοίου. Στα μάτια των ανυποψίαστων ναυλωτών, τα καλά πλοία είναι ακριβά, ενώ τα λιγότερα καλά είναι φθηνά. Κρίνεται σκόπιμο να αναφερθούμε λεπτομερώς και σε επί πλέον στοιχεία που αφορούν το θέμα «*ΡΥΠΙΑΝΣΗ*» προς πληρέστερη κατανόηση του προβλήματος

ΡΥΠΑΝΣΗ

Τα μεγαλύτερα ατυχήματα από το 1970 έως σήμερα

Οι σημαντικότερες πετρελαιοκηλίδες που έχουν καταγραφεί από την δεκαετία του '70 ως και σήμερα στον χώρο του Αιγαίου :

Το 1972 προκλήθηκε διαρροή 36.500 τόνων πετρελαίου στο Αιγαίο από το πλοίο **TRADER**. Στις 2/3/1979, στους Καλούς Λιμένες, νότια της Κρήτης, χύθηκαν 12.000 τόνοι πετρελαίου από διαρροή λόγω ρήγματος στο δεξαμενόπλοιο **ΜΕΣΣΗΝΙΑΚΗ ΦΡΟΝΤΙΣ**.

Στις 23/2/1979 καταλήγει στην θάλασσα, στον όρμο της Πύλου, μεγάλο ποσοστό από 40.000 τόνους πετρελαίου ύστερα από έκρηξη στο δεξαμενόπλοιο **IRENE'S SERENADE**.

Στις 4/5/1987 το δεξαμενόπλοιο **RABIGH BAY 3** προσκρούει στον προβλήτα των Διυλιστηρίων Πάχης και 700 τόνοι πετρελαίου καταλήγουν στην θάλασσα.

Στις 4/5/1992, 1700 τόνοι πετρελαίου από το **GEORGI CHEMOMORYA** (Πρόσκρουση) μαυρίζουν το Κεντρικό Αιγαίο, νότια της Σκύρου.

Στις 9/10/1993 στον Όρμο της Πύλου χύθηκαν περίπου 800 τόνοι πετρελαίου ύστερα από πρόσκρουση του δεξαμενόπλοιου **ILIAD**.

Την 1/10/1994 στα Διυλιστήρια του Ασπροπύργου διαρρέουν 400 τόνοι από το δεξαμενόπλοιο **LA GUARDIA**.

Στις 9/8/1996 από το **KRITI SEA** καταλήγουν 300 τόνοι στον κόλπο της Ελευσίνας.

Στις 15/5/2000 στην Κινόσουρα πλωτός διαχωριστήρας τύπου SLOPS φλέγεται και διαρρέουν 600 τόνοι πετρελαίου.

Την 1/9/2000 στο Λευκαντί Ευβοίας, το **EUROBULKER X** λόγω εσφαλμένων χειρισμών στην φόρτωση κόβεται και καταλήγουν στην θάλασσα 500 τόνοι πετρελαίου, και έχασε την ζωή του ένα μέλος του πληρώματος.

Κάθε χρόνο υπολογίζεται ότι το 1/1000 του μεταφερόμενου πετρελαίου διεθνώς, τελικά διαρρέει στις θάλασσες (κάπου 2 εκατ.τόνοι τον χρόνο). Την Μεσόγειο διαπλέουν κάθε χρόνο περισσότερα από 220.000 πλοία το 30% του συνολικού όγκου των εμπορικών θαλάσσιων μεταφορών και το 20% της μεταφοράς πετρελαίου δια πλοίων γίνονται μέσα στην Μεσόγειο, και σ' αυτήν καταλήγουν 650.000 τόνοι πετρελαίου κάθε χρόνο .

Στην Ελλάδα εκτιμάται ότι καταλήγουν άμεσα ή έμμεσα 100.000 τόνοι πετρελαίου ετησίως. Περισσότερα από 5,5 εκ. τόνοι πετρελαιοειδών διακινούνται κάθε χρόνο από το Καλοχώρι στη Θεσσαλονίκη με πλοία διερχόμενα σχετικά κοντά από το Θαλάσσιο Πάρκο των Σποράδων.

Οι σημαντικότερες πετρελαιοκηλίδες που έχουν καταγραφεί από την δεκαετία του '70 ως και σήμερα, παγκοσμίως :

1/1993 Σέτλαντ (Βρετανία)

Το λιβεριανό τάνκερ **BRAER** προσέκρουσε σε βράχια νοτιώς των νησιών Σέτλαντ. Κατευθυνόταν στον Καναδά και μετέφερε 84.000 τόνους αργού πετρελαίου.

2/1996 Ουαλλία (Βρετανία)

Το λιβεριανό τάνκερ **SEA EMPRESS** ναυάγησε στις νότιες ακτές της Ουαλλίας. Μετέφερε 70.000 τόνους πετρελαίου. Προκάλεσε τον θάνατο σε 25.000 θαλασσοπούλια.

12/1999 Βρετάνη (Γαλλία)

Το **ERIKA**, ύστερα από 12 ώρες αγωνίας, το τάνκερ ναυάγησε στα ανοιχτά της Βρετάνης ρίχνοντας 10.000 τόνους πετρελαίου στον Ατλαντικό.

1/2001 Γκαλάμπτακος (Εκουαδόρ)

Το **JESIKA**, Εκουαδοριανό τάνκερ προσάραξε κοντά στο νησί Σαν Κριστόμπαλ. Μετέφερε 900 τόνους πετρελαίου, από τους οποίους οι περισσότεροι κατέληξαν στην θάλασσα.

Βασίζόμενοι λοιπόν οι μετέχοντες στην Ε.Ε (Ευρωπαϊκή Επιτροπή) στην ανωτέρω Κατάσταση, ψήφισε τελικά τα κάτωθι (κανονισμός 417/2002) :

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ 417/2002

Απαγόρευση θαλάσσιας μεταφοράς επικίνδυνων για το οικοσύστημα φορτίων από δεξαμενόπλοια μονού τοιχώματος (MONOHULL) στα Ευρωπαϊκά λιμάνια. Αυτό συνεπάγεται άμεση απόσυρση όλων των μονών δεξ/ελληνικών συμφερόντων, έως το 2005(PREMARPOL).

Επιτρέπεται πλέον η ναύλωση και μεταφορά πετρελαίου και των προϊόντων αυτού από διπλού κύτους Δ/Ξ, ελληνικών συμφερόντων η υπό καθεστώς ελληνικής σημαίας, τα οποία είναι και νέα στην ηλικία.(MARPOL).

Σταδιακή απόσυρση όλων των δεξ/ με διπλά τοιχώματα στον πυθμένα η στα πλαϊνά μέρη του πλοίου, έως το 2010,τα (PREMARPOL).

Με προσαρμογές διπλού κύτους επιτρέπει η Δ/Ξ που καλύπτει τις προϋποθέσεις της Πρωτοβουλίας του Οργανισμού Οικονομικής Συνεργασίας και Ανάπτυξης του Οργανισμού της ΒΑΛΤΙΚΗΣ.

Αυτό είχε σαν αποτέλεσμα να απαγορεύσουν αφ ενός μεν την διέλευση από τα χωρικά τους ύδατα τα κράτη : Γαλλία, Ισπανία, Μαρόκο, Πορτογαλία, Ιρλανδία και Ηνωμένο Βασίλειο, αφ' έτερου δε και τον οικονομικό τους αποκλεισμό ταυτόχρονα των πλοίων μονού τοιχώματος. Ήδη, έχουν αποκλεισθεί 2 δεξ/πλοια μονού κύτους με σημαία Νορβηγίας. Τα Ελληνικά και ελληνοκτητα δεξ/πλοια που επηρεάζονται από τα μέτρα αυτά φθάνουν τα 476.

Το κόστος αντικατάστασης ανέρχεται σε 4,6 δις. ευρώ, το δε μέσο κόστος κατασκευής νέων δεξ/πλοίων ανέρχεται σε 50 εκ. ευρώ περίπου.

Αρχικά είχε συμφωνηθεί ένα χρονοδιάγραμμα απόσυρσης των δεξ/ων μονού τοιχώματος τον 12/2002, το οποίο όμως η Ε.Ε αναθεώρησε τον 3/2003, με τελική ημερομηνία απόσυρσης το 2010 για αυτά τα οποία έχουν ηλικία έως 20 έτη, ενώ απαιτείται άμεση απόσυρση για τα πλοία με ηλικία άνω της 20ετίας.

Ακόμη ο διεθνής οργανισμός IMO αναγνώρισε πρόσφατα ως « ιδιαίτερα ευαίσθητες Περιοχές » το Great Barrier Reef στην Αυστραλία, το Sabana- Camaquey στην Κούβα, τα

Florida Keys στην Κολομβία . Ο διεθνής οργανισμός IMO δεν έχει επιβάλει ακόμη κάποιο σχετικό Κανονισμό απόσυρσης η απαγόρευσης στα λοιπά λιμάνια, για τα δ/ξ μονού τοιχώματος.

Υπάρχουν Σημαίες των λοιπών χωρών εκτός Ε.Ε, όπου δεν επιβάλλουν την απόσυρση των δ/ξ. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία του YEN ισχύουν με τον νέο αυτό νόμο οι εξής αποσύρσεις : (YEN 12/6/2003)

ΑΜΕΣΗ ΑΠΟΣΥΡΣΗ (SINGLE HULL) PRE- MARPOL ΕΩΣ ΤΟ 2005

<u>Έτος</u>	<u>Αριθμός πλοίων</u>
1973	2
1974	3
1975	2
1976	3
1977	3
1978	1
1979	0
1980	1
1981	3
1982	1
Σύνολο	19

Στην συγκεκριμένη κατηγορία καταγράφονται 19 μονού τοιχώματος υπό ελληνική σημαία, δ/ξ μεταφορικής ικανότητας άνω των 5000 dwt, κατασκευασμένα από το 1973-1982. Επίσης, στη συγκεκριμένη κατηγορία τα ελληνικών συμφερόντων δ/ξ μονού τοιχώματος φθάνουν τα 165.

ΑΠΟΣΥΡΣΗ (DOUBLE SIDE or BOTTOM) PRE- MARPOL ΕΩΣ ΤΟ 2010

<u>Έτος</u>	<u>Αριθμός πλοίων</u>
1978	1
1979	0
1980	2
1981	6
1982	5
1983	6
1984	7
1985	2
1986	10
1987	3
1988	5
1989	6

<u>Έτος</u>	<u>Αριθμός πλοίων</u>
1990	3
1991	5
1992	4
1993	0
1994	2
1995	2
1996	0
Σύνολο	69

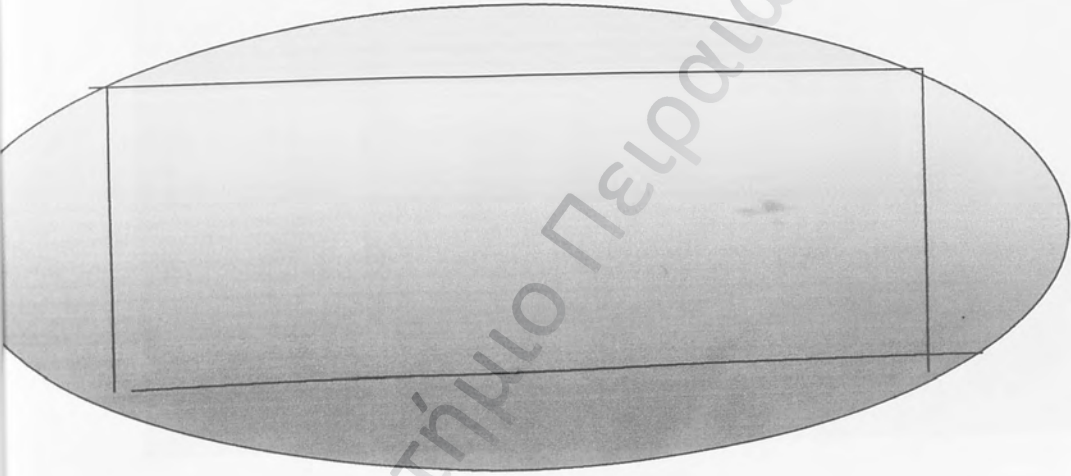
Όσον αφορά την κατηγορία Margol στη σχετική λίστα του ΥΕΝ εμφανίζονται 69 άνω των 5000 dtw, και κατασκευασμένα στην περίοδο 1978-1996. Τα ελληνοκτητα στην συγκεκριμένη κατηγορία είναι 186.Θα αποσυρθούν μέχρι το 2010. Ακόμη αποσύρονται και άλλα 37 που είναι τα non Margol

Εν κατακλείδι, θίγεται το 69,79 % των υπό ελληνική σημαία δ/ξ ήτοι 476 στα 682.

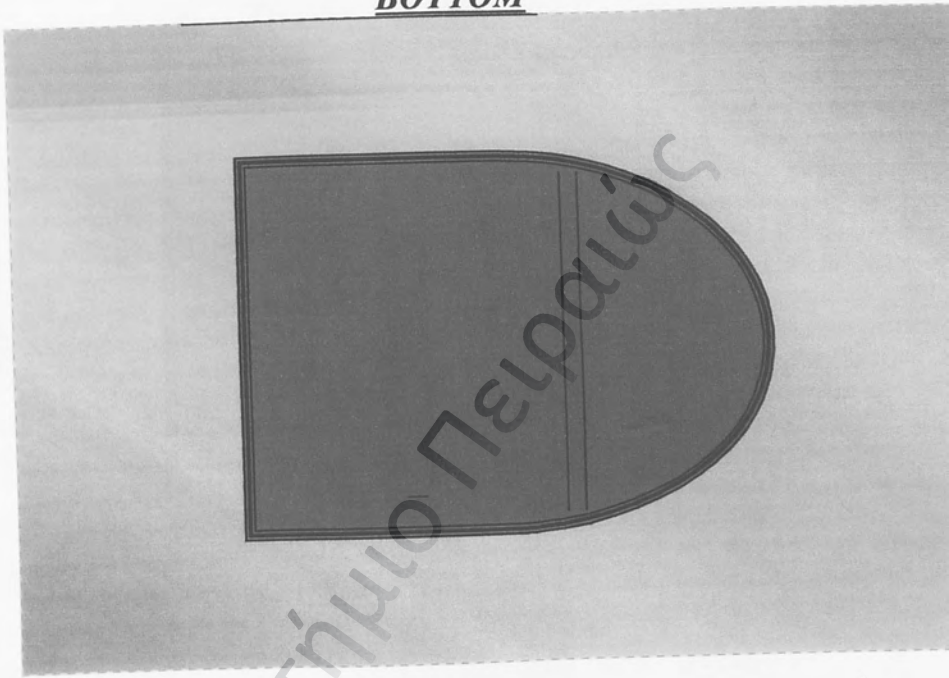
Δ/Ξ ΜΕ ΔΙΠΛΑ ΤΟΙΧΩΜΑΤΑ

<u>Έτος</u>	<u>Αριθμός πλοίων</u>
1990	1
1991	2
1992	6
1993	7
1994	3
1995	6
1996	15
1997	8
1998	16
1999	20
2000	12
2001	14
2002	29
2003	17
Σύνολο	156

SINLGE HULL

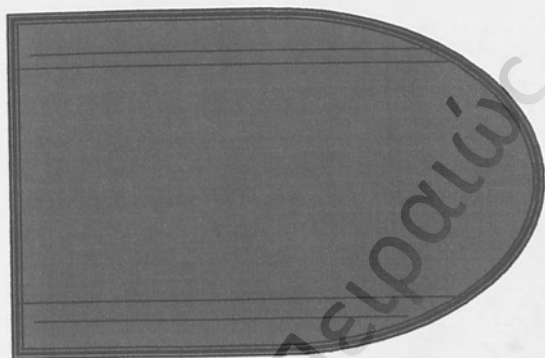


DOUBLE
BOTTOM



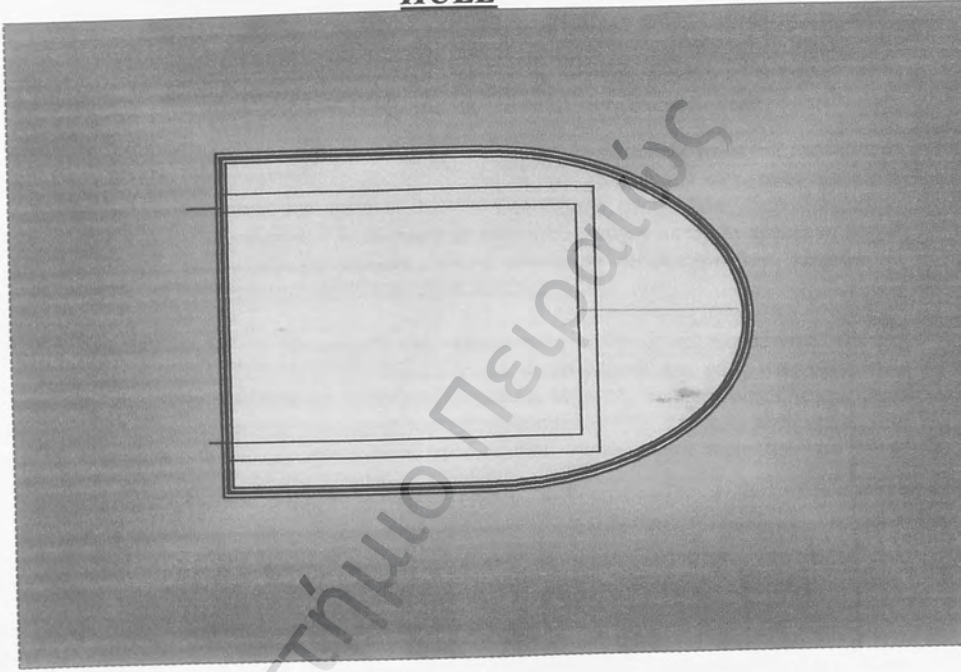
Πανεπιστήμιο Πειραιώς

DOUBLE SIDE



Πανεπιστήμιο Πειραιώς

DOUBLE
HULL



Σ αυτό το σημείο θα πρέπει να θυμίσουμε τι περιλαμβάνει ο στόλος της * STAR MANAGEMENT CORPORATION *, ήτοι 10 με διπλά τοιχώματα, 2 υπό ναυπήγηση με διπλά τοιχώματα, 3 με διπλά πλαϊνά τοιχώματα, 3 με διπλούς πυθμένες, 3 μονά.

Σε όρους ποσοστών το 57,2% του στόλου της είναι αποδεκτό με τα κριτήρια της Ε.Ε., και το υπόλοιπο 42,8% θα πρέπει να αντικατασταθεί είτε άμεσα είτε σταδιακά ως το 2010. Άρα θα πρέπει και η ως άνω εταιρεία, παρ' όλο που έχει στο ενεργητικό του στόλου της σχετικά νέα και μοντέρνων προδιαγραφών πλοία, να ανανεώσει το στόλο της άμεσα για τα μονά μέχρι το 2005 και μέχρι το 2010 τα υπόλοιπα πλοία.

Τώρα αναφέρεται το ερώτημα κατά πόσο γρήγορα θα μπορέσει να αντικαταστήσει τα πλοία αυτά, δεδομένου ότι όλοι οι εφοπλιστές πιεζόμενοι προβαίνουν στην αντικατάσταση του στόλου τους και έτσι δεν θα ακολουθηθεί ένα κάποιο στοιχειώδες χρονοδιάγραμμα παραλαβής νεότευκτων πλοίων. Για να απαντήσουμε στο ερώτημα αυτό, θα πρέπει να δούμε πως θα κινηθούν οι δυνάμεις της αγοράς, ήτοι η προσφορά και ζήτηση. Άρα, διαγράφεται από μόνο του το πιο λογικό σενάριο, που είναι το εξής:

Παράλληλα με την δημιουργία της επιτακτικής ανάγκης της απόσυρσης και της επείγουσας αγοράς νεότευκτων δ/ξ, δημιουργείται αναπόφευκτα και χάος στις τιμές των νεότευκτων γιατί θα αυξηθούν σε πολύ υψηλά επίπεδα, λόγω της αυξανόμενης ζήτησης. ενώ παράλληλα θα πέσουν οι τιμές πώλησης των μεταχειρισμένων δ/ξ, οπότε οι πλοιοκτήτες (το μεγαλύτερο ποσοστό θαρρώ) πιεζόμενοι αφού εξ όσων αναφέρονται περαιτέρω στο θέμα, δεν θα τύχουν αντίστοιχης

Κρατικής Επιδότησης, όπως οι λοιποί πλοιοκτήτες - μέλη της ΕΟΚ, θα στραφούν στην μεγάλη τους φίλη * ΤΡΑΠΕΖΑ * πραγματοποιώντας μεγάλους δανεισμούς, διότι ως είδαμε το κόστος αγοράς είναι μεγάλο, και χρειάζεται ισχυρή χρηματοδότηση. Τι θα συμβεί λοιπόν με τα μεταχειρισμένα δ/ξ?

»»»Στα αζήτητα παραμένουν τα μεταχειρισμένα δεξαμενόπλοια. Αιτίες είναι τόσο η μείωση που παρατηρείται στους ναύλους των δεξαμενόπλοιων, όσο και στα νέα μέτρα για την απόσυρση των μονών τοιχωμάτων. Σύμφωνα με στοιχεία της ALLIED SHIPBROKERS, τα τελευταία δύο χρόνια έχουν παραδοθεί στην αγορά 42,2 εκ. τόνοι δεξαμενόπλοιων, ενώ την ίδια περίοδο έχουν πουληθεί για διάλυση 34,75 εκ. τόνοι δεξαμενόπλοιων. (ALLIED SHIPBROKERS 24/4/2003- ΑΓΟΡΑ ΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ)»»»

Η απάντηση στο ως άνω σενάριο είναι ότι ο κανονισμός αποτελεί απειλή για την εταιρεία, διότι καθοριστικό ρόλο διαδραματίζει το timing της παραλαβής - παράδοσης του νέου πλοίου και η τιμή πώλησης των πλοίων. Είναι γνωστό ότι η απόκτηση πλοίων απαιτεί σημαντικά κεφαλαία τα οποία ρευστοποιούνται βραδέως. Η ναυτιλιακή επιχείρηση, είναι μια επιχείρηση εντάσεως παγίων κεφαλαίων, που σημαίνει:

- ❖ Υψηλή αναλογία σταθερών εξόδων (Αποσβέσεις πλοίου - Τόκοι χρηματοδότησης)
- ❖ Εντατική εκμετάλλευση του πλοίου, για την επίτευξη της μεγαλύτερης δυνατής κερδοφορίας
- ❖ Ανελαστική καμπύλη κόστους εκμετάλλευσης, λόγω υψηλής αναλογίας σταθερών εξόδων

Το κόστος της αποκτησης και της περαιτέρω βελτίωσης των συγκεκριμένων πλοίων δεν έχει προλάβει ακόμη να αποσβεσθεί, καθ' ότι στα δ/ξ αποσβενύται η αξία κτήσης τους μέσα σε 20 έτη, και θα πρέπει επομένως η εταιρεία να προβεί σε νέα αγορά.

Η συγκεκριμένη εταιρεία κατέχει πλοία (αναφερόμαστε πάντα σε αυτά που χρήζουν αλλαγής) που ενώ είναι μέσης ηλικίας (Μέσος όρος ηλικίας στόλου 12 έτη και ανά κατηγορία πλοίων του σε AFRAMAX 15,4, SUEZMAX 6,6, PANAMAX 14,9 !) και σε άριστη κατάσταση από πλευράς συντήρησης και είναι και με μακροχρόνιες κερδοφόρες χρόνο-ναυλώσεις (Time Charter), επειδή φέρουν την ελληνική σημαία και είναι ελληνικών συμφερόντων και δραστηριοποιούνται, παρ' ότι είναι *tramps* (δεν έχουν καθορισμένο δρομολόγιο μεταφοράς) κυρίως στην Μεσόγειο και στην Αμερική ολιγότερο, θα πρέπει απειλούμενη από τον ως άνω κανονισμό με οικονομικό αποκλεισμό, να ακολουθήσει μια διαφοροποιημένη στρατηγική, πραγματοποιώντας ελιγμούς και εμπορικές κινήσεις και να μετατρέψει την απειλή σε ευκαιρία Πως?

Η εταιρεία, προτίμησε, αφού ερεύνησε την αγορά μέσω του τμήματος marketing που διαθέτει στο Λονδίνο, να κάνει στρατηγική διαφοροποίησης, πουλώντας το στόλο της πακέτο, στην αξία αγοράς συνυπολογιζόμενο και το κόστος πληθωρισμού, μετρητοίς, και να στραφεί σε «ανοίγματα» σε διαφοροποιούμενα προϊόντα.

ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΣΤΑΘΕΙΑ Η ΕΝΤΑΣΗ ΣΤΙΣ ΔΙΑΚΡΑΤΙΚΕΣ ΣΧΕΣΕΙΣ

Πρόκειται για έναν από τους πλέον σημαντικούς κινδύνους που αντιμετωπίζει κάθε επιχείρηση που δραστηριοποιείται διεθνώς. Η συνειδητοποίηση του γεγονότος ότι ζούμε σε ένα ευμετάβλητο κόσμο, με έναν κατ' επέκταση υψηλό βαθμό αβεβαιότητας, υποχρεώνει τις διοικήσεις των διαφόρων εταιρειών να βρίσκονται σε διαρκή εγρήγορση, ώστε να προσλαμβάνουν όλα τα ερεθίσματα και να αντιδρούν έγκαιρα στις διεθνείς εξελίξεις.

Η πολιτική ρευστότητα εκφράζεται με κυβερνητική αστάθεια ή με ένταση στις διακρατικές σχέσεις. Ενδεικτικά θα αναφερθούν διάφορες καταστάσεις αβεβαιότητας που προέκυψαν κατά καιρούς και προκάλεσαν μεγάλη αναταραχή σε εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις περιοχές αυτές.

Η Βενεζουέλα, μια από τις πλέον πετρελαιοπαραγωγικές χώρες, στις αρχές του 2002, βρισκόταν σε κατάσταση απεργιάς. Η κυβέρνηση είχε έλθει σε αντίθεση με τους εργαζόμενους των τεχνικών εγκαταστάσεων για την απόλυση 1.700 εργαζομένων στις σχετικές εγκαταστάσεις, με αποτέλεσμα την μείωση της παραγωγής. Η * STAR MANAGEMENT CORPORATION *, εκείνη την εποχή αντιμετώπισε λειτουργικό κίνδυνο-απειλή, λόγω έλλειψης φορτίων από την περιοχή εκείνη, και το ξεπέρασε αυξάνοντας την δραστηριοποίηση της στην αγορά με την οποία έχει σταθερή μακροχρόνια συνεργασία, την Ρωσία, η οποία μετά από πολύ καιρό σταθερής παραγωγής πετρελαίου, αύξησε την παραγωγή της.

Το ανωτέρω παραδειγμα δεικνύει πως η μεταβλητότητα σε επίπεδα παραγόμενου προϊόντος, μειώνει την διακίνηση φορτίων μέσω των πλοίων της ναυτιλιακής εταιρείας, και αυτό σχετίζεται με τον λειτουργικό της κίνδυνο. Με την κατάλληλη όμως προσαρμοστική επιχειρηματική στρατηγική, η εταιρεία μετέτρεψε την απειλή σε ευκαιρία, να μεταφέρει ποσότητες πετρελαίου από άλλη πηγή παραγωγής, σε καλύτερο ναύλο. Βέβαια δεν μπορούμε

να μην αναφερόμαστε ότι ήταν σωστός συνδυασμός επιλογών των τμημάτων της εταιρείας (Broking & Chartering, Operation Dept) που εκτελεί τις ναυλώσεις, της καλής φήμης της συγκεκριμένης Εταιρείας, των επαφών και της καλής συνεργασίας που διακρίνει την πολιτική της εταιρείας με τους ναυλωτές- πελάτες της, με την διαθέσιμη χωρητικότητα την συγκεκριμένη στιγμή καθώς και με την δυνατότητα αυξημένης παραγωγής από άλλη πηγή.

Η πολιτική της σταθερότητας των τιμών του πετρελαίου, επηρεάζεται άμεσα από τις εκάστοτε εκτιμήσεις για την προσφορά και την ζήτηση σε συνάρτηση με τα επίπεδα της παραγόμενης ποσότητας. Επόμενο είναι λοιπόν, η συγκεκριμένη εταιρεία να αντιμετωπίζει απειλή η ευκαιρία με κάθε διαφοροποίηση των τιμών του πετρελαίου, διότι έχει στενή σχέση με την τιμή του ναύλου. Η τιμή του συγκεκριμένου προϊόντος χαρακτηρίζεται από μεγάλη μεταβλητότητα τιμής, που εξαρτάται από την εκάστοτε πρόσφορα και ζήτηση, η άλλως από την υπερεπάρκεια ή την έλλειψη του προϊόντος.

Στην διάρκεια των τελευταίων τριών μηνών, εν όψει της αναμενόμενης πολεμικής κρίσης στο ΙΡΑΚ, η προσφορά πετρελαίου είχε κλονισθεί, εξαιτίας της έλλειψης του πετρελαίου από το ΙΡΑΚ, με αποτέλεσμα η τιμή να διατηρείται σε υψηλά επίπεδα. Αυτή η περίπτωση απετέλεσε ευκαιρία για την εταιρεία, διότι η Μαύρη Θάλασσα αύξησε την παραγωγή της με σκοπό την επάρκεια πετρελαίου, και οι ναύλοι σε αυτήν την περίπτωση ήταν ιδιαίτερα υψηλοί.

Ο προβληματισμός της εταιρείας για τα σοβαρά προβλήματα υγείας του πρώην Ρώσου ηγέτη Μπορίς Γελτσιν ήταν μεγάλος για την συγκεκριμένη εταιρεία, γιατί η αβεβαιότητα για την συνέχιση της μακροχρόνιας συνεργασίας τους ήταν μεγάλη.

ΕΛΛΕΙΨΗ ΚΡΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΡΩΝ ΣΤΗΡΙΞΗΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Θα πρέπει να εστιάσουμε την προσοχή μας και σε ένα άλλο σημείο, που αναφέρθηκε προηγουμένως στο ίδιο κεφάλαιο. Την στήριξη και ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των Ναυτιλιακών εταιρειών σε διάφορες άλλες χώρες - κράτη, γεγονός που δεν συμβαίνει στην δική μας χώρα. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι τα κατωτέρω μέτρα θα συνέτειναν στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας σε σχέση με τις άλλες χώρες.:

Μέτρα μείωσης της φορολογίας με ελληνική Σημαία, εργατικού κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων μέσω της μείωσης των εισφορών στο ΝΑΤ μέχρι και μηδενικού επιπέδου, επιδότηση Κόστους επαναπατριsmού Ελλήνων ναυτικών που εργάζονται σε ελληνικά πλοία, ανεξαρτήτως γεωγραφικής περιοχής που βρίσκεται το πλοίο, κάλυψη δαπανών πρακτικής εξάσκησης των σπουδαστών των ΑΣΔΕΝ που πραγματοποιείται στα ελληνικά πλοία.

Έχουν υιοθετηθεί ήδη τέτοια μέτρα υποστήριξης των θαλάσσιων μεταφορών στις χώρες της ΕΕ, που είναι ανταγωνιστικές προς εμάς.

Σημειωτέον ότι τα κράτη-μέλη της ΕΕ του ΟΟΣΑ και οι χώρες της Ασίας προωθούν μέτρα στήριξης της ναυτιλίας τα οποία έχουν σαν αποτέλεσμα την στήριξη της σημαίας των κρατών π.χ. της Ινδίας, Βραζιλίας, Χόνγκ-Κόνγκ και ΗΠΑ. Τα μέτρα αυτά είχαν ευεργητικά αποτελέσματα σε εθνικό επίπεδο, να ανασχεθεί η διαρροή πλοίων από τα εθνικά νηολόγια και η βαθμιαία επιστροφή τους στην εθνική σημαία και την αύξηση της απασχόλησης. Ενδεικτικά αναφέρεται ότι στην Ολλανδία η εφαρμογή των μέτρων είχε σαν αποτέλεσμα να

αυξηθεί κατά 39,65 ο αριθμός των πλοίων, κατά 49% η χωρητικότητα και κατά 13% ο αριθμός θέσεων εργασίας.

Επίσης ζητάει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή τα εξής (με την εφαρμογή του ίδιου νόμου ως ανωτέρω) :

- Την αυστηρότερη εφαρμογή της Σύμβασης για τα πιστοποιητικά ,την εκπαίδευση, και την τήρηση φυλακών των ναυτικών (stcw 78/95).
- Την μεγαλύτερη ασφάλιση (security)των λιμενικών εγκαταστάσεων από τρομοκρατικές ενέργειες ή άλλες έκνομες πράξεις κατά πλοίων και λιμένων.
- Την συνεχόμενη τήρηση της σύμβασης για την ασφαλή ναυσιπλοΐα (ISM) και την τήρηση με αυστηρότητα όλων των διατάξεων αυτής.
- Επιβάλλει την ασφάλιση για «» προστασία του περιβάλλοντος «» (OIL POLLUTION COVER)

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION

Σύμφωνα με τους τελευταίους κανονισμούς της Ε.Ε αλλά και της I.M.O (INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION), απαιτείται από τις εταιρείες των πλοίων, ανάλογα του είδους της προσφερόμενης υπηρεσίας, τα απασχολούμενα πληρώματα να έχουν τα απαραίτητα πιστοποιητικά κατά την ναυτολόγησή τους. Αυτό σημαίνει ότι οι εταιρείες που εκμεταλλεύονται δ/ξ, θα πρέπει να προσλαμβάνουν πληρώματα που να έχουν πιστοποιητικά τα οποία αποδεικνύουν την επιμόρφωση και εκπαίδευση τους στα συστήματα του συγκεκριμένου τύπου δ/ξ για θέματα ασφαλείας . Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση έχει ανάγκη, εκτός από το σύνθητες υπαλληλικό προσωπικό που εργάζεται στα γραφεία της, από ένα ειδικό προσωπικό, που να υπηρετεί τα πλοία της και να εργάζεται σε αυτά. Στο ειδικό αυτό προσωπικό περιλαμβάνεται ο πλοίαρχος και το πλήρωμα. Η παροχή εργασίας σε αυτά τα άτομα επιτρέπεται μόνο σε περίπτωση που έχουν απογραφεί σε ειδικό μητρώο, έχουν εφοδιασθεί με Ναυτικό φυλλάδιο, έχουν αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας και έχουν διαθέσιμα και τα σχετικά προβλεπόμενα με την ειδικότητα λοιπά απαραίτητα πιστοποιητικά, βάσει διεθνών κανονισμών.

Τα συστήματα ασφαλείας ενός δ/ξ σε σχέση με αυτά ενός άλλου πλοίου, είναι περισσότερα και πολύ- πλοκοτερα λόγω της φύσης επικινδυνότητας του φορτίου-προϊόντος που μεταφέρουν. Επομένως η ναυτολόγηση των δ/ξ απαιτεί πληρώματα ***ακριβά*** με την έννοια ότι οι μισθοί τους είναι μεγαλύτεροι των άλλων της αγοράς. Η εταιρεία θεωρεί ότι είναι προτιμητέο με την εταιρική. Κοινωνικό-πολιτιστική φιλοσοφία που την διακατέχει να πληρώνει καλούς μισθούς, για να έχει το πλεονέκτημα να έχει πληρώματα που να θεωρούν τα πλοία σαν δικά τους, για να έχει την ευκαιρία να προσφέρει τις καλύτερες υπηρεσίες.

Η συγκεκριμένη εταιρεία ακολουθεί μια σταθερή πολιτική που είναι άλλωστε και και η δήλωση αποστολής της.

[Να ηγείται στις ναυτιλιακές μεταφορές, δραστηριοποιούμενη σε παγκόσμιο περιβάλλον, δίνοντας υψηλή σημασία στην ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών από τα στελέχη της στα γραφεία της και στους ναυτικούς της].

ISM.

Η * STAR MANAGEMENT CORPORATION * είναι από τις πρώτες εταιρείες στην ναυτιλιακή αγορά, που διαθέτει το ISM, τόσο στην πλοιοκτήτρια εταιρεία όσο και στα πλοία της που εκμεταλλεύεται. Το ISM είναι το αντίστοιχο του εμπορικού TQM (Διαχείριση Ολικής Ποιότητας). Το ISM επεβλήθη στις Ναυτιλιακές εταιρείες από τον διεθνή οργανισμό ISO, με σκοπό την καλύτερη οργάνωση των ναυτιλιακών εταιρειών. Είναι δεσμευτικός, με την έννοια ότι χωρίς την κατοχή του, δύσκολα μπορεί κανείς να πετύχει οικονομικά συμφέρουσα ναύλωση και να πετάξει έξω από το παιχνίδι του ανταγωνισμού μια άλλη εταιρεία.

Η κατοχή του ISM, αποδεικνύει ότι η εταιρική φιλοσοφία είναι μέσα στο παιχνίδι του ανταγωνισμού από το 1999, βελτιώνοντας τις διαδικασίες, ανταποκρινόμενη στις προσδοκίες των πελατών της με αποτελεσματικότητα. Πολλές ναυτιλιακές εταιρείες δεν κατέχουν την ως άνω φιλοσοφία, γιατί είναι μια φιλοσοφία δαπανηρή από οικονομικής πλευράς, διότι αυξάνεται το κόστος λειτουργίας τόσο του πλοίου όσο και της εταιρείας.

Πλεονεκτήματα

Προσδίδει κύρος στο εταιρικό προφίλ, μεγαλύτερες αποδόσεις ναύλων, μια φιλοσοφία που στηρίζεται σε πρότυπα οργάνωσης των προηγμένων κρατών της Ε.Ε και των Η.Π.Α.

Είναι σύστημα διαδικασιών που στηρίζονται όλες οι οργανωτικές λειτουργίες τόσο στο πλοίο όσο και στην εταιρεία, είτε είναι πλοιοκτήτρια είτε διαχειρίστρια, σε σχέση με την ασφάλεια του πλοίου και του μεταφερομένου φορτίου καθώς επίσης και με την ποιότητα των προσφερομένων υπηρεσιών. Σχετίζεται με τα πιστοποιητικά του πλοίου, με τις ετήσιες – ειδικές και συνεχείς επιθεωρήσεις, με τις κλάσεις και την ασφάλιση των πλοίων.

Τα πλοία είναι ταξινομημένα σε κλάσεις ανάλογα με την χωρητικότητα τους και σύμφωνα με την χωρητικότητα αυτή κτίζονται, επιβλέπονται και επιθεωρούνται από εταιρείες διεθνώς αναγνωρισμένες. Οι εταιρείες αυτές (Πραγματογνώμονες) ελέγχουν και βεβαιώνουν ότι το πλοίο είναι κατασκευασμένο με τέτοιο τρόπο, ώστε να είναι κατάλληλο για να εκτελεί ασφαλείς πλόες. Υπάρχουν κανονισμοί, διαδικασίες που πρέπει να ακολουθούνται κατά την επισκευή ζημιών, και αυτές οι εταιρείες ελέγχουν την τήρηση ή την μη τήρηση μη των διαδικασιών αυτών.

Η απόκτηση αυτής της διάκρισης ασφαλώς αποδεικνύει ότι η εταιρεία είναι ανταγωνιστική σε παγκόσμιο και διεθνές περιβάλλον. Με την κατοχή της ως άνω διάκρισης, είναι πολύ εύκολο να διαπραγματευθούν τιμές ναύλων σε πολύ υψηλά επίπεδα.

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΓΙΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ (OIL POLLUTION COVER)

Σχετικά με τον κανονισμό που επιβάλλει η Ε.Ε. επιτακτικά από το 2001, την ασφάλιση για «προστασία του περιβάλλοντος» (OIL POLLUTION COVER) η * STAR MANAGEMENT CORPORATION *, πληρώνει το μέγιστο ασφαλιστρο 1,000,000 \$ ανά πλοίο ετησίως.

Το κόστος της ασφάλισης για την προστασία του περιβάλλοντος είναι υψηλό, και οιλίγες ναυτιλιακές εταιρείες έχουν την προνοησει και την οικονομική ευχέρεια να το καταβάλουν.

Η συγκεκριμένη εταιρεία επειδή τρέφει μεγάλο σεβασμό για το περιβάλλον σε συνδυασμό με την κοινωνική συνείδηση που την διακατέχει αφ ενός και επειδή χαρακτηρίζεται από προνοητικότητα καταβάλει το ασφαλιστρο αυτό γιατί θεωρεί μεγαλύτερο όφελος την εξασφάλιση της από πιθανές περιπέτειες με την μορφή υπερογκών και παράλογων απαιτήσεων σε περίπτωση διαρροής Πετρελαίου. (Απειλή από διαρροή). Εξ άλλου η ασφάλιση αυτής της μορφής αποτελεί μεγάλο πλεονέκτημα για την επίτευξη υψηλών ναύλων.

Σε περίπτωση διαρροής και μολύνσεως του θαλάσσιου περιβάλλοντος την κύρια ευθύνη την φέρει ο μεταφορέας (πλοιοκτήτης /πλοίο). Ο ναυλωτής ίσως φέρει κάποιες ευθύνες κατά περίπτωση οι οποίες ως επί το πλείστον απορρέουν από την νομολογία του κράτους στο οποίο συνέβη το περιστατικό, και οι οποίες είναι κατά κανόνα πολύ περιορισμένες σε σχέση με αυτές του μεταφορέα.

Αυτός είναι και ένας από τους βασικούς λόγους για τους οποίους μεγάλες πετρελαϊκές Εταιρείες όπως TEXACO,SHELL,STASCO,TRAFIGURA,WESTERN –USA, αποφεύγουν να χρησιμοποιήσουν δικά τους πλοία για την μεταφορά των φορτίων τους, όπως έκαναν στο παρελθόν.

Έτσι, αφού δεν είναι αυτοί οι μεταφορείς, καταφέρνουν να ελαχιστοποιούν τις επιπτώσεις που πιθανόν να προκύψουν από περιστατικά θαλάσσιας ρύπανσης(Σχετικός πίνακας έχει ήδη παρουσιασθεί στις αρχές της παρούσας ανάλυσης.).

ΚΡΑΤΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ ΕΚΜΕΤΑΛ.ΦΥΣΙΚΟΥ ΑΕΡΙΟΥ

Πρόσφατα υπογράφηκε συμφωνία της Ελληνικής Εταιρείας εκμετάλλευσης φυσικού αερίου, της ΔΕΑ, με την Ρωσία, με σκοπό την εξάπλωση της χρήσης του αερίου στην Ελληνική επικράτεια. Η ΔΕΑ είναι κρατική εταιρεία εκμετάλλευσης. Η προσφορά του αερίου σαν πηγή ενέργειας σε όλες τις εκδηλώσεις της ελληνικής καθημερινότητας επιφέρει μεγάλη οικονομική αναστάτωση στις εταιρείες που μεταφέρουν το πετρέλαιο. Το φυσικό αέριο, πλέον διαδεδομένο στην Ευρώπη σαν μορφή ενέργειας, αποτελεί νέο προϊόν, που σαν νέο προϊόν θα φέρει αλλαγές στην ζήτηση του πετρελαίου θέρμανσης ,και σαν συνέπεια οι ναύλοι θα μειωθούν αισθητά.

Όμως, η πρακτική των επιχειρήσεων έχει αποδείξει ότι μπορεί η είσοδος ενός νέου προϊόντος Να σηματοδοτεί αλλαγές στις κερδοφορίες των επιχειρήσεων μεταφοράς του είδους, δεν σημαίνει απαραίτητα έλλειψη της παρουσίας του από την αγορά. Οι καταναλωτές, μπορεί να συνεχίσουν να χρησιμοποιούν το πετρέλαιο σαν πηγή ενέργειας, διότι μπορεί οι ανάγκες τους να ικανοποιούνται καλύτερα από την ενέργεια του πετρελαίου, δηλ. είναι καθαρά υποκειμενική η αντίδραση του καταναλωτή στην ικανοποίηση της ίδιας ανάγκης από ένα διαφορετικό προϊόν.

Ακόμη σχετίζεται η χρησιμοποίηση του εκτός από την τιμή του και από τα σχετικά κανάλια διανομής. Όσο πιο εύκολη είναι η πρόσβαση του καταναλωτή στο προϊόν, τόσο ευκολότερα πείθεται να το χρησιμοποιήσει.

Μετασκευή δεν μπορεί να γίνει στα υπάρχοντα δ/ξ, διότι η μεταφορά αυτού του περιου γίνεται με ειδικού τύπου δ/ξ.

Προσωπικά δεν θεωρώ ότι αποτελεί μεγάλη απειλή για την συγκεκριμένη εταιρεία αυτή η συμφωνία. Μείωση στους ναύλους θα επέφερε, αλλά η χρησιμοποίηση της ως άνω ενέργειας από τους καταναλωτές στην χώρα μας θα καθυστερήσει.

ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΥΠΕΡΑΚΤΙΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

Πρόσφατα, κατατέθηκε και ψηφίστηκε νόμος για την φορολόγηση των υπεράκτιων Εταιρειών στην Ελλάδα, κοινώς ως offshore. Σύμφωνα με τον νόμο αυτό, επιβάλλεται φόρος 3% επί της αντικειμενικής αξίας των ακινήτων. Στο σημείο αυτό, θα πρέπει να τονισθεί ότι μεγάλο μέρος των κερδών που αποκομίζουν από τις δραστηριότητες τους οι ναυτιλιακές εταιρείες, επενδύονται στην ελληνική επικράτεια, όχι μόνο σε παραγωγικές – αναπτυξιακές επενδύσεις η σε αμιγώς κερδοσκοπικές(χρηματιστήριο) αλλά και στην κτηματαγορά. Είναι γεγονός ότι υπάρχει εισαγωγή τεράστιων κεφαλαίων από την ίσως πιο δυναμική βιομηχανία της Ελλάδας, την ναυτιλία. Για πολλές δεκαετίες, εφοπλιστές και άλλοι επενδυτές έφεραν νόμιμα συνάλλαγμα και αγόρασαν νομίμως ακίνητα χρησιμοποιώντας υπεράκτιες εταιρείες.

Για τους εφοπλιστές ειδικότερα, η χρήση των εταιρειών αυτών είναι μονόδρομος διότι εξασφαλίζει ευελιξία, ταχύτητα και ανωνυμία μετόχων και διευθυντών, προϋποθέσεις απαραίτητες για την ασφαλέστερη διαχείριση των πλοίων τους, στο αυστηρό αν όχι εχθρικό πλαίσιο Διεθνών Κανονισμών (περιβαλλοντολογικής κυρίως προστασίας).

Το κράτος παράτρυνε τότε και ενίσχυσε αυτές τις επενδύσεις, παρέχοντας το ειδικό προνόμιο στους εφοπλιστές να μην πληρώνουν φόρο μεταβίβασης, να μην είναι εμφανείς ποιοι μετέχουν σε αυτές τις εταιρείες. Η * STAR MANAGEMENT * κατέχει ένα παραδοσιακό ακίνητο αναπαλαιωμένο 5 ορόφων, όπου στεγάζει στους 32 ορόφους της τα γραφεία της δικής της ναυτιλιακής εταιρείας, όπου και δεν υποχρεούται να πληρώσει αυτό τον φόρο και οι λοιποί όροφοι είναι κενοί. Η αξία του ως άνω ακινήτου και σημερινής τρέχουσας αξίας περίπου 1.000.000 \$.

Το ακίνητο αυτό βρίσκεται σε κεντρικό σημείο των Αθηνών. Η εταιρεία μπορεί να εκμεταλλευθεί την διάταξη η συγκεκριμένη εταιρεία και θα το μισθώσει σε άλλες ναυτιλιακές εταιρείες αποφεύγοντας την καταβολή του φόρου η να το μεταβιβάσει σε ΑΕ ελληνική.

Περαιτέρω αναφέρονται διάφορες υποχρεώσεις στις οποίες υπόκεινται αποκλειστικά οι Ναυτιλιακές Εταιρείες, και είναι απόλυτες, σαφείς και σύμφωνες με το ΔΙΕΘΝΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟ ΔΙΚΑΙΟ που έχει έδρα το Λονδίνο Ασφάλιση των πλοίων σε όλα αυτά τα είδη ασφαλείων δεν είναι υποχρεωτική, αλλά με την φιλοσοφία του να περιορίζεται ο κίνδυνος – απειλή από κάποιο ατύχημα, πολλοί παραδοσιακοί πλοιοκτήτες προχωρούν στην σχετική ασφάλιση των πλοίων τους. Άλλωστε, τι καλύτερο για μια εταιρεία όταν σε ανταγωνιστικό επίπεδο επίτευξης κλεισίματος ναύλου, εκτός των άλλων αναπτάγε που διαθέτει το management των πλοίων της, παρουσιάζεται ότι έχει και ασφάλιση για τρομοκρατική ενέργεια η Salvage! Προσωπικά θεωρώ, ότι για να είναι κάποια εταιρεία να μετατρέψει τις απειλές σε ευκαιρίες πρέπει να φροντίζει να θεωράκεται με κάθε τρόπο στον κίνδυνο, στοιχειώντας στις ικανότητες.

Σύμβαση θαλάσσιας ασφαλίσεως είναι η σύμβαση κατά την οποία ο ασφαλιστής αναλαμβάνει αντί ασφάλιστρου να αποζημιώσει τον ασφαλιζόμενο για τις ζημιές που ενδεχομένως θα υποστεί μέσα σε ορισμένο χρόνο από την επέλευση ορισμένων θαλάσσιων κινδύνων. (Δ. Καμβύσης : Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο)

Αντικείμενο της θαλάσσιας ασφαλίσεως μπορεί να είναι κάθε έννομο συμφέρον, συμπεριλαμβανόμενου και του προσδοκώμενου κέρδους, που εκτίθεται στους θαλάσσιους κινδύνους :

- Τρικυμία, ναυάγιο, προσάραξη, σύγκρουση, έκρηξη, πυρκαγιά, πόλεμος, πειρατεία,
- Τρομοκρατική ενέργεια. (Chorley and Giles – Shipping Law)

Η σύμβαση θαλάσσιας ασφαλίσεως είναι αμφοτεροβαρής σύμβαση και μπορεί να καταρτισθεί και με απλή συναίνεση, αλλά απαιτείται η σύνταξη εγγράφου που καλείται ασφαλιστήριο. Το έγγραφο αυτό είναι αποδεικτικό της καταρτίσεως της σύμβασης και όχι συστατικό αυτής στοιχείο.

Βασικά και συνηθισμένα ασφαλιστήρια συμβόλαια είναι αυτά που αφορούν το σκάφος, τις μηχανές και τον εξοπλισμό (Hull & Machinery and complete equipment), και το Protection & Indemnity.

Το Hull & Machinery and complete equipment καλύπτει κυρίως :

- ❖ Ολική απώλεια (Total loss)
- ❖ Μερική αβαρία (Particular Average)

Το Protection & Indemnity καλύπτει όλους τους κινδύνους που είναι αστική ευθύνη του πλοιοκτήτη. Οι πλοιοκτήτες συνιστούν οργανισμούς αυτασφάλειας για να εξασφαλίσουν κάλυψη από κινδύνους που δεν καλύπτονται από την συνήθη σύμβαση θαλάσσιας ασφαλίσεως.

Αυτή η ασφάλιση καλύπτει :

- Ζημία από σύγκρουση με ευθύνη του ασφαλιζόμενου πλοίου,
- Απώλεια ή ζημία του φορτίου και κακή ναυσιπλοΐα,
- Απώλεια ζωής ή τραυματισμού ανθρώπων,
- Επαναπατρισμός μελών πληρώματος από ατύχημα ή αρρώστια,
- Ελλιπή ή λανθασμένη παράδοση Φορτίου,
- Ευθύνη του πλοίου για σύγκρουση που δεν καλύπτει η ναυτική ασφάλιση,
- Πρόστιμα στον Πλοίαρχο για διάφορες παραβάσεις στα λιμάνια,
- Έξοδα αποκατάστασης του φορτίου.

Οι ανωτέρω κίνδυνοι δεν καλύπτονται από την συνήθη ναυτική ασφάλιση.

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΓΙΑ ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ ΚΑΙ ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ Σ ΑΥΤΗΝ

Με τον όρο # γενική αβαρία # (GENERAL AVERAGE) εννοούμε τις ζημιές και τις έκτακτες δαπάνες που έγιναν εκουσίως και κατ' εύλογο κρίση προς κοινή ωφέλεια και

ωθητήρια, από κοινό θαλάσσιο κίνδυνο πλοίου και φορτίου, και εφ' όσον επήλθε το ωφέλιμο αποτέλεσμα που επιδιώχθηκε.

Η συνεισφορά στην κοινή αβαρία στηρίζεται στην αρχή του δικαίου, που δεν επιτρέπει την ωφέλεια από την ζημιά άλλου και μάλιστα στην περίπτωση κοινού κινδύνου. Οι κανόνες της Αμβέρσας 1974 εφαρμόζονται διεθνώς. Για το ποσόν της συμμετοχής στην αβαρία υπάρχει πλήρης κάλυψη από την ασφαλιστική εταιρεία. (J. Bes : Chartering & Shipping terms)

Η γενική αρχή της κοινής αβαρίας που δίνει το δικαίωμα της θυσίας στον κοινό κίνδυνο για την σωτηρία όλων, συνεπάγεται και υποχρέωση των διασωθέντων να συνεισφέρουν προς αποκατάσταση της θυσίας. Έτσι, δημιουργούνται δυο ομάδες συμφερόντων, αυτή που έκανε την θυσία και αυτή που έχει υποχρέωση να συνεισφέρει. Δηλαδή, το σύνολο των ζημιών και έκτακτων δαπανών, που αποτελούν την κοινή αβαρία, κατανέμονται σύμφωνα με το περί δικαίου αίσθημα, μεταξύ του διασωθέντος και θυσιασθέντος φορτίου και του πλοίου και του ναύλου από την άλλη.

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΓΙΑ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗ ΠΛΟΙΩΝ

Σύγκρουση πλοίων (COLLISION) υπάρχει, όταν δυο πλοία έλθουν σε βίαιη υλική επαφή μεταξύ τους. Σύμφωνα με την ρύθμιση της Διεθνούς Συμβάσεως των Βρυξελλών, οι ζημιές βαρύνουν αυτούς που τις υπέστησαν, όταν συγκρουσθούν από τυχαίο γεγονός ή ανωτέρα βία, η υπάρχουν αμοιβολίες για τα αίτια της σύγκρουσης. Σύμφωνα με τον Αγγλικό Νόμο ορίζεται ότι η ευθύνη ξεπερνάει ως αποτέλεσμα των λαθών των ατόμων.

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΓΙΑ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ & ΠΟΛΕΜΟΥΣ

Επιβάλλεται ασφάλιση των πλοίων στους λιμένες ανεφοδιασμού από τρομοκρατικές ενέργειες και από πιθανή εμπλοκή σε εμπόλεμη περιοχή.

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΓΙΑ ΕΠΙΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΡΩΓΗ SALVAGE

Επιβάλλεται ασφάλιση των πλοίων για την SALVAGE, όπου είναι κάθε πράξη αρωγής ή διάσωσης του πλοίου που είναι σε κίνδυνο, του φορτίου που βρίσκεται πάνω σε αυτό, του ναύλου εφ' όσον είχαν ωφέλιμο αποτέλεσμα, ανεξάρτητα αν παρέχεται στην ανοικτή θάλασσα ή στο λιμάνι, η αν ο κίνδυνος είναι άμεσος ή επικείμενος, αρκεί με την λογική κρίση ότι είναι ενδεχόμενος και δικαιολογεί την παροχή βοήθειας. Τέτοια πράξη υπάρχει και όταν το πλοίο που παρέχει βοήθεια παραμένει πλησίον του κινδυνευόντα, η το συνοδεύει, παρέχοντας έτσι την αναγκαία ασφάλεια.

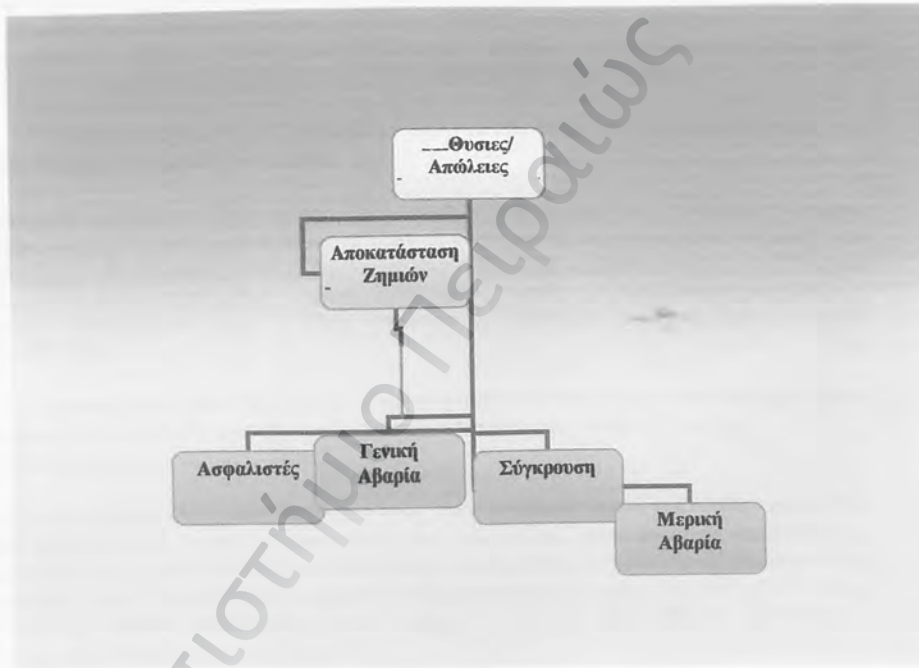
Η σύμβαση αυτή είναι σύμβαση αμοτεροβαρής και καταρτίζεται ρητά ή σιωπηρά. Αποτελεί υποχρέωση του πλοίαρχου για την παροχή αγωγής, ειδικότερα στην περίπτωση σύγκρουσης. Η ρυμούλκηση (TOWAGE) θα μπορούσε να θεωρηθεί σαν μορφή επιθαλάσσιας αρωγής.

ΑΣΦΑΛΙΣΗ ΜΕΡΙΚΗΣ ΑΒΑΡΙΑΣ (particular average)

Η απώλεια (LOSS) μπορεί να είναι μερική η ολική. Η μερική αβαρία (particular average) σχετίζεται με ζημιές που βαρύνουν αποκλειστικά αυτούς που τα υπέστησαν. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η προσάραξη πλοίου και η αποκόλληση αυτού με δικές του δυνάμεις.

Η υπό εξέταση εταιρεία έχει ασφαλίσει για τα ανωτέρω. Δεν θα σχολιασθεί περαιτέρω, γιατί ήδη σχολιάστηκε στην αρχή της αναφοράς για τις ασφαλίσεις.

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΑΣΦΑΛΙΣΕΩΝ



Β) ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Εδώ η ανάλυση εστιάζεται στο μακρό - οικονομικό περιβάλλον και στις επιδράσεις που αυτό ασκεί στην επιχείρηση η ακόμη και η επιχείρηση πάνω σε αυτό. Αναφέρεται κυρίως στην οικονομική κατάσταση που βρίσκεται η χώρα στην οποία δραστηριοποιείται η επιχείρηση, καθώς και στις γενικότερες οικονομικές εξελίξεις που λαμβάνουν χώρα και είναι πιθανόν να επηρεάσουν η επηρεάζουν την λειτουργία της επιχείρησης. **Για να είναι κάποιος σίγουρος για την ανάλυση που πρόκειται να κάνει, θα πρέπει να εξετάζει την ανάπτυξη του κλάδου, διότι πολλές φορές σε οικονομίες με μεγάλα προβλήματα είναι δυνατόν να υπάρχουν κλάδοι που γνωρίζουν τεράστια ανάπτυξη.**

ΣΥΜΒΟΛΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΕ ΑΕΠ

Είναι οικονομικά αποδεκτό ότι η σύνδεση κάθε μορφής παραγωγής είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με τον κλάδο των μεταφορών, με την έννοια ότι η έλλειψη σχετικής παραγωγής σε μονάδες προϊόντων δημιουργεί πρόβλημα στον κλάδο μεταφοράς φορτίων- προϊόντων, και η έλλειψη παραγωγής σε επίπεδο παροχής υπηρεσιών δημιουργεί ομοίως πρόβλημα στον κλάδο μεταφοράς προσώπων. Οι μεταφορές αποτελούν παραγωγικό και προσοδοφόρο κλάδο κάθε οικονομίας και διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες, ανάλογα με το μέσο μεταφοράς: χερσαίες, αεροπορικές, θαλάσσιες. αναγκών του. Επομένως οι θαλάσσιες μεταφορές επηρεάζουν το μέγεθος του ΑΕΠ (Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν).

Συνεπώς ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από τον ρυθμό αύξησης του ΑΕΠ. Ειδικά αναφέρονται τα κάτωθι:

«Μετά την ένταξη της Κύπρου στην ΕΟΚ ΤΟ 52% του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανήκει στους Έλληνες και Κύπριους. Ένα στα δύο πλοία υπό ευρωπαϊκή σημαία που διασχίζουν τους ωκεανούς είναι ελληνικό και κυπριακό. Συγκεκριμένα στην Ε.Ε. το 27% του στόλου θα είναι υπό ελληνική και το 25% υπό κυπριακή. Στην παγκόσμια κατάταξη η Ελλάδα καταλαμβάνει την 4^η θέση, σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία των LLOYD'S REGISTER»

Από το τέλος του 2002 έχει ανακάμψει η ελληνική ναυτιλία και αυτό θα έχει θετική επίδραση στην ελληνική οικονομία σύμφωνα με στοιχεία της Εθνικής Τράπεζας. Ακολουθεί σχετική ανάλυση. Έτσι:

«Τα δάνεια των ελληνικών τραπεζών προς τον ναυτιλιακό τομέα αυξήθηκαν κατά 28% κατά την τελευταία τριετία και ανέρχονται στα 3,8 δις δολ. Αυτό σημαίνει επενδύσεις σε νεότευκτα πλοία, επίτευξη στόχων, μεγαλύτερη κινητικότητα σε διεκδικήσεις μεριδίων στην ναυτιλιακή πύλα. Στον παγκόσμιο εμπορικό στόλο μεταφοράς ο εμπορικός στόλος ελληνικής ιδιοκτησίας είναι ο μεγαλύτερος στον κόσμο, αντιπροσεί στο 18% της συνολικής μεταφορικής παγκόσμιας ικανότητας.»

Ένα σημαντικό τμήμα των εσόδων από το ναυτιλιακό τομέα διαχέεται στην ελληνική οικονομία μέσω του ελληνικού τραπεζικού συστήματος, το οποίο αποτελεί σημαντική πηγή χρηματοδότησης των επενδυτικών δραστηριοτήτων του ναυτιλιακού τομέα.

Η Ναυτιλία αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους της ελληνικής οικονομίας καθώς αντιστοιχεί στο 2,5% του ελληνικού ΑΕΠ και στο 1,5% της συνολικής απασχόλησης, χωρίς να λαμβάνονται υπόψη οι έμμεσες επιδράσεις, οι οποίες σχετίζονται κυρίως με τον Επισκευαστικό και Χρηματοπιστωτικό τομέα. Η μεγάλη σημασία του κλάδου για την ελληνική οικονομία, σε συνδυασμό με την σημαντική αύξηση των ναύλων κατά το 2002, καθιστούν σημαντική μια απόπειρα πρόσδιορισμού της κίνησης τους κατά το έτος 2003, καθώς και την αποτίμηση της αναμενόμενης επίδρασης που αυτή θα έχει στην οικονομική δραστηριότητα.

Πιο συγκεκριμένα, όπως τονίζεται στην ανάλυση της ΕΤΕ (Εθνική Τράπεζα Ελλάδας): «κατά το τελευταίο τρίμηνο του 2002, οι ναύλοι αυξήθηκαν σημαντικά, ιδιαίτερα στους κλάδους μεταφοράς πετρελαίου κατά 78% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περίοδο του 2001», αντανακλώντας την ισχυρή ζήτηση για συγκεκριμένα προϊόντα όπως είναι το

πετρελαίου που καλυπτά βασική ενεργειακή ανάγκη, σε όλες του τις μορφές. Ακόμη δείχνει την στασιμότητα της συνολικής χωρητικότητας του παγκόσμιου εμπορικού στόλου.

Οι σχετικές προβλέψεις εκτιμούν ότι με δεδομένη την προοπτική ενίσχυσης της βιομηχανικής παραγωγής και την σταθεροποίηση της τιμής του πετρελαίου στα 25 \$ το βαρέλι – μέσος όρος έτους- οι τιμές των ναύλων θα υποχωρήσουν μέχρι τέλους του έτους, σε σχέση με τις ιστορικά υψηλές τιμές του τέλους 2002 κατά 23% στην μεταφορά πετρελαίου, παραμένοντας όμως σε υψηλότερα επίπεδα από τους αντίστοιχους μέσους όρους για την περίοδο 1992-2002. Παρ' όλα αυτά οι ναύλοι κατά την διάρκεια του 2003 θα αυξηθούν κατά 28% για την μεταφορά πετρελαίου κατά μέσο όρο, ενώ ο μεταφερόμενος όγκος θα αυξηθεί κατά 2% σε σχέση με το 2002.

Με βάση τα ανωτέρω, το πλεόνασμα από θαλάσσιες μεταφορές στο ισοζύγιο τρεχουσών συναλλαγών της Ελλάδας αναμένεται να αυξηθεί κατά 660 εκατ. Ευρώ.

«Η θετική άμεση και έμμεση επίδραση στο ρυθμό ανάπτυξης του ΑΕΠ κατά το 2003 θα είναι της τάξης των 0,6 ποσοστιαίων μονάδων.»

Είναι αξιοσημείωτο ότι αυτή η αύξηση μπορεί να αντισταθμίσει μια αναμενόμενη (μετά τα γεγονότα του πολέμου του ΙΡΑΚ και με δεδομένη πλέον την ύφεση στον τουριστικό τομέα) μείωση στα έσοδα από την πηγή του τουρισμού στην τάξη του 6%.

Χαρακτηριστικό της οικονομικής δύναμης της ελληνικής ναυτιλίας είναι και το γεγονός ότι το ναυτιλιακό συνάλλαγμα το οποίο εισέρευσε στην χώρα μας το 2002 ανήλθε στα 8,5 δις Ευρώ, αυξημένο κατά 343 εκ. Ευρώ σε σχέση με το 2001, όταν είχε φθάσει στα 8156,7 εκ. Ευρώ.

Άρα το ναυτιλιακό συνάλλαγμα από άποψη μεγέθους στο Ελληνικό ισοζύγιο υπηρεσιών κυριαρχεί.

ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝ.ΣΗΜΑΙΑΣ στην οικονομία, στην απασχόληση, φορολογία

Ως θα δούμε περαιτέρω, η σημαία που φέρει το πλοίο ρυθμίζει τα εμπράγματα δικαιώματα στο πλοίο, δίνει παροχές και διευκολύνσεις στην σχετική εκμετάλλευσή του από τις Ναυτιλιακές Εταιρείες ή ακόμη ασκεί κρατικό παρεμβατισμό για την απελευθέρωση ή εξυγίανση των λειτουργιών του σε πλαίσια ανταγωνισμού.

Οι διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές πραγματοποιούνται ελεύθερα με πλοία ελληνικής ή ξένης σημαίας. Θεωρείται σημαντικός παράγοντας για μία οικονομία η πλειονότητα των πλοίων να έχει την σημαία του κράτους της. Με αυτό τον τρόπο δημιουργούνται τα πολιτικά LOBBING που μπορεί να επηρεάζουν αποφάσεις σε παγκόσμιο επίπεδο, προβάλλοντας πολλές φορές δύναμη Veto. Η κάθε οικονομία επιδιώκει να διατηρεί το δικαίωμα των μεταφορών (GABOTTAGE) αποκλειστικά από την χρήση της σημαίας στο πλαίσιο της κοινής ναυτιλιακής πολιτικής των κρατών μελών της ΕΟΚ.

Το πλοίο θεωρείται ως ένα πλωτό τμήμα της πολιτείας της οποίας φέρει την σημαία. Το πλοίο έχει εθνικότητα. Μόνο μια εθνικότητα μπορεί να έχει. Ενδεικτικό της εθνικότητας αποτελεί η σημαία, που φέρει το πλοίο, ενώ το αποδεικτικό αυτής είναι το έγγραφο εθνικότητας. Για

την απόκτηση της Ελληνικής εθνικότητας, πρέπει κατά ποσοστό 50% και πάνω να ανήκει σε Έλληνες υπηκόους, η Ελληνικά νομικά πρόσωπα και να εγγραφεί σε Ελληνικό νηολόγιο. Η εξακρίβωση της ιθαγένειας των πλοιοκτητών, φυσικών η νομικών προσώπων, ερευνάται από την Ένωση Ελλήνων Εφοπλιστών, που εισηγείται σχετικά στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας.

Η Ναυτιλιακή Επιχείρηση έχει ανάγκη, εκτός από το σύνθετες υπαλληλικό προσωπικό που εργάζεται στα γραφεία της, από ένα ειδικό προσωπικό, που να υπηρετεί τα πλοία της και να εργάζεται σε αυτά. Στο ειδικό αυτό πλήρωμα περιλαμβάνεται ο πλοίαρχος και το πλήρωμα. Η παροχή εργασίας σε αυτά τα άτομα επιτρέπεται μόνο σε περίπτωση που έχουν απογραφεί σε ειδικό μητρώο, έχουν εφοδιασθεί με Ναυτικό φυλλάδιο, έχουν αποδεικτικό ναυτικής ικανότητας και έχουν διαθέσιμα και τα σχετικά προβλεπόμενα με την ειδικότητα λοιπά απαραίτητα πιστοποιητικά, βάσει διεθνών κανονισμών.

Σύμφωνα με την Ελληνική σημαία, η σύνθεση του πληρώματος σύμφωνα με τον όγκο Χωρητικότητας περιλαμβάνει για την υπό εξέταση εταιρεία 8 αλλοδαπούς και 17 Έλληνες ναυτικούς. Η σύνθεση σύμφωνα με τις σημαίες Παναμά , Μάλτας προβλέπει σύνθεση 16 αλλοδαπών και 9 Ελλήνων. Σε οικονομικό επίπεδο η διαφορά εισφορών Πλοιοκτήτη μεταξύ αλλοδαπών και Ελλήνων ναυτικών είναι μεγάλη, καθώς επίσης και οι σχετικοί μισθοί. Με την επίτευξη της απόσυρσης των δ/ξ, σύμφωνα με τον κανονισμό της ΕΕ, η ανεργία στο ναυτικό ελληνικό επάγγελμα θα αυξηθεί ραγδαία σε σημείο ανησυχητικό, καθώς επίσης επέρχεται αναδιάταξη στο καθεστώς ηγεσίας -προτίμησης της σημαίας, διότι αμέσως θα προβούν οι πλοιοκτήτες σε σχετική αλλαγή σημαίας.

Ένας άλλος τομέας διαφοροποίησης με βάση την φέρουσα σημαία στο πλοίο, είναι η επιβολή της φορολογίας. Σημαντικός ιστορικός σταθμός για την ανάπτυξη της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας μετά τον πόλεμο, υπήρξε το συνταγματικά κατοχυρωμένο ΝΔ.2687/1953, όπου το πλοίο θεωρείται κεφάλαιο του εξωτερικού και τυγχάνει σχετικής προστασίας (Προτοψάλτης-Γκιόνης :Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία & ΕΟΚ). Επιβάλλεται φόρος και εισφορά μόνο στα υπό ελληνική σημαία πλοία. Με τον 27/1975 ,επέβαλε η τότε κυβέρνηση εισφορά προς ανάπτυξη της εμπορικής ναυτιλίας για τα συμβεβλημένα στο ΝΑΤ (ασφαλιστικό Φορέα), που ισχύει μέχρι και σήμερα . Ακόμη , αν μια ημεδαπή η αλλοδαπή εταιρεία, πλοιοκτήτρια πλοίων με ελληνική σημαία ,ασκεί εκτός από την εκμετάλλευση των πλοίων και άλλες επιχειρήσεις, απαλλάσσεται από τον φόρο εισοδήματος ποσό καθαρών κερδών η μερισμάτων, ανάλογα με την σχέση των ακαθάριστων εσόδων του πλοίου προς το σύνολο των ακαθάριστων εσόδων της εταιρείας.

Η Ελληνική σημαία επιβάλλει φόρο Α κατηγορίας, με συντελεστή σε \$ ΗΠΑ, ανά τόνο χωρητικότητας, ανάλογα με την ηλικιακή ωριμότητα του πλοίου, και κατά κλίμακα χωρητικότητας. Όταν το πλοίο είναι σε λιμάνι και εκτελεί επισκευές, είναι σε αργία λόγω έλλειψης φορτίων, ο φόρος και η εισφορά μειώνεται ανάλογα με τις ημέρες αργίας, και σύμφωνα με τις προϋποθέσεις που θέτει ο νόμος και εφ όσον η αργία επιδεικνύεται από την Λιμενική Αρχή πλήρως.

Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι, ο φόρος και η εισφορά των πλοίων υπολογίζεται και καταβάλλεται, ανεξάρτητα από την ύπαρξη η μη κερδών. Ο φόρος αποτελεί σταθερό στοιχείο του κόστους της εκμετάλλευσης του πλοίου. Τα ηλικιακά κλιμάκια αλλάζουν κάθε 5 έτη και υπολογίζεται τότε μια μείωση επί της εισφοράς.

Το σύνθετο καθεστώς φορολογίας των αλλοδαπών σημαίων είναι μια εφραπάζ εισφορά χαμηλού ποσού και ίδια για κάθε χωρητικότητα.

Ελέγχθη ανωτέρω, ότι η σημαία του πλοίου έχει δύναμη να ασκήσει κρατικό παρεμβατισμό, και να μην στηρίζει μέτρα ανταγωνιστικότητας, αλλά να περιορίσει περαιτέρω δυνατότητες. Στο προκύψαν επίκαιρο θέμα, το Κράτος θα μπορούσε να επιδοτήσει τις αποσύρσεις των δ/ξ με εισφορά κάποιων ποσών, με κύριο στόχο την μελλοντική αύξηση θέσεων εργασίας. Στην πολιτική ανάλυση αναφέρθηκε ότι ενώ η Ε.Ε θέσπισε ευεργετικά μέτρα για τόνωση της ανεργίας και στήριξη των συμφερόντων, αντίθετα η ελληνική σημαία επέδειξε αδράνεια, με συνέπεια τον άμεσο οικονομικό αποκλεισμό νέων πλοίων από την ναυτιλιακή αγορά, διότι δεν ήταν διπλού- διπλού τοιχώματος δ/ξ. Πρέπει να τονισθεί ότι, με την στάση της η κυβέρνησης, αδιαφόρησε για τον τομέα της Ναυτιλίας, παρόλο που όπως είδαμε στην αρχή της οικονομικής ανάλυσης, η ναυτιλιακή δραστηριότητα στηρίζει και στηρίζει σταθερά την Ελληνική Οικονομία.

Η διάκριση των σημαίων (Discrimination of flags) αποτελεί ίσως ένα ιδιαίτερο πρόβλημα για την ελληνική εμπορική ναυτιλία, που δεν διαθέτει δικά της εθνικά φορτία. Η έκταση των συνεπειών από την διάκριση των σημαίων δεν μπορεί να εκτιμηθεί σε απόλυτους αριθμούς. Η διάκριση έχει δυσάρεστες συνέπειες και για τους φορτωτές, γιατί δεν τους επιτρέπει ελεύθερη επιλογή του ικανότερου, ταχύτερου, ασφαλέστερου πλοίου. Την τακτική υποστήριξης της δύναμης των σημαίων τους, ας μην λησμονούμε την ακολουθήσαν και οι ανεπτυγμένες χώρες των ΗΠΑ και της Ρωσίας, όταν είχαν παλαιότερα συμφωνήσει για πώληση σιτηρών και κατανομή μεταφοράς φορτίου εισαγόμενου φορτίου σιτηρών με το σύστημα 40-40-20 (Jones Act- σχετικό νομοσχέδιο) με αποτέλεσμα να δημιουργούν διακρίσεις σε βάρος άλλων σημαίων.

Εξ όσων ελέγχθηκαν η ελληνική σημαία σημαίνει για τις επιχειρήσεις που έχουν εκμετάλλευση πλοίων, ακριβό κόστος. Η υπό εξέταση εταιρεία έχει υψηλό κόστος για τα υπό Ελληνική σημαία πλοία, αλλά συμβάλει με τον τρόπο της στην απασχόληση των ναυτικών, στην διατήρηση ενός καλού επιπέδου μισθών για αυτούς. Σημαίνει όμως και καλύτερους ναυτικούς μεγαλύτερη εμπειρία στην θάλασσα, μεγάλη συμβολή της εταιρείας στην ενίσχυση της απασχόλησης τόσο στα γραφεία της όσο και στα πλοία της. Αρκεί να σκεφθεί κανείς ότι απασχολούνται στα υπό ελληνική σημαία στην συγκεκριμένη εταιρεία 17 έλληνες σε 14 πλοία, 32 έλληνες στα γραφεία της ναυτιλιακής εταιρείας, 9 έλληνες στα υπό ξένη σημαία πλοία, ήτοι απασχόληση 279 ατόμων, δηλαδή.. σύνθεση μιας μικρής κοινωνίας.

Γεγονός αναμφισβήτητο παραμένει ότι η δύναμη της Ελληνικής σημαίας είναι αποκλειστική (σχετικός πίνακας κατάταξης από το Greek Shipping Co- Operation Committee και του Lloyd's - 5/ 2003).

Η ΠΟΡΕΙΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΟΚΤΗΤΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

(Από το 1988		Πλοία	DWT	GT
Μάρτιος		2.487	85.047.356	42.269.018
Μάρτιος		2.428	81.929.256	45.554.419
Φεβρουάριος		2.426	81.439.599	46.580.539
Μάρτιος		2.454	81.106.735	47.006.852
Μάρτιος		2.688	98.250.176	53.891.528
Μάρτιος		2.749	108.256.106	56.918.269
Μάρτιος		3.019	130.050.373	66.342.046
Μάρτιος		3.142	142.628.352	71.666.943
Μάρτιος		3.246	129.757.336	75.156.763
Μάρτιος		3.204	127.781.567	74.982.110
Φεβρουάριος		3.358	133.646.831	78.900.843
Μάρτιος		3.424	139.255.184	83.454.890
Μάρτιος		3.584	150.966.324	90.277.491
Μάρτιος		3.618	168.434.370	100.220.348
Μάρτιος		3.480	164.613.938	98.195.100
Μάιος		3.355	171.593.487	103.807.860

Για το ελληνικό νηολόγιο τα στοιχεία είναι (σύμφωνα με την Ελληνική Ένωση Εφοπλιστών) τα κάτωθι:

Στην διάρκεια του 2002 γίνεται εμφανής η τάση σταθεροποίησης του εθνικού νηολογίου. Η δύναμη νηολογίου περιλαμβάνει τη 31/12/02, 2033 πλοία 29.796.535 gross tonnage capacity (μικτής χωρητικότητας) έναντι 2.036 πλοίων 29.827.017 gross tonnage (μικτής χωρητικότητας) τον 12/2001.

Σύμφωνα δε με πρόσφατα στοιχεία που αναφέρονται στην ετήσια έκθεση της Ελληνικής Επιτροπής Ναυτιλιακής Συνεργασίας του Λονδίνου - (Greek Shipping Co-Operation Committee και του Lloyd's), η ελληνική ναυτιλιακή βιομηχανία ελέγχει 3.355 πλοία, άνω των 1000 gt, συνολικής χωρητικότητας 155.900.804 Τόνων dwt ή 93.304.404 τόνων gross, ποσοστό του 9,3% του παγκόσμιου στόλου ή 15,9% σε gross tonnage.

Όσον αφορά τις παραγγελίες στα ναυπηγεία, τα ελληνικά συμφέροντα έχουν καλύψει το 8% των συμβολαίων, που αντιστοιχεί στο 15,47% της «υπό ναυπήγηση» χωρητικότητας σε dwt. Όσον αφορά στον αριθμό των υπό εκμετάλλευση πλοίων, έχει μειωθεί κατά 125 σε σχέση με πέρυσι, ποσοστό μείωσης 3,60%, όμως αυξήθηκε η χωρητικότητα κατά 4,23% σε dwt.

Σύμφωνα δε με στοιχεία της Ελληνικής Ένωσης Εφοπλιστών κάτω από τον έλεγχο των Ελλήνων τον 10/2002, δραστηριοποιήθηκε ένας στόλος ποντοπόρων πλοίων (Ποντοπόρα Πλοία) λέγονται αυτά που είναι πάνω από 1000 τόνους gross που αντιπροσωπεύει το 16,5%

της παγκόσμιας χωρητικότητας σε τόνους gross, το 9,37% σε αριθμό πλοίων ενώ οι παραγγελίες νέας χωρητικότητας την ίδια χρονική περίοδο, ανήλθαν σε 198 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 8,6 εκατομμυρίων τόνων gross.

Αυτό δείχνει πόσο διαφορετικά κινείται σήμερα η ναυτιλιακή αγορά σε σχέση με παλαιότερα έτη και πόσο επιθετικές και ριψοκίνδυνες πρέπει να είναι οι επιχειρηματικές κινήσεις σε ένα τέτοιο περιβάλλον που ο ανταγωνισμός είναι συνεχής και ευμετάβλητος.

Γεγονός που δείχνει ακόμη την μεγάλη σημασία που δίνουν στις νέες παραγγελίες μεγάλης χωρητικότητας οι Έλληνες και στην ταυτόχρονη απόσυρση παλαιότερων, προκειμένου να προσαρμοστούν στις νέες απαιτήσεις της διεθνούς ναυτιλιακής βιομηχανίας και για να μπορούν να διεκδικούν καλύτερους ναύλους στην παγκόσμια αγορά, προσφέροντας νέας τεχνολογίας πλοία και υψηλότερης ποιότητας μεταφορά φορτίου, σε καθεστώς ασφάλειας και σωστής χρονικής οριοθέτησης.

Η ανάπτυξη αυτή οφείλεται σε μακροχρόνια εμπειρία, σκληρή δουλειά και υψηλά ρίσκα που παίρνουν οι Έλληνες εφοπλιστές. Βρισκόμαστε στην ευχάριστη θέση, η ελληνική ναυτιλία να προηγείται της παγκόσμιας κατάταξης πλοιοκτησίας ξεκάθαρα και ο κλάδος της να αναπτύσσεται με ταχείς ρυθμούς, έχοντας επενδύσει τεράστια ποσά σε νεότευκτα πλοία. Αυτό είναι πρωτοφανές για τα χρονικά της παγκόσμιας ναυτιλίας, αφού κυρίως μέχρι τώρα η ελληνόκτητος ναυτιλία ήταν κατά κύριο λόγο ναυτιλία μεταχειρισμένων πλοίων.

Όσον αφορά τα νηολόγια στα οποία είναι εγγεγραμμένα τα ελληνικών συμφερόντων πλοία, το ελληνικό νηολόγιο προηγείται με 929 πλοία, 56,4 εκατ. τόνων. (Σχετικός πίνακας Greek Shipping Directory – Sclarikos-2003).

ΝΗΟΛΟΓΙΑ

	Αριθμός Πλοίων	Εκ. Τόνους
ΕΛΛΑΔΑ	929	56,4
ΜΑΛΤΑ	601	30
ΚΥΠΡΟΣ	579	24
ΠΑΝΑΜΑΣ	519	21,3
ΛΙΒΕΡΙΑ	179	12,9
ΜΠΑΧΑΜΕΣ	168	8,5
ΑΓΙΟ ΒΙΚΕΝΤΙΟ	131	2,9

Τον Μάιο του 2003, 203 πλοία ελληνικών συμφερόντων βρίσκονταν στο ORDER BOOK των διαφόρων ναυπηγείων, έναντι 231 το αντίστοιχο περυσινό διάστημα. διάταξη είναι ως ακολούθως :

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΑ	64
ΧΗΜΙΚΑ & products ΔΕΞΑΜΕΝΟΪΑ	58
LNG's	3
ΦΟΡΤΗΓΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΧΥΔΗΝ	48
ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	10
ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΟΚΙΒΩΤΙΩΝ	
CARGO	14
ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ	3

Σύμφωνα με τα στοιχεία, μέσος όρος ηλικίας των υπό ελληνικό έλεγχο μειώθηκε κάθετα το 2003, φθάνοντας τα 17,4 έτη, έναντι 19,6 ετών το αντίστοιχο διάστημα του 2002, και 20 ετών το 2001 και 20,3 το 2000. Η μείωση αυτή της ηλικίας οφείλεται αφενός στην επίτευξη απόσυρσης των μονού τοιχώματος πλοίων αλλά και στις ανάγκες και απαιτήσεις της αγοράς για νεότευκτα πλοία. μέσος όρος ηλικίας του παγκόσμιου στόλου μειώθηκε και βρίσκεται στα 15,6 έτη έναντι 17,7 το 2002, 17,5 το 2001 και 17,3 το 2000.

Απόδειξη της εμπιστοσύνης που εισπράττει παγκοσμίως η χώρα μας είναι η επιλογή Ελλάς πλωτάρχη από τον Διεθνή Ναυτιλιακό Οργανισμό (IMO) για την θέση του P4 Implementation Officer - στην Υποδιεύθυνση Πρόληψης Ρύπανσης της Διεύθυνσης Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος (MARPOL) και θεμάτων ασφάλειας ναυσιπλοΐας. Οι υποψήφιοι ήταν 105 ανά τον κόσμο.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Θα πρέπει να αναφερθεί σε αυτό το σημείο η κατάσταση της Ελληνικής Οικονομίας, διότι αφ ενός είναι ο χώρος που δραστηριοποιείται η εταιρεία, αφ έτερου αποδεικνύεται ότι παρ όλο που η οικονομία μας είναι σε μέτρια κατάσταση με τάση συρρίκνωσης, παρά την γενική ευφορία που επικρατεί στους διαφόρους οικονομικούς φορείς, ο κλάδος της ναυτιλίας αλλάζει τα δεδομένα και βαίνει με μεγάλο ρυθμό ανάπτυξης, χαρακτηρισζόμενος από αύξηση της ανταγωνιστικότητας των πλοίων και των πλοιοκτητών σε επίπεδα management.

Αιφνιδιαστική άνοδο παρουσίασε ο πληθωρισμός τον Μάιο 2003 εκτινασσόμενος στο επίπεδο του 3,8%, έναντι του 3,4% τον Απρίλιο του 2003. Ωστόσο, ιδιαίτερα θετικά ήταν τα νέα για τον δομικό πληθωρισμό που προσγειώθηκε από το 3,4% του Απριλίου στο 2,9% τον Μάιο του 2003, δηλαδή στο χαμηλότερο επίπεδο από τον Νοέμβριο του 2000. Παραμένει βέβαια αρκετά υψηλότερα από το 2%, που είναι το επιθυμητό επίπεδο κατά την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα.

Η μείωση του δομικού πληθωρισμού οφείλεται στην μείωση των τιμών των τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών κατά 5,4%, καθώς στις συγκρατημένες αυξήσεις στα προϊόντα καπνού, μεταφορικές υπηρεσίες,. Ταυτόχρονα ο εναρμονισμένος πληθωρισμός σημείωσε αύξηση κατά 3,5% τον Μάιο από 3,3% τον προηγούμενο μήνα. Ο εναρμονισμένος πληθωρισμός χρησιμεύει κυρίως για τις συγκρίσεις ανάμεσα στις χώρες της ΕΟΚ. Για τους επόμενους μήνες, οι οωνοί για τον πληθωρισμό είναι μάλλον άσχημοι εξ αιτίας της ανάκαμψης των διεθνών τιμών των καυσίμων καθώς και από την επιτάχυνση της οικονομικής δραστηριότητας. Ο υψηλότερος πληθωρισμός που παρουσιάζει η Ελλάδα σε σχέση με τον μέσο όρο της ζώνης του Ευρω, προβληματίζει, καθώς μεσοπρόθεσμα δημιουργεί πρόβλημα ανταγωνιστικότητας.

Ο ρυθμός ανάπτυξης που παρουσιάζει η χώρα μας είναι ταχύτερος σε σχέση με τις άλλες χώρες με τις οποίες μοιράζεται το ίδιο νόμισμα, και αυτό αποτελεί αυτόματα και την εξήγηση για τον μεγαλύτερο πληθωρισμό. Θα πρέπει ωστόσο να διατηρωθεί ότι ένας άλλος λόγος είναι η έλλειψη επαρκούς ανταγωνιστικότητας σε πολλά τμήματα της εγχώριας αγοράς προϊόντων και υπηρεσιών.

Η ανεργία στην χώρα μας αυξάνεται με πολύ γρήγορο ρυθμό, παρόλα τα μέτρα ενίσχυσης της. Στοιχεία αναφέρουν ότι έχει φθάσει σε ποσοστό του 18%, γεγονός που οφείλεται κυρίως στην μη πραγματοποίηση επενδύσεων από τις εταιρείες, και στην έλλειψη ανταγωνιστικότητας, στην μείωση των περιθωρίων κερδών, στην αύξηση του λειτουργικού και παραγωγικού κόστους, που επιφέρει μείωση των προσλήψεων.

Τα επιτόκια, ακολουθώντας τις προτροπές της ΕΟΚ, έχουν αισθητά μειωθεί, ενώ υπάρχει η προσδοκία στην αγορά για νέο κύκλο μείωσης επιτοκίων. Σύμφωνα δε με έρευνα του Πρακτορείου Reuters, η μέση πρόβλεψη 40 αναλυτών είναι ότι η ΕΚΤ θα μειώσει τα επιτόκια κατά 25 μονάδες βάσης μέχρι τα τέλη του έτους. (ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ 13/6/2003)

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΤΩΝ ΗΠΑ

Η οικονομική κατάσταση των ΗΠΑ, όπου εν μέρει δραστηριοποιείται η εταιρεία, χαρακτηρίζεται από υψηλά επίπεδα ανεργίας, στασιμότητα σε επιχειρηματικές επενδύσεις, ενισχύεται ο ανεφοδιασμός των εμπορικών της αποθεμάτων με εισαγωγές πετρελαίου κυρίως από μεταφορές μεγάλων ποσοτήτων από την Ρωσία και Νορβηγίας. Εδώ, παρουσιάζεται μεγάλη ευκαιρία για την συγκεκριμένη εταιρεία, για διεύρυνση μεταφορών φορτίων πετρελαίου με μεγάλο οικονομικό όφελος..

4. ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΤΟΝ ΕΥΡΥΤΕΡΟ ΧΩΡΟ

Αναφέρθηκε στην εξέταση της πολιτικής διάστασης ο ρόλος που διαδραματίζει η πολιτική ρευστότητα στην οικονομική ανάπτυξη. Η πολιτική ρευστότητα στην οικονομική ανάπτυξη για την ναυτιλιακή δραστηριοποίηση είναι πρωταρχικής σημασίας πηγή λειτουργικών ευκαιριών με μεγάλο οικονομικό όφελος, η λειτουργικών κινδύνων με μεγάλη ζημιά. Εν προκειμένω, με την αύξηση της παραγωγής της Ρωσίας, την περιορισμένη παραγωγή από το Ιράκ, την έλλειψη παραγωγής από Βενεζουέλα λόγω εθνικού αναβρασμού, την πτώση παραγωγής πετρελαίου από Νιγηρία λόγω απεργιακών κινητοποιήσεων κατά της τοπικής κυβέρνησης, με δεδομένη την αύξηση μεταφορών στην Αμερική και στην Ευρώπη, λόγω του εποχιακού ανεφοδιασμού των αποθηκών πετρελαίου, αποτελεί ίσως μια μελλοντική ευκαιρία για μεγαλύτερο κύκλο εργασιών της συγκεκριμένης εταιρείας, αν δεν στόχευε στην διαφοροποίηση του προϊόντος.

Εξετάζοντας σφαιρικά το θέμα, ερχόμαστε αντιμέτωποι με το κάτωθι σενάριο - προβληματισμό της συγκεκριμένης Ναυτιλιακής εταιρείας:

Η επιβολή της απόφασης για την απόσυρση των μονών διζ, επιφέρει στην εταιρεία, ως είδαμε, αλλαγή των μισών διζ που έχει στην κατοχή της, σε χρονικό ορίζοντα άμεσης απόσυρσης είτε μελλοντικής. Αύξηση της ζήτησης νεότευκτων, υψηλές τιμές αγοράς. Δημιουργείται άμεση ανάγκη για δανεισμό προς αγορά νεότευκτων, για εκμετάλλευση στις περιοχές της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που έχει τις καλύτερες πελατειακές σχέσεις.

Παροισιάζεται ευκαιρία για διεύρυνση του κύκλου εργασιών της οικονομίας κλιμακωτά, μεγαλύτερη διείσδυση σε αγορές. Αυξάνεται ο διαθέσιμος όγκος χωρητικότητας με την παρωλιφή νεότευκτων πλοίων, επηρεασμός ίσως σε μελλοντική μικρότερη τιμή ναύλων.

Αύξηση του ανταγωνισμού για επίτευξη καλύτερου ναύλου, περισσότεροι ανταγωνιστές. Πιθανόν μικρή τιμή πώλησης των ήδη υπαρχόντων δις, λόγω μεγάλης προσφοράς.

Συνοψίζοντας όλα τα ανωτέρω, η εταιρεία αποφάσισε να διαφοροποιηθεί στο προϊόν, ως θα δούμε περαιτέρω. Περαιτέρω θα αναφερθούμε στην ακολουθούμενη πολιτική των τραπεζικών ιδρυμάτων σε σχέση με την ναυτιλία, που είναι άλλωστε σε πλείστες περιπτώσεις οι κύριοι χρηματοδότες τους.

Η ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΗΣ ΤΡΑΠΕΖΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ

Από τα τέλη του 1990 η τραπεζική ναυτιλιακή χρηματοδότηση στην Ελλάδα άρχισε να κινείται σε μια τελειώς καινούργια τροχιά, μπήκε σε μια εποχή έχοντας σαν κύριο χαρακτηριστικό μια πληθώρα αλλαγών τόσο στην δομή της όσο και στην πρακτική η στην λειτουργία της.

Η λέξη *κλειδί* τα τελευταία χρόνια είναι «συγχώνευση». Πάρα πολλές περιπτώσεις τραπεζικών Συγχωνεύσεων επηρέασαν σημαντικά την ελληνική τραπεζική ναυτιλιακή χρηματοδότηση.

Από την άλλη μεριά, από το 2000 έως σήμερα στην ελληνική ναυτιλιακή κοινότητα γίναμε μάρτυρες του φαινομένου απομάκρυνσης διαφόρων τραπεζών από την αγορά ναυτιλιακής χρηματοδότησης. Τρανταχτό παράδειγμα, η εκ νέου απομάκρυνση της CHASE MANHATTAN (το νέο όνομα αυτής MORGAN), από τον Ελλαδικό χώρο χωρίς ακόμη να έχει πουλήσει το χαρτοφυλάκιο της, αλλά να έχει σταματήσει την παραγωγή νέων δανείων. Με αυτό τον τρόπο, πολλές ναυτιλιακές εταιρείες έχασαν τους παραδοσιακούς τους φίλους και υποστηρικτές στο επιχειρηματικό τους έργο.

Παρατηρείται ταυτόχρονα μεγάλη δραστηριοποίηση νέων τραπεζών με δεδομένη την τρέχουσα κατάσταση της διεθνούς οικονομίας, και μπορούμε να πούμε με βεβαιότητα ότι η μεταμόρφωση του κλάδου της ελληνικής τραπεζικής ναυτιλιακής χρηματοδότησης θα συνεχιστεί.

Οι τράπεζες προσφέρουν χρηματοδότηση κυρίως σε πλοιοκτήτες μεγάλου βεληνεκούς «corporations», αλλά και σε παραδοσιακού τύπου πλοιοκτήτες *οικογενειακού τύπου* και λιγότερο σε μικρούς. Η κινητικότητα στις χρηματοδοτήσεις γύρω από τα μικρά εφοπλιστικά σχήματα (π.χ. ένα, δυο πλοία) είναι πολύ περιορισμένη και συγκεντρωμένη σε μερικές τράπεζες, παρ' όλη την κερδοφόρα ικανότητα τέτοιων σχεδίων. Τέλος, μπορεί κάποιος να χαρακτηρίσει «Όνειρο θερινής νυκτός» τη χρηματοδότηση στις υπό ίδρυση εταιρείες, (start up) αφού οι χρηματοδοτικοί οργανισμοί απαιτούν κατά κανόνα εμπειρία και αποδεδειγμένη ιστορία στο χώρο από τους μελλοντικούς πελάτες της.

Από το 1998 οι Έλληνες πλοιοκτήτες ξεκίνησαν την μεγαλύτερη άσκηση αντικατάστασης του στόλου τους για τα τελευταία 25 χρόνια. Οι πλοιοκτήτες ανανεώνουν

αλλά και αναβιβάζουν τους σταντ-ους τους, υψώνοντας άρρηκ την γενική εικόνα του ελληνοκτητού στόλου.

Η νέα πρακτική κέρδισε έδαφος έναντι της παραδοσιακής μεθόδου αντικατάστασης του στόλου μέσω αγοράς μεταχειρισμένων πλοίων, φαινόμενο το οποίο είχε να εμφανισθεί σε αυτήν την δύναμη από τα μέσα του 1970. Πέρα από τις ευκαιριακές συνθήκες των ναυτιλιακών αγορών στην παραπάνω εξέλιξη συνετέλεσε η προθυμία των τραπεζών να χρηματοδοτήσουν νεότευκτα αλλά και νεότερα σε σχέση με τα παρελθόν πλοία. Ο εφοπλισμός σε πολλές περιπτώσεις βρίσκει ευκολότερο να χρηματοδοτηθεί για νέες παραγγελίες απ' ό,τι σε αγορές μεταχειρισμένων πλοίων.

Η παραδοσιακή χρηματοδότηση με υποθήκη εξελίχθηκε μαζί με την ίδια την ναυτιλιακή Βιομηχανία τα τελευταία χρόνια. Οι τράπεζες που δανειοδοτούν την ελληνική ναυτιλία προσφέρουν πλέον πιο περίπλοκα και προσεκτικά δομημένα δάνεια απ' αυτά των προηγούμενων ετών αλλά και αναβάθμισαν τις υπηρεσίες τους σύμφωνα με τις νέες συνθήκες της διεθνούς αγοράς. Έτσι, νέα πακέτα (lease financing, tonnage tax, risk hedging products, asset management) προσφέρονται από τότε στους Έλληνες εφοπλιστές.

Υπάρχουν πλάνα ένταξης – κατηγοριοποίησης των ναυτιλιακών – πελατών με την διαδικασία της αξιολόγησης μέσω εσωτερικών διαδικασιών (Internal Ratings), με σκοπό την παροχή πακέτων ψηλού κινδύνου και την ταυτόχρονη πρόσπιση των τραπεζών από το ρίσκο αυτό. Οι εφοπλιστές δέχθηκαν την αύξηση του κόστους χρηματοδότησης επειδή αυτή η αποδοχή έγινε ευνοϊκότερη για αυτούς από την πρωτική πορεία των επιτοκίων στις διεθνείς αγορές. (Ξυραδάκης – Financial Consultants 10/2002 – Lloyds Register)

Επομένως ένας, άλλος μεγάλος κίνδυνος, που η διακύμανση του μπορεί να βγάλει τελειώς μια Ναυτιλιακή εταιρεία από το παιχνίδι ή να την καταστήσει κυρίαρχη δύναμη, είναι ο κίνδυνος του Επιτοκίου. Οι ναυτιλιακές εταιρείες, λαμβάνοντας υπέρογκα ποσά δανείων για βελτίωση των υπαρχόντων ή για αγορά νεότευκτου πλοίου, εκτίθενται σε αυτό τον κίνδυνο πλειστες όσες φορές. Τα χρηματοοικονομικά επιτελεία τους, όσες διαθέτουν τέτοια τμήματα, προβαίνουν άμεσα σε αντιστάθμιση αυτού του κινδύνου, μέσα από την αγοραπωλησία των παραγώγων.

Είναι χαρακτηριστικό της αγοράς η τάση για υπερεπενδύσεις των πλοιοκτητών, για να επωφεληθούν των εκάστοτε μελλοντικών αυξήσεων των ναύλων. Πάντως η επένδυση σε πλοία απαιτεί σημαντικά κεφαλαία και οι επενδυτές αναγκάζονται να στραφούν στις τράπεζες ή σε άλλα πιστωτικά ιδρύματα για να εξασφαλίσουν τα αναγκαία κεφάλαια για να προχωρήσουν στο κτίσιμο των παραγγελιών τους.

Τα δάνεια ή οι πιστώσεις για επενδύσεις σε πλοία είναι συνήθως μακροπρόθεσμα ή μεσοπρόθεσμα και σπάνια βραχυπρόθεσμα καθ' όσον είναι δυσχερές για τον επενδυτή η επιστροφή τους σε σύντομο χρονικό διάστημα. Η σύναψη δανείων ή λήψη πιστώσεων, συνεπάγεται την παραχώρηση ορισμένων εξασφαλίσεων προς τον δανειστή, πέραν των προσωπικών εγγυήσεων που συνήθως καλύπτουν περιορισμένης εκτάσεως δάνεια.

Ενδεικτικά αναφέρουμε:

- προτιμώμενη υποθήκη σε πλοίο ή σε άλλα πλοία
- εκχώρηση ανέκκλητη όλων των εισπράξεων του πλοίου στην τράπεζα
- πραγματοποίηση όλων των πληρωμών των εξόδων του μέσω αυτής

- βιώσιμη εκχώρηση των δικαιωμάτων από τα ασφαλιστήρια του πλοίου
- εκχώρηση μηχανών.

Η συγκεκριμένη εταιρεία έχοντας ευκολία στις προσβάσεις και επαφές, ως μην λησμονούμε την επιρροή των lobbying, πολιτική επιχειρηματική δραστηριότητα που αναφέρθηκε πρότερα, έχει την δύναμη της έγκαιρης πληροφόρησης και γίνεται αποτελεσματική για την πορεία της εταιρείας της, κάνοντας αντιστάθμιση της αβεβαιότητας του επιτοκιακού κινδύνου με την ροή των σταθερών εσόδων της από χρόνο-ναυλώσεις (Time Charter). Η χρόνο-ναύλωση, αποφέρει σταθερό έσοδο για μακρυ χρονικό διάστημα., έως και 10 ετη. Προέβη σε Swarp fixed rate vs floating rate to horizontal 9 Years with rate 6%.

Γ. ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Η κοινωνικό-πολιτιστική διάσταση αναφέρεται στο ευρύτερο κοινωνικό και πολιτιστικό περιβάλλον της επιχείρησης. Στην σημερινή εποχή, η νοοτροπία για καλύτερη ποιότητα ζωής από την μια μεριά, η υψηλή τιμή του πετρελαίου σαν μορφή ενέργειας από την άλλη, ωθεί τους καταναλωτές να απαιτούν νέα προϊόντα από τις διάφορες εταιρείες παροχής ενέργειας, σε καλύτερες τιμές και με σεβασμό στο περιβάλλον και στην υγεία του καταναλωτή. Η μεγάλη ένταση των καιρών για λύση στο ενεργειακό πρόβλημα του πλανήτη μας, οδήγησε στην ερευνά και παραγωγή του υδρογόνου σαν νέα μορφή χρησιμοποιούμενης ενέργειας. Η στάση των καταναλωτών απέναντι σε κάθε νέο προϊόν είναι πλέον πιο ανοικτή, διότι το επίπεδο ενημέρωσης τους από τα διάφορα μέσα τύπου, με την 24 πλέον πληροφόρηση, τους ανοίγει νέους ορίζοντες για να γίνει η ζωή τους πιο εύκολη. Η Διοίκηση της εταιρείας, δίνει μεγάλη έμφαση στην κοινωνικό-πολιτιστική διάσταση. Αυτό αποδεικνύεται από τον σεβασμό που τρέφει για τους ανθρώπους που κινδυνεύουν με την ζωή τους στην θάλασσα για την συνέχιση της οικονομικής δραστηριότητας της εταιρείας. Καταδεικνύεται από την απόφαση της εταιρείας να επενδύσει εξ αρχής σε νεότευκτα πλοία, που είναι ασφαλή για τον θαλάσσιο υποσύστημα.

ΚΑΝΕΝΑ ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΑΤΥΧΗΜΑ ΤΟΣΟ ΣΤΟΝ ΘΑΛΑΣΣΙΟ ΧΩΡΟ, Η ΣΤΟΝ ΧΩΡΟ ΤΟΥ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΕΧΕΙ ΣΥΜΒΕΙ.

Η εταιρεία καταβάλλοντας κάθε δυνατή προσπάθεια να βελτιώσει τις εργασιακές της σχέσεις, έχει καθιερώσει σύστημα αμοιβής με έξτρα μισθό, για τους Ναυτικούς, στηρίζει τις οικογένειες τους, και με αυτό τον τρόπο οι εργαζόμενοι ναυτικοί θεωρούν ότι είναι αξιόλογοι για την εταιρεία, ενστερνίζονται τα πιστεύω και τα οράματα της διοίκησης προσπαθώντας να προσφέρουν τις άριστες ποιοτικά υπηρεσίες. Οι παρεχόμενοι μισθοί, τόσο στο προσωπικό του γραφείου, όσο και στα πλοία, είναι ιδιαίτερα υψηλοί, γεγονός που ωθεί τους Ναυτικούς να ναυτολογούνται συνέχεια στα πλοία της εταιρείας, διότι αφ ενός τα θεωρούν σαν δικά τους αφ ετέρου της έχουν εμπιστοσύνη, που πηγάζει από την μέχρι τώρα πορεία της και διαχέεται με την μορφή * ΑΡΙΣΤΗΣ * φήμης.

Μειονέκτημα : Δεν παρέχονται ευκαιρίες για την γυναίκαία απασχόληση στην εταιρεία, οι γυναίκες είναι λιγοστές, και σε θέσεις χαρακτηριζόμενες από έλλειψη ευθύνης.

Α. ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Η διασταση αυτη αφορά τις τεχνολογικες τάσεις και τα επιτευγματα που λαμβανουν χωρα εξω απο την αγορα και ειναι δυνατον να εχουν σημαντικη επιδραση στην επιχειρηση και την στρατηγικη της. Οι τασεις αυτες μπορει να αποτελουν ευκαιριες για εκεινες τις επιχειρησεις που εχουν την δυνατοτητα να τις εκμεταλλευτουں και να τις εισαγουں αποτελεσματικα στις δραστηριότητες τους. Ειναι γεγονος οτι ο βαθμος αναπτυξης μιας εταιρειας επηρεαζεται σε σημαντικο βαθμο απο τις νεες τεχνολογιες που ανακαλυπτονται.

Και ως μην λησμονουμε

« *Στην σημερινη εποχη τα γεγονοτα και οι εξελιξεις τρεχουν με ιαγγιωδη ταχυτητα* ».

Το να διαχειρισθει ομως μια επιχειρηση τη μεταβαση σε μια νεα τεχνολογια μπορει να ειναι οχι μονο σημαντικό αλλα ταυτοχρονα αναγκαιο και κρισιμο για την επιβιωση της. Βεβαια, μια νεα τεχνολογια δεν αποτελει απαραιτητα και την αρχη του τελους της υπαρχουσας τεχνολογιας.

Οι αγορες πετρελαιου εχουν αρχισει ηδη να προεξαφλουں τις παρενεργειες της πολεμικης συρραξης στο ΙΡΑΚ. Παρ οτι η ζητηση παραμενει χαμηλη λογω της παγκοσμιας οικονομικης δυσπραγιας, οι τιμες του αργου πετρελαιου εχουν φθασει στα 30 \$ το βαρελι. Αν απουσιαζε η προοπτικη του πολεμου, οι τιμες του πετρελαιου θα ηταν χαμηλοτερες κατα 3-9\$ το βαρελι.

Ο Τσορτσιλ πριν απο τον Α' Παγκοσμιο πολεμο μετετρεψε τον βρετανικο στολο απο ατμοκινητο σε πετρελαιοκινητο, και ειχε πει «η ασφαλεια που προσφερει το πετρελαιο ως ενεργειακη πηγη εξαρταται αποκλειστικα και μονοι απο την δυνατοτητα να το προμηθευτει κανεις απο πολλες πηγες». Σημερα οι φοβοι ελλειψης του πετρελαιου εχουν περιοριστεί σημαντικα καθοσον ολο και περισσοτερα κοιτασματα ανακαλυπτονται σε ολο και περισσοτερες περιοχες της γης, ενω χαρη στην τεχνολογικη προοδο η δυνατοτητα εκμεταλλευσης των κοιτασματος εχει αυξηθει θεαματικα την τελευταια δεκαετια απο το 15% στο 40%.

Επισης, ειναι κοινο μυστικο οτι οι μεγαλοι πετρελαιικοι ομιλοι μετα την πρωτη πετρελαιικη κριση του 1973 -οταν πολλοι προειδοποιουσαν οτι στερευουν οι πετρελαιοπηγες- εχουν επενδυσει πολλα απο τα υπερκερδη τους για να αναπτυξουν τεχνολογιες που θα τους επετρεπαν να εκμεταλλευθουں ταχιιστα εναλλακτικες πηγες ενεργειας. Λεγεται οτι σε μια νυκτα μπορουں οι εταιρειες πετρελαιου να μετατραπουں σε εταιρειες Υδρογονου. (29/9/02 *BHMA*).

Οι ΗΠΑ ζητουں απο την ελληνικη προεδρια της ΕΟΚ να συνεργαστουں μαζι της στην παραγωγη «ενεργειας απο υδρογονο» και σε ολη την διαδικασια για την εκμεταλλευση της ενεργειας του μελλοντος. Στοχος, η αποδεσμευση απο την πετρελαιικη εξαρτηση. Η ενεργεια υδρογονου αποτελει θεμα υψιστης προτεραιοτητας στην προτεινομενη απο αμερικανικης πλευρας ατζεντα συνομιλιων Ε.Ε. - Η.Π.Α. Το αμερικανικο αιτημα συνεργασιας με την Ε.Ε σαφως υπονοει οτι στον χωρο της Ε.Ε εχει επιτευχθει υψηλου επιπεδου επιστημονικη εργασια, που εχει ξεπερασει το πλαισιο της επιστημονικης εργαστηριακης ερευνας και βασιζει ηδη στα σταδια της παραγωγης. Θα αναρωτιεται κανεις δικαια τι ακριβως ειναι αυτη η υποθεση με το υδρογονο.

Για να παραχθει το υδρογονο που θα μας δωσει ενεργεια, πρεπει να διασπαστει το νερο (το οποιο περιεχει δυο μερη υδρογονου).

Πλεονέκτημα : Πρόκειται για μια πολύ καθαρή μορφή ενέργειας, διότι το υδρογόνο δεν ρυπαίνει το περιβάλλον.

Μειονέκτημα : Στην συγκεκριμένη περίπτωση ,το πρόβλημα είναι η μεταφορά του υδρογόνου , το οποίο βρίσκεται σε αέρια μορφή. Χρειάζονται τεράστιοι αγωγοί, όπως αυτοί του φυσικού αερίου (gas pipe lines). Επειδή το υδρογόνο είναι ιδιαίτερα εύφλεκτο- πολύ περισσότερο από το φυσικό αέριο -, θα πρέπει να υπάρχουν συνεχείς έλεγχοι και φύλαξη των αγωγών γιατί εκτός από τους κινδύνους ατυχημάτων υπάρχει και ο κίνδυνος του σαμποτάζ.

Η παραγωγή ενέργειας από υδρογόνο είναι μια πολύ παλιά ιδέα. Πριν από περίπου 20 χρόνια ,δημιουργήθηκε για αυτό τον σκοπό ένα ερευνητικό πρόγραμμα την ονομασία «Adam & Eve»(Αδάμ και Εύα). Σε εξέλιξη βρίσκεται στο Εργαστήριο Ετερογενούς Κατάλυσης του τμήματος Χημικών του Πανεπιστημίου Πατρών ερευνητικό πρόγραμμα για την παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας από υδρογόνο, τόσο για ηλεκτροδότηση , για κίνηση αυτοκινήτων αλλά και για την παραγωγή θερμότητας.

Όπως δήλωσε ο καθηγητής Ξ.Βερύκιος, οι προοπτικές είναι ευοίωνες κυρίως με την αξιοποίηση του υδρογόνου από τις ανανεώσιμες πηγές ενέργειας, όπου εντοπίζονται κυρίως οι δράσεις , χωρίς να παραβλέπονται το φυσικό αέριο και το βιοαέριο, ενώ εκτιμάται ότι είναι μηδενική και η επιβάρυνση σε ρύπους, καθώς από την βιομάζα δεν παράγεται ούτε διοξειδίου του άνθρακα. Το Εργαστήριο ανέπτυξε μια καινοτόμο διεργασία παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας με βιοαιθανόλη ως πρώτη ύλη. Με την συγκεκριμένη διαδικασία επιτυγχάνεται η μηδενική εκπομπή ρύπων. Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις των ειδικών επιστημόνων, το ενεργειακό, μέσον του μέλλοντος θα είναι το υδρογόνο, το οποίο θα αντικαταστήσει το πετρέλαιο και το φυσικό αέριο, αφού η καύση αυτών των δυο υλικών προκαλεί έκλυση διοξειδίου του άνθρακα και μολύνει τι περιβάλλον.

Το επίτευγμα της ερευνητικής ομάδας εστιάζεται στην ανάπτυξη τεχνικής παραγωγής υδρογόνου από την αντίδραση αιθανόλης και νερού. Το νερό εν προκειμένω λειτουργεί ως πηγή παραγωγής καυσίμου υδρογόνου. Ένα σημαντικό μέρος του υδρογόνου που παράγεται προέρχεται από ειδικούς καταλύτες που είναι ήδη « πατενταρισμένοι ». Η διαδικασία μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε μικρές και μεσαίες μονάδες παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, στις οποίες το κόστος για ηλεκτρική ενέργεια είναι τεράστιο. Παράλληλα το Εργαστήριο βρίσκεται σε συνεργασία με γνωστές εταιρείες αυτοκινήτων, οι οποίες, εφαρμόζοντας τη συγκεκριμένη τεχνική, υπολογίζεται ότι σε 2-3 έτη θα λύσουν το πρόβλημα της ρυπογένεσης.

Πρέπει να σημειωθεί επίσης ότι στον πλαίσιο των Ολυμπιακών Αγώνων θα αναπτυχθεί μονάδα στην Αθήνα καθώς και σε Ελληνικό νησί. Το γνωστότερο μοντέλο πυρηνικής σύντηξης είναι ο ήλιος, ο οποίος εκτός των άλλων υλικών καίει και υδρογόνο. Τα σχετικά πειράματα έχουν αποδώσει και φαίνεται, ότι η Ε.Ε ,με πρωτοπόρο την Γαλλία έχει προχωρήσει σημαντικά., γεγονός που προκαλεί το έντονο ενδιαφέρον των ΗΠΑ, οι οποίες ζητούν συμμετοχή σ' αυτά τα ερευνητικά προγράμματα για την παραγωγή και την αξιοποίηση της νέας μορφής ενέργειας.

Η επίλυση του ενεργειακού προβλήματος, με την φθηνή παραγωγή υδρογόνου, κυριολεκτικά θα φέρει το πάνω κάτω στην παγκόσμια αγορά ,διότι θα σημάνει την υποβάθμιση της χρήσης του πετρελαίου. Άμεσα το ενδιαφέρον των αμερικανικών συμφερόντων για το προϊόν που επειδή δεν ρυπαίνει το περιβάλλον θα διαδοθεί ταχύτατα.

Θα επιπρεάσει όχι μόνο τις εταιρείες πετρελαίου, αλλά τις αυτοκινητοβιομηχανίες και κάθε λογής βιομηχανία, τις μεταφορές φορτίων πετρελαίου ή βενζίνης σε κάθε μέρος του πλανήτη.

Θα είναι μια ειρηνική επανάσταση για την προστασία του πλανήτη από την οικολογική καταστροφή ή χρησιμοποίηση του υδρογόνου, αντί της βενζίνης και του πετρελαίου. Θα προσφέρει ταυτόχρονα και μία ουσιαστική ανακούφιση στις χώρες που δεν μπορούν να αναπτυχθούν, διότι δεν έχουν πηγές ενέργειας.

Είναι γνωστόν, ότι η ανακάλυψη της πυρίτιδας αγρήστευσε ως και το Σινικό τείχος όπως και τα πολεμικά αεροπλάνα και οι πύραυλοι αγρήστευσαν τα οχυρωματικά έργα. (ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ -6/5/2003)

Από τα ανωτέρω, συναιρείται ότι οι εξελίξεις είναι πολύ γρήγορες, και στο μέλλον σε ένα χρονικό ορίζοντα 2-3 ετών θα αρχίσει η χρησιμοποίηση και η κατανάλωση του. Αυτό το γεγονός, ενώ ίσως αποτελεί μελλοντική απειλή για την συγκεκριμένη εταιρεία, διότι σε σύντομο χρονικό διάστημα θα περιορισθούν τα λειτουργικά της ταξίδια και θα αρχίσει να ψάχνει για νέους πελάτες-ναυλωτές, επέλεξε να διαφοροποιηθεί, και το ίδιο γεγονός συνιστά ευκαιρία για την συγκεκριμένη εταιρεία, η οποία, βάσει του καλού marketing και της σωστής και έγκαιρης πληροφόρησης μέσω των επαφών της στα πολιτικά λόμπι που συναναστρέφεται, έλαβε την επιχειρηματική απόφαση να πουλήσει όλο τον στόλο της (πακέτο) στο σωστό timing και να εισπράξει μετρητά την σημερινή αξία των πλοίων της. Το σωστό timing ήταν την περίοδο κατά την οποία άρχισαν οι συζητήσεις για την σταδιακή επιβολή του μέτρου απόσυρσης από την ΕΟΚ, χωρίς να έχει γίνει ακόμη κανόνας επιβολής, για να καταλήξει πρόσφατα να γίνει κανόνας.

Κατόπιν παρήγγειλε 4 πλοία ειδικά για την μεταφορά του συγκεκριμένου αερίου στα ναυπηγεία της SAMSUNG.

Ε.ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΔΙΑΣΤΑΣΗ

Η Παγκόσμια διάσταση περιλαμβάνει όλους τους παράγοντες που αφορούν τις νέες αγορές Διεθνώς, τις ήδη υπάρχουσες διεθνείς αγορές που αλλάζουν μορφή και σύσταση, τα διεθνή πολιτικά και πολιτισμικά δρώμενα όπως επίσης και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε αγοράς.

Σε μια εποχή έντονης παγκοσμιοποίησης όλων σχεδόν των κλάδων δεν υπάρχουν πλέον σύνορα και περιορισμοί που να κρατούν μια αγορά σε εθνικό και μόνο επίπεδο. Η Νομισματική κρίση στην Ασία, Ρωσία, Τουρκία, Λατινική Αμερική απλώς επιβεβαίωσε την ρήση ότι είμαστε τμήμα ενός * παγκόσμιου χωριού * και κατά συνέπεια είμαστε ευάλωτοι σε κρίσεις που μπορεί να συμβαίνουν χιλιάδες χιλιόμετρα μακριά μας.

- Η ναυτιλία, ειδικεύεται στην ναυλαγορά, με την χρήση του δια-δικτύου, όπου δύναται τώρα να κλεισθούν οι ναυλώσεις των πλοίων, να ληφθούν άμεσα οι πληροφορίες για το Προφίλ του δ/ξ. Σε περαιτέρω ανάλυση θα αναφερθούμε λεπτομερώς στην ναυλαγορά.

Αξιοσημείωτο για την * STAR MANAGEMENT CORPORATION * παραμένει το γεγονός ότι δεν είναι απλά ότι εισέρχεται σε μια αγορά με διαφοροποιούμενο προϊόν, αλλά ότι είναι και η πρώτη που προβαίνει σε αυτές τις κινήσεις. Είναι αναπόφευκτο λοιπόν, ότι αυτή η συγκεκριμένη επιχείρηση που μπήκε πρώτη σε αυτή την διαδικασία, θα κερδίσει μεγάλα μερίδια αγοράς και συγχρόνως θα δημιουργήσει τέτοιες συνθήκες, λόγω οικονομικών κλίμακας, ώστε να είναι ιδιαίτερα δυσχερές η είσοδος νέων ανταγωνιστών.

Οι χώρες, Ευρώπης και Αμερικής εξακολουθούν να αποτελούν το κέντρο των οικονομικών επενδύσεων και τα στελέχη αυτών των εταιρειών έχουν αποκτήσει διεθνή προσανατολισμό.

- Τα στελέχη της ως άνω ναυτιλιακής εταιρείας λειτουργούν σε ένα έντονο διεθνοποιημένο περιβάλλον, με υψηλές απαιτήσεις, εντάσεις και πιέσεις.

Πολλές εταιρείες που εφαρμόζουν στρατηγική διεθνοποίησης ενθαρρύνουν τους. Προμηθευτές τους να επεκταθούν στις ίδιες χώρες με αυτές, προκειμένου να εξασφαλίσουν την απρόσκοπτη προμήθεια των υλικών που χρειάζονται με δεδομένο επίπεδο εξυπηρέτησης.

- Η συγκεκριμένη εταιρεία, εφαρμόζει στρατηγική διεθνοποίησης, όχι επειδή εκείνη το επέλεξε, αλλά όπως επώθησε προγενέστερα η ναυλαγορά, ενεργοποιείται σε διεθνές περιβάλλον με καθημερινό ανταγωνισμό, και οι πλείστοι των προμηθευτών ενεργοποιούνται αυτοβούλως στις σχετικές με αυτές αγορές. Π.χ αν χρειασθεί η εταιρεία καύσιμα για το ταξίδι, θα τα προμηθευτεί από τον προμηθευτή που θα έχει υποκατάστημα στο λιμάνι φόρτωσης.

Εξ όσων έχουν λεχθεί μέχρι τώρα, η συγκεκριμένη εταιρεία χαρακτηρίζεται από αυξημένη δυνατότητα προσαρμοστικότητας και οργανωτικής ευελιξίας. Δεν είναι τυχαίο ότι έλαβε πρώτη από όλες τις ναυτιλιακές εταιρείες που έχουν συναφές αντικείμενο εκμετάλλευσης, το ISM.

Είναι προφανές ότι η δράση της ως άνω εταιρείας μπορεί να δεχθεί σοβαρά πλήγματα, αν ο τρόπος εισόδου της παραμένει अपαράλλαχτος για την αγορά, χωρίς να φροντίζει να προσαρμοσθεί στις ιδιαιτερότητες του νέου διαφοροποιημένου προϊόντος, που θα απαιτηθούν.

ΚΙΝΔΥΝΟΙ ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗΣ

1. Οικονομική & Πολιτική ρευστότητα περιβάλλοντος

Σε αυτό το σημείο θα αναφέρουμε για μια ακόμη φορά την μεγάλη σημασία που έχει και σε αυτήν την ανάλυση η πολιτική ρευστότητα του περιβάλλοντος. Είδαμε ότι η πολιτική ρευστότητα επηρεάζει και την οικονομική και την στρατηγική διεθνοποίησης ταυτόχρονα. (αναλύθηκε προηγουμένα)

Θα πρέπει να αναφερθεί ότι στην ανωτέρω ρευστότητα συμπεριλαμβάνονται και οι διάφορες μορφές απεργίας τόσο στα λιμάνια όσο και στους τόπους φόρτωσης-χώρες παραγωγής πετρελαίου, τρομοκρατικές ενέργειες, πόλεμοι, πειρατείες. Όλες αυτές οι καταστάσεις δημιουργούν αναστάτωση, αμηχανία, με αποτέλεσμα οικονομικές ζημιές.

2. Λειτουργικός κίνδυνος

Σχετίζεται με την λειτουργική δραστηριότητα της εταιρείας, ήτοι τον όγκο μεταφοράς φορτίων από τις χώρες παραγωγής πετρελαίου, στους τόπους παράδοσης. Η έλλειψη φορτίων, ακολουθούμενη από μια γενική διεθνή ύφεση στις παραγωγικές τάξεις, είναι αδύνατο να αφήσει ανέπαφη και την ναυτιλία. Έλλειψη εμπορικών φορτίων επιφέρει κλείσιμο εταιρειών, καθ' ότι μια μετασκευή απαιτεί χρόνο και άφθονο χρήμα, και με την προϋπόθεση βέβαια, ότι η μετασκευή είναι δυνατή στην εταιρεία, τόσο από οικονομικής στήριξης όσο και στην έλλειψη δυνατότητας μετασκευής στα συγκεκριμένου τύπου δ/ξ. Η αγοραπωλησία των πλοίων, ως αναλυτικότερα δείξαμε, δεν είναι και εύκολη υπόθεση, επομένως μια μείωση παραγωγής πετρελαίου, επιφέρει μείωση μεταφοράς φορτίων.

3. Πιστωτικός κίνδυνος

Ο ανωτέρω κίνδυνος σχετίζεται με την αξιοπιστία των ναυλωτών - πελατών, ως προς την υποχρέωση τους να εξοφλούν τις υποχρεώσεις τους την καθορισμένη χρονική στιγμή με το συμφωνηθέν χρηματικό ποσό. Ο ναύλος είναι ένα forward (προθεσμιακή πράξη), δηλαδή είναι μια έξω-χρηματοπιστηριακή συμφωνία, μεταξύ δυο συμβαλλόμενων, όπου ο ένας είναι ο ναυλωτής (Charterer) και ο άλλος είναι ο μεταφορέας (Shipper), που συντελείται on spot, για παροχή υπηρεσίας (μεταφοράς φορτίου) σε συγκεκριμένη στιγμή στο μέλλον και σε συμφωνημένη σήμερα τιμή (delivery price) και σε συγκεκριμένο τόπο παράδοσης. Δεν ανταλλάσσεται κάποιο ποσό χρήματος, αλλά προβαίνουν και τα δυο μέρη σε σύμβαση ναυλώσεως (Charter party) και η εκκαθάριση στην λήξη.

Η Προθεσμιακή τιμή μπορεί να είναι διαφορετική για Προθεσμιακές πράξεις με διαφορετικές ληκτοτητες. Θα αναφερθούν περισσότερο στην επόμενη ανάλυση, του μικρό-περιβάλλοντος. Επειδή λειτουργεί η εταιρεία σε διεθνές περιβάλλον, αντιμετωπίζει κίνδυνο να μην εισπράξει την συμφωνημένη απαίτηση από την παροχή υπηρεσίας. Αντισταθμίζοντας τον κίνδυνο αυτό, πολλές εταιρείες, ασφαλίζονται για Loss of Hire. Η συγκεκριμένη εταιρεία, επέλεξε να συνεργάζεται μόνο με τις μεγάλες τις λεγόμενες (Major Companies), που είναι γνωστοί παίκτες στην συγκεκριμένη αγορά, και διακρίνονται για την αξιοπιστία τους.

4. Συναλλαγματικός κίνδυνος

Ένας από τους μεγαλύτερους κίνδυνους για τις ναυτιλιακές εταιρείες είναι ο συναλλαγματικός κίνδυνος. Οι διακυμάνσεις του είναι αρκετές για να προξενίσουν αμηχανία στα οικονομικά αποτελέσματα των εταιρειών, προσπαθώντας να κάνουν αντιστάθμιση κινδύνου (hedging) ή να ανακαλύψουν νέα ευκαιρία για κερδοσκοπία πάνω στην αγοραπωλησία συναλλάγματος. Θα προσπαθήσουμε να αναλύσουμε τις χρήματα-ροές τόσο από την πλευρά της εισπραξης των εσόδων όσο και από την πλευρά της πληρωμής των εξόδων της.

Τα εσοδά της ναυτιλιακής εταιρείες προέρχονται από την εισπραξη ναύλων. Οι ναύλοι εισπράττονται πάντα σε Δολάρια Αμερικής, καθότι το Δολάριο Αμερικής χρησιμοποιείται σαν Νομισματικό όχημα βάσει του οποίου δίνονται και κυμαίνονται οι τιμές συναλτος όλων των λοιπών Νομισμάτων.

Εξ άλλου, σύμφωνα με ειδικό καθεστώς Νόμου του Ν.89/67 οι Ναυτιλιακές εταιρείες θα πρέπει για την ισχύ της ίδρυσης τους σαν εταιρεία, επειδή ιδρύονται με ειδικό καθεστώς,

να εισάγουν τουλάχιστον 50.000 Δολάρια Αμερικής ετησίως. Το ποσό των εισαγόμενων στην χώρα Δολαρίων Αμερικής, το ευρωπαϊούν, για να καλύψουν τις πληρωμές για τις ανάγκες του γραφείου και των πλοίων τους. Έχουν δε την υποχρέωση να προσκομίζουν τα δικαιολογητικά των ευρωπαϊοτήσεων αυτών στο Υπουργείο Εθ. Οικονομίας, Υπουργείο Ναυτιλίας, Υπουργείο Οικονομικών . ετησίως. Επίσης ετησίως αποδίδουν λογ/σμο και ανάλυση εξόδων για την λειτουργία του γραφείου καθώς και για τα έξοδα του πλοίου. Για την ναυλαγορά, για το πώς κυμαίνονται οι ναύλοι θα αναλυθεί περαιτέρω, στην ανάλυση 5 δυνάμεων κατά Porter.

Τα έξοδα γραφείου, που δημιουργούνται στην χώρα μας, πληρώνονται σε ευρώ. Από τους ναύλους ευρωπαϊούν και πληρώνουν μισθούς στους εργαζόμενους, υποχρεώσεις προς Ασφαλιστικά ταμεία (ΙΚΑ, ΤΑΝΠΥ – Ταμείο Ασφαλίσεως Ναυτιλιακών Πρακτόρων , ΤΣΕΜΕΔΕ - Ταμείο Μηχανικών), προς Δημόσιους Οργανισμούς – Δ.Ο.Υ (Φόρο Μισθωτών –υπαλλήλων και ναυτικών που υπηρετούν σε πλοία της με ελληνική σημαία, ΦΠΑ, Φόρο Αμοιβών Τρίτων), διάφορα έξοδα δραστηριότητας και διαχείρισης των γραφείων. Πληρώνουν όμως ταυτόχρονα και έξοδα που αφορούν τα πλοία : Μηνιαία εμβάσματα Ναυτικών, ανταλλακτικά και εφόδια για το πλοίο, επισκευές για το πλοίο που πραγματοποιούνται στην χώρα μας η στην Ευρωπαϊκή κοινότητα.

Πληρώνει όμως και διάφορα άλλα έξοδα η στο τοπικό νόμισμα της περιοχής – κράτους η απ ευθείας σε Δολάρια Αμερικής. Η πληρωμή σε τοπικό νόμισμα εκτελείται για έξοδα που δημιουργούνται στα διάφορα λιμάνια, προς αποφυγήν μεγάλων συναλ/κων διαφορών, η σε δολάρια για να αγοράσουν πετρέλαια και λάδια , επισκευών , μισθών αλλοδαπού και εξόφληση εγχωρίου πληρώματος, πραγματογνωμόνων, και εν γένει όλων των εξόδων που λαμβάνουν χώρα εντός των ορίων της χώρας μας η παγκοσμίως. Επίσης σε Δολάρια Αμερικής εξοφλείται στην αρμόδια ΔΥΟ (ΔΥΟ Πλοίων) ο αναλογούν φόρος εισοδήματος των πλοίων, ο ασφαλιστικός φορέας ναυτικών – το NAT - για αυτά που είναι υπό ελληνική σημαία, τα ληφθέντα δάνεια, οι ασφάλειες των πλοίων. Δημιουργείται έτσι, με αυτό τον τρόπο ένα άνοιγμα μεταξύ εισπράξεων και πληρωμών. Θα αναφερθούμε στην περίπτωση της μεταβλητότητας του ευρώ και του δολαρίου Αμερικής, λόγω μεγάλου όγκου συναλλαγών.

Όμως επειδή :

- Ο μεγαλύτερος όγκος των εξόδων – συναλλαγών σε ποσοστό 80% περίπου, εκτελείται σε δολάρια
- Ο ισολογισμός εκφράζεται σε δολάρια, μετατρέποντας τα πληρωθέντα έξοδα από Ευρω σε δολάρια.

Με μειωμένη τιμή του δολαρίου έναντι του ευρώ, οι υπηρεσίες που παρέχει στις ευρωπαϊκές εταιρείες είναι ελκυστικότερες, λόγω του ότι είναι φτηνότερες για αυτές, λόγω της ισχυρότερης ισοτιμίας του ευρώ έναντι του δολαρίου.

Σενάριο :

Με δεδομένη την πτώση κατά 20% της τιμής του δολαρίου έναντι του ευρώ, σε χρονικό ορίζοντα 6 μηνών, οι διάφορες ευρωπαϊκές εταιρείες δέχονται οικονομική πλήγμα. Μάλιστα σε έρευνα της Morgan Stanley, που στηρίχθηκε σε αριθμητικό δείγμα σχεδόν 500 ευρωπαϊκών εταιρειών, προέκυψε ότι το 20% των εσόδων τους προέρχεται από τις ΗΠΑ, κάτι που δείχνει ότι είναι έξοδα εκτεθειμένες στην μεταβλητότητα του δολαρίου, με δεδομένο ότι

το κόστος παραγωγής των προϊόντων τους ή των υπηρεσιών τους εκφράζεται και πραγματοποιείται σε ευρώ.

Σε γενικές γραμμές, μια κατά 10% άνοδος του ευρώ (η πτώση) έναντι του δολαρίου οδηγεί σε μια κατά 3% μείωση (η αύξηση) της κερδοφορίας των ευρωπαϊκών επιχειρήσεων. Οι ναυτιλιακές εταιρείες, για να αντισταθμίσουν το κόστος του συναλλαγματικού κινδύνου, στο συγκεκριμένο σενάριο, όσο και μικρού μεγέθους αν είναι, προστρέχουν στην αγορά των παραγώγων και κλειδώνουν στην «*συμφέρουσα*» για αυτούς ισοτιμία το συνάλλαγμα, με σκοπό την κάλυψη κινδύνου στις υποχρεώσεις τους στην ζώνη ευρώ.

Σε αντίθετη περίπτωση, που η τιμή του δολαρίου είναι ισχυρότερη της τιμής του ευρώ, οι ναυτιλιακές εταιρείες, όπως η συγκεκριμένη, επιλέγει να δραστηριοποιηθεί στην Εμπορία συναλ/τος. Με τον όρο εμπορία συν/τος, εννοούμε τις διεθνείς εμπορικές δραστηριότητες χωρών μέσω των αγοραπωλησιών συναλ/τος μεταξύ των διαφόρων οικονομικών αγορών.

Εξ άλλου για αυτό τον σκοπό έχει και ειδικό τμήμα – Treasury – όπου πραγματοποιεί τις απαραίτητες ενέργειες συνεννόησης με τους fund dealers –ειδικούς για αγορά και πώληση συναλ/τος με σκοπό το κέρδος (speculation) αποκομίζοντας μεγάλες αποδόσεις χωρίς κίνδυνο (risk free profit), χωρίς κόστη μεταφοράς από την μια αγορά στην άλλη. Προβαίνουν λοιπόν σε δηλαδή αγορά οικονομικών τίτλων (securities) σε μια οικονομική αγορά και ταυτόχρονη πώληση αυτών σε μια άλλη αγορά με προσδοκία κέρδους χωρίς κίνδυνο.

Η συγκεκριμένη έκλεισε forward arbitrage συν/τος στην περίοδο 2000-01, με σκοπό την ανταλλαγή εσόδων σε μία ειδική τιμή στο μέλλον.

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ (LOBBYING)

Η επιχειρησιακή πολιτική δραστηριότητα αναφέρεται στην προσπάθεια των επιχειρήσεων να επηρεάσουν προς όφελος τους τις κυβερνητικές ρυθμίσεις και κυρίως να απομακρύνουν εκείνες που στρέφονται ενάντια στα συμφέροντα τους. Αν και πιστεύεται ότι υπάρχουν μεγάλες επιχειρήσεις που πιστεύεται πως χρησιμοποιούν αμφιλεγόμενα μέσα προκειμένου να ικανοποιήσουν προσωπικές επιδιώξεις, ωστόσο η επιχειρησιακή πολιτική δραστηριότητα δε σημαίνει ότι είναι πάντοτε κατακριτέα. (Β.Παπαδάκη : *Στρατηγική των Επιχειρήσεων*)

Αν θελήσει κάποιος αναλυτής να σχολιάσει τα ανωτέρω, ερευνώντας στο βάθος χρόνο, θα ανακαλύψει ότι οι ναυτιλιακή αγορά είναι η αγορά που χαρακτηρίζεται από τα «ΕΦΟΠΛΙΣΤΙΚΑ ΛΟΜΠΙ». Τα συγκεκριμένα λόμπι είχαν, έχουν και θα έχουν, λόγω της μεγάλης Οικονομικής Αιμοδοσίας, υπό μορφής παροχής στο κοινωνικό σύνολο, επιρροή στα δρώμενα των κυβερνήσεων και των πολιτικών παρασκηνίων. Ας μην λησμονούμε την επιρροή του Ωνάση, Λάτση, Βάρδινογιάννη, Γουλανδρή και τόσων άλλων. Χαρακτηριστικό δείγμα η κοινότητα- ΛΟΜΠΙ- του Λονδίνου, όπου από εκεί μεθοδεύονται πολλές εμπορικές και πολιτικές πράξεις.

Η συγκεκριμένη εταιρεία χαρακτηρίζεται από μεγάλες και στενές επαφές με όλα τα κυβερνώντα κόμματα και θα μπορούσαμε να πούμε ότι η πολιτική της είναι πολιτική επηρεασμού προς το συμφέρον της. Ένα παράδειγμα είναι η καλή συνεργασία που έχει με

την Ρωσία, παραγωγό πετρελαίου, με το Ελληνικό Πατριαρχείο που ασκεί επιρροή, όταν και όπου χρειάζεται στην Τούρκικη κυβέρνηση που εκμεταλλεύεται τα στενά, απ όπου περνούν τα πλοία της φορτωμένα, για καλύτερη τιμολογιακή πολιτική στα λιμναϊκά, οι επαφές της εταιρείας με το YEN, συνδυαζόμενες από κοινή εφοπλιστική πολιτική των λουπών εφοπλιστών, άσκησαν πίεση για μείωση της φορολογίας εισοδήματος των δ/ξ και κατάφεραν να μειωθούν κατά πολύ οι φορολογικοί συντελεστές.

ΜΟΝΤΕΛΟ ΔΙΕΘΝΟΠΟΙΗΣΗΣ ΤΗΣ ΟΥΨΑΛΙΑΣ

Πρόκειται για ένα ακόμα συμπεριφορικό μοντέλο, κύριοι υποστηρικτές του είναι οι JOHANSON & WIEDRRSHEIM – PAUL και JOHANSON VAHLUE. Υποστηρίζουν ότι η επιχείρηση προχωρά σε όλο και μεγαλύτερες δεσμεύσεις στις αγορές του εξωτερικού, καθώς η καμπύλη εμπειρίας και οι γνώσεις σχετικά με την λειτουργία της αγοράς μεγαλώνουν.

Σύμφωνα με αυτήν ξεχωρίζουν οι 4 φάσεις διεθνοποίησης :

- ❖ Ασθενής εξαγωγική δραστηριότητα-στην συγκεκριμένη περίπτωση δεν υφίσταται μεγάλη παραγωγή ναύλων σε παγκόσμιο επίπεδο, μακροχρόνιες συνεργασίες ναυλώσεων
- ❖ Μόνιμη εξαγωγική δραστηριότητα μέσω αντιπροσώπου-δεν υφίσταται αυτή η περίπτωση. Οι εξαγωγές, στην προκειμένη περίπτωση, το κλείσιμο της τιμής των προσφερομένων υπηρεσιών εκτελούνται μέσω υπ/τος σε ξένη χώρα-το chartering & brokering dept- είναι σε γραφείο της εταιρείας στο ναυτιλιακό λόμπι του Λονδίνου.
- ❖ Η παραγωγή σε ξένη χώρα – σε διεθνές & παγκόσμιο περιβάλλον, κύριο περιβάλλον της ναυτιλιακής εταιρείας..

Η πληρέστερη ερμηνεία του μοντέλου σε θεωρητικό επίπεδο ήταν ότι η διαδικασία διεθνοποίησης της επιχείρησης θα επηρεάζεται από τον βαθμό παγκοσμιοποίησης του κλάδου στον οποίο η επιχείρηση λειτουργεί όσο και από τον βαθμό διεθνοποίησης της εταιρείας σε παγκόσμιους κλάδους, όπως της ναυτιλίας, εξωγενείς μεταβλητές, σχετικές με τον ανταγωνισμό επηρεάζουν την επιλογή των αγορών και τον τρόπο διεξόδου.

Πιο συγκεκριμένα, όσον αφορά την επιλογή της αγοράς, η θέση των παγκόσμιων παικτών, η σημασία της εξυγίανσης των καταστάσεων της ναυλαγοράς και του ανταγωνισμού που συμβαίνει για την παγκόσμια κυριαρχία στον κλάδο, το ύψος- κόστος της αναγκαίας εκάστοτε επένδυσης που διαθέτει κάθε αντίπαλος, φαίνεται να είναι οι σημαντικότεροι παράγοντες.

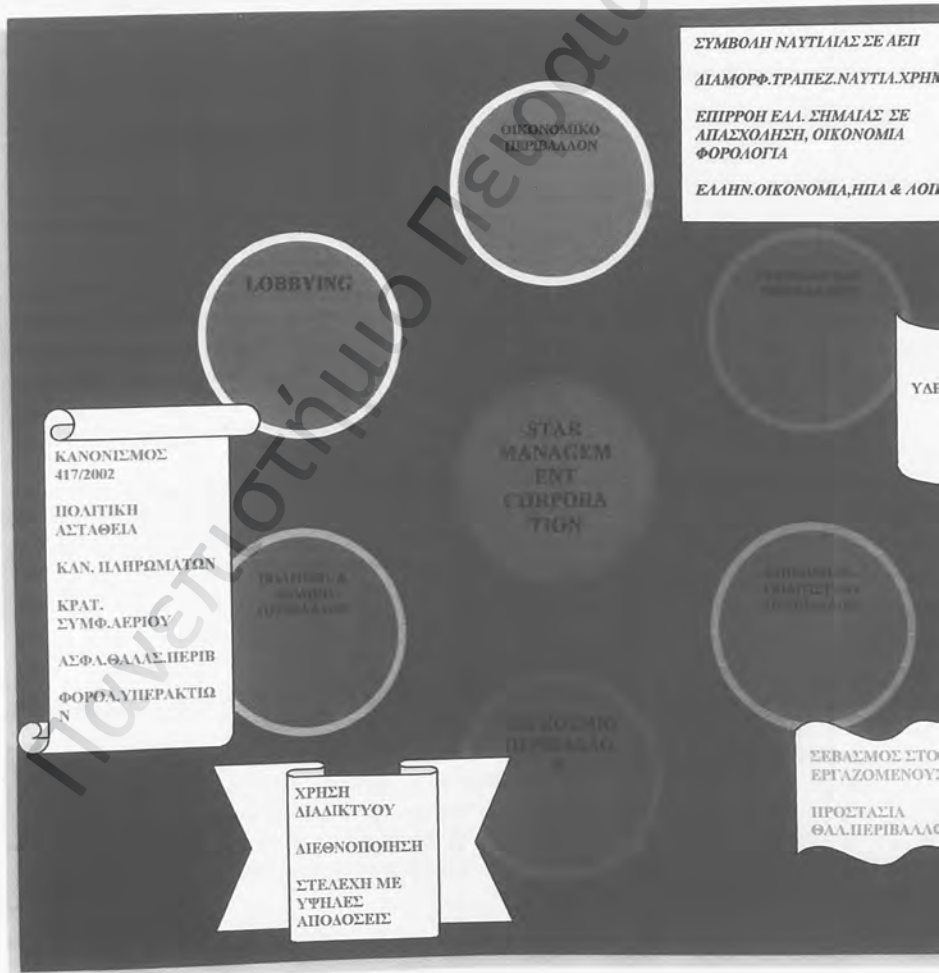
Όσον αφορά την επιλογή της μορφής εισόδου, προβλέπεται ότι θα απαιτεί από την επιχείρηση να επενδύει μεγάλα κεφαλαία και με ταχύ τρόπο, ώστε να φτάσει το ύψος που απαιτείται για την επίτευξη μιας ανταγωνιστικής θέσης.

Θεωρητικά, το ως άνω μοντέλο έχει μεγάλη αξία για την εξήγηση της διαδικασίας Διεθνοποίησης των ελληνικών συμφερόντων ν επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε κλάδους με ασθενείς σχετικά δυνάμεις παγκοσμιοποίησης. Αντίθετα, στις περιπτώσεις διεθνοποίησης επιχειρήσεων, που λειτουργούν με υψηλό δείκτη παγκοσμιοποίησης, οι έντονες ανταγωνιστικές πιέσεις οδήγησαν τις εταιρείες στην ταχεία επένδυση πόρων στις αγορές, όπως

η συγκεκριμένη περίπτωση της εταιρείας που επενδύει νεότευκτα πλοία στην παγκόσμια ναυλαγορά με υψηλή αβεβαιότητα διαφοροποιούμενου προϊόντος..

Αισθάνεται * ψυχικά δεμένη * με την διεθνή ναυλαγορά, ενώ ο τόπος εγκατάστασης της εταιρείας είναι αλλού, και επιχειρεί να επεκταθεί σε κέντρα που είναι ανταγωνιστικά ανώριμα ακόμη, χαρακτηριζόμενα από μελλοντική κρίσιμη αυξημένη ανταγωνιστικότητα. Αξίζει να σημειωθεί ότι αυτή η τάση απαιτεί εμπειρία, τεχνογνωσία, και η συγκεκριμένη εταιρεία κατέχει και τα δυο.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΥΡΥΤΕΡΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ της * STAR MANAGEMENT CORPORATION *



ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Παράλληλα με το μακρό – περιβάλλον πρέπει να εξετασθεί και το μικρό – περιβάλλον της επιχείρησης, για να προσδιορισθεί και να αξιολογηθεί σχετικά η άρτια στρατηγική. Αυτή η ανάλυση μπορεί να βοηθηθεί από το γνωστό υπόδειγμα 5 δυνάμεων του PORTER, καθηγητής του Harvard Business School, που μάλιστα πρόσφατα ήρθε και στην χώρα μας και παρέθεσε σειρά διαλέξεων. Ονομάζεται και «Δομική Ανάλυση ενός Κλάδου».

Το σχήμα περιλαμβάνει την ανάλυση των κάτωθι δυνάμεων :

- ❖ την απειλή εισόδου νέων επιχειρήσεων στον κλάδο
- ❖ την διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών της επιχείρησης
- ❖ την διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών της επιχείρησης
- ❖ την απειλή από τα υποκατάστατα προϊόντα
- ❖ την ένταση του ανταγωνισμού ανάμεσα στις ήδη υπάρχουσες επιχειρήσεις στον κλάδο

Και μια τελευταία που προστέθηκε πρόσφατα :

- ❖ ζήτηση για συμπληρωματικά προϊόντα.

Οι δυνάμεις αυτές προσδιορίζουν την ένταση και την φύση του ανταγωνισμού στα πλαίσια ενός κλάδου αλλά και τις στρατηγικές που μπορεί να ακολουθήσουν οι επιχειρήσεις. Μέσω της ανάλυσης των 5 δυνάμεων η επιχείρηση συγκεντρώνει ένα σύνολο στοιχείων που την βοηθούν για τον σχεδιασμό της στρατηγικής της. Προσδιορίζει τον τρόπο που η δομή του κλάδου στον οποίο δραστηριοποιείται η επιχείρηση επηρεάζει τον ανταγωνισμό, που ο ίδιος με την σειρά του καθορίζει και την κερδοφορία σαν αποτέλεσμα που μπορεί η επιχείρηση να επιτύχει. Μέσα από την δομική ανάλυση του κλάδου, μια επιχείρηση μπορεί να εκτιμήσει την συνολική ελκυστικότητα του κλάδου.

Επίσης μπορεί να προβλέψει τις δυνάμεις αλλαγής του κλάδου, π.χ. μια τεχνολογική καινοτομία, η μια στροφή στις προτιμήσεις των καταναλωτών. Με αυτό τον τρόπο μια επιχείρηση μπορεί να εντοπίσει τις ευκαιρίες που τυχόν της δίνονται , να αλλάξει ακόμη και την ίδια δομή του κλάδου. Να «αλλάξει τους κανόνες του παιχνιδιού στην αγορά της προς όφελος της».

1. ΑΠΕΙΛΗ ΕΙΣΟΔΟΥ ΝΕΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ

Όταν ένας κλάδος χαρακτηρίζεται από απόδοση κεφαλαίου υψηλότερη από το κόστος του και από μεγάλα περιθώρια κέρδους, τότε είναι φυσικό να προσελκύει καινούργιες επιχειρήσεις. Η είσοδος νέων επιχειρήσεων σε κάποιο κλάδο έχει ως αποτέλεσμα την αύξηση του ανταγωνισμού μεταξύ των υπαρχόντων και νέων επιχειρήσεων. Είναι εύλογο μια υφισταμένη σε ένα κλάδο επιχείρηση να επιδιώκει να θέσει φραγμούς-εμπόδια εισόδου σε δυναμικούς ανταγωνιστές.

Οι παράγοντες που προσδιορίζουν την απειλή εισόδου νέων επιχειρήσεων στον ναυτιλιακό κλάδο είναι οι κάτωθι :

- ❖ Οικονομίες κλίμακας

- ❖ Απαιτήσεις σε κεφάλαια
- ❖ Διαφοροποίηση προϊόντος
- ❖ Κοστολογικά πλεονεκτήματα ανεξάρτητα από το μέγεθος
- ❖ Φοβος αντιδρασης από τις υπάρχουσες επιχειρήσεις
- ❖ Χαμηλό κόστος

ο ΟΙΚΟΝΟΜΙΕΣ ΚΛΙΜΑΚΑΣ

Σε κάποιους κλάδους η αποτελεσματικότητα των επιχειρήσεων εξαρτάται από τον όγκο της παραγωγής. Δηλαδή, όσο μεγαλύτερη ποσότητα προϊόντων παράγεται, τόσο μικρότερα είναι τα ανά μονάδα κόστη παραγωγής. Οι τυχόν νεοεισερχόμενες επιχειρήσεις σε ένα κλάδο δεν μπορούν να εκμεταλλευτούν τα πλεονεκτήματα των οικονομιών κλίμακας, λόγω του μικρού όγκου παραγωγής, με αποτέλεσμα να έχουν υψηλότερα κόστη και κατά συνέπεια λιγότερο ανταγωνιστικά προϊόντα, έναντι των άλλων υφισταμένων επιχειρήσεων στο κλάδο(διατηρούμενων όλων των άλλων παραγόντων σταθερών).

Στην προκειμένη περίπτωση, θα πρέπει να ορίσουμε τα σταθερά και τα μεταβλητά κόστη στην ναυτιλία, που δεν είναι πάντα ίδιας φύσης ανά κατηγορία πλοίου. Το ιστορικό η πραγματικό κόστος περιλαμβάνει το σύνολο των άμεσων και έμμεσων εξόδων, σταθερών και μεταβλητών. Ο χρόνος μέσα στον οποίο παρέχονται οι υπηρεσίες θαλάσσιων μεταφορών είναι καθοριστικός παράγοντας στην διαμόρφωση του ύψους του κόστους εκμεταλλεύσεως του.

Ως κόστος εκμετάλλευσης (Operation Cost) ορίζεται το σύνολο των τρεχόντων εξόδων (running expenses) και των εξόδων ταξιδιού (Voyage expenses) μη συμπεριλαμβανόμενων των αποσβέσεων(Depreciations). Ακολουθεί σχετικό διάγραμμα διαχωρισμού εξόδων.

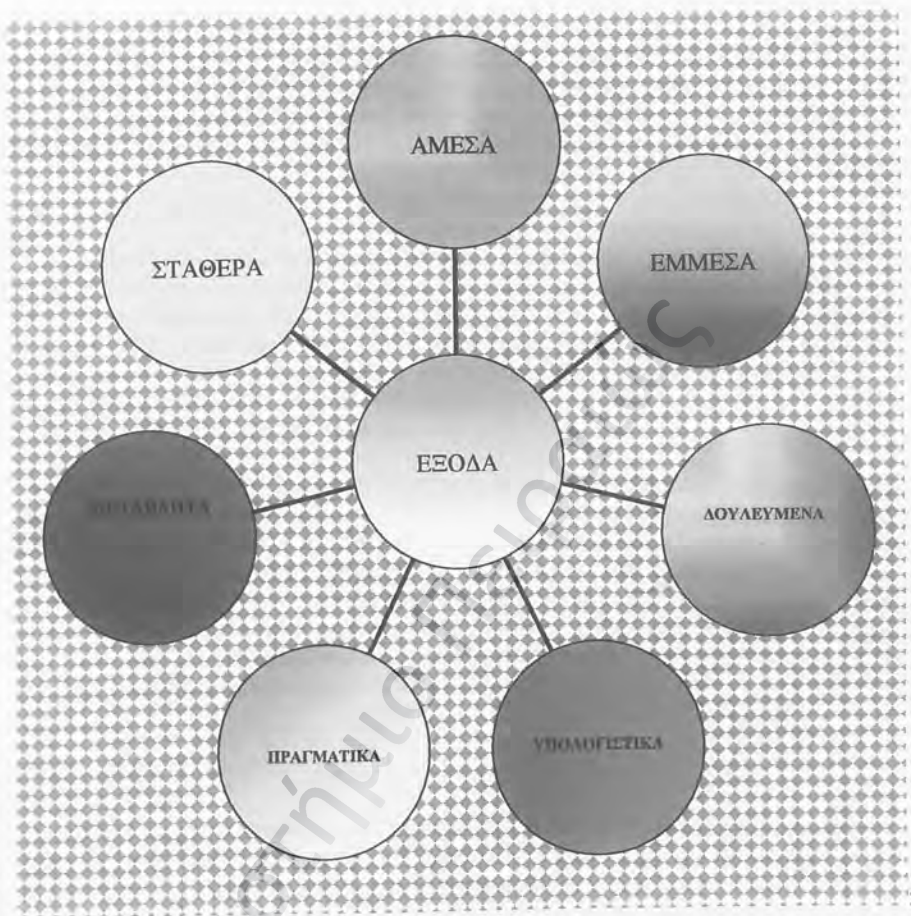
Άμεσα και έμμεσα, με βάση τον τρόπο που βαρύνουν το φορέα του κόστους. Πραγματικά και υπολογιστικά, με κριτήριο την εμφανή ή μη ανάλωση τους. Δουλεμένα ή μη, αναλόγως της αναλώσεως σε μια χρονική στιγμή.

Σταθερά ή μεταβλητά με κριτήριο τη συμπεριφορά συμμετοχής τους στο κόστος σε συνάρτηση με το μέγεθος της οικονομικής δραστηριότητας.

Το είδος, το μέγεθος και οι αυτοματισμοί ενός πλοίου, καθώς και η μορφή εκμετάλλευσης τους αποτελούν τους κυριότερους προσδιοριστικούς παράγοντες των διαφόρων κατηγοριών εξόδων και του ποσοστού συμμετοχής της κάθε μιας στο συνολικό κόστος εκμετάλλευσης.

Τα συνήθη έξοδα ανά κατηγορία εξόδων :

<p>ΑΜΟΙΒΕΣ & ΕΞΟΔΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ ΕΞΟΔΑ ΚΙΝΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ - ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΟΥ ΑΣΦΑΛΙΣΤΡΑ ΔΑΠΑΝΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ</p>
--



Ως μεταβλητά έξοδα θεωρούνται αυτά που πραγματοποιούνται ειδικά σε κάθε ταξίδι και αφορούν το συγκεκριμένο ταξίδι. Ουσιαστικά είναι τα έξοδα που έχουν άμεση σχέση με την κίνηση του πλοίου στο συγκεκριμένο ταξίδι. Σταθερά έξοδα είναι αυτά τα έξοδα που πραγματοποιούνται είτε το πλοίο είναι σε κίνηση είτε σε αργία λόγω επισκευών είτε σε κάποιο λιμάνι και περιμένει την περαίωση της φόρτωσης. Η απόσβεση δεν συμπεριλαμβάνεται σε καμία κατηγορία εξόδου. Προϋπολογιστικό προσδιορίζεται με βάση τα δεδομένα του παρελθόντος και τις συνθήκες που προβλέπεται να διαμορφωθούν.

Όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες δίνουν τεραστιά σημασία στο κόστος, διότι τον ναύλους δεν μπορεί η εταιρεία εύκολα να τους χαλιναγωγήσει. Όλη η προσπάθεια καλύτερα αποτελεσμάτων εστιάζεται στον έλεγχο του κόστους εκμετάλλευσης. Όταν ο αριθμός των υπό εκμετάλλευση πλοίων είναι αρκετά μεγάλος και φυσικά μιλάμε για στόλο που περιλαμβάνει 12 και πλέον πλοία (fleet) τότε είναι ευκολότερο να επιτευχθεί μείωση του κόστους εκμετάλλευσης για την εταιρεία. Ευνόητο είναι ότι όλα λαμβάνονται σαν σύνολο και η πλοιοκτήτρια εταιρεία έχει την ευκαιρία να διαπραγματευτεί τις τιμές κόστους εκμετάλλευσης, τον τρόπο πληρωμής, την ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών ή υλικών με μεγαλύτερη ευκολία από κάποια άλλη εταιρεία που δυστυχώς έχει περιορισμένο αριθμό πλοίων.

πλοίων. Οι μικρές εταιρείες ή οι καινούργιες εταιρείες δεν μπορούν να εκμεταλλευτούν τα πλεονεκτήματα των οικονομιών κλίμακας, λόγω του μικρού αριθμού χωρητικότητας, περιορισμένος αριθμός ημερών ναύλωσης, μικρότερης αξίας ναυλώσεις με αποτέλεσμα να υφίστανται υψηλότερα κόστη και αναπόδραστα να είναι λιγότερο ανταγωνιστικές.

Πρακτικά, επιτυγχάνονται οικονομίες κλίμακας συγκρινόμενο το κόστος εκμετάλλευσης :

- 1) με την διαθέσιμη συνολική χωρητικότητα των πλοίων
- 2) με την συνολική λειτουργικότητα εκφραζόμενη σε ημέρες λειτουργίας υπό καθεστώς ναύλωσης. Επόμενο είναι όταν ένας στόλος έχει βάση λειτουργικών ημερών 300 σε περίοδο 365 να κάνει οικονομία κλίμακας σε σχέση με το συνολικό υπό εκμετάλλευση κόστος. Σε σύγκριση με κάποιο άλλο που οι operating days είναι πχ 270 σε περίοδο 365 το κόστος είναι μεγαλύτερο.
- 3) με την συνολική αξία των ναύλων

Η συγκεκριμένη εταιρεία έχει και διαθέσιμη χωρητικότητα μεγάλη, και τα πλοία της είναι υπό καθεστώς εντατικούς ναύλωσης και οι τιμές των ναύλων που κλείνει είναι στα υψηλότερα επίπεδα της αγοράς. Όμως εκείνο που της προσδίδει το προβάδισμα είναι η στρατηγική συμμαχία κάθετης ολοκλήρωσης προς τα πίσω που έκανε το 2000 με την SHELL, όπου σαν προμηθευτής εξασφάλισε την εισαγωγή των απαιτούμενων πετρελαίων της και σαν ναυλωτής εξασφάλισε την σταθερή παραγωγή ναύλων για τα πλοία της, ήτοι σταθερά έσοδα για την οικονομική της δραστηριότητα, ενδυναμώνοντας την θέση της μέσα στην ναυτιλία, αποκλείοντας την είσοδο σε νέους ζηλωτές του κλάδου.

ο ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ ΣΕ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

Η είσοδος μιας επιχείρησης σε ένα νέο για αυτήν κλάδο απαιτεί την πραγματοποίηση επενδύσεων. Συντά, απαιτείται σημαντικό κεφάλαιο τόσο για την κατασκευή των εγκαταστάσεων και την αγορά μηχανολογικού εξοπλισμού όσο και για την διεξαγωγή των επιχειρησιακών δραστηριοτήτων, όπως της λειτουργίας της παραγωγής και της διάθεσης, των δραστηριοτήτων του μάρκετινγκ. Έτσι, είναι δυνατό η είσοδος σε ένα νέο κλάδο να φαίνεται ελκυστική, αλλά οι απαιτήσεις σε κεφάλαια προκειμένου να είναι σε θέση να ανταγωνισθεί επιτυχώς τις ήδη υπάρχουσες επιχειρήσεις να είναι απαγορευτικές.

Εν προκειμένω, έχει ήδη λεχθεί ότι οι ναυτιλιακές εταιρείες εκμεταλλεύσεις πλοίων είναι εταιρείες εντάσεως κεφαλαίου. Απαιτούνται τεράστια ποσά υπό μορφή μετρητών για άμεση εξόφληση αγοράς πλοίων. Είναι ευνόητο ότι όσο νεώτερης ηλικίας είναι το πλοίο η ακόμη και νεότευκτο, τόσο μεγαλύτερη είναι η αξία αγοράς του, τόσο περισσότερα κεφάλαια απαιτούνται για την απόκτηση του.

Η αγορά πλοίου είναι η σημαντικότερη από τις πάγιες επενδύσεις για μια ναυτιλιακή εταιρεία. Η σύμβαση ναυπηγήσεως είναι ένα ιδιωτικό έγγραφο, που περιλαμβάνει κάθε λεπτομέρεια σχετική με τις τεχνικές προδιαγραφές του πλοίου, τα στάδια και τον χρόνο κατασκευής του, τον χρόνο παραδόσεως, το χρόνο κατασκευής, τα διάφορα στάδια αποπεράτωσης, τους οικονομικούς όρους και το συνολικό τίμημα. Συνήθως η ναυπήγηση κτίζεται με υλικά του ναυπηγού.

Οι πλοιοκτήτες καταφεύγουν στον δανεισμό, που είναι δυσβάστακτος ως έχει ήδη αναφερθεί στην ανάλυση των οικονομικών επιρροών του μακρο-περιβάλλοντος. Είναι

χαρακτηριστικό της αγοράς η τάση για υπερεπενδύσεις των πλοιοκτητών, δηλαδή η πολιτική τους είναι νέες επενδύσεις για να επωφεληθούν των μελλοντικών αυξήσεων των ναύλων. Η πολιτική αυτή είναι επόμενο να οδηγήσει τελικά σε μείωση του επιπέδου των ναύλων.

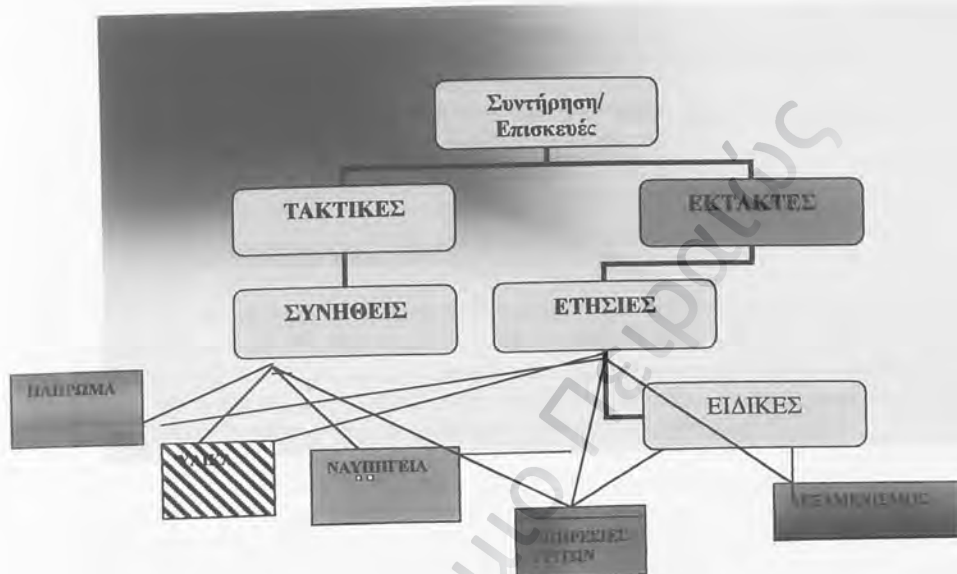
Πάντως, οι ενδιαφερόμενοι αναγκάζονται να στραφούν στις τράπεζες ή σε άλλα πιστωτικά ιδρύματα για να εξασφαλίσουν τα αναγκαία κεφάλαια, ώστε να μπορέσουν με τις παραγγελιές τους να επωφεληθούν μελλοντικά από την αύξηση του επιπέδου των ναύλων. Ένας σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει σοβαρά την απόφαση για είσοδο στον κλάδο, είναι ως είπαμε προηγούμενα είναι η ευχέρεια να διαθέσει τα αναγκαία κεφάλαια για την αγορά του πλοίου, αλλά και το κόστος του πλοίου. Εάν η χρηματοδότηση αυτή είναι εξασφαλισμένη είτε από εξωτερικές πηγές μπορεί να αποφασισθεί η ναυπήγηση αντί της αγοράς από «δεύτερο χέρι» που είναι και η φθηνότερη λύση. Στην περίπτωση αυτή προτιμάται η ναυπήγηση, διότι μπορεί να γίνει επέμβαση στην κατασκευή σύμφωνα με τις μελλοντικές επιχειρηματικές επιδιώξεις, ώστε το πλοίο να είναι όσο το δυνατόν οικονομικότερο στην εκμετάλλευσή του.

Τα κεφάλαια αυτά ρευστοποιούνται βραδέως, και για αυτόν τον λόγο οι εφοπλιστές εντατικοποιούν την δυναμικότητα των πλοίων τους με σκοπό την επίτευξη μεγαλύτερων κατά το δυνατόν εσόδων. Για την παραλαβή των πλοίων απαιτούνται ειδικά έξοδα καθώς και για την θέση τους σε παραγωγική λειτουργία, όπως αυτά που απαιτούνται για την μεταφορά του. Ήτοι: έξοδα διαμονής & αποστολής στον τόπο παραλαβής, αρμοδίων επιθεωρητών, τεχνικών και άλλων, οι σχετικές αμοιβές τους, τα αναγκαία έγγραφα, βιβλία και έντυπα. Τα έξοδα αποστολής, διαμονής και οι αμοιβές του πληρώματος που θα παραλάβει το πλοίο, αποτελούν επίσης σημαντικό μέρος των εξόδων παραλαβής. Η αμοιβή του οικείου πράκτορα, οι διατυπώσεις απόπλου από το λιμάνι παραλαβής, τα έξοδα μεταφοράς του πλοίου από το λιμάνι παραλαβής στο λιμάνι εφοπλισμού του, δηλ. τα καύσιμα – λιπαντικά, εφόδια υλικά, τρόφιμα αναγκαία για την διαμονή του πληρώματος.

Εκτός όμως από την υψηλή κεφαλαιακή ανάγκη για αγορά πλοίων, υπάρχει και ανάγκη για ηλεκτρονικό εξοπλισμό, ακολουθώντας συγκεκριμένη νομολογία για βελτίωση με ραντάρ, συστήματα Τηλεπικοινωνίας, σύνδεση on line με τα γραφεία της πλοιοκτησίας, με τα τυχόν γραφεία ναυλώσεως, συνεχείς επιθεωρήσεις, πιστοποιητικά και επισκευές. Θεωρώ σκόπιμο να αναφέρω μερικές λεπτομέρειες που επειδή το αντικείμενο είναι πολύ εξειδικευμένο, υπάρχει έλλειψη γνώσης για τα κάτωθι θέματα: (ΣΧΕΤΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΠΕΡΙΤΕΡΩ)

Απόρροια των ανωτέρω είναι ότι είναι ανασταλτικός παράγοντας για τους ενδιαφερόμενους να εισέλθουν στην ναυλαγορά οι υψηλές απαιτήσεις σε κεφάλαια.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΠΙΣΚΕΥΩΝ/ΣΥΝΤΗΡΗΣΕΩΝ



ο ΚΟΣΤΟΛΟΓΙΚΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΑΝΕΞΑΡΤΗΤΑ ΑΠΟ ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ

Οι επιχειρήσεις που ήδη δραστηριοποιούνται σε κάποιο κλάδο έχουν και κάποια άλλα πλεονεκτήματα απέναντι στις νεοεισαχθείσες επιχειρήσεις, που απορρέουν από την μακροχρόνια παρουσία τους στον κλάδο. Αυτά περιλαμβάνουν το «know how» της παραγωγής του προϊόντος, την πρόσβαση σε πρώτες ύλες, την καμπύλη εμπειρίας, την γνώση του κλάδου. Η συγκεκριμένη εταιρεία είναι μια ναυτιλιακή εταιρεία, παραδοσιακού τύπου με την έννοια ότι είναι πλοιοκτήτρια και είναι γνωστή σε οποιοδήποτε έχει απαιτήση η αντιδικία με αυτή. Χαρακτηρίζεται από εμπειρία μεγάλη σε βάθος χρόνου, καλύπτουσα όλες τις μορφές εκμετάλλευσης κατηγοριών πλοίων και όχι μόνο.

Η ωφέλεια από την αποκτηθείσα εμπειρία της εταιρείας δεν μπορεί να εκτιμηθεί. Όπως δεν μπορεί να εκτιμηθεί επίσης η ωφέλεια από τον κύκλο γυρωμιών της, επαφών που έχει χαράζει σαν εταιρεία και που της προσδίδει την σημερινή φήμη και αίγλη της. Περισσότερα θα αναφερθούν στην ανάλυση της φήμης της.

Διακρίνεται η εταιρεία *STAR MANAGEMENT* για την μεγάλη εμπειρία της στην διαχείριση των πληρωμάτων της, για την λειτουργία της με βάση τους κανόνες της ναυτικής παράδοσης αλλά και την προσήλωση της στους κανονισμούς ασφαλείας. Η καμπύλη εμπειρίας στον κλάδο είναι πολύ μεγάλη, απόδειξη οι μακρόχρονες σχέσεις της με τους

ναυλωτές της, γεγονός που αυξάνεται λόγω των επαφών μέσω του lobbying. Έχει αξιοποιήσει τις επιχειρηματικές της γνώσεις στην εκμετάλλευση του στόλου της.

Υπάρχει και άλλου τύπου ναυτιλιακή εταιρεία, η διαχειρίστρια, όπου αναλαμβάνει την εκμετάλλευση πλοίων ιδιοκτησίας άλλων έναντι κάποιας αμοιβής (Management Fees) και δεν είναι υπόλογοι έναντι απαιτήσεων τρίτων. Είναι σύνηθες να έχει ανατεθεί σε κάποια διαχειρίστρια η διαχείριση και η πλοιοκτήτρια εταιρεία να είναι αλλοδαπή εταιρεία του εξωτερικού, με προφανή δυσκολία στα κανάλια προσέγγισης και επικοινωνίας.

Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι στην υπόθεση του Prestige δεν μπορούσαν εύκολα οι απαιτούντες αποζημίωση να βρουν τους πλοιοκτήτες .

ο ΔΙΑΦΟΡΟΠΟΙΗΣΗ ΠΡΟΙΟΝΤΟΣ

Η πραγματική η αντιληπτή διαφοροποίηση των υπαρχόντων προϊόντων, και η εμπιστοσύνη των καταναλωτών σε αυτά ,αποτελεί ένα ακόμη εμπόδιο που πρέπει να ξεπεραστεί από τις καινούργιες επιχειρήσεις. Όσο περισσότερο διαφοροποιημένα /μοναδικά είναι τα προϊόντα των επιχειρήσεων του κλάδου, τόσο δυσκολότερο είναι για τους καινούργιους ανταγωνιστές της αγοράς να προσελκύσουν πελάτες.

Εν προκειμένω, η διαφοροποίηση των υπηρεσιών-προϊόντων σχετίζεται με την ασφάλεια παράδοσης του φορτίου, ας θυμηθούμε ότι περιστατικά τύπου Prestige αναμιγνύουν μερικές φορές και τους ναυλωτές προκαλώντας αμηχανία , και θεωρώ ότι δεν είναι σκόπιμο για την φήμη μιας εταιρείας να μεταφέρει τα φορτία κάτω από την αβεβαιότητα πρόκλησης ατυχήματος. Με την φιλοσοφία του να περιορίζει όλες τις ανωτέρω εκδοχές, έχει ασφαλίσει τα πλοία, ως είδαμε αναλυτικά στην εξέταση των μακροοικονομικών παραγόντων.

Σχετίζεται και με την εξοικονόμηση χρόνου. Στις οικονομικές κοινωνίες ο χρόνος σημαίνει χρήμα και ευκαιρία για περαιτέρω ενέργειες. Τα πλοία της εταιρείας διαθέτουν ειδικές μάνικες ενσωματωμένες στο δ/ξ και η άντληση από τις πετρελαϊκές πηγές-δεξαμενές είναι και ασφαλής και ταχύς.

Άρα έχουμε οικονομία στον χρόνο φόρτωσης και εκφόρτωσης . Τα πλοία βάσει του ναύλο-συμφώνου που συμφωνούν, έχουν καθορίσει ένα απαραίτητο χρονικό διάστημα φόρτωσης – εκφόρτωσης και μεταφοράς. Ο χρόνος αυτός καθορίζεται σαν { Laytime-ΣΤΑΛΙΑ}. Ακόμη η διάσταση του χρόνου αποτελεί πλεονέκτημα συνδεδεμένο με την ταχύτητα πλεύσης των πλοίων. Είναι νέα ηλικιακά, έχουν γίνει οι απαραίτητες επισκευές και επόμενο είναι η ταχύτητα μεταφοράς των φορτίων να είναι μεγάλη.

Με αυτόν τον τρόπο εξοικονομούν [ΕΠΙΣΤΑΛΙΕΣ = Demurrages]. Με τον όρο αυτό εννοούμε τον πέραν των στάλιων χρόνο, αποτελεί μια μορφή διαφορετικού εσόδου για το πλοίο, σαν ανταμοιβή για το ταχύ χρόνο φόρτωσης- εκφόρτωσης-μεταφοράς του φορτίου. Η αντίθετη κατάσταση αναγνωρίζεται σαν Despatch.

Η εταιρεία δεν φειδεται των χρημάτων για έρευνα προς βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών. Τρανό παράδειγμα για τα ανωτέρω αποτελεί ότι επιτυγχάνει υψηλές ναυλώσεις με μεγάλο βεληνεκούς ναυλωτές. Επομένως η συγκεκριμένη εταιρεία παρέχει

διαφοροποιούμενες υπηρεσίες με τον συνδυασμό όλων των άλλων πλεονεκτημάτων που διαθέτει.

ο ΦΟΒΟΣ ΤΗΣ ΑΝΤΙΔΡΑΣΗΣ ΑΠΟ ΤΙΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.

Όσο πιο πιθανόν είναι οι υπάρχουσες επιχειρήσεις να αντεκδικηθούν μια νεοεισερχόμενη επιχείρηση, τόσο πιο δύσκολα αυτή θα αποφασίσει να μπει στον κλάδο. Συχνά οι υπάρχουσες επιχειρήσεις αντεπιτίθενται με μείωση τιμών, αύξηση της διαφήμισης, αλλά και με προσπάθεια κάποιες φορές δυσφήμισης της καινούργιας εταιρείας.

Με μεγάλη προσωπική μου στεναχώρια, γιατί την ναυτιλία την αγαπώ ιδιαίτερα, ο χώρος βρίθει από πράξεις δυσφήμισης και συκοφαντίας. Ολίγες εταιρείες κρατούν αποστάσεις και έχουν αξιοπρεπές προφίλ που σχετίζεται με την φήμη τους. Οι περισσότερες εν ονόματι του έντονου ανταγωνισμού που διακρίνει την ναυτιλία, καθ' ότι τα ποσοστά για υψηλά κέρδη είναι μεγάλα, γίνονται πράξεις που ολίγον θυμίζουν υγιή ανταγωνισμό, που προάγει την ανάπτυξη όχι μόνο του κλάδου αλλά και της οικονομίας.

❖ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΤΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΤΩΝ ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΩΝ

Σε πολλούς κλάδους τα έξοδα για πρώτες ύλες και προμήθειες αποτελούν ένα σημαντικό ποσοστό του συνολικού κόστους του παραγόμενου προϊόντος. Σ αυτές τις περιπτώσεις οι προμηθευτές μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά το κόστος παραγωγής του προϊόντος. Η διαπραγματευτική ικανότητα των προμηθευτών εξαρτάται από τους ακόλουθους παράγοντες :

- αριθμός των προμηθευτών

Κάθε ναυτιλιακή εταιρεία, επειδή η μορφή των εξόδων της είναι ποικίλη, επόμενο είναι να χρησιμοποιεί πολλούς προμηθευτές, τόσο στο εσωτερικό αλλά και στο εξωτερικό λόγω της διεθνοποιημένης μορφής της. Στην συγκεκριμένη περίπτωση, επειδή οι επιλογές σε προμηθευτές είναι μεγάλη θεωρώ ότι η διαπραγματευτική τους ικανότητα είναι μικρή, και κατ' επέκταση η εταιρεία είναι ανεξάρτητη της επφορής τους. Χρήσιμο θα ήταν να διακρίνουμε σε κατηγορίες τους ναυτιλιακούς προμηθευτές για να αντιληφθούμε τη ευκολία αντικατάστασης τους, τον μεγάλο αριθμό τους.

Οι προμηθευτές καλύπτουν συγκεκριμένες ανάγκες του πλοίου. Αυτές οι ανάγκες διακρίνονται στις :

- Ανάγκες του πληρώματος : τρόφιμα, φάρμακα, έντυπα, γραφική ύλη
- Ανάγκες του πλοίου για την λειτουργία του : καύσιμα, λιπαντικά, ασφάλιστρα
- Ανάγκες του πλοίου σε επισκευές, συντηρήσεις, εφόδια: ναυπηγικές εργασίες, εργασίες επισκευών & συντηρήσεων, ανταλλακτικά.
- Ανάγκες για προμήθεια εξοπλισμών : οργάνων ναυσιπλοΐας, μηχανών .

Εξυπακούεται ότι ο αριθμός των προμηθευτών είναι αρκετά μεγάλος και μπορεί να διαφοροποιείται ανάλογα εκάστοτε.

Δυο εξαίρεσεις υπάρχουν :

1. Οι προμηθευτές των καυσίμων που εφοδιάζεται το πλοίο. Σε αυτή την περίπτωση, οι εταιρείες είναι λιγοστές και μεγάλου οικονομικού μεγέθους π.χ. SHELL, EXXON, TEXACO. Όμως, εναλλακτικά η συγκεκριμένη εταιρεία επιδιώκοντας στρατηγική ανάπτυξης (Growth Strategies) συνήψε συμφωνία το 2000 με την SHELL, Στρατηγική κάθετης ολοκλήρωσης, και έχει σχέσεις σαν ναυλωτής και σαν προμηθευτής των πετρελαίων της. Μ' αυτόν τον τρόπο ενδυνάμωσε την ανταγωνιστική θέση της κύριας δραστηριότητας της εταιρείας, προστασία των λειτουργικών φορτίων του πλοίου διότι χωρίς επαρκή ποσότητα πετρελαίων δεν μπορεί να παράγει έργο φόρτωσης, κτίσιμο φραγμών εισόδου στους ανταγωνιστές της και η ύπαρξη πλεονεκτημάτων σταθερής παραγωγής, επίτευξη καλλίτερων τιμών με περιορισμό του περιθωρίου κέρδους της SHELL, λόγω της στρατηγικής συμφωνίας, επίτευξη οικονομικών κλίμακας.

Βέβαια, θα πρέπει να τονισθεί εδώ, ότι η στρατηγική συμφωνία έχει περιορισμένο χρονικό ορίζοντα, δηλ. σαφή αρχή και τέλος. Οι εθόνες είναι σαφώς καθορισμένες, δεν επέρχεται διαφοροποίηση της τοπικής οργάνωσης, βασίζεται σε επίσημα συμβόλαια με ρήτρες και ουδεμία παραχώρηση πακέτου μετοχών γίνεται.

Θα κάνω μνεία για τα ναυτιλιακά καύσιμα, διότι αποτελούν και μια μορφή κινδύνου για τις ναυτιλιακές εταιρείες, επηρεάζοντας άμεσα την λειτουργία τους και το κόστος εκμετάλλευσής. Φαίνεται κατωτέρω η επιρροή διάφορων παραγόντων στην τιμή τους, σε συνάρτηση προσφοράς και ζήτησης.

ΠΟΡΕΙΑ ΤΙΜΩΝ ΣΤΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΑ ΚΑΥΣΙΜΑ

A. ΑΚΡΑΙΑ ΚΑΙΡΙΚΑ ΦΑΙΝΟΜΕΝΑ

Υποχώρησε έστω και λίγο, τις τελευταίες ημέρες η τιμή του πετρελαίου, επιβεβαιώνοντας έτσι τις προσδοκίες που είχαν εκφρασθεί. Η βασική αιτία της μείωσης της τιμής, είναι η εξασθένηση των ακραίων καιρικών φαινομένων στον κόλπο του Μεξικού, και ειδικά στο Λούπ της Λουιζιάνας, όπου βρίσκεται το μεγαλύτερο λιμάνι ανεφοδιασμού του πετρελαίου της Αμερικής. Ειδικότερα στην εβδομαδιαία αναφορά της N.L. Transoil LTD για τις τιμές των ναυτιλιακών καυσίμων αναφέρονται τα εξής :

« Εάν δεν εξασθénιζαν τα ακραία καιρικά φαινόμενα, και καθυστερούσε περαιτέρω ο ανεφοδιασμός, η Αμερική θα γνώριζε πολύ μεγάλο πλήγμα στην διαθεσιμότητα πετρελαίου, που θα ερχόταν να προστεθεί στην ήδη δυσχερή κατάσταση των εμπορικών της αποθεμάτων. Οι τιμές τελικά έπεσαν λόγω της εξασθένησης των καιρικών φαινομένων, σε συνδυασμό με τις μεγάλες ποσότητες πετρελαίου που κινούνται από την Ρωσία στην Αμερική και την Μέση Ανατολή με δεξαμενόπλοια.

Ακόμη, η αγορά αντέδρασε στο ενδεχόμενο έναρξης πολέμου στο Ιράκ, και έριξε το 'ΚΑΠΕΛΟ' στις τιμές, αφού είναι μεγάλο το χρονικό διάστημα που περιμένουν όλοι το ξέσπασμα ενός πολέμου, χωρίς να υπάρχει κάποια σοβαρή ένδειξη υπέρ αυτού. (Σχετικός Πίνακας τιμών ναυτιλιακών καυσίμων 11/10/2002- N.L. Transoil LTD)

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ

ΛΙΜΑΝΙ	380	180	MDO	MGO
ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ	155	161	211	235
ΑΜΒΕΡΣΑ	173	177	221	255
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	162	166	215	242
ΦΟΥΤΖΑΙΡΑ	164-5	170-2	218	248-53
ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ	158-9	164	212	260-6
ΚΩΝΣ/ΛΗ	178	184	221	257
ΣΟΥΕΖ	171.50	177.50		303

B. ΑΠΕΡΓΙΑ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΩΝ

Δύσκολα θα ανακτήσει η Βενεζουέλα την θέση που κατείχε πριν την απεργία, ως μία από τις πιο κορυφαίες πετρέλαιο-παραγωγικές χώρες.

« Η πρόβλεψη αυτή βασίζεται στο γεγονός της απόλυσης τουλάχιστον 1.700 εργαζομένων, που βρίσκονταν σε θέσεις κλειδιά, καθώς και στις καταστροφές που έχουν υποστεί οι τεχνικές εγκαταστάσεις κατά την διάρκεια της απεργίας. Άν η κυβέρνηση δεν αποδώσει στους εργαζόμενους που επέστρεψαν στις θέσεις τους ό,τι τους υποσχέθηκε. Γεγονός είναι πάντως ότι το πρώτο φορτίο προς εξαγωγή από την Βενεζουέλα είναι καθυστερημένο προς το Τέξας. Η διοίκηση ανακοίνωσε ότι θα μειώσει τα έξοδα στο ένα τρίτο, κάτι που ίσως επιτρέψει στις οριακά κερδοφόρες πετρέλαιο-παραγωγικές μονάδες να επαναλειτουργήσουν Ταυτόχρονα δεν υπάρχει αμφιβολία ότι βρισκόμαστε προ των πυλών του πολέμου του Ιράκ, γεγονός που προβληματίζει τον ΟΠΕΚ.»

(Σχετικός πίνακας. *N.L. Transoil LTD* 24/2/2003)

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ

ΛΙΜΑΝΙ	MGO 280	IFO 180	MDO	MGO
ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ	177	144	261	293
ΑΜΒΕΡΣΑ	177	163	264	299
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	198	202	275	290
ΦΟΥΤΖΑΙΡΑ	195	194	265	270
ΠΒΡΑΛΤΑΡ	184	192	331	339
ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	191	189	333	340
ΣΟΥΕΖ	167	191	0	323
ΚΩΝ/ΛΗ	195	205	313	326
ΠΑΝΑΜΑΣ	205	216	313	319
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	332	291	318	0
ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ	222	230	278	0

Γ. ΕΛΛΕΙΨΗ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ ΛΟΓΩ ΙΡΑΚ

Διακυμάνσεις εξακολουθεί να παρουσιάζει η τιμή του πετρελαίου παρότι οι πολεμικές επιχειρήσεις έχουν ουσιαστικά τερματισθεί. Ειδικότερα στην εβδομαδιαία αναφορά της N.L. TRANSOIL LTD, για τα ναυτιλιακά καύσιμα αναφέρονται τα εξής:

“Η πολιτική της σταθερότητας των τιμών, επηρεάζεται άμεσα από τις εκάστοτε εκτιμήσεις για την προσφορά και την ζήτηση. Στην διάρκεια των τελευταίων τριών μηνών, η προσφορά είχε κλονισθεί εξαιτίας της έλλειψης του πετρελαίου από το ΙΡΑΚ, με αποτέλεσμα η τιμή να διατηρείται σε υψηλά επίπεδα. Οι επιδιώξεις του ΟΠΕΚ είναι να παραμείνουν οι τιμές στα τρέχοντα επίπεδα, δεδομένου ότι παρέχοντας στην αγορά μεταβλητές αν όχι μειωμένες ποσότητες πετρελαίου οι χώρες μέλη επωφελούνται από την υψηλή τιμή και αυξάνουν τα κέρδη τους (ΣΧΕΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ 22/4/2003 N.L. Transoil LTD)”

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ

ΑΙΜΑΝΙ	ΜΒΟ	IFO 180	ΜΒΟ	
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	125	136	215	245
ΜΕΤΑΝΟ	126	134	221	240
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	156	158	220	226
ΜΕΤΑΝΟ	165	173	275	290
ΜΕΤΑΝΟ	138-43	143-8	290	280-95
ΜΕΤΑΝΟ	144-6	153	257-61	264-5
ΜΕΤΑΝΟ	155-8	163-6	254-5	259-60
ΜΕΤΑΝΟ	159	164	0	293
ΜΕΤΑΝΟ	151	158	0	250
ΜΕΤΑΝΟ	133	142	308	312
ΜΕΤΑΝΟ	132	155	350	0
ΜΕΤΑΝΟ	150	170	350	0

Δ. ΤΟ ΣΥΝΔΡΟΜΟ SARS

Το σύνδρομο SARS προκάλεσε άνοδο της τιμής του πετρελαίου, με την παγκόσμια κοινότητα να προσμένει την μείωση τους μακροπρόθεσμα. Εξ αιτίας του συνδρόμου και της μείωσης των αεροπορικών και οδικών δρομολογίων οι ζητούμενες ποσότητες πετρελαίου ακολουθούν καθοδική πορεία, κυρίως στην Ασία, γεγονός που άλλωστε προκαλεί βαρύνον πλάγμα στην οικονομία της Κίνας και θα επεκταθεί και σε άλλες χώρες της Απω Ανατολής. Σύμφωνα με την N. Transoil LTD ο ΟΠΕΚ καταβάλει προσπάθειες ώστε να κρατηθούν οι τιμές στα καθορισμένα επίπεδα δηλ. 22-28 \$ ανά βαρέλι, που αποτελεί τιμή-στόχο για τον Οργανισμό. Πολλοί αναλυτές υποστηρίζουν ότι για να καλυφθούν οι απώλειες από τον πετρελαϊκή αγορά από την έλλειψη ποσότητας λόγω ΙΡΑΚ, θα χρειασθεί ένα διάστημα τουλάχιστον μέχρι τον Ιανουάριο. Σε γενικό επίπεδο, κυριαρχεί η πρόβλεψη για αύξηση της ζήτησης του πετρελαίου κατά την διάρκεια του 2003.

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ

ΛΙΜΑΝΙ	MFO 380	IFO 180	MDO		
ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ	136	194	196-200	241	
ΑΜΒΕΡΣΑ	137	192	201	212	
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	160	163	207	212	
ΠΟΥΣΑΝ	176	160	275	285	
ΦΟΥΤΖΑΙΡΑ	162-6	189-72	270-80	275-85	
ΓΒΡΑΛΤΑΡ	145-8	170-9	241-2	244-9	
ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	148-51	156-57	234-6	240-8	
ΣΟΥΕΖ	144-46	175-51	0	282-5	
ΚΩΝ/ΛΗ	148	162	0	229	
ΠΑΝΑΜΑΣ	156	190	305	312	
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	151	180	340	0	
ΛΟΣ ΑΝΤΖΕΛΕΣ	152	165	290	0	

Ε. ΕΛΛΕΙΜΜΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΥ

Η τιμή του πετρελαίου εξακολουθεί ανοδική πορεία, παρ'όλο που σε μακροχρόνια βάση, οι προβλέψεις δείχνουν μείωση. Ειδικότερα, για τα ναυτιλιακά καύσιμα επισημαίνονται τα κάτωθι στην εβδομαδιαία αναφορά της *N.Transoil LTD*)

« Από τον Μάρτιο, όλες οι πετρελαιοπαραγωγικές χώρες-μέλη του ΟΠΕΚ ,προσπαθούν να υπερκαλύψουν το έλλειμμα πετρελαίου και τις απώλειες που προκλήθηκαν από τον πόλεμο του ΙΡΑΚ. Όμως, όσο πλησιάζει η ημερομηνία της συνδιάσκεψης των χωρών-μελών του ΟΠΕΚ, τόσο αυξάνονται οι φόβοι ότι η τιμή του μαύρου χρυσού θα συνεχίσει την ανοδική του πορεία, δεδομένου ότι ο οργανισμός αναζητά τρόπο καταπολέμησης των καθοδικών τάσεων των τιμών, που πιθανότατα να τον βγάλουν από τα όρια τιμής-στόχου που είχαν ορίσει τα 22-28 \$/βαρέλι. Έτσι, πιθανολογείται ότι ο τρόπος διατήρησης της ως άνω τιμής θα είναι οι περικοπές στην επιτάχυνση παραγωγής προϊόντος, ή ακόμα και η επιβράδυνση παραγωγής, γεγονός που προμηνύει αυξημένες τιμές για τους καταναλωτές».

Το αισιόδοξο μήνυμα για τους καταναλωτές πετρελαίου έρχεται από το ΙΡΑΚ. Η επανεξέταση των ιρακινών πωλήσεων στην αγορά θα προωθηθεί από την Αμερική και την Αγγλία, με αποτέλεσμα περισσότερο πετρέλαιο στην αγορά, άρα και πτώση της τιμής.

Η Αμερική αντιμετωπίζει το πρόβλημα της επιδημίας και σε συνδυασμό με το τρομοκρατικό χτύπημα της 11/9 έχει περιορίσει τις μετακινήσεις, άρα περιορισμό της κατανάλωσης πετρελαίου. Η Βενεζουέλα από την άλλη, έχει επιστρέψει στην αγορά πετρελαίου, η παραγωγή της όμως δεν μπορεί να ληφθεί ακόμη σοβαρά υπ' όψιν, παρ' όλο που προχωρεί με γοργούς ρυθμούς. Η Ρωσία έχει πλάνα για αύξηση της παραγωγής της στην διάρκεια του χειμώνα. Όλη η ανωτέρω κατάσταση επηρεάζει και τις τιμές των ναυτιλιακών καυσίμων, αφού πολλά λιμάνια της Ασίας όπως Σιγκαπούρη, ο Περσικός Κόλπος, το Ρότερνταμ δηλώνουν μειωμένη διαθεσιμότητα ναυτιλιακών καυσίμων

ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΕΣ ΤΙΜΕΣ

ΛΙΜΑΝΙ	ΜΓΟ 380		ΜΠΟ	ΜΓΟ	
ΡΟΤΕΡΝΤΑΜ	144	152	199	243	
ΑΜΒΕΡΣΔ	144	150	206	218	
ΣΙΓΚΑΠΟΥΡΗ	165	168	209	218	
ΠΟΥΣΑΝ	186	188	286	285	
ΦΟΥΤΖΑΙΡΑ	169	175	289	289	
ΓΙΒΡΑΛΤΑΡ	164	159	245	303	
ΛΑΣ ΠΑΛΜΑΣ	155	169	256	303	
ΣΟΥΕΖ	156	159	0	286	
ΚΟΝ/ΛΗ	168	166	189	239	
ΠΑΝΑΜΑΣ	165	188	289	310	
ΝΕΑ ΥΟΡΚΗ	162	189	310	0	
ΛΟΣ					
ΑΝΤΖΕΛΕΣ	161	189	299	0	

2. Η δύναμη που έχουν οι ασφαλιστικές εταιρεία επί των δ/ξ. Οι ασφαλιστικές εταιρείες είναι λίγες και με μεγάλη δύναμη, καθ' ότι διαπραγματεύονται επι των Αξιών όλων των πλοίων, αυξάνοντας ανάλογα την τιμή (rate) της ασφάλισης (premium) ακολουθώντας Την διεθνή πολιτική , οικονομική πορεία .Από την μεγάλη ισχύ τους εξαρτάται επίσης και η κάλυψη των διάφορων ατυχημάτων των εταιρειών. Είναι γνωστόν ότι επειδή τα δ/ξ έχουν πολλών ειδών ασφαλίσεις είναι μεγάλη η εξάρτηση τους από αυτούς και επομένως και η διαπραγματευτική τους ικανότητα περιορισμένη. Αποτελεί και έναν κίνδυνο για τις ναυτιλιακές εταιρείες.

- -μέγεθος και σημασία του αγοραστή

Εκτός του προμηθευτή καυσίμων, που η συγκεκριμένη εταιρεία έλυσε ως ανεφέρθη το πρόβλημα της , το μέγεθος της ναυτιλιακής είναι σημαντικό για τους λοιπούς προμηθευτές της και η διαπραγματευτική της δύναμη είναι αυξημένη. Η ίδια κανονίζει και επιβάλλει τους κανόνες παιχνιδιού, έχει καθιερωμένη πολιτική εξόφλησης τους κάθε 30 ημέρες.

- βαθμός διαφοροποίησης των προϊόντων των προμηθευτών.

Αν τα προϊόντα των προμηθευτών δεν χαρακτηρίζονται από πραγματική διαφοροποίηση, τότε το κόστος αλλαγής για την εταιρεία είναι μικρό. Αυτό δεν ισχύει για τις ναυπηγικές εργασίες η εργασίες επισκευών, επιθεώρησης , διότι από έρευνα της αγοράς που έχει κάνει το σχετικό τμήμα της εταιρείας, τα προϊόντα των ανωτέρω εργασιών διακρίνονται από υψηλό βαθμό διαφοροποίησης ,λόγω της έντονης ανταγωνιστικότητας , και κατ' επέκταση το κόστος αλλαγής των συγκεκριμένων προμηθευτών είναι υψηλό, και δεν ενδείκνυται περαιτέρω αλλαγή.

- Δυνατότητα κάθετης ολοκλήρωσης των προμηθευτών προς τα εμπρός.

Είναι δυνατόν να συμβεί αυτό, συγκεκριμένοι προμηθευτές μπορούν να εισέλθουν στην παραγωγική διαδικασία της ναυλαγοράς και επομένως η διαπραγματευτική τους ικανότητα είναι μεγάλη. Οι προμηθευτές μεγάλου μεγέθους, ως αναφέρθηκε, συγκεκριμένων υλών-καυσίμων έχουν μεγάλη διαπραγματευτική ικανότητα αλλά κάνοντας την στρατηγική κάθετης ολοκλήρωσης μείωσε τον κίνδυνο.

❖ ΔΙΑΠΡΑΓΜΑΤΕΥΤΙΚΗ ΔΥΝΑΜΗ ΤΩΝ ΑΓΟΡΑΣΤΩΝ

Οι παράγοντες που προσδιορίζουν την διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών είναι παρόμοιοι με αυτούς που προσδιορίζουν τη διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών. Οι πελάτες μιας εταιρείας μπορούν να την αναγκάσουν να μειώσει τις τιμές ή να απαιτήσουν καλύτερη ποιότητα με τις ίδιες τιμές. Αναλυτικά ισχύουν οι κάτωθι παράγοντες για την συγκεκριμένη ναυτιλιακή εταιρεία :

- Μέγεθος του αγοραστή – ναυλωτή

Όσο μεγαλύτερος είναι ο αγοραστής και περισσότερο σημαντικός για την εταιρεία, τόσο μεγαλύτερη η διαπραγματευτική του δύναμη. Εν προκειμένω, εδώ ο αγοραστής είναι ο ναυλωτής. Η δύναμη του ναυλωτή είναι μεγάλη με την έννοια ότι έχει πολλά περιθώρια επιλογής στην τιμή του ναύλου και σε κάποια συγκεκριμένη στιγμή επηρεάζει την τιμή. Ο ναύλος είναι ένα έξω-χρηματιστηριακό προϊόν που την τιμή του την καθορίζει η ύπαρξη μεγάλης ή μικρής χωρητικότητας των πλοίων, φορτίων μεταφοράς, κατάσταση εμπορική, οικονομική, πολιτική, φυσική, και η επιλογή του ναυλωτή.

Όσο ισχυρότερος είναι ο ναυλωτής, τόσο εύλογο είναι να επηρεάζει το καθεστώς των ναύλων, να απαιτεί περισσότερα από τους πλοιοκτήτες, εκμεταλλευόμενος το πλεονέκτημα που του δίνει η μεγάλη προσφορά πλοίων στην αγορά. Στις εποχές που χαρακτηρίζονται από ύφεση μπορούν οι μεγάλες εταιρείες να πετύχουν καλούς ναύλους πληρωτέους στα πλοία, χρησιμοποιώντας την καλύτερη κατηγορία από αυτά για να απολαμβάνουν τις καλύτερες απολαβές σε επίπεδα υπηρεσιών.

Η συγκεκριμένη εταιρεία έχει μακροχρόνιες συνεργασίες με μεγάλες εταιρείες παραγωγής πετρελαίου. Συνήθως η ναύλωση είναι Time Charter, σύμβαση χρόνο-ναύλωσης. Θα αναφέρουμε ενδεικτικά τα κατωτέρω για να καταλάβουμε το πλαίσιο των ενεργειών της :

Μορφές ναύλωσης

Σύμβαση ναύλωσης κατά ταξίδι (Voyage Charter party)

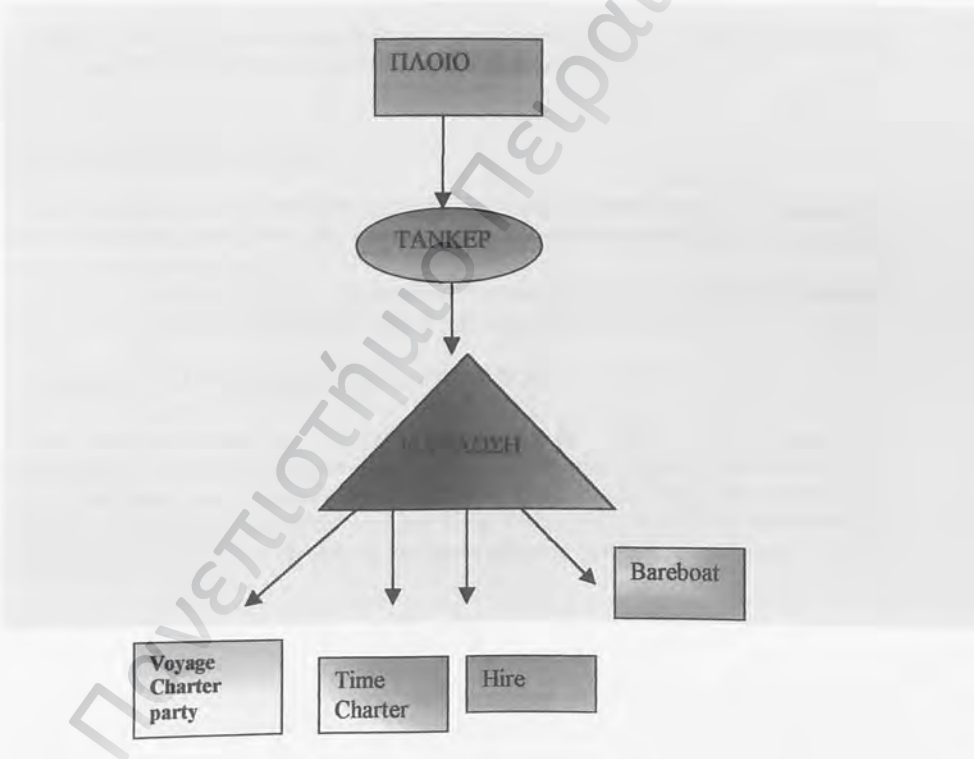
Σύμβαση χρόνο-ναύλωσης (Time Charter)

Σύμφωνα με αυτήν την ναύλωση ο πλοιοκτήτης θέτει στην διάθεση του ναυλωτή το πλοίο και το πλήρωμα του για ορισμένο χρόνο, έναντι προκαθορισμένου κατά μονάδα χρόνου ανταλλάγματος, που ονομάζεται Μίσθωμα.(Hire). Όλες οι λεπτομέρειες είναι

γραμμένες σε σχετικό σύμφωνο – το ναύλο-σύμφωνο.(Time Charter). Υπάρχουν δεσμευτικοί όροι στο ναυλοσύμφωνο σχετικά με την ταχύτητα του πλοίου σε συνάρτηση με την κατανάλωση καυσίμων, διότι σε αυτήν την μορφή ναυλοσύμφωνου, ο ναυλωτής πληρώνει τα απαιτούμενα καύσιμα του ταξιδιού, να γεμίζει με νερό τους λέβητες, τα λιμενικά και πάσης φύσης πρακτορειακά έξοδα του πλοίου στα διάφορα λιμάνια προσέγγισης. Οι χρόνο-ναυλώσεις μπορεί να κρατήσουν μέχρι και 5 ετη ανανεωμένες εκάστοτε , με εκκαθάριση στην λήξη καθ περιόδου συνήθως 15-20 ημερών.

Σύμβαση Bareboat.

Εκεί ο ναυλωτής αντικαθιστά τον πλοιοκτήτη πλήρως, στον οποίο η συγκεκριμένη εταιρεία έχει ακολουθήσει πρόγραμμα χρόνο-ναύλωσης για τα περισσότερα πλοία της.



Με τον τρόπο αυτό, εξασφαλίζει την προμήθεια της σε καύσιμα και η διαπραγματευτική ικανότητα του ναυλωτή της είναι μεγάλη για τις περιπτώσεις που δεν έχει κάνει κάποια στρατηγική ολοκλήρωσης.

- Αριθμός προμηθευτών

Αντίθετα, η διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών μειώνεται, όταν ο αριθμός των προμηθευτών τους είναι περιορισμένος. Εν προκειμένω, ναυτιλιακές εταιρείες σαν την

*STAR MANAGEMENT * δεν υφίστανται πολλές και η δύναμη της είναι μεγάλη. Αποδείξει αποτελεί η στρατηγική ολοκλήρωσης που έκανε με μια μεγάλη εταιρεία παραγωγής και εκμετάλλευσης πετρελαίου.

- Πληροφορίες για το κόστος της εταιρείας.

Όταν οι πελάτες γνωρίζουν το κόστος της, τότε ασκούν μεγαλύτερες πιέσεις για την διαμόρφωση των τιμών.

Είναι φανερό ότι όσο περισσότερο ακριβείς είναι οι πληροφορίες που έχουν οι πελάτες, τόσο αυξάνεται η διαπραγματευτική τους δύναμη. Στην προκείμενη περίπτωση, στον χώρο της ναυτιλίας είναι πολύ δύσκολο να μάθεις συγκεκριμένες πληροφορίες σχετικά με το κόστος εκμετάλλευσης.

Βέβαια στην περίπτωση της κάθετης ολοκλήρωσης με την SHELL και οι δυο εταιρείες γνωρίζουν αρκετά για τα προκύπτοντα κόστη εκμετάλλευσης.

1. Χαρακτηριστικά του προϊόντος.

Είναι γεγονός ότι αν το προϊόν της επιχείρησης είναι διαφοροποιημένο και σημαντικό για τους πελάτες της, τότε αυτοί δεν έχουν μεγάλη διαπραγματευτική δύναμη, γιατί είναι εξαρτημένοι από την επιχείρηση.

Στην συγκεκριμένη περίπτωση η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών την καθιστά δύναμη στον κλάδο της μη επηρεαζόμενη από την δύναμη των ναυλωτών της.

1. ΑΠΕΙΛΗ ΑΠΟ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΤΑ ΠΡΟΙΟΝΤΑ

Δυο προϊόντα θεωρούμε ότι είναι υποκατάστατα όταν το ένα μπορεί να αντικαταστήσει το άλλο σε μια συγκεκριμένη στιγμή. Η ύπαρξη υποκατάστατων προϊόντων έχει άμεση επίδραση στην ζήτηση των προϊόντων μιας επιχείρησης και συνήθως οι επιχειρήσεις που παράγουν υποκατάστατα προϊόντα ανταγωνίζονται η μια την άλλη. Οι παράγοντες που προσδιορίζουν την απειλή από υποκατάστατα προϊόντα είναι οι εξής :

- ΥΠΑΡΞΗ ΚΟΝΤΙΝΩΝ ΥΠΟΚΑΤΑΣΤΑΤΩΝ

Ο ανωτέρω παράγοντας αφήνει τελείως ανεπηρέαστη την συγκεκριμένη εταιρεία, καθ ότι δεν υπάρχει άλλο μέσο μεταφοράς πετρελαιοειδών που να δύναται στο μέλλον να αντικαταστήσει το δ/ξ.

Αυτό συμβαίνει για τους εξής λόγους :

1. Κανένα άλλο μέσον δεν έχει την ικανότητα μεταφοράς μεγάλων ποσοτήτων πετρελαίου
2. Οι τεχνικές υποδομές και οι εγκαταστάσεις είναι παγκοσμίως προσαρμοσμένες στην θαλάσσια μεταφορά και όχι στην χερσαία ή στη εναέρια. (π.χ πλατφόρμες αντλήσεως στη μέση του ωκεανού, Terminals).

❖ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ ΑΝΑΜΕΣΑ ΣΤΙΣ ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ

Η ένταση του ανταγωνισμού ανάμεσα στις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται ε κάποιο κλάδο, είναι μια ακόμα δύναμη που προσδιορίζει την ελκυστικότητα του εν λόγω κλάδου.

Η ένταση του ανταγωνισμού είναι αποτέλεσμα των κινήσεων των επιχειρήσεων να βελτιώσουν την θέση τους στην αγορά, να διεκδικήσουν μεγαλύτερο μερίδιο αγοράς, να κυριαρχήσουν στα κανάλια διανομής. Συνήθως κάθε αντίδραση μιας επιχείρησης γεννά την αντίδραση μιας άλλης αντίστοιχα.

Η ένταση προσδιορίζεται από τους κάτωθι παράγοντες :

- Ρυθμός ανάπτυξης της αγοράς.

Είπαμε στην εξέταση της επιρροής της ναυτιλίας πάνω στο ΑΕΠ, ότι ο κλάδος αναπτύσσεται ραγδαία, ότι οι πλοιοκτήτες και οι εφοπλιστές έχουν επιδοθεί σε αγώνα ταχύτητας για αγορές νεότευκτων- επενδύσεων με σκοπό αύξηση μεριδίου στην ναυτιλία, στον ταχύ ρυθμό άλλωστε, έρχονται τα δρώμενα υπό μορφή επιβολής νόμων να τους πιέσουν.

Με την ηλικιακή αντικατάσταση, με την αύξηση της χωρητικότητας του στόλου τους προσδοκούν την άμεση ανταπόκριση των ναυλωτών με σκοπό την επίτευξη υψηλότερων τιμών ναύλων. Ωθούνται δηλαδή κάτω από το πρίσμα της προσδοκίας για υπέρ-απόδοση ναύλων. Όμως τα πράγματα είναι εν μέρει έτσι. Σίγουρα συμβαίνουν όλα τα ανωτέρω, αλλά η χαλιναγωγή της τιμής του ναύλου δεν είναι εύκολο να την κάνει κανείς. Εξαρτάται και από άλλους παράγοντες. Όπως :

ΧΡΟΝΙΚΗ ΣΤΙΜΗ – TIMING

Τρέχουν οι προϋποθέσεις, η ευελπιστώντας οι πλοιοκτήτες κάνουν μεγαλόπνοες επενδύσεις και σε λίγο λόγω κάποιας οικονομικής ύφεσης η υπό την επιρροή των διεθνών παραγόντων δεν υπάρχει ανταπόκριση φορτίων ενώ έχουν εκτελεσθεί οι παραγγελίες των νεότευκτων και?? Σίγουρα κάποια σινιάλα για περαιτέρω ανάπτυξη του κλάδου προσβλέπουν και για αυτό επενδύουν η στην αντίθετη περίπτωση αναμένουν η διαφοροποιούνται.

ΕΓΚΑΙΡΕΣ & ΣΩΣΤΕΣ ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ

Όταν ο broker μέσω του γραφείου στο Λονδίνο κατέχει πληροφορίες περί φορτίων κλπ μέσω των επαφών και των γνωριμιών του , αμειβόμενος καλά θα σπεύσει να κλείσει τιμή φορτίου διεκδικώντας για τα πλοία το «κάτι καλύτερο» εκμεταλλευόμενος τα πλεονεκτήματα τους που προγενέστερα λεπτομερώς αναλύθηκαν. Ο broker στην συγκεκριμένη εταιρεία είναι εν μέρει αντιπρόσωπος που πλασάρει την εικόνα των πλοίων και της εταιρείας στους ναυλωτές, χαράσσει πορεία επίτευξης εσόδων με την συμπεριφορά του, διακρίνεται από εχεμύθεια και εμπιστοσύνη, είναι άνθρωπος του πλοιοκτήτη, επιδιώκει διατήρηση σχέσεων εμπιστοσύνης και φιλίας καθ ότι στον συγκεκριμένο χώρο των ναυλώσεων μόνο διαπροσωπικές σχέσεις υπάρχουν.

ΕΛΕΓΧΤΙΚΟ ΣΤΑΘΙΟ ΤΙΜΩΝ ΝΑΥΛΟΥΜΑΤΩΝ
ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ Λ.Σ.

ΗΜΕΡΑ	HANDYMAX	PANAMAX	CAPESIZE
3/10/2002	8.920	1.304	1.799
4/10/2002	8.925	1.291	1.788
27/11/2002	8.935	1.294	1.699
30/12/2002	9.500	1.297	1.689
3/2/2003	10.320	1.565	2.320
5/3/2003	10.650	1.759	2.540
10/4/2003	12.005	1.925	2.704
15/4/2003	12.859	2.116	2.725
24/4/2003	13.071	2.106	2.756
29/4/2003	13.300	2.124	2.790
21/5/2003		2.393	3.155

Η ναυλαγορά σε ήρεμες θάλασσες μετά την λήξη του πολέμου του ΙΡΑΚ. Η αγορά για τα φορτηγά πλοία και τα πλοία μεταφοράς εμπορευμάτων προβλέπεται ότι για τον επόμενο χρόνο θα «ταξιδεύουν σε καλές θάλασσες». Αντίθετα για τα δεξαμενόπλοια η αγορά θα παρουσιάσει μεγάλες διακυμάνσεις. Αυτό οφείλεται στο ότι οι χώρες με την μεγαλύτερη κατανάλωση πετρελαίου αγόρασαν και αποθήκευσαν μεγάλες ποσότητες, για την περίπτωση που η διάρκεια του πολέμου ήταν μεγάλη. Την μεγαλύτερη ζημιά την έχουν υποστεί τα afamax, λόγω της υπερβολικής προσφοράς χωρητικότητας, δυσανάλογης της ζήτησης, καθώς και της μείωσης της τιμής του πετρελαίου. Οι ναύλοι για τα HANDYMAX, παραμένουν σε ικανοποιητικά επίπεδα για ένα τουλάχιστον χρόνο και μετά την λήξη των πολεμικών επιχειρήσεων στο ΙΡΑΚ. Αυτά έχουν το συγκριτικό πλεονέκτημα ότι μπορούν να μεταφέρουν όλα τα είδη φορτίων ακόμα και σε «δύσκολα» λιμάνια, ενώ έχουν την δυνατότητα να φορτοεκφορώνουν με δικούς τους μηχανισμούς. Οι ναύλοι για ένα suezmax ή για ένα VLCC πριν την έναρξη πολέμου στο ΙΡΑΚ ήταν γύρω στις 75.000 και 100.000 την ημέρα αντίστοιχα, σήμερα βρίσκονται περίπου στις 20.000 δολάρια. (NAYTEMΠΟΡΙΚΗ 24/4/2003).

3/10/2002

Σύμφωνα με δημοσίευμα του κ.χ.Βαφειά στο «Stealth Tankers» οι ναύλοι στην αγορά κατά (7,2%) :

1. Της Μεσογείου σημειώσαν γρήγορη άνοδο. Αυτό οφείλεται στο ότι βγήκαν πολλά νέα φορτία, κυρίως από την Μαύρη θάλασσα, και έτσι ο αριθμός των ελεύθερων afamax Για φορτία στις αρχές 10/2002 μειώθηκε αρκετά.
2. Στην Βόρειο θάλασσα οι ναύλοι είναι σε χαμηλά ακόμη επίπεδα. Οι εφοπλιστές με afamax σε αυτή την περιοχή δεν καλύπτουν τα έξοδά τους, συν κεφάλαιο και τόκους για την αποπληρωμή των δανείων τους.
3. Στην Καραϊβική οι εφοπλιστές περιμένουν με αγωνία να δουν αν οι ανεμοστρόβιλοι που πλήττουν την περιοχή θα επηρεάσουν τα προγράμματα των διυλιστηρίων, και αν η καθυστέρηση των πλοίων λόγω κακοκαιρίας θα πέσουν τους ναύλους ανοδικά. Στις αγορές ανατολικά του Σουέζ παρατηρήθηκε μειωμένη δραστηριότητα και Αναγκαστικά οι ναύλοι ακολούθησαν πτωτική πορεία.

-ΔΙΑΘΕΣΙΜΟ POSITION ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Για να επιτευχθεί η ναύλωση, πρέπει και η θέση του πλοίου να ενδείκνυται ώστε να είναι κοντά στο ζητούμενο λιμάνι φόρτωσης την απαιτούμενη ώρα, διότι αλλιώς δίνεται στον Ναυλωτή το δικαίωμα της αθέτησης της φόρτωσης, και όλα τα δημιουργηθέντα έξοδα βαρύνουν πλέον τους πλοιοκτήτες

Όταν σε κάποιο κλάδο υπάρχουν ανταγωνιστές με ίση δυναμικότητα και μέγεθος, τότε ο ανταγωνισμός μεταξύ τους είναι συνήθως έντονος. Ο ανταγωνιστής της *STAR MANAGEMENT CORPORATION CO* είναι η εταιρεία TSAKOS ENERGY NAVIGATION η αλλιώς TEN – TEN LTD.

Η ως άνω εταιρεία δραστηριοποιείται στον ναυτιλιακό κλάδο από το 1993. Περισσότερα θα αναφερθούν στην στρατηγική ανάλυση του ανταγωνιστή. Επιγραμματικά αναφέρουμε ότι έχει 19 πλοία συνολικής χωρητικότητας στόλου 1769092.

❖ Υψηλά σταθερά κόστη και οικονομίες κλίμακας.

Όταν οι επιχειρήσεις αντιμετωπίζουν υψηλά σταθερά κόστη, επιδιώκουν να αυξήσουν την παραγόμενη ποσότητα για να επιτευχθεί μεγαλύτερος καταμερισμός τους και να επωφεληθούν από τις οικονομίες κλίμακας. Ως αναμένεται και οι δυο εταιρείες πλείστες φορές έχουν γίνει επιθετικές στην διεκδίκηση ναύλου, που θα αυξήσει περισσότερο τα έσοδα τους. Αναλυτικά αναφέραμε προγενέστερα ότι η *STAR MANAGEMENT* έχει μεγάλες οικονομίες κλίμακας. Το ίδιο ισχύει και για την *TEN-TEN* καθ' ότι είναι και αυτή μια μεγάλη εταιρεία που χαρακτηρίζεται από υψηλά σταθερά κόστη και χαρακτηρίζεται από μεγάλες οικονομίες κλίμακας. Πρόσφατα, τον Απρίλιο του 2003 έκανε στρατηγική συμμαχία, συμφωνώντας με κρατική εταιρεία του ΕΚΟΥΑΔΟΡ για αποκλειστική μεταφορά πετρελαίων μέσω 2 νεότευκτων πλοίων της διάρκειας 26 μηνών.

Ακόμη στο πρόγραμμα οικονομιών κλίμακας θα πρέπει να αναφερθεί ότι έχει στενή συνεργασία με την εταιρεία TSAKOS SHIPPING & TRADING η οποία τις παρέχει υπηρεσίες πρώτης κατηγορίας στον τομέα των ναυλώσεων. Η TSAKOS SHIPPING & TRADING έχει εμπειρία πάνω από 32 χρόνια στην ναυτιλία και έχει κτίσει εποικοδομητικές σχέσεις με εταιρείες παραγωγής πετρελαίων. Ακόμη η TSAKOS SHIPPING & TRADING έχει αναλάβει όλη την τεχνική υποστήριξη των πλοίων σε επίπεδα ειδικών και σταθερών επισκευών.

❖ Προσπάθειες για αύξηση μεριδίου της αγοράς

Στην ένταση του επικρατούντος ανταγωνισμού ανάμεσα στις υπάρχουσες επιχειρήσεις συμβάλλει η επιθυμία της μιας επιχειρήσης να αυξήσει το μερίδιο αγοράς της. Εν προκειμένω η *TEN-TEN* αυξάνει το μερίδιο της στην ναυτιλιακή αγορά, δυναμώνει την θέση της στον διεθνή ανταγωνισμό, η εισηγμένη στο χρηματιστήριο της Νέας Υόρκης, μετά την σύναψη συμφωνίας με την κρατική ναυτιλιακή Εκουαδόρ Flopec. Η Flopec η οποία έχει αναλάβει αποκλειστικά τις μεταφορές των πετρελαϊκών προϊόντων για λογαριασμό της κρατικής εταιρείας πετρελαίου της χώρας Petroecuador, ναύλωσε από την TEN δύο νεότευκτα δεξαμενόπλοια τύπου rapamax διπλού τοιχώματος αρχικά για την περίοδο 26 μηνών το καθένα.

Το Εκουαδόρ αποτελεί ένα παραγωγό πετρελαίου που αναπτύσσεται διαρκώς και εξελίσσεται σε ποιοτικό και σημαντικό προμηθευτή πετρελαίου των ΗΠΑ. Η στρατηγική αυτή συμμαχία προσφέρει κέρδη και στις 2 πλευρές. Η Flopec γιατί ναύλωσε 2 από τα πλέον μοντέρνα δεξαμενόπλοια εξασφαλίζοντας ασφαλέστερες και πιο οικονομικές μεταφορές προϊόντων. Για την TEN τα 2 αυτά συμβόλαιά προσφέρουν την Δυνατότητα να επεκτείνει περαιτέρω τις επαφές και τις σχέσεις που έχει αναπτύξει με την χώρα αυτή. Με αυτήν την συμφωνία μπορεί να συνεχισθεί με επιτυχία η πολιτική ισορροπίας που εφαρμόζεται από την TEN στα πλοία της, δηλ ανάμεσα στην spot market και τα μακριάς χρονικής διάρκειας ναυλοσυμφωνία, ώστε να διατηρεί η TEN μια σταθερή ροή εσόδων, η οποία και ενισχύει την αξία των μετοχών της δίνοντας υπεραξία στους μετόχους της.

Ταυτόχρονα η TEN – TEN ναύλωσε ένα ακόμη δεξαμενόπλοιο στην κρατική εταιρεία Πετρελαίου του Μεξικού-PMI. Πρόκειται για το νεότευκτο με διπλά τοιχώματα δεξ/πλοιο "AZTEC",για ναύλωση 30 μηνών. Η TEN εστιάζει στην επέκταση και εδραίωση της παρουσίας της στην περιοχή, με την συνεχή ναυπήγηση νεότευκτων δεξ/πλοίων υψηλών προδιαγραφών.

❖ Έλλειψη διαφοροποίησης στα προϊόντα.

Αναμφίβολα ο πραγματικός βαθμός διαφοροποίησης στην παροχή υπηρεσιών μεταξύ των δυο εταιρειών δεν είναι τόσο υψηλός όσο θα ήταν με μια άλλη εταιρεία, παρεμφερή αλλά όχι τόσο όμοια όσο αυτές οι δυο, όποτε οι ναυλωτές μπορούν εύκολα να υποκαταστήσουν την μεταφορά των φορτίων τους η με την μια εταιρεία η με την άλλη. Ο μόνος παράγοντας πλέον που μπορεί να διαδραματίσει ρόλο είναι οι προσωπικές επαφές και το επίπεδο συνεργασίας που έχουν με τους ναυλωτές τους.

6. ΔΥΝΑΜΗ ΣΤΗΝ ΔΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

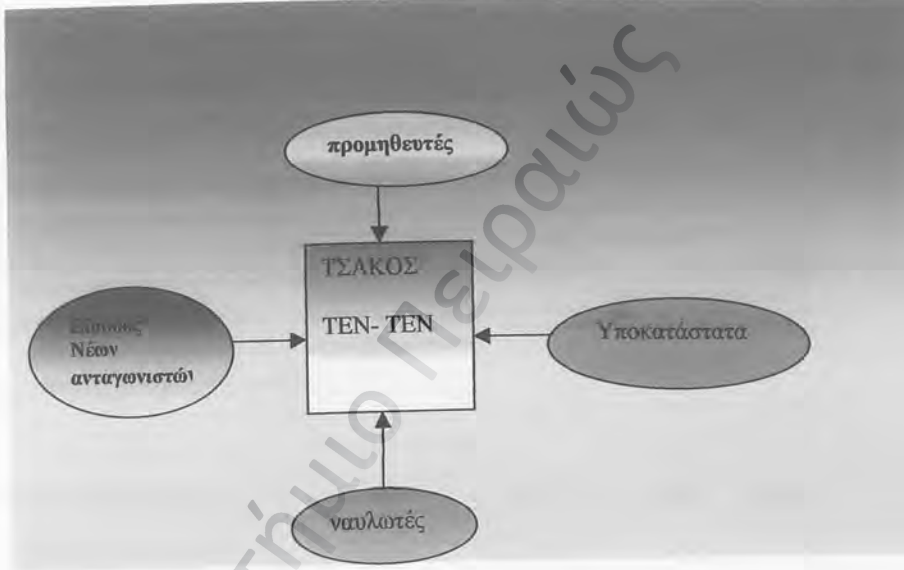
- Ζήτηση για συμπληρωματικά προϊόντα

Τελευταία υποστηρίζεται ότι μπορεί να προσδιορίζεται το ανταγωνιστικό περιβάλλον και από μια έκτη δύναμη την ζήτηση για συμπληρωματικά αγαθά. Θεωρούμε ότι δυο η και περισσότερα αγαθά είναι συμπληρωματικά, όταν το ένα χρειάζεται το άλλο για να λειτουργήσει η απλώς να λειτουργήσει καλύτερα. Εν προκειμένω συμπληρωματικά προϊόντα

μπορούν να θεωρηθούν η μεταφορά του πετρελαίου με τα δ/ξ και η παραγόμενη ποσότητα πετρελαίου.

Το δ/ξ ως αναλύθηκε πρότερα δεν μπορεί να λειτουργήσει χωρίς την προμήθεια του σε καύσιμα. Μάλιστα το είδος του καύσιμου που θα εφοδιασθεί θα το βοηθήσει μαζί με την μηχανή του να επιτύχει καλύτερη επίτευξη στο χρονοδιάγραμμα παράδοσης του φορτίου.

Από την άλλη μεριά η ζήτηση για κατανάλωση της παραγόμενης ποσότητας πετρελαίου μπορεί να ικανοποιηθεί μόνο από την μεταφορά μέσω δ/ξ



Γ.ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Μια από τις πιο δημοφιλείς θεωρίες υποστηρίζει ότι επιτυχημένες είναι οι επιχειρήσεις που καταφέρνουν να προσαρμοστούν αποτελεσματικά σε ένα συνεχώς μεταβαλλόμενο επιχειρησιακό περιβάλλον.

Αναμφίβολα, η άποψη αυτή περί της σημασίας του εξωτερικού περιβάλλοντος είναι σωστή. Όμως φαίνεται από μελέτη ποικίλων παραδειγμάτων ότι υπάρχει κάτι περισσότερο από την προσαρμογή της επιχείρησης και της στρατηγικής της στο εξελισσόμενο περιβάλλον που θα μπορούσε να μας εξηγήσει την επιτυχία ή την αποτυχία μιας άλλης.

Απάντηση στο ερώτημα αυτό προσπαθεί να δώσει η θεωρία των πόρων και ικανοτήτων (resource based view) που έχει αναπτυχθεί την τελευταία δεκαετία. Η θεωρία αυτή είναι μια μάλλον εσωστρεφής θεώρηση, που δεν παραγνωρίζει την σημασία του εξωτερικού περιβάλλοντος της επιχείρησης, αλλά βασίζεται κυρίως στο εσωτερικό της περιβάλλον. Υποστηρίζει ότι κάθε επιχείρηση διαφέρει από τους ανταγωνιστές της ως προς τους πόρους και τις ικανότητες που διαθέτει, καθώς και από τον τρόπο που τους εκμεταλλεύεται.

Ειδικότερα, οι πόροι και οι ικανότητες που είναι δύσκολο να αποκτηθούν ή να αναπαραχθούν από τους ανταγωνιστές μπορεί να οδηγήσουν σε στρατηγικό πλεονέκτημα και κατά συνέπεια σε επικράτηση έναντι των ανταγωνιστών.

A. Θεωρία των Πόρων και Ικανοτήτων

Οι πόροι μπορούν να καταταχθούν στις κάτωθι κατηγορίες τις οποίες θα εξετάσουμε και για τις δύο εταιρείες :

I. ΥΛΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Διακρίνονται σε Χρηματοοικονομικούς, Φυσικούς, Ανθρώπινους και Οργανωτικούς πόρους.

II. ΑΥΛΟΥΣ ΠΟΡΟΥΣ

Διακρίνονται σε Τεχνολογικούς, Καινοτομία, Φήμη.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ *STAR MANAGEMENT CORPORATION *

ΥΛΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

❖ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

❖ ΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ	2002	2001	2000	1999
ΔΕΙΚΤΕΣ ΓΕΝ.ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ	1,05	1,33	1,05	6,8
ΔΕΙΚΤΕΣ ΕΙΔΙΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ	0,99	1,28	0,97	6,3
ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ	0,67	1,04	0,44	2,84

❖ ΔΕΙΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΙΣΠ. ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	5,09	14,68	2,23	3,91
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΑΓΙΩΝ	0,21	0,42	0,13	0,63
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦ. ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	0,11	0,36	0,11	0,08
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΙΔ ΚΕΦ.	0,49	0,94	0,38	0,65

❖ ΔΕΙΚΤΕΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ

ΞΕΝΑ/ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0,38	0,39	0,30	0,75
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΑΝΕΙΑΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ	2,65	2,63	2,13	1,33
ΚΥΚΛΟΦ. ΕΝΕΡΓ./ΣΥΝΟΛ.ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	0,19	0,22	0,15	0,88

❖ ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ ΠΟΡΟΙ * STAR MANAGEMENT CORPORATION *

Στην ανάλυση που έγινε στην διεθνοποίηση , αναφέρθηκε ότι η εν λόγω εταιρεία λειτουργεί σε διεθνές περιβάλλον, και έχει στελέχη που απασχολούνται σε διεθνοποιημένο περιβάλλον με υψηλές αποδόσεις, εντάσεις και πιέσεις.

Η εταιρεία απασχολεί 32 εργαζόμενους μαζί με τον Γεν. Διευθυντή στα γραφεία ,διότι για τα πλοία θα αναφερθούμε περαιτέρω . Η σύνθεση που έχει η εταιρεία στα γραφεία είναι : 31% ΣΤΕΛΕΧΗ – ΔΙΕΥΘΥΝΤΕΣ, 59% ΥΠΑΛΛΗΛΟΙ , 10% ΕΡΓΑΤΡΙΕΣ.

Με βάση το επίπεδο μόρφωσης διακρίνονται σε 22% Ανωτάτης εκπαίδευσης, 9% Τεχνικής εκπαίδευσης, 60% Μέσης εκπαίδευσης, 10% Βασικής εκπαίδευσης.

Με βάση την ηλικία διακρίνονται στα κάτωθι ηλικιακά κλιμάκια (αφορά πάντα το γραφείο) : 50-55 ετών = 3%, 40-49 = 22%, 30-39 = 68%, 20-29 = 7%.

Το επίπεδο προϋπηρεσίας είναι υψηλό. Παρατηρούμε ότι το 63% του προσωπικού έχει προϋπηρεσία έως 15 έτη, το 30% έχει προϋπηρεσία έως και 10 έτη και το υπόλοιπο 7% έχει προϋπηρεσία έως 5 έτη.

Δίνεται μεγάλη έμφαση από την διοίκηση της εταιρείας στην βελτίωση των γνώσεων και των ικανοτήτων των υπαλλήλων, αποτελεί κύριο χαρακτηριστικό η προώθηση των υπαρχόντων υπαλλήλων σε μεγαλύτερες θέσεις ευθύνης, το επίπεδο των ζητούμενων απαιτήσεων είναι ιδιαίτερα υψηλό, υπάρχουν εσωτερικοί κανονισμοί τήρησης ωραρίου και εξωτερικής ένδυσης, σεβάσμια συμπεριφοράς , διάκρισης καθηκόντων . Όλοι οι υπάλληλοι εκτός των κατώτερων γνωρίζουν χειρισμό computer, Office, και την Αγγλική γλώσσα.

Η εταιρεία διαθέτει επαρκώς ενημερωμένη βιβλιοθήκη με εκδόσεις σχετικές με θέματα οικονομικά και ναυτιλιακά, είναι συνδρομητρια σε μεγάλες εκδοτικές εταιρείες .

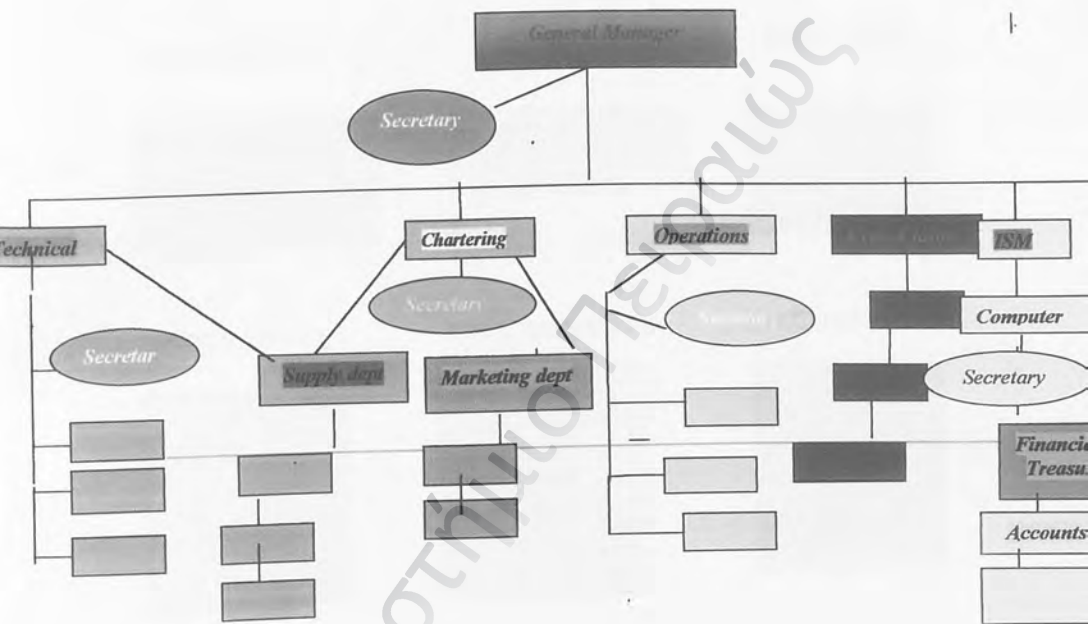
Προωθεί σύστημα αξιολόγησης με την παρεχόμενη αποδοτικότητα και κάθε έτος παρέχεται ένα ποσοστό σαν bonus ανάλογα με την απόδοση ,δάνεια στο προσωπικό προς ενίσχυση οικονομικών δυσκολιών, χορήγηση αυ/των στα στελέχη..

Σχετικά με τα πληρώματα στα πλοία όλοι έχουν τα απαραίτητα πιστοποιητικά σχετικά με την Ναυτική ικανότητα και την ασφάλεια, διακρίνονται σε Τεχνικούς – Ανωτ. Τεχν. εκπαίδευσης , Βοηθούς τέχνικών – Μέσης Τεχν. εκπαίδευσης, Γενικών ειδικοτήτων-Ανώτερης και Κατώτερης εκπαίδευσης, Δόκιμους ΑΣΔΕΝ, Αξωματικούς – Ανωτάτης Ναυτικής εκπαίδευσης και Πλοίαρχος – Ανωτάτης εκπαίδευσης. Ήτοι : Ανώτατης 20%, Ανώτερης Τεχνικής- Ναυτικής εκπαίδευσης 16%, Κατώτερης Ναυτικής εκπαίδευσης 44%, Μέσης Τεχνικής εκπαίδευσης 20%.

Η δομή του επιπέδου μόρφωσης στο πλήρωμα ενός πλοίου είναι τελείως αυτονόητο Ότι είναι διαφορετικό από το επίπεδο μόρφωσης σε μια διεθνή εταιρεία.

Χαρακτηριστικό των συγκεκριμένων πληρωμάτων είναι η αφοσίωση στην εταιρεία και στο καθήκον τους, η πολύχρονη παραμονή τους στα ίδια η διαφορετικά πλοία της ίδιας εταιρείας. Το επίπεδο εμπειρίας τους είναι πολύ υψηλό και ο μέσος όρος ηλικίας είναι 40 ετών. Ανανεώνεται συνέχεια η εμπειρία τους λαμβάνοντας μέρος σε σεμινάρια εκπαίδευσης ασφάλειας , εκπαιδευτικά γυμνάσια. Σε όλα τα πληρώματα ανεξαιρέτως δίνονται αμοιβές έκτακτες και βραβεύονται οι πράξεις παροχής ασφάλειας προς τρίτους.

ORGANIZATION CHART OF THE STAR SHIP. OFFICE



- ΑΠΟΤΕΛΕΙΤΑΙ ΑΠΟ - 10 ΣΤΕΛΕΧΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΚΩΝ ΘΕΣΕΩΝ
 - 22 ΥΠΑΛΛΗΛΟΥΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ
 - 3 ΚΑΘΑΡΙΣΤΡΙΕΣ

ΣΥΝΘΕΣΗ Λ/Ξ ΜΕ ΕΛΛΗΝΙΚΗ & ΞΕΝΗ ΣΗΜΑΙΑ

ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ

ΑΞ. ΚΑΤ/ΤΟΣ

ΠΛΟΙΑΡΧΟΣ
ΥΠΟΠΛΟΙΑΡΧΟΣ
ΑΝΘΥΠ/ΡΧΟΣ
ΥΠΑΡΧΟΣ

ΑΞ.ΜΗΧΑΝΗΣ

ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Α
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Β
ΜΗΧΑΝΙΚΟΣ Γ

ΗΛΕΚ/ΛΟΙ

ΗΛΕΚ/ΤΟΣ

ΠΡΟΣ.ΚΑΤ/ΤΟΣ

ΝΑΥΚΛΗΡΟΣ
ΕΥΛΩΥΡΟΣ
ΑΝΤΙΛΩΡΟΣ
ΝΑΥΤΗΣ
ΝΑΥΤΟΦΑΙΣ
ΔΟΚΙΜΟΣ

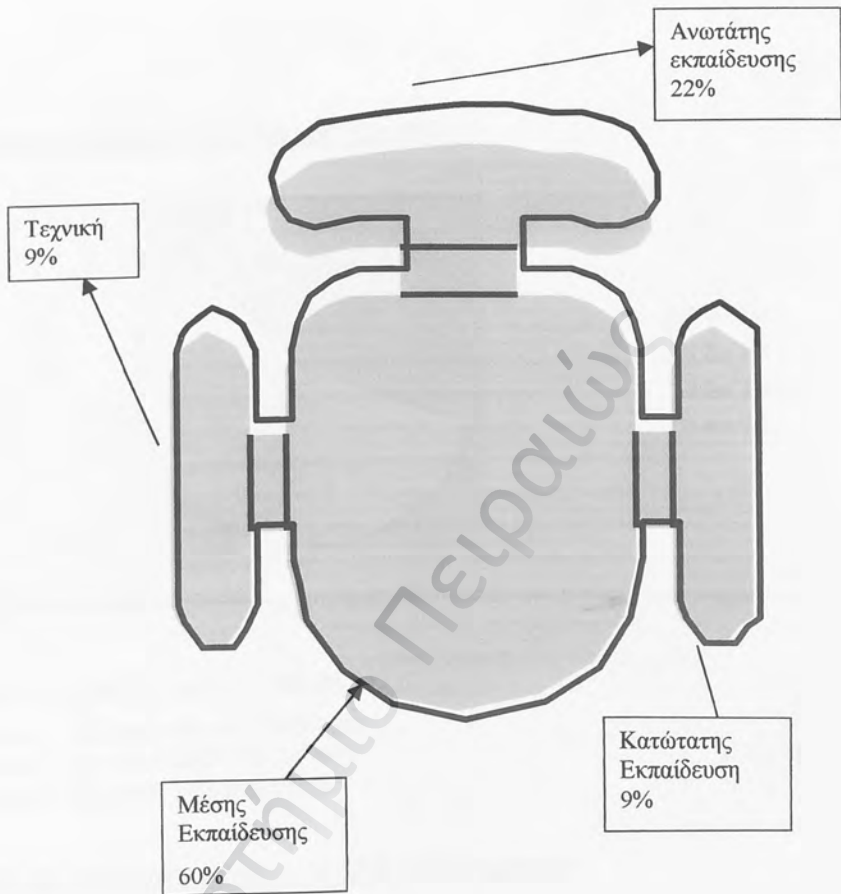
ΠΡΟΣ.ΜΗΧΑΝΗΣ

ΜΗΧ/ΤΟΣ Α
ΜΗΧ/ΤΟΣ Β
ΑΡΧ/ΣΤΗΣ
ΛΙΠΑΝΤΗΣ
ΘΕΡΜΑΣΤΗΣ
ΚΑΘΑΡΙΣΤΗΣ
ΜΥΣΤΑΙΟΣ ΛΥΑ

ΠΡΟΣ.ΓΕΝ.ΥΠΗΡ.

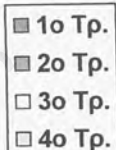
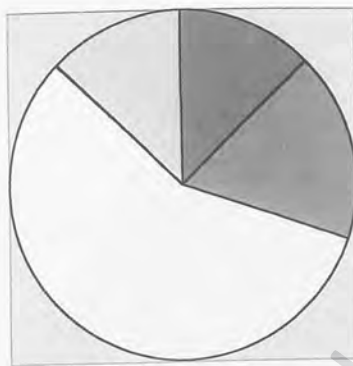
ΜΑΓΕΙΡΟΣ
ΘΑΛ/ΛΟΣ
Β.ΘΑΛ
Β.ΜΑΓΕΙΡΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ



ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΟΡΦΩΣΗΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΓΡΑΦΕΙΟΥ *STAR MANAGEMENT*

ΕΠΙΠΕΔΟ ΗΛΙΚΙΑΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΓΡΑΦΕΙΟΥ



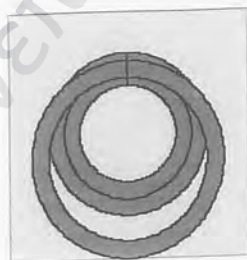
Εικόνα 1 : ΗΛΙΚΙΑ 20-29 ΕΤΩΝ 7%

Εικόνα 2 : ΗΛΙΚΙΑ 40- 49 ΕΤΩΝ 22%

Εικόνα 3 : ΗΛΙΚΙΑ 30-39 ΕΤΩΝ 68%

Εικόνα 4 : ΗΛΙΚΙΑ 5-55 ΕΤΩΝ 3%

ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΡΟΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΓΡΑΦΕΙΟΥ



■	1ο Τρ.
---	--------

Εικόνα 1 : 63% ΠΡΟΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΩΣ 15 ΕΤΗ

Εικόνα 2 : 30% ΠΡΟΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΩΣ 10 ΕΤΗ

Εικόνα 3 : 7% ΠΡΟΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΩΣ 5 ΕΤΗ

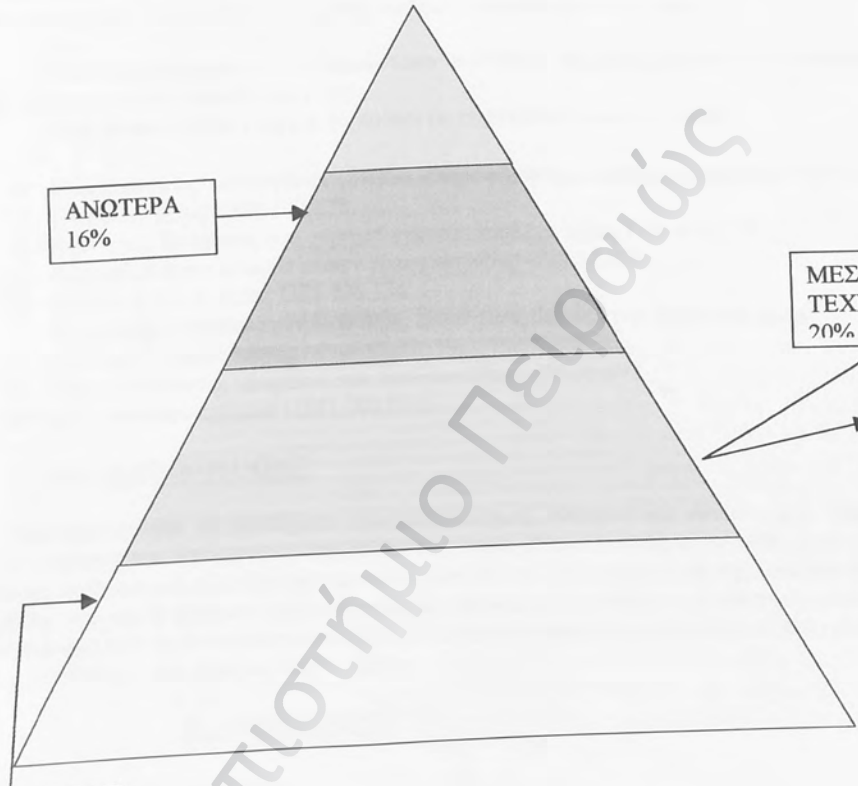
ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΟΡΦΩΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ

ΑΝΩΤΕΡΑ
16%

ΜΕΣΗ
ΤΕΧΝΙΚΗ
20%

ΑΝΩΤΑΤ
20%

ΚΑΤΩΤΕΡΑ
ΝΑΥΤΙΚΗ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ
44%



❖ ΦΥΣΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Στο προφίλ της εταιρείας αναλύσαμε τις κατηγορίες πλοίων που είναι υπό την πλοιοκτησία Της, την ηλικία τους ανά είδος πλοίου, την χωρητικότητα τους, την σημαία τους, την εταιρεία Ναυπηγηση τους, την σύνθεση των πληρωμάτων τους.

Επιπλέον αναφέρουμε εδώ κατάσταση αναλυτική της αξίας αγοράς των πλοίων και των υπολογιζόμενων αποσβέσεων τους.

Στην πλοιοκτήτρια εταιρεία θα πρέπει να συμπεριλάβουμε τα κάτωθι :

- A. Ηλεκτρονικούς υπολογιστές ,δίκτυα πληροφόρησης, σύστημα παρακολούθησης της φόρτωσης αξίας US\$ 147,478.
- B. Αυτ/τα της Εταιρείας που χορηγούνται στα στελέχη αξίας US\$ 310,777.
- C. Αξία τηλεπικοινωνιακών μέσων γραφείου αξίας US\$ 16,451
- D. Έπιπλα & Σκεύη αξίας US\$ 196,134
Τα γραφεία των στελεχών διοίκησης έχουν εισαχθεί από την Ιταλία και είναι πολυτελούς Κατασκευής.
- E. Έξοδα βελτίωσης γραφείου στο Λονδίνο αξίας US\$ 52,672
- F. Αξία ακινήτου περίπου US\$1,000,000.

❖ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Περιλαμβάνονται τα συστήματα προγραμματισμού, ελέγχου και συντονισμού. Είπαμε στην ανάλυση του εξωτερικού περιβάλλοντος ότι η εταιρεία κατέχει το ISM. Εκεί έγινε εκτενής ανάλυση του πλεονεκτήματος να οργανώνει, να ελέγχει τα πλοία της τόσο κατά την πλεύση, φόρτωση όσο και κατά την περίοδο εκτέλεσης επισκευών και συντηρήσεων. Θα μπορούσαμε εδώ να αναφέρουμε την άρτια κάλυψη από ραντάρ και συστήματα πλοηγείσεως και επικοινωνίας που φέρουν όλα τα πλοία.

B. ΑΥΛΟΙ ΠΟΡΟΙ

Οι αύλοι πόροι διακρίνονται σε :

A. Τεχνολογικούς

Θα μπορούσαμε να αναφέρουμε τις δαπάνες που διαθέτει σε αμοιβές συνεργατών για μελέτη των βελτιώσεων των πλοίων, ειδικούς ναυπηγούς που απασχολεί κατά περίπτωση σε περιόδους επισκευών η ακόμη στην απασχόληση των εξειδικευμένων μηχανικών που απασχολεί στην εταιρεία της.

Τεχνολογικούς ακόμη μπορούμε να πούμε ότι κατέχει από την στιγμή που αποφάσισε να προβεί σε αντικατάσταση των δ/ξ πετρελαίου με αγορά δ/ξ μεταφοράς υδρογόνου. Για να προβεί σε τόσο μεγάλη διαφοροποίηση σημαίνει ότι έγινε μεγάλη έρευνα από το σχετικό τμήμα με μεγάλο κόστος και ελήφθη η απόφαση της αλλαγής. Η απόφαση διαφοροποίησης που έλαβε ήταν μέχρι πρότινος εμπορικό μυστικό.

Επίσης θα μπορούσαμε να πούμε για το πλεονέκτημα των ενσωματωμένων αυτοματοποιημένων αγωγών ένα είδος μάνικας, που βοηθά στην γρηγορότερη φόρτωση με πληρέστερη ασφάλεια.

Β. Φήμη (Reputation)

Η Φήμη μιας εταιρείας σχετίζεται με την φήμη που έχει μεταξύ των πελατών της, το λεγόμενο brand name. Σχετίζεται με την ποιοτική αξιοπιστία των προσφερομένων υπηρεσιών στην διεθνή ναυλαγορά. Η αξιοπιστία είπαμε πως σχετίζεται με τις κάθε είδους ασφαλίσεις έναντι των κινδύνων, σεβασμός προς το θαλάσσιο περιβάλλον, γενική κατάσταση πλοίου, ταχύτητα φόρτωσης, απόκτηση του ISM που προσδίδει αίγλη και καλή φήμη στην πορεία της εταιρείας.

Άριστες σχέσεις συνεργασίας με τους ναυλωτές της, π.χ. LUKOIL, PETROGAL, EXXON, TRAFIGURA., WESTERN, CHEVRON, URSA, BR SHIPPING, STASCO. Γεγονός που αποδεικνύεται από τις συνεχείς επί ετών ναυλώσεις και χρόνο-ναυλώσεις που εκτελούνται. Άριστες σχέσεις με τους ναυλωτές που ενισχύθηκαν όπως στην περίπτωση της SHELL με στρατηγική συμμαχία, καθώς επίσης και στην περίπτωση της Ναυπηγό κατασκευάστριας HYUNDAI.

Άριστη φήμη μεταξύ των προμηθευτών της, γεγονός που της δίνει χαρακτηριστικό πλεονέκτημα συγκρινόμενη με τις άλλες ναυτιλιακές εταιρείες. Ταμειακό πρόγραμμα εξόφλησης πάντα 30 ημερών μετρητοίς. Απαιτήση για απολαβή άριστης ποιότητας προϊόντων, άμεσης και έγκαιρης παράδοσης των εφοδίων στον ζητηθέντα λιμένα. Στους προμηθευτές μπορεί να εντάξουμε και διάφορους τρίτους, ασφαλιστές, τραπεζίτες όπου εκεί οι σχέσεις είναι χαρακτηριστικά άψογες.

Φήμη αποκτά και από την κρίση των διαφόρων πληρωμάτων που χρησιμοποιεί. Όταν τους δίνει ερεθίσματα για περαιτέρω βελτίωση επόμενο είναι να αποκομίζει την αφοσίωση των πληρωμάτων και των υπαλλήλων της.

Η επαφή της μέσα στους διάφορους κυβερνητικούς κύκλους αναφέρθηκε πρότερα, επομένως θα ήταν σκόπιμο να λεχθεί σαν συμπέρασμα ότι η συνεργασία της εταιρείας τόσο με τους ναυλωτές της όσο και με τους προμηθευτές της, συνεργάτες της είναι αποτελεσματική και για τα δύο ενδιαφερόμενα μέρη.

Γ. ΘΕΜΕΛΙΩΔΕΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ ΤΗΣ STAR MANAGEMENT.

Οι ικανότητες μπορούν να διαχωριστούν σε δυο κατηγορίες: τις οριακές και τις θεμελιώδεις Ικανότητες.

Οι οριακές ικανότητες είναι ικανότητες που είτε διαθέτουν οι ανταγωνιστές είτε μπορούν εύκολα να τις μιμηθούν. Οι θεμελιώδεις ικανότητες είναι ικανότητες που δεν διαθέτουν οι ανταγωνιστές και δεν μπορούν εύκολα να τις μιμηθούν. Οι ικανότητες αυτές μπορεί να δώσουν το διατηρήσιμο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Η θεμελιώδης Ικανότητα δεν είναι στοιχείο του ενεργητικού. Θεμελιώδεις ικανότητες θα μπορούσαμε να ορίσουμε :

- ❖ σχέσεις μακροχρόνιας εμπιστοσύνης με προμηθευτές - πελάτες- συνεργάτες

Η εταιρεία * STAR MANAGEMENT CORPORATION * κτίζει με μεθοδικότητα σχέσεις εμπιστοσύνης με τους προμηθευτές, ναυλωτές, συνεργάτες της. Τρανό παράδειγμα ως έχει αμέτρητες φορές λεχθεί η επίτευξη στρατηγικών συμφωνιών με τους προμηθευτές - ναυλωτές της.

- ❖ *εξαιρετική ικανότητα ηγεσίας & υψηλή παραγωγικότητα εργαζόμενων, γνώσεις και ικανότητες των εργαζόμενων*

Η εξαιρετική μεθοδικότητα της ηγεσίας δρα αποτελεσματικά στον πυρήνα της εταιρείας. Όλοι οι εργαζόμενοι ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις και στις προκλήσεις που τους παρουσιάζονται από την διοίκηση με μεγάλο ζήλο. Οι γνώσεις των εργαζόμενων είναι αποτέλεσμα των απαιτήσεων της διοίκησης για παροχή υψηλών προδιαγραφών υπηρεσίες τόσο στο γραφείο όσο και στα πλοία.

Προσλαμβάνει με ειδικά τεστ τους εργαζόμενους και ελέγχει επισταμένως την προϋπηρεσία των πληρωμάτων.

Αμείβει εξαιρετικά τους ανθρώπους *κλειδιά* τόσο για την παραγωγικότητά τους, την ποιότητα της εργασίας τους αλλά και για την εμπιστοσύνη που δείχνουν στην εταιρεία.

- ❖ *Εταιρική διοίκηση (Χρηματοοικονομικός έλεγχος, στρατηγικές Συμμαχίες)*

Μεγάλος χρηματοοικονομικός έλεγχος, αντικείμενο έρευνας η χρηματοοικονομική μόχλευση που απαιτεί εξειδικευμένο προσωπικό. Η υψηλή επίτευξη ναύλων είναι αποτέλεσμα συνδυασμού εταιρικής διοίκησης και ικανότητας του broker για περαιτέρω ανάπτυξη ισχυρών δεσμών μεταξύ των ναυλωτών και αποτελεσματικής προώθησης της κατάστασης του στόλου . με έγκαιρες και ακριβείς πληροφορίες των καταστάσεων που επικρατούν στην ναυλαγορά , καθώς και σωστές εκτιμήσεις για το μέλλον.

Η Εταιρική διοίκηση φαίνεται από τις κινήσεις arbitrage, swaps, συμμαχίες με τους μεγάλους ναυλωτές της καθώς επίσης και από τα μεγάλα άλματα που κάνει στην αγορά.

- ❖ *ανάπτυξη υπηρεσιών με καινοτομικά προϊόντα και σχεδιαστική ικανότητα Marketing*

Τι καλύτερο να αναφερθεί εδώ η μεγάλη ευκολία να σχεδιάζει αλλαγές στην προσφορά των υπηρεσιών της , διαφοροποιούμενη, βασιζόμενη στην σχεδιαστική ικανότητα του Marketing με τον κατάλληλο συνδυασμό όλων των πόρων της? Η ανταπόκριση στις νέες τάσεις της αγοράς είναι για την συγκεκριμένη εταιρεία η διαφοροποίηση . Η ευκολία προσαρμογής της εταιρείας σε αλλαγές οφείλεται στην σωστή οργάνωση, στην μέριμνα της εξουσίας για έλεγχο και διάκριση των ορίων των τμημάτων, αποτελεσματική διαχείριση της διοίκησης. Είναι δύσκολο να συναντήσει κανείς τόσο μεγάλη ευκολία ανταπόκρισης σε εκάστοτε μεταβαλλόμενο περιβάλλον !

- ❖ *προσφορά διαφοροποίησης έναντι του ανταγωνισμού που δεν είναι εύκολο να αντιγραφεί .*

Σε χρονικό ορίζοντα 3 ετών είναι σίγουρο ότι η διαφοροποίηση δεν θα αντιγραφεί, διότι ενέχει άγνωστους κινδύνους που δεν είναι πάντα ορατοί στο ξεκίνημα. Απαιτείται υψηλό κόστος κεφαλαίου για αγορά νέων πλοίων, κόστος για έρευνα αγοράς, το timing για την πρωτιά έχει ήδη παρέλθει με την έννοια ότι δεν προλαβαίνει κάποιος να παραγγείλει και να παραλάβει τα απαιτούμενα νέα πλοία, , οι σχετικές συμφωνίες έχουν τακτοποιηθεί. Μετά την παρέλευση των 3 ετών μπορεί να εισέλθουν και άλλοι στον χώρο.

4. ΑΛΥΣΙΔΑ ΑΞΙΑΣ (VALUE CHAIN ANALYSIS)

ΥΠΟΣΤΗΡΙΚΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ

Εσωτερική Υποδομή Ναυτιλιακής Εταιρείας
Γενική Διεύθυνση, Λογιστήριο, Χρηματοδοτικό Τμήμα, Στρατηγικός Προγραμματισμός)

Διοίκηση Ανθρώπινων Πόρων
Στελέχωση υπάλληλων του γραφείου, ναυτικοί, εκπαίδευση, ανάπτυξη Στελεχών και πληρώματος (τόσο σε επίπεδα κατώτατου όσο και ανώτατου Πληρώματος)

Έρευνα & Ανάπτυξη
Τεχνολογική έρευνα για υποστηρικτικά προγράμματα Η/Υ, Βελτίωση σε προσφερόμενες υπηρεσίες ,Ερευνά αγοράς για επίτευξη καλλίτερων ναύλων)

Προμήθειες
(Α υλών, Μηχανών, Τροφοδοσία, Ανταλλακτικών, Καυσίμων & Λιπαντικών

ΚΥΡΙΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΕΙΕΣ

ΠΛΟΙΟ

Ναυτιλία, Εκπαίδευση Πληρώματος σε θέματα ασφάλειας, Φόρτο-εκφορτώσεις, Συντήρηση σκάφους & μηχανημάτων

ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΩΝ

ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΤΣΑΚΟΣ ENERGY NAVIGATION

ΠΡΟΦΙΛ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Η ΤΣΑΚΟΣ ENERGY NAVIGATION κατέχει (περαιτέρω ανάλυση στους φυσικούς πόρους) στόλο μοντέρνων δ/ξ μεταφοράς πετρελαίου υγρός μορφής υπό μακρό, μέσο και βραχυπρόθεσμη ναύλωση. Την διαχείριση της εταιρείας την έχει η ΤΣΑΚΟΣ GROUP, μέσω της ΤΣΑΚΟΣ SHIPPING & TRADING /ΤΣΑΚΟΣ SHIPPING. Η ΤΣΑΚΟΣ SHIPPING & TRADING είναι μια από τις μεγαλύτερες διαχειρίστριες δ/ξ σε όλο τον κόσμο. ΤΣΑΚΟΣ GROUP, είναι ένα γκρουπ εταιρειών που ελέγχονται από τα μέλη της οικογένειας ΤΣΑΚΟΥ και είναι παραδοσιακά γνωστοί στον ναυτιλιακό χώρο.

Οι ναυλώσεις γίνονται σε συνεργασία με την ΤΣΑΚΟΣ SHIPPING. Με την συνεργασία της κλείνονται πολλοί υψηλοί ναύλοι. Δεν είναι τυχαίο ότι ΤΣΑΚΟΣ SHIPPING υποστηρίζει δυο Ναυτικές Ακαδημίες στις Φιλιππίνες. Η ΤΣΑΚΟΣ GROUP, έχει 6 γραφεία ανά τον κόσμο, ευρίσκεται στον χώρο περίπου 31 χρόνια, και έχει συνάψει δυνατές φιλίες με τις μεγαλύτερες εταιρείες παραγωγής πετρελαίου, προσφέροντας υψηλής ποιότητας υπηρεσίες. Ενδεικτικά αναφέρονται μερικοί από τους ναυλωτές όπως : LYONDELL/MARAVEN, MOBIL, EXXON, PHILLIPS PETROLEUM, SHELL, TEXACO, CHEVRON. Πιστεύεται από την διοίκηση της TEN-TEN ότι η συνεργασία με την ΤΣΑΚΟΣ GROUP αποτελεί brand αναγνώρισης

Έχει αναλάβει να την καλύπτει τεχνικά και τεχνολογικά. Ιδρύθηκε το 1993 σύμφωνα με τον νόμο των Βερμούδων, υπό την επωνυμία Maritime Investment Fund Ltd. Τον Ιούνιο του 1996 άλλαξε το όνομα της σε MIF και ξανά άλλαξε το όνομα της στη σημερινή επωνυμία τον Ιούνιο του 2001, θέλοντας να δηλώσει την δυναμική παρουσία της στην μεταφορά ενέργειας.

Είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο του Όσλο και των Βερμούδων. Στις 5/3/2002 με δημόσια επιτυχή προσφορά εισήχθη στο χρηματιστήριο της Ν. Υόρκης από όπου άντλησε τα κεφάλαια για περαιτέρω επενδύσεις.

To board of directors αποτελείται :
JOHN STAVROPOULOS – ΠΡΟΕΔΡΟΣ
MICHAEL JOLLIFFE – Διευθυντής
PETER NICHOLSON – Διευθυντής
ANTONIO TARAGONI – Διευθυντής
NIKOLAS ΤΣΑΚΟΣ - Διευθυντής

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ

ΕΞΕΤΑΣΗ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΔΕΙΚΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΤΕΝ-ΤΕΝ

ΥΛΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

❖ ΔΕΙΚΤΕΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ	2002	2001	2000	1999
ΔΕΙΚΤΗΣ ΓΕΝ.ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ	1,28	1,04	1,10	1,33
ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΙΔ.ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ	1,24	1,01	1,07	1,28
ΤΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ	0,91	0,74	0,87	1,15
❖ ΔΕΙΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ				
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΙΣΠ.ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	9,91	9,95	9,85	15
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΑΓΙΩΝ	0,37	0,31	0,23	0,18
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦ.ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	0,32	0,27	0,19	0,15
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΙΔ.ΚΕΦ.	0,81	0,69	0,56	0,48
❖ ΔΕΙΚΤΕΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ				
ΞΕΝΑ/ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	0,32	0,35	0,39	0,40
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΑΝΕΙΑΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ	2,53	2,60	2,90	3,13
ΚΥΚΛΟΦ.ΕΝΕΡΓ./ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	0,26	0,17	0,17	0,15

ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΟΣ ΣΧΟΛΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΧΡΗΜΑΤ.ΔΕΙΚΤΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ

ΔΕΙΚΤΗΣ ΓΕΝ.ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Δείχνει όχι μόνο το μέτρο ρευστότητας της επιχείρησης αλλά και το περιθώριο ασφάλειας που κρατεί η διοίκηση για να μπορεί να αντιμετωπίσει κάποια ανεπιθύμητη εξέλιξη στην ροή των κεφαλαίων και των υποχρεώσεων της, τότε ο δείκτης δεν έχει μεγάλες των εισερχόμενων κεφαλαίων και των υποχρεώσεων της, τότε ο δείκτης δεν έχει μεγάλες τιμές. Εν προκειμένω, και οι δυο κινούνται στα ίδια καλά επίπεδα στην τετραετία, με εξαίρεση την *STAR* το 1999 που είχε παρακρατήσει μετρητά για την σταδιακή αγορά πλοίων επομένως μπορούν με αξιοπιστία να εκπληρώσουν τις υποχρεώσεις τους.

ΔΕΙΚΤΗΣ ΕΙΔ.ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Δείχνει πόσο γρήγορα μπορούν να μετατραπούν όλα τα στοιχεία που περιλαμβάνει σε ρευστό. Θεωρείται ότι και για τις δυο εταιρείες είναι ικανοποιητικός διότι δεν υπάρχουν μεγάλες επισφαλείς απαιτήσεις. Δείχνει με πιο σαφή τρόπο την ικανότητα της εταιρείας να εξοφλεί τις τρέχουσες υποχρεώσεις της σε περίπτωση ανάγκης εκποιώντας τα.

ΓΑΜΕΙΑΚΗΣ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ

Δείχνει πόσες φορές τα διαθέσιμα της καλύπτουν τις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Η TEN φαίνεται να έχει αδυναμία στην ρευστότητα καθ' ότι παρ' όλο που είναι εισηγμένη ο δείκτης είναι κάτω από την μονάδα για 3 συνεχή έτη. Ίσως θα μπορούσαμε να πούμε ότι ήταν και ένας λόγος εισαγωγής της στο χρηματιστήριο? Άλλωστε οι επενδύσεις χρειάζονται χρήματα και μάλιστα ως είδαμε αρκετά. Η προσωρινή μείωση του δείκτη για την *STAR* οφείλεται στις αγορές που έκανε και αυτή ενώ εκμεταλλευόταν τα πλοία που μόλις είχε αγοράσει , ταυτόχρονα επένδυε.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ

ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΕΙΣΠΛΑΠΙΓΗΣΕΩΝ

Εδώ λόγω ιδιαιτερότητας του κλάδου, εκ προοιμίου η ταχύτητα είσπραξης των απαιτήσεων δεν είναι μεγάλη, διότι ας μην ξεχνάμε ότι πρώτα γίνεται το ταξίδι και μετά εισπράττει η εταιρεία. . Αλλαγή στην πολιτική δεν μπορεί να γίνει και στις περιπτώσεις που είναι υψηλός ο δείκτης εμφανίζει μάλλον τις περιπτώσεις μικρού ταξιδιού με συχνότητα επομένως εισπράξεων, γιατί αν η πολιτική της εταιρείας είναι μακράς διάρκειας ναυλώσεις , θα είναι μικρός. Στις ναυτιλιακές εταιρείες με εκμετάλλευση επιβατηγών, ο αριθμός είναι μεγάλος λόγω των πολλών ταξιδιών που κάνουν με πολλούς ναυλωτές. Σχετίζεται επομένως με την διάρκεια ταξιδιού, με τις πιθανότητες επισφαλών απαιτήσεων ,και με το χρονικό διάστημα που παραμένουν ανοιχτά, διότι επέρχεται σαν αποτέλεσμα η δέσμευση κεφαλαίων που θα μπορούσαν να αξιοποιηθούν διαφορετικά και το κόστος ευκαιρίας είναι μεγάλο.

ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΠΑΓΙΩΝ

Ο δείκτης δείχνει βαθμό χρησιμοποίησης των πάγιων σε σχέση με τις πωλήσεις της. Ακόμη δείχνει αν υπάρχει υπερεπένδυση παγίων σε σχέση με τις πωλήσεις. Μικρός δείκτης σημαίνει πολλές φορές υπερεπένδυση σε πάγια. Έτσι φαίνεται να συμβαίνει και στις δυο εταιρείες που έκαναν πολλές αγορές πλοίων. Πρέπει να είμαστε επιφυλακτικοί και να τους συγκρίνουμε με άλλους του κλάδου, που δεν έκαναν τόσες αγορές στα τέσσερα χρόνια .Ως γνωστόν για να εισπράξεις ναύλο ,πρέπει να έχεις πλοίο να εκτελέσει την μεταφορά άρα δεν σημαίνει ότι δεν χρησιμοποιήθηκαν σωστά τα πάγια- πλοία, αλλά σημαίνει ότι ορισμένα άρχισαν ταξίδια στη μέση της χρονιάς, η εκμετάλλευση τους άρχισε αργά, ενώ η αγορά- επένδυση προηγήθηκε. Ακόμη ένα πλοίο μπορεί να αγορασθεί και να περάσει διάστημα πριν ναυλωθεί. Άρα στην ναυτιλία δεν υπάρχει άμεση σχέση πωλήσεων και παγίων αλλά στενή σχέση μεταξύ ημερών ναύλωσης και παγίων.

ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ

Δείχνει την χρησιμοποίηση του ενεργητικού της σε σχέση με τις πωλήσεις της. Στην TEN φαίνεται σε αυξητική πορεία η δραστηριοποίηση του Ενεργητικού, γεγονός αδιάσειστο, και είναι σε μεγαλύτερες τιμές από την *STAR *. Αυτό σημαίνει ότι θα πρέπει να προβεί σε ρευστοποίηση μέρους των περιουσιακών της στοιχείων. Πρέπει να αναφερθεί ότι συγκρίνονται επίπεδα καθαρών πωλήσεων με αξία κτήσης των πλοίων μείον των αποσβέσεων αλλά ο υπολογισμός δεν γίνεται επί των τρεχουσών τιμών(αγοραία σημερινή Αξία) και η πολιτική των αποσβέσεων είναι διαφορετική μεταξύ των εταιρειών. Η TEN –

TEN αποσβένει τα πλοία της σε 25 ετία., ενώ η *STAR* σε 20ετία ανά πλοίο. Δεν είναι λοιπόν ακριβής η εξέταση.

ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΙΔ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Πόσες πωλήσεις έκανε με την χρησιμοποίηση κάθε μονάδας ιδίων κεφαλαίων. Όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης αυτός τόσο καλύτερη η θέση της επιχείρησης. Δείχνει ταυτόχρονα ότι όσο μεγαλύτερος είναι ο δείκτης τόσο στηρίζεται στα ξένα κεφάλαια. Εν προκειμένω τα ίδια κεφάλαια είναι τοποθετημένα σε μακροχρόνιες επενδύσεις και δικαιολογεί τον μικρό δείκτη.

ΔΕΙΚΤΕΣ ΜΟΧΛΕΥΣΗΣ

ΞΕΝΑ/ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

Δείχνει ο δείκτης το ποσοστό των περιουσιακών στοιχείων που έχει χρηματοδοτηθεί από τους βραχυπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους πιστωτές της εταιρείας. Η πορεία της *TEN TEN* βαίνει μειούμενη στον δείκτη αυτό, ενώ στην *STAR* παρατηρούνται μεγάλοι κλυδωνισμοί. Ο υπέρ δανεισμός θυμίζουμε, αντανακλά μια επισφαλή για τους γύρω της κατάσταση και μπορεί πολλές φορές να φέρουν την εταιρεία σε πτώχευση ή να περιορίσουν την διαπραγματευτική της δύναμη και την ελευθέρια της. Ακόμη επειδή οι δυο εταιρείες ακολουθούν εκτός από διαφορετική οικονομική πολιτική και ως είπαμε και διαφορετικό τρόπο υπολογισμού των αποσβέσεων, παρ'όλο που είναι του ίδιου κλάδου έχουμε διαφοροποιήσεις. Επομένως της *TEN TEN* η διάθρωση θα ήταν μεγαλύτερη ίσως.

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΔΑΝΕΙΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ

Επειδή ο δείκτης είναι μεγαλύτερος της μονάδας αποτελεί εγγύηση για τους τρίτους. Παρατηρείται να έχουν και οι δυο εταιρείες τα ίδια επίπεδα με παρατηρούμενη μεγάλη διακύμανση της TEN TEN το 1999.

ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ/ΣΥΝΟΛ.ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ

Φαίνεται ότι οι μέτοχοι έχουν εισφέρει μεγαλύτερο ποσοστό από το κυκλοφορούν ενεργητικό και είναι εξασφαλισμένοι για μια ακόμα φορά. Τα ποσοστά είναι περίπου ίδια και για τις δυο εταιρείες, με μειούμενη κλίμακα για την *STAR* και με διακυμάνσεις για την TEN TEN. Ανάλυση περιθωρίων δεν είναι εφικτό να γίνει στην παρούσα εξέταση. Η ναυτιλία παρακολουθεί ανά ταξίδι τα περιθώρια κέρδους σε συνδυασμοί με το ημερήσιο σταθερό κόστος.

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ

Η TEN TEN χρησιμοποίησε swap επιτοκίου για στάθμιση κινδύνου. Κατά την διάρκεια του 2000 κατόρθωσε με την χρήση του ως άνω εργαλείου να μειώσει το κόστος τόκων.

Κατά \$669 (1999 \$5253). Λεπτομέρειες ακολουθούν :

	2000	1999
Τόκοι Δανείου	21.251	19.958
Καθαρός τόκος απο swar (669)	(669)	(5253)
Ληφθείς τόκος	(2487)	(1135)
	18095	13570

ΟΜΟΙΩΣ ΤΟ 1999 χρησιμοποιώντας swar επιτοκίου μείωσε τους τόκους κατά \$5252805.

Αναλυτικά :

Τόκοι & έξοδα ληφθέντος δανείου 18,823,025
Καθαρός τόκος εξοικ.απο swar (5252805)
Ληφθείς τόκος 13570220

Η * STAR MANAGEMENT * από δραστηριότητες HEDGING απεκόμισε 1409992\$
Προέβη σε Swar fixed rate vs floating rate to horizontal 9 Years with rate 6%

ΥΛΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ ΠΟΡΟΙ

Θα αναφερθούμε στους υπάλληλους του γραφείου. Το σύνολο των εργαζόμενων στα γραφεία της εταιρείας είναι 24 άτομα. Η σύνθεση είναι 10 στελέχη, 11 υπάλληλους γραφείου και 3 καθαρίστριες. Σε επίπεδα ποσοστών η σύνθεση είναι: 42% διευθυντικά στελέχη, 46% υπάλληλοι γραφείου, 12% κατώτερο προσωπικό.

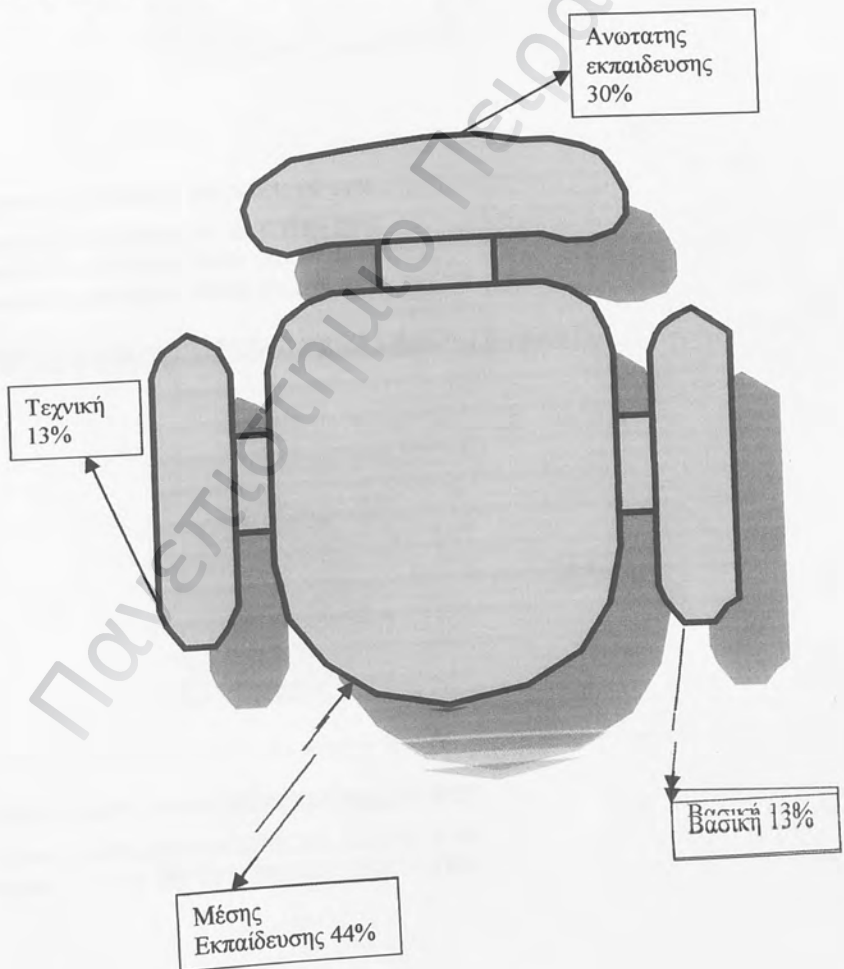
Το επίπεδο μόρφωσης είναι : Ανωτάτης εκπαίδευσης 30%, τεχνικής-εξειδικευμένης Εκπαίδευσης 13%, Βασικής 13%, Μέσης εκπαίδευσης 44%.

Τα ηλικιακά κλιμάκια διαχωρίζονται σε : ηλικία 50-55 ετών 5%, 40-49 ετών 38%, 30-30 ετών 44%, 20-29 ετών 13%.

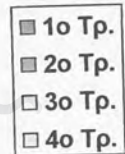
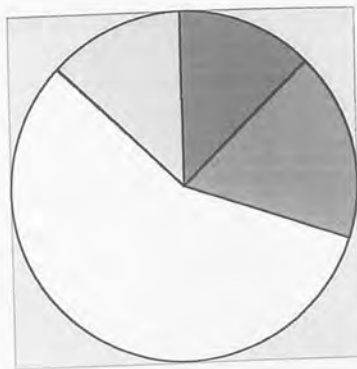
Τα σχετικά επίπεδα προϋπηρεσίας είναι : προϋπηρεσία έως 15 έτη 43%, προϋπηρεσία έως 10 έτη 44% και προϋπηρεσία έως 5 έτη 13%. Ακολουθεί σχετικό σχήμα.

Στα πληρώματα είναι η ίδια κατάσταση όπως και με την *STAR MANAGEMENT CORPORATION * με την μόνη διαφορά ότι ο αριθμός των ελληνικών πληρωμάτων είναι συνολικά μικρότερος από της άλλης. Συνολικά απασχολούνται 14 έλληνες σε 9 ελληνοκτητα πλοία. ήτοι 126 ναυτικοί . Συνολική ανθρώπινη δομή 150 άτομα.

ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΟΡΦΩΣΗΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΤΕΝ-ΤΕΝ



ΕΠΙΠΕΔΟ ΗΛΙΚΙΑΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΓΡΑΦΕΙΟΥ ΤΕΝ - ΤΕΝ



Εικόνα 2 : ΗΛΙΚΙΑ 20-29 ΕΤΩΝ 13%

Εικόνα 2 : ΗΛΙΚΙΑ 40- 49 ΕΤΩΝ 38%

Εικόνα 3 : ΗΛΙΚΙΑ 30-39 ΕΤΩΝ 44%

Εικόνα 4 : ΗΛΙΚΙΑ 50-55 ΕΤΩΝ 5%

ΕΠΙΠΕΔΟ ΠΡΟΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΥΠΑΛΛΗΛΩΝ ΓΡΑΦΕΙΟΥ

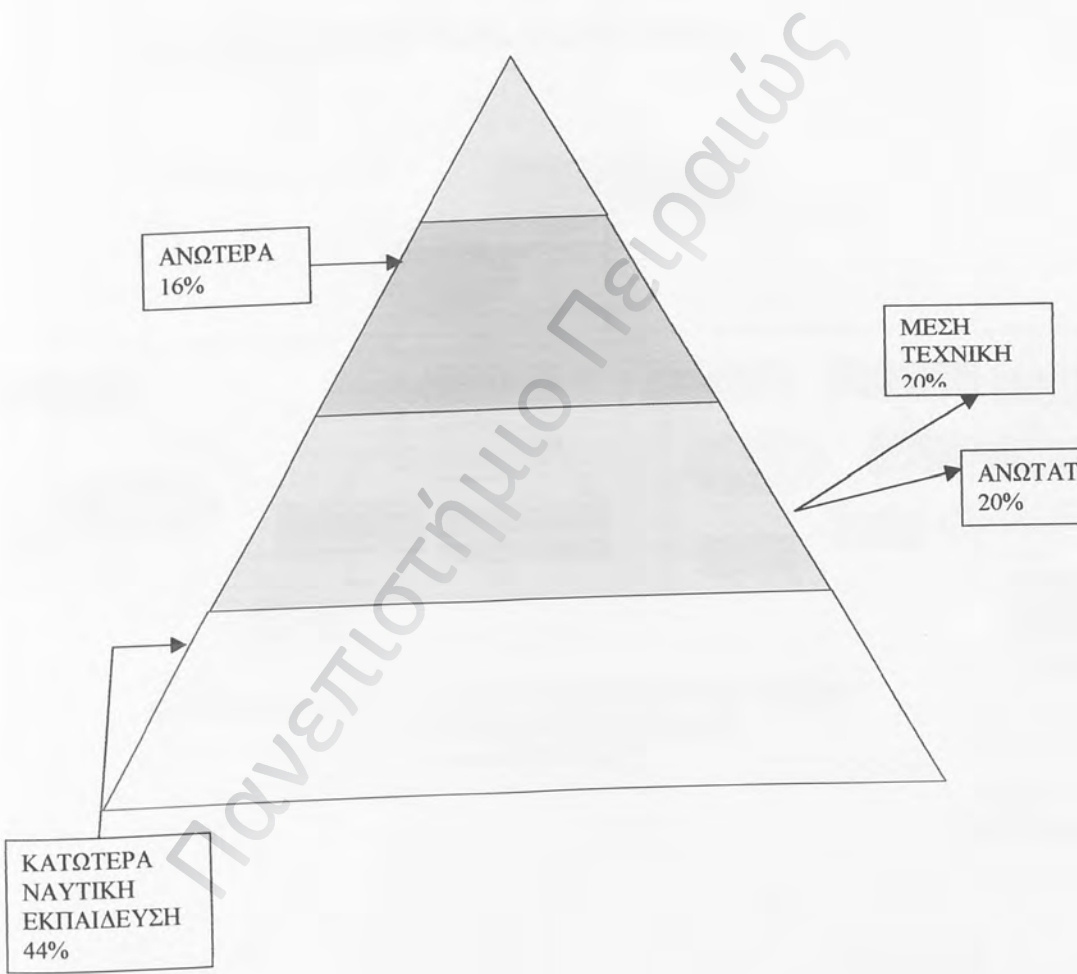


Εικόνα 1 : 43% ΠΡΟΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΩΣ 15 ΕΤΗ

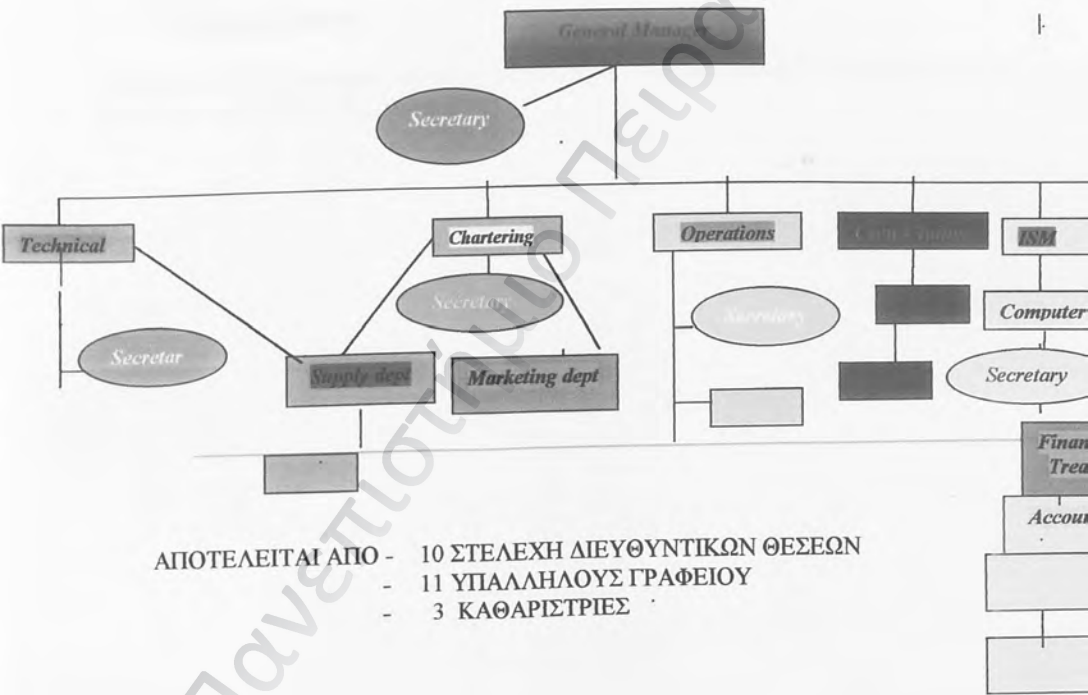
Εικόνα 2 : 44% ΠΡΟΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΩΣ 10 ΕΤΗ

Εικόνα 3 : 13% ΠΡΟΥΠΗΡΕΣΙΑ ΕΩΣ 5 ΕΤΗ

ΕΠΙΠΕΔΟ ΜΟΡΦΩΣΗΣ ΝΑΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΣΤΑ ΠΛΟΙΑ



ORGANIZATION CHART OF THE TEN TEN OFFICE



- ΑΠΟΤΕΛΕΙΤΑΙ ΑΠΟ - 10 ΣΤΕΛΕΧΗ ΔΙΕΥΘΥΝΤΙΚΩΝ ΘΕΣΕΩΝ
 - 11 ΥΠΑΛΛΗΛΟΥΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ
 - 3 ΚΑΘΑΡΙΣΤΡΙΕΣ

Παρατηρούμε μείωση στον αριθμό εργαζόμενων σε σύγκριση με την άλλη. Δεν χρειάζονται να απασχολούν περισσότερους καθ' ότι μεγάλος όγκος δραστηριοτήτων εκτελείται από τους εργαζόμενους της TSAKOS SHIPPING. Παρέχει συμμετοχές σε κοινωνικές Εκδηλώσεις και θεάματα του προσωπικού της, συμμετοχή σε εκπαιδευτικά προγράμματα Διοίκησης προσωπικού, παροχές έξτρα μισθών στους εργαζόμενους για ώθηση βελτίωσης των παρεχόμενων υπηρεσιών, διαρκής παρουσία στο πλάι τους. Βραβεύουν κάθε ναυτικό που φροντίζει για το πλοίο ανεξαρτήτως αν είναι στην πλοιοκτησία τους ή όχι, μέσω της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών.

• ΦΥΣΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Στερείται κατοχής κάποιου ακίνητου, συστεγάζεται στα γραφεία της TSAKOS SHIPPING.
Η ανάλυση των πλοίων της είναι η εξής :

TEN TEN ENERGY NAVIGATION

<u>Vessel's Names</u>	<u>Year built</u>	<u>Gross Tonnage</u>	<u>Dead Weight</u>
2004	1998	57925	107222
MARIA TS	1998	57949	107222
		115874	214444
BREGEN	1990	38792	68157
HESNES	1990	38792	68157
VICTORY 3	1990	38792	68157
		116376	204471
VERGINA 2	1991	53569	96709
CRUX	1987	23926	40156
LIBERTY	1981	36657	61375
PANOS G	1981	49111	86983
		85768	148358
DION	1984	22097	40302
DECATYHLO	2002	84586	164274
PENTATHLO	2002	84586	164274
SILIA T	2002	84586	164487
TRIATHLON	2002	85000	149999
		336768	643034
LIBRA	1988	23926	40141
OLYMPIA	1999	57925	107181
TOULA Z	1997	57949	107222
TAMYRA	1983	49335	86843
PELLA	1985	22102	40231
TOTAL		967605	1769092

ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ ΗΛΙΚΙΑΣ ΣΤΟΛΟΥ

8,9 ΕΤΗ

	<u>TSAKOS ENERGY NAVIGATION</u>			
Vessel's Names	FLAG	BUILDER	TYPE	CREW
2004	GR	KOYO DOCK	AFRAMAX	HELLAS
MARIA TS	GR	KOYO DOCK	AFRAMAX	HELLAS
HESNES	MALTA	ZALIV SHIPY	PANAMAX	
VICTORY 3	VEN	ZALIV SHIPY	PANAMAX	
BREGEN	MALTA	ZALIV SHIPY	PANAMAX	
LIBERTY	CYP	IHI LTD	PANAMAX	
DION	CYP	BRODOGRAD	PANAMAX	
SILIA T	GR		SUEZMAX	HELLAS
OLYMPIA	CYP	KOYO DOCK	AFRAMAX	
PANOS G	CYP	ASTANO	AFRAMAX	
VERGINA 2	CYP	NIPPON	AFRAMAX	
TOULA Z	GR	KOYO DOCK	AFRAMAX	HELLAS
CRUX	GR	HASHIHAMA	PANAMAX	HELLAS
LIBRA	GR	HASHIHAMA	PANAMAX	HELLAS
PELLA	CYP	FREDERKSH	PANAMAX	
TAMYRA	CYP	ASTANO	PANAMAX	
TRIATHLON	GR		SUEZMAX	HELLAS
DECATYHLO	GR		SUEZMAX	HELLAS
PENTATHLO	GR		SUEZMAX	HELLAS

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΥ

TEN TEN		ENERGY NAVIGATION		
<u>Vessel's</u> <u>Names</u>	<u>Double</u> <u>Hull</u>	<u>Double</u> <u>bottom</u>	<u>Double</u> <u>side</u>	<u>Single</u>
2004	*			
MARIA TS	*			
HESNES	*			
VICTORY 3	*			
BREGEN	*			
LIBERTY				AAAA
DION		&		
SILIA T	*			
OLYMPIA	*			
PANOS G				AAA
VERGINA 2				AAAA
TOULA Z	*			
CRUX		&		
LIBRA		&		
PELLA		&		
TAMYRA				AAAA
TRIATHLON	*			
DECATYHLO	*			
PENTATHLO	*			
	11	4		4

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

Η σύνθεση είναι AFRAMAX 33,64% PANAMAX 30%. SUEZMAX 36,37%.

Συνολικής χωρητικότητας : 1769092 DWT

Ναυπηγεία Κατασκευής πλοίων : ASTANO, NIPON, KOYO, ZALIV, BRODOSPLIT
κατασκευή : 11 διπλού πυθμένα, 4 μονά, , 4 διπλούς πυθμένες.

Μέση ηλικία : επί συνολικής ηλικίας στόλου 8,9 έτη

Μέση ηλικία ανά χωρητικότητα : σχετικό σχημα ακολουθεί

Μέση ηλικία ανά κατηγορία πλοίου : AFRAMAX 8,5 PANAMAX 19, SUEZMAX 2
έτη. Πλήρης απόσβεση σε 4 πλοία από τον στόλο

Πληρώματα υπό ελληνική σημαία : 17 Έλληνες & 8 Αλλοδαποί

Πληρώματα υπό ξένη σημαία : 16 Αλλοδαποί & 9 Έλληνες

Μεταφερθείσα ποσότητα το 2002 200 εκ. βαρέλια πετρελαίου στην Αμερική.

Τρέχουσα αξία πλοίων ανέρχεται σε 549,000,000 US\$ προ αποσβέσεων

Μορφή ναύλωσης : χρόνο ναυλώσεις μακράς διάρκειας.

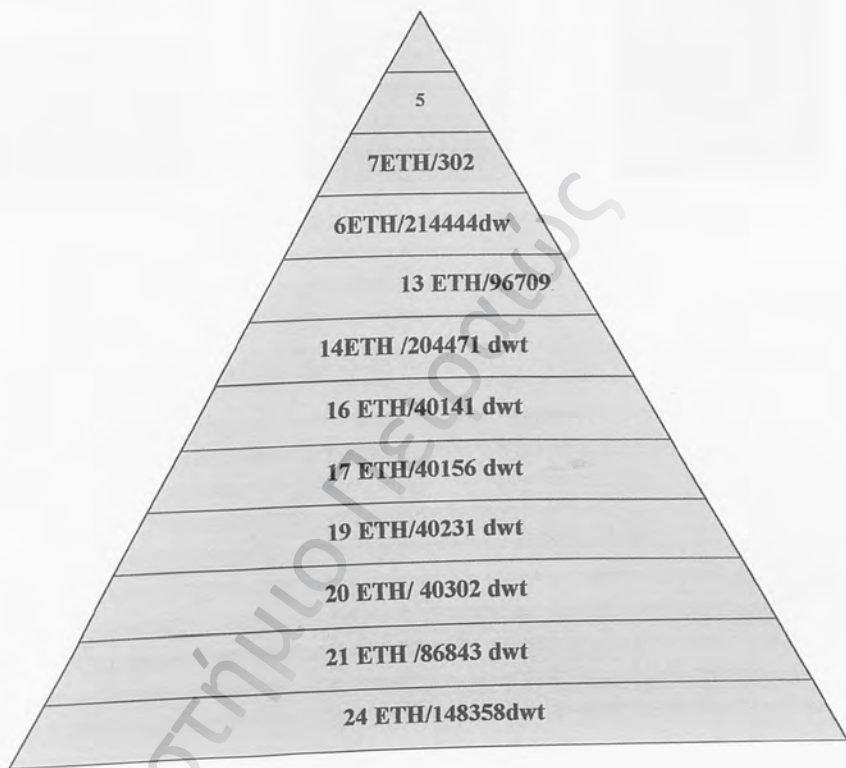
Συνήθης περιοχή δραστηριότητας : Μεσόγειος, ΗΠΙΑ, Βενεζουέλα, Καραϊβικής,
Βραζιλία.

Κατάσταση πλοίων : Αρίστη. Έχουν υποστεί τις αναγκαίες επιθεωρήσεις, επισκευές
συντήρησης, δεξαμενισμούς.

Μερίδιο αγοράς : 3% στη συνολική μικτή χωρητικότητα, και 3% στο συνολικό dwt,
καθώς και 3% μερίδιο επι του συνόλου των δ/ξ.

Μελλοντικά επενδυτικά σχέδια : Να ικανοποιήσουν την ζήτηση για πετρέλαιο

Στις περιοχές της ΚΙΝΑΣ, ΚΟΡΕΑΣ, ΙΝΔΙΑΣ με τις μελλοντικές τους αγορές
SUEZMAX. Προβλέπεται να παραλειφθούν μέσα στο έτος 2003 άλλα 2 δ/ξ και
Το 2004 άλλο ένα, όλα διπλών τοιχωμάτων



Απεικόνιση ηλικίας ανά χωρητικότητα πλοίου

AFRAMAX
DEADWEIGHT
594713 DWT
33,64%

SUEZMAX
DEADWEIGHT
643034 DWT
36,37%

PANAMAX
DEADWEIGHT
531345 DWT
30%

ΔΕΝ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ 4 ΥΠΟ ΝΑΥΠΗΓΗΣΗ ΠΛΟΙΑ ΠΟΥ ΘΑ ΠΑΡΑΛΑΒΕΙ
ΣΥΝΤΟΜΑ.
ΤΑ Δ/Ξ «ΜΑΥΑ», «MARATHON», AZUR «TNC» ΠΟΥ ΕΙΝΑΙ
ΔΙΠΛΩΝ ΤΟΙΧΩΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΙΝΑΙ 1 AFRAMAX, 2 PANAMAX ΚΑΙ ΕΝΑ
SUEZMAX.

ΑΝΑΛΥΣΗ ΠΑΛΑΙΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ AFRAMAX

AFRAMAX
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ
ΗΛΙΚΙΑΣ
8,5 ΕΤΗ

SUEZMAX
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ
ΗΛΙΚΙΑΣ
2 ΕΤΗ

PANAMAX
ΜΕΣΟΣ ΟΡΟΣ
ΗΛΙΚΙΑΣ
19 ΕΤΗ

TEN TEN ENERGY

<u>Vessel's Names</u>	<u>Year built</u>	<u>DATE ACQUIRED</u>	<u>CHARTER TYPE</u>	<u>\$ PURCHASE PRICE</u>
2004	1998	12/3/1998	FREIGHT	42,000,000
MARIA TS	1998	14/7/1998	FREIGHT	42,696,000
BREGEN	1990	22/12/1995	BARE BOAT	28,091,000
HESNES	1990	22/4/1996	BARE BOAT	28,809,000
VICTORY 3	1990	31/12/1996	BARE BOAT	27,712,000
VERGINA 2	1991	24/12/1996	SPOT	32,789,000
CRUX	1987	4/8/1995	TIME CHARTER	19,799,000
LIBERTY	1981	23/12/1996	BARE BOAT	14,078,000
PANOS G	1981	23/12/1996	SPOT	14,178,000
DION	1984	14/10/1993	TIME CHARTER	16,261,000
DECATYHLO	2002	2/1/2002	TIME CHARTER	46,000,000
PENTATHLO	2002	13/3/2002	TIME CHARTER	46,000,000
SILIA T	2002	2/1/2002	TIME CHARTER	46,000,000
TRIATHLON	2002	13/2/2002	TIME CHARTER	46,600,000
LIBRA	1988	20/12/1994	TIME CHARTER	20,297,000
OLYMPIA	1999	22/9/1998	FREIGHT	43,000,000
TOULA Z	1997	27/6/1997	FREIGHT	43,800,000
TAMYRA	1983	1/10/1993	SPOT	17,263,000
PELLA	1985	16/11/1993	TIME CHARTER	16,763,000
				548,336,000

• ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟΙ ΠΟΡΟΙ

Περιλαμβάνονται τα συστήματα προγραμματισμού, ελέγχου και συντονισμού. Η εταιρεία καθόσον είναι εισηγμένη στο χρηματιστήριο Ν. Υόρκης και του Οσλο είναι υποχρεωμένη να οργανώνει, συντονίζει, ελέγχει με τον καλύτερο τρόπο τα πλοία της. Γεγονός αναμφισβήτητο διότι και αυτή η εταιρεία κατέχει το ISM.

Τα πλοία της είναι επανδρωμένα με τα καλύτερης ποιότητας ραδιοτηλεπικοινωνιακά Μέσα, τα πληρώματα της είναι άριστα εκπαιδευμένα.

ΑΥΛΟΙ ΠΟΡΟΙ

• ΦΗΜΗ

Η Φήμη μιας εταιρείας σχετίζεται με την φήμη που έχει μεταξύ των πελατών της, των Συνεργατών της, της κυβέρνησης και του επενδυτικού κοινού εν προκειμένω. Είναι το αποτέλεσμα της αξιολόγησης που εισπράττει μια επιχείρηση σαν αμοιβή για το είδος των προσφερομένων υπηρεσιών της.

Η συγκεκριμένη διακρίνεται για το εύρος των συνεργασιών της στα πλαίσια της επιθετικής επεκτατικής πολιτικής αύξησης του μεριδίου της στην αγορά. Επιτυγχάνει Στρατηγικές συμμαχίες με χρόνιες-ναυλώσεις σταθερού εισοδήματος για άμεση σταθερή ταμειακή ροή, και ταυτόχρονα εξαπλώνεται επαξίως η φήμη της στους διάφορους χρηματοοικονομικούς κύκλους με αποτέλεσμα να ενισχύει την αξία των μετοχών της δίνοντας υπεραξία στους μετοχούς της. Ακόμη είναι γεγονός ότι η συνεργασία με διάφορους οικους του εξωτερικού, όπως η δανέζικη εταιρεία ναυλώσεων LAURITZEN, προσδίδει κύρος στην φήμη της.

Άριστη φήμη μεταξύ των προμηθευτών της, άριστη φήμη και από την κρίση των διαφόρων πληρωμάτων που χρησιμοποιεί. Όταν τους φροντίζει δίνοντας κοινωνικές παροχές για τις οικογένειες τους επόμενο είναι να αποκομίζει τον σεβασμό τους.

Άριστη φήμη έχει και μεταξύ των επενδυτών της γεγονός που αποδεικνύει την εμπιστοσύνη τους στο ξένο χρηματιστήριο. Ουδεμία πληροφορία για κάποια παρεκτροπή υπάρχει αντίθετα στην Ν Υόρκη η φήμη της εταιρείας είναι εξαπλωμένη ευρέως.

Γ. ΘΕΜΕΛΙΩΔΕΙΣ ΙΚΑΝΟΤΗΤΕΣ TEN TEN ENERGY LTD.

❖ *σχέσεις μακροχρόνιας εμπιστοσύνης με προμηθευτές - πελάτες- συνεργάτες*

Η εταιρεία * TEN-TEN *ως αναφέρθηκε προγενέστερα επενδύει με επιμονή και μεθοδικότητα σε μακροχρόνιες σχέσεις αμοιβαίων συμφερόντων με τους προμηθευτές, ναυλωτές, συνεργάτες της. Η TEN εστιάζει στην επέκταση των σχέσεων της με σχέσεις

στρατηγικής συμμαχίας. Στην απόκτηση της εμπιστοσύνης βοηθά πολύ και η συνεργασία που έχει με την TSAKOS SHIPPING , η οποία λειτουργεί για λίσμο της σαν brand name. Αναφέρθηκαν στο προφίλ της εταιρείας πόσες στρατηγικές συμμαχίες έκανε βασισζόμενες στην εμπιστοσύνη ,προσφέροντας υψηλών προδιαγραφών προϊόντα.

- ❖ *Εταιρική διοίκηση (Χρηματοοικονομικός έλεγχος, στρατηγικές Συμμαχίες)*
- ❖ *Χρησιμοποίηση εργαλείων Αντιστάθμισης κινδύνων*

Η TEN με την στρατηγική που εφαρμόζει με τις συνεχείς αγορές νεότευκτων πλοίων με σκοπό την μείωση του κόστους εκμετάλλευσης μέσω οικονομικών κλίμακας. Απαιτείται μεγάλος χρηματο-οικονομικός έλεγχος και σωστή εταιρική διοίκηση.

Η Εταιρική διοίκηση φαίνεται από τις κινήσεις στρατηγικών συμμαχιών με μεγάλες κρατικές χώρες παραγωγής πετρελαίου που εφοδιάζουν την Αμερική. Το αντικείμενο εστίασης για περαιτέρω εξάπλωση είναι η Αμερική , Κίνα, Κορέα , Ινδία και σε αυτόν τον χώρο θέλει να εδραιωθεί περισσότερο σαν ηγεμόνας με νεότευκτα πλοία και σωστές κινήσεις Συμμαχιών.

Έχει συνάψει swap αντιστάθμισης κινδύνων επιτοκίων με εισροές σταθερού εισοδήματος υπό μορφή μακροχρόνιων χρονο-ναυλώσεων στην SPOT MARKET. Με αυτό τον τρόπο χαράσσει την πολιτική της που είναι σταθερή πολιτική χωρίς скаμπανεβάσματα, με σαφείς στόχους « την διεκδίκηση μεγαλύτερου μεριδίου στην Ναυλαγορά ».

- ❖ *Πρώθηση εξάπλωσης της φήμης της*

Επιδιώκει με κάθε τρόπο την εξάπλωση της φήμης της, αυτό αποτελεί άλλωστε και ένα μέρος από την επιχειρησιακή κουλτούρα της , συμμετέχοντας σε κάθε εκδήλωση για την ασφάλεια και τον σεβασμό του περιβάλλοντος, με μορφή δωρεών και κοινωνικών παροχών στο κράτος, συνεχείς δημοσιεύσεις για τα σχέδια της ενώ η *STAR MANAGEMENT* θα μπορούσε να ειπωθεί ότι διακατέχεται από μεγάλη μυστικότητα.

- ❖ *Ισχυρές συμμαχίες*

Έχει αναλυθεί εκτενώς το θέμα και δεν χρήζει περισσοτέρων.

- ❖ *Ισχυρή παρουσία στο εξωτερικό*

- ❖ *Καλές σχέσεις εργαζόμενων με σκοπό την αποδοτικότητα*

Έχουν αναλυθεί και τα δυο θέματα προγενέστερα

ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ
ΟΙΚΟΝΟΜ

ΔΥΝΑΜΕΙΣ	ΥΔΡΟΓΟΝΟ	ΑΓΟΡΑ ΝΑΥΑΣΩΝ	ΝΟΜΟΣ ΑΠΟΣΥΡΣΗΣ	ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	ΑΥΞΗΣΗ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ	ΣΥΝΙΚΟΣ ΕΠΙΤΟΚΙΑΚΟΣ	ΥΦΕΣΗ	ΤΙΜΗ ΠΕΤΡΕΛΑ	(-)
ΚΑΜΠΥΛΗ ΕΜΠΕΙΡΙΑΣ	(+)	(+)	0	(+)	(+)	0	0	0	4
ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ	(+)	(+)	(+)	(+)	(+)	0	0	0	5
LOBBYING	(+)	(+)	0	0	(+)	0	(+)	(+)	5
ΦΗΜΗ	(+)	(+)	0	(+)	(+)	0	0	0	4
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	(+)	(+)	0	(+)	(+)	0	(-)	0	4
ISM	(+)	(+)	0	(+)	(+)	0	0	0	4
ΕΞΟΙΚ.ΧΡΗΜΑΤΟΙΚ.	0	0	0	0	0	(+)	0	0	1
ΣΥΜΜΑΧΙΕΣ	(+)	(+)	0	0	(+)	0	(+)	(+)	5
ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ									
ΜΕΓΑΛΗ ΔΕΣΜΕΥΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	(-)	(+)	(-)	0	(-)	(-)	(-)	(-)	1
ΜΕΓΑΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΥΚΑΙΡΙΑΣ	(+)	(+)	(+)	0	(-)	(+)	(-)	(-)	4
ΑΔΥΝΑΜΙΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ	0	0	0	0	(-)	0	0	0	0
ΑΥΞΗΜΕΝΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓ. ΚΟΣΤΟΣ	(+)	(+)	(+)	(-)	(-)	(+)	(-)	(-)	4
ΠΙΘΑΝΕΣ ΕΡΓΑΣ. ΣΥΓΚΡΟΥΣΕΙΣ	(+)	0	0	0	0	0	0	0	1
(+)	10	10	3	5	7	3	2	2	2
(-)	1	0	1	1	4	1	4	3	3

ΔΥΝΑΜΕΙΣ *STAR MANAGEMENT CORPORATION *

1. Μεγάλη καμπύλη εμπειρίας στην ναυτιλία
2. Εκμετάλλευση τεχνολογίας
3. Μακροχρόνιες συνεργασίες
4. Σεβασμός στο περιβάλλον και στους εργαζόμενους
5. Κατοχή ISM και ειδικές ασφαλίσεις των πλοίων, φορτίων, πληρωμάτων της.
6. Ελληνικά πληρώματα διακρινόμενα για την ετοιμότητα τους, εκπαίδευση τους σε προγράμματα ασφάλειας.
7. Εταιρική εξοικείωση σε χρηματοοικονομικά εργαλεία
8. Συνεργασίες
9. Άριστες σχέσεις με τους εργαζόμενους
10. Λειτουργία σε διεθνοποιημένο περιβάλλον με χρήση τόσο στο γραφείο όσο και στα πλοία τελευταίου τύπου ηλεκτρονικό εξοπλισμό
11. Μεγάλη φήμη
12. LOBBYING

ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ *STAR MANAGEMENT CORPORATION *

1. Μεγάλη κεφαλαιακή δέσμευση για υπερεπενδύσεις σε πλοία
2. Μεγάλο κόστος ευκαιρίας με την έννοια της μη εκμετάλλευσης ευκαιριών λόγω υψηλής κεφαλαιακής δέσμευσης
3. Αδυναμία διοίκησης
4. Έλλειψη διαδόχου
5. Προσωποπαγής χαρακτήρας διοίκησης της εταιρείας
6. Αυξημένο λειτουργικό κόστος
7. Πιθανές εργασιακές συγκρούσεις λόγω μεταβολών

ΚΙΝΔΥΝΟΙ – ΑΠΕΙΛΕΣ *STAR MANAGEMENT CORPORATION *

1. Τεχνολογικές εξελίξεις
2. Ανταγωνισμός. Ανταγωνίστρια η TEN TEN, συνδυασμός επιχειρηματικού προφίλ, Επίτευξη μακροχρόνιων στρατηγικών συμμαχιών και δη κρατικών σε διεθνές επίπεδο Με παράδοση στον χώρο, φήμη, brand name, το ΤΣΑΚΟΣ ΓΚΡΟΥΠ, επεκτατική Πολιτική Επενδύσεων σε νεότευκτα προς διεύρυνση του μεριδίου αγοράς
3. Κανονισμός απόσυρσης 417/2002 & τήρησης υποχρεωτικών ποσοποιητικών πληρωμάτων για ασφάλεια
4. Λειτουργικός- συν/κος- επιτοκιακος κίνδυνος από διεθνοποιημένο περιβάλλον
5. Ναυλαγορά
6. Οικονομική ύφεση
7. Εξάρτηση από τιμή & παραγωγή πετρελαίου (ναυτιλιακά καύσιμα)
8. Θαλάσσια ατυχήματα (προσαράξεις, πειρατεία, ναύαγιο, τρομοκρατικές ενέργειες)

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ *STAR MANAGEMENT CORPORATION *

- ❖ Άμεση υιοθέτηση τεχνολογικών εξελίξεων υδρογόνου
- ❖ Επέκταση εξυπηρέτησης πελατών
- ❖ Μεταβίβαση ικανοτήτων της εταιρείας από μεγάλη εμπειρία του κλάδου σε μεταφορά Άλλου είδους – προϊόντος
- ❖ Οικονομίες κλίμακας
- ❖ Μείωση λειτουργικού κόστους
- ❖ Νέες συνεργασίες
- ❖ Ευκαιρίες αντιστάθμισης κινδύνου & κερδοσκοπίας
- ❖ Μείωση κόστους ευκαιρίας

SWOT ANALYSIS

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ SWOT ΑΝΑΛΥΣΗΣ

Η εταιρεία παρ' ότι αντιμετωπίζει πολλούς και μεγάλους κινδύνους έχει πολύ μεγάλη δύναμη προσαρμογής και τις αδυναμίες της τις μετατρέπει σε δυνάμεις. Αρωγός της είναι ο συνδυασμός της καμπύλης εμπειρίας, που την βοηθά να ξεπεράσει σχεδόν όλες τις απειλές από τους διάφορους εξωτερικούς παράγοντες, που οφείλονται κυρίως στο διεθνές περιβάλλον.

Ακολουθεί η ικανότητα της να χρησιμοποιεί τα οικονομικά εργαλεία προς επίτευξη κέρδους και μείωση κινδύνων.

Σημαντικός παράγοντας στην δύναμη προσαρμογής της αποτελεί η συμβολή του υψηλού επιπέδου των εργαζόμενων με τους οποίους έχει άριστες σχέσεις.

Το κόστος ευκαιρίας με την έννοια της εκμετάλλευσης του υδρογόνου περιορίζεται αλλά η επιρροή της ύφεσης στη δέσμευση κεφαλαίων μεγαλώνει και επόμενο είναι με αυτήν την παραμετροποίηση το κόστος ευκαιρίας να αυξάνει.

Εξακολουθεί παρά την στρατηγική διαφοροποίησης να έχει μεγάλη δέσμευση κεφαλαίων για υπερεπενδύσεις σε νέου τύπου πλοία με ειδική ναυπηγική κατασκευή, πλοία ειδικών προδιαγραφών για την μεταφορά υδρογόνου.

Στην αγορά ναύλων μειώνεται η αδυναμία της γιατί στην αγορά υδρογόνου θα είναι ο Μοναδικός «Παίχτης».

Το λειτουργικό κόστος μειώνεται με την μεταφορά του υδρογόνου διότι η τιμή του θα είναι χαμηλή σαν πηγή ενέργειας και θα έχει μεγάλες οικονομίες κλίμακας, η εταιρεία θα μειώσει τις τυχόν απαιτούμενες έξτρα δαπάνες για την μεταφορά του και από την αύξηση της ζήτησης κατανάλωσης που σημαίνει περισσότερους ναύλους.

ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Η Εταιρεία σκοπεύει να επεκταθεί διαφοροποιούμενη στην ναυλαγορά, μεταφέροντας φορτία υδρογόνου. Ενδείκνυται η συσχετισμένη διότι :

1. Οι απαιτούμενες πληροφορίες είναι ήδη αποκτημένες λόγω της μεγάλης καμπύλης εμπειρίας και της τεχνογνωσίας που ως είδαμε και από την SWOT ανάλυση είναι ένα από τα μεγάλα επιχειρηματικά ατού της. Εννοείται ότι έχει ήδη παρακολουθήσει η διοίκηση της εταιρείας τις εξελίξεις σχετικά με το νέο προϊόν με μεγάλη έρευνα αγοράς.
2. Μείωση κόστους
3. Η μεταφορά του υδρογόνου θα μειώσει το κόστος εκμετάλλευσης.
4. Υπάρχει μεγάλη προσδοκία και όχι αδικαιολόγητη για αναμενόμενα μεγάλα κέρδη λόγω της μεγάλης κατανάλωσης που πιστεύεται ότι θα έχει.
5. Ακόμη επιτυγχάνει διασπορά κινδύνου αποφεύγοντας την εξάρτηση από την παραγωγή του πετρελαίου.

6. Αξιοποίηση ανθρώπινων πόρων. Έχοντας στελέχη με προϋπηρεσία μπορεί να μεταφέρει την τεχνογνωσία από τις ανταγωνίστριες εταιρείες που έχουν στελέχη του αποκτήσει αυτήν την ικανότητα.
7. Οικονομίες κλίμακας
8. Δυσχερής η είσοδος ανταγωνιστών για τουλάχιστον 5 έτη

ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ

Η στρατηγική είναι μια προσπάθεια δημιουργίας και εκμετάλλευσης μοναχικών ικανοτήτων για όσο το δυνατόν μεγαλύτερο διάστημα και η παρεμπόδιση αντιγραφής τους όσο το δυνατόν μεγαλύτερο διάστημα γίνεται από τους ανταγωνιστές της.

Υπάρχουν διάφορες προσεγγίσεις αξιολόγησης στρατηγικής. Συνηθέστερη είναι του LYNCH που περιλαμβάνει τα εξής κριτήρια:

Εφικτοτητα

Η Αξιολόγηση μιας στρατηγικής δεν εγγυάται και την υλοποίηση της. Θα πρέπει η εταιρεία να έχει προνοήσει να διαθέτει τα απαιτούμενα εσωτερικά και εξωτερικά εφόδια που θα την διευκολύνουν να πραγματοποιήσει την στρατηγική της. Είναι θέμα διερεύνησης εσωτερικών παραγόντων που αναφέρονται σε περιορισμούς που μπορεί να υπάρχουν σε κεφάλαια, ανθρώπινο δυναμικό, τεχνολογία και υποδομή. Η συγκεκριμένη εταιρεία διαθέτει εφικτοτητα στην στρατηγική της από άποψη κεφαλαίων, ανθρώπινου δυναμικού, τεχνολογίας και υποδομής.

Καταλληλότητα της στρατηγικής

Το περιβάλλον μπορεί να εξετασθεί με βάση τις ευκαιρίες αλλά και τις απειλές που παρουσιάζονται για την επιχείρηση. Ο κύριος στόχος της ανάλυσης είναι ο εντοπισμός του αδύνατου σημείου και η εξάλειψή του. Είναι κατάλληλη γιατί με την χρησιμοποίησή των θεμελιωδών ικανοτήτων μπορούν να εξαλειφθούν τυχόν αδυναμίες που θα παρουσιαστούν.

Ανάλυση αποδεκτότητας

Θα πρέπει να εκτιμηθεί η απόδοση της προτεινόμενης στρατηγικής, ο βαθμός κινδύνου που εγκυμονεί, η αποδοχή της από τους μέτοχους, εργαζόμενους, πιστωτές. Η απόδοση εκτιμάται με την χρήση της Καθαρής Παρούσας Αξίας. Για να εκτιμηθεί ο κίνδυνος χρησιμοποιούνται σενάρια με πιθανές μελλοντικές εξελίξεις στο οικονομικό, κοινωνικό, τεχνολογικό περιβάλλον. Αναλύεται η ευαισθησία του να συμβεί κάτι απρόβλεπτο και μέσα από αυτή την διεργασία μεταβάλλονται οι βασικές υποθέσεις που στηρίζουν αυτήν την στρατηγική. Σημαντικός παράγοντας είναι και η αποδεκτότητας από τις διάφορες ομάδες που διαφοροποιούνται αναγκαστικά και συγκρούονται μεταξύ τους, η επιχείρηση θα πρέπει να έχει προνοήσει να θέσει προτεραιότητες ικανοποίησης των αιτημάτων τους, με την προβολή κάθε φορά κάθε ομάδας σαν κυρίαρχος.

Πρόταση για διαφοροποίηση σε ασυσχέτιστη δραστηριότητα.
Ενδείκνυται, διότι θα επιφέρει :

1. Μεγαλύτερες εναλλακτικές πηγές άντλησης κεφαλαίου
2. Η αβεβαιότητα και το ρίσκο που χαρακτηρίζουν την ναυτιλία θα περιορισθούν από την ωφέλεια που θα αποκομίσει αν δραστηριοποιηθεί στον τραπεζικό ή στον ασφαλιστικό τομέα και σε μικρότερο χρονικό διάστημα μάλιστα.
3. Προτείνεται η εισαγωγή της εταιρείας στο χρηματιστήριο της Ν. Υορκης για μείωση του προσωποπαγούς χαρακτήρα της και εύκολη διαδοχή προς συνέχιση δραστηριοτήτων.

CONSOLIDATED BALANCE SHEETS AS OF DECEMBER 31, 1999

ASSETS	1999	1998
Current assets		
Cash & Cash Equivalents	38,663,915	25,209,333
Accounts Receivable:		
Trade	2,729,916	2,757,608
Insurance Claims	140,230	539,878
Other	1,641,752	587,306
inventories	1,904,652	884,815
prepayments	572,988	796,713
Total Current Assets	45,653,453	30,775,653
Fixed Assets		
Vessel at Cost	452,593,745	451,650,839
Accumulated Depreciation	(66,188,598)	(45,468,871)
Net Book Value	386,405,147	406,181,968
vessel under construction	0	3,450,000
Total fixed assets	386,405,147	409,631,968
Deferred charges, net		
Dry docking, special survey	8,439,058	6,440,141
Loan expenses	2,166,073	2,019,598
	10,605,131	8,489,739
Total assets	442,663,731	448,897,360
LIABILITIES & SHAREHOLER'S EQUITY		
Current liabilities		
Accounts payable-trade	8,173,391	5,467,032
Sundry liabilities /accrual	5,675,520	2,148,628
Unearned revenue	1,855,714	1,438,335
Other	0	247,05
	15,704,625	9,301,045
	18,032,267	16,258,278
Total current liabilities	33,736,892	25,559,323
Long -term debt, current port		
Total current liabilities		
Long term debt, not current port	265,948,788	285,007,722
Deferred income	1,676,044	0
SHAREHOLDER'S EQUITY		
Common stock	9,918,111	10,012,048
Paid in surplus	110,232,403	111,513,473
Retained earnings	21,151,493	16,804,794
Total shareholder's equity	141,302,007	138,330,315
Total liabilities & shareholder's equity	442,663,731	448,897,360

CONSOLIDATED BALANCE SHEETS AS OF DECEMBER 31, 2000

expressed in thousands of \$ for year 2000

ASSETS	2000	1999
Current assets		
Cash & Cash Equivalents	37,298	38,663,915
Accounts Receivable:		
Trade	2,476	2,729,916
Insurance Claims	4,236	140,230
Other	2,046	1,641,752
inventories	1,331	1,904,652
prepayments	849	572,988
Total Current Assets	48,236	45,653,453
Fixed Assets		
Vessel at Cost	452,956	452,593,745
Accumulated Depreciation	-86,839	(66,188,598)
Net Book Value	366,117	386,405,147
vessel under construction	13,852	0
Total fixed assets	379,969	386,405,147
Deferred charges, net		
Dry docking, special survey	11,246	8,439,058
Loan expenses	1,84	2,166,073
	13,086	10,605,131
Total assets	441,291	442,663,731
LIABILITIES & SHAREHOLER'S EQUITY		
Current liabilities		
Accounts payable-trade	12,64	8,173,391
Sundry liabilities /accrual	7,68	5,675,520
Unearned revenue	2,191	1,855,714
Other		0
	22,511	15,704,625
Long -term debt, current port	20,463	18,032,267
Total current liabilities	42,974	33,736,892
Long term debt not current	244,459	265,948,788
Deferred income	1,436	1,676,044
Total liabilities	288,869	
SHAREHOLDER'S EQUITY		
Common stock	9,659	9,918,111
Paid in surplus	107,497	110,232,403
Retained eatnings	35,266	21,151,493
Total shareholder's equity	152,422	141,302,007
Total liabilities & shareholder's e	441,291	442,663,731

CONSOLIDATED BALANCE SHEETS AS OF DECEMBER 31, 2001

expressed in thousands of \$

ASSETS	2001	2000
Current assets		
Cash & Cash Equivalents	33,274	37,298
Accounts Receivable:		
Trade	4,997	2,476
Insurance Claims	2,624	4,236
Other	4,310	2,046
inventories	1,428	1,331
prepayments	1,436	849
Total Current Assets	48,069	48,236
Cash, restricted	7,528	7,815
Fixed Assets		
Vessel at Cost	453,604	452,956
Accumulated Depreciation	-108,141	-86,839
Net Book Value	345,463	366,117
vessel under construction	33,008	13,852
Total fixed assets	378,471	379,969
Deferred charges, net		
Dry docking, special survey	9,906	11,246
Loan expenses		1,84
		13,086
Total assets	444,261	441,291
LIABILITIES & SHAREHOLER'S EQUITY		
Current liabilities		
Accounts payable-trade	8,883	12,64
Sundry liabilities /accrual	12,728	7,68
Unearned revenue	0	2,191
Other	1,120	
		22,511
Long -term debt, current port	21,972	20,463
Total current liabilities	44,703	42,974
Long term debt not current	222,487	244,459
Deferred income	6,003	1,436
Total liabilities	273,193	288,869
SHAREHOLDER'S EQUITY		
Common stock	9,629	9,659
Paid in surplus	108,603	107,497
Retained earnings	52,836	35,266
Total shareholder's equity	171,068	152,422
Total liabilities & shareholder's	444,261	441,291

CONSOLIDATED BALANCE SHEETS AS OF DECEMBER 31, 2001

expressed in thousands of \$

ASSETS	2002	2001
Current assets		
Cash & Cash Equivalents	36,601	33,274
Accounts Receivable:		
Trade	5,497	4,997
Insurance Claims	2,886	2,624
Other	4,741	4,310
inventories	1,571	1,428
prepayments	1,58	1,436
Total Current Assets	52,876	48,069
Cash,restricted	7,528	7,528
Fixed Assets		453,604
Vessel at Cost		-108,141
Accumulated Depreciation		345,463
Net Book Value	310,917	345,463
vessel under construction	36,309	33,008
Total fixed assets	347,226	378,471
Deffered charges,net		9,906
Dry docking, special survey	8,915	
Loan expenses		
Total assets	409,017	444,261
LIABILITIES & SHAREHOLER'S EQUITY		
Current liabilities		8,883
Accounts payable-trade	7,995	12,728
Sundry liabilities /accrual	11,455	0
Unearned revenue		1,120
Other	1,008	
Long -term debt, current port	19,774	21,972
Total current liabilities	40,232	44,703
Long term debt,not currentp	200,238	222,487
Deferred income	6,603	6,003
Total liabilities	206,841	273,193
SHAREHOLDER'S EQUITY		
Common stock	8,668	9,629
Paid in surplus	97,743	108,603
Retained eatnings	55,533	52,836
Total sharekolder's equity	161,944	171,068
Total liabilities & shareholder's equity	409,017	444,261

STAR MANAGEMENT CORPORATION FLEET
CONSOLIDATED BALANCE SHEETS 31/12/1999
CURRENCY US\$

1999

ASSETS

CURRENT ASSETS

Banks & Cash	21,549,855
Accounts Receivable	
Trade	23,268,408
Insurance Claims	389,000
Inventories	4,366,628
Prepayments	1,010,000
Other	0
Intercompany	2,463,750
Total Current Assets	53,047,641

FIXED ASSETS

Vessel at Cost	230,430,983
Reserve fr depreciation	(42,175,358)
Advances fr Vessel acquisition	0
Other Fixed Assets	0
Total Fixed Assets	188,255,625

DEFERRED CHARGES

Dry Dock, net	0
Formation Expenses	0
Total deferred expenses	0

TOTAL ASSETS

241,303,266

LIABILITIES

CURRENT LIABILITIES

Accounts payable	0
Trade	2,322,000
Related parties	0
Accrued liabilities	4,746,483
Other	0
Current portion L/T debt	0
Unearned revenue	500,000
Total Current Liabilities	7,568,483

LONGTERM LIABILITIES

Loans	52,560,000
TOTAL LIABILITIES	60,128,483

SHAREHOLDER'S EQUITY

Paid in surplus	120,572,669
Common stock	0
Amount to shareholders	60,602,114
Retained earnings	181,174,783
Total s/h equity	241,303,266
TOTAL LIABILITIES & S/H EQUITY	

STAR MANAGEMENT CORPORATION FLEET
CONSOLIDATED BALANCE SHEETS 31/12/2001
CURRENCY USD

ASSETS	31/12/2000	31/12/1999
CURRENT ASSETS		
Banks & Cash	26,937,319	21,549,855
Accounts Receivable		
Trade	29,085,510	23,268,408
Insurance Claims	454,020	389,000
Inventories	5,458,286	4,366,628
Prepayments	1,060,392	1,010,000
Other	42,251	0
Intercompany	3,079,688	2,463,750
Total Current Assets	66,117,466	53,047,641
FIXED ASSETS		
Vessel at Cost	643,880,138	230,430,983
Reserve for depreciat	(65,721,328)	(42,175,358)
Advances fr Vessel acquisition	0	0
Other Fixed Assets	0	0
Total Fixed Assets	578,158,810	188,255,625
DEFERRED CHARGES		
Dry Dock,net	2,957,215	
Formation expenses		
Total deferred expen	2,957,215	0
TOTAL ASSETS	647,233,491	241,303,266
LIABILITIES		
CURRENT LIABILITIES		
Accounts payable		2,322,000
Trade	6,084,769	
Related parties	(3,562,595)	
Accrued liabilities	5,933,104	4,746,483
Other	34,000	
Current portion L/T D	52,560,000	500,000
Unearned revenue	640,000	7,568,483
Total Current Liabilities	61,689,278	7,568,483
LONG TERM LIABILITIES		
Loans		52,560,000
Total L/T liabilities	392,761,287	60,128,483
TOTAL LIABILITIES	454,450,565	67,696,966
SHAREHOLDRES EQUITY		
Paid in surplus		120,572,669
Common stock	130,572,669	60,602,114
Retained earnings	61,499,903	
Amount to shareholders	710,354	
Total S/H equity	192,782,926	181,174,783
Total liabilities& shareho	647,233,491	241,303,266

STAR MANAGEMENT CORPORATION FLEET
CONSOLIDATED BALANCE SHEETS 31/12/2001
CURRENCY USD

ASSETS	31/12/2001	31/12/2000
CURRENT ASSETS		
Banks & Cash	66,362,775	26,937,319
Accounts Receivable		
Trade	8,817,100	29,085,510
Insurance Claims	324,099	454,020
Inventories	3,206,726	5,458,286
Prepayments	300,355	1,060,392
Other	474,017	42,251
Intercompany	5,527,071	3,079,688
Total Current Assets	85,012,143	66,117,466
FIXED ASSETS		
Vessel at Cost	643,880,138	643,880,138
Reserve for depreciat	(120,865,029)	(65,721,328)
Advances fr Vessel acquisition	0	0
Other Fixed Assets	0	0
Total Fixed Assets	523,015,109	578,158,810
DEFERRED CHARGES		
Dry Dock,net	11,934,432	2,957,215
Formation expenses	0	0
Total deferred expen	11,292,057	2,957,215
TOTAL ASSETS	619,319,309	647,233,491
LIABILITIES		
CURRENT LIABILITIES		
Accounts payable		
Trade	7,690,905	6,084,769
Related parties	0	(3,562,595)
Accrued liabilities	3,493,130	5,933,104
Other	900	34,000
Current portion L/T D	50,060,000	52,560,000
Unearned revenue	2,668,000	640,000
Total Current Liabilities	63,912,935	61,689,278
LONG TERM LIABILITIES		
Loans	319,861,761	392,761,287
Total L/T liabilities	319,861,761	392,761,287
TOTAL LIABILITIES	383,539,643	454,450,565
SHAREHOLDRES EQUITY		
Paid in surplus	150,572,669	130,572,669
Common stock		
Retained earnings	85,206,998	61,499,903
Amount to shareholders		710,354
Total S/H equity	235,779,667	192,782,926
Total liabilities& shareho	619,319,310	647,233,491

STAR MANAGEMENT CORPORATION FLEET
 CONSOLIDATED BALANCE SHEETS 31/12/2001
 CURRENCY USD

ASSETS	31/12/2002	31/12/2001
CURRENT ASSETS		
Banks & Cash	50,579,181	66,362,775
Accounts Receivable		
Trade	13,157,238	8,817,100
Insurance Claims	307,342	324,099
Inventories	4,979,388	3,206,726
Prepayments	1,918,791	300,355
Other	142,593	474,017
Intercompany	9,826,353	5,527,071
Total Current Assets	80,910,886	85,012,143
FIXED ASSETS		
Vessel at Cost	694,245,162	643,880,138
Reserve for depreciat	(145,211,502)	(120,865,029)
Advances fr Vessel acquisition	9,350,000	0
Other Fixed Assets	0	0
Total Fixed Assets	558,383,660	523,015,109
DEFERRED CHARGES		
Dry Dock, net	11,934,432	11,292,057
Formation expenses		0
Total deferred expen	11,934,432	11,292,057
TOTAL ASSETS	651,228,978	619,319,309
LIABILITIES		
CURRENT LIABILITIES		
Accounts payable		7,690,905
Trade	10,916,732	0
Related parties	0	0
Accrued liabilities	4,700,504	3,493,130
Other	495	900
Current portion L/T D	58,036,000	50,060,000
Unearned revenue	1,375,000	2,668,000
Total Current Liabilities	75,028,731	63,912,935
LONG TERM LIABILITIES		
Loans	330,695,632	319,626,708
Total L/T liabilities	330,695,632	319,626,708
TOTAL LIABILITIES	405,724,363	383,539,643
SHAREHOLDERS EQUITY		
Paid in surplus	173,972,669	150,572,669
fair value of Hedge activities	(1,409,992)	
Retained earnings	72,941,938	85,206,998
Total S/H equity	245,504,615	235,779,667
Total liabilities & shareho	651,228,978	619,319,310

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Δ.ΚΥΡΙΑΖΗΣ - ΔΙΔΑΚΤΩΡ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ
« ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΑΚΕΣ ΠΑΡΑΔΟΣΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗΣ
& ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ » - 6/2003
2. ΕΝΩΣΗ ΕΛΛΗΝΩΝ ΕΦΟΠΛΙΣΤΩΝ - «PRESTIGE» -2002
3. Δ.ΚΑΜΒΥΣΗΣ «ΔΙΔΩΤΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ» -2000
4. ΠΡΩΤΟΨΑΛΤΗΣ-ΓΚΙΩΝΗΣ «ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ & ΕΟΚ»-
1999
5. ΠΡΩΤΟΨΑΛΤΗΣ «ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ»-1998
6. ΠΑΠΑΔΑΚΗΣ «ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΤΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ»-2003
7. ΔΕΛΟΥΚΑΣ «ΝΑΥΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ»
8. Κ.Ι.Ν.Δ
9. Γ.ΚΑΦΟΥΣΗΣ «ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟΣ ΛΟΓΙΣΜΟΣ »
10. Μ.ΤΣΙΜΑΡΑΣ «ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΤΩΝ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΝ»

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. GREEK SHIPPING DIRECTORY -ΣΚΟΛΑΡΙΚΟΣ 2003
2. J.BES : CHARTERING & SHIPPING TERMS
3. CHORLEY & GILES : SHIPPING LAW
4. OPERATION COMMITTEE : REGISTRY -5/2003
5. LLOYD'S REGISTER : SHIPPING PROGRESS - 5/2003
6. TANKER'S ORDER BOOK - BLOOMBERG -3/2003
7. C.GRAMMENOS : BANK FINANCE FOR SHIP PURCHASE
8. A.BRANCH : ELEMENTS OF SHIPPING
9. E.STEVENS : SHIPPING PRACTICE

ΑΡΘΡΑ - ΠΕΡΙΟΔΙΚΑ

1. ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΗ «ΠΟΡΕΙΑ ΕΠΙΤΟΚΙΩΝ»-6/2003
2. ΞΥΡΑΔΑΚΗΣ «FINANCIAL CONSULTANS»-10/2002
3. ΒΗΜΑ «ΥΔΡΟΓΟΝΟ» -9/2002
4. ΕΛΕΥΘΕΡΟΤΥΠΙΑ «ΥΔΡΟΓΟΝΟ» -5/2003
5. ΝΑΥΤΕΜΠΟΡΙΚΗ «ΑΠΟΣΥΡΣΗ ΜΟΝΩΝ Δ/Ξ» 5/2003
6. ΒΑΦΕΙΑ «TANKERS»
7. ALLIED SHIPBROKERS «ΑΓΟΡΑΠΩΛΗΣΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ»-4/2003
8. CLARKSONS «THE OIL TANKER FLEET-TRADING OPPORTUNITIES»-
3/2003