

# ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



## ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

### ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην ΝΑΥΤΙΛΙΑ

#### Ανάλυση Κόστους Λειτουργίας Πλοίων Χύδην Φορτίων

**ΕΜΜΑΝΟΥΗΛ ΚΟΥΚΙΟΣ**

*Διπλωματική εργασία*

*που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών  
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των  
απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού  
Διπλώματος Ειδίκευσης στην Ναυτιλία*

**Πειραιάς**

**Ιανουάριος 2010**

### *Δήλωση αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright*

Ο κάτωθι υπογεγραμμένος EMMANOYΗΛ ΚΟΥΚΙΟΣ εκπονών τη Διπλωματική εργασία με τίτλο «**Ανάλυση Κόστους Λειτουργίας Πλοίων Χύδην Φορτίων**» του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς φέρω ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δικαίης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων : του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός ), της φύσης του υλικού που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με όλο το κείμενο υπό Copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου

## Πίνακας Περιεχομένων

<b>ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ</b> .....	1
Τίτλος της Διπλωματικής Εργασίας .....	1
<i>Δηλώση αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright</i> .....	2
<i>Σύνοψη</i> .....	5
<i>Ευχαριστίες</i> .....	6
<i>Εισαγωγή</i> .....	7
<b>1.1 Ο Κλάδος των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων στην Ελλάδα</b> .....	10
<b>1.2 Ποια η Σχέση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων και Πληροφοριακών Συστημάτων με Σκοπό την Διαχείριση Κόστους</b> .....	14
<b>2 Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup> : Μεθοδολογία και Τρόπος Συλλογής Πηγών και Πληροφοριών Εκπόνησης Διπλωματικής Εργασίας</b> .....	19
<b>2.1 Συλλογή Δεδομένων</b> .....	20
<b>2.2 Δευτερεύων Δεδομένα</b> .....	21
<b>2.3 Ανάλυση Δεδομένων</b> .....	24
<b>3 Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup> : Τι Είναι Πλοία Μεταφοράς Χύδην Φορτίων (Bulk Carriers) – Περίπτωση Μελέτης Ανάλυσης Κόστους Λειτουργίας σε Τύπους Συγκεκριμένου Πλοίων</b> .....	25
<b>3.1 Τι Ορίζονται ως Πλοία Γενικότερα και τι ως Bulk Carriers</b> .....	25
<b>3.2 Τι Έργα Αναλαμβάνει Μια Ναυτιλιακή Εταιρεία Λειτουργίας Bulk Carriers Όταν Εκτελεί Επισκευές, Δεξαμενισμό, Συντήρηση και τι Ψάχνει το Τεχνικό Τμήμα Προκειμένου να Μειώσει το Λειτουργικό Κόστος</b> .....	28
<b>3.3 Ανάλυση Κόστους Λειτουργίας Ενός Capesize και Ενός Panamax,</b> .....	31
<i>Αναλυτικός Πίνακας 2006</i> .....	38
<i>Αναλυτικός Πίνακας 2007</i> .....	39
<i>Αναλυτικός Πίνακας 2008</i> .....	40
<i>Αναλυτικός Πίνακας 2009</i> .....	41
<b>4. Κεφάλαιο 4<sup>ο</sup> : Επίλογος - Συμπεράσματα</b> .....	42
<i>Βιβλιογραφία</i> .....	44
<i>Ελληνική Βιβλιογραφία</i> .....	44
<i>Αγγλική Βιβλιογραφία</i> .....	45
<i>Πηγές από το Διαδίκτυο</i> .....	49

### ***Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή***

Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από την ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της επιτροπής ήταν:

ΓΚΙΖΙΑΚΗΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ, (Καθηγητής Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Επιβλέπων)

ΘΕΟΔΩΡΟΠΟΥΛΟΣ ΣΩΤΗΡΙΟΣ (Αναπληρωτής Καθηγητής Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών)

ΒΑΛΜΑ ΕΡΑΣΜΙΑ (Λέκτορας Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών )

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από το Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει την αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα.

## Σύνοψη

Ζούμε σε μια εποχή όπου το εμπόριο των ταχυκίνητων καταναλωτικών αγαθών και υπηρεσιών που παρέχονται από τις διάφορες επιχειρήσεις και εκείνες του ολιγοπωλείου, έχει διαφοροποιηθεί αρκετά σε σχέση με το άμεσο παρελθόν. Τα στελέχη αλλά και οι υπάλληλοι αυτών των επιχειρήσεων βρίσκονται σε μια διαρκή πίεση με σκοπό την αύξηση των πωλήσεων των αγαθών και υπηρεσιών που παρέχουν προς τους καταναλωτές αλλά και τα κέρδη και μερίδια της αγοράς. Γνωρίζουν επιπλέον πολύ καλά πως τα διάφορα επιχειρηματικά σχέδια που εκτελούν και αφορούν τις γεωγραφικές περιοχές της χώρας, δεν είναι πλέον επαρκή.

Σκοπός βέβαια της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας είναι η ανάλυση του τρόπου λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και συγκεκριμένα εκείνων που δραστηριοποιούνται στο κλάδο των χύδην φορτίων –bulk carriers, ως προς την ανάλυση του κόστους λειτουργίας τους και σε συνάρτηση με τις επισκευές και τις καθημερινές ανάγκες των διαφόρων αυτών τύπων πλοίων όπως handymax, panamax ή capsized. Επίσης αναλύεται ο τρόπος με τον οποίο οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που διαθέτουν bulk carriers, χρησιμοποιούν τα πληροφοριακά συστήματα στις μέρες μας και με σκοπό να ελέγξουν τις διαδικασίες ελέγχου των πλοίων αυτών αλλά και τις έκτακτες ανάγκες που θα προκύψουν ως προς τον εφοδιασμό ανταλλακτικών καθώς και συντήρηση ή επισκευή πλοίων.

## *Ευχαριστίες*

Ένα πολύ μεγάλο ευχαριστώ στον Καθηγητή μου και επιβλέποντα της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας Κο. ΓΚΙΖΙΑΚΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ για την πολύ μεγάλη βοήθεια του κατά την διάρκεια της έρευνας μου.

Θα ήθελα επίσης να ευχαριστήσω όλους τους ειδικούς αλλά και εκείνους που ασχολούνται με το θέμα της λειτουργίας πλοίων bulk carriers και ανάλυσης κόστους λειτουργιών αυτών από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην σημερινή απαιτητική εγχώρια και παγκόσμια αγορά. Επίσης με θέματα που αφορούν τα μέτρα εκείνα που εφαρμόζονται από τους υπευθύνους των ναυτιλιακών εταιρειών αυτών και τι πράττουν σε κάθε περίπτωση για την σωστή διαχείριση των εξόδων σχετικά με την διαχείριση επισκευών και συντήρησης ανταλλακτικών.

Επιπλέον θα ήθελα να δηλώσω ότι είμαι ευγνώμων στο προσωπικό των διαφόρων οργανισμών και περιοδικών τύπου που ασχολούνται με αυτού του είδους την θεματολογία, για την απεριόριστη παροχή πληροφοριών σχετικά με τις μορφές και τρόπους λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων bulk carriers στην Ελλάδα.

Τέλος, θα επιθυμούσα να αποστείλω τις ευχαριστίες μου στα μέλη της οικογενείας μου αλλά και τους φίλους μου, οι οποίοι όλο αυτόν τον καιρό της προετοιμασίας της συγκεκριμένης εργασίας αλλά και έρευνας με στήριξαν σε υπέρτατο βαθμό.

## **Εισαγωγή**

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία υπήρξε πηγή οικονομικής στήριξης της ελληνικής οικονομίας. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα, καρπός μόχθου και πολλών κινδύνων, αποτέλεσε το σταθερό μοχλό οικονομικής, κοινωνικής και πολιτιστικής ανάπτυξης για όλη την Ελλάδα. Τα τελευταία χρόνια η διεθνής ναυτιλία βρίσκεται σε περίοδο ριζικών αλλαγών. Πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης επιδιώκοντας να αποκτήσουν ή να ενισχύσουν τη θέση τους στη διεθνή ναυτιλία, επέλεξαν την πολιτική των ειδικών νηολογίων και των σημαιών ευκαιρίας, ανατρέποντας τις συνθήκες του διεθνούς ανταγωνισμού. Ταυτόχρονα οι τεχνολογικές εξελίξεις στη ναυσιπλοΐα δημιουργούν νέες συνθήκες.

Στο χώρο της χύδην (tramp) ναυτιλίας, η ελληνική ναυτιλία κατέχει εξέχουσα διεθνώς θέση. Εάν συμπεριληφθούν στα υπό ελληνική σημαία πλοία και τα υπό ξένη σημαία ελληνόκτητα πλοία, τότε η ναυτιλία της Ελλάδας είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο. Εάν λάβουμε επίσης υπόψη ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου από πλευράς όγκου διακινείται διαμέσου της θάλασσας, τότε είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς τον ρόλο που διαδραματίζει η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου. Είναι ιδιαίτερα εντυπωσιακό εάν αναλογισθεί κανείς την σημασία και την συμβολή της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας που θα είχε στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ελλάδας, εάν αυτή δεν υπήρχε, δεδομένου ότι το μέγεθος του ελληνικού εμπορικού στόλου δεν δικαιολογείται από τον μικρό πληθυσμό της Ελλάδας καθώς επίσης και από το μικρό όγκο των εμπορικών της συναλλαγών<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Αγγελόπουλος, Β., 2005

Ο τομέας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, εκτός από το μικρό σχετικά ποσοστό που ασχολείται με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και το θαλάσσιο τουρισμό, αναπτύσσεται δυναμικά και αυτοδύναμα, με την έννοια ότι δεν αντλεί πόρους της εθνικής οικονομίας. Στις βιομηχανικές και στις ναυτιλιακές χώρες των αναπτυγμένων χωρών, σε αντίθεση με την Ελλάδα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις δεν αντιπροσωπεύουν παρά μικρό ποσοστό των συνολικών εθνικών επενδύσεων. Στη Μ. Βρετανία, για παράδειγμα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις υπολογίζεται ότι αναλογούν στο 6-8 % των συνολικών ακαθάριστων επενδύσεων στη βιομηχανία και στη τριτογενή παραγωγή, ενώ το ποσοστό αυτό μειώνεται ακόμα περισσότερο στο σύνολο των ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου<sup>2</sup>.

Η προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού μας εισοδήματος είναι σημαντική, γιατί γίνεται με τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες. Η θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο για την παραγωγή του εθνικού εισοδήματος που προέρχεται από τη ναυτιλία, ισούται με τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμένων. Το σύνολο σχεδόν του καθαρού εθνικού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία. Από την άλλη πλευρά το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό:

- για νέες επενδύσεις (αγορά νέων ή μεταχειρισμένων πλοίων)
- για κάλυψη του κόστους κίνησης των πλοίων και για αγορά υπηρεσιών (ασφάλιση, ναύλωση, πρακτόρευση, επισκευή, συντήρηση κ. λ. π) που είτε δε μπορούν να προσφερθούν από την ελληνική οικονομία, είτε πρέπει αναγκαστικά να αγοραστούν στο εξωτερικό, αφού εκεί δραστηριοποιείται το ελληνικό πλοίο.

---

<sup>2</sup> Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, 2001



Παρόλα αυτά, η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην εξωτερική ισορροπία της οικονομίας και στη διαμόρφωση του ακαθάριστου εθνικού εισοδήματος υποτιμάται εξαιτίας τριών παραγόντων:

- *Οι αγοραπωλησίες συναλλάγματος, που γίνονται μέσω τραπεζών, επηρεάζονται εάν το εθνικό νόμισμα σε μια δεδομένη χρονική περίοδο είναι υπεριτιμημένο ή όχι έναντι των ξένων νομισμάτων*
- *Ένα μεγάλο μέρος των χρημάτων που στέλνονται από τους ναυτικούς στις οικογένειες τους, κατατάσσονται στην κατηγορία του μεταναστευτικού συναλλάγματος και*
- *Οι αποταμιεύσεις ναυτικών από το εξωτερικό που επενδύονται σε ακίνητα εντάσσονται στην κατηγορία "Κίνηση κεφαλαίου" ανεξάρτητα από την πραγματική τους προέλευση. Μόνο τα ποσά που προέρχονται από λογαριασμούς καταθέσεων σε συνάλλαγμα σε ελληνικές τράπεζες εντάσσονται στην κατηγορία των άδηλων πόρων, χωρίς όμως να αποκλείεται η περίπτωση να χαρακτηρίζονται και ως μεταναστευτικό συνάλλαγμα<sup>3</sup>.*

---

<sup>3</sup> Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, 2001

1      **Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup> : Ο Κλάδος των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων στην Ελλάδα και η Εφαρμογή των Πληροφοριακών Συστημάτων με Σκοπό την Ανάλυση Κόστους και Καλύτερης Διαχείρισης Κόστους Λειτουργίας**

**1.1      Ο Κλάδος των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων στην Ελλάδα**

Ο κλάδος της Ελληνικής Ναυτιλίας αποτελεί ένα από τους πλέον αναπτυσσόμενους κλάδους της οικονομίας της Ελλάδος. Πρόκειται για έναν κλάδο ο οποίος τα τελευταία είκοσι χρόνια περίπου παρουσιάζει σημαντικά μεγέθη και ένα ρυθμό επέκτασης ο οποίος θεωρείται ανάλογος εκείνων των ρυθμών των πιο πλέον αναπτυγμένων χωρών τόσο της Ευρώπης όσο και των χωρών της Άπω Ανατολής. Πολλοί είναι εκείνοι που έχουν περιγράψει τον κλάδο της Ναυτιλίας στη χώρα μας ως τον πλέον αναπτυσσόμενο και που ως γνωστόν έχει αναπτυχθεί σε μια χώρα που θεωρείται κατεξοχήν ναυτιλιακή, λόγω της δομής και της γεωγραφικής της θέσης.

Πολλές φορές επίσης έχει γίνει αναφορά στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις στην Ελλάδα καθώς και στη γενικότερη δράση τους τόσο στον ελληνικό όσο και στον παγκόσμιο χώρο, όπως επίσης και στη συμβολή τους στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας της χώρας. Ταυτόχρονα εντοπίζονται και οι ανάγκες των ναυτιλιακών επιχειρήσεων σε θέματα συνεχής και άμεσης πληροφόρησης, οι οποίες θέτουν τον κλάδο αυτό στο να αντιμετωπίζεται ο πλέον εξελιγμένος και αναπτυσσόμενος με γοργούς ρυθμούς.

Αποτελεί γεγονός πως τα τελευταία χρόνια ο ναυτιλιακός κλάδος σε παγκόσμιο επίπεδο κυρίως, προσπαθεί να διαφοροποιηθεί από τα παραδοσιακά μοντέλα και να ευθυγραμμιστεί με τις πλέον σύγχρονες δομές διοίκησης επιχειρήσεων. Έτσι, η

διοικητική προστασία του κάθε σύγχρονου ναυτιλιακού οργανισμού χρειάζεται να ελέγχει συνεχώς όλες τις πτυχές του, όπως τα operations, τις ναυλώσεις, την χρηματοοικονομική διοίκηση, την ασφάλεια, την τεχνολογία, το περιβάλλον, τις ναυτικές πολιτικές και διατάξεις. Ταυτόχρονα με την πρόοδο αυτή όμως, έχει δημιουργηθεί και η ανάγκη για την παραγωγή αλλά και για την ύπαρξη ειδικευμένης γνώσης γύρω από όλα τα επίπεδα διοίκησης και διαχείρισης μίας ναυτιλιακής επιχείρησης.

Με την πάροδο της τελευταίας δεκαετίας όμως, η ναυλαγορά συνέχισε με λίγες εποχιακές εξαιρέσεις την ανοδική της πορεία τόσο στα ξηρά όσο και στα υγρά φορτία που διακινούνται. Η σταθερή οικονομική ανάπτυξη των παραδοσιακών βιομηχανιών καθώς και η άνοδος οικονομιών της Άπω Ανατολής ώθησαν σε έναν κύκλο καλών εργασιών με πολύ μακριά διάρκεια. Ο Έλληνας εφοπλιστής συνεχίζει κατά την τελευταία δεκαετία του αιώνα μας να συγκεντρώνει το ενδιαφέρον του κυρίως στις μεταφορές χύδην (Bulk) φορτίου. Σχεδόν το 60% του ελληνικού στόλου αποτελείται από πλοία που εξειδικεύονται στο χύδην (Bulk) φορτίο. Στα παραπάνω ποσοστά συμπεριλαμβάνονται και τα πλοία που ικανοποιούν τις ανάγκες των ξένων εταιριών και τακτικών γραμμών<sup>4</sup>.

Είναι ενδεικτικό να αναφέρουμε πως μόνο ένα 5% είναι το ποσοστό των πλοίων που απασχολούνται στις κρουαζιέρες στην επιβατηγό ναυτιλία και την ακτοπλοΐα της Ελλάδας. Η εμπορική ναυτιλία ανήκει εξολοκλήρου στον τριτογενή τομέα της οικονομίας και αποτελεί τον σημαντικότερο φορέα του κλάδου των μεταφορών που επηρεάζει άμεσα την εθνική οικονομία. Η Ελλάδα συνεχίζει να παραμένει στις μέρες

---

<sup>4</sup> Γουλιέλμος Μ. Αλέξανδρος, 2001

μας η μεγαλύτερη ναυτιλιακή δύναμη του κόσμου και δεν κινδυνεύει άμεσα να χάσει αυτή την θέση, αν και κατά τα τελευταία χρόνια το μερίδιό της στον παγκόσμιο στόλο μειώνεται ελαφρώς και όπως προκύπτει από τα στοιχεία της Διάσκεψης των Ηνωμένων Εθνών για το Εμπόριο και την Ανάπτυξη -UNCTAD - United Nations Conference on Trade and Development – τα οποία περιλαμβάνονται στην ετήσια έκδοση της Θαλάσσιες Μεταφορές-Review of Maritime Transport-2007.

Η Ελλάδα συνεχίζει να ελέγχει το μεγαλύτερο εμπορικό στόλο του κόσμου», ο οποίος αποτελείτο την 1η Ιανουαρίου 2007 από 3.084 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 170,181 εκατ. dwt. Το μερίδιό του σε σχέση με τον παγκόσμιο στόλο (σε dwt) ανερχόταν στο 17,39%, ελαφρώς μειωμένο σε σύγκριση με το 2006 που ήταν 18,02%, το 2005 που ήταν 18,48% και το 2004 που ήταν στο 20,26%<sup>5</sup>.

Βέβαια ο σκληρός ανταγωνισμός ενδέχεται να επιφέρει σημαντικές ανακατατάξεις στους κόλπους των σημερινών οργανισμών και ναυτιλιακών επιχειρήσεων. Οι προκλήσεις είναι πολύ μεγάλες και θεωρείται σίγουρο ότι στην περίπτωση της Ελλάδος η ναυτιλία θα καταφέρει να προσελκύσει και νέους επιχειρηματίες οι οποίοι προσδοκούν παγκόσμια αναγνώριση και διαθέτουν τα πλεονεκτήματα αυτά που είναι ικανά για την πρόοδο τους και την κερδοφορία τους. Σε διαχρονική βάση άλλωστε και ανεξαιρέτως των εσωτερικών συνθηκών, μία επιχειρηματική μερίδα η οποία κατάφερε να εφεύρει τη δίοδο με σκοπό να ανοίξει τα φτερά της και να διακριθεί μακριά από την λυπηρή κατάσταση που επικρατεί στο Ελληνικό επιχειρηματικό περιβάλλον.

---

<sup>5</sup> [www.naftemporiki.gr/news/static/08/12/29/1610735.htm](http://www.naftemporiki.gr/news/static/08/12/29/1610735.htm) - 58k -, Επιμονή Υπομονή για την Ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτιλίας, 2007

Στο χώρο της χύδην (bulk) ναυτιλίας, η Ελλάδα κατέχει εξέχουσα θέση στην διεθνή αγορά. Βέβαια αν συμπεριληφθούν στα υπό ελληνική σημαία πλοία και τα υπό ξένη σημαία ελληνόκτητα πλοία, τότε η ναυτιλία της Ελλάδας είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο σε αριθμό κατοχής πλοίων. Εάν κάποιος λάβει επίσης υπόψιν του ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου από πλευράς όγκου διακινείται διαμέσου θαλάσσης, τότε είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς τον ρόλο που διαδραματίζει η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου.

Θεωρείται ιδιαίτερα εντυπωσιακό αυτό αν αναλογισθεί κανείς την σημασία και την συμβολή της Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας που θα είχε στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ελλάδας και εάν αυτή δεν υπήρχε, δεδομένου ότι το μέγεθος του ελληνικού εμπορικού στόλου δεν δικαιολογείται από τον μικρό πληθυσμό της Ελλάδας καθώς επίσης και από το μικρό όγκο των εμπορικών της συναλλαγών<sup>6</sup>.

Ο τομέας της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας, εκτός βέβαια από το μικρό σχετικά ποσοστό που ασχολείται με τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες και το θαλάσσιο τουρισμό, αναπτύσσεται δυναμικά και εντελώς αυτοδύναμα με δεδομένη την σημασία ότι δεν αντλεί πόρους της εθνικής οικονομίας. Στις βιομηχανικές και στις ναυτιλιακές χώρες των αναπτυγμένων χωρών και σε αντίθεση βέβαια με την Ελλάδα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις δεν αντιπροσωπεύουν παρά μικρό ποσοστό των συνολικών εθνικών επενδύσεων. Στη Μ. Βρετανία, για παράδειγμα, οι ναυτιλιακές επενδύσεις υπολογίζεται ότι αναλογούν στο 6-8 % των συνολικών ακαθάριστων επενδύσεων στη βιομηχανία και στη τριτογενή παραγωγή, ενώ το ποσοστό αυτό μειώνεται ακόμα περισσότερο στο σύνολο των ακαθάριστων επενδύσεων παγίου κεφαλαίου<sup>7</sup>.

---

<sup>6</sup> Miller A., Strategic Management, Third edition, McGraw Hill, 1998

<sup>7</sup> Stopford M., Defining the Future of Shipping Markets, ITIC FORUM 2000, London, Oct. 2000.

Η μεγάλη προσφορά της εμπορικής ναυτιλίας στη διαμόρφωση του εθνικού μας εισοδήματος θεωρείται απόλυτα σημαντική και ουσιαστική, γιατί διεξάγεται με τις ευνοϊκότερες για το κοινωνικό σύνολο συνθήκες. Η θυσία στην οποία υποβάλλεται το κοινωνικό σύνολο και οι εργαζόμενοι στην Ελλάδα για την παραγωγή του εθνικού εισοδήματος που προέρχεται από τη ναυτιλία, ισούται με τις δαπάνες λειτουργίας των κρατικών υπηρεσιών διοίκησης της εμπορικής ναυτιλίας και των λιμένων. Το σύνολο σχεδόν του καθαρού εθνικού εισοδήματος που παράγεται στο εξωτερικό προέρχεται από την εμπορική ναυτιλία. Από την άλλη πλευρά το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας δαπανάται στο εξωτερικό για τους ακόλουθους λόγους :

- *Για νέες επενδύσεις ή αγορά νέων ή μεταχειρισμένων πλοίων από το εξωτερικό*
- *Για κάλυψη του κόστους κίνησης των πλοίων και για αγορά υπηρεσιών όπως ασφάλιση, ναύλωση, πρακτόρευση, επισκευή, συντήρηση, κ.λ.π. που είτε δε μπορούν να προσφερθούν από την ελληνική οικονομία, είτε πρέπει αναγκαστικά να αγοραστούν στο εξωτερικό αφού εκεί δραστηριοποιείται το κάθε ελληνικό πλοίο*

## **1.2 Ποια η Σχέση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων και Πληροφοριακών Συστημάτων με Σκοπό την Διαχείριση Κόστους**

Όπως έχει αναφερθεί και απαλαιότερα<sup>8</sup>, η συνεργασία παρά ο ανταγωνισμός συνεισφέρει προς την απόκτηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος στη ναυτιλιακή και τις επιχειρήσεις που λειτουργούν εντός αυτής. Στο σημείο αυτό ακριβώς έγκειται

---

<sup>8</sup> Stopford M., Defining the Future of Shipping Markets, ITIC FORUM 2000, London, Oct. 2000.

και η κατεύθυνση της κάθε ναυτιλιακής επιχείρησης να επιδιώξει την πληροφοριακή υπεροχή στην λειτουργία της καθώς αυτή σχετίζεται με το ανταγωνιστικό περιβάλλον που δραστηριοποιείται.

Η εφαρμογή στρατηγικών από μέρους των ναυτιλιακών επιχειρήσεων οι οποίες βασίζονται στην πληροφορία με σκοπό την δημιουργία και τη διατήρηση πληροφοριακής υπεροχής, προϋποθέτει βέβαια όχι μόνο την ανάγκη αλλαγής των παραδοσιακών δομών αλλά και την κατανόηση ότι οι οργανισμοί αποτελούν μέρη ενός οικοσυστήματος όπως και οι ανταγωνιστές οπότε κρίνεται αναγκαία η δημιουργία συνεργασιών. Ο ανταγωνισμός αποτελεί μια πραγματικότητα η οποία πάντα θα υπάρχει. Η κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση με τον τρόπο αυτό θεωρείται ότι εντάσσεται σε ένα επιχειρηματικό περιβάλλον το οποίο την προστατεύει από ανταγωνιστές ενός άλλου περιβάλλοντος<sup>9</sup>.

Οι στρατηγικές που βασίζονται στην πληροφορία και οι οποίες ανακτώνται από την χρήση των πληροφοριακών συστημάτων, είναι εκείνες που θα τροφοδοτήσουν την ανταγωνιστική ενημέρωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων καθώς θα δημιουργήσουν τις συνθήκες εκείνες για την ευκολότερη παρατήρηση και ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος. Με τον τρόπο αυτό θα αυξήσουν τη γνώση της ναυτιλιακής επιχείρησης για τις ανάγκες των πελατών αλλά και την κατάσταση που επικρατεί σχετικά με τους ανταγωνιστές.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που ασχολούνται με το εμπόριο, εστιάζονται περισσότερο σε λειτουργίες και εργασίες που έχουν εκτελεσθεί και σε συναλλαγές που

---

<sup>9</sup> Theotokas J., Katarellos E., Strategic choices for small shipping companies in the post ISM Code period, Paper to be presented in 9<sup>th</sup> WCTR Conference, Seoul, July 2001.

έχουν ήδη διεκπεραιωθεί. Η ροή της κάθε πληροφορίας δεν θεωρείται να είναι η καλύτερη ενώ ο ανταγωνισμός μεταξύ των τμημάτων όπως παράδειγμα μεταξύ του operational και του technical department υφίστανται σε σημαντικό βαθμό, αποτρέποντας έτσι την όποια απαίτηση για συνεργασία.

Σε κάποιες καθετοποιημένες δομές η διαθεσιμότητα της πληροφορίας αφορά αυτούς που είναι ανάγκη για “need to know”, να τη χρησιμοποιήσουν και να ενεργήσουν άμεσα και πιθανότατα και κάποια άλλα συγκεκριμένα στελέχη ενώ αντίθετα σε σύνθετα ομαδικά συστήματα δίνεται έμφαση περισσότερο στη σαφήνεια και την αξιοπιστία της πληροφορίας<sup>10</sup>. Η εφαρμογή από μέρους της ναυτιλιακής επιχείρησης ενός σταθερού πληροφοριακού συστήματος, διευκολύνει οποσδήποτε την ροή διαφόρων σχετικών πληροφοριών και επιτρέπει με τον τρόπο αυτό την επαναδιαμόρφωση των πόρων ώστε να περιορίζεται το κόστος και το ρίσκο της επιχείρησης και έτσι αυξάνεται η αξία που παράγεται.

Η ολοκλήρωση στο εσωτερικό της ναυτιλιακής εταιρείας που βασίζεται στη πληροφοριακή δικτύωση, θα επιτρέψει τη ροή πληροφοριών και την εστίαση στο έργο και όχι τις λειτουργίες και τις διαδικασίες. Ακόμη πιο σημαντικό θεωρείται το γεγονός ότι η ύπαρξη ενός πληροφοριακού συστήματος αυξάνει τις πηγές πληροφοριών για κάθε ναυτιλιακή εταιρεία και τις δυνατότητες για τις νέες αυτές πηγές να συνδέονται στο ήδη υπάρχον δίκτυο της εταιρείας. Η ιδέα της δημιουργίας ενός οργανισμού που να παράγει τις καλύτερες υπηρεσίες και τη μέγιστη γνώση που μπορεί κανείς να αντλήσει από τις πληροφορίες από την απλή οικιακή εφαρμογή των ηλεκτρονικών υπολογιστών, θεωρείται ένα σημείο στο οποίο θα πρέπει να εστιαστούν οι σύγχρονες ναυτιλιακές

---

<sup>10</sup> Miller A., Strategic Management, Third edition, McGraw Hill, 1998



επιχειρήσεις αποφασίζοντας την εφαρμογή κατάλληλων στρατηγικών που θα ακολουθήσουν<sup>11</sup>.

Μια από τις βασικές λειτουργίες των πληροφοριακών συστημάτων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, θεωρείται ο περιορισμός του κόστους και του ρίσκου. Η ικανότητα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης να χρησιμοποιεί την πληροφόρηση για να περιορίζει το κόστος και τις τιμές, αποτελεί τον πυρήνα πολλών στρατηγικών που στηρίζονται στην αξιοποίηση των πληροφοριακών συστημάτων. Το ρίσκο μπορεί να μεταφραστεί ως η αύξηση του κόστους ή και μείωση της αξίας. Γι' αυτό ο περιορισμός του ρίσκου και η κατάλληλη διαχείριση του θεωρούνται απόλυτα συνδεδεμένα με την παραγωγή αξίας. Η πληροφόρηση και η ανταγωνιστική ενημέρωση - competitive awareness που λαμβάνουν οι επιχειρήσεις «παίζουν» βασικό ρόλο στον περιορισμό του ρίσκου και συνεπώς του κόστους.

Στην περίπτωση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και αναφερόμενοι στα πληροφοριακά συστήματα εντοπισμού και αναφοράς θέσεως του κάθε ανταλλακτικού που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε μια ενδεχόμενη επισκευή ή συντήρηση πλοίου, τα συστήματα αυτά συμμετέχουν στην αλυσίδα αξίας περιορίζοντας σημαντικά κόστος και ρίσκο που ταυτίζονται με τον τομέα αυτό. Ο έλεγχος της άμεσης εξεύρεσης ενός ανταλλακτικού, προσφέρει την δυνατότητα στο κάθε ναυτιλιακό γραφείο στην ξηρά να προτείνει προτείνει άμεσα στον καπετάνιο του πλοίου που θα βρει το ανταλλακτικό αυτό και το σημαντικότερο αν υπάρχει στις αποθήκες της επιχείρησης να το προμηθεύσει άμεσα με κάποιο courier, προκειμένου το πλοίο να εξικονομήσει χρόνο και κόστος. Επιπλέον από το γραφείο ξηράς μπορεί να δοθούν κατευθύνσεις προς τον

---

<sup>11</sup> Panayides P.M., Gray R., An empirical assessment of relational competitive advantage in professional ship management, Maritime Policy & Management, Vol. 26, no.2, 1999.

καπετάνιο του σκάφους που αφορούν την εμπορική δραστηριότητα και σχετίζονται με τον περιορισμό του κόστους ή το κέρδος της επισκευής και συντήρησης που θα επιτευχθεί.

Τα πληροφοριακά συστήματα που χρησιμοποιούνται στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις μπορούν να προσφέρουν ακρίβεια στην παροχή υπηρεσιών. Η ακριβής παραγωγή στη ναυτιλία σχετίζεται με την απαίτηση για παροχή των ζητούμενων υπηρεσιών στον κατάλληλο χρόνο. Αυτό για μια ναυτιλιακή επιχείρηση σημαίνει ότι επιτυγχάνει :

- *Προσδιορισμό της ζήτησης βραχυπρόθεσμα αλλά και μακροπρόθεσμα. Ο προσδιορισμός της ζήτησης είναι δύσκολος σε μια παγκόσμια αγορά όπου διεθνείς σχέσεις, οικονομία και φυσικά γεγονότα την επηρεάζουν άμεσα την επιχείρηση*
- *Ανάγκη ένταξης σε ένα επιχειρηματικό περιβάλλον που προσδιορίζει τη ναυτιλιακή αγορά και εξασφαλίζει ανταπόκριση στη ζήτηση*

Και στις δύο περιπτώσεις η ανάγκη για έγκαιρη ενημέρωση και πληροφόρηση κρίνεται ως επιτακτική. Η τεχνολογία πληροφοριών και επικοινωνιών μπορεί να προσφέρει στην ναυτιλιακή επιχείρηση τη δυνατότητα ανταγωνιστικής ενημέρωσης για το περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιείται. Επιπλέον το επίπεδο των τεχνολογιών αυξάνει την δυνατότητα των κομβικών παραγωγικών μονάδων με απώτερο σκοπό να συνεργάζονται απρόσκοπτα και αποδοτικά μεταξύ τους, προσφέροντας μεγαλύτερη αξία στο δίκτυο πληροφοριών.

## 2 Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup> : Μεθοδολογία και Τρόπος Συλλογής Πηγών και Πληροφοριών Εκπόνησης Διπλωματικής Εργασίας

Σε αυτό το κεφάλαιο παρουσιάζονται οι τρόποι με τους οποίους θα ολοκληρωθεί η συγκέντρωση των απαραίτητων στοιχείων για την συγγραφή αυτής της διπλωματικής εργασίας. Η συλλογή των στοιχείων ολοκληρώθηκε μέσω βιβλιογραφικής έρευνας και σχετικών στοιχείων για την λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με πλοία bulk carriers και ανάλυση του κόστους λειτουργίας τους. Από τις αντίστοιχες πηγές που αφορούν το συγκεκριμένο αντικείμενο μελέτης, εξάχθηκαν χρήσιμα συμπεράσματα σχετικά το πως λειτουργούν αυτές οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις και πως καταφέρνουν να ανταπεξέρχονται μέσω της χρήσης των πληροφοριακών συστημάτων στις απαιτήσεις της συγκεκριμένης αγοράς ελέγχοντας αποτελεσματικά το κόστος λειτουργίας των πλοίων. Επίσης στην αναζήτηση συμπληρωματικών πληροφοριών βοήθησαν κάποιες σημειώσεις από βιβλία και πληροφορίες από το διαδίκτυο, τα οποία έχουν γραφτεί και παρουσιαστεί από άλλους συγγραφείς πρωτότερα.

Θα πρέπει να αναφερθεί πως η συλλογή πληροφοριών και δεδομένων αποτελούν τα κύρια στοιχεία μιας έρευνας και καταγραφής αυτής, σχετικά με την μελέτη ενός φαινομένου ή γεγονότος όπως και στην συγκεκριμένη περίπτωση<sup>12</sup>. Επιπλέον μπορούν να χαρακτηριστούν ως πρωτογενή στοιχεία για την έρευνα ενός θέματος, αφού παρέχουν σημαντικές πληροφορίες για αυτή αλλά και τις υποθέσεις που μπορούν να γίνουν. Οι πληροφορίες και τα δεδομένα σε αυτήν την συγκεκριμένη φάση μπορούν να τροφοδοτήσουν την σχεδιαστική διαδικασία του πλάνου θα παρουσιαστεί

---

<sup>12</sup> Saunders M., Lewis P. and Thornhill A., (2000), “*Research Methods For Business Students*”, London: Prentice Hall.

στην συγκεκριμένη έρευνα και πτυχιακή εργασία. Σε αυτό το πλάνο μπορούν να αναφέρονται ξεκάθαρα ο τρόπος με τον οποίο πραγματοποιήθηκε η συλλογή των πληροφοριών και πως τεκμηριώνονται μέσα στην μελέτη και εργασία.

Η έρευνα η οποία διεξήχθη στην συγκεκριμένη μελέτη, βοήθησε τον φοιτητή στην κατανόηση του θέματος της διπλωματικής του εργασίας αλλά και στα καθημερινά γεγονότα που συνδέονται άμεσα με το θέμα που παραθέτει. Οι άνθρωποι διεξάγουν κάποια έρευνα για να συλλέξουν αποτελέσματα με ένα συστηματικό τρόπο, και επομένως να εμπλουτίσουν τις γνώσεις τους<sup>13</sup>. Κάθε ακαδημαϊκή έρευνα απαιτεί μια “μεθοδολογία” προκειμένου να αναλύσει τα αποτελέσματα. Αυτή αποτελείται από τρόπους και μεθόδους παραγωγής και ανάλυσης δεδομένων έτσι ώστε οι διάφορες θεωρίες να δοκιμαστούν και να γίνουν αποδεκτές είτε να απορριφθούν. Επομένως η μεθοδολογία η οποία χαρακτηρίζεται ως πρωταρχική, σχετίζεται τόσο με την λεπτομερή έρευνα μέσω της οποίας συλλέγονται τα δεδομένα καθώς και με τις πιο γενικές φιλοσοφικές απόψεις. Ο τρόπος που σκεφτόμαστε σχετικά με την ανάπτυξη των γνώσεων μας, επηρεάζει σημαντικά τον τρόπο με τον οποίο διεξάγουμε την έρευνα<sup>14</sup>

## **2.1 Συλλογή Δεδομένων**

Λόγω της βιβλιογραφικής φύσης της συγκεκριμένης εργασίας, ένα είδος μεθοδολογίας δευτερευούσης έρευνας χρησιμοποιείται για να οδηγήσει στα

---

<sup>13</sup> Saunders et all, (2005), “*Specified ways for research and analysis of data*”, Prentice Hall

<sup>14</sup> Zikmund W.G., (2000), “*Business Research Methods*”. London: Harcourt college publishers.

αποτελέσματα τα οποία επιθυμεί ο φοιτητής. Ένας αριθμός μεθόδων εμπλέκεται, προκειμένου να τον καταστήσει ικανό να επιτύχει μια μεγαλύτερη κατανόηση των πηγών που χρειάζεται για την ανάλυση των σκέψεων του σχετικά με το θέμα που ερευνά. Αυτό είναι αναγκαίο μέσα σε μια έρευνα και μελέτη, καθώς τα αποτελέσματα τα οποία συλλέγονται από μια συγκεκριμένη περιοχή μπορούν να είναι περισσότερο αποτελεσματικά από εκείνα που προέρχονται από κάπου αλλού. Κάθε μέθοδος συλλογής δεδομένων έχει τόσο πλεονεκτήματα όσο και μειονεκτήματα.

Ο συνδυασμός λοιπόν μεθόδων συλλογής πληροφοριών και δεδομένων, βοηθά σημαντικά στο να μειωθούν τα μειονεκτήματα που μπορούν να παρουσιαστούν στην έρευνα και τα οποία ο συγγραφέας θέλει να ελαχιστοποιήσει. Βέβαια όπως θα αποδειχτεί και στην συνέχεια και όπως ήδη αναφέρθηκε παραπάνω, η έρευνα και μελέτη του συγκεκριμένου θέματος βασίζεται καθαρά σε βιβλιογραφική έρευνα και συλλογής σχετικών στοιχείων η οποία αναφέρεται στην λειτουργία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων με πλοία bulk carriers και την ανάλυση του κόστους λειτουργίας τους.

## **2.2 Δευτερέων Δεδομένα**

Ως Δευτερέων δεδομένα περιγράφονται εκείνα στα οποία οι πληροφορίες συλλέγονται και καταγράφονται από κάποιον άλλον νωρίτερα και για σκοπούς, οι οποίοι είναι διαφορετικοί από εκείνους του συγγραφέα<sup>15</sup>. Τα δευτερέων δεδομένα παρέχουν την βάση για ένα καλό ιστορικό πληροφοριών, θέτοντας ικανό τον συγγραφέα να καταλάβει το αντικείμενο εργασίας του καθώς και να παρέχουν σημαντικές πληροφορίες για στήριξη των θεωριών από την πρωταρχική έρευνα. Είναι

---

<sup>15</sup> Saunders M., Lewis P. and Thornhill A., 2000, “*Research Methods For Business Students*”, London: Prentice Hall.

ευνόητο λοιπόν ότι μπορεί ευκολότερα κάποιος να βρει δευτερεύων δεδομένα για την έρευνα του, αφού αυτά έχουν γραφτεί προηγουμένως και έχουν εκδοθεί σε κάποια έντυπο τύπο ή στο διαδίκτυο. Τα περιοδικά και ο έντυπος τύπος είναι πρωταρχική φιλολογική πηγή για κάθε πληροφορία. Τα άρθρα σε αυτά είναι ικανοποιητικά προσβάσιμα και αναφέρονται σε ποικίλα θέματα της καθημερινότητας<sup>16</sup>.

Επιπλέον τα βιβλία αλλά και τα άρθρα τα οποία χρησιμοποιήθηκαν σε αυτήν την συλλογή πληροφοριών και προτάσεων, παρείχαν πληροφορίες οι οποίες έδωσαν στον συγγραφέα την ευκαιρία να αναπτύξει αναλυτικά τις θέσεις του στην συγκεκριμένη έρευνα. Πάντα τα βιβλία αποτελούν μια αξιόπιστη μέθοδο συλλογής πληροφοριών, καθώς έχουν γραφτεί για ένα συγκεκριμένο σκοπό και παρέχουν συγκροτημένη σκέψη και ανάπτυξη αντικειμένου.

Το σημαντικότερο όμως πλεονέκτημα των δευτερογενών στοιχείων αφορά το μικρό κόστος και το σύντομο χρονικό διάστημα που απαιτείται για τη συλλογή τους. Αν οι πληροφορίες που απαιτούνται είναι διαθέσιμες με τη μορφή δευτερογενών στοιχείων, ο ερευνητής απλά χρειάζεται να προστρέξει στην πηγή τους, να τα εντοπίσει και να τα συγκεντρώσει. Αυτό συνήθως απαιτεί μικρό χρονικό διάστημα και μικρό κόστος. Ακόμη και στην περίπτωση που υπάρχει κάποια χρέωση για τη χρήση τους, το κόστος είναι πολύ μικρότερο από αυτό που θα απαιτείτο για να συγκεντρώσει η εταιρεία τα στοιχεία αυτά. Πρέπει όμως να έχουμε υπόψη μας ότι όταν χρησιμοποιούνται δευτερογενή στοιχεία, είναι πολλές φορές αναγκαίο να γίνουν υποθέσεις και παραδοχές ώστε να καταστεί δυνατή η όσο αποτελεσματικότερη χρήση τους. Ο αποφασιστικός παράγοντας εδώ είναι η χρησιμοποίηση “λογικών” υποθέσεων και παραδοχών.

---

<sup>16</sup> Zikmund W.G., 2000, “*Business Research Methods*”. London: Harcourt college publishers.

### **2.2.1 Μειονεκτήματα Δευτερογενών Δεδομένων**

Παρά την σπουδαιότητα αλλά και την χρησιμότητα που παρουσιάζουν τα δευτερογενή δεδομένα στην διεκπεραίωση και συλλογή στοιχείων, εμφανίζουν τρία (3) σημαντικά προβλήματα :

- ❖ *Διαθεσιμότητα* : Για συγκεκριμένα προβλήματα είναι δυνατόν να μην υπάρχουν δευτερογενή δεδομένα
- ❖ *Ακρίβεια* : Ελλείψεις και μεθοδολογικές λεπτομέρειες που τις περισσότερες φορές δεν αναφέρονται καθόλου
- ❖ *Επάρκεια* : Μπορεί να υπάρχουν δευτερογενή δεδομένα τα οποία είναι διαθέσιμα και αρκετά ακριβή, αλλά να μην επαρκούν για να καλύψουν τις ανάγκες του συγγραφέα ή ερευνητή ενός θέματος

### **2.2.1 Πηγές Δευτερογενών Δεδομένων**

Οι πηγές των δευτερογενών δεδομένων, χαρακτηρίζονται ως *εσωτερικές* και *εξωτερικές*. Ως εσωτερικές αναφέρονται εκείνες οι οποίες περιλαμβάνουν πληροφορίες και ερμηνείες σχετικά με την λειτουργία του κόστους λειτουργίας πλοίων bulk carriers από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και αναφορικά με την καθημερινή λειτουργία, διαχείριση επισκευών και συντήρησης ανταλλακτικών και ως εξωτερικές χαρακτηρίζονται εκείνες που παρέχουν χρήσιμες πληροφορίες και στοιχεία που έχουν δημοσιευθεί νωρίτερα σε διάφορες μελέτες ή παρέχονται επί πληρωμή από διάφορους οργανισμούς έρευνας, τις διάφορες κλαδικές μελέτες και δημοσιεύσεις Οργανισμών και Υπουργείων.

### 2.3 *Ανάλυση Δεδομένων*

Τα στοιχεία που συλλέγονται από τον φοιτητή παράγουν ποιοτικά δεδομένα, τα οποία αναλύονται και επεξεργάζονται από το άτομο αυτό. Οι απαντήσεις που προσφέρονται σε αυτόν και σε συνδυασμό με τις πηγές που ο ίδιος έχει επιλέξει για να τεκμηριώσει την έρευνα του, θα τον βοηθήσουν στην συνέχεια να εκτιμήσει σωστά τα γεγονότα και τις πηγές αυτές και να καταλήξει στα συμπεράσματα του. Θα προχωρήσει έτσι με αυτό τον τρόπο στην καταγραφή των απόψεων του αλλά και του τι πραγματικά συμβαίνει με το θέμα που θέλει να αναλύσει εις βάθος.



### **3 Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup> : Τι Είναι Πλοία Μεταφοράς Χύδην Φορτίων (Bulk Carriers) – Περίπτωση Μελέτης Ανάλυσης Κόστους Λειτουργίας σε Τύπους Συγκεκριμένους Πλοίων**

#### **3.1 Τι Ορίζονται ως Πλοία Γενικότερα και τι ως Bulk Carriers**

Τα στοιχεία που συλλέγονται από τον φοιτητή παράγουν ποιοτικά δεδομένα, τα



Το Πλοίο, αρχαία ελληνική: η ναυς, της νηός, πληθ.: αι νήες, είναι μια ειδική κατασκευή (ναυπήγημα), σχεδιασμένη για να κινείται με ασφάλεια στο νερό. Τα πλοία διέπονται από τη νομοθεσία αφενός του Ναυτικού Δικαίου, το οποίο και διακρίνεται στο Δημόσιο Ναυτικό Δίκαιο και στο Ιδιωτικό Ναυτικό Δίκαιο, που απαρτίζουν και τα δύο σχετικούς Κώδικες ή τα σύνολα ομοειδούς νομοθεσίας, τον Κώδικα Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου Κ.Δ.Ν.Δ. και τον Κώδικα Ιδιωτικού Ναυτικού Δικαίου Κ.Ι.Ν.Δ. και αφετέρου από το Διεθνές Ναυτικό Δίκαιο<sup>17</sup>.

Το κύριο σώμα του πλοίου σκάφος (hull) διακρίνεται σε τρία μέρη: Το μπροστινό καλούμενο πλώρη (fore), το μεσαίο και μεγαλύτερο καλούμενο μέσο (admit) και το πίσω μέρος καλούμενο πρύμνη (aft). Η γραμμή περιφερειακά του πλοίου όπου ακριβώς και η επιφάνεια της θάλασσας, όταν αυτό πλέει ασφαλώς, καλείται ίσαλος

---

<sup>17</sup> [www.naftemporiki.gr](http://www.naftemporiki.gr)

γραμμή ή ίσαλος (water line). Όλα τα ορατά μέρη του πλοίου δηλαδή από την ίσαλο και πάνω λέγονται έξαλα (freeboard) σε αντίθεση με τα υπό την ίσαλο μέρη του πλοίου καλούμενα ύφαλα (bottom). Η πλευρική επιφάνεια των εξάλων προς τη πλώρη που καμπυλώνει (εσωκοίλωμα), καλείται παρειά ή μάσκα (bow) ενώ η αντίστοιχη στη πρύμη λέγεται ισχύο ή γοφός (quarter).

Επίσης, “διαμήκης γραμμή” (central line) λέγεται η νοητή εκείνη που χωρίζει το πλοίο σε δύο ίσα μέρη από πλώρη μέχρι πρύμη, το δεξιό (starboard) και το αριστερό (port) και έτσι νοείται και ο όρος “διαμήκης άξονας”. Ναυπηγικά τά δύο αυτά μέρη - πλευρές ενώνονται στο κάτω μέρος την τρόπιδα ή καρένα (keel) η οποία στη μεν πλώρη καταλήγει στη “στείρα” ή “κοράκι” εις δε τη πρύμη στο “ποδόστημα” (stern). Ευκολονόητο ότι η “διαμήκης” ενώνει τα άνω ακραία σημεία της στείρας και του ποδοστήματος.

Επ’ αυτής της διαμήκους οριζόμενη επιφάνεια καλείται κατάστρωμα ή κουβέρτα (deck) διακρινόμενο σε κατώτατο (lower deck), μέσο (middle deck), κύριο (main deck), και ανώτατο (upper deck) (όχι απαραίτητα όλα σε ένα πλοίο). Όλες οι κατασκευές από το ανώτατο ή κύριο κατάστρωμα καλούνται “υπερκατασκευές” ή υπερκατασκευάσματα (superstructures). Η υπερκατασκευή στη πλώρη ονομάζεται πρόστεγο ή καμπούνη (forecastle). Η υπερκατασκευή στο μέσον ονομάζεται μεσόστεγο ή γέφυρα (bridge) και εκείνη της πρύμης επίστεγο ή πούπι (poop). (Σημ.: Σήμερα τα μεγάλα Δ/Ξ φέρουν μια υπερκατασκευή στη πρύμη, τα αεροπλανοφόρα στο μέσον όπου επιπρόσθετα και ο πύργος ελέγχου).

Το εσωτερικό του πλοίου, ανάλογα με το τύπο του, χωρίζεται σε κύτη ή αμπάρια (holds) ή σε δεξαμενές (tanks) για φορτίο, σε δεξαμενές για εφόδια (πχ καύσιμα, νερό, έρμα κλπ), στο μηχανοστάσιο (engine room), στο λεβητοστάσιο

(stokehold), στο αντλιοστάσιο (pumps room) μόνο για δεξαμενόπλοια και στα διαμερίσματα του πληρώματος (crew quarters).

Επίσης για λόγους ασφαλείας υπάρχουν οι δεξαμενές "ζυγοστάθμισης" πλήρης (fore-peak tank) και πρύμης (after-peak tank). Το κατώτατο μέρος του πλοίου εσωτερικά ονομάζεται πυθμίν (πυθμένας) ή γάστρα (bottom) και για λόγους επίσης ασφαλείας τα περισσότερα πλοία είναι "διπύθμενα" (double bottoms) δηλ. με δύο πυθμένες. Στην υπερκατασκευή της "γέφυρας" φέρονται σχεδόν το σύνολο των Ναυτιλιακών οργάνων, το διαμέρισμα του Πλοιάρχου και των Αξιωματικών του πλοίου, οι τραπεζαρίες και η κουζίνα του πλοίου. Τέλος τα πλοία φέρουν διάφορους "μηχανισμούς" όπως πηδαλιουχίας (steering gear), φορτοεκφορτώσεων (cargo winches), αγκυροβολίας (capstan), σωστικούς, ιστιοφορικούς, πτερύγια<sup>18</sup>.

Μια συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων είναι τα Bulk carriers. Το bulk carrier είναι ένα μεγάλο πλοίο με ένα κατάστρωμα που μεταφέρει χύμα φορτίο. Το φορτίο απλά ρίχνεται στα αμπάρια του πλοίου. Τα πλοία Bulk Carriers δημιουργήθηκαν για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες της ταχύτατα αναπτυσσόμενης παγκόσμιας οικονομίας τη δεκαετία του 1960<sup>19</sup>. Σήμερα, αποτελούν περίπου το 32% παγκοσμίου στόλου. Τα μεγάλα bulk carriers συνήθως ταξιδεύουν μεταξύ εξειδικευμένων λιμένων φορτοεκφόρτωσης και σπάνια χρειάζονται δικούς τους γερανούς για φορτοεκφόρτωση. Τα μικρότερα όμως έχουν σχεδιαστεί για να φορτώνουν και να ξεφορτώνουν τα φορτία τους οπουδήποτε και για αυτό συνήθως έχουν δικούς τους γερανούς φορτοεκφόρτωσης.

---

<sup>18</sup> Kemp P., 2003, "History of ships", *New York, Books for Shipping*

<sup>19</sup> Drewry Shipping, *The Global Shiprepair and Conversion Market, 1995*



Οι τύποι πλοίων για τα Bulk Carriers είναι οι ακόλουθοι :

- *Capesize* : Έως 190.000 m<sup>3</sup>
- *Panamax* : 82.000 - 106.000 m<sup>3</sup>
- *Handy Size* : 30.000 – 60.000 m<sup>3</sup>



### **3.2 Τι Έργα Αναλαμβάνει Μια Ναυτιλιακή Εταιρία Λειτουργίας Bulk Carriers Όταν Εκτελεί Επισκευές, Δεξαμενισμό, Συντήρηση και τι Ψάχνει το Τεχνικό Τμήμα Προκειμένου να Μειώσει το Λειτουργικό Κόστος**

Είναι γεγονός πως όταν μια ναυτιλιακή εταιρία είναι αναγκασμένη να καθυστερήσει ένα πλοίο της ή να οδηγήσει αυτό σε ένα ασφαλές λιμάνι και εκτός προορισμού του για κάποια επισκευή βλάβης, τότε το κόστος που μπορεί να προκύψει είναι μεγάλο. Κάτι τέτοιο συμβαίνει για το λόγο ότι το πλοίο καθυστερεί να φτάσει στο

προορισμό του προκειμένου να φορτώσει ή να εκφορτώσει το φορτίο που έχει πάνω του και στην περίπτωση αυτή οι εφοπλιστές είναι υποχρεωμένοι να πληρώνουν στους ναυλωτές ημερήσιο αντίτιμο για την κάθε ημέρα καθυστέρησης που έπέρχεται. Το βασικό στις περιπτώσεις αυτές και όταν τα αντίστοιχα άτομα του operation στο γραφείο ενημερωθούν πως ένα πλοίο πρέπει να αποσταλεί άμεσα ένα ανταλλακτικό για την βλάβη που υπέστη, κάτι τέτοιο άμεσα και όχι να χαθεί πολύτιμος χρόνος.

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφέρουμε πως μια ναυτιλιακή εταιρία έχει κατηγοριοποιήσει σε βασικά σημεία το τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να αντιδρά σε κάθε περίπτωση το τεχνικό τμήμα και σε τι ενέργειες θα πρέπει να προβεί προκειμένου να βρεθούν τα κατάλληλα ανταλλακτικά για τις περιπτώσεις δεξαμενισμού, επισκευών και συντήρησης πλοίου. Στην προσπάθεια βέβαια αυτή, σημαντικός αρωγός θεωρείται το εκάστοτε πληροφοριακό σύστημα που εφαρμόζει μια ναυτιλιακή εταιρία και αναλόγως της προσαρμοστικότητας που εμφανίζει το σύστημα αυτό στις ανάγκες της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Εκείνο λοιπόν που ψάχνει το τεχνικό τμήμα μιας ναυτιλιακής εταιρίας, είναι αν το πλοίο πρόκειται να μπει για δεξαμενισμό και πότε, προγραμματισμένη ή έκτακτη συντήρηση λόγω βλάβης ή απλά να προσεγγίσει ένα λιμάνι για επισκευή λόγω κατάστασης ανάγκης. Σε όλες τις περιπτώσεις, αυτό που θα πρέπει να πράττουν οι υπεύθυνοι του τεχνικού τμήματος, είναι να έχουν βρεθεί τα κατάλληλα ανταλλακτικά που θα χρειαστούν, η ποσότητα αυτών αλλά και φυσικά να έχει διεξαχθεί ο κατάλληλος προϋπολογισμός ανάλογα την περίπτωση.

Στη περίπτωση μιας απλής βλάβης και όταν το πλοίο είναι καθοδόν προς το προορισμό του, ο υπεύθυνος του τεχνικού τμήματος θα πρέπει να βρεί το κατάλληλο ανταλλακτικό και να σταλεί στο πρώτο λιμάνι που μπορεί να καλέσει το πλοίο. Το

ανταλλακτικό θα πρέπει να μεταφερθεί στο λιμάνι αυτό πριν φτάσει το πλοίο με σκοπό να τοποθετηθεί άμεσα και να μην χαθεί πολύτιμος χρόνος. Στην περίπτωση της επισκευής του πλοίου, αυτή μπορεί να είναι προγραμματισμένη ή έκτακτη. Αυτό που θα πρέπει να πράξουν και στην περίπτωση αυτή οι υπεύθυνοι, είναι να έχουν βρεί όλα εκείνα τα ανταλλακτικά που θα χρειαστούν να σταλούν στον τόπο επισκευής του πλοίου καθώς και να υπολογιστεί το χρονικό διάστημα της επισκευής προκειμένου να υπολογιστούν τα κονδύλια που θα πρέπει να ξοδευτούν από μέρους της ναυτιλιακής επιχείρησης.

Στην περίπτωση τώρα που το πλοίο θα εισέλθει για δεξαμενισμό, τότε τα πράγματα είναι πιο απλά αφού υπάρχει συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα από μέρους του ναυπηγείου για το χρόνο που το κάθε πλοίο θα παραμείνει σε αυτό. Το κόστος της επισκευής είναι γνωστό εξαρχής και οι υπεύθυνοι του τεχνικού τμήματος μπορούν να προγραμματίσουν εξαρχής τις εργασίες που χρειάζεται το πλοίο και φυσικά το συνολικό κόστος για τα ανταλλακτικά του πλοίου αλλά και το χρόνο ή χρήμα που θα χαθεί από την παραμονή του πλοίου στο εκάστοτε ναυπηγείο. Γίνεται συνεπώς αντιληπτό πως για κάθε μια από τις περιπτώσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω, μια ναυτιλιακή εταιρία και συνεπώς το τεχνικό τμήμα αυτής σχετίζονται με τεχνικά έργα επί των πλοίων, όπου αυτά αναφέρονται ως έκτακτες επισκευές από απρόβλεπτες ζημιές και όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω ή σε κάποιο λιμάνι, με πιθανό δεξαμενισμό ή απλά χρειάζεται κάποια μεγαλύτερη επισκευή και η οποία απαιτεί σχετικά ένα μεγάλο χρονικό διάστημα.

### 3.3 *Ανάλυση Κόστους Λειτουργίας Ενός Capesize και Ενός Panamax,*

Στο κεφάλαιο αυτό αναλύεται το ετήσιο κόστος λειτουργίας δύο πλοίων Bulk Carriers ηλικίας πέντε (5) ετών τύπου Panamax, 92000 m<sup>3</sup> το οποίο ανήκει στην ναυτιλιακή επιχείρηση της εταιρίας Omega Navigation με έδρα την Αθήνα.

Η Omega Navigation Ltd είναι μια εισηγμένη στο Χρηματιστήριο ναυτιλιακή εταιρεία του εφοπλιστή κ. Γιώργου Κασσιώτη, η οποία λειτουργεί με πλοία τύπου Bulk Carriers και Tankers. Αξίζει να σημειωθεί πως για το 2008, τα συνολικά έσοδα της εταιρείας ανήλθαν σε 16,7 εκατ. δολ. και τα καθαρά κέρδη έφθασαν τα 3,4 εκατ. δολάρια, ή 0,23 δολάρια ανά μετοχή. Ωστόσο, η εταιρεία επειδή ακύρωσε σύμβαση αγοράς πλοίου και απώλεσε έσοδα από τα παράγωγα, είχε τελικά καθαρή ζημιά 1 εκατ. δολαρίων ή 0,06 δολάρια ανά μετοχή. Η πτώση των κερδών φθάνει το 54%, ενώ η μείωση των εσόδων της ήταν της τάξης 7%.

Ένα άλλο πλοίο το οποίο θα αναλυθεί ως προς το κόστος λειτουργίας του. Στη παρούσα εργασία, είναι ένα Capesize χωρητικότητας 121.000 m<sup>3</sup> της ναυτιλιακής εταιρίας Star Bulk Carriers η οποία είναι διεθνής εταιρεία θαλασσίων μεταφορών ξηρού φορτίου και ιδιαίτερα σιδηρομεταλλευμάτων, κάρβουνου, σιτηρών, βωξίτη, λιπασμάτων και προϊόντων χάλυβα.

Η Star Bulk, εταιρεία των Marshall Islands με έδρα την Αθήνα, διαχειρίζεται στόλο 12 πλοίων που αποτελείται από τέσσερα (4) Capesize και οκτώ (8) Superamax με συνολική μεταφορική ικανότητα 1.106.250 dwt.

Σύμφωνα με τους υπεύθυνους της εταιρίας, η πτώση των ναύλων που ξεκίνησε το 2008 για τα capesize πλοία διαμορφώθηκε κατά μέσο όρο σε 55% το 2008, ενώ η

τιμή των πλοίων (μεταχειρισμένων) υποχώρησε κατά 18%. Τα αντίστοιχα μεγέθη για τα panamax υπολογίζονται σε 50% και 35% αντίστοιχα.

Παρά την υποχώρηση όμως των ναύλων, τα περιθώρια κερδοφορίας των εταιρειών που δραστηριοποιούνται, ιδίως όσες διαθέτουν νέο σε ηλικία στόλο παραμένουν εξαιρετικά.

Όσον αφορά το έτος 2006, τα δύο συγκεκριμένα πλοία που προαναφέρθηκαν είχαν συνολικά ως :

- έξοδα πληρώματος: USD 931.012,00 και για τα δύο πλοία
- έξοδα αποθήκευσης: USD 302.687,50 (PANAMAX) και USD 323.875,63 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 20.000,00
- έξοδα συντήρησης: USD 354.060,00 (PANAMAX) και USD 378.844,20 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 24.000,00
- έξοδα ασφάλισης: USD 480.900,00 (PANAMAX) και USD 601.125, (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 120.000,00.
- Αξίζει να προστεθεί πως τα γενικά έξοδα στο σύνολο, όπου περιλαμβάνονται επικοινωνίες, λιμενικά τέλη και μικροέξοδα και για τους δύο (2) τύπους είναι USD 90.300,00.
- Στις αμοιβές διαχείρισης και για τα δύο πλοία το ποσό ήταν USD 180.600,00 ενώ τα επιδόματα στα οποία περιλαμβάνεται ο δεξαμενισμός (υπολογιζόμενος) κάθε έτος τα ποσά ήταν: USD 105.000,00 (PANAMAX) και USD 112,350,00 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 7350,00
- Το συνολικό λειτουργικό κόστος συν τα επιδόματα ήταν USD 2.444.559,50 (PANAMAX) και USD 2.618.406,83 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 190.000,00 ενώ το ημερήσιο κόστος συν τα επιδόματα ανέρχεται στο ποσό USD



6.697,42 (PANAMAX) και USD 7.172,40 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 400,00.

Η παραπάνω ανάλυση των συνολικών εξόδων δείχνει πως οι μεγαλύτερες διαφορές των δύο πλοίων για το έτος 2006 ήταν στα έξοδα ασφάλισης και συντήρησης.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΠΑΣ

Στη συνέχεια, η ίδια ανάλυση αφορά το χρονολογικό έτος 2007. Κατά τη διάρκεια του γίνονται οι εξής παρατηρήσεις:

- έξοδα πληρώματος: USD 977.562,60 και για τα δύο πλοία
- έξοδα αποθήκευσης: USD 317.821,58 (PANAMAX) και USD 340.069,41 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 22.000,00
- έξοδα συντήρησης: USD 371.763,00 (PANAMAX) και USD 397.786,41 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 26.000,00
- έξοδα ασφάλισης: USD 505.945,00 (PANAMAX) και USD 631.181,25 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 125.000,00.
- Αξίζει να προστεθεί πως τα γενικά έξοδα στο σύνολο, όπου περιλαμβάνονται επικοινωνίες, λιμενικά τέλη και μικροέξοδα και για τους δύο (2) τύπους είναι USD 94.815,00.
- Στις αμοιβές διαχείρισης και για τα δύο πλοία το ποσό ήταν USD 189.630,00 ενώ τα επιδόματα στα οποία περιλαμβάνεται ο δεξαμενισμός (υπολογιζόμενος) κάθε έτος τα ποσά ήταν: USD 110.250,00 (PANAMAX) και USD 117.967,50 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 7500,00
- Το συνολικό λειτουργικό κόστος συν τα επιδόματα ήταν USD 2.566.787,48 (PANAMAX) και USD 2.749.012,47 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 190.000,00 ενώ το ημερήσιο κόστος συν τα επιδόματα ανέρχεται στο ποσό USD 7.032,29 (PANAMAX) και USD 7.531,54 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 500,00.

Η παραπάνω ανάλυση των συνολικών εξόδων δείχνει πως οι μεγαλύτερες διαφορές των δύο πλοίων για το έτος 2007 ήταν στα έξοδα ασφάλισης και συντήρησης.

Στη συνέχεια, η ίδια ανάλυση αφορά το χρονολογικό έτος 2008. Κατά τη διάρκεια του γίνονται οι εξής παρατηρήσεις:

- έξοδα πληρώματος: USD 1.016.665,10 και για τα δύο πλοία
- έξοδα αποθήκευσης: USD 330.534,75 (PANAMAX) και USD 353.672,18 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 22.000,00
- έξοδα συντήρησης: USD 386.633,52 (PANAMAX) και USD 413.697,87 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 23.000,00
- έξοδα ασφάλισης: USD 525.142,80 (PANAMAX) και USD 656.425,50 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 125.000,00.
- Αξίζει να προστεθεί πως τα γενικά έξοδα στο σύνολο, όπου περιλαμβάνονται επικοινωνίες, λιμενικά τέλη και μικροέξοδα και για τους δύο (2) τύπους είναι USD 98.607,60.
- Στις αμοιβές διαχείρισης και για τα δύο πλοία το ποσό ήταν USD 197.215,20 ενώ τα επιδόματα στα οποία περιλαμβάνεται ο δεξαμενισμός (υπολογιζόμενος) κάθε έτος τα ποσά ήταν: USD 114.660,00 (PANAMAX) και USD 122.686,20 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 8.000,00
- Το συνολικό λειτουργικό κόστος συν τα επιδόματα ήταν USD 2.669.458,97 (PANAMAX) και USD 2.858.972,50 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 160.000,00 ενώ το ημερήσιο κόστος συν τα επιδόματα ανέρχεται στο ποσό USD 7.313,59 (PANAMAX) και USD 7.832,80 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 500,00.

Η παραπάνω ανάλυση των συνολικών εξόδων δείχνει πως οι μεγαλύτερες διαφορές των δύο πλοίων για το έτος 2008 ήταν στα έξοδα ασφάλισης, συντήρησης και αποθήκευσης.

Στη συνέχεια, η ίδια ανάλυση αφορά το χρονολογικό έτος 2009. Κατά τη διάρκεια του γίνονται οι εξής παρατηρήσεις:

- έξοδα πληρώματος: USD 1.077.665,10 και για τα δύο πλοία
- έξοδα αποθήκευσης: USD 350.366,84 (PANAMAX) και USD 374.892,51 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 24.000,00
- έξοδα συντήρησης: USD 409.851,53 (PANAMAX) και USD 438.519,74 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 29.000,00
- έξοδα ασφάλισης: USD 556.651,37 (PANAMAX) και USD 695.814,31 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 140.000,00.
- Τα γενικά έξοδα είναι USD 104.524,06 (PANAMAX) και USD 96.621,00 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 7.500,00 μεγαλύτερα συγκριτικά με τις προηγούμενες χρονολογίες για το πλοίο PANAMAX.
- Στις αμοιβές διαχείρισης το ποσό ήταν USD 209.048,11 (PANAMAX) και USD 193.242,00 (CAPESIZE) μεγαλύτερα συγκριτικά με τις προηγούμενες χρονολογίες για το πλοίο PANAMAX, ενώ τα επιδόματα στα οποία περιλαμβάνεται ο δεξαμενισμός (υπολογιζόμενος) κάθε έτος τα ποσά ήταν: USD 114.660,00 (PANAMAX) και USD 122.686,20 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 8.000,00
- Το συνολικό λειτουργικό κόστος συν τα επιδόματα ήταν USD 2.669.458,97 (PANAMAX) και USD 2.858.972,50 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 160.000,00 ενώ το ημερήσιο κόστος συν τα επιδόματα ανέρχεται στο ποσό USD 7.313,59 (PANAMAX) και USD 7.832,80 (CAPESIZE) διαφορά περίπου ίση με USD 500,00.

Η παραπάνω ανάλυση των συνολικών εξόδων δείχνει πως οι μεγαλύτερες διαφορές των δύο πλοίων για το έτος 2009 ήταν στα έξοδα ασφάλισης, συντήρησης και αποθήκευσης

Τα έξοδα που πραγματοποιούνται σχετικά με το δεξαμενισμό των πλοίων καταχωρούνται στα έξοδα πολυετούς απόσβεσης και αποσβένονται μέχρι την ημερομηνία του επόμενου δεξαμενισμού.

Τα ανωτέρω έξοδα περιλαμβάνουν το κόστος των επισκευών, που απαιτούνται για να πληρούν τα πλοία τα πρότυπα αξιοπλοίας, που έχουν θεσπιστεί από διάφορους νηογνώμονες.

Παρακάτω παρατίθεται αναλυτικοί πίνακες που πιστοποιούν τα στοιχεία που δίδονται ανωτέρω:

*Αναλυτικός Πίνακας 2006*

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ	2006	2006
	PANAMAX CLASS	CAPE SIZE CLASS
<b>ΕΞΟΔΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ</b>		
ΛΕΙΩΜΑΤΙΚΟΙ Σ.Σ. ΜΙΣΘΟΙ ΚΑΙ ΑΔΕΙΑ	767.340,00	767340,00
ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ	25.200,00	25200,00
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	70.012,00	70012,00
ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	7.560,00	7560,00
ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗΣ	50.400,00	50400,00
P & I ΠΑΤΡΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	10.500,00	10500,00
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>931.012,00</i>	<i>931012,00</i>
<b>ΕΞΟΔΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ</b>		
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ	99.062,50	105996,88
ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ/ΜΗΧΑΝΗ/ΚΑΜΠΙΝΕΣ	157.500,00	168525,00
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΛΑΔΙΑ	46.125,00	49353,75
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>302.687,50</i>	<i>323875,63</i>
<b>ΕΞΟΔΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ</b>		
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	150.360,00	160885,20
ΑΜΟΙΒΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	172.200,00	184254,00
ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΝΑΥΣΠΛΟΙΑΣ	31.500,00	33705,00
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>354.060,00</i>	<i>378844,20</i>
<b>ΕΞΟΔΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ</b>		
ΓΑΣΤΡΑΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΩΝ	304.500,00	380625,00
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	176.400,00	220500,00
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>480.900,00</i>	<i>601125,00</i>
<b>ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ</b>		
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	35.700,00	35700,00
ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ	18.900,00	18900,00
ΜΙΚΡΟΕΞΟΔΑ	35.700,00	35700,00
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>90.300,00</i>	<i>90300,00</i>
<b>ΑΜΟΙΒΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ</b>		
	180.600,00	180600,00
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>180.600,00</i>	<i>180600,00</i>
<b><i>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ</i></b>	<b><i>2.339.559,50</i></b>	<b><i>2505756,83</i></b>
<b><i>ΗΜΕΡΗΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ</i></b>	<b><i>6.409,75</i></b>	<b><i>6865,09</i></b>
<b>ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ</b>		
ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥ (ΥΠΟΛΟΓΙΖΟΜΕΝΟΥ)	105.000,00	112.350,00
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΔΟΜΑΤΩΝ</b>	<b>105.000,00</b>	<b>112.350,00</b>
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ + ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ</b>	<b>2.444.559,50</b>	<b>2.618.106,83</b>
<b>ΗΜΕΡΗΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ + ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ</b>	<b>6.697,42</b>	<b>7.172,90</b>

*Αναλυτικός Πίνακας 2007*

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ		2007	2007
		PANAMAX CLASS	CAPE-SIZE CLASS
<b>ΕΞΟΔΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ</b>			
ΑΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ Σ.Σ. ΜΙΣΘΟΙ ΚΑΙ ΑΔΕΙΑ		805.707,00	805707,00
ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ		26.460,00	26460,00
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ		73.512,60	73512,60
ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ		7.938,00	7938,00
ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗΣ		52.920,00	52920,00
P & I ΠΑΤΡΙΚΑ ΕΞΟΔΑ		11.025,00	11025,00
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>		<i>977.562,60</i>	<i>977562,60</i>
<b>ΕΞΟΔΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ</b>			
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ		104.015,63	111296,72
ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ/ΜΗΧΑΝΗ/ΚΑΜΠΙΝΕΣ		165.375,00	176951,25
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΛΑΔΙΑ		48.431,25	51821,44
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>		<i>317.821,88</i>	<i>340069,41</i>
<b>ΕΞΟΔΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ</b>			
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ		157.878,00	168929,46
ΑΜΟΙΒΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ		180.810,00	193466,70
ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΝΑΥΣΠΛΟΙΑΣ		33.075,00	35390,25
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>		<i>371.763,00</i>	<i>397786,41</i>
<b>ΕΞΟΔΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ</b>			
ΓΑΣΤΡΑΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΩΝ		319.725,00	399656,25
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ		185.220,00	231525,00
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>		<i>504.945,00</i>	<i>631181,25</i>
<b>ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ</b>			
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ		37.485,00	37485,00
ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ		19.845,00	19845,00
ΜΙΚΡΟΕΞΟΔΑ		37.485,00	37485,00
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>		<i>94.815,00</i>	<i>94815,00</i>
<b>ΑΜΟΙΒΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ</b>			
		189.630,00	189630,00
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>		<i>189.630,00</i>	<i>189630,00</i>
<b><i>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ</i></b>		<b><i>2.456.537,48</i></b>	<b><i>2631044,67</i></b>
<b><i>ΗΜΕΡΗΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ</i></b>		<b><i>6.730,24</i></b>	<b><i>7208,34</i></b>
<b>ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ</b>			
ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥ (ΥΠΟΛΟΓΙΖΟΜΕΝΟΥ)		110.250,00	117.967,50
<i>ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΔΟΜΑΤΩΝ</i>		<i>110.250,00</i>	<i>117.967,50</i>
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ + ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ</b>		<b><i>2.566.787,48</i></b>	<b><i>2.749.012,17</i></b>
<b>ΗΜΕΡΗΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ + ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ</b>		<b><i>7.032,29</i></b>	<b><i>7.531,54</i></b>

*Αναλυτικός Πίνακας 2008*

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ	2008	2008
	PANAMAX CLASS	CAPE SIZE CLASS
<b>ΕΞΟΔΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ</b>		
ΛΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ Σ.Σ. ΜΙΣΘΟΙ ΚΑΙ ΑΔΕΙΑ	837.935,28	837935,28
ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ	27.518,40	27518,40
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	76.453,10	76453,10
ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	8.255,52	8255,52
ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗΣ	55.036,80	55036,80
P & I ΙΑΤΡΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	11.466,00	11466,00
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>1.016.665,10</i>	<i>1016665,10</i>
<b>ΕΞΟΔΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ</b>		
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ	108.176,25	115748,59
ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ/ΜΗΧΑΝΗ/ΚΑΜΠΙΝΕΣ	171.990,00	184029,30
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΛΑΔΙΑ	50.368,50	53894,30
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>330.534,75</i>	<i>353672,18</i>
<b>ΕΞΟΔΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ</b>		
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	164.193,12	175686,64
ΑΜΟΙΒΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	188.042,40	201205,37
ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΝΑΥΣΙΠΛΟΙΑΣ	34.398,00	36805,86
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>386.633,52</i>	<i>413697,87</i>
<b>ΕΞΟΔΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ</b>		
ΓΑΣΤΡΑΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΩΝ	332.514,00	415642,50
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	192.628,80	240786,00
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>525.142,80</i>	<i>656428,50</i>
<b>ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ</b>		
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	38.984,40	38984,40
ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ	20.638,80	20638,80
ΜΙΚΡΟΕΞΟΔΑ	38.984,40	38984,40
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>98.607,60</i>	<i>98607,60</i>
<b>ΑΜΟΙΒΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ</b>		
	197.215,20	197215,20
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>197.215,20</i>	<i>197215,20</i>
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ</b>	<b>2.554.798,97</b>	<b>2736286,45</b>
<b>ΗΜΕΡΗΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ</b>	<b>6.999,45</b>	<b>7496,68</b>
<b>ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ</b>		
ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥ (ΥΠΟΛΟΓΙΖΟΜΕΝΟΥ)	114.660,00	122.686,20
<i>ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΔΟΜΑΤΩΝ</i>	<i>114.660,00</i>	<i>122.686,20</i>
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ + ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ</b>	<b>2.669.458,97</b>	<b>2.858.972,65</b>
<b>ΗΜΕΡΗΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ + ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ</b>	<b>7.313,59</b>	<b>7.832,80</b>



*Αναλυτικός Πίνακας 2009*

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΗΣΗΣ	2009	2009
	PANAMAX CLASS	CAPE SIZE CLASS
<b>ΕΞΟΔΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ</b>		
ΛΞΙΩΜΑΤΙΚΟΙ Σ.Σ. ΜΙΣΘΟΙ ΚΑΙ ΑΔΕΙΑ	888.211,40	888211,40
ΥΠΕΡΩΡΙΕΣ	29.169,50	29169,50
ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ	81.040,29	81040,29
ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΕΞΟΔΑ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ	8.750,85	8750,85
ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΑΝΔΡΩΣΗΣ	58.339,01	58339,01
P & I ΙΑΤΡΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	12.153,96	12153,96
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>1.077.665,01</i>	<i>1077665,01</i>
<b>ΕΞΟΔΑ ΑΠΟΘΗΚΕΥΣΗΣ</b>		
ΠΡΟΜΗΘΕΙΕΣ	114.666,83	122693,50
ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑ/ΜΗΧΑΝΗ/ΚΑΜΠΙΝΕΣ	182.309,40	195071,06
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ ΛΑΔΙΑ	53.390,61	57127,95
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>350.366,84</i>	<i>374892,51</i>
<b>ΕΞΟΔΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ</b>		
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ ΚΑΙ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	174.044,71	186227,84
ΑΜΟΙΒΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ	199.324,94	213277,69
ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΝΑΥΣΠΛΟΙΑΣ	36.461,88	39014,21
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>409.831,53</i>	<i>438519,74</i>
<b>ΕΞΟΔΑ ΑΣΦΑΛΙΣΗΣ</b>		
ΓΑΣΤΡΑΣ ΚΑΙ ΜΗΧΑΝΩΝ	352.464,84	440581,05
ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ΚΑΙ ΑΠΟΖΗΜΙΩΣΗΣ	204.186,53	255233,16
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>556.651,37</i>	<i>695814,21</i>
<b>ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ</b>		
ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ	41.323,46	38199,00
ΛΙΜΕΝΙΚΑ ΤΕΛΗ	21.877,13	20223,00
ΜΙΚΡΟΕΞΟΔΑ	41.323,46	38199,00
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>104.524,06</i>	<i>96621,00</i>
<b>ΑΜΟΙΒΕΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ</b>		
	209.048,11	193242,00
<i>ΣΥΝΟΛΑ</i>	<i>209.048,11</i>	<i>193242,00</i>
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ</b>	<b>2.708.086,91</b>	<b>2876754,47</b>
<b>ΗΜΕΡΗΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ</b>	<b>7.419,42</b>	<b>7881,52</b>
<b>ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ</b>		
ΔΕΞΑΜΕΝΙΣΜΟΥ (ΥΠΟΛΟΓΙΖΟΜΕΝΟΥ)	121.539,60	130.047,37
<i>ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΔΟΜΑΤΩΝ</i>	<i>121.539,60</i>	<i>130.047,37</i>
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ + ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ</b>	<b>2.829.626,51</b>	<b>3.006.801,84</b>
<b>ΗΜΕΡΗΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ + ΕΠΙΔΟΜΑΤΑ</b>	<b>7.752,40</b>	<b>8.237,81</b>

#### 4. Κεφάλαιο 4<sup>ο</sup> : Επίλογος - Συμπεράσματα

Σκοπός της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας ήταν η ανάλυση του τρόπου λειτουργίας των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και συγκεκριμένα εκείνων που δραστηριοποιούνται στο κλάδο των χύδην φορτίων –bulk carriers, ως προς την ανάλυση του κόστους λειτουργίας τους και σε συνάρτηση με τις επισκευές και τις καθημερινές ανάγκες των διαφόρων αυτών τύπων πλοίων όπως PANAMAX και CAPESIZE. Επίσης αναλύθηκε ο τρόπος με τον οποίο οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που διαθέτουν bulk carriers, χρησιμοποιούν τα πληροφοριακά συστήματα στις μέρες μας και με σκοπό να ελέγξουν τις διαδικασίες ελέγχου των πλοίων αυτών αλλά και τις έκτακτες ανάγκες που θα προκύψουν ως προς τον εφοδιασμό ανταλλακτικών καθώς και συντήρηση ή επισκευή πλοίων.

Στο χώρο της χύδην (tramp) ναυτιλίας, η ελληνική ναυτιλία κατέχει εξέχουσα διεθνώς θέση. Εάν δεν συμπεριληφθούν στα υπό ελληνική σημαία πλοία και τα υπό ξένη σημαία ελληνόκτητα πλοία, τότε η ναυτιλία της Ελλάδας είναι η μεγαλύτερη στον κόσμο. Εάν λάβουμε επίσης υπόψη ότι το μεγαλύτερο μέρος του διεθνούς εμπορίου από πλευράς όγκου διακινείται διαμέσου της θάλασσας, τότε είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς τον ρόλο που διαδραματίζει η Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία στην ανάπτυξη του διεθνούς εμπορίου.

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που ασχολούνται με το εμπόριο, εστιάζονται περισσότερο σε λειτουργίες και εργασίες που έχουν εκτελεσθεί και σε συναλλαγές που έχουν ήδη διεκπεραιωθεί. Η ροή της κάθε πληροφορίας δεν θεωρείται να είναι η καλύτερη ενώ ο ανταγωνισμός μεταξύ των τμημάτων όπως παράδειγμα μεταξύ του operational και του technical department υφίστανται σε σημαντικό βαθμό, αποτρέποντας έτσι την όποια απαίτηση για συνεργασία.

Μια συγκεκριμένη κατηγορία πλοίων είναι τα Bulk carriers. Το bulk carrier είναι ένα μεγάλο πλοίο με ένα κατάστρωμα που μεταφέρει χύμα φορτίο. Το φορτίο απλά ρίχνεται στα αμπάρια του πλοίου. Τα πλοία Bulk Carriers δημιουργήθηκαν για να εξυπηρετήσουν τις ανάγκες της ταχύτατα αναπτυσσόμενης παγκόσμιας οικονομίας τη δεκαετία του 1960. Σήμερα, αποτελούν περίπου το 32% παγκοσμίου στόλου.

Τέλος γίνεται συνεπώς αντιληπτό πως για κάθε μια από τις περιπτώσεις που αναφέρθηκαν παραπάνω, μια ναυτιλιακή εταιρία και συνεπώς το τεχνικό τμήμα αυτής σχετίζονται με τεχνικά έργα επί των πλοίων, όπου αυτά αναφέρονται ως έκτακτες επισκευές από απρόβλεπτες ζημιές και όταν το πλοίο βρίσκεται εν πλω ή σε κάποιο λιμάνι, με πιθανό δεξαμενισμό ή απλά χρειάζεται κάποια μεγαλύτερη επισκευή και η οποία απαιτεί σχετικά ένα μεγάλο χρονικό διάστημα.

## **Βιβλιογραφία**

### **Ελληνική Βιβλιογραφία**

- ✓ Βαμβούκας, Α., Γ., (2004), “Διεθνείς οικονομικές σχέσεις”, Εκδόσεις Μπένου
- ✓ Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ. (2003). “Οργάνωση & Διοίκηση ναυτιλιακών Επιχειρήσεων”, Σταμούλη Α.Ε.
- ✓ Γιωγγάρας Γ. (1999). “Διαμεταφορά ναυτιλιακών γραμμών”, Γιωγγάρας.
- ✓ Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ. (2004). “Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων”, Σταμούλη Α.Ε.
- ✓ Γουλιέλμος Αλέξανδρος Μ. (2005). “Η στρατηγική των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων”, Σταμούλη Α.Ε.
- ✓ Συλλογικό Έργο (2008). “Ελληνική ναυτιλία, απασχόληση και ανταγωνιστικότητα – Στρατηγικές διοίκησης ανθρώπινου δυναμικού”, Gutenberg.
- ✓ Χαρλαύτη Τζελίνα (2001). “Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας 19<sup>ος</sup> - 20<sup>ος</sup> αιώνας”, Νεφέλη.
- ✓ Γουλιέλμος, Αλέξανδρος Μ. (2005). “Η στρατηγική των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων”, Σταμούλη Α.Ε.

### Αγγλική Βιβλιογραφία

- ✓ Amit R., Shoemaker P., *Managing Across Borders: The Transnational solution*, Harvard Business School Press: Boston, 1993.
- ✓ Lorange P., *Strategic re-thinking in shipping companies, Maritime Policy and Management*, Vol. 28, no.1, 2001.
- ❖ Alderton and Patrick, 1999, "*Port Management and Operations*", LLP Publications
- ❖ Alderton, T. and Winchester, N., 2002, "*Globalization and Deregulation in the Maritime Industry*", *Marine Policy* 26 (1)
- ❖ Alderton, Patrick, 1995, "*Sea Transport, Operations and Economics*", Thomas Reed Publications
- ❖ Alderton, Patrick, 2004 "*Transport, Operations and Economics*", Adlard Coles Nautical
- ❖ Alison, H., 1997, "*Economy of Shipping*", Thomas Reed Publications
- ❖ Charles B. Stabel, et al., *Configuring Value for Competitive Advantage: On Chains, Shops and Networks*, *Strategic Management Journal* 19 (1998), 413-437.
- ❖ Drewry Shipping, *Panamax Tanker*, 1992
- ❖ Drewry Shipping, *The Global Shiprepair and Conversion Market*, 1995
- ❖ Hornbeck R., *Commerce in the 21<sup>st</sup> Century*, *Journal of Systems Management*, 1995.

- ❖ Lorange P., Strategic re-thinking in shipping companies, *Maritime Policy and Management*, Vol. 28, no.1, 2001.
- ❖ Michael E. Porter, *Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance* (New York: Free Press, 1985).
- ❖ Moore J., *The Death of Competition: Leadership and Strategy in the Age of Business Ecosystems*, New York: Harper Business, 1996, (Reprint edition, May 1997).
- ❖ Miller A., *Strategic Management*, Third edition, McGraw Hill, 1998
- ❖ Palmeri C., Believe in Yourself, Believe in the Merchandise, *Forbes* 160:5, September 1997.
- ❖ Panayides P.M., Gray R., An empirical assessment of relational competitive advantage in professional ship management, *Maritime Policy & Management*, Vol. 26, no.2, 1999.
- ❖ Stopford M., *Defining the Future of Shipping Markets*, ITIC FORUM 2000, London, Oct. 2000.
- ❖ Stopford M., *E-Commerce Implications, Opportunities and Threats for the Shipping Business*, Grout Lecture 2000, Institute of Transport and Logistics, April 2000.
- ❖ Sullivan, Christopher B., Preferences for Electronic Mail in organizational Communication Tasks, *The Journal of Business Communication*, 32(1), 1995.
- ❖ Scott P. M., Holmes M., Decision Development in Computer-Assisted Group Decision Making, *Human Communication Research*, 22, 1995.

- ❖ Swoboda F., Talking Management with Chairman Welch, The Washington Post, Section H : Business, March 1997.
- ❖ Theotokas J., Katarellos E., Strategic choices for small shipping companies in the post ISM Code period, Paper to be presented in 9<sup>th</sup> WCTR Conference, Seoul,
- ❖ Bennathan, E. and A. Walters, 2002, "*The Economics of Ocean Freight*" London, Professional Books
- ❖ Chrzanowski, I., 2002, "*An Introduction to Shipping Economics*", London, Fairplay Publications.
- ❖ Chrzanowski, I., 1993, "*An Introduction to Shipping Economics*", London, Fairplay Publications
- ❖ Ignary, T., 2001, "*Introduction to Shipping Economics*", London, Professional Books
- ❖ James R. Evans, William M. Lindsay, 2005, "The management and control of quality".
- ❖ Kemp P., 2003, "*History of ships*", New York, Books for Shipping
- ❖ Michael, G., 2002, "*Economics of Shipping*", Thomas Reed Publications
- ❖ Metaxas, B., 1996, "*The Economics of Shipping*". London, Athlone Press.
- ❖ Metaxas, B., 1998, "*The Economics of Tramp Shipping*". London, Athlone Press.
- ❖ Sletmo, G. and E. Williams., 2003, "*Liner Conferences in the Container Age*", New York: McMillan.
- ❖ Stopord, M., 2000, "*Maritime Economics*", 2nd ed, Routledge
- ❖ Saunders M., Lewis P. and Thornhill A., 2000, "*Research Methods For Business Students*", London: Prentice Hall.

- ❖ Sekaran U., 1992, “*Research Methods for Business, A Skill Building Approach*”, New York: John Wiles and Sons Inc.
- ❖ Zikmund W.G., 2000, “*Business Research Methods*”, London: Harcourt college publishers.

FAKULTAS TEKNOLOGI



### Πηγές από το Διαδίκτυο

- ✓ [www.naftemporiki.gr/news/static/08/12/29/1610735.htm](http://www.naftemporiki.gr/news/static/08/12/29/1610735.htm) - 58k -, Επιμονή Υπομονή για την Ανάπτυξη της Ελληνικής Ναυτιλίας, 2007
- ✓ [www.express.gr/news/shipping/22918oz\\_2008051022918.php3](http://www.express.gr/news/shipping/22918oz_2008051022918.php3) - 212k -, Ο Ρόλος του Ν.Ε.Ε. στις Μέρες μας, 2006
- ✓ [www.mediashipping.gr/?q=node/226](http://www.mediashipping.gr/?q=node/226) - 47k -, Προοπτικές για την Ελληνική Ναυτιλία, 2005
- ✓ [www.yen.gr](http://www.yen.gr) - Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας
- ✓ United Nations Conference on Trade and Development που περιλαμβάνονται στην ετήσια έκδοση της Θαλάσσιας Μεταφοράς-Review of Maritime Transport-2007
- ✓ *Ανάπτυξη Ελληνικού Στόλου - Lloyds' Register of Shipping – Fairplay*