

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ στην

ΝΑΥΤΙΛΙΑ

ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ
ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ

Γκαλάπη Γεωργία

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, Ιούλιος 2018

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

«Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης 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 το όλο κείμενο υπό copyright και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στην γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.»

Η Δηλούσα

Γκαλάπη Γεωργία

ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

«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:

- Καθηγητής Πελαγίδης Θεόδωρος (Επιβλέπων)
- Καθηγητής Βλάχος Γεώργιος
- Καθηγητής Θεοδωρόπουλος Σωτήριος

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

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η εκπόνηση της συγκεκριμένης Διπλωματικής Εργασίας έγινε κατόπιν ενδιαφέρουσας μελέτης και έρευνας και αποτελεί την ολοκλήρωση των σπουδών μου στο Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών στην Ναυτιλία του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Για την συγγραφή της ακόλουθης Διπλωματικής Εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω τον επιβλέποντα Καθηγητή μου κύριο Θεόδωρο Πελαγίδη για την καθοδήγηση και την βοήθειά του κατά την διάρκεια συγγραφής της, καθώς και για τις συμβουλές του καθ' όλη την διάρκεια των σπουδών μου. Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τα μέλη της κριτικής επιτροπής, Καθηγητή Γεώργιο Βλάχο και τον Καθηγητή Σωτήρη Θεοδωρόπουλο.

Ακόμη, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου για την στήριξη και την συμπαράστασή τους από το προπτυχιακό μου μέχρι σήμερα και τους γονείς μου Νικόλαο και Αγγελική για την ηθική υποστήριξη που μου προσφέρουν πάντα. Τέλος, ένα μεγάλο ευχαριστώ στον σύζυγο μου Εφραιμίδα Δημήτριογια την πολύτιμη βοήθεια που μου προσέφερε αυτά τα χρόνια.

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 6-1: CBA Φιλιπινέζων Ναυτικών	30
Πίνακας 6-2: CBA Ρώσων Ναυτικών	31
Πίνακας 6-3: Training matrix case study εταιρείας	35
Πίνακας 7-1: Ετήσιοι μισθοί ανά εθνικότητα.....	44
Πίνακας 7-2: Ετήσιες αλλαγές πληρώματος ανά σύνθεση.....	45
Πίνακας 7-3: Ετήσια Travel expenses ανά πλοίο	47
Πίνακας 7-4: Σύνολο κόστους για γενικά έξοδα ανά manningagency	50

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 5-1: Ενδεικτική κατανομή κόστους	15
Διάγραμμα 5-2: Λειτουργικό κόστος ανά κατηγορία πλοίου ανά χρονική περίοδο.....	16
Διάγραμμα 5-3: Χρονική εξέλιξη του κόστους για ανταλλακτικά και λάδια	18
Διάγραμμα 5-4: Χρονική εξέλιξη του κόστους για ανταλλακτικά και συντήρηση.....	20
Διάγραμμα 7-1: Συγκριτικό διάγραμμα ετήσιων απολαβών ανά εθνικότητα	44
Διάγραμμα 7-2: Συγκριτικό διάγραμμα ετήσιων αλλαγών ανά σύνθεση	46
Διάγραμμα 7-3: Συγκριτικό διάγραμμα για το σύνολο των Travelexpenses ανά σύνθεση	47
Διάγραμμα 7-4: Ετήσια other expenses ανά manning agency.....	51

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Το λειτουργικό κόστος ,με τις επιμέρους κατηγορίες του, μιας ναυτιλιακής εταιρείας αποτελεί ζωτικό κομμάτι της και πηγή μελέτης για τις ναυτιλιακές εταιρείες καθώς επιθυμούν τον περιορισμό και έλεγχο του με απώτερο σκοπό να καταφέρουν να αυξήσουν τα κέρδη τους.

Η εργασία αυτή, επιχειρεί να εξετάσει αρχικά τις κατηγορίες κόστους που υπάρχουν σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση και ειδικότερη αναφορά γίνεται στο λειτουργικό κόστος και συγκεκριμένα στο κόστος επάνδρωσης και πως οι διαφορετικές εθνικότητες μπορούν να το επηρεάσουν. Στη συγκριτική μελέτη των εθνικοτήτων όσον αφορά το κόστος, χρησιμοποιήθηκαν πραγματικά στοιχεία από μια casestudy εταιρεία. Το πρώτο κεφάλαιο είναι ένα εισαγωγικό κεφάλαιο το οποίο αναφέρει γενικά τις έννοιες του κόστους. Στο δεύτερο κεφάλαιο αναφέρονται και αναλύονται οι κατηγορίες κόστους που υπάρχουν στις μεταφορές και τις επιχειρήσεις που συσχετίζονται με μεταφορές γενικότερα. Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στη σημασία που έχει για μια ναυτιλιακή εταιρεία συγκεκριμένα να μπορεί να γνωρίζει το κόστος της αλλά και τις δυσκολίες στην κατάκτηση αυτής την γνώσης. Στο τέταρτο κεφάλαιο αναλύονται οι κατηγορίες κόστους μια ναυτιλιακής εταιρείας και γίνεται μια μικρή ανάλυση για την κάθε κατηγορία ξεχωριστά. Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται ιδιαίτερη αναφορά και ανάλυση του λειτουργικού κόστους και των επιμέρους κατηγοριών που το απαρτίζουν. Στο έκτο κεφάλαιο η παρούσα εργασία αυτή επικεντρώνεται στη ανάλυση του κόστους επάνδρωσης μια ναυτιλιακής το οποίο αποτελεί ίσως το βασικότερο κομμάτι του λειτουργικού κόστους της εταιρείας. Στο έβδομο και τελευταίο κεφάλαιο με τη βοήθεια μιας casestudy εταιρείας και την χρήση πραγματικών στοιχείων έγινε μια συγκριτική μελέτη όσον αφορά την διαφοροποίηση του κόστους ανάλογα με την εθνικότητα του πληρώματος για κάθε μια από τις επιμέρους κατηγορίες που απαρτίζουν το κόστος επάνδρωσης. Τέλος σε συνέχεια της μελέτης όλων των παραπάνω διατυπώνονται κάποια συμπεράσματα για τη σημασία του λειτουργικού κόστους σε μια ναυτιλιακή εταιρεία, στη θέση που καταλαμβάνει το κόστος επάνδρωσης στο συνολικό λειτουργικό κόστος και τέλος πως οι διαφορετικές εθνικότητες επηρεάζουν το κόστος επάνδρωσης.

ABSTRACT

Operational cost of a shipping company along with its subcategories, its vital and critical for the company since in case that cost can be controlled and minimized then shipping company can maximize profits.

This study attempts firstly to examine the cost categories that exist in a shipping company and especially operational costs with more specifically reference to crew costs and how different nationalities can affect it. In the comparative study of different nationalities, in terms of cost, on board the vessel actual data of a case study shipping company have been used. The first chapter is an introductory chapter which mentions the concepts of costs in general. The second chapter discusses and analyzes in general the cost categories that exist in transport and also business associated with transport. In the third chapter, reference is made to the importance for a shipping company in particular of being able to know its costs and the difficulties in acquiring this knowledge. In the fourth chapter, the cost categories of a shipping company are analyzed and a small breakdown is made for each category separately. In the fifth chapter there is a special reference and analysis of the operating costs and the individual categories that they make up. In the sixth chapter this work focuses on the analysis of crew costs of a shipping which is perhaps the most important part of the operating cost of the shipping company. In the seventh and final chapter, with the help of a case study company and the use of actual data, a comparative study was conducted on cost differentiation according to the crew's nationality for each of the individual categories that make up crew costs. Finally, following the study of all the above, some conclusions are drawn about the importance of operating costs to a shipping company, the managerial cost of the total operating costs, and how different nationalities affect the crew cost.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΔΗΛΩΣΗ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ.....	i
ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	ii
ΠΡΟΛΟΓΟΣ	iii
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	iv
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	v
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	vi
ABSTRACT.....	vii
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ	viii
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Εισαγωγή.....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Κατηγορίες Κόστους.....	5
2.1 Διακρίσεις Κόστους Μεταφοράς	5
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 Ανάγκη Προσδιορισμού Κόστους	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Διακρίσεις Κόστους Ναυτιλιακής Εταιρείας.....	11
4.1 Έξοδα Κεφαλαίου	12
4.2 Έξοδα Ταξιδιού	13
4.3 Λειτουργικά Έξοδα	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 Ανάλυση Λειτουργικού Κόστους	15
5.1 Προμήθειες και Ανταλλακτικά	17
5.2 Συντήρηση και Επισκευή.....	19
5.3 Έξοδα Ασφαλιστικής Κάλυψης.....	20
5.4 Έξοδα Νηολόγησης και Κλάσης	21
5.5 Διοικητικές Δαπάνες	22
5.6 Έξοδα Επάνδρωσης	22
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 Κόστος Επάνδρωσης.....	23
6.1 Έξοδα Μισθοδοσίας.....	29
6.2 Ταξιδιωτικά Έξοδα / Travel Expenses	32
6.3 Δαπάνες Τροφοδοσίας / Victualling	33
6.4 Δαπάνες Εκπαίδευσης / Training Cost	34

6.5 Έξοδα για Union Fees.....	42
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 Συγκριτική Μελέτη Κόστους Επάνδρωσης ανά Εθνικότητα	43
7.1 Μισθοί ανά Εθνικότητα	43
7.2 Travel Expenses ανά Εθνικότητα.....	45
7.3 Έξοδα Τροφοδοσίας	48
7.4 Γενικά Έξοδα (Contributions, Union Fees, Flag Cost, Training, Crew Insurance, Processing)	48
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	52
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	54
ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ.....	54
ΑΡΘΡΑ	55

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Εισαγωγή

Εδώ και πάρα πολλά χρόνια η ναυτιλία αποτελεί μία από τις πλέον εκτεταμένες οικονομικές δραστηριότητες του ανθρώπου και αποτελεί το μεγαλύτερο μεταφορέα αγαθών και εμπορευμάτων σε παγκόσμια κλίμακα. Λόγω αυτού του μεγέθους τα κόστη αλλά και αντίστοιχα τα κέρδη μιας ναυτιλιακής εταιρείας είναι πάρα πολύ μεγάλα. Όπως είναι γνωστό στόχος της οποιαδήποτε επιχείρησης είναι να ελαχιστοποιήσει το κόστος της και να μεγιστοποιήσει το κέρδος της, πόσο μάλλον μια ναυτιλιακή επιχείρηση που όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω το ποσά που διαχειρίζεται και τα πιθανά κέρδη είναι αρκετά υψηλά. Έτσι, όλα τα χρόνια παρατηρείται η ανάγκη για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να μπορούν να προσδιορίζουν το κόστος τους ούτως ώστε να μπορούν να το ελέγχουν και να το περιορίζουν αν αυτό είναι δυνατό με απώτερο σκοπό να αυξήσουν τα κέρδη τους. Το λειτουργικό κόστος είναι αυτό στο οποίο επικεντρώνονται οι περισσότερες ναυτιλιακές όσον αφορά στη κατανόηση του γιατί αφορά την καθημερινή λειτουργία του πλοίου και έτσι θα μπορούσαμε να πούμε πως είναι πιο εύκολο για αυτές να επέμβουν και να περιορίσουν ή να το διαμορφώσουν ανάλογα για να το περιορίσουν στο τέλος.

Το λειτουργικό κόστος αποτελείται κ αυτό από υποκατηγορίες. Το πιο σημαντικό ή καλύτερα το μεγαλύτερο μέρος του λειτουργικού κόστους το καταλαμβάνει το κόστος επάνδρωσης το οποίο με τη σειρά του απαρτίζεται από αρκετές πιο μικρές ομάδες κόστους (μισθοί εκπαίδευση, ασφαλιστικές εισφορές, ταξιδιωτικά έξοδα κλπ). Η κάθε μία κατηγορία του κόστους επάνδρωσης και κατ' επέκταση το κόστος επάνδρωσης στο σύνολο του επηρεάζεται και μεταβάλλεται ανάλογα από κάποιους παράγοντες όπως για παράδειγμα είναι η εθνικότητα του πληρώματος, η επιλογή σημαίας στο οποίο είναι νηολογημένο το πλοίο, οι απαιτήσεις μια εταιρείας όσον αφορά την εκπαίδευση κλπ. Ανάλογα με τις επιλογές και την πολιτική που επιλέγει να ακολουθήσει μια ναυτιλιακή εταιρεία, οι παραπάνω υποομάδες κόστους είτε αυξάνονται είτε μειώνονται. Ανεξάρτητα όμως από τις επιλογές και τα θέλω της εταιρείας υπάρχουν κάποια βασικά standards, κάποια κατώτατα όρια που πρέπει να πληροί σε κάποια από τα παραπάνω όπως για παράδειγμα οι μισθοί, η εκπαίδευση, η ασφαλιστική κάλυψη των ναυτικών για να προστατέψει αλλά και να οριοθετήσει τη σχέση μεταξύ ναυτικών και εταιρείας. Έτσι για την εκπαίδευση για παράδειγμα των ναυτικών και την πιστοποίηση τους πρέπει να πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζει η STCW.

Η Διεθνής Συνθήκη για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Διπλωμάτων και Φυλακής των ναυτικών, STCW 1978 η οποία έθεσε βασικές απαιτήσεις για την εκπαίδευση, την πιστοποίησή της και τη βάρδια φυλακής των ναυτικών σε διεθνές επίπεδο. Η Συνθήκη τροποποιήθηκε το 1995 προκειμένου να επιτευχθεί η ενιαία εφαρμογή από την πλευρά των κρατών των απαιτήσεων που θέτει. Με τις προσθήκες τίθενται αυστηρές προϋποθέσεις στα μέλη σχετικά με την εφαρμογή της Συνθήκης, ώστε να διασφαλιστεί ότι τα πιστοποιητικά εκπαίδευσης, που παρέχονται από τα κράτη, ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις της Συνθήκης. Τα κράτη που υπογράφουν τη Συνθήκη είναι υποχρεωμένα να διαθέτουν τους απαραίτητους πόρους για την εκπαίδευση και την έκδοση πιστοποιητικών, έτσι ώστε να μπορούν να γίνονται αποδεκτά από όλες τα κράτη- σημαίες.

Η τελευταία τροποποίηση της STCW¹, έγινε στη Διπλωματική Διάσκεψη του IMO στη Μανίλα των Φιλιππίνων στις 21- 25 Ιουνίου 2010.

Με τις εγκυκλίους του IMO STCW.7/Circ.16 και STCW.7/Circ. 17 διευκρινίσθηκαν μεταβατικές διατάξεις των αναθεωρήσεων στη Διεθνή Σύμβαση για τα Πρότυπα Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών Ναυτικών (International Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers – STCW Convention). Οι τροποποιήσεις που αποκαλούνται «Τροποποιήσεις της Μανίλας στην Σύμβαση και Κώδικα STCW» (STCW Convention & Code: “The Manila Amendments”) υιοθετήθηκαν, για να επικαιροποιηθούν τα δύο κείμενα σύμφωνα με τις εξελίξεις από την υιοθέτηση της Σύμβασης το 1978 και την αναθεώρησή της το 1975, για να αντιμετωπισθούν θέματα που αναμένεται να προκύψουν στο ορατό μέλλον. Με τις τροποποιήσεις που τέθηκαν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 2012 έχουν γίνει σημαντικές αλλαγές στα κεφάλαια της Σύμβασης και στον Κώδικα και ειδικότερα καθιερώνονται:

1. Βελτιωμένα μέτρα για την πρόληψη πρακτικών πλαστών πιστοποιητικών ικανότητας και την ενίσχυση των διαδικασιών αξιολόγησης και παρακολούθησης συμμόρφωσης των με τις απαιτήσεις της σύμβασης.
2. Αναθεωρημένες απαιτήσεις για τις ώρες εργασίας και ανάπαυσης και νέες απαιτήσεις για την πρόληψη κατάχρησης οινόπνευματος και ναρκωτικών, καθώς και επικαιροποιημένα ιατρικά πρότυπα ικανότητας ναυτικών, νέες απαιτήσεις για το

¹http://www.mptusa.com/pdf/STCW_guide_english.pdf

κατώτερο προσωπικό (AbleSeafarers), νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης στην σύγχρονη τεχνολογία, όπως συστήματα ηλεκτρονικών χαρτών και πληροφόρησης (Electronic Charts and Information Systems- ECDIS), νέες απαιτήσεις για εκπαίδευση σε θέματα περιβαλλοντικής γνώσης σε ηγετικά καθήκοντα και ομαδική εργασία. Επιπροσθέτως καθιερώνονται νέες απαιτήσεις για εκπαίδευση και πιστοποίηση ηλεκτρολόγων αξιωματικών, επικαιροποίηση των απαιτήσεων για το προσωπικό που υπηρετεί σε όλους τους τύπους των πετρελαιοφόρων, περιλαμβανομένων των απαιτήσεων για προσωπικό που υπηρετεί σε υγραεριοφόρα, νέες απαιτήσεις εκπαίδευσης σε θέματα ασφαλείας, καθώς και διατάξεις για να διασφαλισθεί ότι οι ναυτικοί έχουν εκπαιδευτεί κατάλληλα για να αντιμετωπίσουν την κατάσταση πειρατικής επίθεσης κατά του πλοίο τους, κτλ.

Η διεθνής σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW και SOLAS 74/78) απαιτεί επίσης και την έκδοση πιστοποιητικού ελάχιστης ασφαλούς επάνδρωσης.

MLC 2006

Η Διεθνής Σύμβαση Ναυτικής Εργασίας 2006 (Maritime Labour Convention – MLC 2006) είναι γνωστή ως «ο Χάρτης των Δικαιωμάτων των Ναυτικών» και «ο τέταρτος πυλώνας του διεθνούς ναυτιλιακού δικαίου που ενσωματώνει όλα τα σύγχρονα πρότυπα των υφιστάμενων διεθνών συμβάσεων και συστάσεων για τη ναυτική εργασία, καθώς και τις θεμελιώδεις αρχές που υπάρχουν σε άλλες διεθνείς συμβάσεις εργασίας². Οι άλλοι πυλώνες είναι οι διεθνείς ναυτιλιακές συμβάσεις SOLAS, STCW και MARPOL. Η MLC υιοθετήθηκε από την Ναυτιλιακή Σύνοδο της Διεθνούς Οργάνωσης Εργασίας (ILO) στη Γενεύη στις 23 Φεβρουαρίου 2006 και τέθηκε σε ισχύ στις 20 Αυγούστου 2013, για κράτη που την κύρωσαν μετά την 20.8.2012, δώδεκα μήνες μετά την ημερομηνία κύρωσής της. Η MLC 2006 είναι δομημένη με τον ίδιο τρόπο όπως η Διεθνής Σύμβαση για τα πρότυπα εκπαίδευσης, πιστοποίησης και τήρησης φυλακών των ναυτικών (STCW). Η Σύμβαση καθιερώνει παγκόσμια και ελάχιστα πρότυπα και προϋποθέσεις για την εξασφάλιση και προστασία της υγείας και ασφάλειας των ναυτικών και των δικαιωμάτων τους γενικά. Η Σύμβαση διευκολύνει την παγκόσμια εφαρμογή ελαχίστων αποδεκτών επιπέδων όσον αφορά τις συνθήκες εργασίας των ναυτικών. Ειδικά αναφέρονται θέματα που σχετίζονται με τους όρους απασχόλησης, τις συμβάσεις απασχόλησης των ναυτικών, τις ώρες εργασίας και ώρες

ανάπαυσης, τα δικαιώματα άδειας ,τον επαναπατρισμό, την αποζημίωση του ναυτικού για την απώλεια του πλοίου, επίπεδα εξειδίκευσης, την ανάπτυξη και ευκαιρίες σταδιοδρομίας και δεξιοτήτων για την απασχόληση των ναυτικών, θέματα συσχετιζόμενα τρόφιμα και εστίαση, την προστασία της υγείας, ιατρική περίθαλψη, κοινωνική πρόνοια και κοινωνική ασφάλιση, την ευθύνη πλοιοκτήτη και πρόληψη ατυχημάτων, την κοινωνική ασφάλιση τις ευθύνες του κράτους σημαίας, θέματα με πιστοποιητικά ναυτικής εργασίας και δήλωση θαλάσσιας εργασίας κτλ.

Πλεονεκτήματα² της ως άνω σύμβασης μπορούν να θεωρηθούν η απλούστευση των διεθνών απαιτήσεων, η ύπαρξη της επιβολής του νόμου, που υποστηρίζεται από ένα σύστημα πιστοποίησης, η βελτίωση των συνθηκών εργασίας και διαβίωσης των ναυτικών, μια υπεύθυνη ναυτιλιακή βιομηχανία, η βελτίωση του κοινωνικού διαλόγου, η ενημέρωση των ναυτικών για τα δικαιώματά τους και τα ένδικα μέσα, η ύπαρξη μιας βελτιωμένης εποπτείας σε όλα τα επίπεδα, η διατήρηση των όρων και συνθηκών εργασίας και διαβίωσης σε συνεχή αξιολόγηση, η απλούστευση των υποχρεώσεων υποβολής εκθέσεων (μια σύμβαση αντί για πολλές), η βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών ναυτιλίας, η βελτίωση στην προστασία του περιβάλλοντος, η προστασία από τον αθέμιτο ανταγωνισμό από τα πλοία υποβαθμισμένων προτύπων ναυτιλίας, οι ισότιμοι όροι ανταγωνισμού για να εξασφαλιστεί ο θεμιτός ανταγωνισμός και να περιθωριοποιήσει τα πλοία που λειτουργούν με υποβαθμισμένα ναυτιλιακά πρότυπα, η ύπαρξη πολιτικών καταπολέμησης της θυματοποίησης και τέλος η συμμετοχή στη λήψη αποφάσεων μέσω της διαβούλευσης.

²Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου, Πλεονεκτήματα της Σύμβασης Ναυτικής Εργασίας 2006
<http://www.hcg.gr/node/5540>, last log in 12/10/17

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Κατηγορίες Κόστους

2.1 Διακρίσεις Κόστους Μεταφοράς

Συνολικό κόστος: Αναφέρεται στο σύνολο της δαπάνης που απαιτείται για την πραγματοποίηση ενός μεταφορικού έργου περιλαμβάνοντας και την εξυπηρέτηση του επενδυμένου κεφαλαίου. Το συνολικό κόστος της παραγωγής αποτελεί το άθροισμα του συνολικού σταθερού και συνολικού μεταβλητού κόστους.

Συνολικό Σταθερό Κόστος: Αναφέρεται στο κόστος που δεν επηρεάζεται απότυχόν διακυμάνσεις στο μέγεθος του παραγόμενου έργου για δεδομένη οργάνωση και μέγεθος παραγωγικής μονάδας. Όπως γίνεται αντιληπτό, η έννοια του σταθερού κόστους υπάρχει μόνο, όταν ο υπολογισμός αναφέρεται σε συγκεκριμένη χρονική περίοδο, αφού μακροχρόνια όλα τα στοιχεία του κόστους είναι μεταβλητά, δεδομένου ότι μεταβάλλονται το μέγεθος και η οργάνωση της επιχείρησης.

Όσο πιο σύντομο είναι το χρονικό διάστημα στο οποίο επιδιώκεται η απόσβεση του επενδυμένου κεφαλαίου, τόσο το σταθερό κόστος παρουσιάζεται αυξημένο. Όταν ολοκληρωθεί η απόσβεση, το συνολικό σταθερό κόστος θα μεταβληθεί.

Συνολικό Μεταβλητό Κόστος: Αναφέρεται στο τμήμα του κόστους παραγωγής ναυτιλιακών υπηρεσιών που μεταβάλλεται ανάλογα με τον αριθμό και τη μιλιομετρική απόσταση των εκτελούμενων ταξιδιών, καθώς και την ποσότητα των μεταφερόμενων φορτίων. Το κόστος αυτό δεν δημιουργείται όταν το πλοίο αδρανεύει.

Το μεταβλητό κόστος δεν εξελίσσεται ομοιόμορφα. Σε κάθε μεταβολή του παραγόμενου έργου τα στοιχεία που το αποτελούν μπορεί να αυξάνονται ή όχι. Τα στοιχεία του μεταβλητού κόστους που εξυπηρετούν το σύνολο των αναγκών του ταξιδιού (π.χ. δαπάνες καυσίμων) συμπεριφέρονται διαφορετικά από αυτά που αφορούν μια συγκεκριμένη ανάγκη (π.χ. κόστος φορτοεκφόρτωσης). Κάποιες δαπάνες αυξάνουν ανάλογα με τον αριθμό των ταξιδιών (π.χ. λιμενικά τέλη), άλλες διαφοροποιούνται ανάλογα με την διανυόμενη απόσταση

(π.χ. κόστος καυσίμων) και κάποιες άλλες ανάλογα με την ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου (π.χ. κόστος χειρισμού φορτίου).

Τα τέλη χρησιμοποίησης των λιμανιών αυξάνουν ανάλογα με τον αριθμό των προσεγγίσεων και τον χρόνο παραμονής των πλοίων στα λιμάνια, χωρίς να επηρεάζονται φυσικά από τις διανυόμενες αποστάσεις ή την ποσότητα του μεταφερόμενου φορτίου.

Το κόστος για καύσιμη ύλη, όταν βαραίνει τον μεταφορέα, αυξάνει παράλληλα με τις διανυόμενες αποστάσεις και τη ταχύτητα του ταξιδιού. Όπως είναι φυσικό, επηρεάζεται από τον βαθμό καλής συντήρησης του πλοίου, που επιδρά στην ωριαία κατανάλωση καυσίμου, όχι όμως από την ποσότητα μεταφερόμενου φορτίου.

Το κόστος χειρισμού του φορτίου, όταν βαραίνει τον μεταφορέα, αυξάνει ανάλογα με τη ποσότητα του φορτίου που μεταφέρεται, αλλά και από το ρυθμό φορτοεκφόρτωσης. Δεν επηρεάζονται όμως από τα άλλα στοιχεία του μεταβλητού κόστους.

Δεν υπάρχει πάντοτε συγκεκριμένη και σταθερή σχέση μεταξύ μεταβλητού και σταθερού κόστους. Αντίθετα, η σχέση αυτή διαφέρει από επιχείρηση σε επιχείρηση, ανάλογα με τη μορφή, την έκταση και το μέγεθος της. Διαφέρει, επίσης, μεταξύ των διάφορων τομέων των θαλάσσιων μεταφορών.

Η συμμετοχή του σταθερού κόστους στο συνολικό είναι μικρότερη στην περίπτωση πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίων (tramp) από ότι στην περίπτωση πλοίων τακτικών γραμμών (Liner). Αυτό συμβαίνει, γιατί στην περίπτωση πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου υπεύθυνος για τη συμπλήρωση της μεταφορικής ικανότητας των πλοίων είναι ο φορτωτής/ναυλωτής και δεν απαιτείται ορισμένη οργάνωση για την παροχή των παραπάνω υπηρεσιών. Αντίθετα, η παροχή υπηρεσιών από τα πλοία τακτικών γραμμών προϋποθέτει την ύπαρξη οργάνωσης, ιδίως για την αναζήτηση φορτίων γιατί υπεύθυνος για τη συμπλήρωση της μεταφορικής ικανότητας του πλοίου, προκειμένου αυτό να πραγματοποιήσει το προγραμματισμένο δρομολόγιο, είναι ο μεταφορέας. Αυτή η οργάνωση συμβάλλει στην αύξηση του σταθερού κόστους σε σχέση με το μεταβλητό.

Επίσης, η συμμετοχή του σταθερού κόστους στο συνολικό αυξάνει παράλληλα με την ένταση κεφαλαίου που χαρακτηρίζει μία επένδυσή, όταν αυτή αφορά πλοία με ενσωματωμένη σύγχρονη τεχνολογία σε σχέση με τα παραδοσιακά.

Σύμφωνα, με τα όσα αναφέρθηκαν παραπάνω το σταθερό κόστος παραμένει αμετάβλητο και είναι ανεξάρτητο του μεγέθους του παραγόμενου έργου κάτω από συγκεκριμένη οργάνωση και συγκεκριμένο μέγεθος της οικονομικής μονάδας.

Όσον αφορά το μεταβλητό κόστος, υπάρχει η δυνατότητα να ελεγχθεί από τον μεταφορέα τόσο στα επιμέρους στοιχεία του, όσο και στο σύνολο του. Από τις αποφάσεις του, εξαρτάται η απόδοση και σωστή λειτουργία της επιχείρησης. Σε περίπτωση που το ακαθάριστο εισόδημα της επιχείρησης δεν καλύπτει το μεταβλητό κόστος, η συνέχιση της προσφοράς των υπηρεσιών γίνεται ασύμφορη. Στην περίπτωση που το μεταβλητό κόστος απλώς καλύπτεται, η επιχείρηση συνεχίζει τις εργασίες της βραχυχρόνια, ελπίζοντας σε βελτίωση των συνθηκών της αγοράς. Στις παραπάνω περιπτώσεις η συμπίεση του μεταβλητού κόστους στο ελάχιστο δυνατό επίπεδο κρίνεται ως επιτακτική ανάγκη. Τέλος, αν το ακαθάριστο εισόδημα υπερκαλύπτει το μεταβλητό κόστος, η συνέχιση της προσφοράς των υπηρεσιών του μεταφορέα κρίνεται συμφέρουσα.

Μακροχρόνια όμως καμία επιχειρηματική ναυτιλιακή μονάδα δεν μπορεί να εξακολουθεί να λειτουργεί αν δεν μπορεί να εξασφαλίσει την εξυπηρέτηση των δανειακών της υποχρεώσεων, την απόσβεση των επενδυμένων κεφαλαίων και τη βελτίωση, την αύξηση ή την ανανέωση του στόλου της.

Εν κατακλείδι, θα μπορούσαμε να πούμε ότι η βραχυχρόνια πολιτική, οι αποφάσεις καθώς και η σωστή λειτουργία μιας επιχείρησης βασίζονται στο μεταβλητό κόστος, ενώ μακροχρόνια η επιχείρηση μπορεί να συνεχίσει τις δραστηριότητες της, μόνο στη περίπτωση που το εισόδημα της καλύπτει το συνολικό της κόστος³.

³Ναυτιλιακή Οικονομική, Βλάχος, εκδόσεις Σταμούλη

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 **Ανάγκη Προσδιορισμού Κόστους**

Ο σκοπός των επιχειρήσεων σε γενικότερο επίπεδο αλλά ειδικότερα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων είναι να μεγιστοποιηθούν των καθαρών εσόδων μέσω της αύξησης του παραγόμενου έργου.

Προκειμένου όμως να γίνει η εκτίμηση και ο προσδιορισμός του άριστου επιπέδου παραγωγής μεταφορικών υπηρεσιών θα πρέπει η επιχείρηση να γνωρίζει το προϋπολογιστικό κόστος λειτουργίας της.

Στη παρούσα εργασία θα ασχοληθούμε με την αγορά των χύδην φορτίων όπου η προσφορά χωρητικότητας είναι ανταγωνιστική, ο μεταφορέας δεν μπορεί να επηρεάσει το επίπεδο των ναύλων το οποίο διαμορφώνεται κάθε φορά στην αγορά μέσω της σχέσης ζήτησης και προσφοράς. Έτσι στη συγκεκριμένη αγορά, ο μεταφορέας είτε δέχεται τον ναύλο που έχει ήδη διαμορφωθεί στην αγορά είτε αποσύρεται από την αγορά.

Ο μεταφορέας θα πρέπει να προσαρμόσει τις συνθήκες παραγωγής των προσφερόμενων υπηρεσιών του σύμφωνα με αυτές τις αγοράς όπως διαμορφώνονται μέσα από τις αποφάσεις που κάθε μεταφορέας και κάθε φορτωτής παίρνουν σαν αποτέλεσμα της ελεύθερης διαπραγμάτευσης μεταξύ των δύο.

Για να γίνει όμως δυνατή η εκτίμηση της αγοράς από τον μεταφορέα και κατ' επέκταση αν ο προσφερόμενος στην αγορά ναύλος μπορεί να γίνει δεκτός η για να αποφασίσει να αποσυρθεί ή να παροπλίσει το πλοίο του θα πρέπει να γνωρίζει το κόστος παραγωγής των υπηρεσιών του.

Το παραπάνω είναι δυνατό να επιτευχθεί αν είναι κυρίως γνωστό το ύψος του μεταβλητού κόστους.

Παρακάτω αναφέρονται κάποιοι ενδεικτικοί λόγοι για τους οποίους κρίνεται απαραίτητη η ακριβέστερη γνώση του κόστους που αντιμετωπίζει μια ναυτιλιακή επιχείρηση για να μπορέσει να συνεχίσει να προσφέρει τις υπηρεσίες της:

- Για τον καθορισμό της πολιτικής της ναυτιλιακής επιχείρησης ως προς τις επενδύσεις της, ως προς το επιθυμητό μέγεθος παραγωγής του έργου της και ως προς τον καθορισμό των επιθυμητών όρων απασχόλησης της χωρητικότητας της.
- Για τον έλεγχο των συνθηκών, κάτω από τις οποίες προσφέρονται οι μεταφορικές υπηρεσίες της και για την αναγκαία προσαρμογή τους, σύμφωνα με τις συνθήκες της αγοράς.
- Για τον καθορισμό των ναυτολογίων στην περίπτωση ναυτιλιακών μονάδων που εκτελούν μεταφορές συγκοινωνιακού χαρακτήρα.

Παρόλο τους παραπάνω λόγους που καθιστούν αναγκαίο τον προσδιορισμό του κόστους υπάρχουν κάποιες δυσκολίες όσον αφορά τον υπολογισμό του κόστους» όπως οι παρακάτω:

- Τα πλοία κινούνται συνεχώς για να εκτελέσουν το μεταφορικό τους έργο και ένα σημαντικό μέρος του κόστους των ταξιδιών πραγματοποιείται μακριά από την έδρα της επιχείρησης.
- Τα πλοία, που απασχολούνται σε ελεύθερα ταξίδια μετακινούνται από ένα λιμάνι στο άλλο ανάλογα με τη γεωγραφική διάρθρωση της ζήτησης των υπηρεσιών τους.
- Η προμήθεια των καυσίμων, των υλικών και των εφοδίων γίνεται στα διάφορα και οι τιμές τους διαφοροποιούνται συχνά και όχι ομοιόμορφα σε όλα.
- Η μεταβολή στις τιμές επηρεάζεται ιδιαίτερα από τις συνθήκες διεθνούς νομισματικής αστάθειας και από τις πληθωριστικές πιέσεις που δημιουργούνται σε πολλές χώρες. Το χαρακτηριστικό της μεταβολής των τιμών επηρεάζει και άλλα στοιχεία του κόστους όπως:
 1. Το κόστος χρησιμοποίησης των λιμανιών και των λιμενικών εγκαταστάσεων (λιμενικά τέλη κλπ.)
 2. Το κόστος χειρισμού των φορτίων (χρήση φορτοεκφορτωτικών μέσων)

3. Την ημερήσια ή την ωριαία απόδοση των λιμανιών με την έννοια της ποσότητας που φορτώνεται ή εκφορτώνεται ανά μονάδα χρόνουως προς τα διάφορα φορτία.
4. Το κόστος εκτέλεσης των εργασιών συντήρησης και επισκευής των πλοίων και την σχετική παραγωγικότητα των διαφόρων λιμανιών ή επισκευαστικών κέντρων.
5. Τον χρόνο αναμονής προς φόρτωση ή εκφόρτωση λόγω συμφόρησης των λιμανιών ή άλλων αιτιών. Η συμφόρηση στα λιμάνια έχει προκαλέσει στο παρελθόν μακροχρόνιες καθυστερήσεις⁴.

⁴Ναυτιλιακή Οικονομική, Βλάχος, εκδόσεις Σταμούλη

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 Διακρίσεις Κόστους Ναυτιλιακής Εταιρείας

Στη συνέχεια της μελέτης θα ασχοληθούμε διεξοδικότερα με την ανάλυση του κόστους και τις κατηγορίες στις οποίες χωρίζονται.

Σύμφωνα με τη νεότερη ανάλυση τα στοιχεία του κόστους μπορούν να χωριστούν στις τρεις παρακάτω κατηγορίες:

1. Έξοδα κεφαλαίου / Capital Costs.

- Αποπληρωμή κεφαλαίου
- Τόκοι και συναφή έξοδα
- Αποσβέσεις παγίων

2. Λειτουργικά έξοδα / Operational Costs στα οποία περιλαμβάνονται:

- Δαπάνες επάνδρωσης του πλοίου (crew cost, sign on / sign off, tickets, repatriation, training, medical) και έξοδα τροφοδοσίας πληρώματος.
- Προμήθειες και ανταλλακτικά (Stores, Deck Stores, Engine Stores, Lubricants, Cabin Stores, Laundry, Spares, Supplies)
- Δαπάνες συντήρησης και επισκευών (Repair and Maintenance)
- Δαπάνες ασφαλιστικής κάλυψης των πλοίων και των εγκαταστάσεων (Insurance, P&I, Hull and Machinery)
- Έξοδα ανηλόγησης και κλάσης (Flag Registration, Classification Society)
- Διοικητικές δαπάνες (Management) (ενοίκια, marketing, έξοδα διαφήμισης, μισθοί υπαλλήλων, τηλεπικοινωνίες γραφείου κλπ.)

3. Έξοδα ταξιδιού - Μεταβλητά κόστη / Voyage Costs – Variable Costs

- Κόστος καυσίμων (ανάλογα με τη μορφή της ναύλωσης)

- Κόστος λιπαντικών (ανάλογα με τη μορφή της ναύλωσης)
- Λιμενικά τέλη, τέλη διέλευσης από διώρυγες, έξοδα πρακτόρουκλπ. (ανάλογα με τη μορφή της ναύλωσης⁵)

Στη συνέχεια θα αναλύσουμε τις τρεις αυτές κατηγορίες κόστους αλλά κύριος σκοπός της εργασίας αυτής είναι να επικεντρωθεί στην ανάλυση του κόστους επάνδρωσης και της σημασίας του το οποίο εμπεριέχεται στη γενική κατηγορία των λειτουργικών εξόδων (operationalcosts).

4.1 Έξοδα Κεφαλαίου

Η κατηγορία αυτή περιλαμβάνει την απόσβεση του επενδυμένου κεφαλαίου και τον τόκο του ξένου, αλλά και του ιδίου κεφαλαίου που χρησιμοποιήθηκε στην επένδυση⁶.

Εξαρτάται κυρίως από δύο παράγοντες. Πρώτον, πως έχει χρηματοδοτηθεί η απόκτηση ενός πλοίου. Αν έχει υπάρξει δανειοδότηση τότε εξαρτάται από το μέγεθος του δανείου καθώς επίσης και από τους όρους δανειοδότησης αλλά και από τη πηγή δανειοδότησης. Δεύτερον, εξαρτάται από τις αποσβέσεις⁷.

Τα έξοδα κεφαλαίου είναι σταθερά κόστη τα οποία συνδέονται με την αγορά του πλοίου και στα οποία περιλαμβάνονται τα όποια pre deliverycosts, bareboat charterhire, initialregistrationfeesetc. Επίσης να σημειωθεί πως τα έξοδα κεφαλαίου είναι στην αρμοδιότητα του ιδιοκτήτη⁸.

⁵Ναυτιλιακή Οικονομική, Βλάχος, εκδόσεις Σταμούλη

⁶Ναυτιλιακή Οικονομική, Βλάχος, εκδόσεις Σταμούλη

⁷<http://www.tunnel2funnel.com/2015/04/capital-voyage-and-operating-cost-of.html>

⁸<http://meoclass1.blogspot.gr/2015/04/the-capitalvoyage-and-operating-costs.html>

4.2 Έξοδα Ταξιδιού

Είναι μεταβλητά έξοδα και συνδέονται με την εμπορική απασχόληση του πλοίου και είναι ευθύνη του εμπορικού διαχειριστή του πλοίου. Στην περίπτωση όμως που το πλοίο είναι χρονοναυλωμένο, τότε υπεύθυνος για τα έξοδα του ταξιδιού είναι ο ναυλωτής.

Στα κόστη ταξιδιού περιλαμβάνονται τα έξοδα καυσίμου τα οποία εξαρτώνται από τη τιμή του καυσίμου, από το τύπο της μηχανής και την αποδοτικότητα του κινητήρα, από τη ταχύτητα του πλοίου καθώς και από το σχέδιο του πλοίου. Επίσης στην ίδια κατηγορία βρίσκονται και τα λιμενικά τέλη τα οποία καταβάλλονται για τη χρήση των εγκαταστάσεων και των υπηρεσιών (πιλότοι, έξοδα ρυμούλκησης, χειρισμός φορτίου) που προσφέρονται από το λιμάνι. Τρίτη και τελευταία κατηγορία που συμπεριλαμβάνεται στα έξοδα ταξιδιού είναι και τα τέλη διέλευσης των καναλιών Panama και Suez.

Αξίζει να σημειωθεί πως ο Ά Μηχανικός του πλοίου παίζει σημαντικό ρόλο στη διατήρηση σε χαμηλό επίπεδο για κάποια από τα παραπάνω κόστη κυρίως με τη σωστή συντήρηση όλου του μηχανοστασίου αλλά και με το να βελτιστοποιεί την απόδοση του κινητήρα ούτως ώστε να μην υπάρχουν καθυστερήσεις στο ταξίδι. Ακόμα, μπορεί να βελτιστοποιεί τα κόστη του ταξιδιού με το να διατηρεί χαμηλή ταχύτητα⁹.

Γενικότερα, να σημειωθεί πως οι μεγάλες ναυτιλιακές μονάδες έχουν το πλεονέκτημα έναντι των μικρών ως προς τους όρους που προμηθεύονται τα καύσιμα και τα λιπαντικά. Αυτό είναι αποτέλεσμα της διάκρισης τιμών την οποία εφαρμόζουν οι εταιρείες πετρελαίων για να εξασφαλίσουν τη συνεργασία των μεγάλων καταναλωτών. Η εξουδετέρωση του μειονεκτήματος αυτού για τις μικρές επιχειρήσεις μπορεί να επιδιωχθεί, μέσω της συνεταιριστικής οργάνωσης τους¹⁰.

⁹<http://www.tunnel2funnel.com/2015/04/capital-voyage-and-operating-cost-of.html>

¹⁰Ναυτιλιακή Οικονομική, Βλάχος, εκδόσεις Σταμούλη

4.3 Λειτουργικά Έξοδα

Η κατηγορία αυτή των εξόδων μπορεί να χαρακτηριστεί ως η εκτενέστερη και εκείνη η οποία προσπαθεί μέσω του ετήσιου budget να ελέγξει μια ναυτιλιακή εταιρεία (owner or management).

Τα λειτουργικά κόστη μπορούν να τοποθετηθούν κάπου μεταξύ των εξόδων κεφαλαίου και των εξόδων ταξιδιών και είναι στην ευθύνη του ιδιοκτήτη ή του manager¹¹.

Αξίζει επίσης να σημειωθεί πως τα λειτουργικά έξοδα επηρεάζονται από τη σημαία του πλοίου ενώ αντίθετα τα έξοδα κεφαλαίου και τα έξοδα ταξιδιού όχι. Οι λεγόμενες σημαίες ανοιχτού νηολογίου (Open Registries) που δείχνουν να είναι υψηλά στη προτίμηση των περισσότερων ναυτιλιακών, προσφέρουν μειωμένα λειτουργικά έξοδα σε σχέση με τα κόστη μιας "κανονικής" σημαίας.

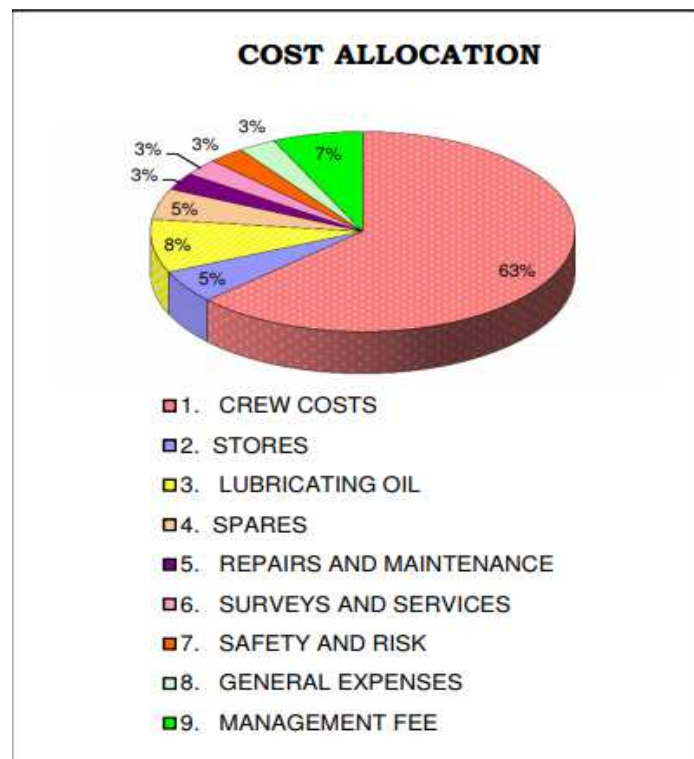
Για παράδειγμα, τα λειτουργικά έξοδα ενός πλοίου με αμερικανική σημαία είναι 2,7 φορές περισσότερα από το αντίστοιχο κόστος που θα είχε το ίδιο πλοίο αν έφερε μία σημαία ανοιχτού νηολογίου¹².

¹¹<http://meoclass1.blogspot.gr/2015/04/the-capitalvoyage-and-operating-costs.html>

¹²https://www.marad.dot.gov/wp-content/uploads/pdf/Comparison_of_US_and_Foreign_Flag_Operating_Costs.pdf

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 Ανάλυση Λειτουργικού Κόστους

Στη συνέχεια θα γίνει μία ανάλυση των επιμέρους κατηγοριών του λειτουργικού κόστους και εκτενέστερη αναφορά στο κόστος επάνδρωσης.



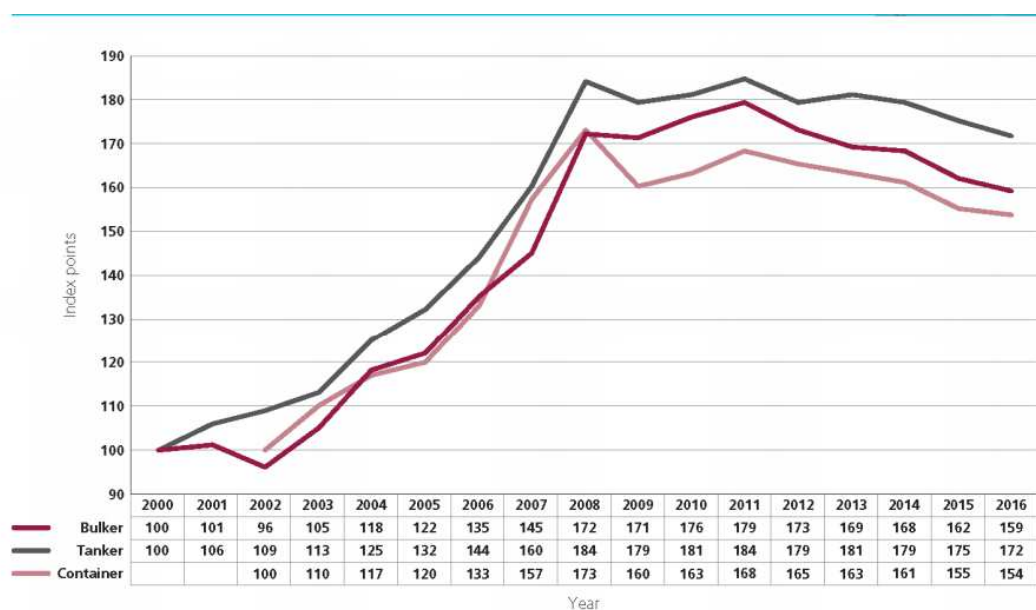
Διάγραμμα 5-1: Ενδεικτική κατανομή κόστους¹³

Ενδεικτικά, όπως φαίνεται και από το παραπάνω διάγραμμα το μεγαλύτερο ποσοστό του λειτουργικού κόστους μιας ναυτιλιακής εταιρείας (management στο συγκεκριμένο παράδειγμα) το καταλαμβάνει το κόστος επάνδρωσης (crew cost) με ένα ποσοστό κοντά στο 60%, ακολουθούν τα κόστη υλικών και εφοδίων (lubricating oil, stores and spares) με 18%,

¹³http://www.propellerclub.gr/files/OpCost_Presentation_MrBob_Maxwell.pdf

το κόστος διαχείρισης (management fee) με ποσοστό 7% και στη συνέχεια τα έξοδα για επισκευή και συντήρηση, γενικά έξοδα, έξοδα ασφάλειας με ποσοστό 3% το καθένα.

Το λειτουργικό κόστος μιας ναυτιλιακής μονάδας χωρίζεται στις ακόλουθες επιμέρους κατηγορίες: κόστος επάνδρωσης, προμήθειες και ανταλλακτικά, επισκευές και συντήρηση, ασφαλιστική κάλυψη πλοίων και εγκαταστάσεων, διοικητικά έξοδα και τα έξοδα νηολόγησης και κλάσης.



Διάγραμμα 5-2: Λειτουργικό κόστος ανά κατηγορία πλοίου ανά χρονική περίοδο¹⁴

Παρακάτω θα γίνει ανάλυση της κάθε κατηγορίας ξεχωριστά με τελευταίο το κόστος επάνδρωσης στο οποίο θα γίνει και εκτεταμένη αναφορά.

¹⁴MooreStephensOpCost2017 http://www.propellerclub.gr/files/Richard_Greiner.pdf

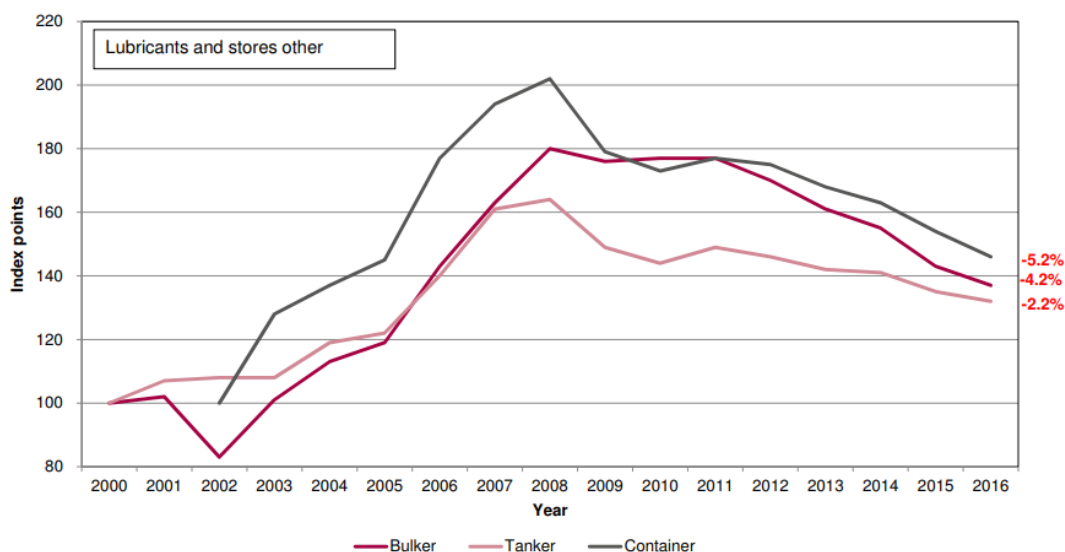
5.1 Προμήθειες και Ανταλλακτικά

Στη κατηγορία αυτή συμπεριλαμβάνονται deckstores, enginestores, μπογιές, σχοινιά, λάδια μηχανής, cabinstores, laundry και freshwater.

Για να εξασφαλιστεί το οικονομικό συμφέρον της ναυτιλιακής επιχείρησης, πρέπει να γίνεται επιτυχής επιλογή των λιμανιών στα οποία θα γίνει η προμήθεια των αναγκαίων υλικών και εφοδίων αφού οι τιμές παρουσιάζουν σημαντικές διαφορές και διακυμάνσεις μεταξύ διαφορετικών λιμανιών.

Οι μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις φαίνεται να πλεονεκτούν έναντι των μικρότερων λόγω του ότι μπορούν να προβαίνουν σε μεγάλες αγορές και έτσι να επιτυγχάνουν καλύτερες τιμές ή και ακόμα να διατηρούν τις δικές τους αποθήκες στα μεγάλα λιμάνια με αποτέλεσμα να γλιτώνουν το επιπλέον κόστος για την αποθήκευση¹⁵.

¹⁵Ναυτιλιακή Οικονομική, Βλάχος, εκδόσεις Σταμούλη



Διάγραμμα 5-3: Χρονική εξέλιξη του κόστους για ανταλλακτικά και λάδια¹⁶

Σύμφωνα με έρευνα του MooreStephens, για την αγορά των φορτηγών πλοίων μεταφοράς χύδην φορτίου, βλέπουμε πως για το 2016 παρατηρήθηκε μείωση του κόστους για προμήθειες και ανταλλακτικά κατά 4,2% σε σύγκριση με τη μείωση κατά 7,7 % που παρουσιάστηκε το 2015.

Από όλα τα κόστη που συμπεριλαμβάνονται σε αυτή τη κατηγορία εκείνο που την επηρεάζει περισσότερο και αποτελεί και το μεγαλύτερο μέρος της είναι τα λάδια μηχανής. Σε ένα μεγάλο βαθμό οι τιμές του πετρελαίου επηρεάζουν τις τιμές των λαδιών. Κατά συνέπεια, ιδιοκτήτες και μεταφορείς προσπαθούν να συγχρονίσουν την κατανάλωση των λαδιών με τη κατανάλωση καυσίμων με αποτέλεσμα η τιμή των λαδιών να συνδέεται με τη τιμή των καυσίμων¹⁷.

¹⁶MooreStephensOpCost 2017 (http://www.propellerclub.gr/files/Richard_Greiner.pdf)

¹⁷https://www.marad.dot.gov/wp-content/uploads/pdf/Comparison_of_US_and_Foreign_Flag_Operating_Costs.pdf

Έτσι, η μείωση του κόστους που παρατηρήθηκε στη κατηγορία αυτή κατά το 2016 οφείλεται στη τιμή του πετρελαίου που εξακολούθησε να κινείται σε χαμηλά επίπεδα και άρα στην χαμηλή επίσης τιμή των λαδιών¹⁸.

Σε γενικές γραμμές λόγω του lowsteaming που εξακολουθούν να κυμαίνονται οι κινητήρες, η κατανάλωση λαδιών μηχανής εξακολουθεί να κινείται σε χαμηλά επίπεδα.

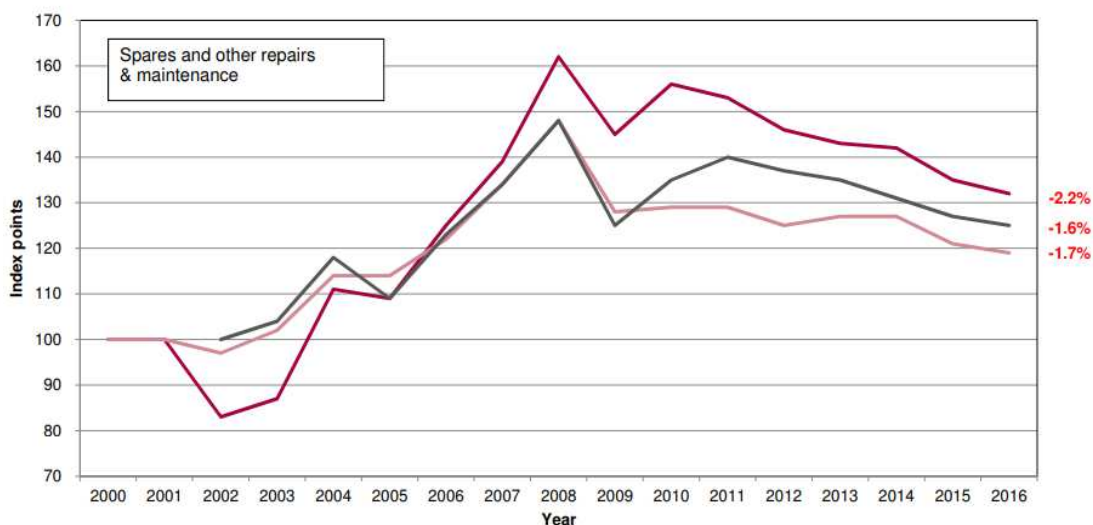
5.2 Συντήρηση και Επισκευή

Στη συγκεκριμένη κατηγορία εντάσσονται τα κόστη για τις προγραμματισμένες διαδικασίες συντήρησης τόσο της μηχανής όσο και του εξοπλισμού, διάφορα breakdown της μηχανής που οδηγούν τα πλοία στα ναυπηγεία για επισκευές κάτι που μπορεί να προκαλέσει απώλειες κερδών λόγω του ότι χάνουν πιθανά ταξίδια (tradingtime), το κόστος των ανταλλακτικών και της τοποθέτησης τους καθώς και το drydocking το οποίο επιβάλλεται από το Class του πλοίου για να διατηρήσει την αξιοπλοΐα του όσο και από άλλους οργανισμούς για την έκδοση διαφόρων πιστοποιητικών .

Αξίζει να σημειωθεί πως η συντήρηση όταν ειδικά γίνεται σωστά και στο προβλεπόμενο διάστημα οδηγεί σε λιγότερα breakdowns. Το κόστος συντήρησης αυξάνεται με την ηλικία του πλοίου και κατά μέσο όρο καταλαμβάνει το 14% του λειτουργικού κόστους¹⁹.

¹⁸<https://www.hellenicshippingnews.com/moore-stephens-fifth-successive-year-of-decline-in-shippings-operating-costs/>

¹⁹<http://www.tunnel2funnel.com/2015/04/capital-voyage-and-operating-cost-of.html>



Διάγραμμα 5-4: Χρονική εξέλιξη του κόστους για ανταλλακτικά και συντήρηση

This confirms that maintenance can only be postponed for so long by owners and operators who accept the need to invest in their ability to compete for business in a highly competitive market which is more tightly regulated than ever before. Strategic short-term lay-up is a waypoint rather than a destination²⁰.

5.3 Έξοδα Ασφαλιστικής Κάλυψης

Τα έξοδα ασφαλιστικής κάλυψης κατά κύριο λόγο χωρίζονται σε δύο κατηγορίες:

- Hull&Machinery (H&M) - Αποτελεί τα 2/3 του συνόλου εξόδων για ασφαλιστική κάλυψη και καλύπτει το ιδιοκτήτη από φυσική απώλεια ή από ζημιές.
- ProtectionandIndemnity (P&I) - Αποτελεί το 1/3 των συνολικών ασφαλιστικών δαπανών. Είναι γνωστό σαν "ασφάλιση τρίτων" και καλύπτει τις υποχρεώσεις απέναντι σε τρίτους, όπως για παράδειγμα τραυματισμό ή θάνατο ενός μέλους του

²⁰<https://www.moorestephens.co.uk/news-views/september-2017/fifth-successive-year-of-decline-in-operating-cost>

πληρώματος ή κάποιου επιβάτη, ζημιά στο φορτίο, ζημιά από σύγκρουση, ρύπανση και διάφορα άλλα θέματα που δεν μπορούν να καλυφθούν από την ανοιχτή ασφαλιστική αγορά²¹. Επίσης περιλαμβάνει έξοδα από για απώλεια ή ζημιά σε λιμάνι, εξέδρα ή προβλήτα, διάφορα έξοδα αποζημίωσης απώλειας προσωπικών αντικειμένων του πληρώματος και μισθών σε περίπτωση ναυαγίου. Το club έχει υποχρέωση να καταβάλει αποζημίωση εφόσον η ζημιά δεν έχει προέλθει από παράνομο ή επικίνδυνο ταξίδι, το πλοίο εξακολουθούσε να διατηρεί τη κλάση του και η απαίτηση δεν έχει διαγραφεί²².

5.4 Έξοδα Νηολόγησης και Κλάσης

Τα έξοδα νηολόγησης και κλάσης περιλαμβάνουν τις δαπάνες για τον έλεγχο του κατά πόσο τηρούνται οι κανόνες για την κατασκευή και συντήρηση των πλοίων, καθώς επίσης για την προστασία του φορτίου αλλά και του ανθρώπινου κεφαλαίου που ασχολείται με την ναυτιλία.

Υπεύθυνοι για τους παραπάνω ελέγχους είναι οι νηογνώμονες ή αλλιώς εταιρείες ταξινομήσεως ή κατατάξεως πλοίων (classifications societies).

Οι αρμοδιότητες κυρίως μπορούν να συνοψιστούν στον καθορισμό των κανόνων σύμφωνα με τους οποίους θα γίνει η ταξινόμηση των πλοίων σε τάξεις.

Κατά τη κατασκευή αλλά και κατά τη διάρκεια της οικονομικής ζωής του πλοίου, οι νηογνώμονες κάνουν τον έλεγχο και παρακολουθούν αν το πλοίο συμβαδίζει με τη κλάση στην οποία έχει καταταχθεί. Κάποιοι από τους λόγους για τους οποίους ένα πλοίο θα μπορούσε να μην διατηρήσει τη κλάση του ή να ταξινομηθεί σε χαμηλότερη είναι για θέματα ποιότητας ή μη σωστής συντήρησης καθώς και θέματα σχετικά με την μη έγκυρη ανανέωση του πιστοποιητικού, με τη μη καταβολή των απαραίτητων τελών για τις επιθεωρήσεις κ.ά.²³

²¹https://www.marad.dot.gov/wp-content/uploads/pdf/Comparison_of_US_and_Foreign_Flag_Operating_Costs.pdf

²²Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Βλάχος, εκδόσεις Σταμούλη

²³Διεθνής Ναυτιλιακή Πολιτική, Βλάχος, εκδόσεις Σταμούλη

5.5 Διοικητικές Δαπάνες

(Management) (ενοίκια, marketing, έξοδα διαφήμισης, μισθοί υπαλλήλων, τηλεπικοινωνίες γραφείου κλπ.)

Σ' αυτή τη κατηγορία εντάσσονται τα διάφορα διοικητικά έξοδα μιας ναυτιλιακής εταιρείας όπως τα ενοίκια των εγκαταστάσεων της, τα έξοδα διαφήμισης και marketing, οι μισθοί των υπαλλήλων, οι δαπάνες για τις επικοινωνίες του γραφείου, τα έξοδα των ατζέντηδων στα εκάστοτε λιμάνια και καθώς τα έξοδα της σημαίας.

5.6 Έξοδα Επάνδρωσης

Στην συγκεκριμένη κατηγορία εντάσσονται όλα εκείνα τα κόστη που έχουν να κάνουν με την επάνδρωση του πλοίου όπως για παράδειγμα οι μισθοί του πληρώματος, ασφαλιστικές εισφορές και εισφορές για κοινωνική ασφάλιση, εισιτήρια, εκπαίδευση κλπ.

Εκτενέστερη αναφορά στο κόστος επάνδρωσης θα γίνει στη συνέχεια της παρούσης εργασίας όπου και θα δούμε αναλυτικά τις κατηγορίες που περιλαμβάνει καθώς και πως κάποιες από τις κατηγορίες αυτές διαμορφώνονται και διαφοροποιούνται ανά εθνικότητα σύμφωνα με μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε με τη βοήθεια μιας management ναυτιλιακής εταιρείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 Κόστος Επάνδρωσης

Το κόστος επάνδρωσης ενός πλοίου περιλαμβάνει άμεσα και έμμεσα κόστη.

Στα άμεσα κόστη περιλαμβάνονται:

- Η μισθοδοσία των ναυτικών, οι άδειες με αποδοχές, οι αποζημιώσεις τόσο για διάφορες έκτακτες εργασίες που μπορεί να προκύψουν όσο και για την υπερωριακή απασχόληση που μπορεί να έχουν εν πλω.
- Τα διάφορα μεταφορικά έξοδα των ναυτικών είτε για να κάνουν joining στο πλοίο είτε για να επαναπατριστούν.
- Τα έξοδα για τη τροφοδοσία του πληρώματος κατά τη διάρκεια της παραμονής τους στο πλοίο.
- Τα έξοδα για την εκπαίδευση των ναυτικών και τη προετοιμασία τους πριν από το ταξίδι τους.
- Οι εισφορές στα διάφορα σωματεία (unionfees)²⁴

Στα έμμεσα κόστη συναντάμε τις παρακάτω κατηγορίες:

- Τα έξοδα που κάνει μια ναυτιλιακή εταιρεία κατά τη διάρκεια της διαδικασίας της πρόσληψης. Για παράδειγμα κάποια testπου για την εταιρεία θεωρούνται pre-requirement ούτως ώστε να προχωρήσει στη περαιτέρω αξιολόγηση του ναυτικού για να αποφασισθεί η πρόσληψη του ή όχι.

²⁴<http://www.tunnel2funnel.com/2015/04/capital-voyage-and-operating-cost-of.html>

- Οι δαπάνες για τις διάφορες ιατρικές εξετάσεις που περνάει ο ναυτικός κατά τη διάρκεια πρόσληψης (premedical examination - PEME) στις οποίες κρίνεται αν είναι ικανός προς ναυτολόγηση ή όχι.
- Οι διάφορες εισφορές που επιβαρύνουν το πλοίο και κατ' επέκταση τη ναυτιλιακή εταιρεία για την κοινωνική ασφάλιση των ναυτικών²⁵. Τα έξοδα επικοινωνίας των ναυτικών κατά τη περίοδο παραμονής του στο πλοίο. Συνήθως αφορούν τα έξοδα παροχών όπως για παράδειγμα internet και λοιπές τηλεπικοινωνίες.
- Οι δαπάνες για τις τραπεζικές καταθέσεις. Κάθε μήνα με τη μισθοδοσία, τα μέλη του πληρώματος επιλέγουν να στέλνουν εμβάσματα σε διάφορους τραπεζικούς λογαριασμούς είτε προσωπικούς είτε μελών της οικογένειάς τους. Για τις καταθέσεις αυτές, οι οποίες γίνονται από τη πλευρά της ναυτιλιακής εταιρείας για λογαριασμό του ναυτικού υπάρχει μία επιβάρυνση από τη τράπεζα (allotment fee / bank charges) την οποία επιβαρύνεται η ναυτιλιακή εταιρεία.
- οι ασφαλιστικές εισφορές κάλυψης των κινδύνων που τις περισσότερες περιπτώσεις καλύπτονται από τα P&I Clubs και κατά συνέπεια τα έξοδα για την αποζημίωση σε περίπτωση ατυχήματος²⁶.
- Σε περίπτωση που κάποιος ναυτικός επαναπατριστεί λόγω ασθένειας ή ατυχήματος ή ακόμα και στη περίπτωση που εντός 72 ωρών από τον προγραμματισμένο επαναπατρισμό του δηλώσει ασθένεια και ζητήσει περαιτέρω εξέταση και όντως αποδειχθεί πως η ασθένεια όντως σχετίζεται με την υπηρεσία του στο πλοίο, τότε η εταιρεία υποχρεούται να πληρώσει sick pay / sick wages στον εν λόγω ναυτικό.
- Τα έξοδα στο λιμάνι στη περίπτωση επαναπατρισμού ή joining στο πλοίο ενός ναυτικού (shore passes, transportation cost etc)

²⁵ Ναυτιλιακή Οικονομική, Βλάχος, εκδόσεις Σταμούλη

²⁶ Ναυτιλιακή Οικονομική, Βλάχος, εκδόσεις Σταμούλη

- Οι δαπάνες για τον τοπικό πράκτορα στο λιμάνι ο οποίος θα αναλάβει την διεκπεραίωση μια αλλαγής πληρώματος εντάσσονται κ αυτά στα έξοδα επάνδρωσης²⁷.

Το κόστος επάνδρωσης εξαρτάται και διαφοροποιείται ανάλογα από τη σημαία του πλοίου, από το μέγεθος του πληρώματος καθώς και από την εργασιακή πολιτική που εφαρμόζει μια ναυτιλιακή εταιρεία²⁸.

Όσον αφορά την επιλογή σημαίας και το πως επηρεάζεται το κόστος επάνδρωσης αξίζει να σημειωθεί πως παρατηρούνται σημαντικές διαφοροποιήσεις μεταξύ σημαίας κάποιας παραδοσιακής ναυτιλιακής χώρας και κάποιας "σημαίας ευκολίας"

Στη περίπτωση ενός πλοίου που είναι νηολογημένο με τη σημαία μίας παραδοσιακής ναυτιλιακής χώρας π.χ. Ελλάδα, οι συνθήκες και οι όροι εργασίας του πληρώματος καθορίζονται από την σχετική νομοθεσία της συγκεκριμένης χώρας ή καθορίζονται ομοιόμορφα από σχετικές συλλογικές συμβάσεις εργασίας.

Για το λόγο αυτό οι μισθολογικές κλίμακες, οι επιτρεπόμενες ώρες εργασίας, η σύνθεση των πληρωμάτων, η κοινωνική ασφάλιση, τα απαιτούμενα προσόντα και τις προϋποθέσεις για την απόκτηση των αποδεικτικών ναυτικής ικανότητας όπως επίσης και οι όροι εργασίας πάνω στο πλοίο παρουσιάζουν μια ομοιομορφία.

Η ομοιομορφία αυτή οδηγεί στο να διαμορφώνεται ανά σημαία ένα μέσο επίπεδο κόστους επάνδρωσης.

Βέβαια αξίζει να σημειωθεί πως παρά το γεγονός ότι υπάρχει αυτή η προαναφερθείσα ομοιομορφία σε κάποιους, κατά κάποιο τρόπο, σταθερούς συντελεστές του κόστους επάνδρωσης υπό μία συγκεκριμένη σημαία νηολόγησης δεν σημαίνει ότι το κόστος επάνδρωσης διαφορετικών πλοίων ή ακόμα και ίδιων πλοίων με την ίδια σημαία θα είναι το ίδιο. Η πολιτική που εφαρμόζει κάθε ναυτιλιακή εταιρεία όσον αφορά το κόστος επάνδρωσης της δεν είναι συλλογικά και πάντοτε ίδια και τείνει να διαφέρει ανά ναυτιλιακή εταιρεία ή

²⁷<http://www.tunnel2funnel.com/2015/04/capital-voyage-and-operating-cost-of.html>

²⁸https://www.marad.dot.gov/wp-content/uploads/pdf/Comparison_of_US_and_Foreign_Flag_Operating_Costs.pdf

ακόμα και ανά πλοίο της ίδιας ναυτιλιακής. Αυτό οδηγεί σε διαφοροποιήσεις στο κόστος επάνδρωσης γύρω από το μέσο επίπεδο κόστους μιας σημαίας νηολόγησης²⁹.

Στη περίπτωση επιλογής σημαίας μιας παραδοσιακά ναυτιλιακής χώρας όπως για παράδειγμα της Ελλάδας παρατηρείται ότι το κόστος είναι γενικότερα υψηλότερο για κάποιους από τους παρακάτω λόγους:

- Το ύψος των μισθών και άλλων λοιπών παροχών (ώρες εργασίας, ασφαλιστικές εισφορές κλπ.) των μελών του πληρώματος σχετίζεται άμεσα τόσο με το κόστος ζωής όσο και με το βιοτικό επίπεδο της χώρας ειδικότερα με το μισθολογικό και λοιπών παροχών επίπεδο των εργαζομένων σε χερσαίες απασχολήσεις.
- Το ναυτικό επάγγελμα έχει αρνητική κοινωνική και οικονομική εικόνα για τους νέους όσον αφορά την επαγγελματική σταδιοδρομία στη θάλασσα συγκριτικά με την αντίστοιχη στην ξηρά³⁰. Οι περισσότεροι νέοι δυσκολεύονται να μείνουν για μεγάλα χρονικά διαστήματα μακριά από την οικογένεια τους και τους φίλους τους. Έτσι σε χώρες σ' αυτές τις χώρες που τείνουν μακροχρόνια να υπάρχουν συνθήκες πλήρους απασχόλησης στη χέρσο, η προσέλκυση προς το ναυτικό επάγγελμα είναι δυνατή μόνο έναντι σημαντικά αυξημένων παροχών συγκριτικά με τις αντίστοιχες που προσφέρονται από τα χερσαία επαγγέλματα. Ακόμα όμως και στη περίπτωση που κάποιος νέος θα επιλέξει το ναυτικό επάγγελμα τις περισσότερες φορές μεταφέρει τη σταδιοδρομία του στη στεριά σαν υπάλληλος γραφείου ναυτιλιακής πολύ πριν φθάσει τα σαράντα έτη.

Εξαιτίας του τελευταίου, παρατηρείται αυξημένος μέσος όρος ηλικίας στους ναυτικούς που προέρχονται από παραδοσιακά ναυτιλιακές χώρες. Κατ'επέκταση η προσφορά ναυτικού δυναμικού από αυτές τις χώρες υστερεί σε σχέση με τις λιγότερο αναπτυγμένες χώρες (π.χ. Φιλιππίνες, Ινδονησία, Κίνα, Ινδία, Ρωσία, Ουκρανία κλπ.) όπου υπάρχει πλεονάζον ναυτικό δυναμικό νεότερης ηλικίας. Λογικό επακόλουθο του παραπάνω φαινομένου είναι ότι οι μεγάλοι σε ηλικία αξιωματικοί που προέρχονται από ανεπτυγμένες χώρες θα

²⁹Ναυτιλιακή Οικονομική, Βλάχος, εκδόσεις Σταμούλη

³⁰Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, Σ. Θεοδωρόπουλος, Μαρία Β. Λεκάκου, Αθανάσιος Α. Πάλλης, εκδόσεις Τυπωθήτω

αντικατασταθούν μετά την συνταξιοδότηση τους από υπηκόους λιγότερο αναπτυγμένων χωρών³¹.

Η προαναφερθείσα στροφή στην επιλογή πληρώματος από λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες η αλλιώς στη νηολόγηση των πλοίων κάτω από τις λεγόμενες "σημαίες ευκαιρίας" οδηγεί σε μειωμένο κόστος επάνδρωσης και κατ' επέκταση μειωμένο λειτουργικό κόστος κάτι στο οποίο στοχεύει η κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση ούτως ώστε να μεγιστοποιήσει τα κέρδη της. Παρακάτω, θα δούμε αναφορικά κάποιους ακόμα λόγους που τις καθιστούν πιο ανταγωνιστικές.

Αρχικά να σημειωθεί πως το επίπεδο των μισθών των ναυτικών προερχόμενων από τις συγκεκριμένες χώρες είναι εξαιρετικά χαμηλό καθώς σχετίζονται άμεσα με τις οικονομικές συνθήκες της χώρας που παρέχει τη σημαία. Επίσης, οι ώρες εργασίας των ναυτικών είναι αυξημένες συγκριτικά με σημαίες ανεπτυγμένων χωρών και οι αμοιβή για την υπερωριακή εργασία είναι σχετικά χαμηλές. Οι απαιτήσεις είναι πολύ ελαστικές έως και ανύπαρκτες για την επάνδρωση των πλοίων αλλά και για τη συντήρησή τους. Σχετικά με την απαιτούμενη σύνθεση των πληρωμάτων αξίζει να σημειωθεί πως η επάνδρωση από αλλοδαπούς ναυτικούς επιτρέπεται εντελώς ελεύθερα ενώ δεν υπάρχει εθνική νομοθεσία που να προστατεύει τον συνδικαλισμό. Ακόμα, οι οικονομικές επιβαρύνσεις που αναλογούν στον πλοιοκτήτη για την κοινωνική ασφάλιση των πληρωμάτων είναι αρκετά περιορισμένες και τέλος οι κανονισμοί που αφορούν την ενδιαίτηση των πληρωμάτων είναι συγκριτικά ελαστικές³².

Όλο και περισσότεροι πλοιοκτήτες καταφεύγουν στην επιλογή νηολόγησης του πλοίου τους κάτω από τις συγκεκριμένες σημαίες με σκοπό να έχουν τις πλέον ευνοϊκές οικονομικές και μη συνθήκες ούτως ώστε να πετύχουν τη μεγιστοποίηση του ιδιωτικού τους κέρδους και την ταυτόχρονη ελαχιστοποίηση του ιδιωτικού τους κόστους και του επιπέδου της φορολογίας.

Το φαινόμενο αυτό, δηλαδή η μαζική στροφή των πλοιοκτητών προς τις σημαίες ευκολίας έναντι των σημαίων παραδοσιακών ναυτιλιακών χωρών έχει οδηγήσει και σε κάποιες αρνητικές επιπτώσεις και αύξηση του κόστους για τον πλοιοκτήτη με διαφορετικό τρόπο.

³¹Ευρωπαϊκές Πολιτικές για τη Ναυτιλία, Σ. Θεοδωρόπουλος, Μαρία Β. Λεκάκου, Αθανάσιος Α. Πάλλης, εκδόσεις Τυπωθήτω

³²Ναυτιλιακή Οικονομική, Βλάχος, εκδόσεις Σταμούλη
Ναυτιλιακή Πολιτική, Βλάχος, εκδόσεις Σταμούλη

Οι ναυτικοί δεν είναι το ίδιο καλά καταρτισμένοι και εκπαιδευμένοι με αποτέλεσμα να πρέπει να δαπανηθούν επιπλέον χρήματα για την εκπαίδευση τους για να μπορέσουν να ακολουθήσουν και να ανταπεξέλθουν τις απαιτήσεις της εκάστοτε ναυτιλιακής. Έτσι παρόλο που το μισθολογικό ή το ασφαλιστικό κόστος των ναυτικών μπορεί να εξακολουθεί να κινείται σε χαμηλά επίπεδα, το κόστος για την εκπαίδευση τους τείνει να αυξηθεί.

Ναυτικοί με υψηλά επίπεδα κατάρτισης σχετίζονται με ασφαλή πλοήγηση, αποτελεσματική λειτουργία, καλή συντήρηση του πλοίου και μείωση των ατυχημάτων τόσο των ανθρώπινων όσο και του περιβάλλοντος.

Έτσι λοιπόν λόγω έλλειψης κατάρτισης, μπορεί να οδηγηθούμε σε πιθανά ναυτικά ατυχήματα τα οποία φαίνονται να είναι κατά πολύ μεγαλύτερο ποσοστό στα πλοία με σημαίες ευκολίας σε σχέση με εκείνα των ρυθμιζόμενων στόλων. Τα ναυτικά αυτά ατυχήματα μπορεί να προκαλέσουν θαλάσσια ρύπανση που με τη σειρά της δημιουργεί προβλήματα στη δημόσια υγεία, στις παραθαλάσσιες περιοχές, στην αλιεία, στη θαλάσσια ζωή, στον τουρισμό καθώς και στη ποιότητα ζωής όχι μόνο των κοντινών περιοχών αλλά και της παγκόσμιας κοινότητας. Εκτός από την θαλάσσια ρύπανση ένα ναυτικό ατύχημα που οφείλεται σε λάθος ανθρώπινου παράγοντα μπορεί να προκαλέσει τραυματισμό του πληρώματος ή ακόμα και θάνατο.

Σε γενικές γραμμές όσον αφορά το απαιτούμενο επίπεδο κατάρτισης του θα μπορούσαμε να πούμε πώς αν και βραχυπρόθεσμα μια ναυτιλιακή επιχείρηση επωφελείται οικονομικά από πληρώματα τα οποία δεν είναι υψηλά καταρτισμένα (χαμηλότεροι μισθοί, χαμηλότερο κόστος εκπαίδευσης), μακροπρόθεσμα όμως το κόστος ίσως είναι τελικά υψηλότερο λόγω των προαναφερθέντων συνεπειών που μπορούν να προκληθούν. Για παράδειγμα στη περίπτωση κάποιου ναυτικού ατυχήματος θα αναγκαστεί να καλύψει μέσω του P&I τα διάφορα κόστη, ασφαλιστικά και μη, που θα προκληθούν. Στην περίπτωση θαλάσσιας ρύπανσης ή ακόμα και σε περίπτωση ατυχήματος που θα οδηγήσει σε απώλεια ζωής υπάρχει σοβαρή πιθανότητα η ναυτιλιακή επιχείρηση να "στιγματιστεί" και έτσι να χάσει την ανταγωνιστικότητα και την αξιοπιστία της με άμεση συνέπεια την μείωση των εσόδων και των κερδών της ή ακόμα και να κινδυνεύει μελλοντικά η λειτουργία της.

Στη συνέχεια της εργασίας θα δούμε πιο αναλυτικά τα κόστη εκείνα που χαρακτηρίζονται ως άμεσα κόστη επάνδρωσης και τέλος θα δούμε πώς τα κόστη αυτά, άμεσα και έμμεσα,

επηρεάζουν στην πραγματικότητα το λειτουργικό κόστος μίας διαχειρίστριας ναυτιλιακής εταιρείας και τη διαφοροποίηση τους ανά εθνικότητα πληρώματος.

6.1 Έξοδα Μισθοδοσίας

Όπως αναφέρθηκε αναλυτικά και παραπάνω, οι μισθοί των πληρωμάτων είναι αλληλένδετοι και επηρεάζονται από τους μισθούς που επικρατούν στην χώρα προέλευσης των ναυτικών καθώς και με τις οικονομικές συνθήκες και εργατικό δίκαιο.

Σε αρκετές ναυτιλιακές εταιρείες υπογράφεται μια σύμβαση μεταξύ της ναυτιλιακής εταιρείας και της ITF. Στη σύμβαση αυτή περιγράφονται και συμφωνούνται τα δικαιώματα αλλά και οι υποχρεώσεις των ναυτικών απέναντι στην εταιρεία εκ των οποίων όλα πρέπει να είναι σύμφωνα και να ακολουθούν τις διατάξεις της MLC. Η παραπάνω σύμβαση είναι γνωστή ως CBA. Αξίζει να σημειωθεί πως για κάθε εθνικότητα επάνδρωσης υπογράφεται και ισχύει διαφορετικό CBA ανάλογα με τις αντίστοιχες απαιτήσεις κάθε χώρας.

Στο CBA γίνονται αναφορές στους απαιτούμενους μισθούς, την μέγιστη διάρκεια της απασχόλησης του εν πλω, τις ώρες εργασίας πάνω στο πλοίο, την υπερωριακή απασχόληση και πώς πρέπει να υπολογίζεται η αξία της καθώς και το μέγιστο σε ώρες που κάποιος από το πλήρωμα μπορεί να εργαστεί υπερωρίες. Επίσης περιγράφονται οι διάφοροι έλεγχοι που πρέπει να γίνονται πριν από την πρόσληψη (Medicaletc), οι απαιτήσεις που υπάρχουν για την τροφοδοσία, η απαιτούμενη στελέχωση/σύνθεση του πλοίου, τα bonus που δικαιούνται τα μέλη του πληρώματος αν περάσουν από κάποια HighRiskArea, την εκπαίδευση κατάρτιση που πρέπει να έχει ένας ναυτικός ανάλογα με το βαθμό του σύμφωνα με την STCW, τι δικαιούται σε περίπτωση τραυματισμού και διάφορα άλλα τα οποία καλύπτουν το σύνολο της λειτουργίας του πλοίου στα οποία θα γίνει αναφορά στη κάθε σχετική ενότητα.

Όσον αφορά το συγκεκριμένο κομμάτι των μισθών που μας αφορά στο κομμάτι αυτό της εργασίας, στο CBA αναφέρεται ο κατώτατος μισθός που πρέπει να λαμβάνει ένας ναυτικός ανά βαθμό ο οποίος απασχολείται στη συγκεκριμένη ναυτιλιακή. Ο κατώτατος συμφωνημένος μισθός συντίθεται από τον βασικό μισθό, την αποζημίωση για την υπερωριακή απασχόληση, το επίδομα αδείας και κάποια μπόνους. Επαναλαμβάνουμε, πως τα

παραπάνω είναι απλά ο κατώτατος μισθός που κάποιος μπορεί να λάβει και στις περισσότερες περιπτώσεις η κάθε ναυτιλιακή επιλέγει να αυξήσει όσο επιθυμεί τον μισθό αυτό με την μορφή μπόνους.

Παρακάτω βλέπουμε ενδεικτικά το κατώτατο μισθό για Φιλιπινέζους και Ρώσους ναυτικούς όπως ορίζονται από τα αντίστοιχα CBA της ναυτιλιακής εταιρείας που χρησιμοποιήθηκε σαν παράδειγμα.

Πίνακας 6-1: CBA Φιλιπινέζων Ναυτικών

	40	103	1.25	8	18			
	Diff.	Basic	Overtime	Overtime rate	Leave	Leave Sub	Bonus	Total
Master	3.369	2291	1702	16.52	611	144	936	5684
Ch. Eng	3.062	2082	1546	15.01	555	144	936	5264
Ch. Off	2.175	1479	1099	10.67	394	144	282	3398
1st Eng	2.175	1479	1099	10.67	394	144	282	3398
2nd Off	1.742	1185	880	8.55	316	144	221	2746
2nd Eng	1.742	1185	880	8.55	316	144	221	2746
RO	1.742	1185	880	8.55	316	144	221	2746
Elect Eng	1.742	1185	880	8.55	316	144	221	2746
Chief Stew	1.679	1185	880	8.55	316	144		2746
3rd Off	1.679	1142	848	8.24	305	144		2439
3rd Eng	1.498	1142	848	8.24	305	144		2439
Electrician	1.117	1019	757	7.35	272	144		2192
Bosun	1.117	760	565	5.48	203	144		1671
Carpenter	1.117	760	565	5.48	203	144		1671
Fitter/Repairer	1.117	760	565	5.48	203	144		1671
Chief Cook	1.117	760	565	5.48	203	144		1671
Donkeyman	1.117	760	565	5.48	203	144		1671
Pumpman	1.117	760	565	5.48	203	144		1671
AB	1	680	505	4.90	181	144		1510
Fireman/motorman	1	680	505	4.90	181	144		1510
Oiler/Greaser	1	680	505	4.90	181	144		1510
Steward	1	680	505	4.90	181	144		1510
Cook	0.852	609	452	4.39	162	144		1368
Messroom Steward	0.852	579	430	4.18	154	144		1307
OS	0.744	506	376	3.65	135	144		1161
Wiper	0.744	506	376	3.65	135	144		1161
Deck Boy	0.599	407	302	2.94	109	144		962
Catering Boy	0.599	407	302	2.94	109	144		962

The guaranteed total overtime per month is 103 hours at the specified rate in column 4

Πίνακας 6-2: CBA Ρώσων Ναυτικών

	Differential	Basic Salary (40hrs)	Guaranteed Overtime (103hrs)	Overtime rate	Leave Pay(7 days)	Leave Subsistence (\$18)	Total
Master	3.369	2864	2127	20.65	668	126	5786
Ch. Eng	3.062	2603	1933	18.77	607	126	5270
Ch. Off	2.175	1849	1373	13.33	431	126	3780
1st Eng	2.175	1849	1373	13.33	431	126	3780
2nd Off	1.742	1481	1100	10.68	346	126	3053
2nd Eng	1.742	1481	1100	10.68	346	126	3053
RO	1.742	1481	1100	10.68	346	126	3053
Elect Eng	1.742	1481	1100	10.68	346	126	3053
Chief Stew	1.742	1481	1100	10.68	346	126	3053
3rd Off	1.679	1427	1060	10.29	333	126	2946
3rd Eng	1.679	1427	1060	10.29	333	126	2946
Electrician	1.498	1273	946	9.18	297	126	2642
Bosun	1.117	949	705	6.84	221	126	2001
Carpenter	1.117	949	705	6.84	221	126	2001
Fitter/Repairer	1.117	949	705	6.84	221	126	2001
Chief Cook	1.117	949	705	6.84	221	126	2001
Donkeyman	1.117	949	705	6.84	221	126	2001
Pumpman	1.117	949	705	6.84	221	126	2001
AB	1	850	631	6.13	198	126	1806
Fireman/motorman	1	850	631	6.13	198	126	1806
Oiler/Greaser	1	850	631	6.13	198	126	1806
Steward	1	850	631	6.13	198	126	1806
2nd Cook	0.852	724	538	5.22	169	126	1557
Messroom Steward	0.852	724	538	5.22	169	126	1557
OS	0.744	632	469	4.56	147	126	1375
Wiper	0.744	632	469	4.56	147	126	1375
Dock Boy	0.599	509	378	3.67	119	126	1132
Catering Boy	0.599	509	378	3.67	119	126	1132

Όπως βλέπουμε με μία πρώτη ματιά σε επίπεδα κατώτατων μισθών εντοπίζεται διαφορά μεταξύ των δύο εθνικοτήτων με τους μισθούς των Ρώσων να κυμαίνονται σε πιο υψηλά επίπεδα σε σχέση με των Φιλιπινέζων. Εκτενέστερη ανάλυση όμως στη σύγκριση μισθών εθνικοτήτων θα γίνει στη συνέχεια.

6.2 Ταξιδιωτικά Έξοδα / Travel Expenses

Στη κατηγορία αυτή ανήκουν όλα εκείνα τα έξοδα που έχουν να κάνουν με τις διαδικασίες και το τι απαιτείται να έχει ένας ναυτικός για να ταξιδέψει στο πλοίο που θα υπηρετήσει και αντίστοιχα όλα τα έξοδα για τον επαναπατρισμό του.

Το μεγαλύτερο και πιο σημαντικό μέρος της κατηγορίας αυτής είναι τα εισιτήρια καθώς το κόστος δεν είναι σταθερό αντίθετα μεταβάλλεται ανάλογα με τη ζήτηση, τον προορισμό, την εποχή, το πόσο νωρίς ή αργά το εκδίδεις. Έτσι, οι περισσότερες ναυτιλιακές προσπαθούν να καταφέρουν να ελέγξουν το κόστος αυτό και να το διατηρήσουν σε χαμηλά επίπεδα με απώτερο σκοπό να κρατήσουν χαμηλά τα TravelExpenses και κατ' επ' επέκταση το κόστος επάνδρωσης να διατηρείται κ αυτό με τη σειρά του σε χαμηλά επίπεδα. Ένας τρόπος με τον οποίους μπορεί να επιτευχθεί το παραπάνω είναι με την έγκαιρη κράτηση εισιτηρίων κάποιες μέρες πριν ταξιδέψει ο ναυτικός όπου τις περισσότερες φορές μπορείς να έχεις περισσότερες επιλογές να διαλέξεις το πιο βολικό εισιτήριο από άποψη διαδρομής αλλά και καλύτερες τιμές από το να αγοράζεις το εισιτήριο μία ή δύο ημέρες πριν. Ένας δεύτερος τρόπος είναι η προτίμηση και αντίστοιχα αποφυγή κάποιων συγκεκριμένων λιμανιών για joining ή repatriation ανάλογα με την εθνικότητα ενός ναυτικού. Για παράδειγμα, για έναν Φιλιππινέζο είναι προτιμότερο και οικονομικότερο από πλευράς εισιτηρίων να επαναπατρίζεται ή αντίστοιχα να κάνει join στο πλοίο από κάποιο ασιατικό λιμάνι συγκριτικά με κάποιο της Αμερικής ή της Ευρώπης. Αντίστοιχα, για έναν Ευρωπαίο ή Ρώσο είναι προτιμότερο από οικονομικής άποψης ένα λιμάνι της Ευρώπης ή σε ασιατικές χώρες από τη πλευρά της Ευρώπης. Κάτι ακόμα που αξίζει να αναφερθεί είναι και η σημασία της περιόδου στην τιμή ενός εισιτηρίου λόγω της αυξημένης ζήτησης. Για παράδειγμα, την περίοδο του καρναβαλιού τα εισιτήρια σε χώρες τις Λατινικής Αμερικής είναι αισθητά πιο ακριβά σε σχέση με τις τιμές τους τον υπόλοιπο χρόνο. Το ίδιο παρατηρείται και στις περισσότερες χώρες κατά την περίοδο των Χριστουγέννων.

Έτσι, καλό θα ήταν να αποφεύγονται κάποια λιμάνια σε συγκεκριμένες εποχές του χρόνου η και να αποφεύγονται να γίνονται αλλαγές πληρωμάτων, για παράδειγμα την περίοδο των Χριστουγέννων ούτως ώστε να αποφευχθεί αυτό το επιπλέον κόστος. Επίσης, τα εισιτήρια σε

κάποιες περιοχές π.χ. Καναδάς είναι πιο ακριβά σε γενικότερο επίπεδο και ανεξαρτήτου εθνικότητας και τις περισσότερες φορές δεν προτιμώνται.

Εκτός από τα εισιτήρια στη κατηγορία αυτή συμπεριλαμβάνονται και οι βίζες που θα χρειαστεί να βγάλει ένας ναυτικός προκειμένου να είναι σε θέση να ταξιδέψει σε κάποιες χώρες. Αξίζει να αναφερθεί πως κάποιες εταιρείες όπως η συγκεκριμένη που έχει χρησιμοποιηθεί σαν παράδειγμα έχει σαν υποχρεωτικό στο σύστημα τις όλοι οι ναυτικοί που υπηρετούν στα πλοία της να έχουν αμερικάνικη και αυστραλιανή βίζα ούτως ώστε να είναι διασφαλισμένη σε πιθανούς ελέγχους από τις λιμενικές αρχές. Στη Αμερική συγκεκριμένα έχουν αναφερθεί περιστατικά όπου οι λιμενικές αρχές έχουν διεξάγει έλεγχο στο πλοίο και για τα πληρώματα εκείνα που δεν είχαν στην κατοχή τους Αμερικάνικη βίζα όρισαν και από έναν φρουρό ανά μέλος του πληρώματος για όλη τη διάρκεια της παραμονής του πλοίου στο λιμάνι με αποτέλεσμα το κόστος για την εταιρεία να είναι εξαιρετικά υψηλό, πολύ περισσότερο από το κόστος του να εκδίδεται για κάθε μέλος του πληρώματος Αμερικάνικη βίζα.

Άλλα έξοδα που υπάγονται σ' αυτή τη κατηγορία είναι και τα μεταφορικά έξοδα του πληρώματος από και προς το πλοίο (taxi, launch expenses), έξοδα ξενοδοχείου αν χρειαστεί να παραμείνει σε ξενοδοχείο, shore passes. Λόγω των συγκεκριμένων εξόδων προτιμάται να γίνονται μαζικά αλλαγές πληρωμάτων ανά συγκεκριμένα χρονικά διαστήματα με σκοπό να αποφεύγονται τα συχνά μεταφορικά έξοδα, πιθανά ξενοδοχεία κλπ.

6.3 Δαπάνες Τροφοδοσίας / Victualling

Εδώ συγκαταλέγονται τα έξοδα για την τροφοδοσία του πληρώματος. Κάθε πλοίο πρέπει να έχει τις κατάλληλες ποσότητες προμηθειών τόσο σε φρέσκα τρόφιμα (κρέας, ψάρι κλπ.) όσο και σε λιγότερο ευπαθή τρόφιμα καθώς επίσης και σε πόσιμο νερό. Το victualling σε μια εταιρεία μπορεί να γίνει είτε inhouse είτε μέσω συνεργαζόμενης εταιρείας catering. Στην περίπτωση του να διαχειρίζεται το victualling-in-house ένα τμήμα της εταιρείας, συνήθως το τμήμα προμηθειών (purchasing) αναλαμβάνει να έχει άμεση επικοινωνία με το βαπόρι και να ενημερώνεται για τη διαθέσιμη ποσότητα τροφίμων και νερού στις αποθήκες του πλοίου και

σε περίπτωση που απαιτείται ανεφοδιασμός και ανάλογα με το λιμάνι που βρίσκεται το πλοίο, το γραφείο έρχεται σε επικοινωνία με τους τοπικούς προμηθευτές ούτως ώστε να ανεφοδιάσουν το πλοίο. Η παραπάνω μέθοδος συνεπάγεται επιπλέον προσωπικό επομένως αύξηση του κόστους. Ακόμα, η εταιρεία δεν μπορεί να πετύχει καλύτερες τιμές με το να διαχειρίζεται και να καλείται να εφοδιάσει μεμονωμένα τα πλοία.

Ένας άλλος τρόπος να λειτουργεί μια εταιρεία το victuallingείναι μέσω κάποιας εταιρείας catering η οποία διαχειρίζεται και αναλαμβάνει τον ανεφοδιασμό τροφίμων όλων των πλοίων της ναυτιλιακής εταιρείας. Εκείνη είναι υπεύθυνη για την επικοινωνία με το πλοίο ούτως ώστε να ενημερωθεί για τα αποθέματα του και να κανονίσει να ανεφοδιαστεί. Οι εταιρείες αυτές τροφοδοσίας συνήθως έχουν συνεργαζόμενους προμηθευτές στα περισσότερα λιμάνια με αποτέλεσμα να έχουν καλύτερης τιμές. Στη περίπτωση συνεργασίας με μια εταιρία τροφοδοσίας ,κάθε μήνα η εταιρεία πληρώνει ένα συγκεκριμένο ποσό από το συμφωνημένο κόστος τροφοδοσίας ανά ημέρα ανά άτομο.

6.4 Δαπάνες Εκπαίδευσης / Training Cost

Στη κατηγορία των εξόδων εκπαίδευσης συγκαταλέγονται οι δαπάνες για την εκπαίδευση των ναυτικών σύμφωνα με τις απαιτήσεις της εταιρείας αλλά και της σημαίας του πλοίου.

Αρχικά να σημειωθεί πως όπως αναφέρθηκε παραπάνω όλοι οι ναυτικοί πρέπει να έχουν λάβει την βασική εκπαίδευση όπως ορίζεται από την STCWκαι να έχουν τις κατάλληλες πιστοποιήσεις ανά βαθμό.

Από εκεί και πέρα η κάθε εταιρεία έχει τις δικές τις απαιτήσεις όσον αφορά την εκπαίδευση των ναυτικών της. Για παράδειγμα, στην εταιρεία που χρησιμοποιήθηκε σαν casestudy έχει στοtrainingmatrixτης υποχρεωτικά κάποια E-Learning για τους officers, άλλα για τους ratingsκαι άλλα για τους seniorofficers. Επίσης στην ίδια εταιρεία είναι υποχρεωτική η παρακολούθηση σεμιναρίου για τον συγκεκριμένο τύπο μηχανής με τον οποίο είναι εξοπλισμένα τα πλοία της (αφορά μόνο τον πρώτο μηχανικό, τον δεύτερο μηχανικό και τον ηλεκτρολόγο).

Το κόστος της εκπαίδευσης εξαρτάται και στο που βρίσκονται τα trainingcenters και σε ποια χώρα παρακολουθεί ο ναυτικός τα απαραίτητα σεμινάρια. Για παράδειγμα το κόστος για κάποιον να περάσει την απαιτούμενη εκπαίδευση και να παρακολουθήσει τα αντίστοιχα σεμινάρια στις Φιλιππίνες είναι χαμηλότερο συγκριτικά με τη Ρωσία, τη Κροατία ή και την Ουκρανία. Άρα και εδώ, παρατηρείται μια σχέση μεταξύ του κόστους εκπαίδευσης και της εθνικότητας του ναυτικού.

Στο παρακάτω πίνακα βλέπουμε τα απαιτούμενα training της εταιρείας που έχει χρησιμοποιηθεί σαν case study στην εν λόγω εργασία. Εκτός από τη βασική εκπαίδευση σύμφωνα με την STCW βλέπουμε και διάφορα άλλα training στα οποία διαφέρουν ανά βαθμό. Αυτά είναι είτε απαιτήσεις της σημαίας είτε της ίδιας της εταιρείας. Στην πρώτη στήλη βλέπουμε το όνομα του training, στην δεύτερη ποιος το απαιτεί και που παρακολουθείται, στην επόμενη τη διάρκεια του course.

Πίνακας6-3: Training matrix case study εταιρείας

SERIAL NUMBER		RESOURCE	ESTIMATED DURATION (PHILIPPINES/ other)	STCW '78, as AMENDED
	STATUTORY CERTIFICATION (DOCUMENTS)			
1	National Certificate of Competency [COC]	National Requirement		National Requirement
3	General Operators Certificate (GOC)	National Requirement		

4	National and Flag State Medical Fitness Certificate	National Requirement		
5	FlagStateEndorsement	FlagStateRequirement		
6	FlagState Special Qualifications	FlagStateRequirement		
	*STATUTORY TRAINING			
1	AdvancedFireFighting (AFF)	Approved School	4 days	Reg VI/3
2	Anti-Piracy Awareness Training (APAT)	Approved School	1 day	
3	BasicSafety Training* (BST)	Approved School	8 days	Reg VI/1
4	Bridge Team and Resource Management (BTRM)	Approved School	5 days	Reg II/1, Reg II/2
5	EngineResource Management (ERM)	Approved School	3 days	Reg III/1, Reg III/2
6	Electronic Chart Display & Information System (ECDIS)	Approved School	5 days	Reg II/1, Reg II/2
7	General Maritime Distress and Safety System (GMDSS)	Approved School	19 days	Reg IV/2
8	Medical Care (MC)	Approved School	5 days	Reg VI/4-2
9	Medical Emergency First Aid (MEFA)	Approved School	4 days	Reg VI/4-1

10	Pre-departure Orientation Seminar (PDOS)	In-house	1 days	
11	Proficiency in Fast Rescue Boat (PFRB)	Approved School	3 days	Reg VI/2-2
12	Proficiency in Survival Craft and Rescue Boat (PSCRB)	Approved School	4 days	Reg VI/2-1
13	Shipboard Security Awareness Course (SSA)	Approved School	1 day	Reg VI/6
14	Proficiency in Designated Security Duties	Approved School	1 day	Reg VI/6
15	Ship Security Officer Course (SSO)	Approved School	3 days	Reg VI/5
16	Specific type Electronic Chart Display & Information System (ECDIS)	Approved School	2 days	Reg II/1, Reg II/2
TRAINING MATRIX				
	MANDATORY TRAINING			
1	Free Fall Lifeboat Coxswain (FFLCX)	Approved School	1 day	Sec B-I/14
2	Free Fall Lifeboat Familiarization Course (FFLFAM)	Approved School	1 day	Sec B-I/14
3	Basic Welding and Fabrication	Approved School	10days	
4	Docmap / MS Familiarization	In-house	1 day	

5	Marpol 73/78 Annexes I to VI / Consolidated Marpol I-VI (STCW 2010)	Approved School	5 days	Sect A-II/1 / Sect A-II/2 / Sect A-III/1 / Sect A-III/2
6	NS5 Familiarization	In-house	4 hours/10 hours	
7	Risk Management and Incident Investigation Course / Root Cause Analysis	Approved School	2-3 days	TMSA - 8B
8	Ship Handling and Maneuvering Course (SHMC)	Approved School	3 days	Reg II/1, Reg II/2
9	ShipsSafetyOfficer (SOT)	Approved School	2 days	
10	MAN ME Electronically Controlled Diesel Engines	Approved School	4 days	
11	Company's SEEMP Awareness Training	Onboard / Inhouse	30 minutes	MARPOL ANNEX VI
12	NPDES / VGP -- Vessel General Permit Regulatory Overview Training	Onboard / Inhouse	30 minutes	EPA
13	Bilge Water Management – Ship Specific OWS	Onboard	30 minutes	
14	Bruusgaard - Use & Calibration of Gas Detectors	Onboard	30 minutes	
15	AMSA training (VIDEO)	Onboard	25 minutes	
16	Cyber Security - Smart, Safe	Onboard	30 minutes	

	Shipping Video			
17	Management System Induction (E-learning)	E-learning	60 minutes	
18	Rest Hours Management (E-learning)	E-learning	60 minutes	
19	Environmental Compliance Training (E-learning)	E-learning	60 minutes	
20	Cyber Security Awareness (E-learning)	E-learning	60 minutes	
21	Anti-Bribery – Anti corruption (E-learning)	E-learning	60 minutes	
22	Meeting MARPOL Standards (MMS) and Waste Management Best Practices (WMBP)	E-learning (MARPOL Training Institute)	1.5hrs - 6.5hrs	
23	Vessel General Permit 2013	E-learning (MARPOL Training Institute)	1hr - 2hrs	
24	Navigating Ballast Water Regulations (NBWR)	E-learning (MARPOL Training Institute)	1hr - 2hrs	
25	Oil Record Book Part I Workshop	In-house	2 days	
26	Lifting Wire Inspection	Approved	1 day	

		School		
27	Reflective Learning	In-house / On board	1 day	
28	Major Main Engine Breakdown (VIDEO)	Onboard	60 minutes	
29	Ballast Water Treatment System - PANASIA GLOEN PATROL	Onboard	60 minutes	
30	Culinary Training	Approved School	2 days	
31	Lathe Machine Training	Approved School	3 days	
32	Coal Training	Approved School	1 day	
33	Gas Measuring Equipment Course	Approved School	2 days	
34	HAZMAT	Approved School	2 days	49 CFR 172
35	Leadership and Diversity Management	Approved School	1 day	
TRAINING MATRIX				
SERIAL NUMBER		RESOURCE	ESTIMATED DURATION (PHILIPPI	STCW '78 as AMENDED

			NES/ other)	
	OPTIONAL TRAINING			
1	ABB Turbocharger Training	Approved School	2 days	
2	Alfa Laval Marine and Power Auxiliary System	Approved School	4 days	
3	BreathingApparatusCompressor Maintenance	Approved School	1 day	
4	Boiler Water and Chemical Treatment Course	Approved School	2 days	
5	Collision and Grounding Avoidance Course (CGA)	Approved School	5 days	Reg II/1, Sec A-II/1, Section 1/12
6	ControlEngineering	Approved School	10 days	
7	Electrical Training for Marine Engineers	Approved School	10 days	
8	Hydraulics and Pneumatics	Approved School	5 days	
9	Instrumentation and Electronics Training Program	Approved School	15 days	
10	SafetyAwarenessCourse (SAC)	Approved School	3 days	

NOT E:						
<p>* The Basic Safety Training Certificate covers 4 (four) elements identified in STCW A-VI/1-2: Personal Survival Techniques, Fire Fighting and Fire Prevention, Elementary First Aid, Personal Safety and Social Responsibilities.</p>						
<p>Individual certificate or the combined "Basic Safety Training " certificate are acceptable.</p>						

6.5 Έξοδα Union Fees

Τα έξοδα αυτά αφορούν τα κόμιστρα / συνδρομή που καλείται να πληρώσει μία ναυτιλιακή εταιρεία στη περίπτωση που έχει επιλέξει να βάλει τα πλοία της σε κάποιο Union της ITF³³. Τα unions αυτά στην ουσία είναι τα συνδικαλιστικά σωματεία που προστατεύουν τα δικαιώματα και τα συμφέροντα των ναυτικών. Στην ουσία τα unions θα μπορούσαμε να πούμε πως πλαισιώνουν τις σχέσεις μεταξύ ναυτικών και εταιρείας όπως επίσης και τα δικαιώματα και υποχρεώσεις των ναυτικών.

Αρκετές εταιρείες επιλέγουν να συνεργάζονται με union και την ITF προκειμένου να διασφαλιστούν σε πιθανούς ελέγχους της ITF σε κάποιο λιμάνι και ειδικότερα σε λιμάνια συγκεκριμένων χωρών όπως για παράδειγμα Αγγλία, Νορβηγία. Ενδεικτικά κάποια unions είναι η PNO – TCC, AMOSSUP, IBFAgreement (κυρίως για μέλη IMEC).

Τα κόμιστρα υπολογίζονται ανά ναυτικό ανά βαθμό ανά χρονική περίοδο για κάθε πλοίο.

³³http://www.itfseafarers.org/itf_agreements.cfm

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 Συγκριτική Μελέτη Κόστους Επάνδρωσης ανά Εθνικότητα

Σε αυτό το κομμάτι της εργασίας θα γίνει μια συγκριτική μελέτη του κόστους επάνδρωσης για κάθε κατηγορία του ξεχωριστά (μισθοί, ταξιδιωτικά έξοδα, εκπαίδευση, τροφοδοσία, Υπιοκλπ.) ανά εθνικότητα ναυτικών που απασχολούνται σε μια case study εταιρεία.

Τα ποσά που χρησιμοποιήθηκαν είναι το πραγματικά κόστη που προέκυψαν σε ένα χρόνο λειτουργίας. Ο τύπος πλοίου που επιλέχθηκε είναι bulkcarrier. Οι εθνικότητες που θα εξεταστούν είναι Φιλιπινέζοι, Ουκρανοί, Ρώσοι και Κροάτες. Ακόμα να σημειωθεί πως η εταιρεία λειτουργεί και με μεικτά πληρώματα. Επίσης θα δούμε κάποιες διαφοροποιήσεις όσον αφορά την επιμέρους κατηγοριοποίηση του κόστους επάνδρωσης της συγκεκριμένης εταιρείας.

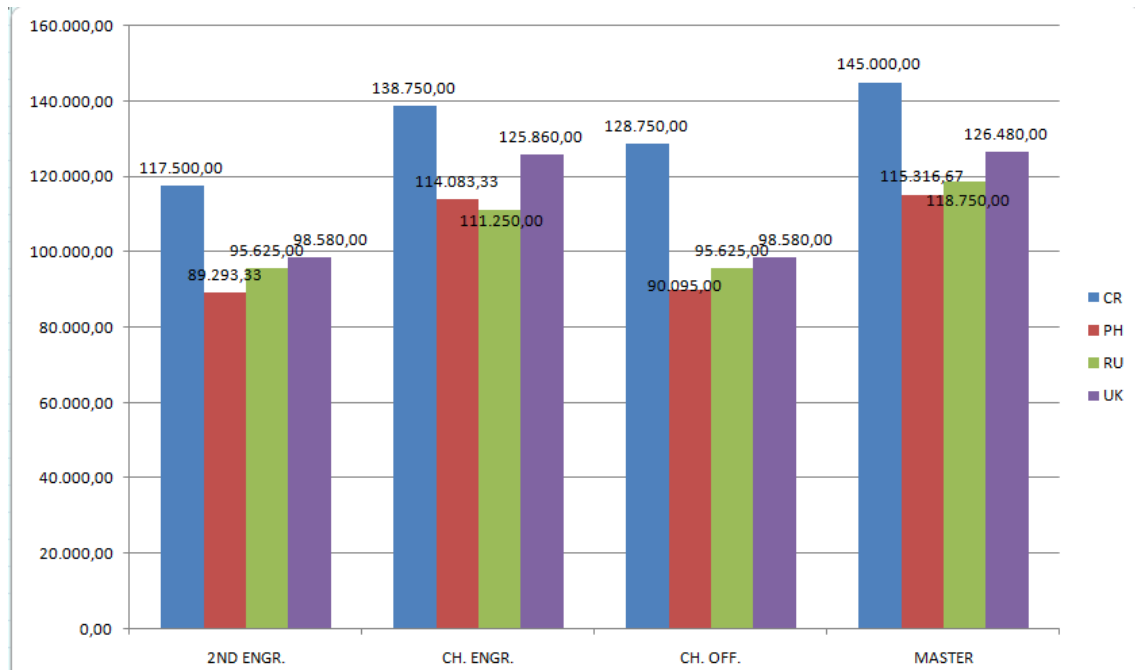
7.1 Μισθοί ανά Εθνικότητα

Στη συγκεκριμένη ενότητα υπολογίσαμε τους ετήσιους μισθούς των ναυτικών που εργάζονται για τη συγκεκριμένη εταιρεία. Παίρνουμε σαν παραδοχή πως όλα τα κατώτερα πληρώματα / ratings είναι Φιλιπινέζοι και ουσιαστικά διαφοροποίηση εθνικοτήτων παρατηρείται μεταξύ των αξιωματικών. Για το λόγο όμως πως οι μοναδικοί Κροάτες είναι ανώτεροι αξιωματικοί απομονώσαμε και συγκρίναμε τους μισθούς των ανωτέρων αξιωματικών ούτως ώστε να έχουμε μια ολοκληρωμένη σύγκριση μεταξύ των εθνικοτήτων.

Πίνακας 7-1: Ετήσιοι μισθοί ανά εθνικότητα

Average of Year Totals	Column Labels					
Row Labels	CR	PH	RU	UK	Grand Total	
2ND ENGR.	117.500,00	89.293,33	95.625,00	98.580,00	99324,66667	
CH. ENGR.	138.750,00	114.083,33	111.250,00	125.860,00	120238,66667	
CH. OFF.	128.750,00	90.095,00	95.625,00	98.580,00	101735	
MASTER	145.000,00	115.316,67	118.750,00	126.480,00	124859,3333	
Grand Total	132500	102197,0833	105312,5	112375	111539,4167	

Σύμφωνα με τον παραπάνω πίνακα βλέπουμε πως οι Κροάτες είναι οι πιο υψηλόμισθοι, ακολουθούν οι Ουκρανοί μετά οι Ρώσοι και τέλος οι Φιλιπινέζοι με διαφορά 30000 λιγότερα συγκριτικά με τους πρώτους Κροάτες. Αυτό συμβαίνει γιατί ναυτικοί από την Ευρώπη όπως είναι και η Κροατία είναι αρκετά πιο καταρτισμένοι, η οικονομική κατάσταση της χώρας τους και το εργατικό δίκαιο είναι σε πολύ καλύτερο βαθμό σε σχέση με τα αντίστοιχα των Φιλιπινέζων άρα και οι μισθοί τους λογικό είναι να κινούνται σε υψηλότερα επίπεδα. Στο παρακάτω διάγραμμα φαίνεται καλύτερα η μισθολογική διαφοροποίηση ανά εθνικότητα.



Διάγραμμα 7-1: Συγκριτικό διάγραμμα ετήσιων απολαβών ανά εθνικότητα

7.2 Travel Expenses ανάΕθνικότητα

Σ 'αυτό το κομμάτι, έγινε μια ανάλυση του συνόλου των ταξιδιωτικών εξόδων / *travelexpenses* ανά πλοίο της εταιρείας *casestudy*. Για το λόγο αυτό τα διαγράμματα και οι πίνακες που θα παρουσιαστούν είναι συνδυασμός εθνικοτήτων από τη στιγμή που η εταιρεία χρησιμοποιεί μεικτά πληρώματα.

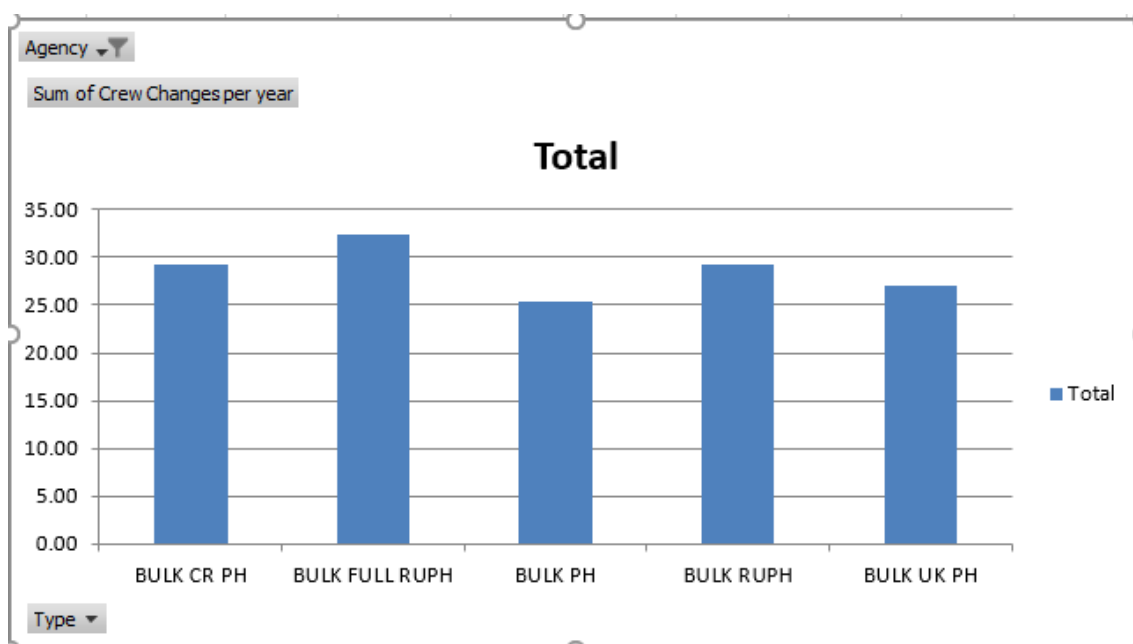
Ένας άλλος παράγοντας που μελετήθηκε και αναλύθηκε είναι και πως επηρεάζει το συνολικό ταξιδιωτικό κόστος η συχνότητα των αλλαγών. Για παράδειγμα, τα συμβόλαιο των Ρώσων και των Κροατών είναι τετράμηνα, των Ουκρανών πεντάμηνα και για τους Φιλιπινέζους αξιωματικούς εξάμηνα ενώ για τα κατώτερα πληρώματα ενιάμηνα. Επομένως οι πιο συχνές αλλαγές οδηγούν σε αύξηση του ταξιδιωτικού κόστους γιατί εκδίδονται εισιτήρια πιο συχνά, τα έξοδα στο λιμάνι για το πλήρωμα είναι επίσης πιο συχνά (*transportation, immigrationetc*).

Πίνακας 7-2: Ετήσιες αλλαγές πληρώματος ανά σύνθεση

Agency	Global
Row Labels	Sum of Crew Changes per year
BULK CR PH	29.33
BULK FULL RUPH	32.33
BULK PH	25.33
BULK RUPH	29.33
BULK UK PH	26.93
Grand Total	143.27

Όπως βλέπουμε στον παραπάνω πίνακα βλέπουμε πως στη περίπτωση που ένα πλοίο είναι επανδρωμένο με όλους τους αξιωματικούς Ρώσους αντί για μόνο τους ανώτερους οι ετήσιες αλλαγές είναι 32,33 και είναι και οι περισσότερες από όλους τους υπόλοιπους συνδυασμούς. Οι αλλαγές το χρόνο για πλοία που είναι επανδρωμένα με Κροάτες ανώτατους αξιωματικούς και Φιλιπινέζους τους υπόλοιπους αξιωματικούς και τα κατώτερα πληρώματα είναι 29,33 τον χρόνο. Ίδιος είναι και ο αριθμός ετησίων αλλαγών (29,33) για πλοίο που είναι

επανδρωμένο με Ρώσους ανώτερους αξιωματικούς και Φιλιπινέζους τους υπόλοιπους αξιωματικούς και τα κατώτερα πληρώματα. Αυτό συμβαίνει γιατί όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω τα συμβόλαια των Κροατών και των Ρώσων είναι τετράμηνα με αποτέλεσμα οι αλλαγές πληρώματος να είναι πιο συχνές. Στη συνέχεια βλέπουμε πως οι αλλαγές για πλοίο με Ουκρανούς ανώτερους αξιωματικούς και το υπόλοιπο πλήρωμα Φιλιπινέζους είναι 26,93 το χρόνο ενώ για πλοίο επανδρωμένο αποκλειστικά με Φιλιπινέζους ο ετήσιος αριθμός αλλαγών πληρώματος είναι 25.33. Το παρακάτω διάγραμμα δίνει μια καλύτερη συγκριτική εικόνα όσον αφορά το πόσο επηρεάζει η εθνικότητα την συχνότητα των αλλαγών και κατ' επέκταση του κόστους.



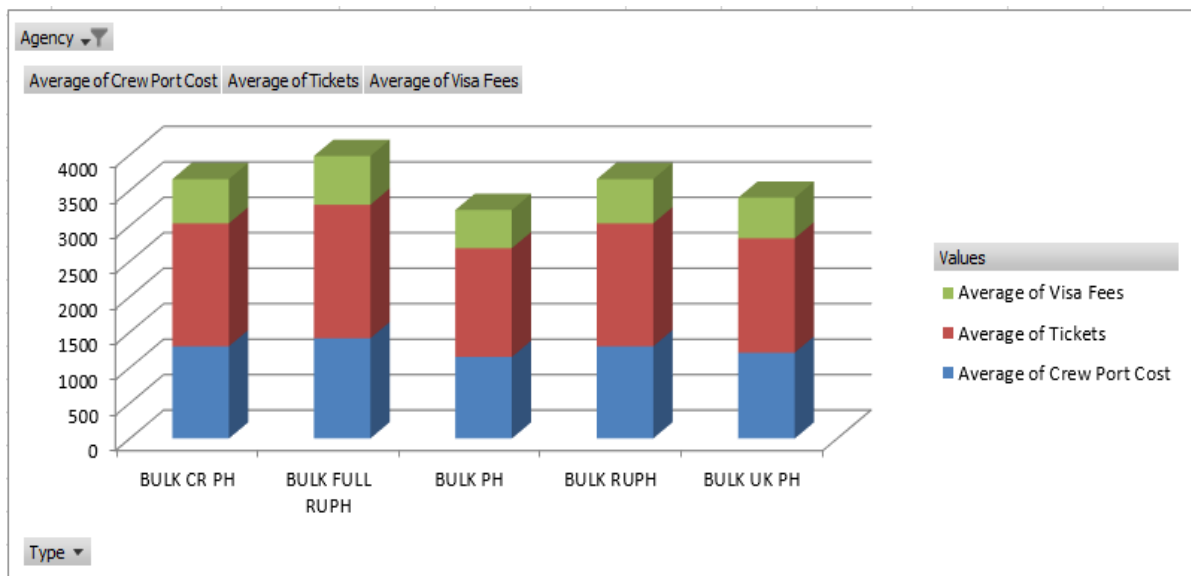
Διάγραμμα 7-2: Συγκριτικό διάγραμμα ετήσιων αλλαγών ανά σύνθεση

Στη συνέχεια, παίρνουμε στην ανάλυσή μας και το average crew port cost (transportation, accommodation, shore passes etc.), μία μέση τιμή εισιτηρίων καθώς και μία μέση τιμή για visa expenses για κάθε ένα από τα πλοία για τη διάρκεια ενός έτους.

Πίνακας 7-3: Ετήσια Travel expenses ανά πλοίο

Row Labels	Average of Crew Port Cost	Average of Tickets	Average of Visa Fees
BULK CR PH	1300	1733.333333	623.3333333
BULK FULL RUPH	1412.5	1883.333333	687.0833333
BULK PH	1150	1533.333333	538.3333333
BULK RUPH	1300	1733.333333	623.3333333
BULK UK PH	1210	1613.333333	572.3333333
Grand Total	1274.5	1699.333333	608.8833333

Και εδώ παρατηρείται η ίδια εικόνα με πριν, δηλαδή τα συνολικά έξοδα ταξιδιού έχοντας λάβει υπόψιν και τα έξοδα στο λιμάνι, το κόστος των εισιτηρίων και τα έξοδα για βίζες για πλοίο επανδρωμένο με όλους τους αξιωματικούς Ρώσους είναι τα πιο υψηλά με συνολικό κόστος 3982,91, στη συνέχεια ακολουθούν τα πλοία που έχουν Κροάτες και Ρώσους ανώτερους αξιωματικούς και τους υπόλοιπους αξιωματικούς και κατώτερα πληρώματα Φιλιπινέζους. Μετά βλέπουμε τα πλοία με Ουκρανούς ανώτερους αξιωματικούς και το υπόλοιπο πλήρωμα Φιλιπινέζους και στο τέλος με τα χαμηλότερα travel expenses είναι εκείνα τα πλοία που είναι επανδρωμένα μόνο με Φιλιπινέζους.



Διάγραμμα 7-3: Συγκριτικό διάγραμμα για το σύνολο των Travel expenses ανά σύνθεση

Έτσι σε συνέχεια με τα παραπάνω διαγράμματα θα μπορούσαμε να πούμε πως η συχνότητα των αλλαγών επηρεάζει σημαντικά το σύνολο του ταξιδιωτικού κόστους για το καθένα από τα πλοία. Όσο πιο συχνές οι αλλαγές τότε αναγκάζομαστε να ζητούνται πιο συχνά εισιτήρια με αποτέλεσμα να μην είναι πάντα σίγουρα ότι θα πετυχαίνουμε κάθε φορά καλές τιμές. Το ίδιο ισχύει και για τα μεταφορικά έξοδα στο λιμάνι ή για την έκδοση visa που δεν είναι σίγουρο πως όλα τα λιμάνια και χώρες που θα γίνουν οι αλλαγές είναι το ίδιο οικονομικά.

7.3 Έξοδα Τροφοδοσίας

Στην συγκεκριμένη εταιρεία που μελετήσαμε όσον αφορά την τροφοδοσία του πληρώματος, επιλέγει να συνεργάζεται με μια εταιρεία τροφοδοσίας η οποία αναλαμβάνει να κάνει εκείνη την επικοινωνία με το πλοίο προκειμένου να κανονίσει που και πότε θα ανεφοδιαστεί το πλοίο. Με τη μέθοδο αυτή επιτυγχάνονται τις περισσότερες φορές καλύτερες τιμές και εκπτώσεις από τους συνεργαζόμενους προμηθευτές όσον αφορά τα τρόφιμα αλλά και τα μεταφορικά τους κόστη.

Το ημερήσιο κόστος τροφοδοσίας που έχει συμφωνηθεί ανά πλοίο είναι 8,5 δολάρια το άτομο για μια σύνθεση πληρώματος 22 ατόμων. Ετησίως το κόστος ανέρχεται στα 68255 δολάρια. Το συγκεκριμένο κόστος θα μπορούσαμε να πούμε πως είναι ανεξάρτητο από την εθνικότητα από τη στιγμή που από το μόνο που εξαρτάται είναι ο αριθμός των ατόμων στο πλοίο.

7.4 Γενικά Έξοδα (Contributions, Union Fees, Flag Cost, Training, Crew Insurance, Processing)

Στη τελευταία κατηγορία που απαρτίζουν τα έξοδα επάνδρωσης της συγκεκριμένης casestudyεταιρείας συμπεριλαμβάνονται οι ακόλουθες κατηγορίες:

Στο σημείο αυτό είναι πολύ σημαντικό να αναφερθεί πως η συγκεκριμένη εταιρεία συνεργάζεται με manningagenciesόσον αφορά την επάνδρωση των πλοίων της.

Processing Fees – Τα έξοδα αυτά εξαρτώνται από το manningagreement, το συμβόλαιο δηλαδή μεταξύ της εταιρείας και του manningagent

- MedicalExpenses – Είναι τα κόστη για τις ιατρικές εξετάσεις που υποβάλλεται ο ναυτικός πριν ανέβει στο πλοίο ούτως ώστε να κριθεί αν είναι ικανός προς ναυτολόγηση.
- Uniforms – Τα κόστη για τις στολές που διανέμονται στους ναυτικούς πριν να κάνουν joiningστο πλοίο
- ContractProcessingFee – Αφοράένακόμιστροπου καταβάλλεται στην ΡΟΕΑ
- AgencyFee – Είναι το ποσό που συμφωνείται να καταβάλλεται σε μηνιαία βάση στο manningagencyγια τις υπηρεσίες που προσφέρει. Εδώ αξίζει να σημειωθεί πως κάποια manningagencyέχουν σταθερό το ποσό του feeπου απαιτούν ανεξάρτητα από τον αριθμό των ναυτικών της που βρίσκονται πάνω στο πλοίο. Για παράδειγμα είτε αν σε ένα πλοίο απασχολούνται 10 ναυτικοί που προέρχονται από το poolτου συγκεκριμένου manningείτε αν απασχολούνται 5 η εταιρεία θα πρέπει να καταβάλει το ίδιο συμφωνηθέν ποσό το οποίο δεν μεταβάλλεται από τον αριθμό. Κάποια άλλα manningagency χρεώνουν ένα ποσό ανά ναυτικό και κάποια άλλα ένα ποσό ανά ναυτικό συν κάποιες έξτρα χρεώσεις για κάποιες υπηρεσίες που προσφέρουν π.χ.MGA.

Contributions–Εδώ συμπεριλαμβάνονται τα έξοδα για τις ασφαλιστικές εισφορές των ναυτικών. Ενδεικτικά, για τους Έλληνες είναι το NAT, τους Φιλιπινέζους η PhilhealthSSS, Pagibigκαι όσον αφορά τους Ρώσους και τους Κροάτες δεν υπάρχουν ασφαλιστικές εισφορές γιατί ήδη συμπεριλαμβάνονται στον μισθό τους

Union Fees–Τα κόμιστρα που καταβάλλονται στα union με τα οποία έχει υπογράψει συμφωνία η εταιρεία π.χ.PNO – TCC, AMMOSUP

Flag Cost–Στη κατηγορία αυτή βλέπουμε τα έξοδα για την έκδοση για τα χαρτιά της σημαίας που χρειάζεται ο ναυτικός για να κάνει joiningσε πλοίο με την αντίστοιχη σημαία στην περίπτωση πάντα που ο ναυτικός δεν τα έχει ήδη.

Training—Σ' αυτή τη κατηγορία συγκαταλέγονται τα έξοδα για το Training των ναυτικών σύμφωνα με το trainingmatrix και requirements που έχει θέσει η εταιρεία για κάθε ναυτικό ανάλογα με τον βαθμό του.

Στη εταιρεία που εξετάζουμε υπάρχουν πέντε συνεργαζόμενα manning agencies, ένα για τους Ρώσους ναυτικούς, ένα για τους Κροάτες και τρία για τους Φιλιπινέζους εκ των οποίων το ένα έχει και γραφείο στην Ουκρανία και από εκεί προέρχονται οι Ουκρανοί ναυτικοί της εταιρείας. Όμως το κάθε πλοίο γίνεται nominated σε μια από τα τρία Φιλιπινέζικα manning agencies.

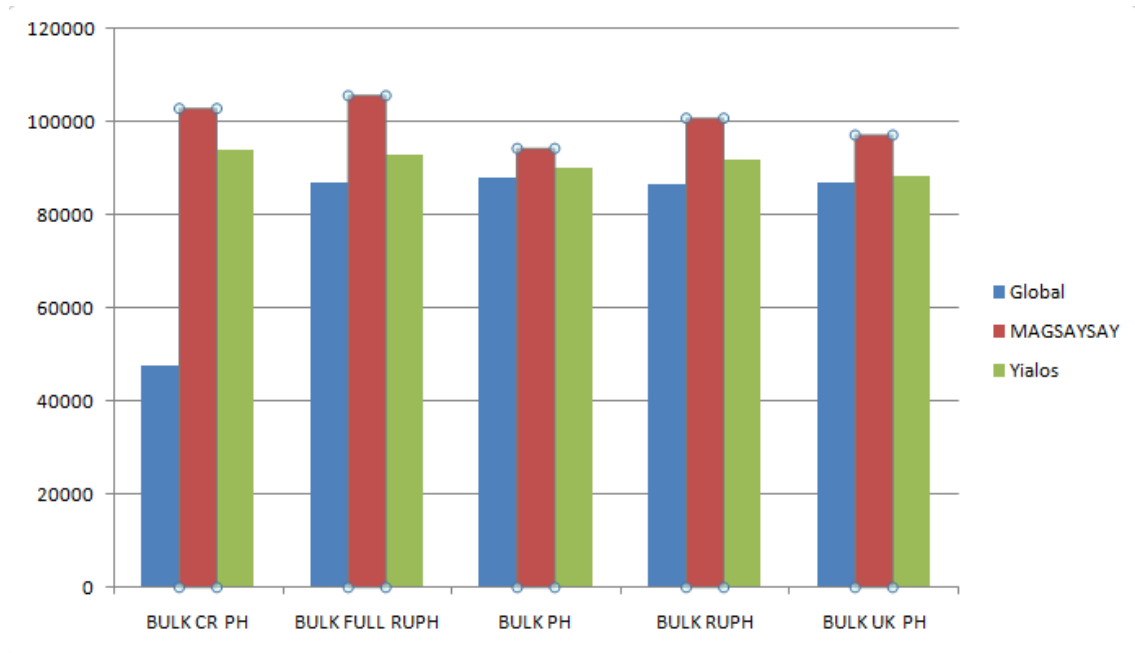
Στον ακόλουθο πίνακα βλέπουμε το σύνολο του κόστους όλων των παραπάνω κατηγοριών σε ετήσια βάση για διαφορετικές συνθέσεις πληρωμάτων όσον αφορά την εθνικότητα, για το κάθε manning agency και μ' αυτόν τον τρόπο θα γίνει πιο εύκολα κατανοητό στη περίπτωση που υπάρχει συνεργασία με manning agency την σημασία και πως επηρεάζει το agency fee του κάθε manning το κόστος για την εταιρεία.

Πίνακας 7-4: Σύνολο κόστους για γενικά έξοδα ανά manning agency

Average of Yearly cost	Column Labels			
Row Labels	Global	MAGSAYSAY	Yialos	Grand Total
BULK CR PH	47559,0061	102866,2668	94039,39925	81488,22406
BULK FULL RUPH	87015,48133	105648,6641	93100,63669	95254,92737
BULK PH	88063,89065	94305,88327	90228,38555	90866,05315
BULK RUPH	86731,42818	100787,4723	91960,60473	93159,83507
BULK UK PH	86846,23366	97170,5408	88343,67322	90786,81589
Grand Total	79243,20799	100155,7655	91534,53989	90311,17111

Όπως προκύπτει τα πιο υψηλά κόστη παρατηρούνται για ένα πλοίο που είναι επανδρωμένο με όλους τους αξιωματικούς Ρώσους και διαχειρίζεται από το manning agency Magsaysay. Όσον αφορά το agency fee, χρησιμοποιεί σταθερό agency fee το οποίο δεν μεταβάλλεται από την αύξηση ή μείωση του αριθμού των ναυτικών της πάνω στο πλοίο.

Το επόμενο διάγραμμα θα μας βοηθήσει να δούμε τη διαφοροποίηση των υποκατηγοριών κόστους που αναφέρθηκαν πιο πάνω (training, flagcost, agencyfee, unionfees, processingfees, contributionsetc.)



Διάγραμμα7-4: Ετήσια other expenses ανά manning agency

Από το παραπάνω διάγραμμα φαίνεται ότι όλα τα παραπάνω έξοδα είναι αυξημένα για ένα πλοίο που είναι επανδρωμένα με όλους τους αξιωματικούς να είναι Ρώσοι. Στη συνέχεια ακολουθούν τα πλοία που είναι επανδρωμένα με ανώτερους αξιωματικούς Κροάτες, μετά τα πλοία με ανώτερους αξιωματικούς Ρώσους και όλο το υπόλοιπο πλήρωμα Φιλιπινέζοι, ακολουθούν τα πλοία με Ουκρανούς ανώτερους αξιωματικούς και τέλος τα πλοία με όλο το πλήρωμα να αποτελείται από Φιλιπινέζους.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Από όσα αναφέρθηκαν στις παραπάνω παραγράφους τις εργασίας προκύπτουν τα ακόλουθα συμπεράσματα όσον αφορά το κόστος επάνδρωσης και σημασία του ως μέρος του λειτουργικού κόστους μιας ναυτιλιακής εταιρείας καθώς επίσης και πως το κόστος αυτό διαφοροποιείται ανάλογα με την εθνικότητα που μια εταιρεία επιλέγει να επανδρώσει το πλοίο της.

- Για μια ναυτιλιακή εταιρεία είναι πολύ σημαντική η ανάγκη προσδιορισμού του κόστους ούτως ώστε να είναι σε θέση να μεγιστοποιεί το κέρδος της και να ελαχιστοποιεί το κόστος της. Επίσης, γνωρίζοντας το κόστος της θα μπορέσει να επιλέξει τη κατάλληλη πολιτική ούτως ώστε να αυξήσει το κέρδος της. Παρόλα αυτά υπάρχουν κάποιες δυσκολίες στον επιθυμητό αυτό προσδιορισμό κόστους και οφείλονται κυρίως στους διάφορους μεταβλητούς και μη προβλέψιμους πάντα παράγοντες που επηρεάζουν το κόστος.
- Το μεταβλητό κόστος είναι εκείνο που επηρεάζει περισσότερο και το συνολικό κόστος μιας ναυτιλιακής εταιρείας για αυτό το λόγο οι περισσότερες ναυτιλιακές προσπαθούν να το κρατούν υπό έλεγχο προκειμένου να έχουν την δυνατότητα να το διαμορφώνουν και να επεμβαίνουν κατάλληλα προκειμένου να μεγιστοποιήσουν το κέρδος τους.
- Το κόστος επάνδρωσης καταλαμβάνει το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού λειτουργικού κόστους μιας ναυτιλιακής εταιρείας με αποτέλεσμα να κεντρίζει το ενδιαφέρον όλων των εταιρειών αφού ελέγχοντας το κόστος επάνδρωσης και κρατώντας το σε χαμηλά επίπεδα τότε και το συνολικό λειτουργικό της κόστους μειώνεται και έτσι υπάρχει δυνατότητα για αύξηση των κερδών. Το κόστος επάνδρωσης είναι ένα σύνολο διαφόρων υποκατηγοριών κόστους γεγονός που αναγκάζει τις ναυτιλιακές να πρέπει να μεριμνούν για την ελαχιστοποίηση του κόστους της κάθε υποκατηγορίας.
- Το κόστος επάνδρωσης εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από τη σημαία που φέρει το πλοίο. Πλοία νηολογημένα κάτω από τις λεγόμενες σημαίες ευκαιρίας έχουν πολύ πιο ευνοϊκές συνθήκες και ελαστικές απαιτήσεις όσον αφορά τη σύνθεση του

- πληρώματος, τους προσφερόμενους μισθούς, τις αποζημιώσεις για την υπερωριακή εργασία κλπ. σε σχέση με πλοία νηολογημένα υπό η σημαία κάποιας παραδοσιακής ναυτιλιακή χώρας.
- Σε συνέχεια του προηγούμενου, η εθνικότητα του πληρώματος επηρεάζει το κόστος επάνδρωσης και κατ' επέκταση το λειτουργικό κόστους μιας ναυτιλιακής εταιρείας. Ναυτικοί από Ευρωπαϊκές χώρες με υψηλό βιοτικό επίπεδο και υψηλή κατάρτιση είναι πιο "ακριβοί" σε σχέση με ναυτικούς που προέρχονται από λιγότερο ανεπτυγμένες χώρες.
 - Μετά από την μελέτη μιας casestudy ναυτιλιακής εταιρείας που εξετάστηκε το κόστος επάνδρωσης και έγινε μια συγκριτική μελέτη της κάθε υποκατηγορίας που απαρτίζει το κόστος επάνδρωσης ανά εθνικότητα καταλήξαμε στο συμπέρασμα πως πλοία που είναι επανδρωμένα με όλους τους ανώτερους αξιωματικούς Ρώσους είναι υψηλότερο σε όλες τις κατηγορίες. Αν συγκρίνουμε όμως πλοία που έχουν διαφορετικές εθνικότητες για τους ανώτερους αξιωματικούς μόνο καταλήγουμε στο συμπέρασμα πως τα πλοία με το πιο υψηλό κόστος επάνδρωσης είναι εκείνα με ανώτερους αξιωματικούς Κροάτες ενώ αντίθετα με το πιο χαμηλό είναι εκείνα με όλο το πλήρωμα να αποτελείται από Φιλιπινέζους.
 - Όσον αφορά τα *travelexpenses* βλέπουμε πως η συχνότητα των αλλαγών επηρεάζει το κόστος. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι όσο πιο συχνές είναι οι αλλαγές τόσο πιο συχνά ζητούνται εισιτήρια ανά περιόδους και σε όχι σταθερούς προορισμούς με αποτέλεσμα να μην επιτυγχάνονται πάντα καλές τιμές και να υπάρχει ο κίνδυνος τα σχετικά έξοδα να είναι παραπάνω από το συνηθισμένο λόγω της περιόδου π.χ. Χριστούγεννα ή λόγω της χώρας που / από καλείται να ταξιδέψει ο ναυτικός π.χ. Καναδάς.
 - Στην περίπτωση που η ναυτιλιακή εταιρεία συνεργάζεται με *manningagencies* για την προμήθεια ναυτικών τότε το *agency fee* του *manningagency* επηρεάζει σημαντικά το κόστος επάνδρωσης.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Βλάχος, Γ. Π. (2012). *ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ*, , Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Αθήνα - Πειραιάς.

Βλάχος, Γ. Π. (2015). *ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ*, , Εκδόσεις Α. Σταμούλης, Αθήνα - Πειραιάς.

Σ. Θεοδωρόπουλος, Μαρία Β. Λεκάκου, Αθανάσιος Α. Πάλλης, (2009). *ΕΥΡΩΠΑΙΚΕΣ ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΑ*, , Εκδόσεις Τυπωθήτω

Επεξεργασία από Robert Harmsen και Menno Spiering, (2004), "Euroscpticism: Party Politics, National Identity and European Integration", Εκδόσεις Rodopi

Επεξεργασία από Adam Weintrit & Tomasz Neumann (2013), "Marine Navigation and Safety of Sea Transportation STCW, Maritime Education and Training (MET), Human Resources and Crew Manning, Maritime Policy, Logistics and Economic Matters"

ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ

<http://www.tunnel2funnel.com/2015/04/capital-voyage-and-operating-cost-of.html>

<https://www.ics.org.uk/media/1530/som%20syllabus.pdf>

http://www.propellerclub.gr/files/OpCost_Presentation_MrBob_Maxwell.pdf

<http://meoclass1.blogspot.gr/2015/04/the-capitalvoyage-and-operating-costs.html>

http://www.propellerclub.gr/files/Richard_Greiner.pdf

<https://www.moorestephens.co.uk/news-views/october-2017/ship-operating-costs-increase-2017-2018>

https://www.marad.dot.gov/wp-content/uploads/pdf/Comparison_of_US_and_Foreign_Flag_Operating_Costs.pdf

https://fairplay.ihs.com/commerce/ship-operation-costs-the-price-of-expectation_20171101.html

<https://www.moorestephens.co.uk/news-views/september-2017/fifth-successive-year-of-decline-in-operating-cost>

<http://www.itfglobal.org/en/global/>

<http://www.itfseafarers.org/>

<http://www.imo.org/en/OurWork/humanelement/trainingcertification/pages/stcw-convention.aspx>

<http://seafarersrights.org/seafarers-subjects/maritime-labour-convention-mlc/>

APOPA

Michael L. Barnett and Claire H. Pekcan (2017), *The Human Element in Shipping*

Stephen Craig Pirrong, (Oct., 1993), "Contracting Practices in Bulk Shipping Markets: A Transactions Cost Explanation," *The Journal of Law and Economics* 36, no. 2 937-976

Nathan Lillie(2004), " Global Collective Bargaining on Flag of Convenience Shipping "

Trong Thanh Nguyen, Hadi, Ghaderi, Livingstone Divine Caesar Stephen Cahoon (2014), "Current Challenges in the Recruitment and Retention of Seafarers: An Industry Perspective from Vietnam"

Sigrid Koch-Baumgarten (2001), " Trade Union Regime Formation Under the Conditions of Globalization in the Transport Sector: Attempts at Transnational Trade Union Regulation of Flag-of-Convenience Shipping"

H. Edwin Anderson (1997), "The Nationalities of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics and Alternatives"

