

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ
ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΜΕΤΑΒΟΛΗ ΤΗΣ ΔΟΜΗΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ
ΣΤΗ ΠΟΝΤΟΠΟΡΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΤΗΝ
ΤΕΛΕΥΤΑΙΑ ΠΕΝΤΑΕΤΙΑ**

Τσουκαλάς Αλέξανδρος

**Διπλωματική Εργασία
Που Υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών
του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως Μέρος των
Απαιτήσεων για την Απόκτηση του Μεταπτυχιακού
Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία**

Πειραιάς

Δεκέμβριος 2009

Δήλωση Αυθεντικότητας

Το άτομο το οποίο εκπονεί την Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθινή 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 κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και σημαντικότητας του τμήματος που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου.

Τριμελής Εξεταστική Επιτροπή

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

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Γκιζιάκης, Κ. (Επιβλέπων)
- Βλάχος Γ.
- Γουλιέλμος, Α.

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

Ευχαριστίες

Ευχαριστώ όλους όσους με βοήθησαν με ιδέες, στοιχεία και καθοδήγηση.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΡΑΙΑ

Αφιέρωση

Αφιερώνεται στην οικογένεια μου.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Γενικά

1.1. Τα Πλοία

1.2. Το Κόστος του Πλοίου

1.2.1. Το Κόστος του Κεφαλαίου

1.2.2. Το Λειτουργικό Κόστος

1.2.2.1. Πληρώματα

1.2.2.2. Ασφάλειες

1.2.2.3. Λιπαντικά

1.2.2.4. Διαχείριση

1.2.2.5. Συντήρηση

1.2.2.6. Εφόδια / Ανταλλακτικά

1.2.3. Το Κόστος ταξιδιού

2. Επεξεργασία των Στοιχείων

2.1. Κατηγοριοποίηση Ανά Πλοίο

2.1.1. Δεξαμενόπλοια

2.1.1.1. M/T “Α”

2.1.1.2. M/T “Β”

2.1.1.3. M/T “C”

2.1.1.4. M/T “F”

2.1.1.5. M/T “G”

2.1.1.6. MT “H”

2.1.2. Φορτηγά Πλοία

2.1.2.1. M/V “M”

2.1.2.2. M/V “N”

2.1.2.3. M/V “O”

2.1.2.4. M/V “P”

2.2. Κατηγοριοποίηση Ανά Κόστος

2.2.1. Δεξαμενόπλοια

2.2.1.1. Πληρώματα

2.2.1.2. Ασφάλειες

2.2.1.3. Λιπαντικά

2.2.1.4. Διαχείριση

2.2.1.5. Συντήρηση

2.2.1.6. Εφόδια / Ανταλλακτικά

2.2.2. Φορτηγά Πλοία

- 2.2.2.1. Πληρώματα**
- 2.2.2.2. Ασφάλειες**
- 2.2.2.3. Λιπαντικά**
- 2.2.2.4. Διαχείριση**
- 2.2.2.5. Συντήρηση**
- 2.2.2.6. Εφόδια / Ανταλλακτικά**

3. Σχόλια - Συμπεράσματα

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

ΠΙΝΑΚΕΣ – ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

- ΠΙΝΑΚΑΣ 1-1: Υποκατηγορίες του Κόστους των Πληρωμάτων
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1-2: Υποκατηγορίες του Κόστους των Ασφαλειών
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1-3: Υποκατηγορίες του Κόστους των Λιπαντικών
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1-4: Υποκατηγορίες του Κόστους Διαχείρισης
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1-5: Υποκατηγορίες του Κόστους της Συντήρησης
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1-6: Υποκατηγορίες του Κόστους των Εφοδίων - Ανταλλακτικών
- ΠΙΝΑΚΑΣ 1-7: Τιμές Πετρελαίου από το 1946 έως το 2009
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-1: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T A
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-2: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T A
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-3: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο M/T A
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-4: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο M/T A
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-5: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο M/T A
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-6: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T B
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-7: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T B
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-8: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο M/T B
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-9: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο M/T B
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-10: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο M/T B
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-11: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T C
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-12: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T C
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-13: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο M/T C
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-14: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο M/T C
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-15: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο M/T C
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-16: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T F
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-17: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T F
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-18: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο M/T F
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-19: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο M/T F

- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-20: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο M/T F
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-21: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T G
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-22: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T G
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-23: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο M/T G
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-24: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο M/T G
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-25: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο M/T G
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-26: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T H
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-27: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T H
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-28: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο M/T H
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-29: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο M/T H
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-30: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο M/T H
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-31: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/V M
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-32: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/V M
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-33: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο M/V M
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-34: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο M/T M
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-35: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο M/T M
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-36: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/V N
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-37: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/V N
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-38: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο M/V N
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-39: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο M/T N
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-40: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο M/T N
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-41: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/V O
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-42: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/V O
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-43: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο M/V O
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-44: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο M/T O
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-45: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο M/T O

- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-46: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/V P
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-47: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/V P
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-48: Κατανομή των Εξόδων για τα Πληρώματα ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-49: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα Πληρώματα ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-50: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τα Πληρώματα
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-51: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τα Πληρώματα
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-52: Κατανομή των Εξόδων για τις Ασφάλειες ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-53: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τις ασφάλειες ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-54: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τις Ασφάλειες
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-55: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τις Ασφάλειες
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-56: Κατανομή των Εξόδων για τα λιπαντικά ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-57: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα λιπαντικά ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-58: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τα Λιπαντικά
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-59: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τα Λιπαντικά
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-60: Κατανομή των Εξόδων για τη διαχείριση ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-61: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τη διαχείριση ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-62: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τη Διαχείριση
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-63: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τη Διαχείριση
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-64: Κατανομή των Εξόδων για συντήρηση ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-65: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τη συντήρηση ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-66: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τη Συντήρηση
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-67: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τη Συντήρηση

- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-68: Κατανομή των Εξόδων για Εφόδια/Ανταλλακτικά ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-69: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για Εφόδια/Ανταλλακτικά ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-70: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τα Εφόδια/Ανταλλακτικά
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-71: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τα Εφόδια/Ανταλλακτικά
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-72: Κατανομή των Εξόδων για τα Πληρώματα ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-73: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα Πληρώματα ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-74: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τα Πληρώματα
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-75: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τα Πληρώματα
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-76: Κατανομή των Εξόδων για τις Ασφάλειες ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-77: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τις ασφάλειες ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-78: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τις Ασφάλειες
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-79: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τις Ασφάλειες
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-80: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα λιπαντικά ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-81: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα λιπαντικά ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-82: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τα Λιπαντικά
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-83: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τα Λιπαντικά
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-84: Κατανομή των Εξόδων για τη διαχείριση ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-85: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τη διαχείριση ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-86: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τη Διαχείριση
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-87: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τη Διαχείριση
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-88: Κατανομή των Εξόδων για Συντήρηση ανά Πλοίο

- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-89: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τη Συντήρηση ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-90: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τη Συντήρηση
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-91: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τη Συντήρηση
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-92: Κατανομή των Εξόδων για Εφόδια/Ανταλλακτικά ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-93: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για Εφόδια/Ανταλλακτικά ανά Πλοίο
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-94: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τα Εφόδια/Ανταλλακτικά
- ΠΙΝΑΚΑΣ 2-95: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τα Εφόδια/Ανταλλακτικά
- Διάγραμμα 2-1: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο M/T A
- Διάγραμμα 2-2: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο M/T B
- Διάγραμμα 2-3: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο M/T C
- Διάγραμμα 2-4: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο M/T F
- Διάγραμμα 2-5: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο M/T G
- Διάγραμμα 2-6: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο M/T H
- Διάγραμμα 2-7: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο M/T M
- Διάγραμμα 2-8: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο M/T N
- Διάγραμμα 2-9: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο M/T O
- Διάγραμμα 2-10: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο M/T P
- Διάγραμμα 2-11: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα Πληρώματα ανά Πλοίο
- Διάγραμμα 2-12: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τις ασφάλειες ανά Πλοίο
- Διάγραμμα 2-13: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα λιπαντικά ανά Πλοίο
- Διάγραμμα 2-14: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τη διαχείριση ανά Πλοίο
- Διάγραμμα 2-15: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τη συντήρηση ανά Πλοίο
- Διάγραμμα 2-16: Κατανομή των Εξόδων για Εφόδια/Ανταλλακτικά ανά Πλοίο

- **Διάγραμμα 2-17: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα Πληρώματα ανά Πλοίο**
- **Διάγραμμα 2-18: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τις ασφάλειες ανά Πλοίο**
- **Διάγραμμα 2-19: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα λιπαντικά ανά Πλοίο**
- **Διάγραμμα 2-20: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τη διαχείριση ανά Πλοίο**
- **Διάγραμμα 2-21: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τη συντήρηση ανά Πλοίο**
- **Διάγραμμα 2-22: Κατανομή των Εξόδων για Εφόδια/Ανταλλακτικά ανά Πλοίο**

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στη παρούσα διπλωματική εργασία θα γίνει η ανάλυση του Λειτουργικού Κόστους του πλοίου και πως αυτό διαμορφώνεται τα τελευταία χρόνια. Θα αναφερθούν οι επιμέρους κατηγορίες που το απαρτίζουν, πως αυτές μεταβάλλονται και ποιοι οι παράγοντες που τις επηρεάζουν.

Η ανάλυση αυτή έγινε για δέκα πλοία, έξι δεξαμενόπλοια και τέσσερα φορτηγά πλοία ξηρού χύδην φορτίου. Τα στοιχεία είναι πραγματικά και προήλθαν από δύο ναυτιλιακές εταιρίες. Θα αναλύσουμε τα έξοδα που έχει η κάθε ναυτιλιακή εταιρία για τα Πληρώματα των πλοίων της, τι κόστος έχουν οι διάφορες Ασφάλειες που χρεώνονται στο πλοίο, τι μέρος του κόστους καταλαμβάνουν τα Λιπαντικά, πόσο κοστίζει η Διαχείριση του πλοίου, πόσα χρήματα δίνει η ναυτιλιακή εταιρία για τη Συντήρηση των πλοίων και πως διαμορφώνεται αυτή ανάλογα με τα ταξίδια και την ηλικία των πλοίων και τέλος τι μέρος του κόστους καταλαμβάνουν τα διάφορα Ανταλλακτικά και τα Εφόδια που στέλνονται στο πλοίο.

Τέλος θα δούμε πως επηρεάζονται οι παραπάνω κατηγορίες από διάφορους εξωγενείς παράγοντες, όπως η άνοδος της τιμής του πετρελαίου, η σχέση του Ευρώ με το δολάριο κ.α.

SUMMARY

At the following text, we are going to analyse the Operational Cost of a ship and how it is changing during the last years. Also, we will analyse the categories that are included in the operational cost and how they are changing during the period that we are examining.

The sample of the analysis concludes ten ships, six tankers and four bulk carriers.

This sample is factual and comes from the accounts department of two shipping companies. Furthermore we are going to analyse the cost of the Crew of the ships, the cost of the Insurances, the participation of operational cost that is been taken by the Lubricants, the cost of the Administration and how much the Maintenance and the Stores of the ship costs.

Finally, we will try to examine how the operational cost is been affected by the price of the oil and the exchange rate of Euro and Dollar.

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η Ναυτιλία είναι μια περίπλοκη βιομηχανία μέσα στην οποία οι συνθήκες που καθορίζουν τις διαδικασίες σε ένα τομέα της δεν εφαρμόζονται απαραίτητα και σε έναν άλλο. Σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να θεωρηθεί ως ένα σύνολο από αλληλοσχετιζόμενες βιομηχανίες. Τα θεμελιώδη στοιχεία της, τα πλοία, ποικίλλουν ευρύτατα σε μέγεθος και τύπο, παρέχοντας μια πλήρη γκάμα υπηρεσιών μεταφοράς για μεγάλη ποικιλία φορτίων που πρέπει να μεταφερθούν είτε σε κοντινές είτε σε μακρινές θαλάσσιες αποστάσεις. Ωστόσο, παρ' όλο που κάποιος μπορεί να διαχωρίσει τομείς και αγορές μέσα στο χώρο της ναυτιλιακής βιομηχανίας, δεν μπορεί να παραγνωρίσει τη σημαντική αλληλεπίδραση και αλληλεξάρτησή τους. Πρόσθετα πρέπει να τονιστεί πως το μεγαλύτερο μέρος της ναυτιλιακής βιομηχανίας ασχολείται με την εκτέλεση του διεθνούς εμπορίου και επομένως λειτουργεί μέσα σε ένα περίπλοκο παγκόσμιο πλαίσιο από συμφωνίες οικονομικής, πολιτικής και κοινωνικής σημασίας, ανάμεσα σε ναυτιλιακές εταιρείες, φορτωτές, κυβερνητικές οργανώσεις και άλλα εμπλεκόμενα μέρη¹.

Στα παρακάτω θα προσπαθήσουμε μέσα από κάποια πραγματικά στοιχεία, να δούμε πως διαμορφώνεται το λειτουργικό κόστος του πλοίου και πως αυτό κυμαίνεται τα τελευταία χρόνια. Μέσα σε αυτά τα πλαίσια, θα αναλύσουμε το κόστος λειτουργίας, το κόστος της συντήρησης και τη διαχείριση του πλοίου και πώς αυτά επηρεάζονται από διάφορους παράγοντες, οι οποίοι μπορεί να είναι είτε εθνικοί, είτε παγκόσμιοι. Οι πιο σημαντικοί από αυτούς είναι η τιμή του πετρελαίου, η εμφάνιση του ευρώ και η σχέση του με το δολάριο, με το οποίο μέχρι τώρα γίνονται σχεδόν όλες οι διεθνείς συναλλαγές και τέλος πως μπορεί να επηρεάσει η απότομη ανάπτυξη κάποιων κρατών όπως η Κίνα και η Ινδία την παγκόσμια ναυτιλία.

Τέλος, θα δούμε και πως επηρεάζονται τα έσοδα και έξοδα μιας ναυτιλιακής εταιρίας. Παράγοντες όπως: σε τι κατάσταση βρίσκεται το πλοίο, πόσο συχνά και με πιο κόστος γίνονται οι επισκευές που χρειάζονται και τέλος τα έξοδα της σημαίας και των νηογνομόνων.

Όλα τα παραπάνω είναι αλληλοσυνδεδεμένα μεγέθη και θα προσπαθήσουμε να δούμε πώς επηρεάζει το ένα το άλλο και σε τι οφείλονται οι διακυμάνσεις που παρουσιάζουν μέσα στα εξεταζόμενα έτη.

¹ Γκιζιάκης Κ. Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2006, σελίδα 39

1.1 ΤΑ ΠΛΟΙΑ

Ο τρόπος διαχωρισμού των πλοίων γίνεται με βάση το είδος του φορτίου που μεταφέρουν.

Οι κυριότερες κατηγορίες πλοίων είναι οι εξής² :

1. Πλοία μεταφοράς χύδην ξυρού φορτίου (Bulk Carriers).
2. Δεξαμενόπλοια (Tankers).
3. Πλοία μικτού φορτίου (Combined Carriers).
4. Πλοία εμπορευματοκιβωτίων (Containerships).
5. Πλοία RO/RO.
6. Πλοία ψυγεία.

Οι κατηγορίες των εμπορικών πλοίων που θα μας απασχολήσουν είναι τα “Πλοία μεταφοράς χύδην ξυρού φορτίου” και τα “Δεξαμενόπλοια”

Ένας περαιτέρω διαχωρισμός των πλοίων γίνεται με βάση το μέγεθός τους.

Στα Bulk Carriers έχουμε τα εξής³:

1. Handysize Bulk Carriers 15.000 – 35.000 DWT
2. Handymax Bulk Carriers 35.000 – 50.000 DWT
3. Supramax Bulk Carriers 50.000 – 60.000 DWT
4. Panamax Bulk Carriers 60.000 – 80.000 DWT
5. Capesize Bulk Carriers 80.000 DWT και πάνω

Στα των Tankers έχουμε⁴:

1. Handysize 10.000 – 60.000 DWT
2. Panamax 60.000 – 80.000 DWT
3. Aframax 80.000 – 120.000 DWT
4. Suezmax 120.000 – 200.000 DWT
5. VLCC 200.000 – 320.000 DWT
6. ULCC 320.000 – 550.000 DWT

1.2 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ⁵

Το συνολικό κόστος του πλοίου αποτελείται από τα εξής:

² Γκιζιάκης Κ. Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2006 σελίδα 59

³ Γκιζιάκης Κ. Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2006 σελίδα 65

⁴ Γκιζιάκης Κ. Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2006 σελίδα 71

⁵ Γκιζιάκης Κ. Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2006 σελίδα 915

- Το Λειτουργικό Κόστος (Operating Cost ή Running Cost)
- Το Κόστος Κεφαλαίου (Capital Cost)
- Το Κόστος Ταξιδιού (Voyage Cost)

1.2.1 ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

Ως κόστος κεφαλαίου, ορίζεται το σταθερό κόστος που πληρώνει η εταιρία για την απόκτηση του πλοίου. Το μέγεθος του κόστους κεφαλαίου εξαρτάται από τον τρόπο που η εταιρία απόκτησε το πλοίο, δηλαδή αν το έχει πληρώσει με δικά της κεφάλαια ή αν το έχει αγοράσει με δάνειο. Αν το πλοίο έχει αγοραστεί με κεφάλαια της εταιρίας τότε το κόστος κεφαλαίου περιορίζεται στα πιθανά μερίσματα που μπορεί να υπάρχουν προς τους μετόχους. Αν πάλι το πλοίο έχει αγοραστεί με δάνειο τότε το κόστος κεφαλαίου είναι η δόση που πληρώνει η εταιρία για την αποπληρωμή του δανείου καθώς και τους τόκους προς τις τράπεζες. Σε κάποιες περιπτώσεις συμπεριλαμβάνονται και οι φόροι που πληρώνει η εταιρία προς το κράτος. Είναι η κύρια ευθύνη του manager της ναυτιλιακής εταιρίας⁶.

1.2.2 ΤΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ

Το λειτουργικό κόστος είναι το σταθερό κόστος με το οποίο επιβαρύνεται ο πλοιοκτήτης προκειμένου να λειτουργεί καθημερινά το πλοίο του. Το ύψος του λειτουργικού κόστους είναι σε γενικές γραμμές σταθερό και ανεξάρτητο από τον τύπο της ναύλωσης του πλοίου, ενώ συνήθως κυμαίνεται, ανάλογα με το τύπο του πλοίου, μεταξύ 15% - 35% του συνολικού κόστους του πλοίου⁷.

Το λειτουργικό κόστος του κάθε πλοίου χωρίζεται σε έξι βασικές κατηγορίες, με βάση τη φύση των εξόδων.⁸

Αυτές είναι:

1. ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ
2. ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ
3. ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ
4. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

⁶ Γκιζιάκης Κ., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2006, σελίδα 915

⁷ Γκιζιάκης Κ., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2006, σελίδα 916

⁸ Λογιστήριο ναυτιλιακής εταιρίας από την οποία αντλήθηκαν τα στοιχεία που χρησιμοποιούνται στην ανάλυση.

5. ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

6. ΕΦΟΔΙΑ - ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ

Στη κάθε κατηγορία εμπεριέχονται τα επιμέρους έξοδα, των οποίων ο διαχωρισμός έγινε με βάση τους πίνακες των λειτουργικών εξόδων των ναυτιλιακών, απ' όπου προήρθαν τα στοιχεία.

Στη κατηγορία ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ περιλαμβάνονται:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1-1: Υποκατηγορίες του Κόστους των Πληρωμάτων

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ:	ΜΙΣΘΟΙ (WAGES)
	ΑΣΘΕΝΕΙΕΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ (CREW SICKNESS)
	ΚΟΣΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΠΛΗΡ/ΤΩΝ (CREW TRAVELING EX.)
	ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ (VICTUALING)
	ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ (CREW INSURANCE)
	ΜΙΣΘΟΙ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ (CREW WAGES)
	ΕΙΣΦΟΡΕΣ ΓΙΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ (CREW OWNERS CONTRIBUTION)
	ΕΞΟΔΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΩΝ (CREW EXP. & VICTUALLING)

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας

Στη κατηγορία ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ περιλαμβάνονται:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1-2: Υποκατηγορίες του Κόστους των Ασφαλειών

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ:	ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΣΚΑΦΟΥΣ/ΜΗΧΑΝ. (INSURANCE H+M)
	ΑΣΦΑΛΕΙΑ P&I (INSURANCE P& I)
	ΑΣΦΑΛΕΙΑ FD + D (INSURANCE FD + D)
	ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ (INSURANCE)

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας

Στη κατηγορία ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ περιλαμβάνονται:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1-3: Υποκατηγορίες του Κόστους των Λιπαντικών

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ:	ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ (LUBRICANTS)
--------------------------------	------------------------

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας

Στη κατηγορία ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ περιλαμβάνονται:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1-4: Υποκατηγορίες του Κόστους Διαχείρισης

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ:	ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ (COMMUNICATION EXPENSES)
	ΦΟΡΟΣ ΦΟΡΤΙΟΥ (TONNAGE TAXES)
	ΔΙΑΦΟΡΑ ΕΞΟΔΑ (OTHER EXPENSES)
	ΕΞΟΔΑ ISM (ISM EXPENCES)
	ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ (GENERAL EXPENSES)

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρείας

Στη κατηγορία ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ περιλαμβάνονται:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1-5: Υποκατηγορίες του Κόστους της Συντήρησης

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ:	ΕΞΟΔΑ ΑΠΟΣΤΟΛΗΣ (FORWARDING EXPENCE)
	ΕΞΑΡΤΗΜΑΤΑ & ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ (COMPONENTS & SPARE)
	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ/ΕΠΙΣΚΕΥΗ (REPAIRS & MAINTENANCE)
	ΕΞΟΔΑ ΣΥΝΕΡΓΕΙΩΝ (REPAIR TEAM WAGES)
	ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΙΣ (INSPECTIONS)
	ΕΞΟΔΑ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΕΩΝ (SURVEY EXPENCES)
	ΕΞΟΔΑ ΑΠΟΣΤΟΛΩΝ (TRAVEL EXPENSES SUP.)
	ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ/ΕΠΙΣΚΕΥΗ (REPAIRS & MAINTENANCE)

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρείας

Και τέλος στην κατηγορία ΕΦΟΔΙΑ - ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ περιλαμβάνονται:

ΠΙΝΑΚΑΣ 1-6: Υποκατηγορίες του Κόστους των Εφοδίων - Ανταλλακτικών

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ:	ΧΗΜΙΚΑ (CHEMICALS)
	ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΟΥ (CABIN STORES)
	ΧΡΩΜΑΤΑ (PAINTS)
	ΣΧΟΙΝΙΑ & ΣΥΡΜΑΤΟΣΧΟΙΝΑ (ROPES & WIRES)
	ΕΦΟΔΙΑ ΚΑΤΑΣΤΡΩΜΑΤΟΣ (DECK STORES)
	ΣΩΣΤΙΚΑ ΜΕΣΑ (SAFETY EQUIPMENT)
	ΕΦΟΔΙΑ ΜΗΧΑΝΗΣ (ENGINE STORES)
	ΝΕΡΟ (WATER)
	ΕΦΟΔΙΑ (STORES)

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρείας

1.2.2.1 ΠΛΗΡΩΜΑ

Όταν αναφερόμαστε στο κόστος του πληρώματος συμπεριλαμβάνουμε όλα τα έξοδα του πληρώματος, μισθοί, κοινωνική ασφάλιση, έξοδα διατροφής, έξοδα εκπαίδευσης και έξοδα μεταφοράς.

Το μέγεθος του κόστους του πληρώματος είναι από 25% - 50% του συνολικού λειτουργικού κόστους και εξαρτάται από δύο παράγοντες. Αυτοί είναι:

- Ο συνολικός αριθμός των μελών του πληρώματος
- Η πολιτική που ακολουθεί η εταιρία για την στελέχωση του πλοίου της.

Ο αριθμός του πληρώματος για το κάθε πλοίο καθορίζεται από τη σημαία μετά από επιθεώρηση και μάλιστα εκδίδεται και συγκεκριμένο πιστοποιητικό το οποίο αναγράφει τον ελάχιστο αριθμό ατόμων για πλήρωμα.

Η πολιτική που ακολουθεί η εταιρία έχει να κάνει με δύο θέματα: τι σημαία έχει το πλοίο και τι εθνικότητας πληρώματα βάζει πάνω στο πλοίο της⁹.

Οι υψηλότερες δαπάνες για τα πληρώματα των πλοίων έχουν ανεβάσει το λειτουργικό κόστος του πλοίου. Το ποσοστό αύξησης στις λειτουργικές δαπάνες των πλοίων, επιταχύνεται σε μία εποχή που οι πλοιοκτήτες και οι διαχειρίστριες εταιρίες δέχονται πιέσεις από τις πιο αδύναμες αγορές. Το λειτουργικό κόστος του πλοίου αυξήθηκε περισσότερο από 11% μέσα στο 2007, αυτή η αύξηση οφείλεται κυρίως στις υψηλότερες δαπάνες για τα πληρώματα και τα λιπαντικά των πλοίων. Αυτή η αύξηση δεν παρατηρείται για πρώτη χρονιά καθώς το 2006 είχαμε αύξηση της τάξης του 8,5% και το 2005 η αύξηση του λειτουργικού κόστους ήταν 4%.

Η μεγαλύτερη αύξηση παρατηρείται στα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, η οποία είναι της τάξης του 18%, και αν πάμε στις εταιρίες που έχουν ετήσιες αλλαγές πληρωμάτων, τότε βλέπουμε μια αύξηση στο κόστος που αγγίζει το 26%, το οποίο είναι υπερδιπλάσιο από την αύξηση σε όλες τις άλλες κατηγορίες πλοίων.

Όλη αυτή η αύξηση στο λειτουργικό κόστος παρατηρείται τη στιγμή που οι ναύλοι παρουσιάζουν πτώση και σε ορισμένες κατηγορίες σημειώνουν τη χαμηλότερη τιμή τους.

Η αύξηση του κόστους στα βυτιοφόρα και στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου αυξήθηκαν πιο αργά, 11.1% και 7,4%, αντίστοιχα. Πιο συγκεκριμένα, για τα panamax ήταν 11.7%, ενώ για τα Aframax, τα Suezmax και τα VLCC η αύξηση ήταν 8%-10%.

Στα πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου, οι μεγαλύτερες αυξήσεις παρατηρούνται στα Handy, με ένα μέσο όρο 7,7%.

⁹ Γκιζιάκης Κ. Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2006 σελίδα 917

Το λειτουργικό κόστος το 2008, σε ένα δείγμα 1.800 πλοίων, δείχνει ότι υπήρξαν αυξήσεις στις δαπάνες για τα πληρώματα, επισκευές και συντήρηση, στα ανταλλακτικά και την ασφάλεια.

Οι δαπάνες για τα πληρώματα, που αποτελούν κατά πολύ το μεγαλύτερο μέρος του κόστους, αυξήθηκαν κατά ένα μέσο όρο 10%. Βλέπουμε όμως, μεγάλες διακυμάνσεις αν κοιτάξουμε τη κάθε κατηγορία πλοίων ξεχωριστά. Η μικρότερη αύξηση στις αμοιβές πληρωμάτων παρατηρείται στα handy bulk carriers, 2,3% και η μεγαλύτερη 32,2% στα container ships (2.000 TEU- 6.000 TEU).

Στα tankers, η μεγαλύτερη αύξηση στις αμοιβές πληρωμάτων παρουσιάζεται στα product carriers, 18%, και ακολουθούν τα panamax με μια αύξηση 12,9%.

Τα Suezmax και VLCC αυξήθηκαν κατά 7,9%. Για δεύτερο διαδοχικό έτος, τα λιπαντικά έπαιξαν πολύ μεγάλο ρόλο στην αύξηση του λειτουργικού κόστους λόγω της απότομης αύξησης του πετρελαίου¹⁰.

Μια άλλη κατηγορία πλοίων που παρουσιάζει μεγάλη αύξηση στο κόστος των πληρωμάτων και κατ' επέκταση και στο λειτουργικό κόστος, είναι αυτή των LNG. Αυτό γίνεται γιατί, ο στόλος τους επεκτείνονται γρηγορότερα από τα διαθέσιμα πληρώματα.

Υπολογίζεται ότι τα LNG θα φθάσουν σε αριθμό τα 354 πλοία μέχρι το 2010, από 207 το 2006, απαιτώντας άλλα 4.000 μέλη πληρώματος.

Το 2005 η ζήτηση σε πλοία LNG ήταν 7,8%. Υπάρχουν όμως προβλέψεις ότι τα επόμενα χρόνια θα υπάρχει αύξηση στη ζήτηση για πλοία LNG της τάξης του 10% ετησίως μέχρι το 2020¹¹.

1.2.2.2 ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ

Το κόστος της ασφάλισης του πλοίου κυμαίνεται μεταξύ 15% - 40% του λειτουργικού κόστους του πλοίου. Αυτό ταξινομείται στα εξής κομμάτια:

- Ασφάλιση του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού. Το οποίο είναι και το μεγαλύτερο μέρος.
- Ασφάλιση στα P & I Clubs
- Ασφάλιση έναντι κινδύνων πολέμου.
- Ασφάλιση έναντι απεργιών.

¹⁰ <http://www.lloydslist.com/ll/news/viewArticle.htm?articleId=20017576381&src=rss> Ανασύρθηκε στις 7 Μαρτίου 2009.

¹¹ <http://www.moorestephens.com/> Ανασύρθηκε στις 7 Μαρτίου 2009.

- Ασφάλιση για την απώλεια εσόδων και
- Ασφάλιση για το δάνειο που έχει πάρει ο πλοιοκτήτης από τη τράπεζα.

Τα υποχρεωτικά είναι η ασφάλιση του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού και η ασφάλιση στα P & I Clubs¹².

Το κόστος της ασφάλειας έχει να κάνει με την ασφαλιστική αξία του πλοίου καθώς και με τα διάφορα premium rates που οι εκάστοτε ασφαλιστικές θέτουν σε κάθε εταιρεία.

Η ασφαλιστική αξία του κάθε πλοίου καθιερώνεται με βάση την αγορά. Σε περιόδους οικονομικής άνθισης και ευημερίας στη ναυτιλία, οι ασφαλιστικές αξίες των πλοίων αυξάνονται. Θετική συνέπεια αυτής της αύξησης των ασφαλιστικών αξιών, είναι η μείωση των premium rates που επιβαρύνουν οι ασφαλιστές “οι λεγόμενοι underwriters” την κάθε ναυτιλιακή. Τα premium rates που δίνονται στο κάθε πλοίο, εξαρτώνται από παράγοντες όπως η φήμη της ναυτιλιακής εταιρίας (ή διαχειρίστριας εταιρίας), το πόσο πιστή είναι κατά τη διάρκεια των χρόνων η εταιρία στον εκάστοτε underwriter καθώς και ο αριθμός των claims που έχει δεχθεί το πλοίο.

Από τις ασφάλειες, εκείνες που εξαρτώνται από την ασφαλιστική αξία του πλοίου είναι οι “Σκάφους και του Μηχανολογικού Εξοπλισμού (Hull and Machinery H. & M.)” και “Κινδύνων Πολέμου (War Risk)”. Η αλληλασφάλεια Protection and Indemnity (P& I), εξαρτάται από το gross tonnage (G.T.) του πλοίου, το οποίο με τη σειρά του υπόκειται στο καθορισμό ενός ασφαλιστρού “premium rate” από τους ασφαλιστές “underwriters”.

1.2.2.3 ΚΑΥΣΙΜΑ / ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ

Το κόστος των καυσίμων του πλοίου είναι ένα από τα πιο σημαντικά, αλλά και το πιο ευμετάβλητο στοιχείο του κόστους ταξιδιού. Τα καύσιμα μπορούν να καταλαμβάνουν από το 10% έως και το 90% του κόστους ταξιδιού, ανάλογα με το τύπο του πλοίου, αλλά και τα στοιχεία του ταξιδιού που αυτό εκτελεί. Στο κόστος καυσίμων συμπεριλαμβάνονται: το κόστος των καυσίμων της κύριας μηχανής, καθώς και το κόστος των καυσίμων των βοηθητικών μηχανημάτων. Το κόστος καυσίμων είναι συνάρτηση της τιμής των καυσίμων στην αγορά και της κατανάλωσης του πλοίου¹³.

Τις τελευταίες δεκαετίες έχει παρατηρηθεί μια πολύ μεγάλη αύξηση στις τιμές του πετρελαίου (Πίνακας 1-7). Αυτό οφείλεται στο ότι η τιμή του πετρελαίου εξαρτάται από τις ευρύτερες συνθήκες της παγκόσμιας οικονομίας, μέσα στην τελευταία δεκαετία έχουμε

¹² Γκιζιάκης Κ., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2006 σελίδα, 919

¹³ Γκιζιάκης Κ., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2006 σελίδα, 920

παρατηρήσει πολλές αυξομειώσεις στη τιμή του πετρελαίου οι οποίες οφείλονται στην αύξηση της εισαγωγής πετρελαίου από την Κίνα, το βάθος των νέων κοιτασμάτων, την ισοτιμία Ευρώ με Δολάριο κ.α.

Κάτι που πρέπει να προσέξουν πάρα πολύ οι πλοιοκτήτες ή οι διαχειριστές του πλοίου, είναι από πιο λιμάνι θα πάρουν καύσιμα και αυτό γιατί στα λιμάνια ανά το κόσμο υπάρχουν αρκετά μεγάλες διαφορές στις τιμές και στην ποιότητα του πετρελαίου. Έτσι θα πρέπει να βρεθεί η χρυσή τομή έτσι ώστε το πλοίο να πάρει όσο το δυνατόν καλύτερης ποιότητας καύσιμα σε όσο το δυνατόν πιο χαμηλή τιμή.

1.2.2.4 ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ / ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Στο διοικητικό κόστος περιλαμβάνονται τα έξοδα του τεχνικού τμήματος, μισθοί των υπαλλήλων του γραφείου, τηλεπικοινωνίες, τα έξοδα ανανέωσης ή επανέκδοσης πιστοποιητικών τα έξοδα των ατζέντηδων και το κόστος της επικοινωνίας. Επίσης στη Διαχείριση περιλαμβάνονται τα έξοδα της διαχείρισης του στόλου, αν η διαχείριση γίνεται από άλλη εταιρία με την οποία έχει γίνει κάποιο συμβόλαιο.

Στην περίπτωση που η διαχείριση των πλοίων γίνεται από το τμήμα διαχείρισης της εταιρίας, ο πλοιοκτήτης θα υπολογίσει τα έξοδα αυτού του τμήματος και θα γίνει κατανομή (%) των εξόδων στο κάθε πλοίο του στόλου της εταιρίας

Το τμήμα διαχείρισης της κάθε εταιρίας είναι ο συνδετικός κρίκος μεταξύ του πλοιοκτήτη και των πλοίων, καθώς και μεταξύ του ιδιοκτήτη και των ναυλωτών. Γι' αυτό το λόγο, τα μέλη που απαρτίζουν αυτό το τμήμα πρέπει να έχουν αρκετές γνώσεις εμπειρία και όρεξη για δουλειά.

Ένα άλλο σκέλος της δουλειάς του τμήματος διαχείρισης το οποίο γίνεται σε συνεργασία με το τεχνικό τμήμα και το τμήμα το πληρωμάτων, είναι τα διάφορα αντικείμενα που θα πρέπει να υπάρχουν πάνω στο πλοίο, οι δουλειές και μικρό επισκευές που πρέπει να γίνουν καθώς και οτιδήποτε άλλο μπορεί να χρειαστεί το πλήρωμα κατά την διάρκεια ενός ταξιδιού.

Όλες οι διεθνείς συναλλαγές μέχρι και πρόσφατα, γίνονταν με αμερικάνικα δολάρια, τα τελευταία χρόνια όμως που το Ευρώ έχει γίνει πολύ ισχυρό, παρατηρείται μια στροφή προς αυτό. Π.χ. στη Σαουδική Αραβία γίνεται προσπάθεια να υιοθετηθεί το Ευρώ στις συναλλαγές. Το σημαντικό “πρόβλημα” που προκύπτει για τους πλοιοκτήτες, είναι ότι σχεδόν όλες οι ναυτιλιακές εταιρίες και πόσο μάλλον οι Ελληνικές, εδρεύουν σε χώρες που το νόμισμα είναι

το Ευρώ. Πράγμα που σημαίνει ότι η πληρωμή των υπαλλήλων της εταιρίας, των προμηθευτών, καθώς και κάποιων νηογνώμων και σημαίων γίνεται σε Ευρώ. Αυτό συνεπάγεται αύξηση των εξόδων λόγω της ισοτιμίας, γιατί τα έξοδα των πλοίων είναι ως επί το πλείστον σε δολάρια.

1.2.2.5 ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

Το κόστος της συντήρησης του πλοίου και των επιμέρους μηχανημάτων αντιστοιχεί περίπου στο 15%-20% του λειτουργικού κόστους του πλοίου¹⁴.

Η συντήρηση (Maintenance) αφορά διάφορα μέρη του πλοίου και χωρίζεται σε τρεις (3) μεγάλες κατηγορίες:

1. Τη συντήρηση που γίνεται στη γέφυρα, το κατάστρωμα και στα διάφορα συστήματα ναυσιπλοΐας,
2. Στη συντήρηση που γίνεται στα μηχανήματα του μηχανοστασίου.
3. Τη συντήρηση στα συστήματα διάσωσης και πυρόσβεσης.

Στα τρία παρά πάνω, η συντήρηση χωρίζεται στις εξής κατηγορίες με βάση το χρόνο που γίνεται:

- συντήρηση ρουτίνας, που μπορεί να είναι εβδομαδιαία, μηνιαία, εξάμηνη, ετήσια.
- Η περιοδική, υποχρεωτική, συντήρηση που γίνεται κατά τη διάρκεια του δεξαμενισμού κάθε 2,5 χρόνια και
- η επισκευή και συντήρηση, που γίνεται στη περίπτωση κάποιας βλάβης.

Η συντήρηση που γίνεται στο κατάστρωμα και στη γέφυρα έχει να κάνει με τα διάφορα συστήματα ναυσιπλοΐας, τους μηχανισμούς φόρτο-εκφόρτωσης, της συντήρησης του καταστρώματος, των χώρων ενδιαίτησης και γενικά όλες οι ενέργειες που πρέπει να γίνονται έτσι ώστε το πλοίο να είναι λειτουργικό, αλλά και καλαίσθητο.

Η συντήρηση στο μηχανοστάσιο του πλοίου έχει να κάνει με τους ελέγχους και τη συντήρηση που γίνεται στις κύριες μηχανές, στις ηλεκτρογεννήτριες, στα μπουλερ, στους μηχανισμούς τροφοδοσίας πετρελαίου και λιπαντικών της κύριας μηχανής, καθώς και στα διάφορα μηχανήματα εκκίνησης και ψύξης της κύριας μηχανής.

Η συντήρηση που γίνεται στα συστήματα διάσωσης και πυρόσβεσης είναι ίσως η πιο σημαντική. Πρέπει να ελέγχεται και να επισκευάζεται άμεσα το σύστημα πυρόσβεσης καθώς και τα φορητά μέσα πυρόσβεσης πρέπει να βρίσκονται σε άριστη κατάσταση. Το ίδιο ισχύει

¹⁴ Γκιζιάκης Κ., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2006 σελίδα 918

και για τα μέσα διάσωσης (π.χ. βάρκες, σχεδίες και σωσίβια) τα οποία πρέπει να βρίσκονται σε πολύ καλή κατάσταση και να είναι έτοιμα προς χρήση.

Ο έλεγχος και η συντήρηση γίνεται σε τακτά χρονικά διαστήματα από τα μέλη του πληρώματος. Αυτά είναι μηνιαία, 3-μηνιαία, 6-μηνιαία και ετήσια. Καθώς και η συντήρηση και επισκευή που γίνεται στο πλοίο κατά το δεξαμενισμό του.

Τα τελευταία χρόνια γίνεται προσπάθεια να μειωθεί αυτό το κόστος με την υιοθέτηση νέων μεθόδων συντήρησης. Αυτές οι νέες μέθοδοι βασίζονται στη χρήση των ηλεκτρονικών υπολογιστών και την επίβλεψη του σκάφους μέσω αυτών, με τη βοήθεια διάφορων σενσόρων που βρίσκονται σε διάφορα σημεία του πλοίου. Αυτά τα νέα συστήματα βρίσκονται ήδη μέσα στα καινούργια πλοία, αλλά υπάρχει η δυνατότητα να τοποθετηθούν και σε πλοία μεγαλύτερης ηλικίας. Μέσω αυτών το συστημάτων το πλήρωμα του πλοίου, αλλά και η ναυτιλιακή εταιρία και κυρίως το τεχνικό τμήμα της εταιρίας, έχουν άμεση εικόνα για την κατάσταση όλων των κρίσιμων μηχανημάτων του πλοίου, αλλά και των λιγότερο σημαντικών. Με αυτό το τρόπο η εταιρία μπορεί να προλάβει κάποιες ζημιές που ενδεχομένως να γινόντουσαν αν δεν υπήρχε παρακολούθηση.

1.2.2.6 ΚΟΣΤΟΣ ΓΙΑ ΕΦΟΔΙΑ - ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ

Το κόστος των εφοδίων και ανταλλακτικών κυμαίνεται μεταξύ 5% - 20% του λειτουργικού κόστους.

Χωρίζεται σε τρεις κατηγορίες¹⁵:

- Γενικά εφόδια και ανταλλακτικά
- Εφόδια καμπίνας
- Λάδια και λιπαντικά

Στο τομέα των εφοδίων / ανταλλακτικών, οι managers και οι αρχιμηχανικοί της εταιρίας πρέπει να επιστρατεύσουν όλη τους την εμπειρία στην διαχείριση των πλοίων. Κατ' αρχήν μέσα στην έννοια των εφοδίων / ανταλλακτικών περιλαμβάνεται και η τροφοδοσία των πλοίων. Στις μέρες μας το πιο συνηθισμένο φαινόμενο είναι, η τροφοδοσία των πλοίων να γίνεται μέσω συμβολαίου με κάποια εταιρία ώστε να απλοποιηθεί η δουλειά που πρέπει να γίνει στα γραφεία της ναυτιλιακής εταιρίας. Η "μονάδα μέτρησης" αυτών είναι man/day.

Οι προμηθευτές των πλοίων έχουν να αντιμετωπίσουν μια πολύ ανταγωνιστική αγορά και σε κάποια μέρη του κόσμου αυτός ο ανταγωνισμός είναι υψηλός. Οι managers πρέπει να

¹⁵ Γκιζιάκης Κ., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2006 σελίδα 918

είναι σίγουροι ότι το σύστημα τροφοδοσίας που θα επιλέξουν θα λειτουργεί σωστά και θα υπάρχει επαρκής επίβλεψη. Ο λόγος είναι ότι οι διάφοροι έμποροι που θα τροφοδοτούν τα πλοία της εταιρίας μπορούν πολύ εύκολα να συνεννοηθούν με τους αξιωματικούς του πλοίου και να δίνουν στο πλοίο προϊόντα πολύ χαμηλής ποιότητας σε πολύ υψηλές τιμές, και τα χρήματα που κερδίζουν να τα μοιράζονται μεταξύ τους. Αυτό μπορεί να δημιουργήσει πολλά προβλήματα στην εταιρία, γιατί μπορεί να υπάρξει δυσαρέσκεια από το υπόλοιπο πλήρωμα του πλοίου και αυτό να οδηγήσει σε αντί παραγωγικότητα και σε ένα άσχημο γενικά κλίμα.

1.2.3 ΚΟΣΤΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ

Το κόστος ταξιδιού είναι το κόστος που επιβαρύνεται το πλοίο προκειμένου να εκτελέσει ένα συγκεκριμένο ταξίδι. Μέσα στο κόστος ταξιδιού συμπεριλαμβάνεται και η αναλογία του ετήσιου λειτουργικού κόστους για τις ημέρες ταξιδιού, καθώς και αναλογία του ετήσιου κόστους κεφαλαίου για τις ημέρες ταξιδιού¹⁶.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν το κόστος ταξιδιού είναι:

- Κόστος καυσίμων
- Έξοδα λιμένων, ρυμουλκών και πιλότων
- Έξοδα διέλευσης καναλιών
- Κόστος χειρισμού του φορτίου
- Κόστος πρόσθετης ασφάλισης

Το μεγαλύτερο μέρος του κόστους ταξιδιού το καλύπτουν τα καύσιμα. Αυτά μπορεί να κυμαίνονται από 10% - 60%¹⁷. Εξαρτάται από το τύπο του πλοίου και το είδος της απασχόλησης του.

2. ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΤΩΝ ΣΤΟΙΧΕΙΩΝ

Το δείγμα μας προέρχεται από δύο(2) ναυτιλιακές εταιρίες και χωρίζεται σε δυο ομάδες. Η μία ομάδα είναι φορτηγά πλοία χύδην φορτίου (bulk carriers) και η άλλη δεξαμενόπλοια (tankers).

Ο αριθμός των tanker είναι έξι (6) πλοία μεταφορικής ικανότητας (DWT) 37,000 έως 47,000 τόνους. Είναι στη κατηγορία product carriers και είναι τα εξής:

- M/T “A” 46,000t DWT, Σημαία: Μπαχάμες, Κατασκευή: 1989, Πλήρωμα: Ελληνικό και Πολωνικό

¹⁶ ¹⁶ Γκιζιάκης Κ., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2006 σελίδα 920

¹⁷ ¹⁷ Γκιζιάκης Κ., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2006 σελίδα 920

- M/T “B” 37,260t DWT, Σημαία: Μπαχάμες, Κατασκευή: 1998, Πλήρωμα: Έλληνες και Πολωνοί.
- M/T “C” 47,000t DWT, Σημαία: Μπαχάμες, Κατασκευή: 1996, Πλήρωμα: Έλληνες και Πολωνοί.
- M/T “F” 46,217t DWT, Σημαία: Μπαχάμες, Κατασκευή: 1999, Πλήρωμα: Έλληνες και Πολωνοί.
- M/T “G” 47,000t DWT, Σημαία: Ελληνική, Κατασκευή: 1997, Πλήρωμα: Έλληνες και Πολωνοί.
- M/T “H” 47,000t DWT, Σημαία: Ελληνική, Κατασκευή: 1998, Πλήρωμα: Έλληνες, Πολωνοί και Ινδονησία.

Ο Αριθμός των bulk carriers είναι τέσσερα(4) πλοία μεταφορικής ικανότητας (DWT) 68,000 έως 77,000 τόνους. Είναι στη κατηγορία panamax και είναι τα εξής:

- M/V “M” 68,894t DWT Σημαία: Ελληνική, Κατασκευή: 2001, Πλήρωμα: Έλληνες και Πολωνοί.
 - M/V “N” 68,894t DWT Σημαία: Μπαχάμες, Κατασκευή: 2001, Πλήρωμα: Έλληνες και Πολωνοί.
 - M/V “O” 71,662t DWT Σημαία: Ελληνική, Κατασκευή: 1996, Πλήρωμα: Έλληνες και Φιλιππινέζοι.
 - M/V “P” 76,704t DWT Σημαία: Ελληνική, Κατασκευή: 2004 , Πλήρωμα: Έλληνες
- Η επεξεργασία των στοιχείων έγινε με δυο (2) διαφορετικούς τρόπους.

Στη πρώτη περίπτωση, της “ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗΣ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ” έχουμε το συνολικό λειτουργικό κόστος κάθε πλοίου την κάθε χρονιά και η ανάλυση αφορά το ποσοστό που καταλαμβάνει το κάθε κόστος (π.χ. το πλήρωμα) στο συνολικό ετήσιο λειτουργικό κόστος του κάθε πλοίου .

Στη δεύτερη περίπτωση στην “ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΝΑ ΚΟΣΤΟΣ” η εξέταση έγινε με βάση το κόστος που έχει η κάθε κατηγορία εξόδων, στο σύνολο των πλοίων της ναυτιλιακής εταιρίας, δηλαδή, βλέπουμε τις αυξομειώσεις των εξόδων στο σύνολο των πλοίων την εκάστοτε χρονιά.

Στην πρώτη περίπτωση παίρνουμε το κόστος των πληρωμάτων και βλέπουμε πόσο ποσοστό καταλαμβάνουν τα έξοδα του πληρώματος για το κάθε πλοίο την κάθε χρονιά. Κάνοντας αυτή τη κατηγοριοποίηση μπορεί η ναυτιλιακή εταιρία να δει τι ποσό ξοδεύτηκε για το κάθε πλοίο με γνώμονα τη κάθε κατηγορία του λειτουργικού κόστους. Με αυτό τον τρόπο μπορεί να δει που πήγαν τα λεφτά και πιο πλοίο ήταν πιο κερδοφόρο και να ελέγξει για

πιο λόγω σε κάποιο πλοίο της ξοδεύτηκαν περισσότερα χρήματα σε σχέση με ένα άλλο. (π.χ. αν μεταξύ δύο πλοίων παρόμοιας ηλικίας, τα οποία πραγματοποιούν παρόμοια ταξίδια η συντήρηση είχε πολύ μεγάλη διαφορά, τότε μπορεί να βγάλει κάποια χρήσιμα συμπεράσματα όσον αφορά το πόσο οι ναυτικοί προσέχουν το πλοίο.)

2.1 ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΝΑ ΠΛΟΙΟ

2.1.1 TANKERS

2.1.1.1 M/T “A”

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-1: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T A

SHIP M/T A	1999	2001	2002	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	759.988	605.485	603.283	855.056
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	140.926	97.453	113.840	145.056
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	49.274	64.238	82.962	128.264
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	101.182	141.229	114.345	81.318
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	267.673	355.692	457.120	555.317
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	145.410	102.309	142.806	181.586
ΣΥΝΟΛΟ	1.464.453	1.366.406	1.514.356	1.946.597

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-2: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T A

SHIP M/T A	1999	2001	2002	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	51,9%	44,3%	39,8%	43,9%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	9,6%	7,1%	7,5%	7,5%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	3,4%	4,7%	5,5%	6,6%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	6,9%	10,3%	7,6%	4,2%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	18,3%	26,0%	30,2%	28,5%
ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	9,9%	7,5%	9,4%	9,3%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-3: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο Μ/Τ Α

Μ/Τ Α								
RUNNING EXPENSES						% CHANGES		
CATEGORIES	1999	2001	2002	2005	1999-2001	2001-2002	2002-2005	1999-2005
1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	759.988	605.485	603.283	855.056	-20,3%	-0,4%	41,7%	12,5%
2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	140.926	97.453	113.840	145.056	-30,8%	16,8%	27,4%	2,9%
3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	49.274	64.238	82.962	128.264	30,4%	29,1%	54,6%	160,3%
4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	101.182	141.229	114.345	81.318	39,6%	-19,0%	-28,9%	-19,6%
5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	267.673	355.692	457.120	555.317	32,9%	28,5%	21,5%	107,5%
6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	145.410	102.309	142.806	181.586	-29,6%	39,6%	27,2%	24,9%
ΣΥΝΟΛΟ	1.464.453	1.366.406	1.514.356	1.946.597	-6,7%	10,8%	28,5%	32,9%

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-4: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο Μ/Τ Α

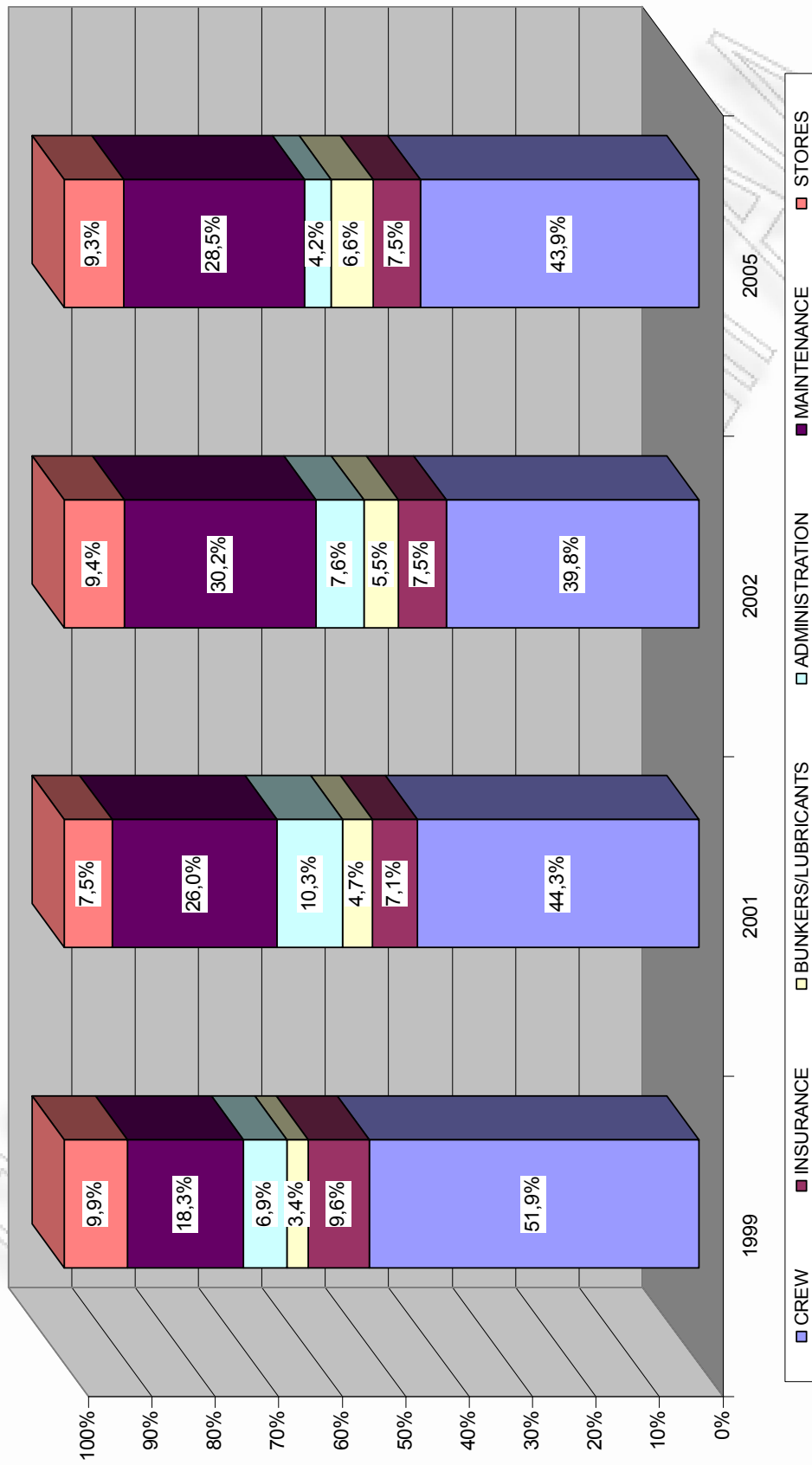
ΠΛΟΙΟ Μ/Τ Α	1999	2001	2002	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	759.988	571.212	558.595	737.117
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	140.926	91.937	105.407	125.048
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	49.274	60.602	76.817	110.572
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	101.182	133.235	105.875	70.102
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	267.673	335.558	423.259	478.722
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	145.410	96.518	132.228	156.540
ΣΥΝΟΛΟ	1.464.453	1.289.062	1.402.181	1.678.101

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-5: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο

Μ/Τ Α

SHIP Μ/Τ Α	1999	2001	2002	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	51,9%	44,3%	39,8%	43,9%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	9,6%	7,1%	7,5%	7,5%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	3,4%	4,7%	5,5%	6,6%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	6,9%	10,3%	7,6%	4,2%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	18,3%	26,0%	30,2%	28,5%
ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	9,9%	7,5%	9,4%	9,3%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

SHIP M/T A



Διάγραμμα 2-1: Λειτουργικό Κόστος για Το Πλοίο Μ/Τ Α

Στους παραπάνω πίνακες και στο διάγραμμα 2-1 βλέπουμε πως κυμαίνεται το λειτουργικό κόστος και οι επιμέρους κατηγορίες αυτού για το πλοίο M/T “Α” .

Γενικά παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο μέρος του λειτουργικού κόστους καταλαμβάνουν τα έξοδα των πληρωμάτων, με τη συντήρηση να έρχεται δεύτερη. Οι ασφάλειες (Insurance) κυμαίνονται περίπου στα ίδια ποσοστά με τα εφόδια / ανταλλακτικά, ενώ τελευταία έρχονται τα Λιπαντικά.

Πιο αναλυτικά, στο έτος 1999 το Πλήρωμα κόστισε \$759.988 και καταλαμβάνει κάτι παραπάνω από το μισό του λειτουργικού κόστους με ποσοστό 51,9%. Η Συντήρηση κόστισε \$267.673 και έρχεται δεύτερη με ποσοστό 18,3%. Στη συνέχεια, ακολουθούν τα εφόδια / ανταλλακτικά, \$145.410 με ελάχιστη διαφορά από τις Ασφάλειες, \$140.926 με ποσοστά 9,9% και 9,6% αντίστοιχα. Τέλος, ακολουθούν τα Λιπαντικά τα οποία είναι \$49.274 και με ποσοστό 3,4%.

Αυτό που πρέπει να τονίσω, είναι ότι, η μεταβολή των ποσοστών στη κάθε κατηγορία του λειτουργικού κόστους ξεχωριστά διαφέρει από τη μεταβολή που έχουμε αν τα δούμε σαν σύνολο. Αυτό οφείλεται στο ότι κάποιο μπορεί να αυξάνεται ενώ κάποιο άλλο να μειώνεται. Συγκεκριμένα, για τη χρονιά 2001 βλέπουμε ότι το ‘Πλήρωμα’ είναι \$605.485 και έχει μειωθεί κατά 20,3%. Αντίστοιχα και στις ασφάλειες βλέπουμε ότι είναι \$97.453 και έχει και αυτό καταγράψει μείωση της τάξης του 30,8%. Τα Λιπαντικά έφτασαν τα \$64.238, γεγονός που μας δείχνει ότι έχουμε μεγάλη αύξηση η οποία φτάνει το 30,4%. Αύξηση έχουμε και στη “Διαχείριση” η οποία είναι \$141.229 και ποσοστό 40%. Επίσης, αύξηση παρατηρείται και στη “Συντήρηση” κατά 32,9% και ποσό \$355.692. Τέλος στα εφόδια / ανταλλακτικά βλέπουμε μείωση κατά 29,6% και ποσό \$102.309.

Τα παραπάνω ποσοστά βγαίνουν αν κοιτάξω μεμονωμένα το κάθε ένα από αυτά, αν όμως τα αναλύσω σαν σύνολο ώστε να δούμε τις διαφορές στην κατανομή του λειτουργικού κόστους, αυτά αλλάζουν. Πιο συγκεκριμένα, οι διαφορές στις χρονιές 1999 και 2001 είναι: στο Πλήρωμα παρατηρείται μείωση μόλις κατά 7,4%. Στις ασφάλειες μείωση κατά 2,5%, στα Λιπαντικά αύξηση κατά 1,3%, στη Διαχείριση αύξηση κατά 3,4%, στη Συντήρηση αύξηση κατά 7,7% και τέλος στα εφόδια / ανταλλακτικά μείωση στα 2,4%. Οι διαφορές αυτές στα ποσοστά υπάρχουν γιατί αν δούμε τα συνολικά έξοδα της ναυτιλιακής εταιρίας, θα παρατηρήσουμε ότι δεν έχουν πολύ μεγάλη διαφορά, απλώς είναι διαφορετικά κατανομημένα.

Στις χρονιές 2001-2002 βλέπουμε ότι: το “Πλήρωμα” ουσιαστικά παραμένει σταθερό με μια πολύ μικρή μείωση της τάξης του 0,4% (\$603.283). Τα έξοδα για τις ασφάλειες είναι \$113.840 πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε αύξηση κατά 16,8%. Τα Λιπαντικά συνεχίζουν την ανοδική τους πορεία και φτάνουν τα \$82.962 αύξηση που αντιστοιχεί σε ποσοστό 29,1%,

καθώς στη Διαχείριση παρατηρούμε μείωση η οποία είναι 19% και το ποσό αντίστοιχα γίνεται \$114.345. Τα έξοδα για τη Συντήρηση είναι \$457.120 πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε αύξηση κατά 28,5% και τέλος στα εφόδια / ανταλλακτικά, ενώ τις προηγούμενες είχαμε μείωση, τώρα βλέπουμε ότι έχουμε αύξηση και αρκετά μεγάλη μάλιστα κατά 39,6% και το ποσό των \$142.806, το οποίο είναι στα επίπεδα του 1999.

Ενώ τις χρονιές 1999-2001 είχαμε μείωση του λειτουργικού κόστους, το 2002 παρατηρείται μια αύξηση κατά \$147.950. Η κατανομή που έχουμε στο συνολικό λειτουργικό κόστος διαμορφώνεται διαφορετικά. Έχουμε το Πλήρωμα να καταλαμβάνει το 39,8%, οι ασφάλειες το 7,5%, τα Λιπαντικά το καλύπτουν το 5,5%, η Διαχείριση είναι το 7,6% του λειτουργικού κόστους, η Συντήρηση, που συνεχίζει να είναι ένα από τα πιο σημαντικά έξοδα, είναι 30,2% και τα εφόδια / ανταλλακτικά ξανά γυρνάνε στα επίπεδα του 1999 και 9,4%.

Στις χρονιές 2002-2005 παρατηρήθηκε μια πολύ μεγάλη αύξηση του λειτουργικού κόστους. Από \$1.514.356 το 2002 έφτασε τα \$1.946.597 το 2005. Πιο συγκεκριμένα, τα έξοδα για το Πλήρωμα αυξήθηκαν πάρα πολύ, 41,7% και έφτασαν τα \$855.056. Επίσης αύξηση παρατηρείται και στις ασφάλειες κατά 27,4% και έφτασαν τα \$145.056. Η μεγαλύτερη αύξηση παρατηρείται στα Λιπαντικά η οποία είναι 54,6% και έφτασε το ποσό των \$128.264. Πτώση έχουμε στη Διαχείριση κατά 28,9% και το 2005 ήταν \$81.318. Ανοδική πορεία έχουμε στα έξοδα για τη Συντήρηση κατά 21,5% το οποίο ήταν \$555.317, όπως και στα εφόδια / ανταλλακτικά στα οποία παρατηρείται αύξηση κατά 27,2% και ξεδεύτηκαν \$181.586.

Στο διάγραμμα τώρα του 2005 η κατανομή των εξόδων είναι διαφορετική. Έτσι, έχουμε το Πλήρωμα να καταλαμβάνει το 43,9% του λειτουργικού κόστους, οι ασφάλειες παραμένουν σταθερές με 7,5%, στα Λιπαντικά δεν φαίνεται η πολύ μεγάλη αύξηση και καταλαμβάνει το 6,6% (αύξηση μόλις 1,1% σε σχέση με το 2002), στη Διαχείριση ενώ υπάρχει μια πολύ μεγάλη πτώση σε σχέση με το 2002 δεν φαίνεται και καταλαμβάνει το 4,2% των εξόδων, η Συντήρηση είναι το 28,5% του λειτουργικού κόστους και τα εφόδια / ανταλλακτικά παραμένουν ουσιαστικά σταθερά σε σχέση με το 2002 και ποσοστό που αντιστοιχεί στο 9,3%.

Με βάση το παραπάνω διάγραμμα και τους πίνακες μπορούν να βγουν κάποια πολύ ενδιαφέροντα συμπεράσματα. Πρώτο και κύριο την αύξηση του λειτουργικού κόστους του πλοίου από \$1.464.453 που ήταν το 1999 σε \$1.946.597 το 2005, μια διαφορά \$482.144. Οπότε συμπεραίνουμε ότι, το συγκεκριμένο πλοίο για να δουλέψει έχει αυξημένα έξοδα κατά 32,9%. Οι πιο σημαντικές αυξήσεις παρατηρούνται στα Λιπαντικά η οποία μάλιστα είναι και υπερβολικά μεγάλη, 160% και στη Συντήρηση, η αύξηση του οποίου είναι 107,5%. Αυτές οι

αυξήσεις παρατηρούνται γιατί μέσα σε αυτό το διάστημα αυξήθηκε πάρα πολύ η τιμή του πετρελαίου και σαν συνέπεια αυξήθηκαν και άλλες κατηγορίες εξόδων όπως η συντήρηση. Επίσης, πολύ μεγάλο ρόλο έπαιξε η εμφάνιση του Ευρώ και η σχέση του με το δολάριο και τέλος η εθνικότητα των πληρωμάτων, καθώς επίσης και η πολιτική που ακολουθεί η εταιρία. Βέβαια υπάρχουν και κάποιες παράμετροι οι οποίες δεν αλλάζουν, αυτές είναι το που δουλεύει το πλοίο, τι συντήρηση πρέπει να γίνει (αν π.χ. πρέπει να περάσει δεξαμενισμό), οι μισθοί των υπαλλήλων του γραφείου και οι μισθοί των ναυτικών, καθώς και τα έξοδα για τη μεταφορά του πληρώματος στο πλοίο και οι επικοινωνίες. Πάντως, όσον αφορά τη διαχείριση του πλοίου από την εταιρία είναι καλή γιατί βλέπουμε ότι ενώ όλα αυξήθηκαν, η Διαχείριση μειώθηκε.

Παρατηρώντας τις αποπληθωρισμένες τιμές, βλέπουμε ότι η μείωση των εξόδων το 2001 είναι μεγαλύτερη, το 2002 τα έξοδα είναι περίπου στα ίδια επίπεδα με το 1999 και καθαρή αύξηση βλέπουμε μόνο το 2005, η οποία είναι περίπου 200.000 δολάρια. Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι η λειτουργία του πλοίου M/T A στοιχίζει περισσότερο στη ναυτιλιακή εταιρία.

2.1.1.2 M/T “B”

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-6: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T B

SHIP M/T B	1999	2001	2002	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	750.162	595.220		896.298
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	114.662	112.998		118.611
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	29.261	76.729		103.491
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	74.308	89.244		77.552
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	345.841	437.281		233.385
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	102.918	148.383		117.594
ΣΥΝΟΛΟ	1.417.152	1.459.855		1.546.931

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-7: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T B

SHIP M/T B	1999	2001	2002	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	52,9%	40,8%		57,9%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	8,1%	7,7%		7,7%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	2,1%	5,3%		6,7%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	5,2%	6,1%		5,0%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	24,4%	30,0%		15,1%
ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	7,3%	10,2%		7,6%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%		100,0%

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-8: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο Μ/Τ Β

Μ/Τ Β		RUNNING EXPENSES			% CHANGES		
CATEGORIES	1999	2001	2005	99-01	2002-05	1999-05	
1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	750.162	595.220	896.298	-20,7%	50,6%	19,5%	
2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	114.662	112.998	118.611	-1,5%	5,0%	3,4%	
3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	29.261	76.729	103.491	162,2%	34,9%	253,7%	
4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	74.308	89.244	77.552	20,1%	-13,1%	4,4%	
5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	345.841	437.281	233.385	26,4%	-46,6%	-32,5%	
6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	102.918	148.383	117.594	44,2%	-20,7%	14,3%	
ΣΥΝΟΛΟ	1.417.152	1.459.855	1.546.931	3,0%	6,0%	9,2%	

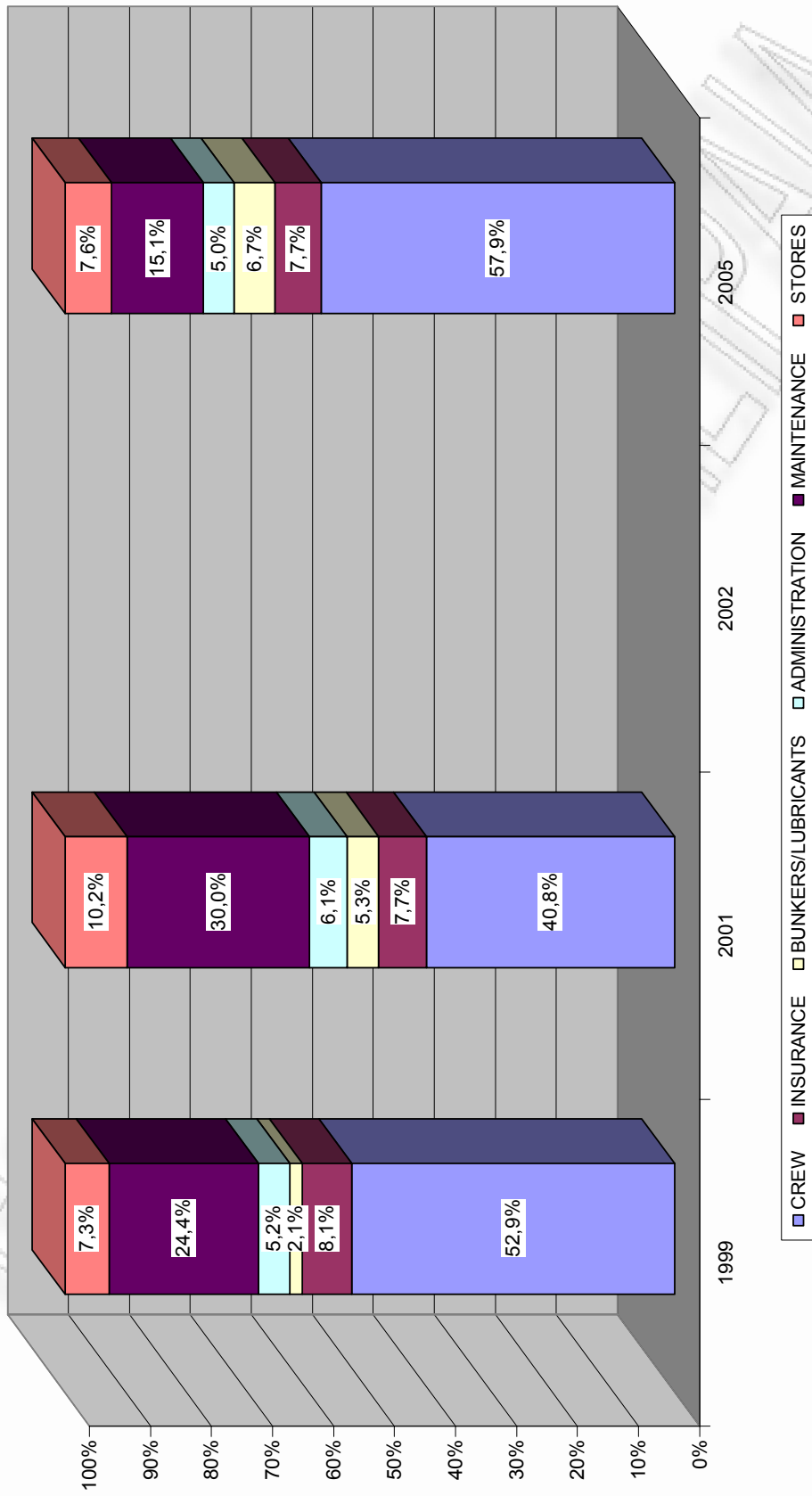
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-9: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο Μ/Τ Β

ΠΛΟΙΟ Μ/Τ Β	1999	2001	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	750.162	561.528	772.671
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	114.662	106.602	102.251
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	29.261	72.386	89.216
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	74.308	84.192	66.855
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	345.841	412.529	201.194
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	102.918	139.984	101.374
ΣΥΝΟΛΟ	1.417.152	1.377.222	1.333.561

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-10: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο**Μ/Τ Β**

ΠΛΟΙΟ Μ/Τ Β	1999	2001	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	52,9%	40,8%	57,9%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	8,1%	7,7%	7,7%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	2,1%	5,3%	6,7%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	5,2%	6,1%	5,0%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	24,4%	30,0%	15,1%
ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	7,3%	10,2%	7,6%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%

SHIP M/T B



Διάγραμμα 2-2: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο Μ/Τ Β

Στους παραπάνω πίνακες και στο διάγραμμα 2-2 βλέπουμε πως κυμαίνεται το λειτουργικό κόστος και οι επιμέρους κατηγορίες αυτού για το πλοίο M/T “B”. Στο συγκεκριμένο πλοίο δεν έχουμε στοιχεία για το έτος 2002 όπως είχαμε στο πλοίο “A”

Σαν πρώτη παρατήρηση βλέπουμε ότι και εδώ το μεγαλύτερο μέρος του λειτουργικού κόστους το καταλαμβάνουν τα έξοδα των πληρωμάτων και ακολουθεί η συντήρηση

Παρατηρούμε ότι, στο έτος 1999 το Πλήρωμα κόστισε \$750.162 και καταλαμβάνει το 52,9% του λειτουργικού κόστους. Οι Ασφάλειες είναι \$114.662 και ποσοστό 8,1%. Τα Λιπαντικά είναι στα \$29.261 και ποσοστό μόλις 2,1%. Η Διαχείριση κόστισε το 1999 \$74.308 στην εταιρία. Και το ποσοστό που καταλαμβάνει είναι 5,2%, η Συντήρηση και σε αυτό το πλοίο είναι το δεύτερο μεγαλύτερο κόστος μετά το Πλήρωμα, το πόσο είναι, \$345.841 και ποσοστό 24,4% και τέλος για τα εφόδια / ανταλλακτικά ξοδεύτηκαν \$102.918 και καταλαμβάνουν το 7,3% του λειτουργικού κόστους.

Το 2001 το λειτουργικό κόστος του πλοίου διαμορφώθηκε ως εξής: το Πλήρωμα μειώθηκε αισθητά κατά 20,7% και έπεσε στα \$595.220. Οι Ασφάλειες είχαν και αυτές μια πολύ μικρή πτώση κατά 1,5% και έφτασε στα \$112.998. Τα Λιπαντικά παρουσίασαν μια πολύ μεγάλη αύξηση, κατά 162,2% και ξοδεύτηκαν \$76.729, αυτό όμως οφείλεται στο ότι το πλοίο έκανε πού περισσότερα ταξίδια την συγκεκριμένη χρονιά. Η Διαχείριση αυξήθηκε και αυτή κατά 20,1% και κόστισε \$89.244. Η Συντήρηση αυξήθηκε κατά 26,4% και κόστισε \$437.281. Τα εφόδια / ανταλλακτικά αυξήθηκαν και αυτά κατά 44,2% και στοίχησαν \$148.383.

Η διαμόρφωση του λειτουργικού κόστους για τη χρονιά 2001 είναι, το Πλήρωμα παρουσιάζει μείωση και φτάνει το 40,8%. Επίσης, οι Ασφάλειες μειώνονται στα 7,7%, η πολύ μεγάλη αύξηση στα Λιπαντικά δεν φαίνεται λόγω των μεγεθών Πλήρωμα και Συντήρηση και το ποσοστό του είναι 5,3% Η Διαχείριση καταλαμβάνει το 6,1%, η Συντήρηση είναι 30% και τέλος τα εφόδια / ανταλλακτικά είναι στο 10,2%

Για τις χρονιές 2001-2005 παρατηρήθηκε μια μικρή αύξηση του λειτουργικού κόστους. Από \$1.459.855 το 2001 έφτασε τα \$1.546.931 το 2005. Πιο συγκεκριμένα, το Πλήρωμα αυξήθηκε πάρα πολύ και συγκεκριμένα κατά 50,6% και έφτασε τα \$896.298. Επίσης αύξηση παρατηρείται και στις Ασφάλειες, μικρή βέβαια. Η αύξηση αυτή είναι 5% και έφτασε στα \$118.611. Τα Λιπαντικά αυξάνονται κατά 34,9% και το ποσό που ξοδεύτηκε είναι \$103.491. Πτώση έχουμε στη Διαχείριση κατά 13,1% και το ποσό είναι \$77.552. Πτωτική πορεία έχουμε στα έξοδα για τη Συντήρηση κατά 21,5% και το ποσό είναι \$233.385, όπως και στα εφόδια / ανταλλακτικά στα οποία παρατηρείται πτώση κατά 20,7% και ξοδεύτηκαν \$117.594.

Στο διάγραμμα του 2005 η κατανομή των εξόδων είναι διαφορετική. Έτσι, έχουμε το Πλήρωμα να καταλαμβάνει το 57,9% του λειτουργικού κόστους, οι Ασφάλειες παραμένουν σταθερές με 7,7%, τα Λιπαντικά καταλαμβάνουν το 6,7%, στη Διαχείριση το ποσοστό του είναι 5% των εξόδων, η Συντήρηση είναι στο 15,1% του λειτουργικού κόστους και στα εφόδια / ανταλλακτικά βλέπουμε πτώση και φτάνει σε ποσοστό 7,6%.

Η αύξηση του λειτουργικού κόστους του πλοίου από \$1.417.152 που ήταν το 1999 σε \$ 1.546.931 το 2005, μια διαφορά \$129.779. Οπότε το συγκεκριμένο πλοίο για να δουλέψει έχει αυξημένα έξοδα κατά 9,2%. Η πιο σημαντική αύξηση παρατηρείται και εδώ στα Λιπαντικά η οποία μάλιστα είναι και υπερβολικά μεγάλη, 253,7%. Αντίθετα η Συντήρηση παρουσίασε πτώση κατά 46,6%. Η αύξηση που παρατηρείται στα Λιπαντικά οφείλεται στα πολύ περισσότερα ταξίδια που έκανε το πλοίο αλλά και στην αύξηση της τιμής του πετρελαίου.

Όπως βλέπουμε στις αποπληθωρισμένες τιμές, σε αντίθεση με το πλοίο M/T A, το λειτουργικό κόστος του πλοίου M/T B μειώνεται με τη πάροδο των χρόνων. Βλέπουμε ότι από 1,417,152 δολάρια που ήταν το λειτουργικό κόστος το 1999, το 2005 είναι 1.333.561 δολάρια, πράγμα που σημαίνει ότι η αύξηση που φαίνεται στις τρέχοντες τιμές, οφείλονται στο πληθωρισμό.

2.1.1.3 M/T “C”

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-11: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T C

SHIP M/T C	1999	2001	2002	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	660.401	649.152	939.644	994.446
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	125.429	94.846	111.289	137.025
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	117.445	32.799	80.130	102.567
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	75.732	101.099	168.929	120.289
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	275.199	323.597	431.149	740.738
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	108.148	149.673	149.013	175.522
ΣΥΝΟΛΟ	1.362.354	1.351.166	1.880.154	2.270.587

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-12: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T C

SHIP M/T C	1999	2001	2002	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	48,5%	48,0%	50,0%	43,8%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	9,2%	7,0%	5,9%	6,0%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	8,6%	2,4%	4,3%	4,5%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	5,6%	7,5%	9,0%	5,3%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	20,2%	23,9%	22,9%	32,6%
ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	7,9%	11,1%	7,9%	7,7%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-13: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο M/T C

M/T C	RUNNING EXPENSES					% CHANGES		
CATEGORIES	1999	2001	2002	2005	99-01	2001-02	2002-05	1999-05
1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	660.401	649.152	939.644	994.446	-1,7%	44,7%	5,8%	50,6%
2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	125.429	94.846	111.289	137.025	-24,4%	17,3%	23,1%	9,2%
3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	117.445	32.799	80.130	102.567	-72,1%	144,3%	28,0%	-12,7%
4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	75.732	101.099	168.929	120.289	33,5%	67,1%	-28,8%	58,8%
5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	275.199	323.597	431.149	740.738	17,6%	33,2%	71,8%	169,2%
6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	108.148	149.673	149.013	175.522	38,4%	-0,4%	17,8%	62,3%
ΣΥΝΟΛΟ	1.362.354	1.351.166	1.880.154	2.270.587	-0,8%	39,2%	20,8%	66,7%

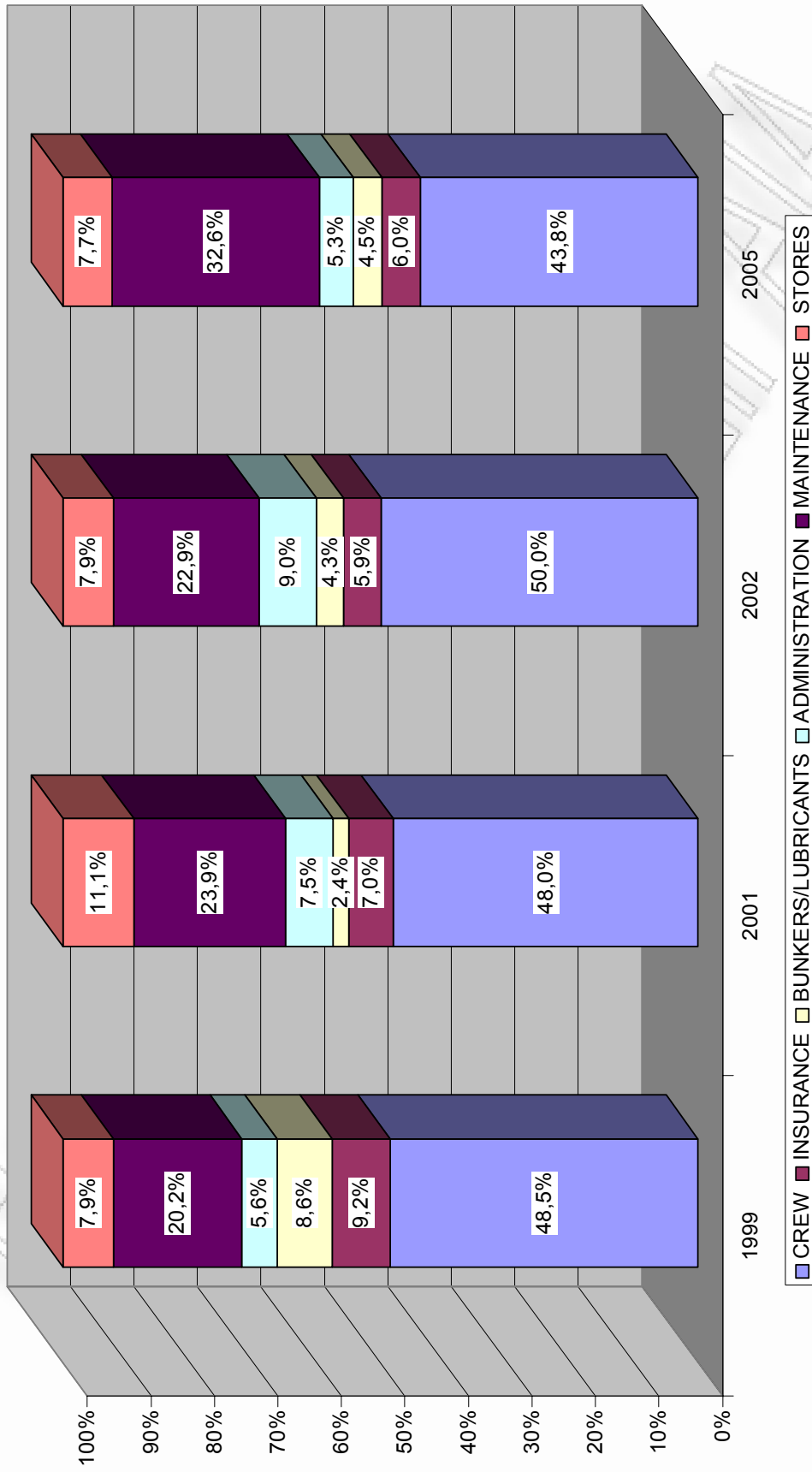
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-14: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο M/T C

ΠΛΟΙΟ M/T C	1999	2001	2002	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	660.401	612.408	870.041	857.281
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	125.429	89.477	103.045	118.125
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	117.445	30.942	74.194	88.420
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	75.732	95.376	156.416	103.697
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	275.199	305.280	399.212	638.567
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	108.148	141.201	137.975	151.312
ΣΥΝΟΛΟ	1.362.354	1.274.685	1.740.883	1.957.403

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-15: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο**M/T C**

ΠΛΟΙΟ M/T C	1999	2001	2002	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	48,5%	48,0%	50,0%	43,8%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	9,2%	7,0%	5,9%	6,0%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	8,6%	2,4%	4,3%	4,5%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	5,6%	7,5%	9,0%	5,3%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	20,2%	23,9%	22,9%	32,6%
ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	7,9%	11,1%	7,9%	7,7%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

M/T C



Διάγραμμα 2-3: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο Μ/Τ C

Το λειτουργικό κόστος του πλοίου M/T “C” διαφέρει αρκετά σε σχέση με τα δύο προηγούμενα.

Το έτος 1999 το Πλήρωμα είναι \$660.401 και καταλαμβάνει το 48,5% του λειτουργικού κόστους. Οι Ασφάλειες είναι \$125.429 και ποσοστό 9,2%. Τα Λιπαντικά είναι στα \$117.445 και ποσοστό 8,6%. Η Διαχείριση κόστισε το 1999 \$75.732 στην εταιρία και το ποσοστό που καταλαμβάνει είναι 5,6%. Η Συντήρηση και σε αυτό το πλοίο είναι το δεύτερο μεγαλύτερο κόστος μετά το Πλήρωμα, το ποσό είναι, \$275.199 και ποσοστό 20,2% και τέλος για τα εφόδια / ανταλλακτικά ξοδεύτηκαν \$108.148 και καταλαμβάνουν το 7,9% του λειτουργικού κόστους.

Για το 2001 βλέπουμε ότι το Πλήρωμα είναι \$649.152 και έχει μειωθεί ελάχιστα, 1,7%, αντίστοιχα και στις Ασφάλειες βλέπουμε ότι είναι \$94.846 και έχουν και αυτές μείωση της τάξης του 24,4%. Τα Λιπαντικά έφτασαν τα \$32.799 πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε μεγάλη μείωση η οποία είναι 72,1%. Αύξηση έχουμε στη Διαχείριση το οποίο είναι \$101.099 και η αύξηση είναι 33,5%, αύξηση παρατηρείται και στη Συντήρηση κατά 17,6% και ποσό \$323.597 και τέλος στα εφόδια / ανταλλακτικά βλέπουμε και εδώ αύξηση κατά 38,4% και ποσό \$149.673.

Η κατανομή του λειτουργικού κόστους για το έτος 2001 είναι: το Πλήρωμα καταλαμβάνει το 48%. Οι Ασφάλειες το 7%, στα Λιπαντικά έχουμε μείωση και καταλαμβάνει το ποσοστό του 2,4%, στη Διαχείριση αύξηση κατά 1,9% και φτάνει στο ποσοστό του 7,5%, η Συντήρηση είναι στο 23,9% και τέλος τα εφόδια / ανταλλακτικά είναι 11,1%.

Στις χρονιές 2001-2002 βλέπουμε ότι, το Πλήρωμα είχε μια πολύ μεγάλη αύξηση της τάξης του 44,7% (\$939.644). Τα έξοδα για τις Ασφάλειες είναι \$111.289 πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε αύξηση κατά 17,3%. Τα Λιπαντικά σε αντίθεση με τη προηγούμενη χρονιά εκτοξεύονται και φτάνουν τα \$80.103 αύξηση που αντιστοιχεί σε ποσοστό 144,3%, καθώς στη Διαχείριση παρατηρείται και εκεί αύξηση η οποία είναι 67,1% και το ποσό αντίστοιχα γίνεται \$168.929. Τα έξοδα για τη Συντήρηση είναι \$431.149 πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε αύξηση κατά 33,2% και τέλος στα εφόδια / ανταλλακτικά έχουμε οριακή μείωση κατά 0,4% και το ποσό που ξοδεύτηκε είναι \$149.013.

Παρατηρούμε ότι το 2002 είχαμε μια αρκετά μεγάλη αύξηση του λειτουργικού κόστους κατά \$528.988. Η κατανομή που έχουμε στο συνολικό λειτουργικό κόστος διαμορφώνεται διαφορετικά το έτος 2002. Έτσι έχουμε το Πλήρωμα να καταλαμβάνει το 50,0%, οι Ασφάλειες το 5,9%, τα Λιπαντικά το καλύπτουν το 4,3%, η Διαχείριση είναι το 9,0% του

λειτουργικού κόστους, η Συντήρηση που συνεχίζει να είναι ένα από τα πιο σημαντικά έξοδα είναι 22,9% και τα εφόδια / ανταλλακτικά είναι 7,9%.

Όπως και στις χρονιές 2001-2002 παρατηρήθηκε αύξηση του λειτουργικού κόστους, έτσι και τις χρονιές 2002-2005 παρατηρήθηκε μια περαιτέρω αύξηση του λειτουργικού κόστους κατά \$390.433. Πιο συγκεκριμένα, τα έξοδα για το Πλήρωμα αυξήθηκαν μόλις, 5,8% και έφτασαν τα \$994.446. Επίσης αύξηση παρατηρείται και οι Ασφάλειες κατά 23,1% και έφτασαν τα \$137.025. Αύξηση παρατηρείται και στα Λιπαντικά η οποία είναι 28% και έφτασε το ποσό των \$102.567. Πτώση έχουμε στη Διαχείριση κατά 28,8% και το 2005 ήταν \$120,289. Αντίθετα, η Συντήρηση έχει αυξηθεί πάρα πολύ και πιο συγκεκριμένα κατά 71,8% και το ποσό έφτασε τα \$740.738. Τα εφόδια / ανταλλακτικά, ενώ τις προηγούμενες χρονιές ήταν σταθερά, βλέπουμε τώρα μια αύξηση κατά 17,8% και ξοδεύτηκαν \$175.522.

Στο διάγραμμα τώρα του 2005 η κατανομή των εξόδων είναι διαφορετική.

Έτσι, έχουμε το Πλήρωμα να καταλαμβάνει το 43,8% του λειτουργικού κόστους, οι Ασφάλειες παραμένουν ουσιαστικά σταθερές με 6%, τα Λιπαντικά είναι 6,6%, στη Διαχείριση υπάρχει μια πτώση σε σχέση με το 2002 και καταλαμβάνει το 5,3% των εξόδων, στη Συντήρηση η αύξηση είναι αρκετά μεγάλη και το ποσοστό για το έτος 2005 είναι 32,6% του λειτουργικού κόστους και τα εφόδια / ανταλλακτικά παραμένουν ουσιαστικά σταθερά σε σχέση με το 2002 και ποσοστό που αντιστοιχεί στο 7,7%.

Εδώ πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στην αύξηση των Λιπαντικών το 2002 και την πολύ σημαντική αύξηση της Συντήρησης το έτος 2005.

Η αύξηση του λειτουργικού κόστους του πλοίου είναι από \$1.362.354 που ήταν το 1999 σε \$ 2.270.587 το 2005, μια διαφορά \$908.233. Συμπερασματικά το συγκεκριμένο πλοίο για να δουλέψει έχει αυξημένα έξοδα κατά 66,7%. Μια πολύ μεγάλη αύξηση η οποία οφείλεται κυρίως στη Συντήρηση.

Παρατηρώντας τις αποπληθωρισμένες τιμές, βλέπουμε ότι η μείωση των εξόδων το 2001 είναι μεγαλύτερη, το 2002 τα έξοδα είναι περίπου στα ίδια επίπεδα με το 1999 και καθαρή αύξηση βλέπουμε μόνο το 2005, η οποία είναι περίπου 200.000 δολάρια. Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε ότι η λειτουργία του πλοίου M/T A στοιχίζει περισσότερο στη ναυτιλιακή εταιρία.

Με βάση τις αποπληθωρισμένες τιμές, βλέπουμε ότι το λειτουργικό κόστος του πλοίου M/T C, παρουσιάζει μια μικρή πτώση το 2001, και στη συνέχεια αυξάνεται πάρα πολύ και το βλέπουμε να φτάνει τα 1.957.403 δολάρια το 2005. Οπότε μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η αύξηση δεν οφείλεται στο πληθωρισμό αλλά στα περισσότερα έξοδα λειτουργίας του πλοίου.

2.1.1.4 M/T “F”

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-16: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T F

SHIP M/T F	1999	2001	2002	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	750.603	636.103	697.463	
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	118.753	110.674	130.446	
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	40.299	66.620	102.579	
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	101.416	104.420	165.682	
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	397.137	588.137	624.367	
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	152.213	187.714	189.323	
ΣΥΝΟΛΟ	1.560.421	1.693.668	1.909.860	

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-17: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T F

SHIP M/T F	1999	2001	2002	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	48,1%	37,6%	36,5%	
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	7,6%	6,5%	6,8%	
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	2,6%	3,9%	5,4%	
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	6,5%	6,2%	8,7%	
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	25,5%	34,7%	32,7%	
ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	9,8%	11,1%	9,9%	
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%	

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-18: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο M/T F

M/T F	RUNNING EXPENSES			% CHANGES		
CATEGORIES	1999	2001	2002	99-01	2001-02	1999-05
1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	750.603	636.103	697.463	-15,3%	9,6%	-7,1%
2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	118.753	110.674	130.446	-6,8%	17,9%	9,8%
3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	40.299	66.620	102.579	65,3%	54,0%	154,5%
4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	101.416	104.420	165.682	3,0%	58,7%	63,4%
5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	397.137	588.137	624.367	48,1%	6,2%	57,2%
6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	152.213	187.714	189.323	23,3%	0,9%	24,4%
ΤΟΤΑΛ	1.560.421,000	1.693.668,000	1.909.860,000	8,5%	12,8%	22,4%

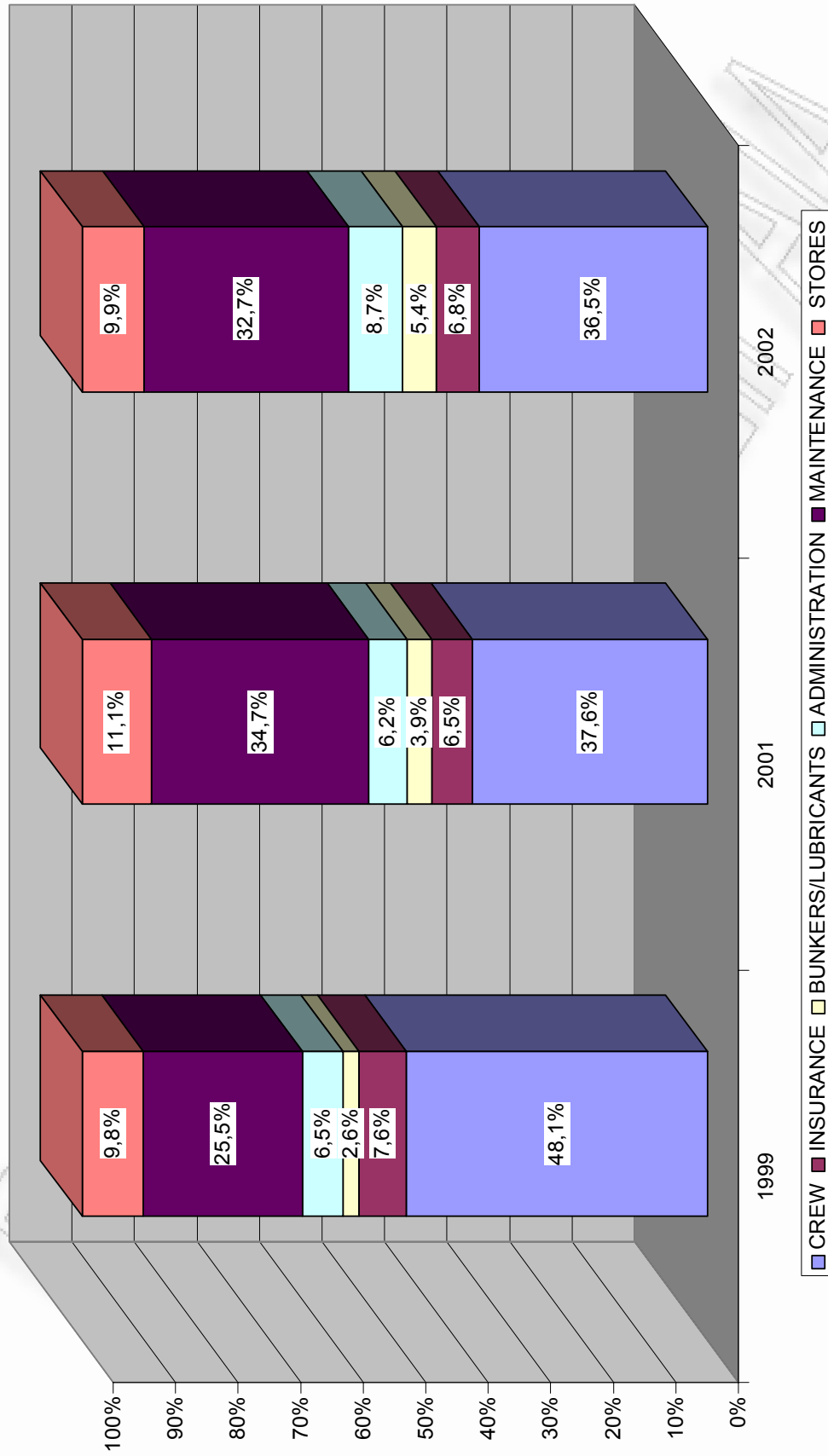
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-19: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο Μ/Τ F

ΠΛΟΙΟ Μ/Τ F	1999	2001	2002
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	750.603	600.097	645.799
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	118.753	104.409	120.783
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	40.299	62.849	94.981
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	101.416	98.509	153.409
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	397.137	554.846	578.118
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	152.213	177.089	175.299
ΣΥΝΟΛΟ	1.560.421	1.597.800	1.768.389

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-20: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο Μ/Τ F

ΠΛΟΙΟ Μ/Τ F	1999	2001	2002
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	48,1%	37,6%	36,5%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	7,6%	6,5%	6,8%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	2,6%	3,9%	5,4%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	6,5%	6,2%	8,7%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	25,5%	34,7%	32,7%
ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	9,8%	11,1%	9,9%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%

M/T F



Διάγραμμα 2-4: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο M/T F

Για το πλοίο M/T “F” δεν βρέθηκαν στοιχεία για το έτος 2005, για αυτό το λόγω θα εξετάσουμε το λειτουργικό κόστος τις χρονιές 1999,2001 και 2002.

Το έτος 1999 το Πλήρωμα είναι \$750.603 και καταλαμβάνει το 48,1% του λειτουργικού κόστους . Οι Ασφάλειες είναι \$118.753 και ποσοστό 7,6%. Τα Λιπαντικά είναι στα \$40.299 και ποσοστό 2,6%. Η Διαχείριση κόστισε το 1999 \$101.416 στην εταιρία και το ποσοστό που καταλαμβάνει είναι 6,5%, για τη Συντήρηση, το πόσο είναι, \$397.137 και ποσοστό 25,5% του λειτουργικού κόστους και τέλος για τα εφόδια / ανταλλακτικά ξοδεύτηκαν \$152.213 και καταλαμβάνουν το 9,8% του λειτουργικού κόστους.

Για το 2001 βλέπουμε ότι το Πλήρωμα είναι \$636.103 και έχει μειωθεί κατά 15,3%, αντίστοιχα και στις Ασφάλειες βλέπουμε κάποια μείωση και είναι \$110.674 μια διαφορά σε σχέση με το 1999 κατά 6,8%. Στα Λιπαντικά βλέπουμε αύξηση, έφτασαν τα \$66.620 η διαφορά με το 1999 είναι 65,3%. Αύξηση έχουμε στη Διαχείριση, πολύ μικρή βέβαια. Η Διαχείριση της εταιρίας κόστισε το 2001 \$104.420 και η αύξηση είναι μόλις 3%, αύξηση παρατηρείται και στη Συντήρηση κατά 48,1% και ποσό \$588.137. Στα εφόδια / ανταλλακτικά βλέπουμε και εδώ αύξηση κατά 23,3% και το ποσό το 2001 είναι \$187.714.

Για το έτος 2001 η κατανομή του λειτουργικού κόστους είναι: το Πλήρωμα καταλαμβάνει το 37,6%. Οι Ασφάλειες το 6,5%, στα Λιπαντικά έχουμε μια μικρή αύξηση και καταλαμβάνει το ποσοστό του 3,9%, στη Διαχείριση μικρή μείωση και φτάνει το ποσοστό, του 6,2%, η Συντήρηση είναι στο 34,7% και τέλος τα εφόδια / ανταλλακτικά καταλαμβάνουν το 11,1%.

Τη χρονιά του 2002 βλέπουμε ότι, το Πλήρωμα έχει μια αύξηση της τάξης του 9,6% και ξοδεύτηκαν \$697.463. Τα έξοδα για τις Ασφάλειες είναι \$130.446 και σε αντίθεση με τη προηγούμενη χρονιά έχουμε αύξηση κατά 17,9%. Τα Λιπαντικά συνέχισαν να ανεβαίνουν και έφτασαν τα \$102.579 αύξηση που αντιστοιχεί σε ποσοστό 54%. Παρομοίως και η Διαχείριση αυξήθηκε κατά 58,7% και ποσό \$165.682. Τα έξοδα για τη Συντήρηση είναι \$624,367 πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε αύξηση κατά 6,2% και τέλος στα εφόδια / ανταλλακτικά έχουμε οριακή αύξηση κατά 0,9% και το ποσό που ξοδεύτηκε είναι \$189.323.

Στο διάγραμμα του λειτουργικού κόστους βλέπουμε το Πλήρωμα να καταλαμβάνει το 36,5%, οι Ασφάλειες το 6,8%, τα Λιπαντικά καλύπτουν το 5,4%, η Διαχείριση είναι στο 8,7% του λειτουργικού κόστους, η Συντήρηση είναι 32,7% και πλησιάζει πάρα πολύ τα έξοδα που έχουμε στα πληρώματα και τα εφόδια / ανταλλακτικά είναι 9,9%.

Όπως και στα δύο πρώτα πλοία η μεγαλύτερη αύξηση παρατηρείται στα Λιπαντικά, τα οποία έχουν υπερδιπλασιαστεί σε σχέση με το 1999. Μια αύξηση κατά 154,5% .

Η αύξηση του λειτουργικού κόστους του πλοίου είναι από \$1.560.421 που ήταν το 1999 σε \$ 1.909.860 το 2005, μια διαφορά \$349.439 και ποσοστό 22,4% περισσότερο.

Όπως και στο πλοίο M/T C, έτσι και στο πλοίο M/T F το λειτουργικό κόστος αυξάνεται αρκετά με τη πάροδο των χρόνων. Βλέπουμε ότι από το 1999 μέχρι το 2002 το λειτουργικό κόστος έχει αυξηθεί περίπου \$200.000, με βάση τις αποπληθωρισμένες τιμές.

2.1.1.5 M/T “G”

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-21: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T G

SHIP M/T G	1999	2001	2002	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	697.819	670.987	907.689	1.288.700
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	100.351	83.899	101.828	126.960
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	24.524	86.294	83.640	48.187
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	125.533	115.881	219.523	122.579
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	128.094	192.312	339.264	327.949
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	82.988	92.219	113.927	129.458
ΣΥΝΟΛΟ	1.159.309	1.241.592	1.765.871	2.043.833

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-22: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/T G

SHIP M/T G	1999	2001	2002	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	60,2%	54,0%	51,4%	63,1%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	8,7%	6,8%	5,8%	6,2%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	2,1%	7,0%	4,7%	2,4%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	10,8%	9,3%	12,4%	6,0%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	11,0%	15,5%	19,2%	16,0%
ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	7,2%	7,4%	6,5%	6,3%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-23: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο M/T G

M/T G		RUNNING EXPENSES					% CHANGES		
CATEGORIES	1999	2001	2002	2005	99-01	2001-02	2002-05	1999-05	
1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	697.819	670.987	907.689	1.288.700	-3,8%	35,3%	42,0%	84,7%	
2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	100.351	83.899	101.828	126.960	-16,4%	21,4%	24,7%	26,5%	
3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	24.524	86.294	83.640	48.187	251,9%	-3,1%	-42,4%	96,5%	
4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	125.533	115.881	219.523	122.579	-7,7%	89,4%	-44,2%	-2,4%	
5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	128.094	192.312	339.264	327.949	50,1%	76,4%	-3,3%	156,0%	
6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	82.988	92.219	113.927	129.458	11,1%	23,5%	13,6%	56,0%	
ΣΥΝΟΛΟ	1.159.309	1.241.592	1.765.871	2.043.833	7,1%	42,2%	15,7%	76,3%	

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-24: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο M/T G

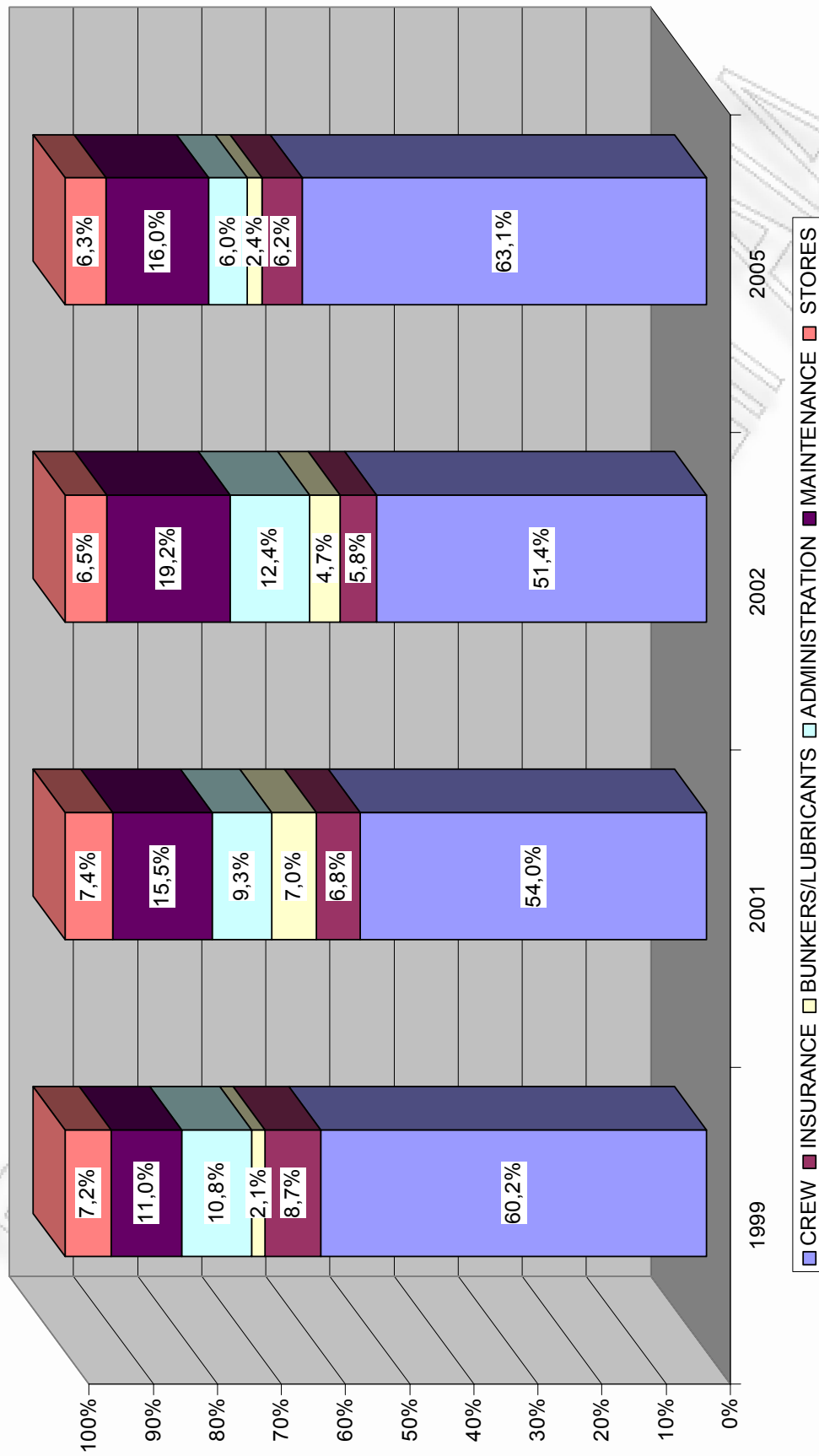
ΠΛΟΙΟ M/T G	1999	2001	2002	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	697.819	633.007	840.453	1.110.948
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	100.351	79.150	94.285	109.448
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	24.524	81.409	77.444	41.541
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	125.533	109.322	203.262	105.672
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	128.094	181.426	314.133	282.715
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	82.988	86.999	105.488	111.602
ΣΥΝΟΛΟ	1.159.309	1.171.313	1.635.066	1.761.925

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-25: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο

M/T G

ΠΛΟΙΟ M/T G	1999	2001	2002	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	60,2%	54,0%	51,4%	63,1%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	8,7%	6,8%	5,8%	6,2%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	2,1%	7,0%	4,7%	2,4%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	10,8%	9,3%	12,4%	6,0%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	11,0%	15,5%	19,2%	16,0%
ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	7,2%	7,4%	6,5%	6,3%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

M/T G



Διάγραμμα 2-5: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο M/T G

Το λειτουργικό κόστος του πλοίου M/T “G” έχει κάποιες ιδιομορφίες όσον αφορά την κατανομή των εξόδων το έτος 2002 στο διάγραμμα, σε σχέση με το πώς αυτά διαμορφώθηκαν τη συγκεκριμένη χρονιά

Το έτος 1999 το Πλήρωμα είναι \$697.819 και καταλαμβάνει το 60,2% του λειτουργικού κόστους . Οι Ασφάλειες είναι \$100.351 και ποσοστό 8,7%. Τα Λιπαντικά είναι στα \$24.524 και ποσοστό 2,1%, αυτό οφείλεται στο ότι το πλοίο δεν έκανε πολλά ταξίδια τη συγκεκριμένη χρονιά. Η Διαχείριση κόστισε το 1999 \$125.533 στην εταιρία και το ποσοστό που καταλαμβάνει είναι 10,8%, η Συντήρηση στοίχισε \$128.094 και ποσοστό 11% και τέλος για τα εφόδια / ανταλλακτικά ξοδεύτηκαν \$82.988 και καταλαμβάνουν το 7,2% του λειτουργικού κόστους.

Για το 2001 βλέπουμε ότι το Πλήρωμα είναι \$670.987 και έχει μειωθεί ελάχιστα. Η μείωση αυτή είναι, 3,8%. Αντίστοιχα και στις Ασφάλειες βλέπουμε ότι είναι \$83.899 και έχουν και αυτές μείωση της τάξης του 16,4%. Τα Λιπαντικά βλέπουμε να ανεβαίνουν πάρα πολύ, λόγω του ότι πλοίο έκανε πολύ περισσότερα ταξίδια το 2001 και έφτασαν τα \$86.294 πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε πολύ μεγάλη αύξηση και η οποία είναι 251,9%. Μείωση έχουμε στη Διαχείριση η οποία είναι \$115.881 και η μείωση αυτή είναι 7,7%, αύξηση παρατηρείται και στη Συντήρηση κατά 50,1% και ποσό \$192.312 και τέλος στα εφόδια / ανταλλακτικά βλέπουμε και εδώ αύξηση κατά 11,1% και ποσό \$92.219.

Η κατανομή του λειτουργικού κόστους για το έτος 2001 είναι: το Πλήρωμα καταλαμβάνει το 54%. Οι Ασφάλειες το 6,8%, στα Λιπαντικά έχουμε αύξηση και καταλαμβάνει το ποσοστό του 7%, η Διαχείριση φτάνει στο ποσοστό του 9,3%, η Συντήρηση είναι στο 15,5% και τέλος τα εφόδια / ανταλλακτικά είναι 7,4% του λειτουργικού κόστους για το έτος 2001.

Στις χρονιές 2001-2002 βλέπουμε ότι, το Πλήρωμα είχε μια μεγάλη αύξηση της τάξης του 35,3% και το ποσό που δόθηκε είναι \$907.689. Τα έξοδα για τις Ασφάλειες είναι \$101.828 πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε αύξηση κατά 21,4%. Τα Λιπαντικά σε αντίθεση με τη προηγούμενη χρονιά έχουν μια μικρή πτώση και φτάνουν τα \$83.640 μείωση που αντιστοιχεί σε ποσοστό 3,1%, καθώς στη Διαχείριση παρατηρείται πολύ μεγάλη αύξηση, η οποία είναι 89,4% και το ποσό αντίστοιχα γίνεται \$219.523. Τα έξοδα για τη Συντήρηση είναι \$339.264 πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε αύξηση κατά 76,4% και τέλος στα εφόδια / ανταλλακτικά έχουμε και σε αυτά αύξηση κατά 23,5% και το ποσό που ξοδεύτηκε είναι \$113.927.

Η κατανομή που έχουμε στο συνολικό λειτουργικό κόστος διαμορφώνεται το έτος 2002 ως εξής. Το Πλήρωμα να καταλαμβάνει το 51,4%, οι Ασφάλειες στο 5,8%, τα Λιπαντικά

καλύπτουν το 4,7%, η Διαχείριση είναι 12,4% , η Συντήρηση είναι 19,2% και τα εφόδια / ανταλλακτικά είναι 6,5%.

Σε αυτό το διάγραμμα παρατηρείται κάτι ιδιόμορφο.

Λόγω της πολύ μεγάλης αύξησης της Διαχείρισης και της Συντήρησης, βλέπουμε ότι μεγέθη που στη πραγματικότητα αυξήθηκαν, στο τελικό διάγραμμα του λειτουργικού κόστους να φαίνεται ότι έχουν μειωθεί. Αυτά είναι το Πλήρωμα, οι Ασφάλειες και τα εφόδια / ανταλλακτικά. Μάλιστα το Πλήρωμα που έχει μια αρκετά μεγάλη αύξηση και συγκεκριμένα κατά 35,3%, στο διάγραμμα να μειώνεται κατά 2,6%.

Το 2005 βλέπουμε πολύ μεγάλη αύξηση στα έξοδα για το Πλήρωμα, 42% και έφτασαν τα \$1.288.700. Επίσης αύξηση παρατηρείται και στις Ασφάλειες κατά 24,7% και έφτασε τα \$126.960. μεγάλη πτώση παρατηρείται στα Λιπαντικά η οποία είναι 42,4% και έφτασε το ποσό των \$48.187. Μεγάλη πτώση έχουμε και στη Διαχείριση κατά 44,2%, και το 2005 ήταν \$122,579. Η Συντήρηση έχει μειωθεί οριακά, πιο συγκεκριμένα κατά 3,3% και το ποσό έφτασε τα \$327.949, τα εφόδια / ανταλλακτικά αυξήθηκαν κατά 13,6% και ξοδεύτηκαν \$129.458.

Στο διάγραμμα τώρα του 2005 η κατανομή των εξόδων είναι πιο φυσιολογική σε σχέση με το 2002. Έτσι, έχουμε το Πλήρωμα να καταλαμβάνει το 63,1% του λειτουργικού κόστους, οι Ασφάλειες είναι 6,2%, τα Λιπαντικά είναι 2,4%, στη Διαχείριση υπάρχει μια μεγάλη πτώση σε σχέση με το 2002 και καταλαμβάνει το 6% των εξόδων, στη Συντήρηση βλέπουμε πτώση και είναι 16% του λειτουργικού κόστους και τα εφόδια / ανταλλακτικά παραμένουν ουσιαστικά σταθερά σε σχέση με το 2002 και ποσοστό που αντιστοιχεί στο 6,3%.

Όπως είδαμε στα παραπάνω το έτος 2002 ενώ κάποια μεγέθη στη πραγματικότητα αυξήθηκαν στο διάγραμμα φαίνεται ότι αυτά μειώθηκαν. Ο λόγος είναι ότι κάποιες άλλες κατηγορίες αυξήθηκαν πολύ περισσότερο με αποτέλεσμα να καταλαμβάνουν μεγαλύτερο μέρος στο διάγραμμα του λειτουργικού κόστους. Πρέπει να προσέξουμε ότι, αν κάποιος κοιτάξει μόνο το διάγραμμα δεν θα μπορεί να βγάλει ασφαλή συμπεράσματα για το συγκεκριμένο πλοίο.

Η αύξηση του λειτουργικού κόστους του πλοίου είναι από \$1.159.309 που ήταν το 1999, σε \$ 2.043.833 το 2005, μια διαφορά \$884.524. οπότε το συγκεκριμένο πλοίο για να δουλέψει έχει αυξημένα έξοδα κατά 76,3%.

Στο πλοίο M/T G με βάση τις τρέχουσες τιμές αλλά και με βάση τις αποπληθωρισμένες βλέπουμε μια πολύ μεγάλη αύξηση του λειτουργικού κόστους. Αυτό οφείλεται κυρίως στην αυξημένη συντήρηση που χρειάστηκε να γίνει στο συγκεκριμένο πλοίο κατά τις εξεταζόμενες χρονιές.

2.1.1.6 Μ/Τ “Η”

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-26: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο Μ/Τ Η

SHIP Μ/Τ Η	1999	2001	2002	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	667.051	613.407	835.230	1.439.618
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	100.245	83.899	101.827	128.203
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	40.490	76.585	74.345	87.803
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	108.210	93.038	263.041	109.609
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	115.944	217.961	208.137	346.121
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	79.385	125.294	73.864	120.082
ΣΥΝΟΛΟ	1.111.325	1.210.184	1.556.444	2.231.436

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-27: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο Μ/Τ Η

SHIP Μ/Τ Η	1999	2001	2002	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	60,0%	50,7%	53,7%	64,5%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	9,0%	6,9%	6,5%	5,7%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	3,6%	6,3%	4,8%	3,9%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	9,7%	7,7%	16,9%	4,9%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	10,4%	18,0%	13,4%	15,5%
ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	7,1%	10,4%	4,7%	5,4%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-28: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο Μ/Τ Η

Μ/Τ Η	RUNNING EXPENSES					% CHANGES		
CATEGORIES	1999	2001	2002	2005	99-01	2001-02	2002-05	1999-05
1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	667.051	613.407	835.230	1.439.618	-8,0%	36,2%	72,4%	115,8%
2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	100.245	83.899	101.827	128.203	-16,3%	21,4%	25,9%	27,9%
3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	40.490	76.585	74.345	87.803	89,1%	-2,9%	18,1%	116,9%
4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	108.210	93.038	263.041	109.609	-14,0%	182,7%	-58,3%	1,3%
5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	115.944	217.961	208.137	346.121	88,0%	-4,5%	66,3%	198,5%
6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	79.385	125.294	73.864	120.082	57,8%	-41,0%	62,6%	51,3%
ΣΥΝΟΛΟ	1.111.325	1.210.184	1.556.444	2.231.436	8,9%	28,6%	43,4%	100,8%

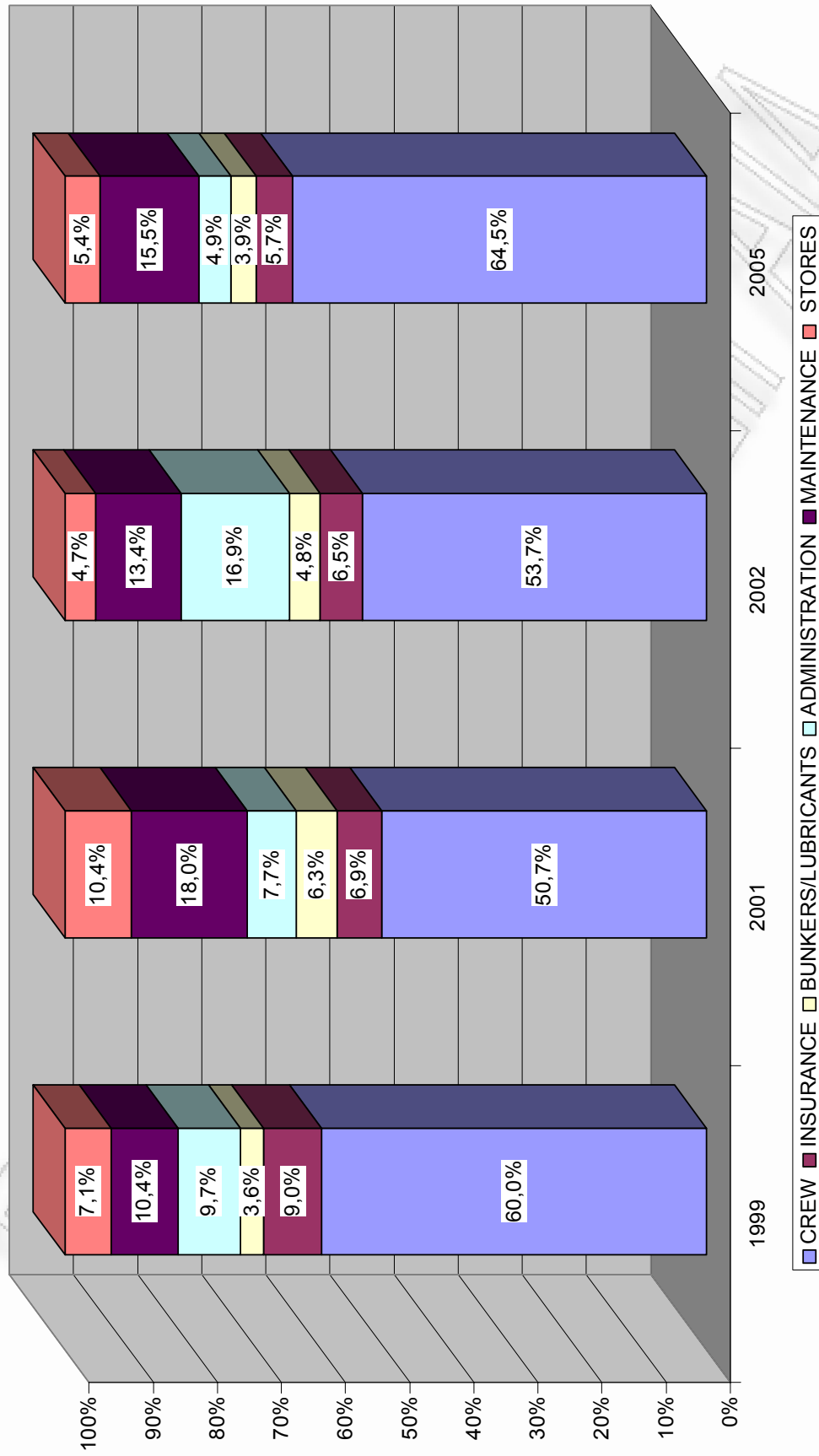
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-29: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο Μ/Τ Η

ΠΛΟΙΟ Μ/Τ Η	1999	2001	2002	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	667.051	578.686	773.361	1.241.050
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	100.245	79.150	94.284	110.520
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	40.490	72.250	68.838	75.692
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	108.210	87.772	243.556	94.491
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	115.944	205.624	192.719	298.380
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	79.385	118.202	68.393	103.519
ΣΥΝΟΛΟ	1.111.325	1.141.683	1.441.152	1.923.652

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2-30: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο
Μ/Τ Η**

ΠΛΟΙΟ Μ/Τ Η	1999	2001	2002	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	60,0%	50,7%	53,7%	64,5%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	9,0%	6,9%	6,5%	5,7%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	3,6%	6,3%	4,8%	3,9%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	9,7%	7,7%	16,9%	4,9%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	10,4%	18,0%	13,4%	15,5%
ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	7,1%	10,4%	4,7%	5,4%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

M/T H



Διάγραμμα 2-6: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο Μ/Τ Η

Το λειτουργικό κόστος του πλοίου M/T “H” επηρεάζεται πολύ από τις αυξομειώσεις του Πλήρωματος, αλλά και της Διαχείρισης, καθώς και την αυξημένη συντήρηση που χρειάστηκε να γίνει.

Το έτος 1999 το Πλήρωμα είναι \$667.051 και καταλαμβάνει το 60% του λειτουργικού κόστους . Οι Ασφάλειες είναι \$100.245 και ποσοστό 9%. Τα Λιπαντικά είναι στα \$40490 και ποσοστό 3,6%. Η Διαχείριση κόστισε το 1999 \$108.210 στην εταιρία και το ποσοστό που καταλαμβάνει είναι 9,7%, η Συντήρηση στοίχισε \$115.944 και ποσοστό 10,4% και τέλος για τα εφόδια / ανταλλακτικά ξοδεύτηκαν \$79.385 και καταλαμβάνουν το 7,1% του λειτουργικού κόστους.

Για το 2001 βλέπουμε ότι το Πλήρωμα είναι \$613.407 και έχει μειωθεί κατά 8%, αντίστοιχα και στις Ασφάλειες βλέπουμε ότι είναι \$83.899 και έχουν και αυτές μείωση της τάξης του 16,3%. Τα Λιπαντικά βλέπουμε να ανεβαίνουν πάρα πολύ, έφτασαν τα \$76.585, πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε αύξηση, η οποία είναι 89,1%. Μείωση έχουμε στη Διαχείριση η οποία είναι \$93.038 και η μείωση αυτή είναι 14%, αύξηση παρατηρείται στη Συντήρηση κατά 88% και ποσό \$217.961 και τέλος στα εφόδια / ανταλλακτικά βλέπουμε και εδώ αύξηση κατά 57,8% και ποσό \$125.294.

Η κατανομή του λειτουργικού κόστους για το έτος 2001 είναι: το Πλήρωμα καταλαμβάνει το 50,7%. Οι Ασφάλειες το 6,9%, τα Λιπαντικά έχουν σχεδόν διπλασιαστεί και καταλαμβάνουν το ποσοστό του 6,3%, η Διαχείριση φτάνει στο ποσοστό του 7,7%, η Συντήρηση είναι στο 18% και τέλος τα εφόδια / ανταλλακτικά είναι 10,4% του λειτουργικού κόστους.

Στις χρονιές 2001-2002 βλέπουμε ότι, το Πλήρωμα είχε αυξηθεί κατά 36,2% και το ποσό που δόθηκε είναι \$835.230. Τα έξοδα για τις Ασφάλειες είναι \$101.827 πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε αύξηση κατά 21,4%. Τα Λιπαντικά σε αντίθεση με τη προηγούμενη χρονιά έχουν μια μικρή πτώση και φτάνουν τα \$74.345 μείωση που αντιστοιχεί σε ποσοστό 2,9%, καθώς στη Διαχείριση παρατηρείται μια πάρα πολύ μεγάλη αύξηση, η οποία είναι 182,7% και το ποσό αντίστοιχα γίνεται \$263.041. Τα έξοδα για τη Συντήρηση είναι \$208.137 πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε μικρή μείωση κατά 4,5% και τέλος στα εφόδια / ανταλλακτικά έχουμε και σε αυτά μείωση κατά 41% και το ποσό που ξοδεύτηκε είναι \$73.864, ποσό πολύ μικρότερο σε σχέση με τη προηγούμενη χρονιά.

Η κατανομή που έχουμε στο συνολικό λειτουργικό κόστος διαμορφώνεται το έτος 2002 ως εξής. Το Πλήρωμα να καταλαμβάνει το 53,7%, οι Ασφάλειες στο 6,5%, τα Λιπαντικά καλύπτουν το 4,8%, η Διαχείριση είναι 16,9% , η Συντήρηση είναι 13,4% και τα εφόδια / ανταλλακτικά είναι 4,7%.

Το 2005 βλέπουμε τεράστια αύξηση στα έξοδα για το Πλήρωμα, η οποία είναι, 72,4% και έφτασαν τα \$1.439.618. Επίσης αύξηση παρατηρείται και στις Ασφάλειες κατά 25,9% και έφτασαν τα \$128.203. Αύξηση παρατηρείται και στα Λιπαντικά η οποία είναι 18,1% και έφτασε το ποσό των \$87.803. Μεγάλη πτώση έχουμε στη Διαχείριση κατά 58,3%, και το 2005 ήταν \$109.609. Ποσό το οποίο είναι πολύ κοντά στις χρονιές 1999 και 2001. Η Συντήρηση έχει αυξηθεί αρκετά, πιο συγκεκριμένα κατά 66,3% και το ποσό έφτασε τα \$346.121, κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και με τα εφόδια / ανταλλακτικά, τα οποία αυξήθηκαν κατά 62,6% και ξοδεύτηκαν \$120.088.

Στο διάγραμμα τώρα του 2005 η κατανομή των εξόδων είναι: το Πλήρωμα καταλαμβάνει το 64,5% του λειτουργικού κόστους, οι Ασφάλειες είναι 5,7%, τα Λιπαντικά είναι 3,9%, η Διαχείριση καταλαμβάνει το 4,9% των εξόδων και παρουσιάζει μεγάλη πτώση, η Συντήρηση είναι 15,5% του λειτουργικού κόστους και τα εφόδια / ανταλλακτικά παρουσιάζουν μικρή αύξηση σε σχέση με το 2002 και ποσοστό που αντιστοιχεί στο 5,4%.

Η αύξηση του λειτουργικού κόστους του πλοίου είναι από \$1.111.325 που ήταν το 1999, σε \$ 2.231.436 το 2005, μια μεγάλη διαφορά κατά \$1.120.111. οπότε το συγκεκριμένο πλοίο για να δουλέψει έχει αυξημένα έξοδα κατά 100,8%. Η τόσο μεγάλη διαφορά οφείλεται σε τρεις λόγους: στη πολύ μεγάλη αύξηση του Πληρώματος η οποία είναι 115,8%, στην πολύ μεγάλη αύξηση στα Λιπαντικά κατά 116,9%, κάτι που παρατηρείται σχεδόν σε όλα τα πλοία και τέλος στην αυξημένη συντήρηση και τις πολλές επισκευές που χρειάστηκε να κάνει το πλοίο, τα έξοδα για τη Συντήρηση αυξήθηκαν κατά 198,5% από το 1999 μέχρι το 2005.

Κοιτώντας και τις αποπληθωρισμένες τιμές βλέπουμε και εκεί αυτές τις πολύ μεγάλες αυξήσεις, οι οποίες οφείλονται στους παραπάνω λόγους και όχι στο πληθωρισμό.

2.1.2 BULK CARRIERS

Το δείγμα των φορτηγών πλοίων προέρχεται από δύο ναυτιλιακές και ο αριθμός τους είναι τέσσερα πλοία, μεταφορικής ικανότητας (DWT) 68000 έως 77000 τόνους, είναι στη κατηγορία Panamax και το δείγμα μας, για το πλοίο M/V "M" αναφέρεται στις χρονιές 2002 και 2005, για το πλοίο M/V "N" και M/V "O" στις χρονιές, 2001, 2002 και 2005 και για το πλοίο M/V "P" μόνο στη χρονιά 2005, επειδή το πλοίο αγοράστηκε εκείνη τη χρονιά. Στους παρακάτω πίνακες και διαγράμματα βλέπουμε τη διαμόρφωση του κόστους, σε νούμερα ποσοστά και σε διαγράμματα.

2.1.2.1 M/V “M”

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-31: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/V M

SHIP M/V M	2002	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	657.801	1.017.794
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	99.227	143.154
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	3.344	77.259
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	78.735	94.385
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	33.025	218.788
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	64.847	139.429
ΣΥΝΟΛΟ	936.979	1.690.809

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-32: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/V M

SHIP M/V M	2002	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	70,2%	60,2%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	10,6%	8,5%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	0,4%	4,6%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	8,4%	5,6%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	3,5%	12,9%
ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	6,9%	8,2%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-33: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο M/V M

M/V M	RUNNING EXPENSES		% CHANGES
CATEGORIES	2002	2005	2002-05
1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	657.801	1.017.794	54,7%
2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	99.227	143.154	44,3%
3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	3.344	77.259	2.210,4%
4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	78.735	94.385	19,9%
5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	33.025	218.788	562,5%
6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	64.847	139.429	115,0%
TOTAL	936.979	1.690.809	80,5%

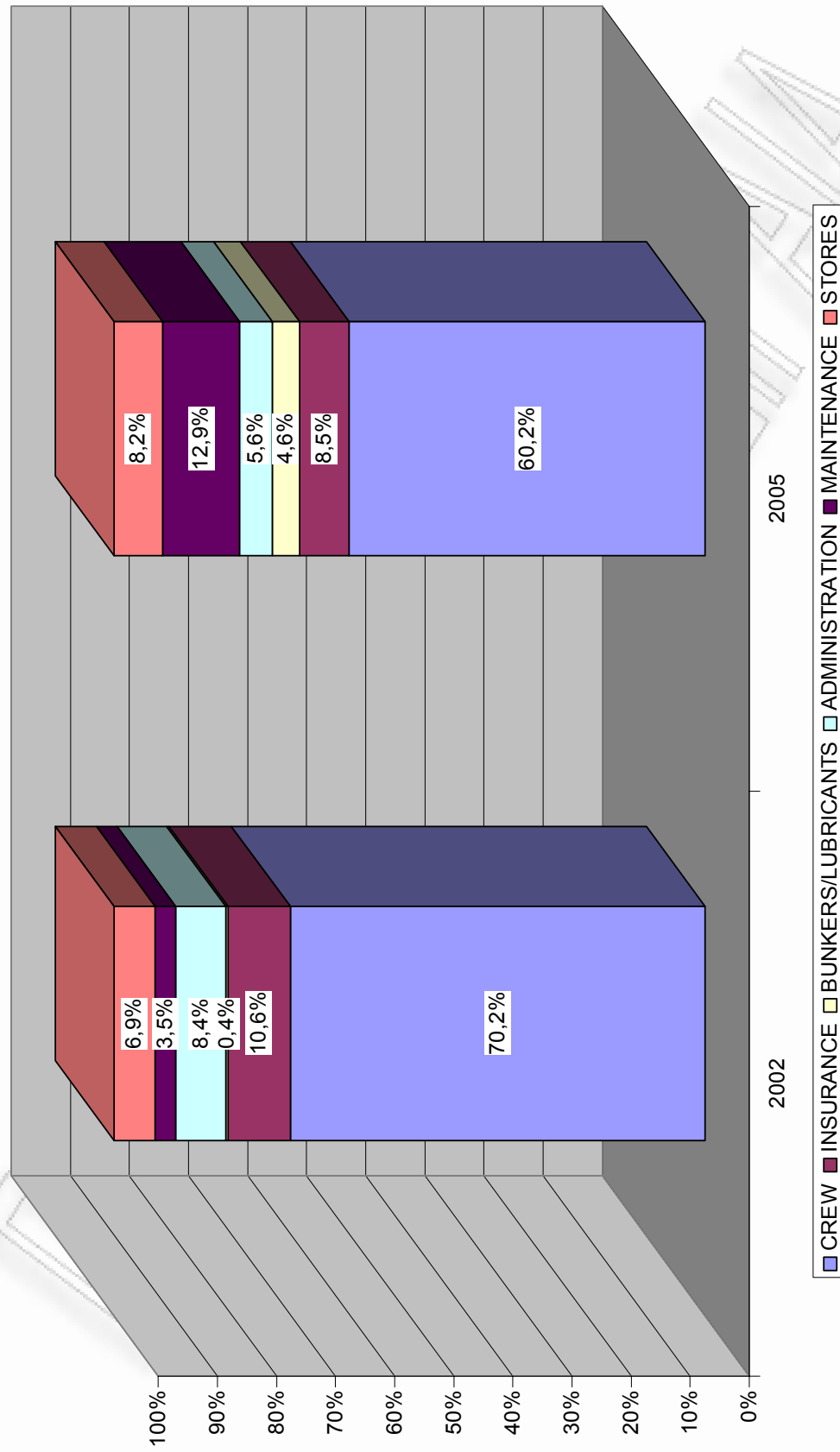
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-34: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο M/V M

ΠΛΟΙΟ M/V M	2002	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	644.903	933.756
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	97.281	131.334
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	3.278	70.880
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	77.191	86.592
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	32.377	200.723
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΑ	63.575	127.917
ΣΥΝΟΛΟ	918.607	1.551.201

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-35: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο M/V M

ΠΛΟΙΟ M/V M	2002	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	70,2%	60,2%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	10,6%	8,5%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	0,4%	4,6%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	8,4%	5,6%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	3,5%	12,9%
ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΑ	6,9%	8,2%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%

SHIP M/V M



Διάγραμμα 2-7: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο Μ/Τ Μ

Το λειτουργικό κόστος του πλοίου M/V “M” χαρακτηρίζεται γενικά από το πολύ υψηλό κόστος των πληρωμάτων σε σχέση με τα υπόλοιπα έξοδα

Το έτος 2002 το Πλήρωμα είναι \$657.801 και καταλαμβάνει το 70,2% του λειτουργικού κόστους . Οι Ασφάλειες είναι \$99.227 και ποσοστό 10,6%. Τα Λιπαντικά βλέπουμε ότι είναι πολύ χαμηλά, μόλις \$3.344 και ποσοστό 0,4%. η Διαχείριση κόστισε το 2002, \$78.735 στην εταιρία και το ποσοστό που καταλαμβάνει είναι 8,4%, η Συντήρηση στοίχισε \$33.025 και ποσοστό 3,5% και τέλος για τα Εφόδια / Ανταλλακτικά ξοδεύτηκαν \$64.847 και καταλαμβάνουν το 6,9% του λειτουργικού κόστους.

Για το 2005 βλέπουμε ότι το Πλήρωμα είναι \$1.017.794 και έχει αυξηθεί κατά 54,7%, αντίστοιχα και στις Ασφάλειες βλέπουμε ότι είναι \$143.154 και έχουν και αυτές αύξηση της τάξης του 44,3%. Τα Λιπαντικά βλέπουμε να ανεβαίνουν πάρα πολύ, λόγο ότι το πλοίο έκανε πολύ περισσότερα ταξίδια το 2005 και έφτασαν τα \$77.259 πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε πολύ μεγάλη αύξηση και η οποία είναι 2.210%. αυτό το ποσοστό οφείλεται στο ότι το 2002 τα Λιπαντικά ήταν ελάχιστα γιατί το πλοίο αγοράστηκε στο τέλος αυτής της χρονιάς. Αύξηση έχουμε και στη Διαχείριση η οποία είναι \$94.385 και η αύξηση αυτή είναι 19,9%, η Συντήρηση ακολουθεί τα Λιπαντικά και είναι μεγαλύτερη κατά 562,5% και ποσό \$218.788 και τέλος στα Εφόδια / Ανταλλακτικά βλέπουμε και εδώ μεγάλη αύξηση κατά 115% και ποσό \$139.429.

Η κατανομή του λειτουργικού κόστους για το έτος 2005 είναι: Στο Πλήρωμα βλέπουμε μείωση παρόλο που αυξήθηκε και καταλαμβάνει το 60,2% αυτό οφείλεται στη πολύ μεγάλη αύξηση των Λιπαντικών, της Συντήρησης και των Εφοδίων / Ανταλλακτικών . Οι Ασφάλειες είναι 8,5% και συμβαίνει ότι και στο Πλήρωμα. Στα Λιπαντικά έχουμε αύξηση και καταλαμβάνει το ποσοστό του 4,6%, η Διαχείριση φτάνει στο ποσοστό του 5,6%, η Συντήρηση ανεβαίνει στο 12,9% και τέλος τα Εφόδια / Ανταλλακτικά είναι 8,2% του λειτουργικού κόστους για το έτος 2005.

Η αύξηση του λειτουργικού κόστους του πλοίου είναι από \$936.979 που ήταν το 2002, σε 1.690.809 το 2005, μια διαφορά \$753.830. οπότε το συγκεκριμένο πλοίο για να δουλέψει έχει αυξημένα έξοδα κατά 80,5%. Το πλοίο αυτό αγοράστηκε το 2002 οπότε βλέπουμε ότι τα βασικά του έξοδα είναι πολύ περιορισμένα. Το 2005 που ήταν μια καλή χρονιά για το πλοίο, βλέπουμε πως κυμαίνονται τα έξοδα και που ξοδεύονται τα χρήματα.

Και από τις αποπληθωρισμένες τιμές βλέπουμε τις πολύ μεγάλες αυξήσεις που παρουσιάζουν τα πληρώματα και τα λιπαντικά.

2.1.2.2 M/V “N”

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-36: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/V N

SHIP M/V N	2001	2002	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	636.856	735.081	679.851
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	86.161	99.303	142.206
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	9.062	8.805	94.181
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	107.450	81.167	70.971
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	83.750	108.951	371.183
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	91.299	88.836	167.076
ΣΥΝΟΛΟ	1.014.578	1.122.143	1.525.468

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-37: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/V N

SHIP M/V N	2001	2002	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	62,8%	65,5%	44,6%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	8,5%	8,8%	9,3%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	0,9%	0,8%	6,2%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	10,6%	7,2%	4,7%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	8,3%	9,7%	24,3%
ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	9,0%	7,9%	11,0%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-38: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο M/V N

RUNNING EXPENSES				% CHANGES		
<u>CATEGORIES</u>	2001	2002	2005	2001-02	2002-05	2001-05
1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	636.856	735.081	679.851	15,4%	-7,5%	6,8%
2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	86.161	99.303	142.206	15,3%	43,2%	65,0%
3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	9.062	8.805	94.181	-2,8%	969,6%	939,3%
4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	107.450	81.167	70.971	-24,5%	-12,6%	-33,9%
5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	83.750	108.951	371.183	30,1%	240,7%	343,2%
6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	91.299	88.836	167.076	-2,7%	88,1%	83,0%
ΣΥΝΟΛΟ	1.014.578	1.122.143	1.525.468	10,6%	35,9%	50,4%

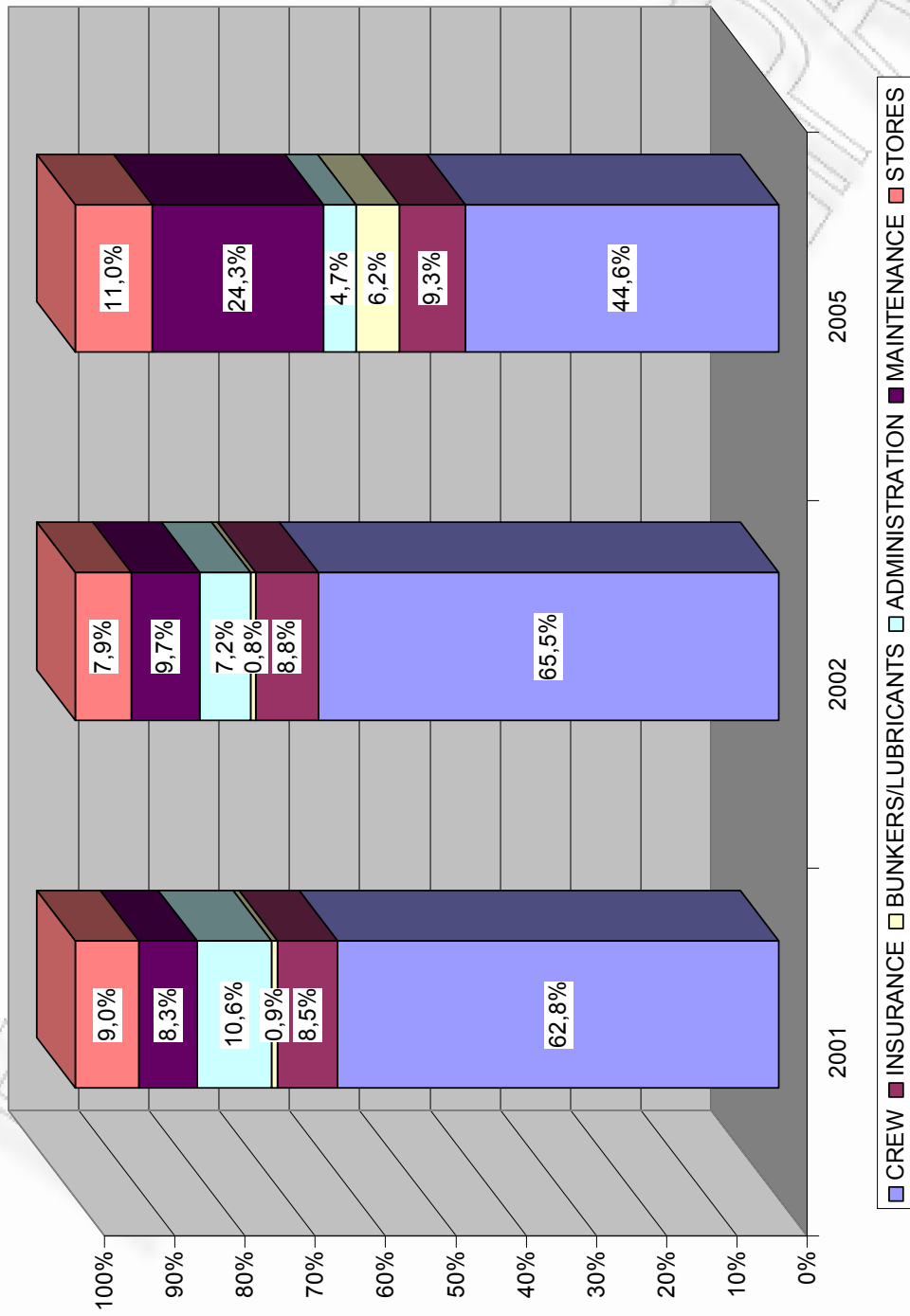
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-39: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο M/V N

ΠΛΟΙΟ M/V N	2001	2002	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	636.856	720.668	623.717
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	86.161	97.356	130.464
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	9.062	8.632	86.405
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	107.450	79.575	65.111
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	83.750	106.815	340.535
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΑ	91.299	87.094	153.281
ΣΥΝΟΛΟ	1.014.578	1.100.140	1.399.512

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-40: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο M/V N

ΠΛΟΙΟ M/V N	2001	2002	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	62,8%	65,5%	44,6%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	8,5%	8,8%	9,3%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	0,9%	0,8%	6,2%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	10,6%	7,2%	4,7%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	8,3%	9,7%	24,3%
ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΑ	9,0%	7,9%	11,0%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%

M/V N



Διάγραμμα 2-8: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο Μ/Τ Ν

Το πλοίο M/V “N” κατασκευάστηκε το 2001. Το 2002 δεν λειτούργησε κανονικά, οπότε το μόνο έτος που μπορούμε να βγάλουμε αξιόλογα συμπεράσματα είναι το 2005.

Το λειτουργικό κόστος του πλοίου M/V “N” το έτος 2001 διαμορφώθηκε ως εξής, το Πλήρωμα είναι \$636.856 και καταλαμβάνει το 62,8% του λειτουργικού κόστους . Οι Ασφάλειες είναι \$86,161 και ποσοστό 8,5%. Τα Λιπαντικά είναι στα \$9.062 και ποσοστό 0,9%. Η Διαχείριση κόστισε \$107.450 στην εταιρία και το ποσοστό που καταλαμβάνει είναι 10,6%, η Συντήρηση στοίχισε \$83.750 και ποσοστό 8,3% και τέλος για τα Εφόδια / Ανταλλακτικά ξοδεύτηκαν \$91.299 και καταλαμβάνουν το 9% του λειτουργικού κόστους.

Για το 2002 βλέπουμε ότι το Πλήρωμα είναι \$735.081 και έχει αυξηθεί κατά 15,4%, αντίστοιχα και στις Ασφάλειες βλέπουμε ότι είναι \$99.309 και έχουν και αυτές αύξηση της τάξης του 15,3%. Τα Λιπαντικά συνεχίζουν να κυμαίνονται σε χαμηλά επίπεδα και το έτος 2002 ξοδεύτηκαν \$8.805 πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε πολύ μικρή μείωση, η οποία είναι 2,8%. Μείωση έχουμε στη Διαχείριση η οποία είναι \$81.167 και η μείωση αυτή είναι 24,5%, αύξηση παρατηρείται και στη Συντήρηση κατά 30,1% και το ποσό είναι \$108.951 και τέλος στα Εφόδια / Ανταλλακτικά βλέπουμε μείωση κατά 2,7% και ποσό \$88.836.

Η κατανομή του λειτουργικού κόστους για το έτος 2002 είναι: το Πλήρωμα καταλαμβάνει το 65,5%. Οι Ασφάλειες το 8,8%, στα Λιπαντικά είναι μόλις 0,8%, η Διαχείριση φτάνει στο ποσοστό του 7,2%, η Συντήρηση είναι στο 9,7% και τέλος τα Εφόδια / Ανταλλακτικά καταλαμβάνουν το 7,9% του λειτουργικού κόστους για το έτος 2002.

Στις χρονιές 2002-2005 βλέπουμε ότι, το Πλήρωμα είχε μια μείωση της τάξης του 7,5% και το συνολικό ποσό που δόθηκε είναι \$679.851. Τα έξοδα για τις Ασφάλειες είναι \$142.206, πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε αύξηση κατά 43,2%. Τα Λιπαντικά βλέπουμε να ανεβαίνουν πάρα πολύ σε σχέση με το 2002 γιατί το πλοίο δούλεψε κανονικά. Έτσι βλέπουμε ότι ξοδεύτηκαν \$94.181 αύξηση που αντιστοιχεί σε ποσοστό 969,6%. Αντίθετα στη Διαχείριση παρατηρείται μείωση, η οποία είναι 12,6% και το ποσό αντίστοιχα γίνεται \$70.971. Τα έξοδα για τη Συντήρηση είναι \$371.183 πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε αύξηση κατά 240,7% και τέλος στα Εφόδια / Ανταλλακτικά έχουμε και σε αυτά αύξηση κατά 88,1% και το ποσό που ξοδεύτηκε είναι \$167.076.

Η κατανομή που έχουμε στο συνολικό λειτουργικό κόστος διαμορφώνεται το έτος 2005 ως εξής. Το Πλήρωμα να καταλαμβάνει το 44,6%, οι Ασφάλειες στο 9,3%, τα Λιπαντικά μετά τη μεγάλη αύξηση καλύπτουν το 6,2%, η Διαχείριση είναι 4,7% , η Συντήρηση είναι 24,3% και τα Εφόδια / Ανταλλακτικά είναι 11%.

Η αύξηση του λειτουργικού κόστους του πλοίου είναι από \$1.014.578 που ήταν το 2001, σε \$ 1.525.468 το 2005, μια διαφορά \$510.890. οπότε το συγκεκριμένο πλοίο για να δουλέψει έχει αυξημένα έξοδα κατά 50,4%.

Μπορούμε να πούμε ότι η ναυτιλιακή εταιρία έκανε αρκετά καλή διαχείριση του πλοίου γιατί βλέπουμε ότι η Διαχείριση μειώνεται κατά 33,9%. Επίσης παρατηρείται μεγάλη αύξηση στη Συντήρηση, η αύξηση αυτή είναι 343,2%. Από το 2001 στο 2005.

Τέλος και με βάση τις αποπληθωρισμένες τιμές βλέπουμε αύξηση του λειτουργικού κόστους του πλοίου και όπως προ αναφέραμε αυτό οφείλεται κυρίως στη πολύ αυξημένη συντήρηση που χρειάστηκε να γίνει.

2.1.2.3 M/V “O”

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-41: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/V O

SHIP M/V O	2001	2002	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	734.027	880.933	1.251.422
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	110.331	137.803	173.571
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	49.914	42.882	66.538
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	88.470	53.063	44.440
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	60.652	94.799	82.355
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	57.358	86.911	73.408
ΣΥΝΟΛΟ	1.100.752	1.296.391	1.691.734

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-42: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/V O

SHIP M/V O	2001	2002	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	66,7%	68,0%	74,0%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	10,0%	10,6%	10,3%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	4,5%	3,3%	3,9%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	8,0%	4,1%	2,6%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	5,5%	7,3%	4,9%
ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	5,2%	6,7%	4,3%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-43: Μεταβολή των Εξόδων για το Πλοίο M/V O

M/V O	RUNNING EXPENSES			% CHANGES		
CATEGORIES	2001	2002	2005	2001-02	2002-05	2001-05
1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	734.027	880.933	1.251.422	20,0%	42,1%	70,5%
2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	110.331	137.803	173.571	24,9%	26,0%	57,3%
3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	49.914	42.882	66.538	-14,1%	55,2%	33,3%
4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	88.470	53.063	44.440	-40,0%	-16,3%	-49,8%
5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	60.652	94.799	82.355	56,3%	-13,1%	35,8%
6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	57.358	86.911	73.408	51,5%	-15,5%	28,0%
ΣΥΝΟΛΟ	1.100.752	1.296.391	1.691.734	17,8%	30,5%	53,7%

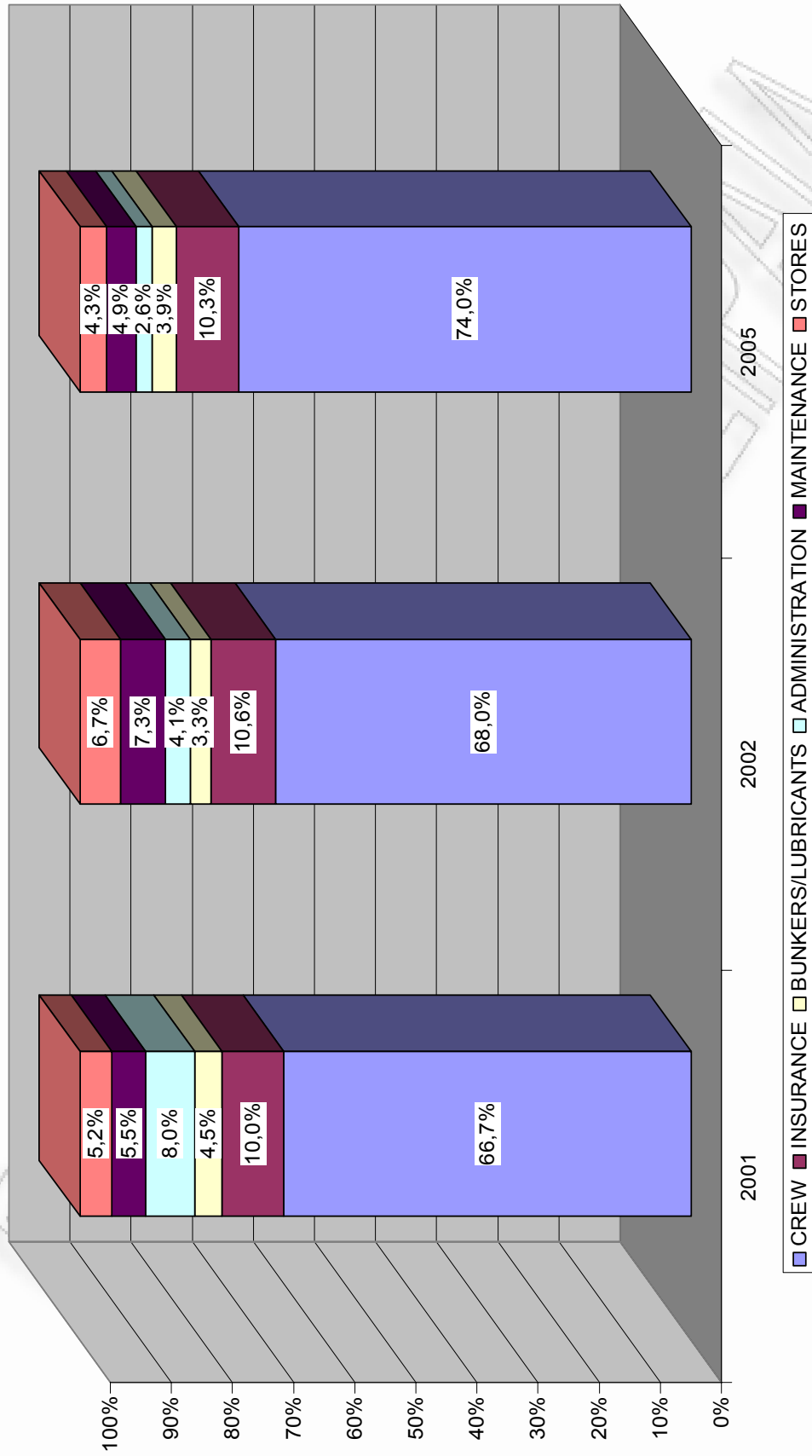
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-44: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για το Πλοίο M/V O

ΠΛΟΙΟ M/V O	2001	2002	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	734.027	863.660	1.148.094
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	110.331	135.101	159.239
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	49.914	42.041	61.044
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	88.470	52.023	40.771
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	60.652	92.940	75.555
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΑ	57.358	85.207	67.347
ΣΥΝΟΛΟ	1.100.752	1.270.972	1.552.050

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-45: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για το Πλοίο**M/T V**

SHIP M/V O	2001	2002	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	66,7%	68,0%	74,0%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	10,0%	10,6%	10,3%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	4,5%	3,3%	3,9%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	8,0%	4,1%	2,6%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	5,5%	7,3%	4,9%
ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΑ	5,2%	6,7%	4,3%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%	100,0%	100,0%

M/V O



Διάγραμμα 2-9: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο M/T O

Το λειτουργικό κόστος του πλοίου M/V “Ο” το έτος 2001 διαμορφώθηκε ως εξής, για το Πλήρωμα είναι \$734.027 και καταλαμβάνει το 66,7% του λειτουργικού κόστους . Οι Ασφάλειες είναι \$110.331 και ποσοστό 10%. Τα Λιπαντικά είναι στα \$49.914 και ποσοστό 4,5%. Η Διαχείριση κόστισε \$88.470 στην εταιρία και το ποσοστό που καταλαμβάνει είναι 4,1%, η Συντήρηση στοίχισε \$60.652 και ποσοστό 5,5% και τέλος για τα Εφόδια / Ανταλλακτικά ξοδεύτηκαν \$57.358 και καταλαμβάνουν το 5,2% του λειτουργικού κόστους.

Για το 2002 βλέπουμε ότι το Πλήρωμα είναι \$880.933 και έχει αυξηθεί κατά 20%, αντίστοιχα και στις Ασφάλειες βλέπουμε ότι είναι \$137.803 και έχουν και αυτές αύξηση της τάξης του 24,9%. Τα Λιπαντικά μειώνονται και το έτος 2002 ξοδεύτηκαν \$42.882 και αυτή η μείωση είναι 14,1%. Μείωση έχουμε στη Διαχείριση η οποία είναι \$53.063 και η μείωση αυτή είναι 40%, αύξηση παρατηρείται στη Συντήρηση κατά 56,3% και το ποσό είναι \$94.799 και τέλος στα Εφόδια / Ανταλλακτικά βλέπουμε αύξηση αντίστοιχη με της Συντήρηση, η οποία είναι 51,5% και ποσό \$86.911.

Η κατανομή του λειτουργικού κόστους για το έτος 2002 είναι: το Πλήρωμα καταλαμβάνει το 68%. Οι Ασφάλειες το 10,6%, τα Λιπαντικά μειώνονται στο 3,3%, η Διαχείριση φτάνει στο ποσοστό του 4,1%, το μισό σε σχέση με το 2001, η Συντήρηση είναι στο 7,3% και τέλος τα Εφόδια / Ανταλλακτικά καταλαμβάνουν το 6,7% του λειτουργικού κόστους για το έτος 2002.

Στις χρονιές 2002-2005 βλέπουμε ότι, το Πλήρωμα συνεχίζει να ανεβαίνει, η αύξηση είναι 42,1% και το ποσό που δόθηκε είναι \$1.251.422. Τα έξοδα για τις Ασφάλειες είναι \$173.571, πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε αύξηση κατά 26%. Τα Λιπαντικά βλέπουμε να ανεβαίνουν σε σχέση με το 2002. Το 2005 ξοδεύτηκαν \$66.538, αύξηση που αντιστοιχεί σε ποσοστό 55,2%. Αντίθετα στη Διαχείριση παρατηρείται μείωση, η οποία είναι 16,3% και το ποσό αντίστοιχα γίνεται \$44.440. Τα έξοδα για τη Συντήρηση είναι \$82.355 πράγμα που σημαίνει ότι έχουμε μείωση κατά 13,1% και τέλος στα Εφόδια / Ανταλλακτικά έχουμε και σε αυτά μείωση κατά 15,5% και το ποσό που ξοδεύτηκε είναι \$73.408.

Η κατανομή που έχουμε στο συνολικό λειτουργικό κόστος διαμορφώνεται το έτος 2005 ως εξής: Το Πλήρωμα να καταλαμβάνει το 74%, οι Ασφάλειες είναι στο 10,3% και βλέπουμε μικρή μείωση ενώ στη πραγματικότητα αυξάνεται, τα Λιπαντικά καλύπτουν το 3,9%, η Διαχείριση είναι 4,1% , η Συντήρηση είναι 4,9% και τα Εφόδια / Ανταλλακτικά είναι 4,3%.

Η αύξηση του λειτουργικού κόστους του πλοίου είναι από \$1.100.752 που ήταν το 2001, σε \$ 1.691.734 το 2005, μια διαφορά \$590.982. οπότε το συγκεκριμένο πλοίο για να δουλέψει έχει αυξημένα έξοδα κατά 53,7%.

Το σημαντικό στοιχείο είναι η πολύ καλή διαχείριση του πλοίου από τη ναυτιλιακή εταιρία και η πολύ μεγάλη μείωση στη Διαχείριση κατά 49,8% μεταξύ των χρόνων 2001 και 2005. Στον αντίποδα βλέπουμε τα έξοδα των πληρωμάτων να είναι ιδιαίτερα αυξημένα, κάτι που φαίνεται και από τις αποπληθωρισμένες τιμές.

2.1.2.4 M/V “P”

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-46: Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/V P

SHIP M/V P	2005
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	1.160.715
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	163.007
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	84.104
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	48.140
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	71.215
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	64.298
ΣΥΝΟΛΟ	1.591.479

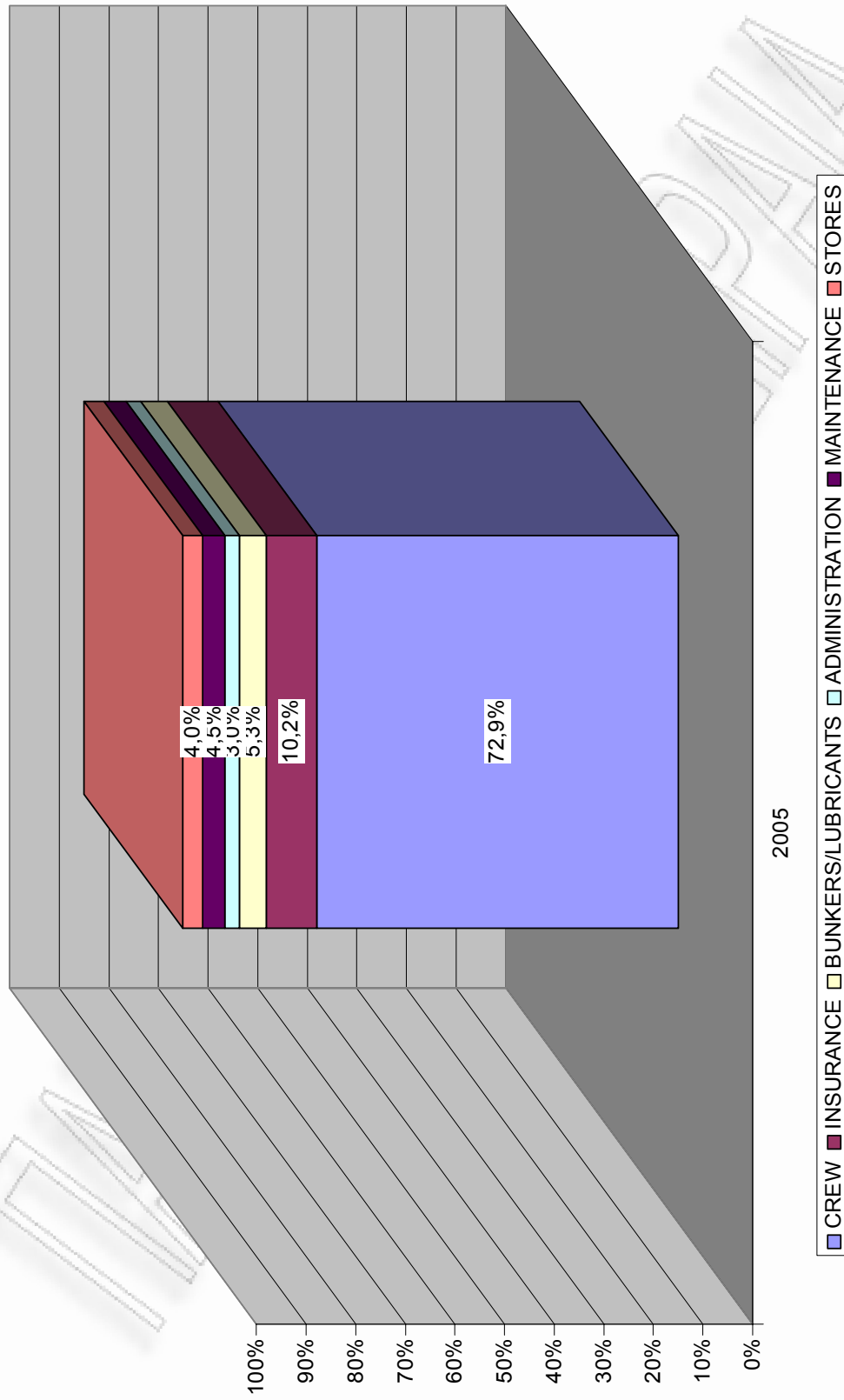
Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-47: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για το Πλοίο M/V P

SHIP M/V P	2005
ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	72,9%
ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	10,2%
ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	5,3%
ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	3,0%
ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	4,5%
ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	4,0%
ΣΥΝΟΛΟ	100,0%

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 2005

M/V P



Διάγραμμα 2-10: Λειτουργικό Κόστος Για Το Πλοίο M/T P

Το πλοίο M/V “P” αγοράστηκε το 2005 οπότε τα στοιχεία που έχουμε για το λειτουργικό του κόστος, είναι μόνο για τη συγκεκριμένη χρονιά.

Για το πλοίο M/V “P” βλέπουμε ότι το 2005, το Πλήρωμα είναι \$1.160.715 και καταλαμβάνει το 72,9% του λειτουργικού κόστους . Οι Ασφάλειες κόστισαν \$163.007 και το ποσοστό που καταλαμβάνει είναι 10,2%. Τα Λιπαντικά είναι στα \$84.104 και ποσοστό 5,3%. Η Διαχείριση κόστισε \$48.140 στην εταιρία και το ποσοστό που καταλαμβάνει είναι 3%, Η Συντήρηση στοίχησε \$71.215 και ποσοστό 4,5% και τέλος για τα Εφόδια / Ανταλλακτικά ξοδεύτηκαν \$64.298 και καταλαμβάνουν το 4% του λειτουργικού κόστους. Το συνολικό λειτουργικό κόστος για το πλοίο M/V “P” το έτος 2005 είναι 1.591.479. αυτό που πρέπει να προσέξουμε είναι τα ιδιαίτερα υψηλά ασφάλιστρα που πλήρωσε η εταιρία, πιθανότατα επειδή το πλοίο είναι καινούργιο.

2.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΟΠΟΙΗΣΗ ΑΝΑ ΚΟΣΤΟΣ

2.2.1 TANKERS

Όπως προανέφερα το δείγμα των δεξαμενοπλοίων προέρχεται από μια ναυτιλιακή και ο αριθμός τους είναι έξι (6) πλοία, μεταφορικής ικανότητας (DWT) 37000 έως 47000 τόνους, είναι στη κατηγορία product carriers και το δείγμα μας αναφέρεται στα έτη 1999, 2001, 2002 και 2005. Στους παρακάτω πίνακες και διαγράμματα βλέπουμε τη διαμόρφωση του κόστους, σε νούμερα ποσοστά και σε διαγράμματα.

2.2.1.1 ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-48: Κατανομή των Εξόδων για τα Πληρώματα ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	1999	2001	2002	2005
SHIP: M/T A	759.998	605.485	603.283	855.056
SHIP: M/T B	750.162	595.220	*	896.298
SHIP: M/T C	660.401	649.152	939.644	994.446
SHIP: M/T F	750.603	636.103	697.463	*
SHIP: M/T G	697.819	670.987	907.689	1.288.700
SHIP: M/T H	667.051	613.407	835.230	1.439.618
ΣΥΝΟΛΟ	4.286.034	3.770.354	3.983.309	5.474.118

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-49: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα Πληρώματα ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	17,73%	16,06%	15,15%	15,62%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	17,50%	15,79%	*	16,37%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	15,41%	17,22%	23,59%	18,17%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	17,51%	16,87%	17,51%	*
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	16,28%	17,80%	22,79%	23,54%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	15,56%	16,27%	20,97%	26,30%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

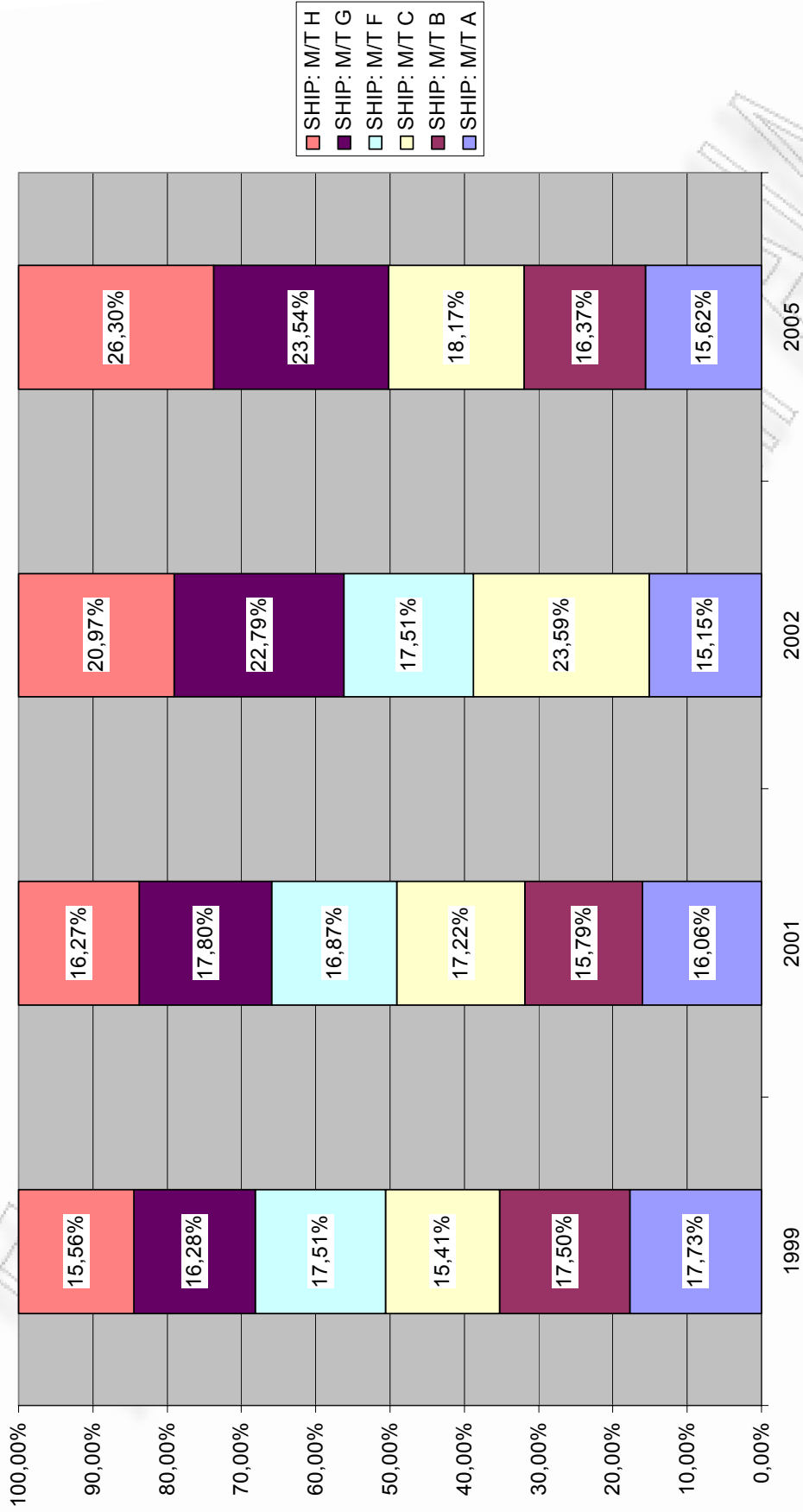
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-50: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τα Πληρώματα

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	759.998	571.212	558.595	737.117
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	750.162	561.528		772.671
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	660.401	612.408	870.041	857.281
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	750.603	600.097	645.799	
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	697.819	633.007	840.453	1.110.948
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	667.051	578.686	773.361	1.241.050
ΣΥΝΟΛΟ	4.286.034	3.556.938	3.688.249	4.719.067

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-51: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τα**Πληρώματα**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	17,73%	16,06%	15,15%	15,62%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	17,50%	15,79%		16,37%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	15,41%	17,22%	23,59%	18,17%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	17,51%	16,87%	17,51%	
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	16,28%	17,80%	22,79%	23,54%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	15,56%	16,27%	20,97%	26,30%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

CREW



Διάγραμμα 2-11: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα Πληρώματα ανά Πλοίο

Στο πρώτο πίνακα και διάγραμμα θα δούμε πόσο στοίχισε το ΠΛΗΡΩΜΑ στο κάθε πλοίο και πόσο στοίχισε το κάθε πλοίο στη ναυτιλιακή εταιρία. Η εξέταση θα γίνει για τις χρονιές 1999, 2001, 2002 και 2005. Πρέπει να αναφέρουμε ότι δεν έχουμε στοιχεία για το πλοίο M/T “B” το έτος 2002 και για το πλοίο M/T “F” το έτος 2005.

Το 1999 τα έξοδα για τα πληρώματα (Crew) στοίχισαν στη ναυτιλιακή εταιρία \$4.286.034. Το πλοίο M/T “A” βλέπουμε ότι στοίχισε περισσότερο από όλα, με μικρή διαφορά βέβαια σε σχέση με τα άλλα. Πιο αναλυτικά, το ΠΛΗΡΩΜΑ για το M/T “A” είναι \$759.998, για το πλοίο M/T “B” είναι \$750.162, για το πλοίο M/T “C” είναι \$660.401, το πλοίο M/T “F” έφτασε τα \$750.603, το M/T “G” είναι \$697.819 και τέλος το πλοίο M/T “H” είναι \$667.051.

Σε ποσοστό τώρα βλέπουμε ότι το M/T “A” καταλαμβάνει το 17,73% του συνολικού κόστους και είναι το υψηλότερο, το M/T “B” είναι 17,5%, το πλοίο M/T “C” είναι στο 15,41%, το M/T “F” είναι 17,51% και είναι το δεύτερο υψηλότερο, ουσιαστικά μαζί με το M/T “B”, το M/T “G” είναι 16,28% και τέλος το M/T “H” είναι 15,56%.

Το 2001 τα έξοδα για τα πληρώματα (Crew) ήταν λιγότερα σε σχέση με το 1999. Στοίχισαν στη ναυτιλιακή εταιρία \$3.770.354. Το πλοίο M/T “A” στοίχισε \$605.485, το πλοίο M/T “B” κόστισε \$595.220, το πλοίο M/T “C” κόστισε \$649.152, το πλοίο M/T “F” έπεσε στα \$636.103 και είχε τη μεγαλύτερη πτώση μαζί με τα πλοία M/T “A” και M/T “B”. Επίσης, το M/T “G” κόστισε \$670.987 και το πλοίο M/T “H” στοίχισε \$613.407.

Τα ποσοστά τώρα το 2001 βλέπουμε ότι είναι για το M/T “A” 16,06% του συνολικού κόστους, το M/T “B” είναι 15,79%, το πλοίο M/T “C” είναι στο 17,22%, το M/T “F” είναι 16,87%, το M/T “G” είναι 17,8% και τέλος το M/T “H” είναι 16,27%.

Βλέπουμε ότι το 2001 το πιο ‘ακριβό’ πλοίο στα πληρώματα ήταν το M/T “G” και ακολουθεί το M/T “C”.

Για το έτος 2002 δεν έχουμε στοιχεία για το πλοίο M/T “B”. Οπότε η σύγκριση θα γίνει μεταξύ των υπολοίπων.

Βλέπουμε ότι το Πλήρωμα το 2002 κόστισε περισσότερο σε σχέση με το 2001 παρ’ όλο που έχουμε ένα πλοίο λιγότερο. Βλέπουμε ότι το 2002 δόθηκαν συνολικά \$3.983.309. Το πλοίο M/T “A” στοίχισε \$603.283, το πλοίο M/T “C” ανέβηκε πάρα πολύ και έφτασε τα \$939.644, το πλοίο M/T “F” πήγε στα \$697.463, το M/T “G” είχε και αυτό μια τεράστια άνοδο σε σχέση με το 2001 και κόστισε \$907.689 και το πλοίο M/T “H” ακολούθησε τη πορεία του M/T “G” φτάνοντας στα \$835.230.

Τα ποσοστά για το 2002 είναι, για το M/T “Α” 15,15% του συνολικού κόστους, για το πλοίο M/T “C” είναι στο 23,59%, για το M/T “F” 17,51%, για το M/T “G” 22,79% και για το M/T “H” είναι 20,97%.

Βλέπουμε ότι το 2002 είχαμε μια αρκετά μεγάλη αύξηση του κόστους για τα πληρώματα. Η μεγαλύτερη αύξηση σημειώθηκε στο πλοίο M/T “C” το οποίο είχε και το πιο υψηλό κόστος. Από κοντά βέβαια ακολουθούν τα πλοία M/T “G” και M/T “H”.

Το έτος 2005 δεν έχουμε στοιχεία για το πλοίο M/T “F”. Παρόλο που έχουμε ένα πλοίο λιγότερο βλέπουμε ότι το Πλήρωμα το 2005 εκτοξεύτηκε στα \$5.474.118.

Το πλοίο M/T “Α” στοίχισε \$855.056, το πλοίο M/T “B” \$896.298, το πλοίο M/T “C” είχε και αυτό μια μικρή άνοδο και πήγε στα \$994.446, το M/T “G” κόστισε \$1.288.700 και το πλοίο M/T “H”, έφτασε τα \$1.439.618, σημειώνοντας τη μεγαλύτερη αύξηση από όλα.

Τα ποσοστά το 2005 είναι, για το M/T “Α” 15,62% του συνολικού κόστους, το πλοίο M/T “B” είναι στο 16,37%, το M/T “C” είναι 18,17%, το M/T “G” είναι 23,54% και το M/T “H” είναι στο 26,30%.

Το 2005, το πλοίο M/T “H” σημείωσε το υψηλότερο κόστος, με δεύτερο το M/T “G”. Βλέπουμε ότι και τα δύο πλοία μαζί καταλαμβάνουν σχεδόν το 50% του λειτουργικού κόστους.

Κοιτώντας τους πίνακες με τις αποπληθωρισμένες τιμές βλέπουμε ότι και σε αυτούς το κόστος των πληρωμάτων ακολουθεί τη πορεία των πραγματικών τιμών. Πιο συγκεκριμένα το 2001 και το 2002 μειώνονται και το 2005 αυξάνονται. Αυτή η αύξηση είναι περίπου 500.000 δολάρια.

2.2.1.2 ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-52: Κατανομή των Εξόδων για τις Ασφάλειες ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	1999	2001	2002	2005
SHIP: M/T A	140.926	97.453	113.840	145.056
SHIP: M/T B	114.662	112.998	*	118.611
SHIP: M/T C	125.429	94.846	111.289	137.025
SHIP: M/T F	118.753	110.674	130.446	*
SHIP: M/T G	100.351	83.899	101.828	126.960
SHIP: M/T H	100.245	83.899	101.827	128.203
ΣΥΝΟΛΟ	700.366	583.769	559.230	655.855

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-53: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τις ασφάλειες ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	20,12%	16,69%	20,36%	22,12%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	16,37%	19,36%	*	18,08%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	17,91%	16,25%	19,90%	20,89%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	16,96%	18,96%	23,33%	*
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	14,33%	14,37%	18,21%	19,36%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	14,31%	14,37%	18,21%	19,55%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

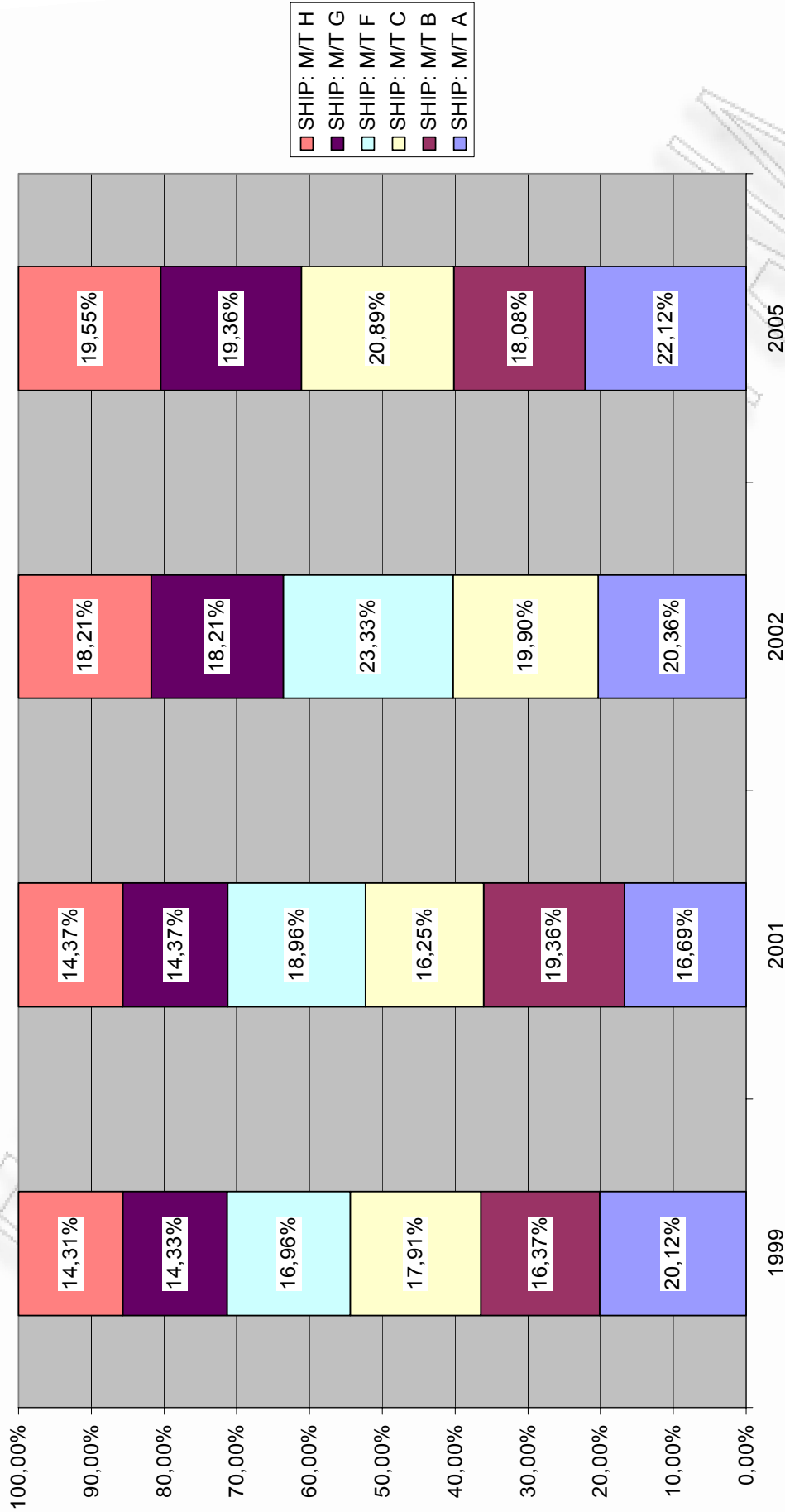
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-54: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τις Ασφάλειες

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	140.926	91.937	105.407	125.048
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	114.662	106.602		102.251
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	125.429	89.477	103.045	118.125
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	118.753	104.409	120.783	
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	100.351	79.150	94.285	109.448
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	100.245	79.150	94.284	110.520
ΣΥΝΟΛΟ	700.366	550.725	517.806	565.392

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-55: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τις Ασφάλειες

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	20,12%	16,69%	20,36%	22,12%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	16,37%	19,36%		18,08%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	17,91%	16,25%	19,90%	20,89%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	16,96%	18,96%	23,33%	
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	14,33%	14,37%	18,21%	19,36%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	14,31%	14,37%	18,21%	19,55%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

INSURANCE



Διάγραμμα 2-12: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τις ασφάλειες ανά Πλοίο

Η επόμενη ανάλυση μας είναι να δούμε πόσο στοίχισαν οι Ασφάλειες για τα πλοία στη ναυτιλιακή εταιρία τις χρονιές 1999, 2001, 2002 και 2005. Πρέπει να αναφέρουμε ότι και εδώ δεν έχουμε στοιχεία για το πλοίο M/T “B” το έτος 2002 και για το πλοίο M/T “F” το έτος 2005.

Το 1999 τα έξοδα για τις ασφαλίσεις στοίχισαν στη ναυτιλιακή εταιρία \$700.366. Το πλοίο M/T “A” βλέπουμε ότι στοίχησε περισσότερο από όλα. Πιο αναλυτικά οι Ασφάλειες για το M/T “A” στοίχισε \$140.926, για το πλοίο M/T “B” \$114.662, το πλοίο M/T “C” \$125.429, το πλοίο M/T “F” έφτασε τα \$118.753, το M/T “G” \$100.351 και τέλος το πλοίο M/T “H” στοίχησε \$100.245.

Σε ποσοστό τώρα βλέπουμε ότι το M/T “A” καταλαμβάνει το 20,12% του συνολικού κόστους, το M/T “B” είναι 16,37%, το πλοίο M/T “C” 17,91%, το M/T “F” είναι 16,96%, το M/T “G” 14,33% και τέλος το M/T “H” είναι 14,31%.

Το 2001 τα έξοδα για τις Ασφάλειες ήταν λιγότερα σε σχέση με το 1999 και στοίχισαν στη ναυτιλιακή εταιρία \$583.769. Το πλοίο M/T “A” στοίχισε \$97.453 και είχε τη μεγαλύτερη πτώση από όλα, το πλοίο M/T “B” κόστισε \$112.998, το πλοίο M/T “C” \$94.846, το πλοίο M/T “F” \$110.674, το M/T “G” και το M/T “H” στοίχησαν από \$83.899 αντίστοιχα.

Τα ποσοστά τώρα το 2001 βλέπουμε ότι είναι για το M/T “A” 16,69% του συνολικού κόστους, το M/T “B” είναι 19,36%, το M/T “C” 16,25%, το M/T “F” 18,96%, το M/T “G” 14,37% και τέλος το M/T “H” είναι 14,37%.

Βλέπουμε ότι το 2001 το πιο ‘ακριβό’ πλοίο στις ασφαλίσεις ήταν το M/T “B” όπου και είχε τη μικρότερη πτώση σε σχέση με τα άλλα.

Για το έτος 2002 δεν έχουμε στοιχεία για το πλοίο M/T “B”. Οπότε η σύγκριση θα γίνει μεταξύ των υπολοίπων.

Βλέπουμε ότι οι Ασφάλειες το 2002 είχε μια πολύ μικρή πτώση σε σχέση 2001, αν κοιτάξουμε καλύτερα όμως θα δούμε ότι σε όλα τα πλοία είχαμε αύξηση των ασφαλιστρων οπότε η πτώση οφείλεται στο ότι έχουμε ένα πλοίο λιγότερο.

Το 2002 δόθηκαν \$559.230. Το πλοίο M/T “A” στοίχισε \$113.840, το πλοίο M/T “C” ανέβηκε στα \$111.289, το M/T “F” \$130.446, το M/T “G” είχε μια μεγάλη άνοδο σε σχέση με το 2001 και κόστισε \$101.828 και το πλοίο M/T “H” έχει μόλις ένα δολάριο διαφορά με το πλοίο M/T “G” και ανέβηκε και αυτό στα \$101.827.

Τα ποσοστά το 2002 είναι, για το M/T “A” 20,36% του συνολικού κόστους, το πλοίο M/T “C” είναι στο 19,9%, το M/T “F” 23,33%, το M/T “G” 18,21% και το M/T “H” είναι και αυτό στο 18,21%.

Η πιο μεγάλη αύξηση παρουσιάστηκε στο πλοίο M/T “F” το οποίο έχει και το πιο υψηλό κόστος.

Το έτος 2005 δεν έχουμε στοιχεία για το πλοίο M/T “F”. Το 2005 παρουσιάστηκε αύξηση στο κόστος των ασφαλίσεων. Δόθηκαν \$655.855.

Το πλοίο M/T “A” στοίχισε \$145.056, το M/T “B” \$118.611, το M/T “C” ανέβηκε στα \$137.025, το M/T “G” \$126.960 και το πλοίο M/T “H”, ανέβηκε ελάχιστα περισσότερο και έφτασε τα \$128.203.

Τα ποσοστά το 2005 είναι, για το M/T “A” 22,12% του συνολικού κόστους, το πλοίο M/T “B” 18,08%, το M/T “C” 20,89%, το M/T “G” 19,36% και το M/T “H” είναι στο 19,55%.

Το 2005, το υψηλότερο κόστος ήταν για το πλοίο M/T “A”, με δεύτερο το M/T “C”. Επίσης πρέπει να σημειωθεί ότι τα πλοία M/T “G” και M/T “H”, ενώ τις προηγούμενες χρονιές είχαν το λιγότερο κόστος, το 2005 έχουν ανέβει αρκετά.

Σε αντίθεση με τα πληρώματα, το κόστος των ασφαλειών μειώνεται κατά τις εξεταζόμενες χρονιές. Αυτό φαίνεται και στις τρέχουσες τιμές αλλά και στις αποπληθωρισμένες.

2.2.1.3 ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-56: Κατανομή των Εξόδων για τα λιπαντικά ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	1999	2001	2002	2005
SHIP: M/T A	49.274	64.238	82.962	128.264
SHIP: M/T B	29.261	76.729	*	103.491
SHIP: M/T C	117.445	32.799	80.130	102.567
SHIP: M/T F	40.299	66.620	102.579	*
SHIP: M/T G	24.524	86.294	83.640	48.187
SHIP: M/T H	40.490	76.585	74.345	87.803
ΣΥΝΟΛΟ	301.293	403.265	423.656	470.312

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-57: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα λιπαντικά ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	16,35%	15,93%	19,58%	27,27%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	9,71%	19,03%		22,00%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	38,98%	8,13%	18,91%	21,81%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	13,38%	16,52%	24,21%	
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	8,14%	21,40%	19,74%	10,25%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	13,44%	18,99%	17,55%	18,67%
ΤΟΤΑΛ	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

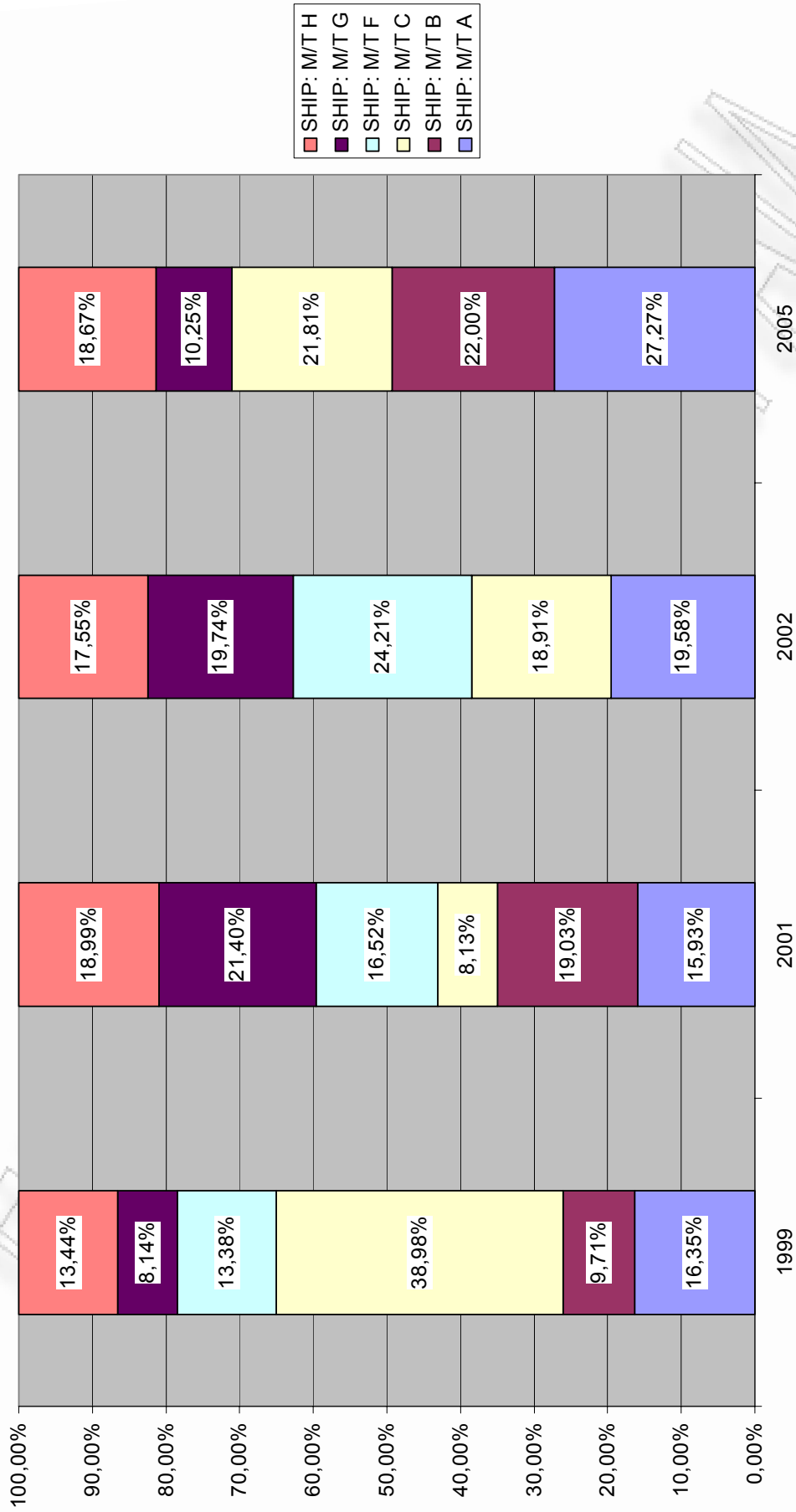
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-58: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τα Λιπαντικά

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	49.274	60.602	76.817	110.572
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	29.261	72.386		89.216
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	117.445	30.942	74.194	88.420
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	40.299	62.849	94.981	
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	24.524	81.409	77.444	41.541
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	40.490	72.250	68.838	75.692
ΣΥΝΟΛΟ	301.293	380.439	392.274	405.441

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-59: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τα Λιπαντικά

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	16,35%	15,93%	19,58%	27,27%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	9,71%	19,03%		22,00%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	38,98%	8,13%	18,91%	21,81%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	13,38%	16,52%	24,21%	
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	8,14%	21,40%	19,74%	10,25%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	13,44%	18,99%	17,55%	18,67%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

BUNKERS/LUBRICANTS



Διάγραμμα 2-13: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα λιπαντικά ανά Πλοίο

Τα πλοία που έχουμε στο δείγμα μας είναι χρονοναυλωμένα, πράγμα που σημαίνει ότι τα πετρέλαια (bunkers) τα πληρώνει ο ναυλωτής.

Τα Λιπαντικά θα δούμε ότι ακολουθούν, γενικά, μια ανοδική πορεία τις χρονιές 1999, 2001, 2002 και 2005. Και εδώ πρέπει να αναφερθεί ότι δεν έχουμε στοιχεία για το πλοίο M/T “B” το έτος 2002 και για το πλοίο M/T “F” το έτος 2005.

Το 1999, τα έξοδα για τα Λιπαντικά στοίχισαν στη ναυτιλιακή εταιρία \$301.293. Αναλυτικότερα, το πλοίο M/T “A” στοίχισε \$49.274, το M/T “B” \$29.261, το πλοίο M/T “C” κόστισε περισσότερο από όλα και έφτασε τα \$117.445, το M/T “F” \$40.299, το M/T “G” \$24,524 και τέλος το πλοίο M/T “H” στοίχισε \$40.490.

Σε ποσοστό τώρα βλέπουμε ότι το M/T “A” καταλαμβάνει το 16,35% του συνολικού κόστους, το M/T “B” είναι 9,71%, στο πλοίο M/T “C” φαίνεται η διαφορά του κόστους και το ποσοστό του είναι υπερδιπλάσιο από το δεύτερο και φτάνει το 38,98%, το M/T “F” είναι 13,38%, το M/T “G” 8,14% και τέλος το M/T “H” 13,44%.

Το 2001 τα έξοδα για τα Λιπαντικά φτάνουν τα \$403.265 και βλέπουμε μια αύξηση κάτι παρά πάνω από \$100.000. Το πλοίο M/T “A” στοίχισε \$64.238, το πλοίο M/T “B” \$76.729, το M/T “C” είχε πολύ μεγάλη πτώση και κόστισε \$32.799, το M/T “F” \$66.620, το M/T “G” είχε τη μεγαλύτερη αύξηση και κόστισε \$86.294 και το πλοίο M/T “H” \$76.585.

Τα ποσοστά τώρα το 2001 κυμάνθηκαν ως εξής: Βλέπουμε ότι είναι για το M/T “A” 15,93% του συνολικού κόστους, το M/T “B” είναι 19,03%, το M/T “C” είναι στο 8,13% μια διαφορά κατά 30% σ σχέση με το 1999, το M/T “F” είναι 16,52%, το M/T “G” 21,4% και τέλος το M/T “H” 18,99%.

Παρατηρούμε ότι το 2001 τα πιο πολλά χρήματα δόθηκαν για το πλοίο M/T “G” το οποίο είχε αύξηση περίπου 30% σε σχέση με το 1999.

Για το έτος 2002 δεν έχουμε στοιχεία για το πλοίο M/T “B”. Οπότε η σύγκριση θα γίνει μεταξύ των υπολοίπων.

Τα Λιπαντικά το 2002 συνεχίζουν την ανοδική τους πορεία και ακολουθούν τις τιμές του πετρελαίου.

Το 2002 δόθηκαν για τα πέντε πλέον πλοία, \$423.656. Το πλοίο M/T “A” στοίχισε \$82.962, το M/T “C” ανέβηκε στα \$80.103, το M/T “F” πήγε στα \$102.579 και είναι το μόνο που ξεπέρασε τα \$100.000, το M/T “G” κόστισε \$74.345 και το πλοίο M/T “H” σημείωσε πτώση και έφτασε στα \$74.345.

Τα ποσοστά το 2002 είναι, για το M/T “A” 19,586% του συνολικού κόστους, το πλοίο M/T “C” είναι στο 18,91%, το M/T “F” 24,21%, το M/T “G” 19,94% και το M/T “H” είναι στο 17,55%.

Η πιο μεγάλη αύξηση σημειώθηκε στο πλοίο M/T “F”, κάτι που φαίνεται και από το μεγάλο ποσοστό που καταλαμβάνει. Με βάσει αυτά μπορούμε να πούμε ότι το πλοίο M/T “F” δούλεψε περισσότερο από όλα τα άλλα.

Το έτος 2005 δεν έχουμε στοιχεία για το πλοίο M/T “F”.

Το 2005 τα Λιπαντικά συνεχίζουν να αυξάνονται και δόθηκαν από την εταιρία \$470.312.

Το πλοίο M/T “A” ανέβηκε αρκετά, φτάνοντας τα \$128.264, το πλοίο M/T “B” κόστισε \$103.491, το M/T “C” ανέβηκε στα \$102.567, το M/T “G” \$48.187 και το πλοίο M/T “H”, ανέβηκε λίγο περισσότερο και έφτασε τα \$87.803.

Τα ποσοστά το 2005 είναι, για το M/T “A”, 27,27% του συνολικού κόστους, το πλοίο M/T “B” είναι στο 22%, το M/T “C” 21,81%, το M/T “G” 10,25% και το M/T “H” 18,67%.

Για το έτος 2005, το πλοίο που σημείωσε το μεγαλύτερο κόστος, ήταν το M/T “A” και ακολουθούν τα M/T “B” και M/T “C”. Επίσης πρέπει να πούμε ότι το M/T “G” παρουσίασε μεγάλη πτώση σε σχέση με το 2002.

Το κόστος το λιπαντικών αυξάνεται. Αυτό οφείλεται στην ανοδική πορεία της τιμής του πετρελαίου και όχι στο πληθωρισμό. Από το 1999 έως το 2005 η τιμή του πετρελαίου είχε αυξηθεί από 21 δολάρια το βαρέλι στα 55 δολάρια, με βάση τις αποπληθωρισμένες τιμές της τιμής του πετρελαίου.

2.2.1.4 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-60: Κατανομή των Εξόδων για τη διαχείριση ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	1999	2001	2002	2005
SHIP: M/T A	101.182	141.229	114.345	81.318
SHIP: M/T B	74.308	89.244	*	77.552
SHIP: M/T C	75.732	101.099	168.929	120.289
SHIP: M/T F	101.416	104.420	165.682	*
SHIP: M/T G	125.534	115.881	219.523	122.579
SHIP: M/T H	108.210	93.038	263.041	109.609
ΣΥΝΟΛΟ	586.382	644.911	931.520	511.347

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-61: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τη διαχείριση ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	17,26%	21,90%	12,28%	15,90%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	12,67%	13,84%	*	15,17%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	12,92%	15,68%	18,13%	23,52%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	17,30%	16,19%	17,79%	*
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	21,41%	17,97%	23,57%	23,97%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	18,45%	14,43%	28,24%	21,44%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρείας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

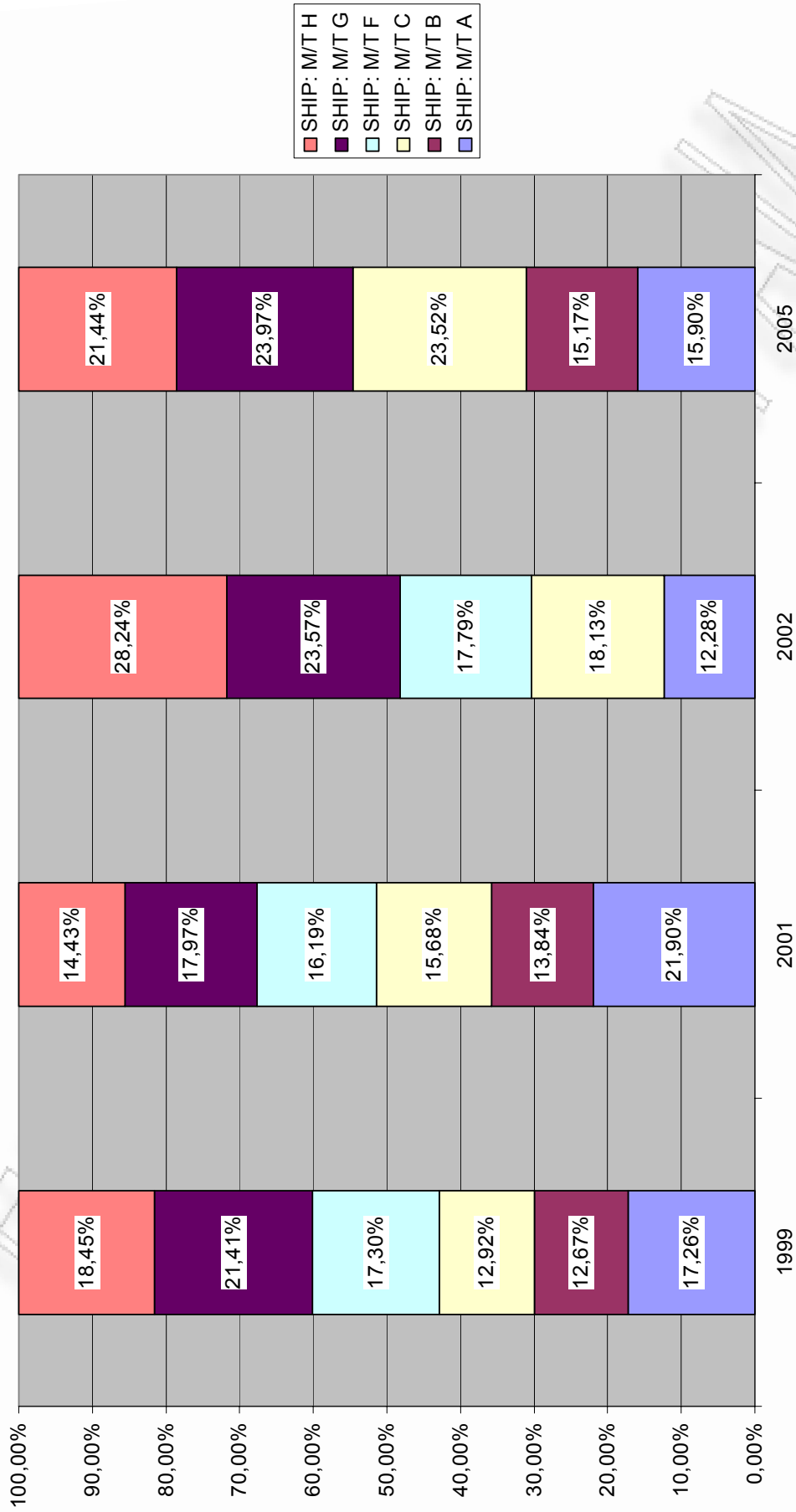
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-62: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τη Διαχείριση

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	101.182	133.235	105.875	70.102
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	74.308	84.192		66.855
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	75.732	95.376	156.416	103.697
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	101.416	98.509	153.409	
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	125.534	109.322	203.262	105.672
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	108.210	87.772	243.556	94.491
ΣΥΝΟΛΟ	586.382	608.407	862.519	440.816

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-63: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τη Διαχείριση

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	17,26%	21,90%	12,28%	15,90%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	12,67%	13,84%		15,17%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	12,92%	15,68%	18,13%	23,52%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	17,30%	16,19%	17,79%	
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	21,41%	17,97%	23,57%	23,97%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	18,45%	14,43%	28,24%	21,44%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

ADMINISTRATION



Διάγραμμα 2-14: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τη διαχείριση ανά Πλοίο

Αυτό που χαρακτηρίζει τη “Διαχείριση” είναι το γεγονός ότι παρουσιάζει πολλές αυξομειώσεις κατά τα εξεταζόμενα έτη. Και σε αυτή την ανάλυση δεν έχουμε στοιχεία για το πλοίο M/T “B” το έτος 2002 και για το πλοίο M/T “F” το έτος 2005.

Το 1999 τα έξοδα για τη διαχείριση ήταν \$586.382. Πιο συγκεκριμένα για το πλοίο M/T “A” δόθηκαν \$101.182, για το M/T “B” \$74.308, το πλοίο M/T “C” κόστισε \$75.732, το M/T “F” έφτασε τα \$101.416, το M/T “G” \$125.534, πράγμα που σημαίνει ότι κόστισε πιο ακριβά από όλα και τέλος το πλοίο M/T “H” στοίχισε \$108.210.

Σε ποσοστά, βλέπουμε ότι το M/T “A” καταλαμβάνει το 17,26% του συνολικού κόστους, το M/T “B” είναι 12,67%, το M/T “C” 12,92%, το M/T “F” 17,3%, το M/T “G” 21,41% και τέλος το M/T “H” είναι 18,45%.

Το 2001 τα έξοδα για τη Διαχείριση παρατηρούμε πως ήταν ελαφρός περισσότερα σε σχέση με το 1999, στοίχισε στη ναυτιλιακή εταιρία \$644.911. Αναλυτικότερα, το πλοίο M/T “A” στοίχισε \$141.229 και είχε τη μεγαλύτερη αύξηση από όλα, το M/T “B” \$89.244, το M/T “C” \$101.099, το M/T “F” \$104.420, το M/T “G” έπεσε στα \$115.881 και το πλοίο M/T “H” \$93.038.

Τα ποσοστά τώρα το 2001, βλέπουμε ότι είναι για το M/T “A” 21,9% του συνολικού κόστους, το M/T “B” είναι 13,84%, το M/T “C” 15,68%, το M/T “F” 16,19%, το M/T “G” 17,97% και τέλος το M/T “H” είναι 14,43%.

Βλέπουμε ότι η Διαχείριση για το 2002 είχε μια πολύ μεγάλη αύξηση σε σχέση με το 2001, παρ’ όλο που έχουμε ένα πλοίο λιγότερο.

Το 2002 δόθηκαν \$931.520. Το πλοίο M/T “A” στοίχισε \$114.345, το M/T “C” ανέβηκε στα \$168.929, το M/T “F” \$165.682, το M/T “G” είχε μια πολύ μεγάλη άνοδο σε σχέση με το 2001 και κόστισε \$219.523, αλλά αυτό που αυξήθηκε πάρα πολύ είναι το πλοίο M/T “H” το οποίο ανέβηκε στα \$263.041.

Τα ποσοστά το 2002 είναι, για το M/T “A” 12,28% του συνολικού κόστους, το πλοίο M/T “C” είναι στο 18,13%, το M/T “F” 17,79%, το M/T “G” είναι το δεύτερο υψηλότερο και ανεβαίνει στο 23,57% και το M/T “H” είναι που καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό της Διαχείριση για τη χρονιά 2002, με ποσοστό 28,24%.

Το έτος 2005 δεν έχουμε στοιχεία για το πλοίο M/T “F”. Το 2005 σε αντίθεση με το 2002 παρουσιάστηκε μια πολύ μεγάλη μείωση στο κόστος της Διαχείρισης. Δόθηκαν \$511.347 και είναι περίπου τα μισά σε σχέση με το 2002.

Το πλοίο M/T “A” στοίχισε \$81.318, το M/T “B” έφτασε τα \$77.552, το M/T “C” έπεσε στα \$120.289, το M/T “G” είναι \$122.579 και το πλοίο M/T “H”, έπεσε πάρα πολύ και έφτασε τα \$109.609.

Τα ποσοστά το 2005 είναι, 15,9% για το Μ/Τ “Α”, το πλοίο Μ/Τ “Β” είναι στο 15,17%, το Μ/Τ “C” 23,52%, λίγο μεγαλύτερο είναι το ποσοστό του Μ/Τ “G”, το οποίο είναι 23,97% και το Μ/Τ “H” είναι στο 21,44%.

Το 2005 το υψηλότερο κόστος ήταν για το πλοίο Μ/Τ “G” με πολύ μικρή διαφορά από το Μ/Τ “C”. Τέλος, πρέπει να επισημάνουμε πως το Μ/Τ “H”, είχε τη μεγαλύτερη πτώση από όλα.

Η διαχείριση όπως και οι ασφάλειες παρουσίασαν μείωση. Αυτό φαίνεται και από τις τρέχουσες τιμές αλλά και από τις αποπληθωρισμένες.

2.2.1.5 ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-64: Κατανομή των Εξόδων για συντήρηση ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	1999	2001	2002	2005
SHIP: M/T A	255.531	346.450	444.302	508.063
SHIP: M/T B	340.481	426.435	*	215.735
SHIP: M/T C	259.536	312.906	380.241	714.315
SHIP: M/T F	386.970	576.461	617.761	*
SHIP: M/T G	118.201	182.458	330.864	306.238
SHIP: M/T H	105.994	207.749	199.516	331.031
ΣΥΝΟΛΟ	1.466.713	2.052.459	1.972.684	2.075.382

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-65: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τη συντήρηση ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	1999	2001	2002	2005
SHIP: M/T A	17,42%	16,88%	22,52%	24,48%
SHIP: M/T B	23,21%	20,78%	*	10,39%
SHIP: M/T C	17,70%	15,25%	19,28%	34,42%
SHIP: M/T F	26,38%	28,09%	31,32%	*
SHIP: M/T G	8,06%	8,89%	16,77%	14,76%
SHIP: M/T H	7,23%	10,12%	10,11%	15,95%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

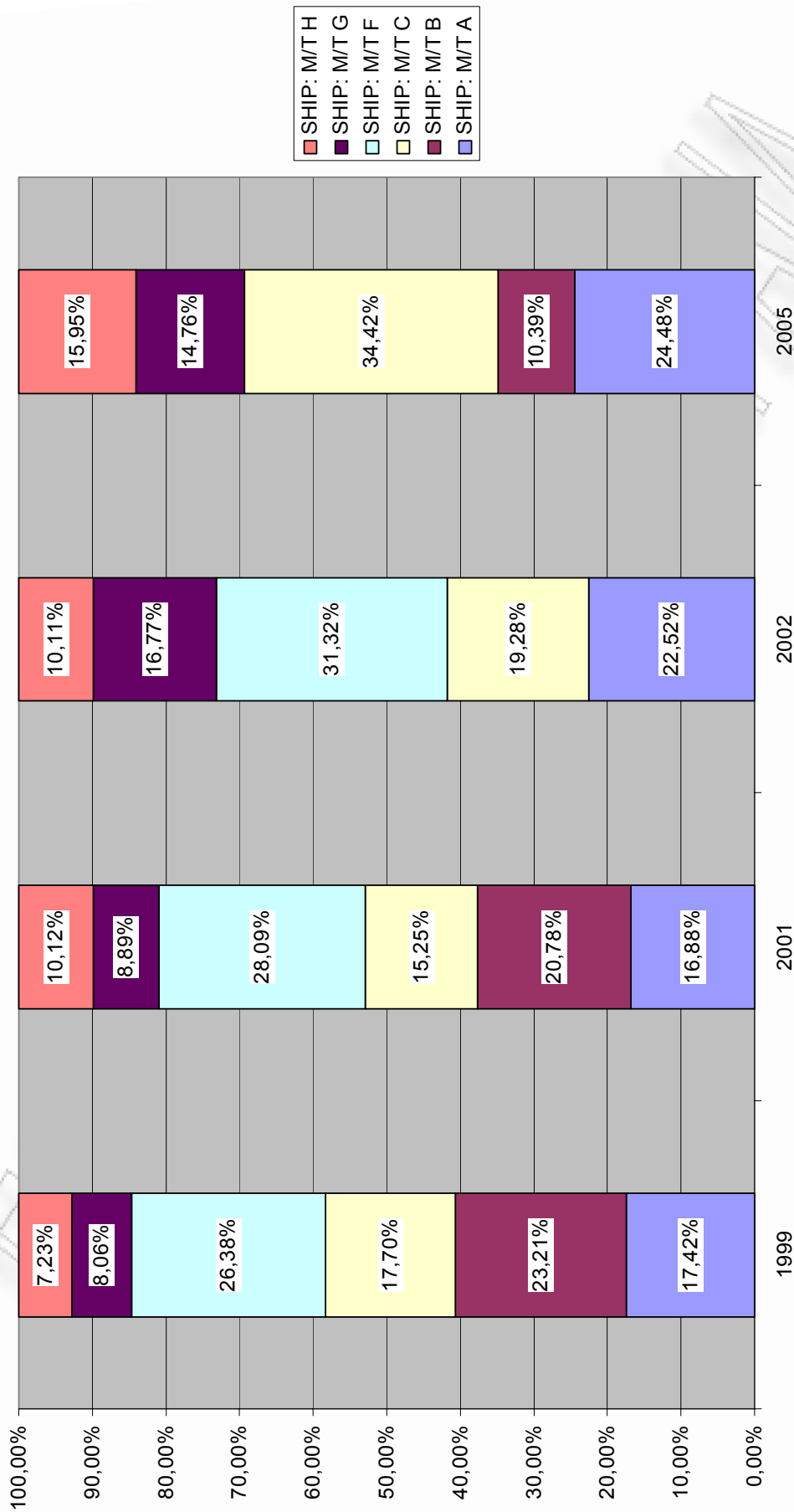
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-66: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τη Συντήρηση

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	255.531	326.840	411.391	437.985
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	340.481	402.297		185.978
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	259.536	295.194	352.075	615.789
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	386.970	543.831	572.001	
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	118.201	172.130	306.356	263.998
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	105.994	195.990	184.737	285.372
ΣΥΝΟΛΟ	1.466.713	1.936.282	1.826.559	1.789.122

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-67: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τη Συντήρηση

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	17,42%	16,88%	22,52%	24,48%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	23,21%	20,78%		10,39%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	17,70%	15,25%	19,28%	34,42%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	26,38%	28,09%	31,32%	
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	8,06%	8,89%	16,77%	14,76%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	7,23%	10,12%	10,11%	15,95%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

MAINTENANCE



Διάγραμμα 2-15: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τη συντήρηση ανά Πλοίο

Η Συντήρηση είναι το δεύτερο μεγαλύτερο κόστος μετά το Πλήρωμα. Όπως και στις προηγούμενες αναλύσεις, έτσι και σε αυτή, δεν έχουμε στοιχεία για το πλοίο M/T “B” το έτος 2002 και για το πλοίο M/T “F” το έτος 2005.

Το 1999 τα έξοδα για τη συντήρηση ήταν \$1.466.713. Πιο συγκεκριμένα για το πλοίο M/T “A” δόθηκαν \$255.531, για το M/T “B” \$340.481, το πλοίο M/T “C” κόστισε \$259.536, το M/T “F” \$286.970, το M/T “G” \$118.201 και τέλος το πλοίο M/T “H” στοίχισε \$105.994.

Σε ποσοστά, βλέπουμε ότι το M/T “A” καταλαμβάνει το 17,42% του συνολικού κόστους, το M/T “B” είναι 23,21%, το πλοίο M/T “C” είναι στο 17,7%, το M/T “F” είναι 26,38%, το M/T “G” είναι 8,06% και τέλος το M/T “H” είναι 7,23%.

Το 2001 βλέπουμε μια τεράστια αύξηση του κόστους για τη συντήρηση σε σχέση με το 1999. Πιο συγκεκριμένα το 2001 η ναυτιλιακή εταιρία έδωσε \$2.052.459. Αναλυτικότερα, το πλοίο M/T “A” στοίχισε \$346.450, το M/T “B” \$426.435, το πλοίο M/T “C” \$312.906, το M/T “F” \$576.461, το M/T “G” ανέβηκε στα \$182.458 και το πλοίο M/T “H” ανέβηκε και αυτό στα \$105.904.

Στα ποσοστά τώρα το 2001, βλέπουμε ότι είναι για το M/T “A” 16,88% του συνολικού κόστους, το M/T “B” είναι 20,78%, το M/T “C” 15,25%, το M/T “F” είναι 28,09%, το M/T “G” 8,89% και τέλος το M/T “H” είναι 10,12%.

Εδώ πρέπει να αναφέρουμε ότι παρ’ όλο που τα έξοδα των πλοίων M/T “A”, M/T “B” και M/T “C” είναι μεγαλύτερα το 2001 απ’ ότι ήταν το 1999, παρατηρούμε ότι τα ποσοστά τους μειώνονται σε σχέση με το 1999. Αυτό συμβαίνει λόγω του ότι στα υπόλοιπα τρία πλοία η αύξηση ήταν πάρα πολύ μεγάλη και ειδικότερα στο πλοίο M/T ‘H’.

Το 2002 δόθηκαν \$1.972.684. Αναλυτικότερα, το πλοίο M/T “A” στοίχισε \$444.302, το πλοίο M/T “C” ανέβηκε στα \$380.241, το πλοίο M/T “F” πήγε στα \$617.761, το M/T “G” κόστισε \$330.864 και το μοναδικό που παρουσιάζει μείωση είναι το πλοίο M/T “H” το οποίο και έπεσε στα \$199.561.

Τα ποσοστά το 2002 είναι: για το M/T “A” 22,52% του συνολικού κόστους, το πλοίο M/T “C” είναι στο 19,28%, το M/T “F” 31,32%, το M/T “G” 16,77% του συνολικού κόστους και το M/T “H” 10,11%.

Το 2005 το κόστος της Συντήρηση ανέβηκε στα \$2.075.382.

Το πλοίο M/T “A” στοίχισε \$508.063, το πλοίο M/T “B” έφτασε τα \$215.735, το πλοίο M/T “C” σημείωσε μεγάλη άνοδο, φτάνοντας τα \$714.315, το M/T “G” στοίχισε \$306.238 και παρουσίασε μια μικρή πτώση σε σχέση με το 2002 και τέλος το πλοίο M/T “H”, ανέβηκε στα \$331.031.

Τα ποσοστά το 2005 είναι, 24,48% για το Μ/Τ “Α”, το πλοίο Μ/Τ “Β” είναι στο 10,39%, το Μ/Τ “C” είναι 34,42%, το ποσοστό του Μ/Τ “G” είναι 14,76% και το Μ/Τ “Η” είναι στο 15,95%.

Το 2005 το υψηλότερο κόστος ήταν για το πλοίο Μ/Τ “C” το οποίο ανέβηκε κατά \$334.000 περίπου.

Στη συντήρηση στους πίνακες με τις τρέχουσες τιμές, αλλά και στους πίνακες με τις αποπληθωρισμένες τιμές βλέπουμε αύξηση των εξόδων. Αυτό οφείλεται στο ότι με τη πάροδο των χρόνων ένα πλοίο χρειάζεται περισσότερη συντήρηση.

2.2.1.6 ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-68: Κατανομή των Εξόδων για Εφόδια/Ανταλλακτικά ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	145.410	102.309	142.806	181.586
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	102.918	148.383	*	117.594
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	108.599	149.363	152.911	171.272
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	152.213	187.714	189.323	*
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	82.988	87.166	104.217	121.627
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	79.385	125.294	73.864	120.079
ΣΥΝΟΛΟ	671.513	800.229	663.121	712.158

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-69: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για Εφόδια/Ανταλλακτικά ανά

Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	21,65%	12,78%	21,54%	25,50%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	15,33%	18,54%		16,51%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	16,17%	18,67%	23,06%	24,05%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	22,67%	23,46%	28,55%	
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	12,36%	10,89%	15,72%	17,08%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	11,82%	15,66%	11,14%	16,86%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 1999, 2001, 2002, 2005

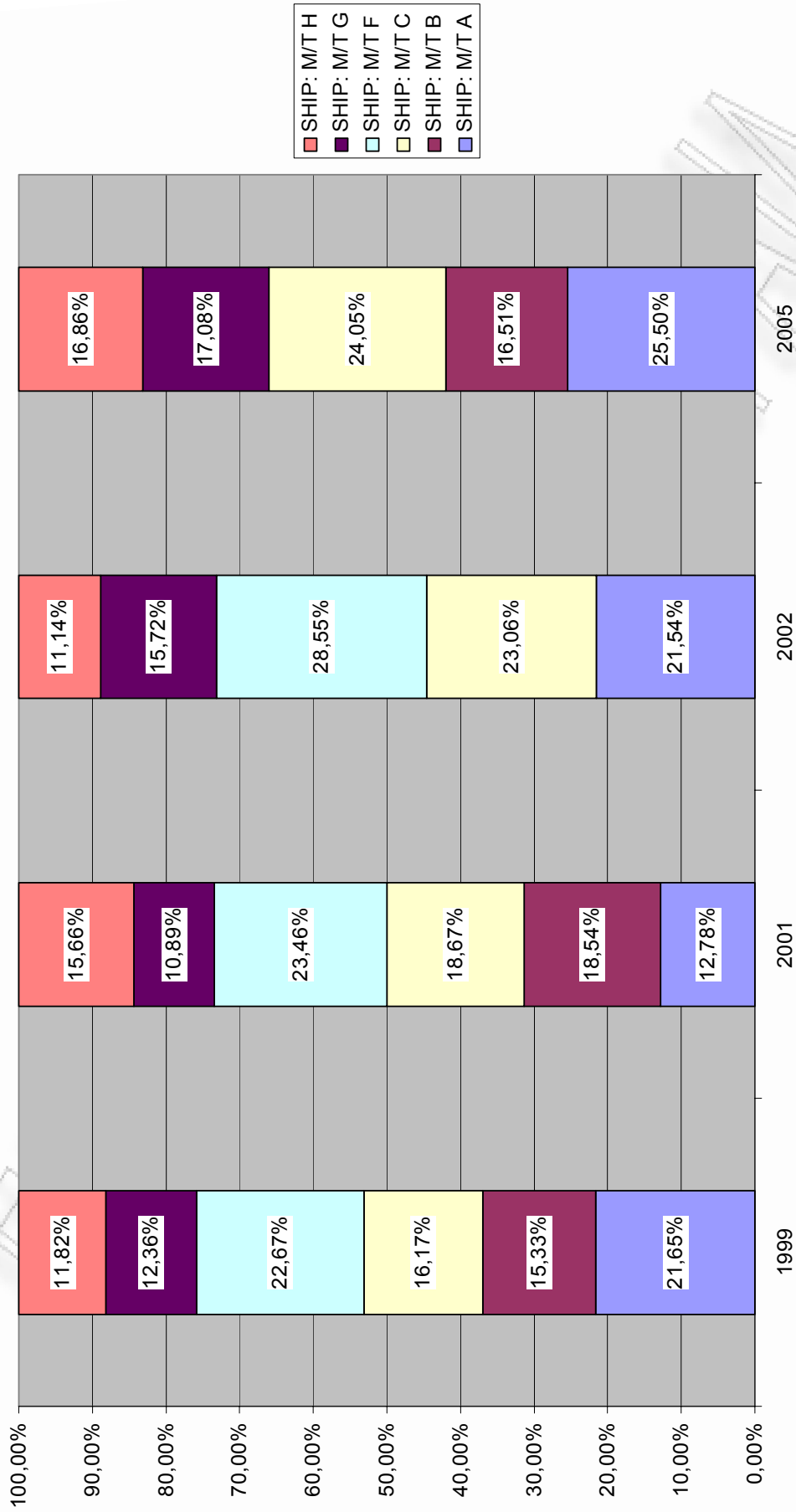
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-70: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τα Εφόδια/Ανταλλακτικά

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	145.410	96.518	132.228	156.540
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	102.918	139.984		101.374
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	108.599	140.908	141.584	147.648
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	152.213	177.089	175.299	
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	82.988	82.232	96.497	104.851
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	79.385	118.202	68.393	103.516
ΣΥΝΟΛΟ	671.513	754.933	614.001	613.929

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-71: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τα Εφόδια/Ανταλλακτικά

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	1999	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Α	21,65%	12,78%	21,54%	25,50%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Β	15,33%	18,54%		16,51%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ C	16,17%	18,67%	23,06%	24,05%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ F	22,67%	23,46%	28,55%	
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ G	12,36%	10,89%	15,72%	17,08%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Τ Η	11,82%	15,66%	11,14%	16,86%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

STORES



Διάγραμμα 2-16: Κατανομή των Εξόδων για Εφοδία/Ανταλλακτικά ανά Πλοίο

Τα Εφόδια / Ανταλλακτικά ακολουθούν τη πορεία της Συντήρηση στις αντίστοιχες εξεταζόμενες χρονιές. Αυτό είναι λογικό, γιατί τα Εφόδια / Ανταλλακτικά έχουν άμεση σχέση με τη Συντήρηση.

Το 1999 τα έξοδα για τα Εφόδια / Ανταλλακτικά ήταν \$671.513. Συγκεκριμένα, για το πλοίο M/T “A” δόθηκαν \$145.410, για το πλοίο M/T “B” \$102.918, για το M/T “C” \$108.599, το πλοίο M/T “F” έφτασε τα \$152.213, το M/T “G” \$82.988 και τέλος το πλοίο M/T “H” στοίχισε \$79.385.

Σε ποσοστά, βλέπουμε ότι το M/T “A” καταλαμβάνει το 21,65% του συνολικού κόστους, το M/T “B” είναι 15,33%, το M/T “C” 16,17%, το M/T “F” είναι 22,67%, το M/T “G” είναι 12,36% και τέλος το M/T “H” είναι 11,82%.

Το 2001 παρατηρούμε μια μεγάλη αύξηση του κόστους των Εφοδίων / Ανταλλακτικών σε σχέση με το 1999. Πιο συγκεκριμένα, το 2001 η ναυτιλιακή εταιρία έδωσε \$800.229. Αναλυτικότερα, το πλοίο M/T “A” στοίχισε \$102.309 και παρουσιάζει λιγότερα έξοδα, αντίθετα το πλοίο M/T “B” παρουσιάζει αύξηση και ξοδεύτηκαν για αυτό \$148.383, το πλοίο M/T “C” ακολουθεί τη πορεία του M/T “B” και κόστισε \$149.363, το πλοίο M/T “F” αυξήθηκε και αυτό στα \$187.714 όπως και το M/T “G” ανέβηκε στα \$87.166 καθώς επίσης και το πλοίο M/T “H” ανέβηκε και αυτό στα \$125.294.

Στα ποσοστά τώρα το 2001, βλέπουμε ότι είναι για το M/T “A” είναι 12,78% του συνολικού κόστους, το M/T “B” 18,54%, το M/T “C” είναι στο 18,67%, το M/T “F” είναι 23,46%, το M/T “G” 10,89% και το M/T “H” είναι 15,66%.

Με βάση τα παραπάνω παρατηρούμε, ότι η μεγαλύτερη αύξηση παρουσιάζεται στα πλοία M/T “B” και M/T “C”.

Το 2002 δόθηκαν \$663.121. Αναλυτικότερα, το πλοίο M/T “A” στοίχισε \$142.806 και ανέβηκε στα επίπεδα του 1999, το πλοίο M/T “C” ανέβηκε στα \$152.911, το πλοίο M/T “F” έφτασε στα \$189.323, το M/T “G” κόστισε \$104.217 και τέλος, το μοναδικό που παρουσιάζει μείωση είναι το πλοίο M/T “H” το οποίο και έπεσε στα \$73.864.

Τα ποσοστά το 2002 είναι: για το M/T “A” 21,54% του συνολικού κόστους, το πλοίο M/T “C” είναι στο 23,06%, το M/T “F” 28,55%, το M/T “G” 15,72% του συνολικού κόστους και το M/T “H” είναι 11,14%.

Το 2005 το κόστος των Εφοδίων / Ανταλλακτικών ανέβηκε στα \$712.158.

Το πλοίο M/T “A” στοίχισε \$181.586, το πλοίο M/T “B” έφτασε τα \$117.594, και παρουσιάζει μείωση σε σχέση με το 2001, το πλοίο M/T “C” ανέβηκε στα \$171.272, το M/T “G” κόστισε \$121.627 και τέλος το πλοίο M/T “H”, ανέβηκε στα \$120.079.

Τα ποσοστά το 2005 είναι, για το M/T “Α” 25,5% του συνολικού κόστους, το πλοίο M/T “Β” είναι στο 16,51%, το M/T “C” είναι 24,05%, το ποσοστό του M/T “G” είναι 17,08% και το M/T “Η” είναι στο 16,86%.

Κοιτώντας τις τρέχουσες τιμές θα δούμε ότι τα Εφοδία / Ανταλλακτικά ακολουθούν τη πορεία της Συντήρηση και αν κάνουμε μια σύγκρισή των δύο κατηγοριών στο κάθε πλοίο, θα δούμε ότι αυξάνονται ή μειώνονται μαζί. Αν παρατηρήσουμε όμως τις αποπληθωρισμένες τιμές θα δούμε ότι το κόστος των εφοδίων / ανταλλακτικών μειώνεται. Οπότε μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η αύξηση που παρουσιάζεται, οφείλεται στο πληθωρισμό.

2.2.2 BULK CARRIERS

Για τα BULK CARRIERS το δείγμα μας προέρχεται από δύο ναυτιλιακές εταιρίες και είναι τέσσερα(4) πλοία μεταφορικής ικανότητας (DWT) 68000 έως 77000 τόνους, τα οποία ανήκουν στη κατηγορία των PANAMAX. Η αναφορά γίνεται στα έτη 2001, 2002 και 2005. Στους παρακάτω πίνακες και διαγράμματα βλέπουμε τη διαμόρφωση του κόστους, σε νούμερα ποσοστά και σε διαγράμματα. Για μεγαλύτερη ευκολία στη σύγκριση του λειτουργικού κόστους των πλοίων, θα θεωρήσουμε ότι και τα τέσσερα πλοία προέρχονται από την ίδια ναυτιλιακή εταιρία.

Για το πλοίο M/V “P” τα στοιχεία μας περιορίζονται στο έτος 2005 γιατί η αγορά του πλοίου έγινε τότε.

2.2.2.1 ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-72: Κατανομή των Εξόδων για τα Πληρώματα ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	2001	2002	2005
SHIP: M/V M	107.000	657.801	1.017.794
SHIP: M/V N	636.856	735.081	679.851
SHIP: M/V O	734.027	880.933	1.251.422
SHIP: M/V P	*	*	1.160.715
ΣΥΝΟΛΟ	1.477.883	2.273.815	4.109.782

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-73: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα Πληρώματα ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	2001	2002	2005
Μ/Υ Μ	7,24%	28,93%	24,77%
Μ/Υ Ν	43,09%	32,33%	16,54%
Μ/Υ Ο	49,67%	38,74%	30,45%
Μ/Υ Ρ	*	*	28,24%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 2001, 2002, 2005

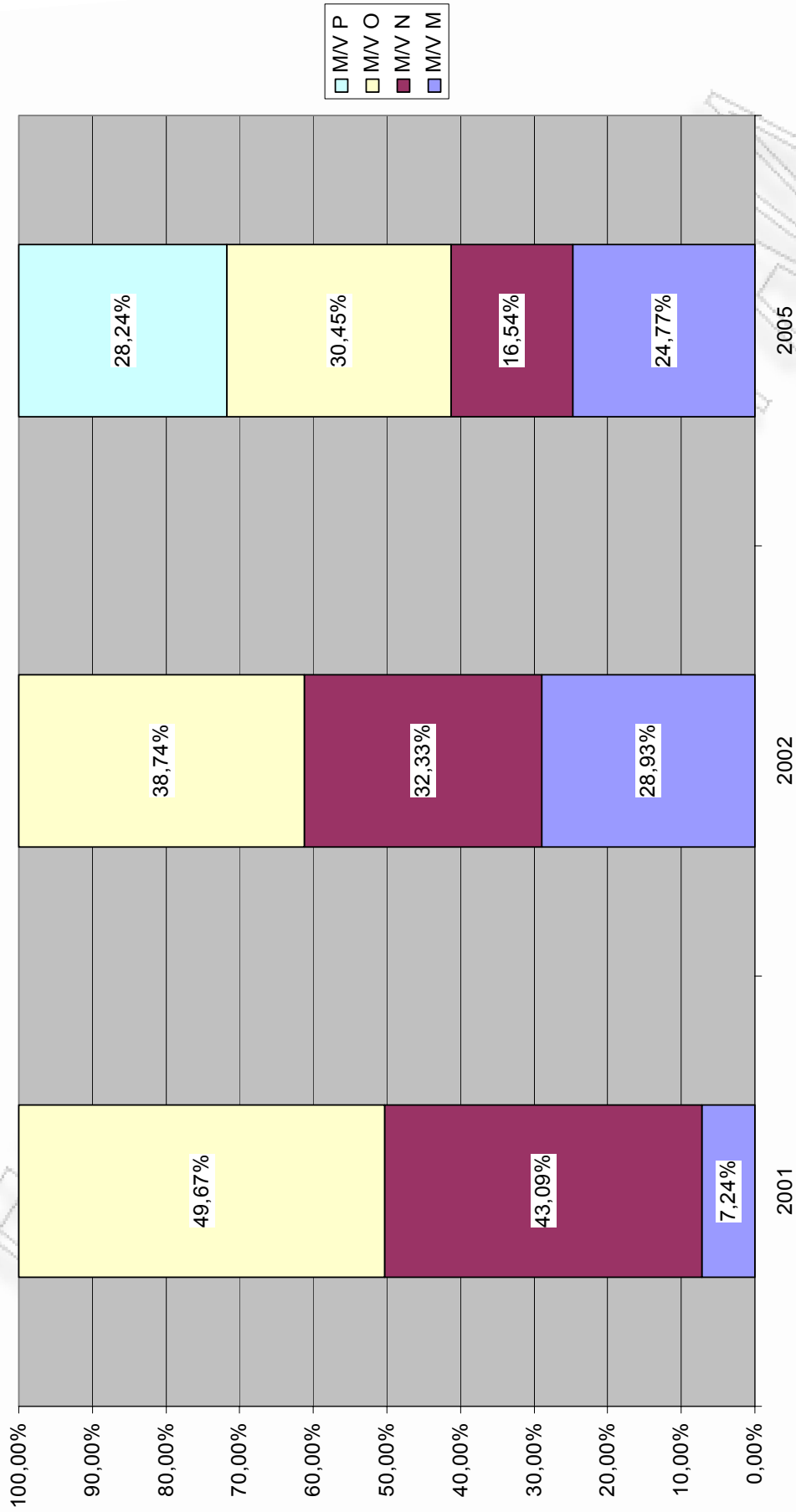
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-74: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τα Πληρώματα

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Μ	107.000	644.903	933.756
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ν	636.856	720.668	623.717
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ο	734.027	863.660	1.148.094
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ρ			1.064.876
ΣΥΝΟΛΟ	1.477.883	2.229.230	3.770.442

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-75: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τα Πληρώματα

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1: ΠΛΗΡΩΜΑΤΑ	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Μ	7,24%	28,93%	24,77%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ν	43,09%	32,33%	16,54%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ο	49,67%	38,74%	30,45%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ρ			28,24%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%

CREW



Διάγραμμα 2-17: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα Πληρώματα ανά Πλοίο

Στο πρώτο πίνακα και διάγραμμα θα δούμε πόσο στοίχισε το ΠΛΗΡΩΜΑ στο κάθε πλοίο και πόσο στοίχισε το κάθε πλοίο στη ναυτιλιακή εταιρία. Η εξέταση θα γίνει για τις χρονιές 2001, 2002 και για το έτος 2005 θα προστεθεί και το πλοίο M/V “P”.

Το 2001 τα έξοδα για τα πληρώματα (Crew) ήταν για τα τρία πλοία μας \$1.477.833. Αναλυτικότερα, το πλοίο M/V “M” στοίχισε \$107.000, το πλοίο M/V “N” κόστισε \$636.856 και το πλοίο M/V “O” κόστισε \$734.027.

Τα ποσοστά τώρα το 2001 βλέπουμε ότι είναι για το M/V “M” 7,24% του συνολικού κόστους, το πλοίο M/V “N” είναι 43,09% και το πλοίο M/V “O” είναι στο 49,67%. Αυτό που πρέπει να αναφέρουμε, είναι το ιδιαίτερα χαμηλό κόστος των πληρωμάτων για το πλοίο M/V “M”. Αυτό οφείλεται στο ότι το πλοίο κατασκευάστηκε το 2001 και παραδόθηκε στη ναυτιλιακή εταιρία το τελευταίο τρίμηνο του έτους.

Παρατηρούμε ότι το κόστος του Πληρώματος το 2002 παρουσίασε αύξηση σε σχέση με το 2001. Πιο συγκεκριμένα, το 2002 δόθηκαν \$2.273.815. Το πλοίο M/V “M” στοίχισε \$657.801, το πλοίο M/V “N” ανέβηκε στα \$735.081 και το πλοίο M/V “O” είχε τη μεγαλύτερη αύξηση και έφτασε στα \$880.923,

Τα ποσοστά το 2002 είναι: για το M/V “M” 28,93%, το πλοίο M/V “N” είναι στο 32,33% και το πλοίο M/V “O” καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό, το οποίο είναι 38,74%.

Το έτος 2005 προστίθεται στο δείγμα μας το πλοίο M/V “P”. Βλέπουμε ότι για αυτή τη χρονιά τα έξοδα των πληρωμάτων διπλασιάστηκαν σε σχέση με το 2002. Το ποσό που δόθηκε είναι \$4.109.782.

Το πλοίο M/V “M” στοίχισε \$1.017.794, το πλοίο M/V “N” είναι το μοναδικό που είχε μείωση και έπεσε στα \$679.851, το πλοίο M/V “O” έφτασε στα \$1.251.422 και το νέο πλοίο M/V “P” στοίχισε \$1.160.715.

Τα ποσοστά το 2005 είναι 24,77% για το M/V “M” του συνολικού κόστους, το πλοίο M/V “N” είναι στο 16,54%, το M/V “O” είναι 30,45%, το οποίο είχε και το μεγαλύτερο κόστος για το 2005 και το M/V “P” καταλαμβάνει το 28,24%.

Παρατηρούμε, ότι όπως και στα Tankers, έτσι και στα Bulk Carriers, παρουσιάζεται ιδιαίτερα μεγάλη αύξηση στο κόστος των πληρωμάτων.

Όπως και στα tankers έτσι και στα bulk – carrier το κόστος των πληρωμάτων αυξάνεται και σε τρέχουσες αλλά και σε αποπληθωρισμένες τιμές.

2.2.2.2 ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-76: Κατανομή των Εξόδων για τις Ασφάλειες ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Μ	18.688	99.227	143.154
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ν	86.161	99.303	142.206
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ο	110.331	137.803	173.571
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ρ	*	*	163.007
ΣΥΝΟΛΟ	215.180	336.333	621.938

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρείας, Διαθέσιμες Χρονιές 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-77: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τις ασφάλειες ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	2001	2002	2005
Μ/Υ Μ	8,68%	29,50%	23,02%
Μ/Υ Ν	40,04%	29,53%	22,86%
Μ/Υ Ο	51,27%	40,97%	27,91%
Μ/Υ Ρ	*	*	26,21%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρείας, Διαθέσιμες Χρονιές 2001, 2002, 2005

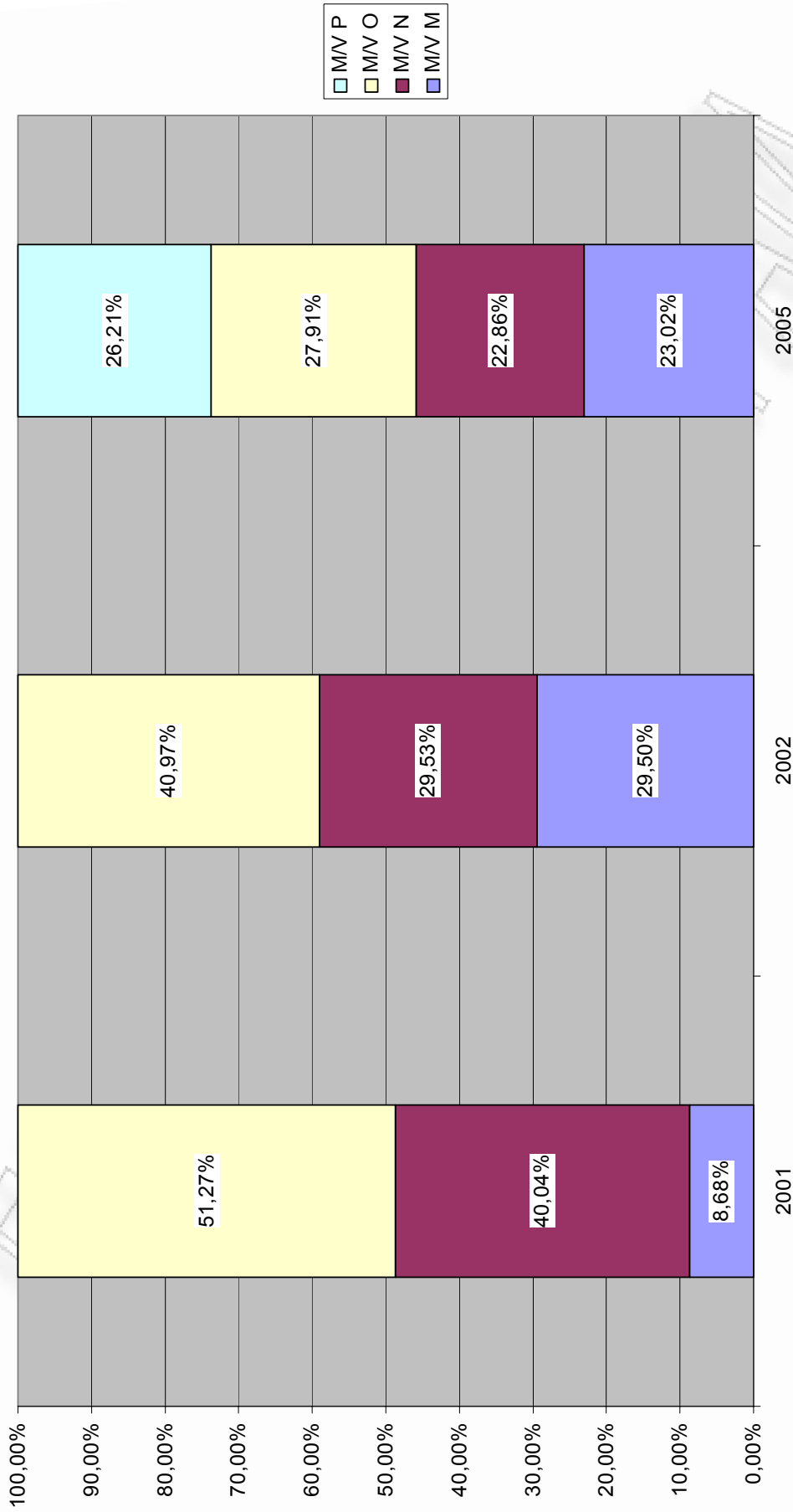
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-78: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τις Ασφάλειες

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Μ	18.688	97.281	131.334
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ν	86.161	97.356	130.464
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ο	110.331	135.101	159.239
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ρ			149.548
ΣΥΝΟΛΟ	215.180	329.738	570.585

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-79: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τις Ασφάλειες

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2: ΑΣΦΑΛΕΙΕΣ	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Μ	8,68%	29,50%	23,02%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ν	40,04%	29,53%	22,86%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ο	51,27%	40,97%	27,91%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ρ			26,21%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%

INSURANCE



Διάγραμμα 2-18: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τις ασφάλειες ανά Πλοίο

Η δεύτερη ανάλυση μας έχει να κάνει με το κόστος των ασφαλίσεων (Insurance) και πως αυτό διαμορφώνεται κατά τις εξεταζόμενες χρονιές. Η εξέταση θα γίνει για τις χρονιές 2001, 2002 και για το έτος 2005 θα προστεθεί και το πλοίο M/V “P”.

Το 2001 τα έξοδα για τις Ασφάλειες ήταν συνολικά για τα πλοία, \$215.180. Το πλοίο M/V “M” στοίχισε \$18.688, το πλοίο M/V “N” κόστισε \$86.161 και το πλοίο M/V “O” κόστισε \$110.331.

Τα ποσοστά τώρα το 2001 βλέπουμε ότι είναι για το M/V “M” 8,68% του συνολικού κόστους, το πλοίο M/V “N” είναι στο 40,04% και το πλοίο M/V “O” είναι στο 51,27%. Όπως και στο Πλήρωμα, έτσι και στις Ασφάλειες το κόστος του πλοίου M/V “M” είναι ιδιαίτερα χαμηλό.

Βλέπουμε ότι το κόστος των Ασφαλειών το 2002 ανέβηκε ελάχιστα σε σχέση με το έτος 2001. Πιο συγκεκριμένα, το 2002 δόθηκαν \$336.333. Το πλοίο M/V “M” στοίχισε \$99.227, το πλοίο M/V “N” ανέβηκε στα \$99.303 και το πλοίο M/V “O” είχε τη μεγαλύτερη αύξηση και έφτασε στα \$137.803.

Τα ποσοστά το 2002 είναι, για το M/V “M” 29,5%, το πλοίο M/V “N” είναι στο 29,53% και το πλοίο M/V “O” καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό, το οποίο είναι 40,97%.

Το έτος 2005 προστίθεται στο δείγμα μας το πλοίο M/V “P”. Βλέπουμε ότι για αυτή τη χρονιά τα έξοδα των ασφαλίσεων παρουσίασαν μια πολύ μεγάλη αύξηση σε σχέση με το 2002 και το ποσό που δόθηκε είναι \$621.938.

Το πλοίο M/V “M” στοίχισε \$143.154, το πλοίο M/V “N” ανέβηκε αρκετά και έφτασε στα \$142.206, το πλοίο M/V “O” παρουσίασε παρόμοια αύξηση και έφτασε στα \$173.571 και το νέο πλοίο M/V “P” στοίχισε \$163.007.

Τα ποσοστά το 2005 είναι, για το M/V “M” 23,02% του συνολικού κόστους, το πλοίο M/V “N” είναι στο 22,88%, το M/V “O” είναι 27,91%, το οποίο είχε και το μεγαλύτερο κόστος για το 2005 και το M/V “P” καταλαμβάνει το 26,21%.

Αυτό που πρέπει να επισημανθεί είναι η ανοδική πορεία των ασφαλίσεων με τη πάροδο των χρόνων. Παρατηρούμε ότι μεταξύ 2002 και 2005, οι ασφάλειες ανέβηκαν σχεδόν κατά 30%.

Στις ασφάλειες παρατηρείται αύξηση του κόστους και στις αποπληθωρισμένες τιμές. Σε αντίθεση με τα tankers τα οποία παρουσίαζαν μείωση του κόστους.

2.2.2.3 ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-80: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα λιπαντικά ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΥΠΑΝΤΙΚΑ	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Μ	0	3.344	77.259
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ν	9.062	8.805	94.181
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ο	49.914	42.882	66.538
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ρ	*	*	84.104
ΣΥΝΟΛΟ	58.976	55.031	322.082

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-81: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα λιπαντικά ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΥΠΑΝΤΙΚΑ	2001	2002	2005
Μ/Υ Μ	0,00%	6,08%	23,99%
Μ/Υ Ν	15,37%	16,00%	29,24%
Μ/Υ Ο	84,63%	77,92%	20,66%
Μ/Υ Ρ	*	*	26,11%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-82: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τα Λιπαντικά

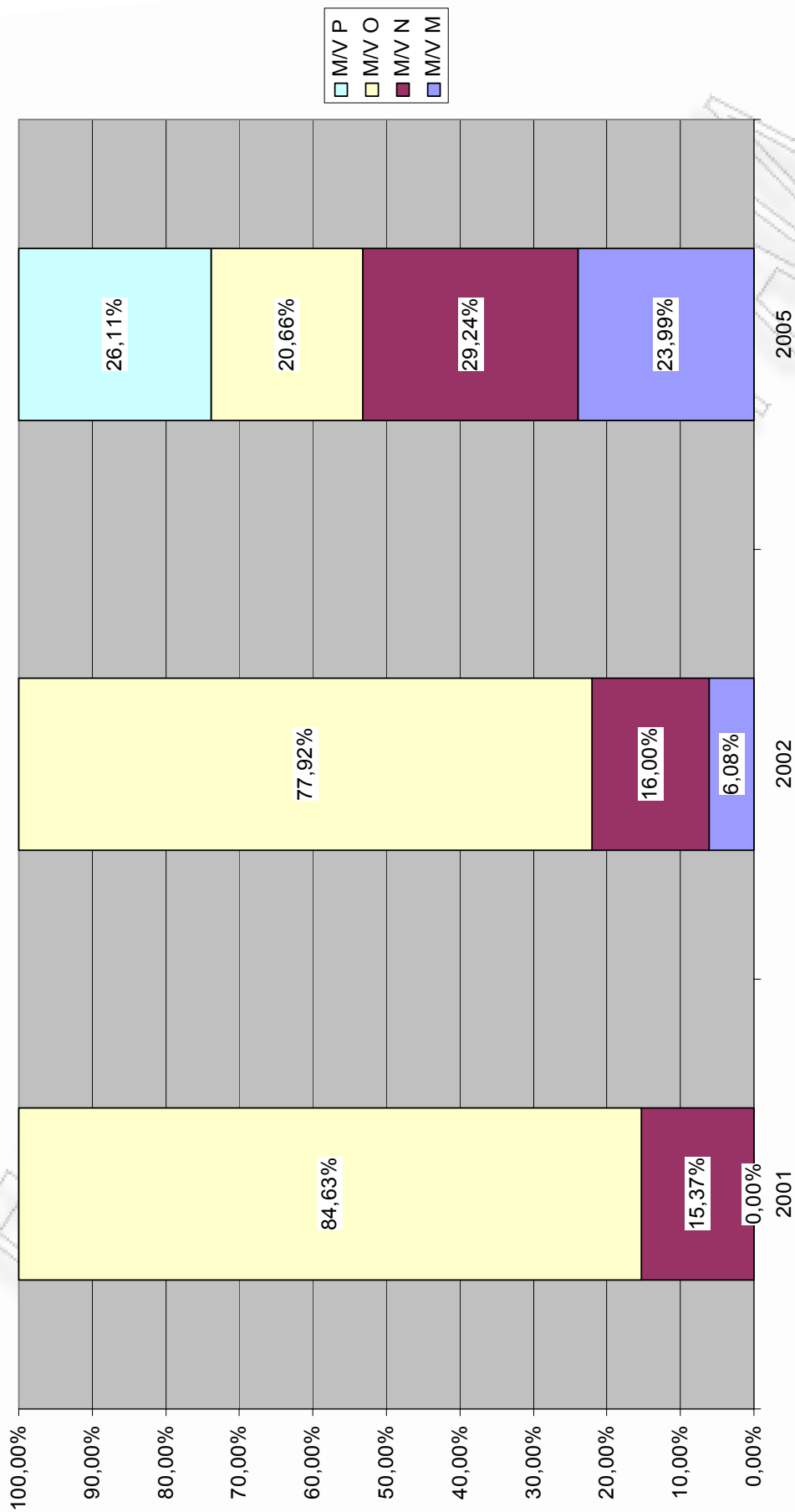
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Μ	0	3.278	70.880
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ν	9.062	8.632	86.405
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ο	49.914	42.041	61.044
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ρ			77.160
ΣΥΝΟΛΟ	58.976	53.952	295.488

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-83: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τα

Λιπαντικά

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3: ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Μ	0,00%	6,08%	23,99%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ν	15,37%	16,00%	29,24%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ο	84,63%	77,92%	20,66%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ρ			26,11%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%

BUNKERS/LUBRICANTS



Διάγραμμα 2-19: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τα Λιπαντικά ανά Πλοίο

Στα Λιπαντικά πρέπει να αναφέρουμε πριν ξεκινήσουμε κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που παρουσιάζονται. Το M/V “M” το έτος 2001 δεν δούλεψε καθόλου και το M/V “N” δούλεψε ελάχιστα και το 2002 και τα δύο πλοία δεν πήγαν ιδιαίτερα καλά. Η εξέταση θα γίνει για τις χρονιές 2001, 2002 και για το έτος 2005 θα προστεθεί και το πλοίο M/V “P”.

Το 2001 τα έξοδα για τα Λιπαντικά ήταν για τα τρία πλοία μας, μόλις \$58.976. Το πλοίο M/V “M” όπως είπαμε δεν είχε καθόλου έξοδα, το πλοίο M/V “N” κόστισε μόλις \$9.062 και το πλοίο M/V “O” κόστισε \$49.914.

Τα ποσοστά τώρα το 2001 βλέπουμε ότι είναι για το M/V “M” 0% του συνολικού κόστους, το πλοίο M/V “N” είναι 15,37% και το πλοίο M/V “O” είναι 84,63%.

Βλέπουμε ότι το κόστος των Λιπαντικών το 2002 κυμαίνεται στα ίδια επίπεδα με το έτος 2001. Πιο συγκεκριμένα, το 2002 δόθηκαν \$55.031. Το πλοίο M/V “M” στοίχισε \$3.344, το πλοίο M/V “N” \$8.805 και το πλοίο M/V “O” είχε μια μικρή πτώση και έφτασε στα \$42.882.

Τα ποσοστά το 2002 είναι, για το M/V “M” 6,08%, το πλοίο M/V “N” είναι στο 16% και το πλοίο M/V “O” καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό, το οποίο είναι 77,92%.

Παρατηρούμε ότι για αυτή τη χρονιά τα έξοδα των Λιπαντικών ανέβηκαν σε πιο φυσιολογικά επίπεδα σε σχέση με τις προηγούμενες χρονιές. Το ποσό που δόθηκε είναι \$322.082.

Το πλοίο M/V “M” στοίχισε \$77.259, το πλοίο M/V “N” ανέβηκε αρκετά και έφτασε στα \$94.181 σημειώνοντας τη μεγαλύτερη αύξηση, το πλοίο M/V “O” παρουσίασε και αυτό αύξηση φτάνοντας στα \$66.538 και το νέο πλοίο M/V “P” στοίχισε \$84.104.

Δυστυχώς από την συγκεκριμένη ανάλυση μπορούμε να βγάλουμε ασφαλή συμπεράσματα μόνο για το πλοίο M/V “O”. Παρακολουθώντας την πορεία του συγκεκριμένου πλοίου κατά τις εξεταζόμενες χρονιές μέσα από τις τρέχουσες τιμές αλλά και από τις αποπληθωρισμένες τιμές, μπορούμε να πούμε, ότι γενικά υπάρχει μια αύξηση στην αγορά των Λιπαντικών, για τα Bulk Carriers, αλλά σε καμία περίπτωση αυτό δεν μπορούμε να το θεωρήσουμε ως ασφαλές συμπέρασμα.

2.2.2.4 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-84: Κατανομή των Εξόδων για τη διαχείριση ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Μ	12.307	78.735	94.385
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ν	107.450	81.167	70.971
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ο	88.470	53.063	44.440
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ρ	*	*	48.140
ΣΥΝΟΛΟ	208.227	212.965	257.936

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-85: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τη διαχείριση ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	2001	2002	2005
Μ/Υ Μ	5,91%	36,97%	36,59%
Μ/Υ Ν	51,60%	38,11%	27,51%
Μ/Υ Ο	42,49%	24,92%	17,23%
Μ/Υ Ρ	*	*	18,66%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 2001, 2002, 2005

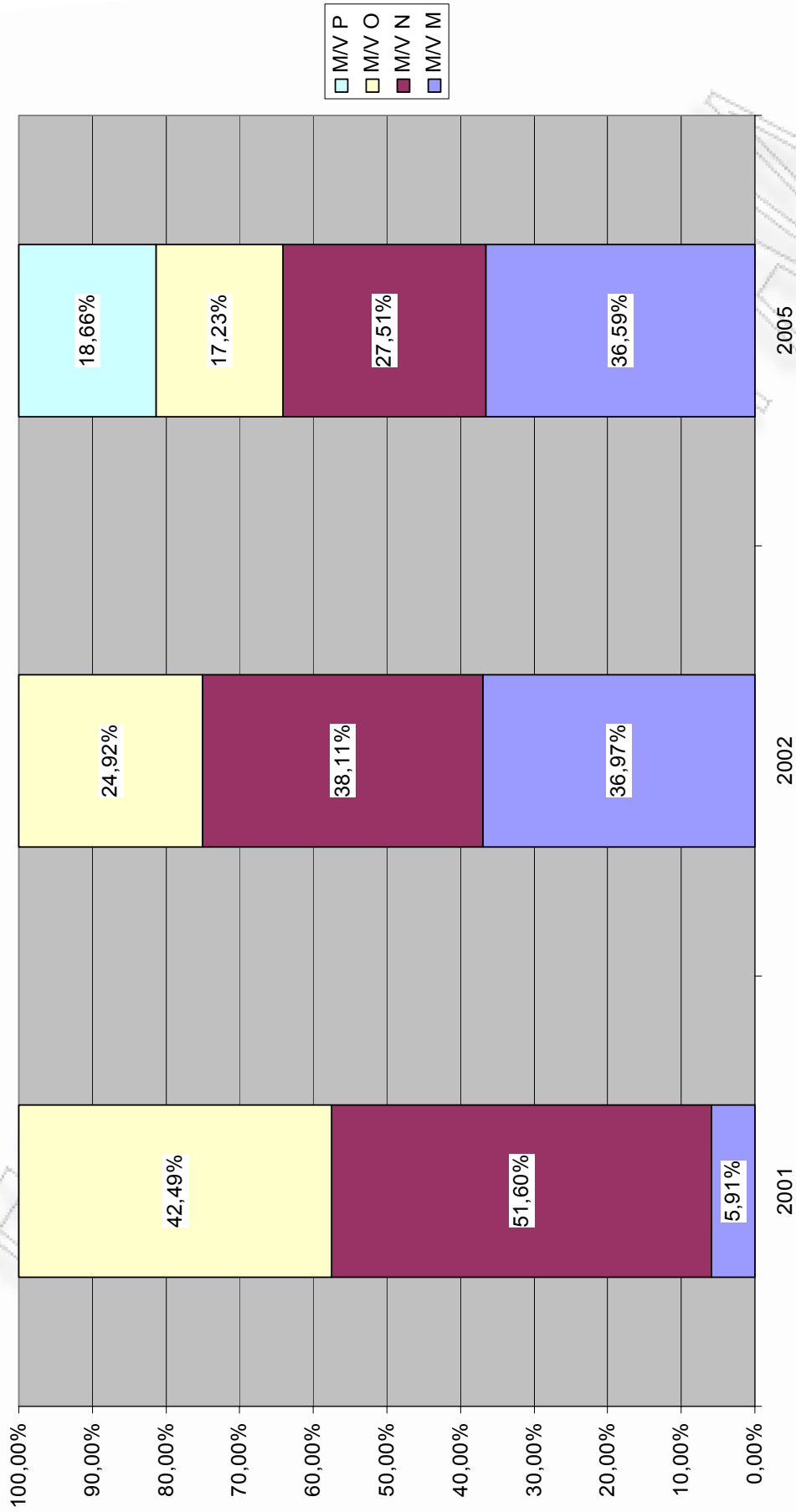
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-86: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τη Διαχείριση

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Μ	12.307	77.191	86.592
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ν	107.450	79.575	65.111
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ο	88.470	52.023	40.771
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ρ			44.165
ΣΥΝΟΛΟ	208.227	208.789	236.639

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-87: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τη Διαχείριση

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ 4: ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Μ	5,91%	36,97%	36,59%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ν	51,60%	38,11%	27,51%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ο	42,49%	24,92%	17,23%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ρ			18,66%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%

ADMINISTRATION



Διάγραμμα 2-20: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τη διαχείριση ανά Πλοίο

Η ανάλυση αυτή έχει να κάνει με το κόστος της διαχείρισης (Administration) και πως αυτό διαμορφώνεται κατά τις εξεταζόμενες χρονιές. Η εξέταση θα γίνει για τις χρονιές 2001, 2002 και για το έτος 2005 θα προστεθεί και το πλοίο M/V “P”.

Το 2001 τα έξοδα για τη Διαχείριση ήταν συνολικά, \$208.227. Το πλοίο M/V “M” στοίχισε \$12.307, το πλοίο M/V “N” κόστισε \$107.450 και το πλοίο M/V “O” κόστισε \$88.470.

Τα ποσοστά τώρα το 2001 βλέπουμε ότι είναι για το M/V “M” 5,91% του συνολικού κόστους, το πλοίο M/V “N” είναι στο 51,6% και το πλοίο M/V “O” είναι στο 42,49%. Παρατηρούμε ότι το υψηλότερο κόστος για τη Διαχείριση, το έχει το πλοίο M/V “N”. Αντίθετα το M/V “M” έχει το μικρότερο και αυτό οφείλεται στο ότι το πλοίο αποκτήθηκε στο τέλος του 2001.

Το κόστος τώρα της Διαχείρισης το 2002, μειώθηκε αρκετά σε σχέση με το έτος 2001. Αναλυτικότερα, το 2002 δόθηκαν \$212.965. Το πλοίο M/V “M” στοίχισε \$78.735, το πλοίο M/V “N” έπεσε στα \$81.167 και το πλοίο M/V “O” σημείωσε και αυτό μείωση των εξόδων φτάνοντας στα \$53.063.

Τα ποσοστά το 2002 είναι, για το M/V “M” 36,97%, για το πλοίο M/V “N” είναι στο 38,11% καταλαμβάνοντας το μεγαλύτερο ποσοστό, και τέλος, το πλοίο M/V “O” είναι στο 24,92%.

Το έτος 2005 προστίθεται στο δείγμα μας το πλοίο M/V “P”.

Γι’ αυτή τη χρονιά παρατηρούμε ότι τα έξοδα για τη Διαχείριση συνεχίζουν να μειώνονται σε σχέση με το 2002 σε όλα τα πλοία εκτός από το M/V “M” και το ποσό που δόθηκε είναι \$257.936.

Το πλοίο M/V “M” στοίχισε \$94.385, το πλοίο M/V “N” μειώθηκε στα \$70.971, το πλοίο M/V “O” παρουσίασε παρόμοια μείωση και έφτασε στα \$44.440 και το νέο πλοίο M/V “P” στοίχισε \$48.140.

Τα ποσοστά το 2005 είναι 36,59% για το M/V “M” του συνολικού κόστους όπου και είναι το υψηλότερο όλων, το πλοίο M/V “N” είναι στο 27,51%, το M/V “O” είναι στο 17,23% και το M/V “P” καταλαμβάνει το 18,66%.

Αυτό που πρέπει να αναφέρουμε είναι ότι, γενικά, παρατηρείται μείωση στα έξοδα της Διαχείρισης, πράγμα που σημαίνει ότι οι ναυτιλιακές εταιρίες κάνουν καλύτερη διαχείριση του στόλου τους.

2.2.2.5 ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-88: Κατανομή των Εξόδων για Συντήρηση ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	2001	2002	2005
SHIP: M/V M	477	28.312	206.107
SHIP: M/V N	79.309	100.516	353.212
SHIP: M/V O	60.652	94.799	82.355
SHIP: M/V P	*	*	71.215
ΣΥΝΟΛΟ	140.438	223.627	712.889

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-89: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τη Συντήρηση ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	2001	2002	2005
M/V M	0,34%	12,66%	28,91%
M/V N	56,47%	44,95%	49,55%
M/V O	43,19%	42,39%	11,55%
M/V P	*	*	9,99%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 2001, 2002, 2005

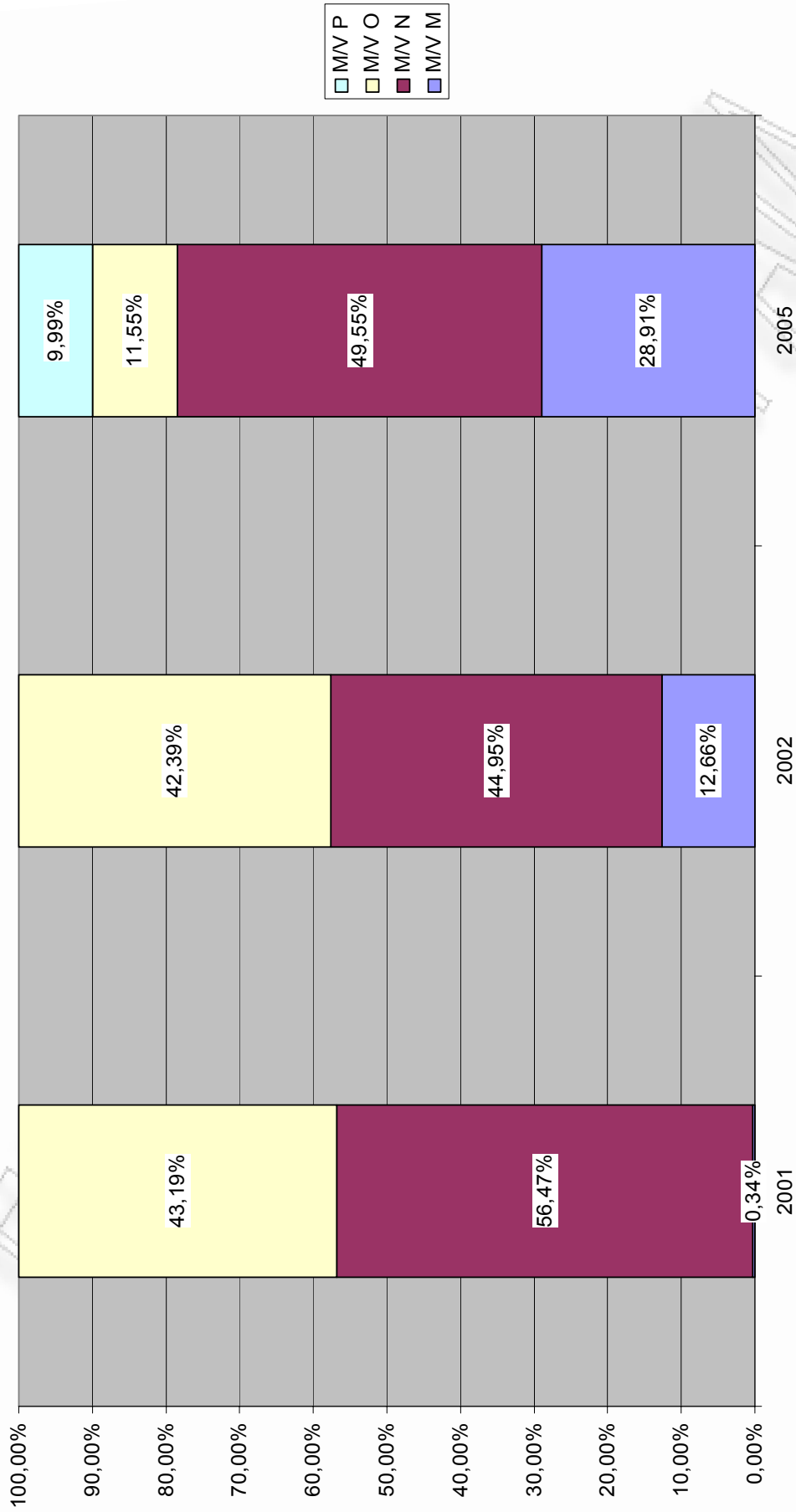
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-90: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τη Συντήρηση

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: M/V M	477	27.757	189.089
ΠΛΟΙΟ: M/V N	79.309	98.545	324.048
ΠΛΟΙΟ: M/V O	60.652	92.940	75.555
ΠΛΟΙΟ: M/V P			65.335
ΣΥΝΟΛΟ	140.438	219.242	654.027

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-91: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τη Συντήρηση

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5: ΣΥΝΤΗΡΗΣΗ	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: M/V M	477	27.757	189.089
ΠΛΟΙΟ: M/V N	79.309	98.545	324.048
ΠΛΟΙΟ: M/V O	60.652	92.940	75.555
ΠΛΟΙΟ: M/V P			65.335
ΣΥΝΟΛΟ	140.438	219.242	654.027

MAINTENANCE



Διάγραμμα 2-21: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για τη συντήρηση ανά Πλοίο

Η ανάλυση αυτή έχει να κάνει με το κόστος της συντήρησης (Maintenance) και πως αυτό διαμορφώνεται κατά τις εξεταζόμενες χρονιές. Με μια πρώτη ματιά θα δούμε ότι η Συντήρηση, αυξάνεται με τη πάροδο των χρόνων. Η εξέταση θα γίνει για τις χρονιές 2001, 2002 και για το έτος 2005 θα προστεθεί και το πλοίο M/V “P”.

Το 2001 τα έξοδα για τη Συντήρηση ήταν και για τα τρία πλοία μας \$140.438. Το πλοίο M/V “M” στοίχισε μόλις \$477, λόγω του ότι ήταν καινούργιο. Το πλοίο M/V “N” κόστισε \$79.309 και το πλοίο M/V “O” κόστισε \$60.652.

Τα ποσοστά τώρα το 2001 διαμορφώνονται ως εξής: για το M/V “M”, μόλις 0,34% του συνολικού κόστους, για το M/V “N” 56,47%, το οποίο είναι και το υψηλότερο, και για το πλοίο M/V “O” 43,19%.

Βλέπουμε ότι το κόστος της Συντήρησης το 2002 αυξήθηκε σε σχέση με το έτος 2001. Πιο συγκεκριμένα, το 2002 δόθηκαν \$223.627. Το πλοίο M/V “M” στοίχισε \$28.312, το πλοίο M/V “N” ανέβηκε στα \$100.516 και το πλοίο M/V “O” παρουσιάζει και αυτό αύξηση και φτάνει στα \$94.799.

Τα ποσοστά το 2002 είναι, για το M/V “M” 12,66%, το πλοίο M/V “N” είναι στο 44,95% και καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό, με μικρή διαφορά από το M/V “O” του οποίου το ποσοστό είναι 42,39%.

Παρατηρούμε ότι για αυτή τη χρονιά τα έξοδα για τη Συντήρηση συνεχίζουν να αυξάνονται σε σχέση με το 2002 σε όλα τα πλοία εκτός από το M/V “O”, όπου παρουσιάζει μείωση. Το ποσό που δόθηκε είναι \$712.889.

Το πλοίο M/V “M” στοίχισε \$206.107, το πλοίο M/V “N” αυξήθηκε στα \$353.212, το πλοίο M/V “O” παρουσίασε μείωση και έφτασε στα \$82.355 και το νέο πλοίο M/V “P” στοίχισε \$71.215.

Τα ποσοστά το 2005 είναι, για το M/V “M” είναι 28,91% του συνολικού κόστους, το πλοίο M/V “N” είναι στο 49,55% όπου είναι και το υψηλότερο, το M/V “O” είναι 11,55% και το M/V “P” καταλαμβάνει το 9,99%.

Πρέπει να προσέξουμε την πολύ μεγάλη αύξηση που παρουσιάζει το πλοίο M/V “M” μέσα σε τέσσερα χρόνια. Αυτό θα πρέπει να εξεταστεί από την εταιρία γιατί αυτό μπορεί να οφείλεται σε άσχημο χειρισμό του πλοίου από το πλήρωμα, ή ακόμα και σε κακή κατασκευή του πλοίου.

Αναλύοντας και τους πίνακες με τις αποπληθωρισμένες τιμές θα δούμε παρόμοια αύξηση του κόστους της συντήρησης για το πλοίο M/V “M”

2.2.2.6 ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-92: Κατανομή των Εξόδων για Εφόδια/Ανταλλακτικά ανά Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Μ	10.409	64.847	139.429
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ν	91.299	88.836	167.076
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ο	57.358	86.911	73.408
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ρ	*	*	64.298
ΣΥΝΟΛΟ	159.066	240.594	444.211

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 2001, 2002, 2005

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-93: Ποσοστιαία Κατανομή των Εξόδων για Εφόδια/Ανταλλακτικά ανά

Πλοίο

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ/ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	2001	2002	2005
Μ/Υ Μ	6,54%	26,95%	31,39%
Μ/Υ Ν	57,40%	36,92%	37,61%
Μ/Υ Ο	36,06%	36,12%	16,53%
Μ/Υ Ρ	*	*	14,47%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%

*: Δεν Υπήρχαν Διαθέσιμα Στοιχεία

Πηγή: Λογιστήριο Ναυτιλιακής Εταιρίας, Διαθέσιμες Χρονιές 2001, 2002, 2005

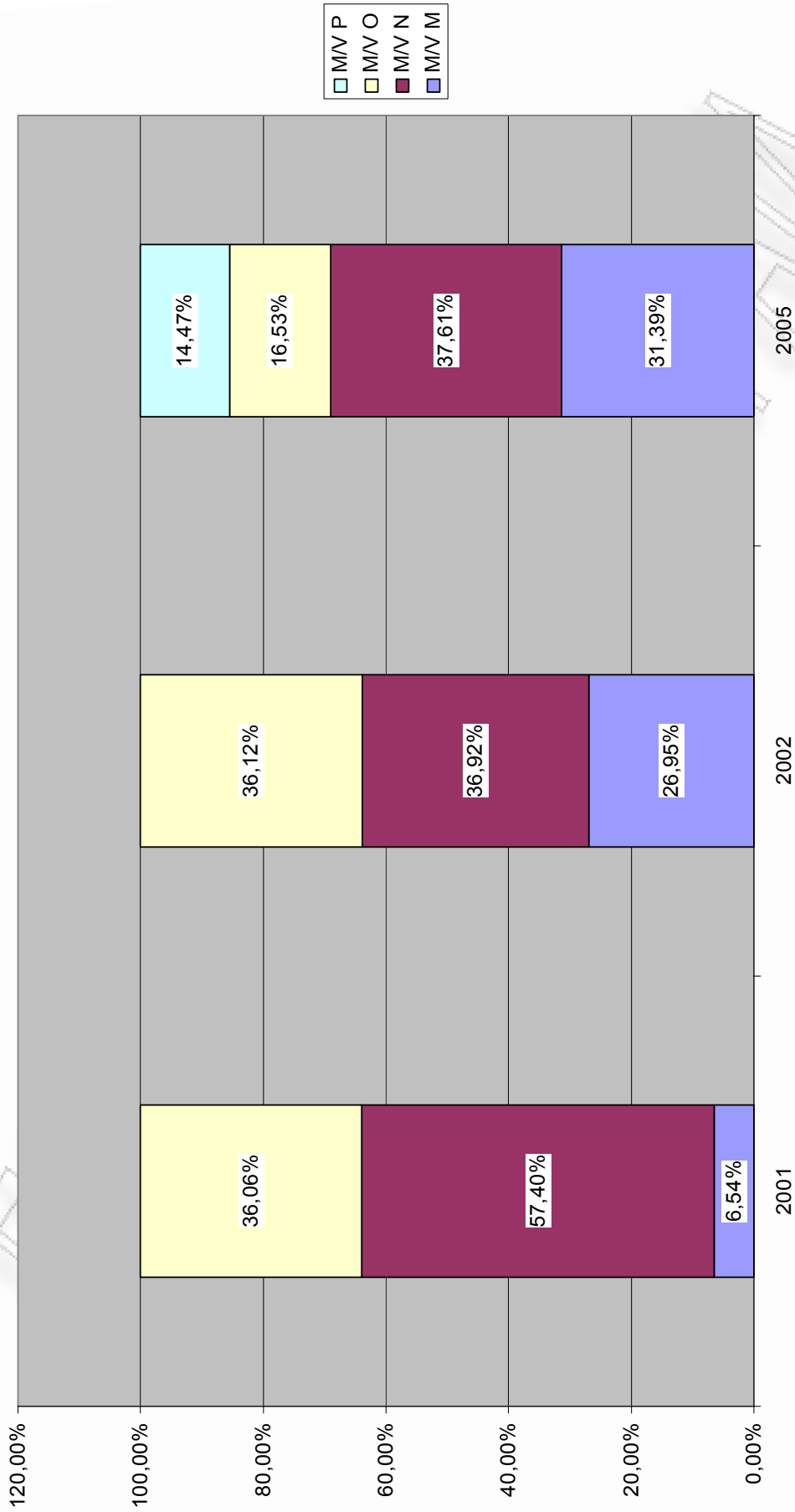
ΠΙΝΑΚΑΣ 2-94: Αποπληθωρισμένες Τιμές των Εξόδων για τα Εφόδια/Ανταλλακτικά

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Μ	10.409	63.575	127.917
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ν	91.299	87.094	153.281
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ο	57.358	85.207	67.347
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ρ			58.989
ΣΥΝΟΛΟ	159.066	235.876	407.533

ΠΙΝΑΚΑΣ 2-95: Ποσοστιαία Κατανομή των Αποπληθωρισμένων Τιμών για τα Εφόδια/Ανταλλακτικά

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6: ΕΦΟΔΙΑ / ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	2001	2002	2005
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Μ	6,54%	26,95%	31,39%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ν	57,40%	36,92%	37,61%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ο	36,06%	36,12%	16,53%
ΠΛΟΙΟ: Μ/Υ Ρ			14,47%
ΣΥΝΟΛΟ	100,00%	100,00%	100,00%

STORES



Διάγραμμα 2-22: Κατανομή των Εξόδων για Εφοδία/Ανταλλακτικά ανά Πλοίο

Τα Εφόδια / Ανταλλακτικά όπως είδαμε και στα Tankers, ακολουθούν τη πορεία της Συντήρησης.

Έτσι λοιπόν, παρατηρούμε ότι και αυτά αυξάνονται με τη πάροδο των χρόνων. Η εξέταση θα γίνει για τις χρονιές 2001, 2002 και για το έτος 2005 θα προστεθεί και το πλοίο M/V “P”.

Το 2001 τα έξοδα για τα Εφόδια / Ανταλλακτικά ήταν για τα τρία πλοία, \$159.066. Το πλοίο M/V “M” στοίχισε \$10.409 και αυτό λόγω του ότι το πλοίο ήταν καινούργιο, οπότε θα πρέπει να γίνουν οι πρώτες αγορές ανταλλακτικών, αλλά και άλλων εξαρτημάτων που θα χρειαστούν στο πλοίο. Το πλοίο M/V “N” κόστισε \$91.299 και το πλοίο M/V “O” κόστισε \$57.358.

Τα ποσοστά τώρα το 2001 βλέπουμε ότι είναι για το M/V “M” 6,54% του συνολικού κόστους, το πλοίο M/V “N” είναι 57,4%, το οποίο είναι και το υψηλότερο και το πλοίο M/V “O” είναι στο 36,06%.

Το κόστος των Εφοδίων / Ανταλλακτικών το 2002 αυξήθηκε σε σχέση με το έτος 2001.

Πιο συγκεκριμένα, το 2002 δόθηκαν \$240.594. Το πλοίο M/V “M” στοίχισε \$64.847, το πλοίο M/V “N” παρουσίασε μείωση και έπεσε στα \$88.836 και το πλοίο M/V “O” παρουσίασε αύξηση και έφτασε στα \$86.911.

Τα ποσοστά το 2002 είναι, για το M/V “M” 6,54%, το πλοίο M/V “N” είναι στο 36,92% και καταλαμβάνει το μεγαλύτερο ποσοστό, με μικρή διαφορά από το M/V “O” του οποίου το ποσοστό είναι 36,12%.

Το έτος 2005 προστίθεται στο δείγμα μας το πλοίο M/V “P”.

Βλέπουμε ότι για αυτή τη χρονιά τα έξοδα για τα Εφόδια / Ανταλλακτικά συνεχίζουν να αυξάνονται σε σχέση με το 2002 σε όλα τα πλοία εκτός από το M/V “O”, όπου παρουσιάζει μείωση. Το ποσό που δόθηκε είναι \$444.211.

Το πλοίο M/V “M” στοίχισε \$139.429, το ποσό του πλοίου M/V “N” σχεδόν διπλασιάστηκε και έφτασε στα \$167.076, το πλοίο M/V “O” παρουσίασε μείωση και έφτασε στα \$73.408 και το νέο πλοίο M/V “P” στοίχισε \$64.298.

Τα ποσοστά το 2005 είναι, για το M/V “M” είναι 31,39% του συνολικού κόστους, το πλοίο M/V “N” είναι στο 37,61% και είναι το υψηλότερο, το M/V “O” είναι 16,53% και το M/V “P” καταλαμβάνει το 14,47%.

Με βάση τα παραπάνω σημειώνεται πολύ μεγάλη αύξηση των Εφοδίων / Ανταλλακτικών στο πλοίο M/V “M”. Αυτό φαίνεται και στους πίνακες με τις αποπληθωρισμένες τιμές.

3. ΣΧΟΛΙΑ – ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Σκοπός αυτής της έρευνας ήταν να αναλυθεί το λειτουργικό κόστος του πλοίου και να καταγραφούν οι μεταβολές αυτού και των υποκατηγοριών του, που παρατηρούνται κατά τις εξεταζόμενες χρονιές 1999, 2001, 2002 και 2005. Ύστερα λοιπόν από την ανάλυση όλων αυτών των στοιχείων που συλλέχθηκαν μπορούμε να παραθέσουμε τα ακόλουθα συμπεράσματα

Κατ' αρχήν, εξετάζοντας τους πίνακες με τις τρέχουσες τιμές αλλά και τους πίνακες με τις αποπληθωρισμένες τιμές, μπορούμε να συμπεράνουμε ότι η ναυτιλία είναι ένας κλάδος που γίνεται ολοένα και πιο ακριβός. Πιο συγκεκριμένα αύξηση του κόστους που οφείλεται στο πληθωρισμό παρατηρήθηκε μόνο στο πλοίο M/T “B” στην ανάλυση που κάναμε ανά πλοίο. Στην ανάλυση ανά κόστος αύξηση του κόστους που να οφείλεται στο πληθωρισμό παρουσιάστηκε μόνο στις Ασφάλειες και στα Εφόδια / Ανταλλακτικά και αυτό μόνο στη κατηγορία των δεξαμενοπλοίων.

Ο καθένας μας θα ήθελε να έχει ένα πλοίο το οποίο θα του έφερνε κάποια μεγάλα έσοδα, αλλά κάτι τέτοιο δεν είναι και τόσο απλό και αυτό γιατί το κόστος λειτουργίας ενός πλοίου είναι αρκετά μεγάλο και ιδιαίτερα ευμετάβλητο. Πράγμα που σημαίνει ότι για να ανταπεξέλθει ο πλοιοκτήτης στη διαχείριση – λειτουργία του πλοίου, πρέπει να έχει πολύ γερό οικονομικό πακέτο.

Στη συνέχεια, θα πρέπει να σημειωθεί πως το λειτουργικό κόστος επηρεάζεται από διάφορους διεθνείς παράγοντες όπως η άνοδος της τιμής του πετρελαίου και η εμφάνιση του Ευρώ. Στην έρευνα μας βλέπουμε πως όσον αφορά τον πρώτο παράγοντα, η τιμή του πετρελαίου έχει υπερδιπλασιαστεί από το 1999 έως το 2005. Πιο συγκεκριμένα, από τα 12 περίπου δολάρια που κόστιζε το βαρέλι το 1999, έφτασε τα 50 δολάρια το 2005 και σταδιακά συνέχισε να ανεβαίνει φτάνοντας τα νούμερα του 2008, με αποτέλεσμα να επηρεαστούν και άλλες υπηρεσίες ή προϊόντα. Αυτό, για ένα κλάδο όπως η ναυτιλία, όπου τα ποσά είναι τεράστια, μεταφράζεται σε κόστος πολλών χιλιάδων δολαρίων.

Παρατηρώντας την εμφάνιση του Ευρώ και τη σχέση που έχει με το δολάριο συμπεραίνουμε και εκεί σημαντικά στοιχεία. Αναλυτικότερα, όλες οι διεθνείς συναλλαγές μέχρι και πρόσφατα, γίνονταν με αμερικάνικα δολάρια. Τα τελευταία όμως χρόνια που το Ευρώ έχει γίνει πολύ ισχυρό, παρατηρείται μια στροφή προς το συγκεκριμένο νόμισμα. Ένα πολύ καλό παράδειγμα είναι η Σαουδική Αραβία που προσπαθεί να υιοθετήσει το Ευρώ στις συναλλαγές. Στη περίπτωση όμως αυτή, το σημαντικό “πρόβλημα” που προκύπτει για τους

πλοιοκτήτες, είναι ότι σχεδόν όλες οι ναυτιλιακές εταιρίες, πόσο μάλλον οι Ελληνικές, εδρεύουν σε χώρες που το νόμισμα είναι το Ευρώ. Επομένως, τόσο η πληρωμή των υπαλλήλων της εταιρίας, των προμηθευτών, όσο και κάποιων νηογνομόνων και σημαίων γίνεται σε Ευρώ. Αυτό συνεπάγεται αύξηση των εξόδων λόγω της ισοτιμίας, μιας και η πληρωμή των πλοίων γίνεται ως επί το πλείστον σε δολάρια.

Όσον αφορά τώρα τις μεταβολές που σημειώνονται στις κατηγορίες του λειτουργικού κόστους μπορούμε να αναφέρουμε τα εξής συμπεράσματα..

Αρχικά, τα πληρώματα, όπου και αποτελούν το πιο σημαντικό έξοδο για μια ναυτιλιακή εταιρία και μπορεί να καταλαμβάνουν το 50% του λειτουργικού κόστους ή ακόμα και να το ξεπερνάνε, βλέπουμε να έχουν αυξηθεί πάνω από 1.000.000 δολάρια από το 1999 έως το 2005 με βάση τις τρέχουσες τιμές, και σχεδόν 500.000 δολάρια με βάση τις αποπληθωρισμένες τιμές, για τα πλοία που εξετάσαμε. Άξιο αναφοράς είναι ότι από το 1999 έως το 2002 υπήρξε μείωση στα έξοδα των πληρωμάτων σε παγκόσμιο επίπεδο και πως από το 2002 έως το 2005, αρχίζει να παρατηρείται πολύ μεγάλη αύξηση. Αυτό οφείλεται κυρίως στους μισθούς των πληρωμάτων, αλλά και στα χρήματα που δίνει η ναυτιλιακή εταιρία για τις ασφάλειες, για την έκδοση των πιστοποιητικών της σημαίας των ναυτικών, καθώς και για τα αεροπορικά εισιτήρια.

Στη δεύτερη κατηγορία που είναι οι ασφάλειες, βλέπουμε πως σημειώνεται μικρή αύξηση. Και εδώ παρατηρείται μια ύφεση τις χρονιές 2001 και 2002 και αυξάνονται από το 2002 μέχρι το 2005. Η αύξηση αυτή οφείλεται κυρίως στην ασφάλεια του σκάφους και του μηχανολογικού εξοπλισμού (Hull & Machinery), το κόστος της οποίας έχει ανέβει τα τελευταία χρόνια. Μέρος αυτής της αύξησης οφείλεται και στο πληθωρισμό, καθώς είδαμε ότι το κόστος των ασφαλειών για τα δεξαμενόπλοια παρουσίαζε μείωση στους πίνακες με τις αποπληθωρισμένες τιμές.

Στη Τρίτη κατηγορία, τα Λιπαντικά, αυξάνονται λόγω της τιμής του πετρελαίου και της αύξησης που αυτή παρουσιάζει. Επίσης μέρος της αύξησης μπορεί να οφείλεται και στο πιο μεγάλο αριθμό ταξιδιών που έκαναν τα πλοία τις συγκεκριμένες χρονιές.

Όσον αφορά τη Διαχείριση μπορούμε να πούμε ότι παραμένει ουσιαστικά στα ίδια επίπεδα. Αυτό οφείλεται στο ότι γενικά οι εταιρίες έκαναν καλό management τις συγκεκριμένες χρονιές και στο ότι στη Διαχείριση περιλαμβάνονται έξοδα τα οποία δεν έχουν μεγάλες διακυμάνσεις. Όπως τα έξοδα για το I.S.M, οι διάφοροι φόροι, και οι επικοινωνίες.

Τέλος η Συντήρηση και τα Εφόδια / Ανταλλακτικά είναι καλύτερα να τα εξετάζουμε μαζί και να βγάλουμε συμπεράσματα ταυτόχρονα, γιατί είναι δύο κατηγορίες εξόδων άμεσα συνδεδεμένες. Έτσι λοιπόν παρατηρήσαμε ότι και τα δύο έχουν αυξηθεί πάρα πολύ από το

1999 έως το 2005. παράγοντες που οδήγησαν σε αυτή την αύξηση είναι η ηλικία των πλοίων και η αυξημένη συντήρηση που πρέπει να γίνεται με τη πάροδο των χρόνων. Επίσης, κατά πόσο το πλήρωμα αλλά και η ναυτιλιακή εταιρία συντηρούν το πλοίο και τέλος πιο μέρος της προβλεπόμενης συντήρησης γίνεται. Ας σημειωθεί ότι στη Συντήρηση συμπεριλαμβάνονται και οι επιθεωρήσεις που γίνονται από νηογνώμονες και σημαίες, οπότε παίζουν και αυτά ένα σημαντικό ρόλο. Τέλος πρέπει να σημειωθεί ότι τα έξοδα για εφόδια και ανταλλακτικά στα δεξαμενόπλοια παρουσίασαν μείωση οπότε η αύξηση που παρατηρείται οφείλεται κυρίως στα φορτηγά πλοία που είχαμε στο εξεταζόμενο δείγμα μας.

Ένα τελευταίο συμπέρασμα που πρέπει να αναφερθεί είναι, ότι τα ποσοστά που βγάλαμε, συμπίπτουν με αυτά της βιβλιογραφίας που χρησιμοποιήσαμε, μόνο στα έξοδα των πληρωμάτων, στα έξοδα της συντήρησης και στα έξοδα των εφοδίων και ανταλλακτικών του πλοίου. Μεγάλη διαφορά παρατηρείται στα λιπαντικά των πλοίων και αυτό οφείλεται στο ότι τα πλοία μας είναι χρονοναυλωμένα (όπως προαναφέραμε) και τα πετρέλαια χρεώνονται στο ναυλωτή.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Γκιζιάκης, Κ. και Παπαδόπουλος, Α. και Πλωμαρίτου, Ε., Ναυλώσεις, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2006
2. Παπαγιαννούλης Κ., Η Παγκοσμιοποίηση της Οικονομίας & η Ελληνική και Διεθνής Ναυτιλία, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2002
3. Γουλιέλμος, Α., Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Σταμούλη Α.Ε., Αθήνα 2003
4. Γεωργαντόπουλος Ελ. και Βλάχος Γ., Ναυτιλιακή Οικονομική, Εκδόσεις Τζει & Τζει, Πειραιάς 2003
5. Παζαρζής Μ., Ειδικά Θέματα Ναυτασφαλίσεων, Εκδόσεις Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Πειραιάς 2006
6. http://www.lloydslist.com/ll/news/viewArticle.htm?articleId=20017576381&sr_c=rss Ανασύρθηκε στις 7 Μαρτίου 2009
7. http://www.maritimecareer.com/news/47/containership_crew_costs_top_all_double_that_of_tankers_bulkers Ανασύρθηκε στις 7 Μαρτίου 2009
8. <http://www.marinelog.com/DOCS/NEWSMMIV/MMIVOct19.html> Ανασύρθηκε στις 8 Μαρτίου 2009
9. <http://zawya.com/Story.cfm/sidZAWYA20081120042020/Shipping%20insurance%20costs%20may%20double%20due%20to%20rise%20in%20piracy%20%20/> Ανασύρθηκε στις 8 Μαρτίου 2009
10. http://i.pmcndn.net/p/bw/magazine/2005/11/nov05_CrunchTimeForMarineLubeBuyers.pdf Ανασύρθηκε στις 10 Μαρτίου 2009
11. <http://www.eng.odu.edu/smro/> Ανασύρθηκε στις 10 Μαρτίου 2009

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΔΑΝ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Τιμές Πετρελαίου από το 1946 έως το 2009

Annual Average Domestic Crude Oil Prices 1946-Present		
	U.S. Average	
	(in \$/bbl.)	
Year	Nominal	Inflation Adjusted
1946	\$1.63	\$17.73
1947	\$2.16	\$20.84
1948	\$2.77	\$24.86
1949	\$2.77	\$25.10
1950	\$2.77	\$24.84
1951	\$2.77	\$23.02
1952	\$2.77	\$22.50
1953	\$2.92	\$23.49
1954	\$2.99	\$24.02
1955	\$2.93	\$23.56
1956	\$2.94	\$23.35
1957	\$3.14	\$24.09
1958	\$3.00	\$22.42
1959	\$3.00	\$22.20
1960	\$2.91	\$21.24
1961	\$2.85	\$20.57
1962	\$2.85	\$20.32
1963	\$2.91	\$20.51
1964	\$3.00	\$20.86
1965	\$3.01	\$20.59
1966	\$3.10	\$20.60
1967	\$3.12	\$20.18
1968	\$3.18	\$19.69
1969	\$3.32	\$19.53
1970	\$3.39	\$18.84
1971	\$3.60	\$19.18
1972	\$3.60	\$20.57
1973	\$4.75	\$22.89
1974	\$9.35	\$40.84
1975	\$12.21	\$48.91
1976	\$13.10	\$49.66
1977	\$14.40	\$51.22
1978	\$14.95	\$49.47
1979	\$25.10	\$73.89
1980	\$37.42	\$98.07
1981	\$35.75	\$84.93
1982	\$31.83	\$71.20

1983	\$29.08	\$63.00
1984	\$28.75	\$59.71
1985	\$26.92	\$53.98
1986	\$14.44	\$28.41
1987	\$17.75	\$33.69
1988	\$14.87	\$27.16
1989	\$18.33	\$31.88
1990	\$23.19	\$38.17
1991	\$20.20	\$31.99
1992	\$19.25	\$29.59
1993	\$16.75	\$25.02
1994	\$15.66	\$22.78
1995	\$16.75	\$23.71
1996	\$20.46	\$28.12
1997	\$18.64	\$25.05
1998	\$11.91	\$15.77
1999	\$16.56	\$21.39
2000	\$27.39	\$34.29
2001	\$23.00	\$28.03
2002	\$22.81	\$27.33
2003	\$27.69	\$32.47
2004	\$37.66	\$42.97
2005	\$50.04	\$55.21
2006	\$58.30	\$62.36
2007	\$64.20	\$66.66
2008	\$91.48	\$91.35
2009 Partial	\$43.11	\$43.56

Πηγή: http://www.inflationdata.com/inflation/Inflation_Rate/Historical_Oil_Prices_Table.asp

Στοιχεία Που Προήλθαν από Λογιστήριο
Ναυτιλιακών Εταιριών

SHIP: M/T A	DWT: 46000	CONSOLIDATED RUNNING EXPENCES		
	1999	2001	2002	2005
WAGES	636.812	494.733	505.942	692.865
CREWSICKNESS	1.624	24.163	3.828	3.661
CREW TRAVELING EX.	63.981	40.128	52.387	86.518
VICTUALING	53.549	42.461	37.126	67.712
CHEMICALS	6.652	10.858	8.925	7.735
CABIN STORES	7.097	3.361	3.667	7.521
MARINE	12.142	9.242	12.818	47.254
PAINTS	31.460	13.004	29.178	22.118
ROPES & WIRES		7.637	3.485	3.300
DECK STORES	45.157	29.659	37.189	50.488
FORWARDING EXPENCE	14.118	16.898	26.257	26.176
SAFETY EQUIPMENT	8.290	11.457	16.462	21.958
ENGINE STORES	44.759	26.132	41.349	63.553
COMPONENTS & SPARE	94.947	87.811	151.428	150.226
REPAIRS & MAINTENANCE	86.072	158.051	187.181	166.597
REPAIR TEAM WAGES		32.464	24.041	25.200
INSPECTIONS	11.299	8.392	13.880	33.481
SURVEY EXPENCES	34.798	28.676	30.759	67.190
INSURANSE H+M	48.116	42.724	53.110	54.667
INSURANSE P& I	80.707	43.844	49.493	82.138
INSURANCE FD + D	12.103	10.885	11.237	8.251
CREW INSURANCE	4.022	4.000	4.000	4.300
COMMUNICATION EXPENSES	51.976	61.635	62.190	22.346
LUBRICANTS	49.274	64.238	82.962	128.264
WATER	1.995	201	2.551	4.913
TONNAGE TAXES	23.376	3.611	3.433	4.414
OTHER EXPENSES	21.438	70.228	46.772	46.774
TRAVEL EXPENSES SUP.	14.297	14.158	10.756	39.193
ISM EXPENCES	4.392	5.755	1.950	7.784
TOTAL	1.464.452	1.366.403	1.514.356	1.946.596
MANAGEMENT FEES		249.802	259.456	303.626

TOTAL OPERATION COS.	1.464.452	1.616.205	1.773.812	2.250.222
----------------------	-----------	-----------	-----------	-----------

SHIP: M/T B	DWT: 37260	CONSOLIDATED RUNNING EXPENCES		
		1999	2001	2002
WAGES	649.535	498.232		761.033
CREWSICKNESS	13.302	1.827		2.188
CREW TRAVELING EX.	32.025	47.813		77.600
VICTUALING	51.278	43.348		51.177
CHEMICALS	9.497	6.417		9.043
CABIN STORES	9.366	5.479		8.183
MARINE	5.360	10.846		17.650
PAINTS	7.766	10.691		17.228
ROPES & WIRES	1.342	8.851		583
DECK STORES	21.248	40.147		31.373
FORWARDING EXPENCE	11.816	16.897		34.197
SAFETY EQUIPMENT	5.014	2.946		28.168
ENGINE STORES	46.184	72.005		23.016
COMPONENTS & SPARE	92.934	106.473		95.359
REPAIRS & MAINTENANCE	196.405	209.069		17.728
REPAIR TEAM WAGES		48.772		0
INSPECTIONS	11.520	6.770		24.751
SURVEY EXPENCES	12.214	29.393		24.661
INSURANSE H+M	39.146	42.066		63.352
INSURANSE P& I	63.413	60.372		47.008
INSURANCE FD + D	12.103	10.560		8.251
CREW INSURANCE	4.022	4.000		4.300
COMMUNICATION EXPENSES	46.130	43.703		16.385
LUBRICANTS	29.261	76.729		103.491
WATER	2.501	1.847		0
TONNAGE TAXES	12.859	2.837		3.867
OTHER EXPENSES	11.985	40.915		50.856
TRAVEL EXPENSES SUP.	15.592	9.061		19.039
ISM EXPENCES	3.334	1.789		6.444
TOTAL	1.417.152	1.459.855		1.546.931
MANAGEMENT FEES		249.802		303.626

TOTAL OPERATION COS.	1.417.152	1.709.657		1.850.557
----------------------	-----------	-----------	--	-----------

SHIP: M/T C	DWT: 47000	CONSOLIDATED RUNNING EXPENCES			
		1999	2001	2002	2005
WAGES	547.663	541.264	751.746	846.275	
CREWSICKNESS	5.301	5.601	11.938	577	
CREW TRAVELING EX.	48.917	57.074	102.223	88.365	
VICTUALING	53.578	41.213	69.737	54.929	
CHEMICALS	5.023	3.115	7.284	16.507	
CABIN STORES	4.344	8.269	3.443	9.074	
MARINE	15.663	10.691	50.908	26.423	
PAINTS	10.708	13.976	7.940	12.115	
ROPES & WIRES	941	9.687	4.303	1.344	
DECK STORES	45.174	62.552	61.429	33.250	
FORWARDING EXPENCE	11.693	19.165	40.607	43.481	
SAFETY EQUIPMENT		10.348	2.617	27.687	
ENGINE STORES	41.747	41.064	61.645	71.295	
COMPONENTS & SPARE	133.795	112.811	166.815	336.118	
REPAIRS & MAINTENANCE	48.629	101.352	127.765	242.132	
REPAIR TEAM WAGES		18.607	12.000	12.500	
INSPECTIONS	26.887	8.751	4.125	24.693	
SURVEY EXPENCES	26.421	37.651	21.040	30.454	
INSURANSE H+M	48.812	46.199	56.358	55.316	
INSURANSE P& I	64.514	37.762	43.694	73.458	
INSURANCE FD + D	12.103	10.885	11.237	8.251	
CREW INSURANCE	4.942	4.000	4.000	4.300	
COMMUNICATION EXPENSES	39.082	35.989	47.490	20.570	
LUBRICANTS	117.445	32.799	80.130	102.567	
WATER	211	662	352	4.250	
TONNAGE TAXES	2.679	9.093	34.004	4.363	
OTHER EXPENSES	30.351	48.238	82.770	86.620	
TRAVEL EXPENSES SUP.	12.111	14.569	7.889	24.937	
ISM EXPENCES	3.620	7.779	4.665	8.736	
TOTAL	1.362.355	1.351.165	1.880.153	2.270.589	
MANAGEMENT FEES		249.802	259.456	303.626	

TOTAL OPERATION COS.	1.362.355	1.600.967	2.139.609	2.574.215
----------------------	-----------	-----------	-----------	-----------

SHIP: M/T F	DWT: 46217 CONSOLIDATED RUNNING EXPENCES			
	1999	2001	2002	2005
WAGES	624.214	549.435	596.974	
CREWSICKNESS	9.095	7.155	685	
CREW TRAVELING EX.	57.406	36.770	49.540	
VICTUALING	55.866	38.743	46.264	
CHEMICALS	6.514	8.110	5.174	
CABIN STORES	7.076	6.133	6.739	
MARINE	10.167	11.676	6.606	
PAINTS	9.625	8.249	52.749	
ROPES & WIRES	3.339	5.266	2.623	
DECK STORES	39.229	76.533	46.147	
FORWARDING EXPENCE	16.692	24.456	23.591	
SAFETY EQUIPMENT	2.478	9.668	6.511	
ENGINE STORES	76.969	67.701	68.335	
COMPONENTS & SPARE	141.612	180.615	165.815	
REPAIRS & MAINTENANCE	156.292	211.331	266.787	
REPAIR TEAM WAGES		45.013	36.729	
INSPECTIONS	14.866	17.613	15.005	
SURVEY EXPENCES	30.960	84.270	95.220	
INSURANSE H+M	39.171	37.674	45.727	
INSURANSE P&I	65.802	62.440	73.482	
INSURANCE FD + D	13.780	10.560	11.237	
CREW INSURANCE	4.022	4.000	4.000	
COMMUNICATION EXPENSES	39.602	50.827	42.647	
LUBRICANTS	40.299	66.620	102.579	
WATER	6.983	6.054	1.045	
TONNAGE TAXES	1.434	2.903	2.759	
OTHER EXPENSES	57.710	42.489	118.148	
TRAVEL EXPENSES SUP.	26.548	13.163	14.614	
ISM EXPENCES	2.670	8.201	2.128	
TOTAL	1.560.421	1.693.670	1.909.861	

MANAGEMENT FEES		249.802	259.456	
TOTAL OPERATION COS.	1.560.421	1.943.472	2.169.317	

SHIP: M/T G	DWT: 47000	CONSOLIDATED RUNNING EXPENCES			
		1999	2001	2002	2005
WAGES	569.092	547.769	785.369	1.153.332	
CREWSICKNESS	17.922	2.484	4.313	3.314	
CREW TRAVELING EX.	47.173	64.424	55.551	73.008	
VICTUALING	59.610	52.310	58.456	54.746	
CHEMICALS	1.589	8.264	5.189	7.514	
CABIN STORES	8.104	8.018	7.647	13.051	
MARINE	9.893	9.855	8.400	21.711	
PAINTS	10.951	17.805	16.402	9.520	
ROPES & WIRES	11.995	3.607	0	208	
DECK STORES	30.250	20.231	30.773	38.033	
FORWARDING EXPENCE	12.089	21.865	20.635	39.846	
SAFETY EQUIPMENT		5.053	9.710	7.831	
ENGINE STORES	19.946	29.132	42.026	43.681	
COMPONENTS & SPARE	43.663	25.165	143.019	100.179	
REPAIRS & MAINTENANCE	11.389	62.498	84.283	89.030	
REPAIR TEAM WAGES		30.563	25.774	23.500	
INSPECTIONS	24.886	6.941	13.822	10.675	
SURVEY EXPENCES	13.642	27.228	31.897	29.098	
INSURANSE H+M	50.308	44.468	55.379	58.975	
INSURANSE P&I	37.940	28.546	35.212	59.734	
INSURANCE FD + D	12.103	10.885	11.237	8.251	
CREW INSURANCE	4.022	4.000	4.000	4.300	
COMMUNICATION EXPENSES	37.165	27.186	39.166	37.320	
LUBRICANTS	24.524	86.294	83.640	48.187	
WATER	153	109	2.180	9.620	
TONNAGE TAXES	1.536	8.980	19.210	18.418	
OTHER EXPENSES	83.806	75.120	153.763	59.025	
TRAVEL EXPENSES SUP.	12.532	8.198	11.434	13.910	
ISM EXPENCES	3.027	4.595	7.384	7.816	
TOTAL	1.159.310	1.241.592	1.765.870	2.043.832	

MANAGEMENT FEES		249.802	259.456	303.626
TOTAL OPERATION COS.	1.159.310	1.491.394	2.025.327	2.347.459

SHIP: M/T H	DWT: 47000	CONSOLIDATED RUNNING EXPENCES			
		1999	2001	2002	2005
WAGES	564.497	516.081	751.220	1.255.290	
CREWSICKNESS	5.847	3.817	252	17.305	
CREW TRAVELING EX.	47.288	50.627	33.826	110.898	
VICTUALING	45.397	38.882	45.932	51.825	
CHEMICALS	4.763	5.757	4.356	14.518	
CABIN STORES	7.145	3.788	3.893	3.087	
MARINE	9.950	10.212	8.621	15.090	
PAINTS	13.564	35.591	19.825	29.325	
ROPES & WIRES	9.171	1.953	3.855	0	
DECK STORES	22.150	33.989	15.636	32.308	
FORWARDING EXPENCE	16.888	17.827	25.550	48.547	
SAFETY EQUIPMENT	3.985	8.426	6.766	4.416	
ENGINE STORES	17.421	34.946	18.444	36.425	
COMPONENTS & SPARE	42.658	56.157	69.611	119.403	
REPAIRS & MAINTENANCE	3.804	64.130	34.205	90.299	
REPAIR TEAM WAGES		29.991	15.757	25.400	
INSPECTIONS	20.399	17.572	9.986	9.242	
SURVEY EXPENCES	12.825	11.248	34.017	23.694	
INSURANSE H+M	50.088	44.468	55.378	60.218	
INSURANSE P& I	38.054	28.546	35.212	59.734	
INSURANCE FD + D	12.103	10.885	11.237	8.251	
CREW INSURANCE	4.022	4.000	4.000	4.300	
COMMUNICATION EXPENSES	36.449	25.957	50.744	18.245	
LUBRICANTS	40.490	76.585	74.345	87.803	
WATER	1.186	844	1.089	0	
TONNAGE TAXES	3.589	3.321	19.210	18.938	
OTHER EXPENSES	65.196	59.537	188.924	63.284	
TRAVEL EXPENSES SUP.	9.420	10.824	10.390	14.446	
ISM EXPENCES	2.976	4.223	4.163	9.142	
TOTAL	1.111.327	1.210.185	1.556.444	2.231.437	

MANAGEMENT FEES		249.802	259.456	303.626
TOTAL OPERATION COS.	1.111.327	1.459.987	1.815.900	2.478.408

SHIP: M/V M	DWT: 68894	CONSOLIDATED RUNNING EXPENCES		
		1999	2001	2002
WAGES			593.347	889.867
CREWSICKNESS			1.724	5.616
CREW TRAVELING EX.			29.733	63.348
VICTUALING			28.399	54.663
CHEMICALS			6.122	9.302
CABIN STORES			5.687	6.041
MARINE			4.713	12.681
PAINTS			6.360	41.674
ROPES & WIRES			0	4.706
DECK STORES			21.034	22.159
FORWARDING EXPENCE			6.736	23.862
SAFETY EQUIPMENT			7.041	14.133
ENGINE STORES			18.361	39.920
COMPONENTS & SPARE			9.228	85.720
REPAIRS & MAINTENANCE			1.633	21.698
REPAIR TEAM WAGES			0	28.800
INSPECTIONS			3.555	4.211
SURVEY EXPENCES			2.330	27.740
INSURANSE H+M			51.547	72.252
INSURANSE P& I			36.443	62.651
INSURANCE FD + D			11.237	8.251
CREW INSURANCE			4.598	4.300
COMMUNICATION EXPENSES			21.975	16.937
LUBRICANTS			3.344	77.259
WATER			242	1.494
TONNAGE TAXES			26.879	15.849
OTHER EXPENSES			25.482	58.898
TRAVEL EXPENSES SUP.			4.830	14.076
ISM EXPENCES			4.399	2.701
TOTAL			936.977	1.690.809
MANAGEMENT FEES			100.000	303.626
TOTAL OPERATION COS.			1.036.977	2.057.673

SHIP: M/V N	DWT: 68894	CONSOLIDATED RUNNING EXPENCES		
	1999	2001	2002	2005
WAGES		539.520	634.290	545.073
CREWSICKNESS		9.690	20.571	449
CREW TRAVELING EX.		37.560	39.082	80.453
VICTUALING		46.081	37.138	49.576
CHEMICALS		5.411	6.510	12.313
CABIN STORES		8.427	4.806	14.704
MARINE		4.441	8.435	17.971
PAINTS		29.627	28.633	26.089
ROPES & WIRES		0	0	0
DECK STORES		24.727	19.548	42.893
FORWARDING EXPENCE		4.456	8.405	28.796
SAFETY EQUIPMENT		5.263	12.155	18.088
ENGINE STORES		17.702	17.097	49.973
COMPONENTS & SPARE		7.136	35.410	161.155
REPAIRS & MAINTENANCE		32.151	9.185	98.785
REPAIR TEAM WAGES		4.957	18.000	16.500
INSPECTIONS		4.290	3.555	3.910
SURVEY EXPENCES		19.327	19.515	28.526
INSURANSE H+M		39.979	51.593	71.304
INSURANSE P& I		34.595	36.473	62.651
INSURANCE FD + D		11.587	11.237	8.251
CREW INSURANCE		4.005	4.000	4.300
COMMUNICATION EXPENSES		31.701	25.267	26.144
LUBRICANTS		9.062	8.805	94.181
WATER		142	87	3.016
TONNAGE TAXES		47.001	26.879	6.274
OTHER EXPENSES		21.687	26.147	36.205
TRAVEL EXPENSES SUP.		6.992	6.446	15.540
ISM EXPENCES		7.061	2.874	2.348
TOTAL		1.014.575	1.122.139	1.525.469
MANAGEMENT FEES		100.000	100.000	303.626
TOTAL OPERATION COS.		1.114.575	1.222.139	1.994.435

SHIP: M/V O	DWT: 71662	CONSOLIDATED RUNNING EXPENCES					
		(FROM MAY TO APRIL)					
	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
CREW WAGES	429,900	615,789	752,406	882,358	972,569	1,065,037	1,086,932
CREW BASIC WAGES	134,897	198,091	238,746	280,165	307,712	336,888	337,931
CREW RETROACTIVE WAGES	9,800	9,944	11,200	23,405	20,441	17,977	17,440
CREW FOREIGN MANNING							2,465
CREW OVERTIME	124,634	178,947	223,409	232,605	262,167	293,313	288,271
CREW BONUSES	67,272	105,566	129,012	169,382	184,484	199,152	229,510
CREW EXTRAS	36,719	39,071	49,686	57,151	64,750	76,208	66,051
CREW LEAVE ALLOWANCES	56,578	83,137	100,353	119,650	133,014	141,141	145,265
CREW WAITING BONUS		1,032				357	
CREW OWNERS CONTRIBUTION	38,061	53,096	63,353	75,588	82,236	85,178	89,984
OWNERS CONTRIB. -NAT	36,050	53,308	63,353	75,588	82,236	85,178	86,100
OWNERS CONTRIB. STAMP DUTY CRE	2,011	-212					3,884
CREW EXP. & VICTUALLING	36,761	65,142	65,174	88,387	74,979	101,207	86,243
CREW TRAVELLING EXPENC.	8,575	20,556	15,892	24,348	18,596	23,947	27,576
CREW SICK. & MED. EXP.	789	688	4,336	14,209	2,160	19,037	2,750
CREW GENERAL EXP.	1,693	1,261	248				2,000
VICTUALLING	25,704	42,637	44,697	49,830	54,222	58,223	53,917
STORES	32,882	57,358	86,911	61,748	62,741	73,408	96,375
DECK STORE	5,484	13,315	22,745	14,362	15,596	13,563	29,678
CHARTS	4,665	5,598	4,871	4,273	5,612	5,786	10,482
SAFETY AND FIRE FIGHTING	880	4,416	9,503	3,968	10,370	16,781	3,993
PAINTS	8,932	11,110	17,303	10,876	10,231	12,653	21,615
CABIN STORES	876	4,282	3,199	3,901	5,661	3,932	4,148
ENGINE STORES	7,191	12,563	20,382	17,272	5,958	15,430	18,957
STORES FWD EXP.	3,436	478	2,837	2,632	2,248		
CHEMICAL & GASES	1,418	5,597	6,071	4,464	7,065	5,263	7,501
LUBRICANTS	37,346	49,914	42,882	62,857	66,170	66,538	92,900
LUBRICANTS	37,346	49,914	42,882	62,857	66,170	66,538	92,900
REPAIRS & MAINTENANCE	73,771	60,652	94,799	81,197	117,526	82,355	110,981
ENGINE SPARES	40,475	13,187	46,694	34,578	60,065	32,130	54,513
DECK SPARES	1,057	1,800	3,432	4,553	4,018	7,123	7,987
SPARE FWD EXP.	4,781	1,869	2,179	2,699	3,150		
REPAIRS & MAINTENANCE GEN.	232						
FOBAS	360	2,500	720	1,060	1,675	2,936	1,340
REPAIRS BY WORKSHOP	3,054	19,264	14,612	6,410	21,987	13,440	10,496
CLASS MAINTENANCE	18,775	22,032	24,562	25,428	23,512	25,997	33,672
ATTENDANCE & ISPECT.	5,037		2,600	6,469	3,119	729	2,973
INSURANCES	65,633	110,331	137,803	152,145	161,779	173,571	178,162
H&M + I.V.	42,862	71,507	88,567	93,098	95,496	99,904	99,277
WAR RISK	1,861	4,170	5,277	5,164	4,546	4,503	4,092
P&I ADVANCE CALLS	12,911	24,862	34,186	44,650	49,867	54,699	60,712
P&I SUPPLEMENTARY	2,582						
FD&D	4,725	6,910	6,703	5,966	5,846	6,355	6,483
SIGCO	691	2,882	3,070	3,267	3,396	3,402	3,361
CREW					2,628	4,708	4,237
GENERAL EXP.	62,675	88,470	53,063	40,673	46,123	44,440	36,961
SUNDRY PORT EXP. & FEES	771	812	3,889	3,593	6,752	7,263	13,343
COMMUNICATIONS(EUR)		1,041	6,218	7,425	4,381	4,605	3,943
COMMUNICATIONS(GRD)	1,283	3,077					

COMMUNICATIONS(USD)	12,910	17,011	4,425	4,663	3,924	9,945	8,636
TONNAGE TAX	43,659	60,716	30,465	16,171	21,720	14,886	1,050
BANK CHARGES VESSELS	836	1,834	1,985	2,476	2,642	1,936	3,143
PROFESIONAL FEES			2,106	1,567	3,097	1,706	846
SUBSCRIPTIONS FOR VSL	1,123	2,641	2,184	3,498	2,853	2,685	2,853
SUNDRY GENERAL EXP.	2,092	1,338	1,791	1,280	776	1,414	3,147
TOTAL	777,032	1,100,752	1,296,392	1,444,653	1,584,124	1,691,736	1,778,539
EXCEPTIONAL ITEMS	66,774			8,382	54,334	12,663	163,780
GRAND TOTAL	843,807	1,100,752	1,296,392	1,453,335	1,638,458	1,704,398	1,942,319

SHIP: M/V P	DWT: 71662	CONSOLIDATED RUNNING EXPENCES		
		2004- 2005	2005- 2006	2006- 2007
				(FROM MAY TO APRIL)
CREW WAGES	967.391	999.019	1.109.942	
CREW BASIC WAGES	321.020	321.054	349.060	
CREW RETROACTIVE WAGES	16.227	17.040	20.398	
CREW OVERTIME	244.366	254.052	280.563	
CREW BONUSES	195.156	206.688	235.065	
CREW EXTRAS	53.527	62.093	71.440	
CREW LEAVE ALLOWANCES	137.095	138.092	153.417	
CREW OWNERS CONTRIBUTION	83.864	84.719	91.591	
OWBERS CONTRIB. -NAT	83.864	84.719	91.591	
CREW EXP. & VICTUALLING	85.568	76.977	84.498	
CREW TRAVELLING EXPENC.	30.639	22.523	27.287	
CREW SICK. & MED. EXP.	1.021	1.299	1.202	
VICTUALLING	53.908	53.154	56.009	
STORES	54.780	64.298	75.677	
DECK STORE	9.257	13.688	15.715	
CHARTS	8.660	9.738	8.108	
SAFETY AND FIRE FIGHTING	4.400	3.900	8.149	
PAINTS	9.094	14.054	13.234	
CABIN STORES	7.048	5.218	5.127	
ENGINE STORES	8.947	15.013	16.558	
STORES FWD EXP.	2.632			
CHEMICAL & GASES	4.742	2.685	8.786	
LUBRICANTS	69.219	84.104	110.362	
LUBRICANTS	69.219	84.104	110.362	
REPAIRS & MAINTENANCE	45.687	71.215	66.598	
ENGINE SPARES	20.149	31.870	41.829	
DECK SPARES		1.472	3.915	
SPARE FWD EXP.	150			
FOBAS	670	3.361	2.010	

REPAIRS BY WORKSHOP	2.592	8.028	1.017
CLASS MAINTENANCE	19.483	21.412	12.943
ATTENDANCE & ISPECT.	2.642	5.072	4.885
INSURANCES	154.598	163.007	171.660
H&M + I.V.	88.103	90.082	93.454
WAR RISK	6.068	5.645	5.479
P&I ADVANCE CALLS	47.958	52.613	58.445
FD&D	6.449	6.355	6.483
SIGCO	3.390	3.605	3.561
CREW	2.628	4.708	4.238
GENERAL EXP.	42.369	48.140	31.555
SUNDRY PORT EXP. & FEES	4.081	4.272	2.080
COMMUNICATIONS(EUR)	4.506	4.636	3.873
COMMUNICATIONS(USD)	10.514	18.860	5.918
TONNAGE TAX	13.183	13.321	13.321
BANK CHARGES VESSELS	2.594	1.653	1.469
PROFESIONAL FEES	3.097	1.706	1.035
SUBSCRIPTIONS FOR VSL	2.853	2.685	2.641
SUNDRY GENERAL EXP.	1.541	1.007	1.218
TOTAL	1.503.476	1.591.477	1.741.884
EXCEPTIONAL ITEMS	16.695	9.505	26.576
GRAND TOTAL	1.520.171	1.600.982	1.768.459