ΑΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ Τ.Τ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ & ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΤΟ ΠΛΟΙΟ ΩΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΜΟΝΑΔΑ

ΚΑΛΗΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΖΑΚΟΠΟΥΛΟΣ ΒΑΣΙΛΕΙΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ, ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2019

Το πλοίο ως οικονομική μονάδα

Περίληψη

Με την τεχνική έννοια, ναυτιλία είναι η μέθοδος του ασφαλούς πλου, είναι ηεπιστήμη δηλαδή και η τέχνη της διακυβέρνησης του πλοίου για την εκτέλεση ναυσιπλοΐας (navigation) δηλ. ο ασφαλής προσδιορισμός του στίγματος, της πορείας και της απόστασης.
Από την αρχαιότητα ακόμα, η Ελλάδα υπήρξε κομβικό σημείο όσο αφορά το εμπόριο μεταξύ των Ευρωπαϊκών λαών και των λαών της Μέσης Ανατολής, της Άπω Ανατολής και της Αφρικής. Ιδιαίτερη ακμάζουσα ναυτιλία παρατηρείται ανέκαθεν στην Αθήνα της κλασικής περιόδου όπου είναι ιστορικώς γνωστό ότι υπήρχε μια πολύ ισχυρή πολεμική αλλά και εμπορική ναυτιλία.

Σήμερα στην παγκόσμια ναυτιλιακή οικονομία η Ελληνική ναυτιλία παίζει σπουδαίο ρόλο εφαρμόζοντας σταθερό νομοθετικό πλαίσιο.Αν και οι ναυτιλιακές εταιρείες δεινοπαθούν από την παγκόσμια οικονομική κρίση που επικρατεί αυτή τη στιγμή, είναι απαραίτητο να διατηρήσουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των άλλων χωρών για να εξασφαλίσουν ότι θα επιβιώσουν. Από την άλλη μεριά οι τρίτες χώρες που προσφέρουν τις σημαίες ευκαιρίας κερδίζουν συνεχώς έδαφος και οι νηολογήσεις αυξάνονται συνεχώς λόγω των διευκολύνσεων και των φοροαπαλλαγών που προσφέρουν. Με την παρούσα εργασία πραγματοποιείται ανάλυση επί του θεσμικού και νομοθετικού πλαισίου της Ναυτιλίας, της ζήτησης και προσφοράς του Ναυτιλιακού προϊόντος, όπως και αναφορά στην ενδοχώρα των λιμένων.

Επίσης , μελετάται η περίπτωση των πλοίων της εταιρείας HellenicSeaways, παρουσιάζοντας το προφίλ της, το εσωτερικό και εξωτερικό της περιβάλλον, καθώς επίσης τα κόστη και οι δαπάνες του πλοίου.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη 2

Κατάλογος Πινάκων 6

Κατάλογος Διαγραμμάτων 7

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 **8**

ΕΙΣΑΓΩΓΗ **8**

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 **12**

ΘΕΣΜΙΚΟ - ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ **12**

2.1 Εισαγωγή 12

2.2 Το νομοθετικό πλαίσιο της Ελληνικής Ναυτιλίας 12

2.3Το Θεσμικό Πλαίσιο λειτουργίας των πλοίων 16

2.3 Ομάδες Σημαιών 19

2.4 Η Έννοια της Ναυτιλιακής Επιχείρησης 21

2.4.1 Δομή της ναυτιλιακής επιχείρησης..... 21

2.4.2 Ιδιαίτερα Χαρακτηριστικά της ναυτιλίας και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων 22

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 **26**

ΖΗΤΗΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ **26**

3.1 Εισαγωγή 26

3.2 Το λιμενικό προϊόν και τα προϊόντα του λιμενικού πλέγματος 26

3.3 Η ζήτηση του λιμενικού προϊόντος 33

3.4 Ο καθορισμός της ενδοχώρας 36

3.5 Η προσφορά του λιμενικού προϊόντος 37

3.5.1 Οι προσδιοριστικοί παράγοντες της προσφοράς του λιμενικού προϊόντος 39

3.5.2 Η ευκολία εισόδου νέων επιχειρήσεων στην αγορά 41

3.5 Ανακεφαλαίωση 42

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 43

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ HELENICSEAWAYS 43

4.1 Εισαγωγή 43

4.2 Το Προφίλ της εταιρείας 44

4.2.1 Όραμα 44

4.2.2 Αξίες 44

4.2.3 Στόχοι 44

4.3 SWOT ANALYSIS 46

4.3.1 Δυνατά σημεία 46

4.3.2 Αδύνατα σημεία 48

4.3.3 Ευκαιρίες 48

4.3.4 Απειλές 48

4.4 Εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον επιχείρησης 50

4.4.1Ανάλυση PEST-DG (Εξωτερικού και Ευρύτερου μάκρο-περιβάλλοντος) 50

4.4.2 Ανάλυση κατά Porter (ανάλυση ανταγωνιστικού μικροπεριβάλλοντος) 56

4.5 Κόστη και Δαπάνες πλοίου 58

4.5.1 Κόστος κατασκευής - αγοράς πλοίου 58

4.5.2 Αγορά μεταχειρισμένου 60

4.5.3 Λειτουργικό κόστος του Πλοίου 60

4.5.4 Κόστος καυσίμων 62

4.5.5 Μισθοδοσία 62

4.5.6 Επισκευή 64

4.4.7 Λιμενικά 64

4.5.8 Ασφάλιση 64

4.5.9 Διοικητικά 64

4.5.10 Εκτίμηση λειτουργικού κόστους (κανονική λειτουργία) 64

4.5.12 Αποτίμηση Εσόδων με χρήση κυκλικών ταξιδιών τους θερινούς μήνες 65

4.5.13 Συμπεράσματα – η αποτίμηση της κερδοφορίας 66

4.6 Χρηματοοικονομική ανάλυση 66

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 70

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 70

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 72

Κατάλογος Πινάκων

2.1 Ομάδες σημαιών με βάση την απόδοσή τους στο δείκτη FLASCI 18

3.1 Το λιμενικό προϊόν και τα άλλα προϊόντα του λιμενικού πλέγματος (cluster) 32

4.1 Μέσος όρος πλοίων 2017-2018 61

4.2 Σύνθεση πληρώματος και κόστος 63

Κατάλογος Διαγραμμάτων

3.1 Το συνολικό λιμενικό προϊόν 38

3.2 Τα προϊόντα που παράγονται σε ένα λιμάνι 39

3.3 Λιμενικοί τερματικοί σταθμοί ανά τύπο φορτίου 43

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το φαινόμενο ναυτιλία , αρχίζει ήδη από την προϊστορία όπου ο άνθρωπος αναζητώντας την τροφή του , βρίσκει διέξοδο στην θάλασσα. Αντιλαμβανόμενος τη σημασία των θαλάσσιων συγκοινωνιών αλλά και τα πλεονεκτήματα τους , αρχίζει ταχύτατα την προσπάθεια του, για να κατακτήσει την θάλασσα , με σκοπό να βρεθεί σε νέους τόπους , να δημιουργήσει αποικίες και να αναπτύξει το εμπόριο. Η εξέλιξη των θαλάσσιων μεταφορών διακρίνεται σε τρείς κύριες περιόδους.Η πρώτη περίοδος τοποθετείται μέχρι τον 15ο αιώνα, όπου έχουμε περιορισμένες αλλά σημαντικές θαλάσσιες μεταφορές. Η δεύτερη μέχρι το πρώτο τέταρτο του 19ου αιώνα (όπου άρχισε ουσιαστικά η συστηματική χρησιμοποίηση του ατμού). Ενώ η τρίτη αφορά στο υπόλοιπο του 19ου αιώνα και τη σύγχρονη εποχή , με ραγδαίες τεχνολογικές εξελίξεις και σύγχρονα πλοία.

Μια αναλυτικότερη ματιά , μας δείχνει ότι στην πρώτη περίοδο , οι θαλάσσιες μεταφορές συνέβαλαν τα μέγιστα στην ανάπτυξη σημαντικών πολιτισμών, όπως των Φοινίκων , των Αιγυπτίων και των Ελλήνων. Οι Φοίνικες δημιουργώντας μεγάλους στόλους , κατάφεραν να κυριαρχήσουν για αρκετούς αιώνες στην Μεσόγειο χωρίς όμως να διακριθούν στη ναυπήγηση , μεγάλων και ισχυρών πλοίων , εν αντιθέσει με τους Αιγύπτιους.

Μια ακόμα ισχυρή ναυτική δύναμη ήταν οι Έλληνες για τους οποίους η ναυτιλία διαδραμάτισε σπουδαίο ρόλο στην διάδοση του πνευματικού πολιτισμού τους στον υπόλοιπο κόσμο. Κατά την δεύτερη περίοδο , ισχυροποιείται πλέον η θέση του πλοίου και η ναυτιλία διαδίδεται σε παγκόσμια κλίμακα, συμβάλλοντας τα μέγιστα στην επέκταση των κατοικημένων περιοχών της γης αλλά και στην δημιουργία εμπορίου ανάμεσα σε απομακρυσμένες περιοχές. Μεγάλοι θαλασσοπόροι και ανακαλύψεις (Ινδία, Αμερική) παίρνουν την σκυτάλη , ενώ όσον αφορά το τεχνολογικό μέρος , σημειώνονται σημαντικές εξελίξεις τον 16^{ο} αιώνα , όπως η προσθήκη δεύτερου καταστρώματος στα πλοία , η εφεύρεση την ναυτικής πυξίδας και η τοποθέτηση πυροβόλων. Σημαντικότερο γεγονός φυσικά η κατασκευή ατμόπλοιων μετά την εφεύρεση της ατμομηχανής από τον JamesWatt , δίνοντας με αυτόν τον τρόπο την δυνατότητα για μεγαλύτερα ταξίδια. Η τελευταία περίοδος , ως επακόλουθο της βιομηχανικής επανάστασης φέρνει ακόμα πιο σπουδαίες τεχνολογικές

εξελίξεις αλλά και αύξηση των επιβατικών μεταφορών είτε για μετακίνηση εργατικού δυναμικού στις νέες χώρες , όπως οι Ηνωμένες Πολιτείες , είτε για τουριστικές μετακινήσεις με την κατασκευή υπερωκεανίων.

Οι σημαντικότερες τεχνολογικές εξελίξεις στη ναυτιλία λαμβάνουν χώρα κατά την χρονική περίοδο ανάμεσα στους δύο παγκοσμίους πολέμους. Κατά την περίοδο αυτή , διαφοροποιείται ο όγκος του πλοίου , όπου τριπλασιάστηκε , άλλαξε η εξωτερική δομή αλλά και η εσωτερική του διαρρύθμιση , ενώ από το 1927 και έπειτα ως καύσιμη ύλη χρησιμοποιήθηκε το πετρέλαιο , αντικαθιστώντας τις ατμομηχανές με πετρελαιομηχανές , οι οποίες ήταν μικρότερου όγκου. Όπως είναι φυσικό , οι αλλαγές αυτές δημιούργησαν την ανάγκη για περισσότερες γνώσεις ώστε να εκτελείται με ασφάλεια το ναυτικό επάγγελμα.

ΟΒ΄ ΠαγκόσμιοςΠόλεμοςοδήγησε την ναυτιλία σε αρνητική τροχιά στοχοποιώντας την επιβατηγό ναυτιλία η οποία υπέστη μεγάλη καταστροφή από τα πυρά της γερμανικής αεροπορίας ενώ η ελληνική εμπορική ναυτιλία καταστράφηκε. Αναλύοντας τα προπολεμικά στοιχεία παρατηρούνται 75% απώλειες σε αριθμό πλοίων και τονάζ και τα μόνα που απέμειναν ήταν 120 πλοία άνω των 500 τόνων συνολικής χωρητικότητας 500.000 GRT. Το 1947 οι ΗΠΑ χορήγησαν 100 πλοία τύπου Liberties στην Ελληνική κυβέρνηση , η οποία τα διέθεσε στους Έλληνες εφοπλιστές με ευνοϊκούς όρους ,μία κίνηση που αποτέλεσε το εναρκτήριο λάκτισμα για την γιγάντωση της ελληνικής εμπορικής ναυτιλίας.

Προχωρώντας προς την Μεταπολεμική Περίοδο , έχουμε την ανάπτυξη δύο βασικών ναυτιλιακών κλάδων , την φορτηγό και την επιβατηγό ναυτιλία.Η πρώτη ορίζεται ως το σύνολο των πλοίων που ασχολούνται με την μεταφορά φορτίων , ενώ η δεύτερη ως το σύνολο των πλοίων που ασχολούνται με την μεταφορά των επιβατών. Η φορτηγός ναυτιλία διακρίνεται στα: ακτοπλοϊκά φορτηγά (coasters), φορτηγά πλοία γραμμών (cargoliners), ελεύθερα φορτηγά (tramps), δεξαμενόπλοια (tankers) και πλοία για την μεταφορά ειδικών φορτίων , ενώ η επιβατηγός ναυτιλία σε: ακτοπλοϊκά (ferryboat), επιβατηγά μεσογειακών γραμμών, οχηματαγωγά και υπερωκεάνια.Έπειτα, με την κρίση στο Σουέζ το 1956 και την αναθέρμανση της παγκόσμιας οικονομίας, οι Έλληνες εφοπλιστές κατείχαν ήδη την τρίτη θέση παγκοσμίως ως προς τη χωρητικότητα πλοίων, ενώ τη δεκαετία του ’60 οι Έλληνες πλοιοκτήτες ξεκίνησαν μια συντηρητική πολιτική συγκρατημένης επέκτασης και ανανέωσης του στόλου τους. Ωστόσο την περίοδο εκείνη ο Πειραιάς έμελλε να αναπτυχθεί σε ένα από τα μεγαλύτερα ναυτιλιακά κέντρα του κόσμου αποτελώντας τον πρωταρχικό οικονομικό πόρο

της ελληνικής οικονομίας, τον οποίο ακολουθούν έπειτα το τουριστικό και το μεταναστευτικό συνάλλαγμα.Παρ' όλα αυτά, το 1974 επιβραδύνθηκαν ή και αναστάλθηκαν οι ναυτιλιακές δραστηριότητες εξαιτίας της απότομης μείωσης στις εξαγωγές του αργού πετρελαίου, την αναταραχή στις ισοτιμίες των ισχυρών νομισμάτων και του υψηλού πληθωρισμού στα βιομηχανικά κράτη. Λόγω αυτού του γεγονότος, ήταν επακόλουθο η ελληνική ναυτιλία να επηρεαστεί, με αποτέλεσμα να παρατηρηθεί μείωση του υπό ελληνικής σημαίας εμπορικού στόλου και μαζική έξοδος από τα ελληνικά νηολόγια.

Ένα άλλο σημαντικό γεγονός είναι η είσοδος της Ελλάδας στην ΕΟΚ ή αλλιώς Ευρωπαϊκή Οικονομική Κοινότητα τη δεκαετία του '80. Οι Έλληνες εφοπλιστές εκμεταλλευόμενοι την σημαντική θέση που κατείχε ο ελληνικός στόλος , έπαιξαν πρωτεύοντα ρόλο για το σχεδιασμό του πρώτου πακέτου κανονισμών κοινής ευρωπαϊκής ναυτιλιακής πολιτικής, όπου θεσπίστηκε το Δεκέμβρη του 1986.Ένα ακόμη ιστορικό γεγονός είναι η εφαρμογή του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης του ΙΜΟ (ISM CODE) σε παγκόσμιο επίπεδο (με ισχύ από 1^{η} Ιουλίου 1998), που αφορούσε την συμμόρφωση των εταιριών και των πλοίων τους, στους ήδη υπάρχων διεθνείς κανόνες και κανονισμούς, με σκοπό την ασφαλή λειτουργία των πλοίων και ταυτόχρονα την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος, κάτι το οποίο ο ελληνικός εφοπλισμός εφάρμοσε εγκαίρως και συστηματικά, εξασφαλίζοντας με επιτυχία την πιστοποίηση αυτή.

Από την άλλη πλευρά, όπως γίνεται εύκολα αντιληπτό , η ακτοπλοΐα για την Ελλάδα, αποτελεί πάντα βασικό μέσο μεταφοράς. Αυτό οφείλεται στο ότι η χώρα μας , αποτελείται από ακτογραμμή 16.000 περίπου χιλιομέτρων αλλά και από περίπου 6000 νησιά , ξερονήσια και βραχονησίδες εκ των οποίων βέβαια μόλις τα 227 είναι κατοικημένα. Παρόλα αυτά οι ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες με τη σημερινή τους μορφή , είναι δημιούργημα των τελευταίων ετών και συγκεκριμένα από την δεκαετία του 1960 και έπειτα όπου έχουμε αντικατάσταση του κλασικού τύπου επιβατηγών πλοίων με επιβατηγά-οχηματαγωγά που συνδυάζουν την μεταφορά επιβατών και οχημάτων. Η είσοδός τους στο θαλάσσιο χώρο , διαδραμάτισε σπουδαίο ρόλο στην ανάπτυξη της αγροτικής οικονομίας της χώρας , καθώς εξυπηρετούσαν με μοναδικό τρόπο πλέον την μεταφορά αγροτικών προϊόντων από τα νησιά προς την ηπειρωτική χώρα. Παράλληλα, από το 1975 και έπειτα προστέθηκαν τα υδροπτέρυγα ή εμπορικά λεγόμενα ως «ιπτάμενα δελφίνια» και γενικότερα η κατηγορία των ταχύπλοων επιβατηγών, τα οποία μείωσαν αισθητά τον χρόνο ενός ταξιδιού και έδωσαν την δυνατότητα για αύξηση του αριθμού μεταφοράς των επιβατών. Ακολουθώντας αυτό το μοτίβο και

στηρίζοντας το συγκεκριμένο τύπο πλοίου , αποκτήθηκαν με ιδιωτική πρωτοβουλία στις αρχές της δεκαετίας του 1980 , ταχύπλοα , τεχνολογικά πιο εξελιγμένα, καλύπτοντας ικανοποιητικά τις ανάγκες των θαλάσσιων μεταφορών της χώρας και δίνοντας παράλληλα θέσεις εργασίας σε χιλιάδες έλληνες ναυτικούς αλλά και σε συναφείς με τον κλάδο δραστηριότητες.

Με βάση λοιπόν, τα παραπάνω ιστορικά στοιχεία , η παρούσα εργασία έχει **κύριο σκοπό** να αναδείξει την αυτονομία του πλοίου , ως ξεχωριστή εταιρία μέσα στον όμιλο ναυτιλιακών επιχειρήσεων όπου ανήκει, δρώντας βέβαια μέσα στα πλαίσια του ομίλου , αλλά και να τονίσει τα μοναδικά χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που δεν συναντάμε σε αυτές που δραστηριοποιούνται στην ξηρά.

Στο **1ο κεφάλαιο**, πραγματοποιείται ιστορική αναδρομή στο φαινόμενο ναυτιλία , και περιγράφεται η πορεία της και η σπουδαιότητα της για την ελληνική οικονομία.

Στο **2ο κεφάλαιο**, αναφέρεται η ανάπτυξη της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας μέσα από το θεσμικό και νομοθετικό πλαίσιο , η σημασία των ομάδων σημαιών αλλά και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που διαφοροποιούν μια ναυτιλιακή επιχείρηση.

Στο **3ο κεφάλαιο**, εξηγείται ο όρος «λιμενικό προϊόν» και αναφέρονται στο σύνολο οι δραστηριότητες του στο λιμενικό χώρο , ενώ στο **4ο κεφάλαιο**μελετάται η περίπτωση των πλοίων της εταιρείας HellenicSeaways, παρουσιάζοντας το προφίλ της, το εσωτερικό και εξωτερικό της περιβάλλον, καθώς επίσης τα κόστη και τις δαπάνες του πλοίου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΘΕΣΜΙΚΟ - ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ

2.1 Εισαγωγή

Η ναυτιλία σήμερα , λόγω της φύσης της και του διεθνή χαρακτήρα της, αποτελεί αδιαμφισβήτητα έναν σχολαστικά ελεγχόμενο τομέα εμπορικής δραστηριότητας , που περιβάλλεται από διεθνής , περιφερειακούς και εθνικούς κανονισμούς και συμβάσεις.

Αν αναλογιστούμε , ότι ένα πλοίο διασχίζει τις θαλάσσιες ζώνες χωρών , οι οποίες έχουν διαφορετικούς νόμους και κανονισμούς, βρισκόμενο συνήθως για μεγάλο χρονικό διάστημα μακριά από την χώρα της οποίας την σημαία φέρει , τότε καταλαβαίνουμε τη σημασία που έχει η ρύθμιση των θεμάτων της ναυτιλίας από διεθνείς κανόνες με ενιαία και παγκόσμια εφαρμογή.

Φυσικά , οι κανόνες αυτοί , ολοένα εκσυγχρονίζονται και προσαρμόζονται στις νέες τεχνολογίες και τις ανάγκες της ναυτιλίας με στόχο την ρύθμιση της. Συγκεκριμένα τον ρόλο αυτό ,έχει αναλάβει ο Διεθνής Ναυτιλιακός Οργανισμός (InternationalMaritimeOrganazation – IMO),που ιδρύθηκε το 1948 , και με έδρα το Λονδίνο απαριθμεί πλέον 168 κράτη-μέλη , ενώ ειδικεύεται στα θέματα που αφορούν την ναυτιλία , υιοθετώντας ένα θεσμικό πλαίσιο που στηρίζεται πάνω σε τρείς βασικούς πυλώνες: α) η **Διεθνής Σύμβαση για την Ασφάλεια της Ανθρώπινης Ζωής στη Θάλασσα**, 1974, (SOLAS 74) β) **η Διεθνής Σύμβαση για την Πρόληψη της Ρύπανσης της Θάλασσας από Πλοία** του 1973, όπως τροποποιήθηκε από το Πρωτόκολλο του 1978, (MARPOL 73/78) και γ) **η Διεθνής Σύμβαση περί Προτύπων Εκπαίδευσης, Έκδοσης Πιστοποιητικών και Τήρησης Φυλακών των Ναυτικών** του 1978, όπως αναθεωρήθηκε το 1995 (STCW 95).

2.2 Το νομοθετικό πλαίσιο της Ελληνικής Ναυτιλίας

Η ανάπτυξη της ελληνικής ποντοπόρου ναυτιλίας έχει κατά κύριο λόγο βασιστεί στην εφαρμογή σταθερού νομοθετικού πλαισίου και συγκεκριμένα στο άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53 «περί επενδύσεως και προστασίας κεφαλαίων εξωτερικού» , το οποίο ψηφίστηκε μπροστά

στην ανάγκη προσέλκυσης κεφαλαίων για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας και έχει ισχύ μέχρι σήμερα. Με την εφαρμογή του άρθρου 13 , δόθηκε η δυνατότητα στα κεφάλαια του εξωτερικού να εγγράψουν στο ελληνικό νηολόγιο πλοία τουλάχιστον 1500 κόρων με την προϋπόθεση να νηολογηθούν με την ελληνική σημαία και με τον όρο ότι το 50% και άνω των μετοχών, της ναυτιλιακής εταιρίας, θα ανήκει σε ελληνικά χέρια. Μάλιστα , ο νομοθέτης , με τις εγκριτικές πράξεις του άρθρου 13 για την νηολόγηση των πλοίων , προσέφερε α) ελεύθερη εισαγωγή και εξαγωγή συναλλάγματος από ενδεχόμενη πώληση πλοίου και β) ελεύθερη διαχείριση των εσόδων χωρίς περιορισμούς. Με αυτό τον τρόπο θέλησε να προσδώσει μεγαλύτερα κίνητρα στα κεφάλαια εξωτερικού , να χρηματοδοτήσουν πλοία με την ελληνική σημαία.

Η συγκεκριμένη ναυτιλιακή πολιτική της Ελλάδας, της μη ύπαρξης δηλαδή ξένων συμφερόντων στο ελληνικό νηολόγιο, αποτέλεσε την διατήρηση της ανταγωνιστικότητας του ελληνικού στόλου στην παγκόσμια ναυτιλία. Μια φιλοσοφία που είχε ακολουθήσει πολύ νωρίτερα η Μ. Βρετανία , με τον νόμο περί εμπορικής ναυτιλία (1894) , ο οποίος τροποποιήθηκε με τον νόμο περί Βρετανικής υπηκοότητας (1948) ,και υποστήριζε ότι ένα πλοίο έχει το δικαίωμα να φέρει την Βρετανική Σημαία , μόνο εάν ανήκει σε Βρετανούς Πολίτες ή σε επιχείρηση που έχει συσταθεί βάση των Βρετανικών νόμων. Εκτός όμως της Μ. Βρετανίας , κι άλλες Ευρωπαϊκές χώρες , όπως το Βέλγιο , η Ιταλία και η Γαλλία , έχουν επιβάλει παρόμοιους όρους κατοχής άνω του 50% ,όπως η Ελλάδα.

Το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο όμως, με πρόσφατη απόφαση του θεώρησε ότι η Ελλάδα πρέπει να συμμορφωθεί με την Συνθήκη της Ρώμης και να επιτρέπει την εγγραφή πλοίων αλλοδαπών ιδιοκτητών στο ελληνικό νηολόγιο. Η απόφαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου περιλάμβανε γενικά όλα τα πλοία, αλλά το άμεσο ενδιαφέρον των αλλοδαπών πλοιοκτητών υπηκόων κράτους-μέλους της Ε.Ε είναι να εισέλθουν στην ελληνική ακτοπλοϊκή αγορά και να εκτελούν μεταφορές και δρομολόγια στις Ελληνικές θάλασσες. Στην πράξη αυτό συνέβη μετά την άρση του Ελληνικού προνομίου της ακτοπλοΐας (cabotage)· δηλαδή μετά την από 1.1.1999 για τα κρουαζιερόπλοια και την από 1.1.2004 για τα επιβατηγό ακτοπλοϊκά. Μετά από αυτή την απόφαση η Ελληνική Πλευρά εκπροσωπούμενη από την Ένωση Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας που την αφορά άμεσα , καθώς και ο Επίτροπος Μεταφορών της ΕΕ πήραν θέση και διευκρίνισαν ότι οι αλλοδαποί πλοιοκτήτες πρέπει να συμμορφώνονται ως προς την σύνθεση των πληρωμάτων και την ελληνική γλώσσα που πρέπει να ομιλούν, το ναυλολόγιο, τις άδειες σκοπιμότητας, την ετήσια ακινησία, τα δρομολόγια κ.α. Ειδικότερα η Ένωση

Εφοπλιστών Ακτοπλοΐας ανακοίνωσε τους παρακάτω όρους και προϋποθέσεις κατά τους οποίους όλαταεπιβατηγά πλοία θα πρέπει να τηρούν ώστε να δρομολογηθούν , ανεξάρτητα με το αν ανήκουν σε Έλληνες ή σε αλλοδαπούς πλοιοκτήτες.

1. Πρέπει να υποβληθεί αίτηση στην αρμόδια διεύθυνση του ΥΕΝ για χορήγηση άδειας σκοπιμότητας, με την καταβολή του προβλεπόμενου παραβόλου του Δημοσίου και τέλους υπέρ του ΝΑΤ, ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών που πρόκειται να μεταφέρουν.

2. Μετά την έκδοση της άδειας, πρέπει να τηρηθούν επακριβώς οι όροι που προβλέπονται από την άδεια αυτή σχετικά με τα λιμάνια προσέγγισης, τις άγονες γραμμές προσέγγισης, την ημερομηνία έναρξης των δρομολογίων, τη διαρκή εξυπηρέτηση της γραμμής καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, τον εφοδιασμό με ηλεκτρονικό σύστημα κράτησης θέσεων και έκδοσης εισιτηρίων, την απαγόρευση μεταβολής ποσοστού κυριότητας ανά πενταετία, την ανάκληση της άδειας σκοπιμότητας σε περίπτωση μη απόδοσης εισφορών στο ΝΑΤ, ΟΛΠ, ΦΠΑ κλπ και μεταφοράς υπεράριθμων επιβατών, καθώς και ακινησίας του πλοίου πέραν του μηνός λόγω κατάσχεσης.

3. Στη συνέχεια πρέπει να υποβληθεί αίτηση για έγκριση των ετήσιων δρομολογίων, τα οποία οπωσδήποτε πρέπει να τηρούνται.

4. Για τη σύνθεση του πλοίου πρέπει να εφαρμόζεται η σχετική ελληνική νομοθεσία, η οποία προβλέπει την επάνδρωση του εξολοκλήρου με Έλληνες ή Κοινοτικούς ναυτικούς, πλην του πλοιάρχου που υποχρεωτικά πρέπει να είναι Έλληνας.

5. Για την ακινησία ενός τέτοιου κοινοτικού πλοίου λόγω ετήσιας επιθεώρησης συντήρησης πρέπει να ισχύουν όσα και για τα επιβατηγά ακτοπλοϊκά σκάφη των Ελλήνων υπηκόων.

6. Πρέπει να ισχύουν και για τα πλοία των Κοινοτικών υπηκόων, πέρα από τους διεθνείς κανονισμούς, οι τυχόν πρόσθετες απαιτήσεις που προβλέπονται από την ελληνική νομοθεσία (π.χ. σκάφη με διπλούς έλικες)

7. Το ελληνικό νηολόγιο επιβατών και τροχοφόρων, οι προβλεπόμενες εκπτώσεις και η υποχρέωση δωρεάν μεταφοράς του ταχυδρομείου πρέπει να ισχύουν για τα πλοία αυτά.

8. Τέλος, πρέπει να ισχύει κατά τα ελληνικά δεδομένα η απαγόρευση απόπλου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών.

Αν και οι περισσότερες ναυτιλιακές ελληνικές εταιρίες, ιδίως της ποντοπόρου ναυτιλίας, έχουν νηολογήσει τα πλοία τους με βάση το άρθρο 13 του Ν.Δ. 2687/53 (Πίνακες 4.8, 4.9), υπάρχουν και άλλοι νόμοι που ορίζουν την οργάνωση και διαχείριση της ελληνικής ναυτιλιακής δραστηριότητας. Έτσι πολλές εταιρίες κυρίως της ακτοπλοΐας χρησιμοποιούν

τους νόμους περί ανωνύμων εταιριών (Ν. 2190/20) και περί εταιριών περιορισμένης ευθύνης (Ν. 3190/55).

Παράλληλα πολλές μικρές συνήθως ναυτιλιακές εταιρίες έχουν ως θεσμικό πλαίσιο τον Ν. 959/79 περί της «Ναυτικής Εταιρείας», ο οποίος έχει τη δομή της ανωνύμου εταιρείας, αλλά με μεγαλύτερη ευελιξία στη διαχείριση της. Στο άρθρο 10 του νόμου αυτού αναφέρεται ρητά και το άρθρο 5 του Κ.Δ.Ν.Δ. που, όπως προαναφέρθηκε, απαγορεύει σε αλλοδαπούς και αλλοδαπά νομικά πρόσωπα να αποκτήσουν εμπράγματα δικαιώματα επί μετοχών πάνω από 50%. Επίσης το άρθρο 1 του ίδιου Νόμου περιορίζει το σκοπό των ναυτικών εταιρειών στην διαχείριση και εκμετάλλευση μόνο εμπορικών πλοίων υπό ελληνική σημαία. Ισχύουν επίσης οι διατάξεις του Ν. 27/75 σχετικά με την φορολογία των πλοίων τους. Επίσης πρέπει να αναφερθεί ο πολύ σημαντικός Αναγκαστικός Νόμος 89/67, κατά τον οποίο δόθηκε η δυνατότητα, δηλαδή τα κίνητρα, για την εγκατάσταση στην Ελλάδα αλλοδαπών εμπορικών και βιομηχανικών επιχειρήσεων που αναπτύσσουν δραστηριότητα εκτός Ελλάδας, χωρίς να φορολογούνται τα έσοδα τους. Ο Αναγκαστικός Νόμος 89/67 επεκτάθηκε και τροποποιήθηκε με τον Αναγκαστικό Νόμο Α.Ν. 378/68 και για τις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες που επιθυμούσαν την εγκατάστασή τους στην Ελλάδα με βασικό σκοπό την μεταφορά της έδρας της εταιρείας στην Ελλάδα για την διαχείριση των πλοίων τους αποφεύγοντας έτσι το υψηλό κόστος λειτουργίας των γραφείων τους στο εξωτερικό. Επίσης ο Αναγκαστικός Νόμος 465/68 αντικατέστησετοως τότε ισχύον φορολογικό σύστημα της ελληνικής ναυτιλίας, που βασιζόταν στο μέγεθος των εσόδων της επιχείρησης, με ένα νέο, στο οποίο κάθε ελληνική επιχείρηση φορολογούταν με βάση τα μεγέθη και την ηλικία των πλοίων που διαχειριζόταν. Σαν αποτέλεσμα των δύο αυτών νόμων (Α.Ν. 89/67 και 378/68) , ήταν να δοθεί μεγάλος αριθμός αδειών για να εγκαταστήσουν αλλοδαπές ναυτιλιακές εταιρίες τα γραφεία τους στην Ελλάδα. χωρίς όμως να δραστηριοποιούνται πραγματικά και χωρίς να γίνεται αξιόλογη εισαγωγή συναλλάγματος ,έχοντας όμως παράλληλαόλα τα ευεργετήματα των Νόμων Γι' αυτό το λόγο θεσπίστηκε ένας νέος Νόμος, ο Ν. 27/75, που αφορά τους όρους διαχείρισης των πλοίων ελληνικών συμφερόντων ναυτιλιακών εταιριών που εγκαθίστανται στην Ελλάδα με την μορφή κυρίως γραφείου, υποκαταστήματος και πρακτορείου ανεξάρτητα από την σημαία που φέρει το πλοίο τους. Τα πλοία των εταιριών αυτών πληρώνουν φόρο σύμφωνα με τον Ν. 27/75, καθώς και τις εισφορές προς το ΝΑΤ εάν είναι συμβεβλημένα, απαλλάσσονται όμως από την φορολογία εισοδήματος και οποιαδήποτε άλλη εισφορά υπέρ Ελληνικού Δημοσίου, ενώ δεν τηρούν βιβλία στην Ελληνική γλώσσα. Ειδικότερα, σύμφωνα με το άρθρο

25 του Ν.27/75 καθορίστηκε ότι: α) οι ναυτιλιακές εταιρείες, για να πάρουν άδεια εγκατάστασης γραφείου τους στην Ελλάδα, έπρεπε να έχουν ως αντικείμενο εργασιών αποκλειστικά την διαχείριση πλοίων, αποκλειομένων των άλλων συναφών ναυτιλιακών εργασιών, β) οι εταιρείες αυτές για να τύχουν φορολογικών και άλλων απαλλαγών έπρεπε να εισάγουν και να δραχμοποιούν κάθε χρόνο συνάλλαγμα ύψους τουλάχιστον $30.000, που θα διέθεταν αποκλειστικά για έξοδα λειτουργίας του γραφείου τους, γ) η κατάθεση εκ μέρους των εταιρειών αυτών τραπεζικής εγγυητικής επιστολής ύψους $5000 για την διασφάλιση του Ελληνικού Δημοσίου από τυχόν παραβάσεις.

Συμπερασματικά πλέον , από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει ότι :

1. Με τους νόμους 2687/53, 89/67, 378/68, 465/68, 27/75 και 814/78 ορίστηκαν οι βάσεις για την ανάπτυξη της ναυτιλίας στην Ελλάδα ακολουθώντας ένα σταθερό νομοθετικό πλαίσιο.
2. Δόθηκε η δυνατότητα σε πολλές ναυτιλιακές εταιρείες με ελληνικά συμφέροντα να μεταφέρουν την πραγματική τους έδρα στην Ελλάδα.
3. Οι παραπάνω νόμοιαφορούν κυρίως ναυτιλιακές εταιρείες που τα πλοία τους απασχολούν την παγκόσμια ναυτιλίααλλά και τη μεσογειακή φορτηγό ναυτιλία, και συνήθως φέρουν ξένη σημαία
4. Όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες του τύπου Α.Ε, Ε.Π.Ε, μπορούν να υπαχθούν στο καθεστώς των διατάξεων των Α.Ν. 89/67, 378/68, 465/68 και των Ν. 25/75, 814/78.

2.3Το Θεσμικό Πλαίσιο λειτουργίας των πλοίων

Η σημαία την οποία φέρει ένα πλοίο καθορίζει σε μεγάλο βαθμό την υποχρέωση αλλά και την ικανότητά του να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις των κανονισμών και των νόμων. Η σημαία θέτει το πλαίσιο της ναυτικής εργασίας, την τήρηση των κανονισμών για την ασφάλεια και την αξιοπλοΐα, τη φορολογία του κεφαλαίου και των κερδών και άλλα θέματα που επηρεάζουν ή καθορίζουν το κόστος λειτουργίας του πλοίου. Κατά συνέπεια, η επιλογή

της ναυτιλιακής επιχείρησης όσο αφορά τη σημαία των πλοίων της σχετίζεται με την αντίληψή της για την κοινωνική της ευθύνη.

Όπως αναφέρεται σε σχετική μελέτη, η επιθυμία πολλών σημαιών ευκολίας να κινηθούν προς αυτή την κατεύθυνση έχει οδηγήσει τους μη ποιοτικούς πλοιοκτήτες να τις εγκαταλείψουν και να κινηθούν προς «νέες» σημαίες ευκολίας, οι οποίες ανταγωνίζονται προκειμένου να τους προσελκύσουν, προσφέροντας ελαστικούς όρους.

Φαίνεται δηλαδή, ότι η προσπάθεια για ρύθμιση σε παγκόσμιο επίπεδο έχει οδηγήσει στη βελτίωση της απόδοσης των καθημερινών σημαιών, αλλά ταυτόχρονα και στη δημιουργία ενός νέου τομέα, λιγότερου «ρυθμιζόμενου», η λειτουργία του οποίου προκαλεί σημαντικές εξωτερικές επιβαρύνσεις, ιδιαίτερα στον τομέα της ναυτικής εργασίας.

Για να μετρηθεί η ικανότητα μιας σημαίας ώστε να ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις του θεσμικού πλαισίου και να τις εφαρμόζει κατάλληλα στα πλοία της είναι ο Δείκτης Συμμόρφωσης Σημαίας (FlagStateConformanceIndex/ FLASCI). Λαμβάνοντας υπόψη παράγοντες όπως ο τύπος της σημαίας (εθνική σημαία, παράλληλο νηολόγιο σημαία ευκολίας), οι επιδόσεις της σημαίας (μέγεθος, ηλικία στόλου, κρατήσεις πλοίων σε λιμενικούς ελέγχους, στατιστικά ατυχημάτων, περιστατικά ρύπανσης), οι συνθήκες εργασίας των ναυτικών, το πλαίσιο εργασίας για τους ναυτικούς της χώρας στην οποία ανήκει η σημαία, το θεσμικό πλαίσιο για τη λειτουργία της επιχείρησης, ο τύπος διακυβέρνησης, από τον οποίο προκύπτουν στοιχεία για τον πολιτικοοικονομικό κίνδυνο, τη διαφθορά κ.α. Με βάση τους παράγοντες αυτούς κατατάσσουν τις σημαίες και στη συνέχεια τις χωρίζουν σε πέντε ομάδες, οι οποίες αναφέρονται στον παρακάτω πίνακα (Πίνακας 2.1).

Αντίστοιχα, μια σειρά διεθνών οργανισμών της ναυτιλίας (InternationalChamberofShipping, InternationalShippingFederation, BIMCO, Intercargo, Intertanko), έχει εκδώσει οδηγίες με σκοπό την ενθάρρυνση των διαχειριστών πλοίων για την εξέταση της απόδοσης των διαφόρων σημαιών και την άσκηση πίεσης σε αυτές να βελτιώσουν την απόδοσή τους όπου είναι απαραίτητο. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιούν ένα σύστημα μέτρησης της απόδοσης που βασίζεται στις υποχρεώσεις της σημαίας όσον αφορά θέματα όπως η υποδομή, οι διεθνείς ναυτιλιακές συνθήκες, η ασφάλεια, τα πρότυπα ικανοτήτων των ναυτικών, τα πρότυπα απασχόλησης, οι ελάχιστες συνθέσεις, οι ώρες εργασίας κ.α. Με βάση αυτήν, προχωρούν στην αξιολόγηση της απόδοσης σημαιών, την οποία ενημερώνουν σε ετήσια βάση. Στις οδηγίες παρατηρείται ότι ορισμένες επιχειρήσεις, αν και μπορεί να διαχειρίζονται πλοία που συμμορφώνονται πλήρως με τα διεθνή πρότυπα,

ενδέχεται για άλλους (π.χ. χρήση σημαίας που ζητά ο ναυλωτής) να επιλέγουν σημαία με χαμηλή απόδοση. Στην περίπτωση αυτή, θα πρέπει να εξετάσουν αν τελικά αυτή η επιλογή είναι προς όφελος της επιχείρησης και της ναυτιλίας συνολικά.

Από την παραπάνω ανάλυση προκύπτει ο σημαντικός ρόλος της επιλογής σημαίας για τα πλοία στην προσπάθεια μιας ναυτιλιακής επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις προσδοκίες των ομάδων ενδιαφερόμενων. Η ναυτιλιακή επιχείρηση που κινείται σε αυτήν την κατεύθυνση αναμένεται να επιλέγει για τα πλοία της σημαίες που παρουσιάζουν υψηλή απόδοση σε όλους τους παραπάνω τομείς. Όσο πιο χαμηλή είναι η απόδοση της σημαίας, τόσο μεγαλύτερος είναι ο κίνδυνος εξωτερικών επιβαρύνσεων από τη χρήση της σε όλους τους τομείς που αφορούν τη λειτουργία του πληρώματος της.

Πίνακας 2.1
Ομάδες σημαιών με βάση την απόδοσή τους στο δείκτη FLASCI

Κατηγορία	Εύρος απόδοσης	Γενικά χαρακτηριστικά
Υψηλή	72-84	Παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη και παράλληλα νηολόγια που ελέγχονται και λειτουργούν από το κράτος.
Μεσαία προς υψηλή	58-64	Ημι-αυτόνομα παράλληλα νηολόγια.
Μεσαία	41-50	Καθιερωμένες σημαίες ευκολίας με υψηλότερη απόδοση που ανήκουν σε κράτη που επιδιώκουν την ένταξη στην Ευρωπαϊκή Ένωση . Εθνικά νηολόγια.
Χαμηλή προς μεσαία	35-36	Νεότερες σημαίες ευκολίας.
Χαμηλή	19-30	Νέες είσοδοι στον τομέα των σημαιών ευκολίας.

Πηγή: t. Alderton – N. Winchester, «Globalization and De-regulation in the Maritime Industry», Marine Policy, τόμ. 26,τχ 1,πίνακας 4.

Στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις παρέχεται ευελιξία για την επιλογή του θεσμικού πλαισίου το οποίο θα διέπει τη λειτουργία του πλοίου τους, μέσω της επιλογής της σημαίας

που αυτό θα φέρει. Το θεσμικό πλαίσιο που προσφέρει μια παραδοσιακή σημαία μπορεί να διαφέρει σημαντικά από το αντίστοιχο που προσφέρει μια σημαία ευκολίας ή ένα διπλό ή παράλληλο νηολόγιο, σε σχέση με τη φορολογία του πλοίου, τους κανονισμούς ασφαλείας, τη ναυτική εργασία.

2.3Ομάδες Σημαιών

Χωρίζονται σε τέσσερις κατηγορίες, τις εθνικές σημαίες, τις σημαίες ευκολίας, τα διεθνή νηολόγια και τα παράλληλα ή διπλά νηολόγια (offshoreregistries).

- Εθνικές σημαίες είναι οι σημαίες των κρατών στα νηολόγια των οποίων εγγράφονται πλοία που ανήκουν κατά το μεγαλύτερο ποσοστό τους σε συμφέροντα πολιτών τους. Στην κατηγορία αυτή ανήκουν τα νηολόγια των παραδοσιακών ναυτιλιακών κρατών (για παράδειγμα Βρετανία, Ελλάδα, Νορβηγία, Ιαπωνία, Ολλανδία). Το βασικό χαρακτηριστικό των εθνικών σημαιών είναι ο γνήσιος δεσμός μεταξύ κράτους και πλοίου. Ανάμεσα στα στοιχεία που καθορίζουν τον «γνήσιο δεσμό», περιλαμβάνονται η συνεισφορά του πλοίου στην εθνική οικονομία της χώρας, η ένταξη των εσόδων και των εξόδων, όπως επίσης των αγορών και των πωλήσεων πλοίων, στο ισοζύγιο πληρωμών, η απασχόληση ναυτικών από τη χώρα και η πραγματική ιδιοκτησία του πλοίου.

Σύμφωνα με τη διεθνώς αποδεκτή προσέγγιση του θέματος, τα εθνικά νηολόγια αντιμετωπίζουν τη ναυτιλιακή επιχείρηση όπως κάθε άλλη επιχείρηση που λειτουργεί στη χώρα. Είναι πιθανό να δίνονται κάποιες ιδιαίτερες ενισχύσεις ή επιχορηγήσεις, όμως η ναυτιλιακή επιχείρηση είναι υποκειμενική στο πλήρες πλέγμα της εθνικής νομοθεσίας όσον αφορά λόγου χάρη τη φορολογία, την απασχόληση.

- Σημαίες ευκολίας είναι οι εθνικές σημαίες ορισμένων κρατών στις οποίες νηολογούν τα πλοία τους κάποιες ναυτιλιακές επιχειρήσεις με σκοπό την προαγωγή των συμφερόντων τους και τη μείωση του ιδιωτικού τους κόστους, μέσω της αποφυγής οικονομικών και άλλων ρυθμίσεων, συνθηκών και όρων απασχόλησης των συντελεστών παραγωγής που θα εφαρμόζονταν αν τα πλοία τους ήταν εγγεγραμμένα στα νηολόγια των χωρών της εθνικής προέλευσης της επιχείρησης.

Η δημιουργία και η ανάπτυξη του θεσμού των σημαιών ευκολίας αποτελούν ουσιαστικά το πρώτο βήμα για τη διεθνοποίηση της ναυτιλιακής βιομηχανίας. Οι σημαίες ευκολίας είναι ο θεσμός που συνέβαλε στη μείωση της σημαίας των εθνικών ναυτιλιών και των συντελεστών της παραγωγής στο πλαίσιο ενός κράτους, τονίζοντας τη σπουδαιότητα της αντιμετώπισης της αγοράς ως διεθνούς.

Για τον πλοιοκτήτη, η σημαία ευκολίας σημαίνει αποφυγή φορολογίας στη χώρα εγκατάστασης, χαμηλότερο κόστους πληρώματος, λόγω της ελευθερίας στην επιλογή ναυτικών κάθε εθνικότητας και της μη υποχρέωσης συμμόρφωσης σε εθνικές συλλογικές συμβάσεις και τέλος χαμηλότερα επίπεδα ελέγχου και ανωνυμία.

Οι σημαίες ευκολίας παρουσιάζονται με διάφορα άλλα ονόματα, όπως σημαίες διευκόλυνσης, σημαίες ανάγκης ή ανοικτά νηολόγια. Συνήθως ανήκουν σε μικρά κράτη, για τα οποία τα συναλλαγματικά έσοδα που αποφέρουν οι σημαίες είναι σημαντικά. Η πρόσβαση στα νηολόγια των χωρών αυτών είναι αρκετά εύκολη, το ίδιο και η αποχώρηση. Βέβαια, η ελκυστικότητα της κάθε σημαίες μπορεί να διαφέρει, λόγω του διαφορετικού βαθμού αυστηρότητας σε σχέση με τους παραπάνω παράγοντες που ενδιαφέρουν τον πλοιοκτήτη.

- Παράλληλα ή διπλά νηολόγια (offshoreregistries) είναι νηολόγια που υιοθετούνται από κράτη τα οποία έχουν εθνικές σημαίες σε εδάφη ή σε κτήσεις που συνοδεύονται με αυτά (όπως πρώην αποικίες). Τα παράλληλα νηολόγια συνδυάζουν τα πλεονεκτήματα των εθνικών σημαιών και των σημαιών ευκολίας. Τα πλοία θεωρούνται ότι έχουν την εθνική σημαία, μπορούν όμως να απολαμβάνουν προνόμια κυρίως σε οτιδήποτε έχει σχέση με τη σύνθεση του πληρώματος. Τέτοια νηολόγια είναι το νησί του Μαν, τα νησιά Καϊμάν και το Γιβραλτάρ για τη Βρετανία, το νησί Κεργκέλεν για τη Γαλλία και οι Ολλανδικές Αντίλες για την Ολλανδία.
- Διεθνή νηολόγια είναι νηολόγια που δημιουργούν τα παραδοσιακά ναυτιλιακά κράτη και επιτρέπουν στα νηολογημένα πλοία να υψώνουν τη σημαία του εθνικού νηολογίου, αλλά να υπόκεινται σε ειδικούς όρους όσον αφορά το μάνατζμεντ, την πλοιοκτησία, την επάνδρωση και τη λειτουργία του πλοίου. Τέτοια νηολόγια είναι, μεταξύ άλλων, το NorwegianInternationalShipRegister (NIS) της Νορβηγίας, το DanishInternationalShipRegister (DIS) της Δανίας και το GermanInternationalShipRegister (GIS) της Γερμανίας.

2.4Η Έννοια της Ναυτιλιακής Επιχείρησης

Ως επιχείρηση χαρακτηρίζεται η οικονομική μονάδα που αποτελεί αυτοτελή και υπεύθυνη οργάνωση παραγωγικών συντελεστών και διαχείρισης συναλλαγών με τις οποίες και επιδιώκει το μέγιστο δυνατό κέρδος το οποίο κατά κανόνα θα πρέπει να υπερβαίνει την αντίστοιχη συνήθη αμοιβή της διοικητικής ή εκτελεστικής εργασίας που επιτελείται σ' αυτήν. Κύρια χαρακτηριστικά γνωρίσματα μιας επιχείρησης τα οποία αποτελούν και τις αναγκαίες προϋποθέσεις είναι:

- Οικονομική αυτοτελής μονάδα που προϋποθέτει μόνιμο συνδυασμό συντελεστών παραγωγής.
- Η παραγωγή της απευθύνεται σε άγνωστο καταναλωτικό κοινό.
- Διαμορφώνεται σε ορισμένο κοινωνικοοικονομικό περιβάλλον, χαρακτηριζόμενο τόσο στην αποτίμηση του χρήματος όσο και στην επιδίωξη.

2.4.1 Δομή της ναυτιλιακής επιχείρησης

Η δομή η οποία κυριαρχεί σε Ναυτιλιακούς Ομίλους Επιχειρήσεων ελληνικών συμφερόντων που δραστηριοποιούνται στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά τα τελευταία χρόνια είναι πολύ συγκεκριμένη και ιδιαίτερη και δεν προσιδιάζει σε δομές επιχειρήσεων που συναντούνται σε άλλους κλάδους της αγοράς παγκοσμίως. Δύο σημεία εδώ πρέπει λοιπόν να τονιστούν σε σχέση με τη μοναδικότητα της διάρθρωσης των επιχειρήσεων αυτών:

Πρώτον, πρέπει να τονιστεί ότι χρησιμοποιείται ο όρος «ελληνικών συμφερόντων» και όχι «ελληνικός» Όμιλος Επιχειρήσεων για να συμπεριληφθούν στην ανάλυση και όλες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις εκείνες οι οποίες παρόλο που δεν έχουν πλοία υπό ελληνική σημαία, στην πράξη είναι ελληνικών συμφερόντων και οι εγκαταστάσεις τους βρίσκονται στην Ελλάδα. Δεύτερον, όταν μιλάμε για «ναυτιλιακή επιχείρηση» θα πρέπει να συνειδητοποιήσουμε ότι αναφερόμαστε συνήθως σε έναν όμιλο επιχειρήσεων και όχι σε μία μεμονωμένη εταιρία-νομικό πρόσωπο. Κάθε πλοίο αποτελεί ξεχωριστή εταιρεία, αυτόνομη

δηλαδή οικονομική οντότητα η οποία όμως, όπως θα αναφερθεί και παρακάτω, δρα μέσα στα πλαίσια του ομίλου και προς το συμφέρον αυτού.

Ας πάρουμε την περίπτωση ενός πλοιοκτήτη ο οποίος θέλει να δραστηριοποιηθεί στην παγκόσμια αγορά με 6 πλοία. Σε μία τέτοια περίπτωση απαιτούνται πάντοτε το ελάχιστο να υπάρχουν νομικά τόσες εταιρείες-νομικά πρόσωπα σε αριθμό όσα είναι και τα πλοία συν μία (άρα 5+1 εταιρείες για τις ανάγκες του παραδείγματός μας) η οποία θα είναι η διαχειρίστρια εταιρεία του ομίλου. Η διαχειρίστρια ασχολείται ακριβώς με τη διαχείριση των πλοίων των πλοιοκτητριών εταιρειών του ομίλου αντί αμοιβής. Σε έναν όμιλο ναυτιλιακών εταιρειών είναι πολύ συνηθισμένο να περιέχεται επίσης και μία εταιρεία η οποία ασχολείται καθαρά με τις ταμειακές εισροές και εκροές του ομίλου και πιθανόν και μία (ή και περισσότερες) εταιρείες οι οποίες κατέχουν το μετοχικό κεφάλαιο κάποιων ή και του συνόλου των πλοιοκτητριών εταιρειών του ομίλου.

2.4.2 Ιδιαίτερα Χαρακτηριστικά της ναυτιλίας και των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Η ναυτιλιακή βιομηχανία αποτελεί σίγουρα ιδιαίτερη περίπτωση βιομηχανίας και για αυτό το λόγο η ανάλυση της αποτελεί μια δαιδαλώδες διαδικασία. Παρακάτω αναλύονται τα χαρακτηριστικά εκείνα τα οποία τις διαφοροποιούν από τις λοιπές επιχειρήσεις.

- Ο παγκοσμιοποιημένος χαρακτήρας των αγορών

Η ναυτιλιακή βιομηχανία, κυρίως οι βασικοί κλάδοι της, είναι μια παγκοσμιοποιημένη βιομηχανία. Βασικό χαρακτηριστικό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στην παγκόσμια ναυτιλιακή αγορά είναι ότι αντλούν τους συντελεστές παραγωγής σε παγκόσμια βάση και κατά κανόνα, προσφέρουν τις υπηρεσίες τους σε παγκόσμια βάση, με αποτέλεσμα να λειτουργεί εντός περιβάλλοντος παγκόσμιου ανταγωνισμού. Οι επιχειρήσεις

αυτές δεν υπόκεινται σε γεωγραφικούς περιορισμούς τόσο για τους βασικούς συντελεστές παραγωγής (κεφάλαιο - εργασία), όσο και για την προσφορά των υπηρεσιών τους.

Αναφορικά με τους συντελεστές παραγωγής, αφορά τη δυνατότητα που έχει μια πλοιοκτήτρια εταιρεία να αναζητήσει το φθηνότερο ναυτεργατικό δυναμικό από οπουδήποτε στον κόσμο, αναζητώντας την ελαχιστοποίηση του λειτουργικού κόστους (αρκεί να μην τίθενται περιορισμοί από την σημαία του πλοίου της, για την οποία σημειωτέων δίδεται η δυνατότητα επιλογής) γεγονός που δεν συναντάται σε άλλου είδους βιομηχανική δραστηριότητα ενώ συγχρόνως λόγω των υψηλών κεφαλαιουχικών απαιτήσεων των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, εκείνες απευθύνονται στην διεθνή αγορά κεφαλαίου. Αποτέλεσμα μάλλον λογικό, λαμβάνοντας υπόψη τους αντικειμενικούς περιορισμούς των χαρτοφυλακίων των φορέων χρηματοδότησης και της ανάγκης επιμερισμού κινδύνου από την πλευρά αυτών. Έτσι λοιπόν, σε αντίθεση με τις επιχειρήσεις της ξηράς οι οποίες ως επί των πλείστων αντλούν τα κεφάλαια τους από την εθνική αγορά, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις για την κάλυψη των κεφαλαιουχικών τους αναγκών απευθύνονται στην διεθνή αγορά κεφαλαίου.

Επιπλέον, μια ναυτιλιακή επιχείρηση, κατά συνέπεια, ανταγωνίζεται ευθέως κάθε ναυτιλιακή επιχείρηση που έχει τα ίδια χαρακτηριστικά με αυτήν, ανεξάρτητα από το τόπο εγκατάστασης και λειτουργίας της. Μια ελληνόκτητη ναυτιλιακή επιχείρηση διαχείρισης ποντοπόρων πλοίων ανταγωνίζεται άμεσα κάθε επιχείρηση, ελληνόκτητη ή άλλη, οπουδήποτε στον κόσμο, που διαχειρίζεται πλοία ίδια με τα δικά της, εφόσον δραστηριοποιούνται στους ίδιους θαλάσσιους δρόμους. Αυτό σημαίνει ότι η συγκεκριμένη επιχείρηση για να καθορίσει τη στρατηγική της και τον τρόπο διοίκησής της, πρέπει να λαμβάνει υπόψη της όλους τους παράγοντες που επηρεάζουν τη λειτουργία της σε διεθνές επίπεδο.

Συχνά ναυτιλιακές επιχειρήσεις που είναι άμεσοι ανταγωνιστές επιλέγουν στρατηγικές συνεργασίας («cooperatetocompete») προκειμένου να αξιοποιήσουν συνέργειες και να ανταποκριθούν στις απαιτήσεις των ναυλωτών. Με ορισμένα πλοία του στόλου τους συμμετέχουν σε μορφές συνεργασίας όπως είναι τα pools, ώστε να εκμεταλλευτούν τα πλεονεκτήματα που προσφέρουν. Pool είναι μια μορφή οργανωτικής συνεργασίας στην οποία ορισμένα πλοία τα οποία ανήκουν σε διαφορετικούς πλοιοκτήτες, συγκεντρώνονται και λειτουργούν υπό κοινή εμπορική διαχείριση. Τα pools λειτουργούν κυρίως στις αγορές των δεξαμενόπλοιων και των πλοίων bulkcarriers.

- Συνύπαρξη & ανταγωνισμός επιχειρήσεων όλων των μεγεθών

Στην ναυτιλία παρατηρείται έντονα το φαινόμενο της συνύπαρξης και του ανταγωνισμού των επιχειρήσεων όλων των μεγεθών και πολλές φορές διαφορετικών οργανωτικών και διοικητικών μεθόδων με διαφορετικές στρατηγικές, τακτικές και πολιτικές.

Σε μία μικρή ναυτιλιακή επιχείρηση η οποία διαχειρίζεται ένα πλοίο, μπορεί να ανταγωνίζεται όλες τις επιχειρήσεις οι οποίες διαχειρίζονται πλοία αντίστοιχου τύπου τα οποία κινούνται στους ίδιους θαλάσσιους δρόμους. Βέβαια το φαινόμενο αυτό φαίνεται να λαμβάνει μικρότερες διαστάσεις τα τελευταία έτη καθώς το μέγεθος της εταιρείας καθίσταται παράγοντας που συμβάλλει όλο και περισσότερο στην δημιουργία ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος καθώς οι μεγάλες σε μέγεθος ναυτιλιακές επιχειρήσεις έχουν τη δυνατότητα να επενδύσουν στην ανάπτυξη του ανθρώπινου δυναμικού των πλοίων τους, γεγονός πολύ δυσκολότερο για μια ναυτιλιακή επιχείρηση η οποία διαχειρίζεται ένα ή δύο πλοία με ίδιο όμως μέσο κόστος.

- Στρατηγικές που οδηγούν σε άμεσες αποδόσεις

Οι τιμές των ναύλων στα πλοία ακολουθούν τις μεταβολές της ζήτησης για θαλάσσιες υπηρεσίες μεταφοράς. Έχει παρατηρηθεί λοιπόν, ναυτιλιακές επιχειρήσεις να αγοράζουν πλοία όταν οι τιμές των ναύλων είναι χαμηλές (χαμηλή τιμή ναύλων συνεπάγεται χαμηλή τιμή πλοίου και το αντίθετο) και να πωλούν τα πλοία τους όταν οι τιμές των ναύλων είναι υψηλές. Οι γρήγορες αποφάσεις και αξιοποιήσεις των ευκαιριών σχετικά με την πώληση και την διάρκεια ναύλωσης των πλοίων, καθιστούν τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιτυχημένες και ανταγωνιστικές ή μη.

- Ευελιξία στην αντιμετώπιση των συνθηκών της αγοράς

Μια ακόμη ιδιαιτερότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων συνδέεται με την ευελιξία τους. Είναι γεγονός ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις επηρεάζονται σημαντικά από περιόδους ύφεσης ή λοιπών αρνητικών οικονομικών διαταραχών οι οποίες επηρεάζουν την ζήτηση.

Σε περιόδους παρατεταμένης ύφεσης λοιπών και εφόσον οι συνθήκες το επιτάσσουν, η ναυτιλιακή εταιρεία έχει την δυνατότητα είτε να μειώσει τα λειτουργικά της κόστη με

αλλαγή σημαίας, είτε με αλλαγή του ναυτεργατικού της δυναμικού, είτε με μείωση της ταχύτητας του πλοίου ή και με άλλους τρόπους ή ακόμη και να παροπλίσει για ένα χρονικό διάστημα κάποιο ή κάποια πλοία της έως ότου η αγορά ανακάμψει και το πλοίο ξανά ριχθεί στην παραγωγική του δραστηριότητα.

Αυτή η ευελιξία των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, να διαμορφώνουν δηλαδή το μεταβλητό τους κόστος σε περιόδους ύφεσης κατά το δοκούν και κατά το πώς το υπαγορεύουν οι συνθήκες δεν συναντάται σε καμία άλλη επιχείρηση δραστηριοποιούμενη στην ξηρά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΖΗΤΗΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ

3.1 Εισαγωγή

Για να ορίσουμε την ζήτηση του Λιμενικού προϊόντος θα πρέπει πρώτα να ορίσουμε τι είναι λιμένας καθώς και ποιο είναι το λιμενικό προϊόν.

Το 1961 ο Morgan[1] δέχτηκε ότι «λιμάνια είναι τα μέρη που διαθέτουν τον απαραίτητο εξοπλισμό για την εξυπηρέτηση της σχέσης πλοίου και ενδοχώρας». Το 1975 το PortWorkingGroup της Commission δέχτηκε ότι το λιμάνι είναι μια περιοχή στην οποία γίνεται η διαχείριση του φορτίου από τα θαλάσσια μέσα μεταφοράς στα χερσαία, αλλά και χώρος που δραστηριοποιούνται επιχειρήσεις που συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές.

«Ένας λιμένας μπορεί να κατανοηθεί ως μια περιοχή γης και νερού που έχει κατασκευαστεί με τέτοια βελτιωτικά έργα και εξοπλισμό που να επιτρέπουν την υποδοχή πλοίων, την φορτοεκφόρτωσή τους, την αποθήκευση προϊόντων, την παραλαβή και την παράδοση των προϊόντων αυτών στους χερσαίους μεταφορείς και μπορεί επίσης να περικλείει τις δραστηριότητες των επιχειρήσεων που συνδέονται με τις θαλάσσιες μεταφορές».[2]

3.2 Το λιμενικό προϊόν και τα προϊόντα του λιμενικού πλέγματος

Το 1990 ο Goss[3] αναφέρεται στο λιμάνι ως πύλη μέσω της οποίας τα φορτία και οι επιβάτες διακινούνται ανάμεσα στα πλοία και την ξηρά. Το 1993 ο Heaver[4] δεν αναφέρεται στον όρο λιμάνι, αλλά στον όρο τερματικό, αφού έχει ήδη γίνει σαφές ότι η βασική παραγωγική μονάδα στο λιμάνι είναι το τερματικό: «Οι τερματικοί είναι ειδικά σχεδιασμένοι έτσι ώστε να

---

[1] Morgan, F.W., (1961), «Ports and Harbours», 2nd edition revised by James Bird, Hutchinson University Library, London.

[2] Παρδάλη, Α., (2007), «Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη.

[3] Goss, R., (1990), «Economic Policies and Seaports: 1, The economic function of Seaports», Maritime Policy and Management, Vol. 17, No.3, pp. 207-219.

[4] Heaver, T.D., (1993), «Shipping and the Market for Port Services», in: Blauwens, G., De Brabander, G., Van de Voorde, E. (eds.), De dynamiek van een haven, uitg. Pelckmans: Kapellen, pp227-248.

καλύπτονται οι ανάγκες διαχείρισης του φορτίου και οι ανάγκες των ολοκληρωμένων συστημάτων logistics. Το αποτέλεσμα είναι ένα όλο και πιο ανταγωνιστικό περιβάλλον για τις υπηρεσίες των τερματικών σταθμών». Ο Notteboom[5] το 2001 δίνει έμφαση στο ρόλο του λιμανιού ως κέντρο logistics «Λιμάνι είναι ένα βιομηχανικό κέντρο logistics με έντονη ναυτιλιακή φύση, το ποίο παίζει έναν ενεργό ρόλο στο παγκόσμιο μεταφορικό σύστημα και χαρακτηρίζεται από συγκεντρώσεις δραστηριοτήτων και λειτουργιών στο χώρο του λιμανιού που έμμεσα ή άμεσα εμπλέκονται στην αδιάκοπη ροή μεταφορικών και πληροφοριακών διαδικασιών στις αλυσίδες παραγωγής».

Ο Robinson[6] το 2002 προσπάθησε να ταξινομήσει τους διάφορους ορισμούς που κατά καιρούς έχουν δοθεί για το λιμάνι και παρουσιάζει τέσσερις διαφορετικές κατηγορίες προσεγγίσεων-ορισμών που αναφέρονται στις συνθήκες λειτουργίας της λιμενικής βιομηχανίας σε συγκεκριμένες περιόδους. Η πρώτη κατηγορία προσεγγίσεων αντιμετωπίζει το λιμάνι ως ένα τόπο που γίνεται η εξυπηρέτηση των πλοίων και η διαχείριση των φορτίων αλλά και η προώθηση των φορτίων αυτών στα μέσα χερσαίας μεταφοράς.

Η δεύτερη προσέγγιση αντιμετωπίζει το λιμάνι ως λειτουργικό σύστημα. Σύμφωνα με αυτή την προσέγγιση, το λιμάνι αποτελεί τόπο όπου διεξάγονται οι διαδικασίες διαχείρισης των πλοίων και των φορτίων με λειτουργική αποτελεσματικότητα. Μια Τρίτη κατηγορία ορισμών επικεντρώνεται στην αντιμετώπιση του λιμανιού ως οικονομική μονάδα. Το λιμάνι στην περίπτωση αυτή είναι ο τόπος εξυπηρέτησης πλοίων και φορτίων που προσεγγίζεται σε ένα πλαίσιο οικονομικής αποτελεσματικότητας.

Τέλος, η τέταρτη κατηγορία αντιμετωπίζει το λιμάνι ως τόπο εξυπηρέτησης πλοίων και φορτίων στα πλαίσια μιας αποτελεσματικής διαχείρισης και πολιτικής. Στη περίπτωση αυτή αναδεικνύεται και το ζήτημα της λιμενικής διακυβέρνησης.

Είναι σαφές ότι το λιμάνι παρέχει υπηρεσίες στα πλοία, στα φορτία, στους επιβάτες και στα χερσαία μέσα μεταφοράς διαχρονικά και αυτός είναι κ βασικός ρόλος του. Εκείνο που διαφοροποιείται στον χρόνο είναι ο στόχος του λιμανιού και οι απαιτήσεις των χρηστών. Σήμερα είναι πλέον σαφές ότι τα λιμάνια και κυρίως τα τερματικά των λιμανιών αποτελούν λειτουργικά στοιχεία των αλυσίδων logistics και των δικτύων διανομής προϊόντων από τον παραγωγό στον τελικό καταναλωτή.

---

[5]Notteboom, T. and Winkelmas, W., (2001), «structural changes in logistics: how will port authorities face the challenge?», Maritime Policy and Management, Vol. 28, No. 1, pp. 71-89.

[6] Robinson, R., (2002), «Port as Elements in Value – Driven Chain Systems: The new Paradigm», Maritime Policy and Management, Vol. 29, No. 3, pp. 241-255.

Οι εξελίξεις στο παγκόσμιο εμπόριο και η ανάπτυξη των ολοκληρωμένων μεταφορικών συστημάτων και των αλυσίδων logistics επέδρασαν καθοριστικά τόσο στο ρόλο όσο και στις λειτουργίες των λιμανιών. Επίσης είναι σαφές ότι το λιμενικό προϊόν είναι το ίδιο αν και έχει μεταβληθεί εντυπωσιακά στο περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιούνται τα λιμάνια. Οι μεταβολές στο οικονομικό περιβάλλον και οι άμεσες και έμμεσες επιδράσεις τους στην ζήτηση και στην προσφορά του λιμενικού προϊόντος διαμορφώνουν ένα νέο πλαίσιο στην αγορά της λιμενικής βιομηχανίας.

Στο λιμάνι, το οποίο είναι ένας ιδιαίτερα σύνθετος οργανισμός, αναπτύσσονται δραστηριότητες που αφορούν στα πλοία, στα χερσαία μέσα μεταφοράς, στα φορτία και στους επιβάτες.

- Δραστηριότητες που αφορούν στα πλοία.

Οι βασικότερες δραστηριότητες που αφορούν στα πλοία είναι:

- Η πλοήγηση,
- Η ρυμούλκηση
- Η ασφαλής προσόρμιση στο λιμάνι,
- Ο καθορισμός της θέσης και του τρόπου προσόρμισης, αγκυροβόλησης και παραβολής των πλοίων,
- Η χορήγηση νερού δια δικτύου ή πλωτών υδροφόρων,
- Ο εφοδιασμός με καύσιμα,
- Οι δεξαμενισμοί, οι επισκευές των πλοίων, οι σταθμοί υποδοχής καταλοίπων κλπ.

- Δραστηριότητες που αφορούν στα φορτία

Οι βασικότερες λιμενικές δραστηριότητες που αφορούν στα φορτία είναι:

- Η φόρτωση και η εκφόρτωση,
- Η μεταφόρτωση,
- Η διαχείριση του φορτίου μέσα στον τερματικό,
- Η αποθήκευση και τοστοίβασμα,
- Η παράδοση και η παραλαβή του φορτίου από και προς τα χερσαία μέσα μεταφοράς,
- Η διαλογή, συσκευασία ή και μεταποίηση των εμπορευμάτων κ.λπ.

- Δραστηριότητες που αφορούν στα χερσαία μέσα μεταφοράς.

- Υποδοχή και στάθμευση στους χώρους του λιμανιού.

- Ασφαλείς και προσπελάσιμες συνδέσεις με τα χερσαία μεταφορικά δίκτυα.

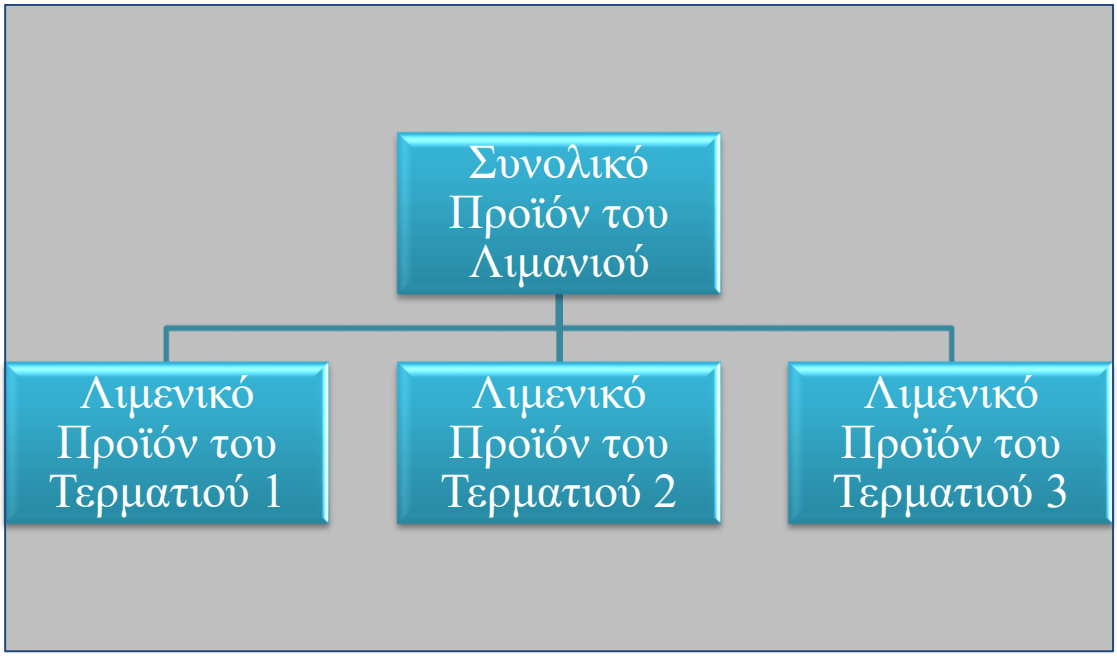
➢ Δραστηριότητες που αφορούν στις υπηρεσίες προς τους επιβάτες.

Οι υπηρεσίες που ζητούνται από τους επιβάτες στο λιμάνι αφορούν κυρίως στην αποβίβαση τους από και προς τα πλοία και στη διακίνηση των αποσκευών τους καθώς και στην προώθηση τους από και προς τα χερσαία μέσα μεταφοράς. Η εξυπηρέτηση των επιβατών στο λιμάνι αφορά σε πλήθος δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την άνεση και την αναψυχή τους κατά την παραμονή τους στους χώρους του λιμανιού. Σε τερματικά όπου οι επιβάτες ταξιδεύουν με το αυτοκίνητό τους, η διαχείριση των αυτοκινήτων αποτελεί επίσης λιμενική δραστηριότητα.

Τελικά ποιες από τις παρακάτω δραστηριότητες συμβάλουν στην παραγωγή του λιμενικού προϊόντος; Αν δεχτούμε ότι το λιμάνι στη σημερινή πραγματικότητα είναι ο κρίκος που συνδέει τα θαλάσσια με τα χερσαία μέσα μεταφοράς και αντίστροφα, τότε η κύρια λειτουργία του λιμανιού είναι να μεταβιβάζει και να διαχειρίζεται φορτία και επιβάτες από τα θαλάσσια στα χερσαία μέσα μεταφοράς και αντίστροφα. Επειδή η βασική παραγωγική μονάδα στα λιμάνια σήμερα είναι τα εξειδικευμένα τερματικά, το άθροισμα του προϊόντος των επί μέρους λιμενικών τερματικών σταθμών αποτελεί το συνολικό λιμενικό προϊόν του λιμανιού.

Έτσι ως λιμενικό προϊόν, με απλούς όρους, μπορούμε να θεωρήσουμε την ποσότητα του φορτίου σε τόνους ή τον αριθμό των επιβατών που διαχειρίζεται ο κάθε τερματικός σταθμός του λιμανιού σε μια ορισμένη χρονική περίοδο[7].

[7]Pardali, A., and Stathopoulou, C., (2005), «Port Competition: The case of the Greek Port Industry» IAME Annual Conference 2005, Cyprus.



Πηγή:Παρδάλη, Α., (2007), «Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη.

Διάγραμμα 3.1

Το συνολικό λιμενικό προϊόν

Οι ναυτιλιακές εταιρίες (δηλαδή οι χρήστες των λιμανιών) μετατρέπονται σταδιακά σε λειτουργικές μονάδες πολλαπλών μέσων μεταφοράς. Ο στόχος τους είναι να μεγιστοποιήσουν τον έλεγχο πάνω στη συνολική μεταφορική αλυσίδα. Για τον λόγο αυτό, οι παράγοντες που καθορίζουν την επιλογή ενός χρήστη για ένα συγκεκριμένο λιμάνι ή τερματικό είναι πολύ πιο πολύπλοκοι απ' ότι στο παρελθόν. Η συνεχώς αυξανόμενη σημασία της ολοκληρωμένης προσέγγισης που βασίζεται στις αλυσίδες logistics[8] υπονοεί ότι η επιτυχία ενός λιμανιού δεν εξαρτάται πλέον αποκλειστικά από τη δική του αρτιότητα και λειτουργία αλλά και από άλλους παράγοντες.

Σήμερα οι αλυσίδες logistics επιλέγουν τερματικά που θα εξασφαλίσουν αποτελεσματικότητα που θα οδηγήσει σε μείωση του κόστους σε ολόκληρη την μεταφορική αλυσίδα.9 Στα λιμενικά τερματικά πολλές φορές ο χρήστης ζητά εκτός απ το λιμενικό προϊόν και άλλα προϊόντα που μπορεί να είναι συμπληρωματικά, υποκατάστατα ή ανεξάρτητα του λιμενικού προϊόντος (Διάγραμμα 3.2).

[8]Η έννοια της εφοδιαστικής αλυσίδας περιλαμβάνει ένα σύνολο διαφορετικών, διαδοχικών δραστηριοτήτων που καθεμιά παράγεται από μια διαφορετική επιχείρηση, η οποία προσθέτει στο προϊόν το κόστος των υπηρεσιών της και ένα περιθώριο οφέλους.

[9] Robinson, R., (2000), «Ports Oriented Landside Logistics in Industrial Ports: A Strategic Frame-work», Maritime Policy and Management, Vol. 8, N. 8, pp.40-59

Συμπληρωματικά του λιμενικού προϊόντος μπορούν να θεωρηθούν οι συνδέσεις του λιμανιού με την ενδοχώρα, το προϊόν της ρυμούλκησης, της πλοήγησης ή ακόμα και της συμπληρωματικής αποθήκευσης. Η κακή ποιότητα ή οι υψηλές τιμές των συμπληρωματικών προϊόντων πιθανώς να αποτρέψουν τον χρήστη από το να επιλέξει το λιμάνι.

Πηγή: Παρδάλη, Α., (2007), «Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη.

Διάγραμμα 3.2

Τα προϊόντα που παράγονται σε ένα λιμάνι

Εκτός από τα συμπληρωματικά του λιμενικού προϊόντος, πλήθος άλλων προϊόντων παράγεται στην ευρύτερη λιμενική περιοχή, αφού πολλές επιχειρήσεις έλκονται από το λιμάνι. Οι επιχειρήσεις αυτές μπορεί να είναι βιομηχανίες οι οποίες επεξεργάζονται τα φορτία που φτάνουν στο λιμάνι ή επιχειρήσεις που παρέχουν επισκευές στα πλοία, εμπορικές επιχειρήσεις που προμηθεύουν τα πλοία με τρόφιμα ή άλλα εφόδια, τραπεζικές ή ασφαλιστικές επιχειρήσεις κ.λπ. Έτσι στην περιοχή του λιμανιού αναπτύσσεται ένα πλέγμα επιχειρήσεων (cluster). Το προϊόν του λιμενικού πλέγματος αποτελείται από το άθροισμα του λιμενικού προϊόντος, των συμπληρωματικών του και των προϊόντων όλων των άλλων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτό. (Πίνακας 3.1)

Τα ζητήματα της υποκατάστασης και συμπληρωματικότητας συνδέονται άμεσα με τον λιμενικό ανταγωνισμό. Μεγάλος βαθμός υποκατάστασης συμπίπτει με τον σκληρό ανταγωνισμό. Μεγάλος βαθμός συμπληρωματικότητας οδηγεί σε ένα περιβάλλον που επικρατεί ειρηνική συνύπαρξη και αμοιβαίος συντονισμός.

Πίνακας 3.1

Το λιμενικό προϊόν και τα άλλα προϊόντα του λιμενικού πλέγματος (cluster)

Προϊόντα του λιμενικού πλέγματος	**Δραστηριότητες**	**Παραγωγοί**
Συνολικό προϊόν του λιμανιού, άθροισμα του λιμενικού προϊόντος των τερματικών	➢ Φόρτωση-Εκφόρτωση, ➢ Μεταβίβαση από και προς τις αποθήκες, ➢ Αποθήκευση ➢ Φόρτωση-Εκφόρτωση στα χερσαία μέσα μεταφοράς, ➢ Διαχείριση φορτίου στις αποθήκες, ➢ Επιβίβαση-αποβίβαση επιβατών, ➢ Διαχείριση επιβατών στον τερματικό.	➢ Ιδιωτικές εταιρίες διαχείρισης φορτίου, ➢ Ναυτιλιακές εταιρίες διαχείρισης φορτίου, ➢ Λιμενικές αρχές, ➢ Ιδιωτικές εταιρίες που διαχειρίζονται επιβατικούς τερματικούς σταθμούς.
Συμπληρωματικά του λιμενικού προϊόντος	➢ Πλοήγηση, ➢ VesselTrafficServices ➢ Ρυμούλκηση, ➢ Συνδέσεις με την ενδοχώρα	➢ Δημόσιες ή ιδιωτικές εταιρίες

Άλλα προϊόντα των επιχειρήσεων του λιμενικού πλέγματος	➢ Ανεφοδιασμός των πλοίων με καύσιμα, ➢ Υδροδότηση πλοίων, ➢ Διαχείριση καταλοίπων, ➢ Επισκευές πλοίων, ➢ Πρακτόρευση πλοίων, ➢ Ναυλώσεις, ➢ Αστυνόμευση, ➢ Ναυτιλιακές εταιρίες, ➢ Τραπεζικές υπηρεσίες, ➢ Ασφαλιστικές υπηρεσίες, ➢ Νομικές υπηρεσίες, ➢ Υπηρεσίες τελωνείων, ➢ Επεξεργασία φορτίων, ➢ Κέντρα διανομής, ➢ Εμπορικές επιχειρήσεις, ➢ Μεταποιητική βιομηχανία.	➢ Ιδιωτικές εταιρίες, ➢ Δημόσιες Εταιρίες.

Πηγή: Παρδάλη, Α., (2007), «Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη.

3.3 Η ζήτηση του λιμενικού προϊόντος

Στην αγορά του λιμενικού προϊόντος, όπως και σε κάθε άλλη αγορά, μελετάμε την πλευρά της ζήτησης και την πλευρά της προσφοράς. Η πλευρά της ζήτησης (demandside) μπορεί να αντιπροσωπευθεί από την καμπύλη αγοραίας ζήτησης (marketdemandcurve), η οποία δείχνει την ποσότητα του λιμενικού προϊόντος που θα επιθυμούσαν να καταναλώσουν οι χρήστες του τερματικού σε διάφορες τιμές.

Η ζήτηση του λιμενικού προϊόντος διακρίνεται σε αναδρομική (pastdemand) και σε μελλοντική (futuredemand). Και στις 2 περιπτώσεις η ζήτηση εκφράζεται σε μονάδες μέτρησης, όπως, το σύνολο του φορτίου που διαχειρίστηκε το τερματικό, σε τόνους ή TEUS[10], ή ο συνολικός αριθμός επιβατών που εξυπηρετήθηκε από ένα τερματικό επιβατών. Σε ένα σύγχρονο λιμάνι η στατιστική υπηρεσία διαθέτει στοιχεία και πληροφορίες και για τον αριθμό των πλοίων που κατέπλευσαν, την ολική ή καθαρή χωρητικότητά τους, αλλά και άλλα στοιχεία που αναφέρονται στην κατανομή των πλοίων ανά τύπο, ανά σημαία, ανά χώρα προέλευσης κ.λπ. Όσον αφορά στα φορτία, δημιουργούνται κατανομές ανάλογα με την προέλευση, τον προορισμό και το είδος τους.

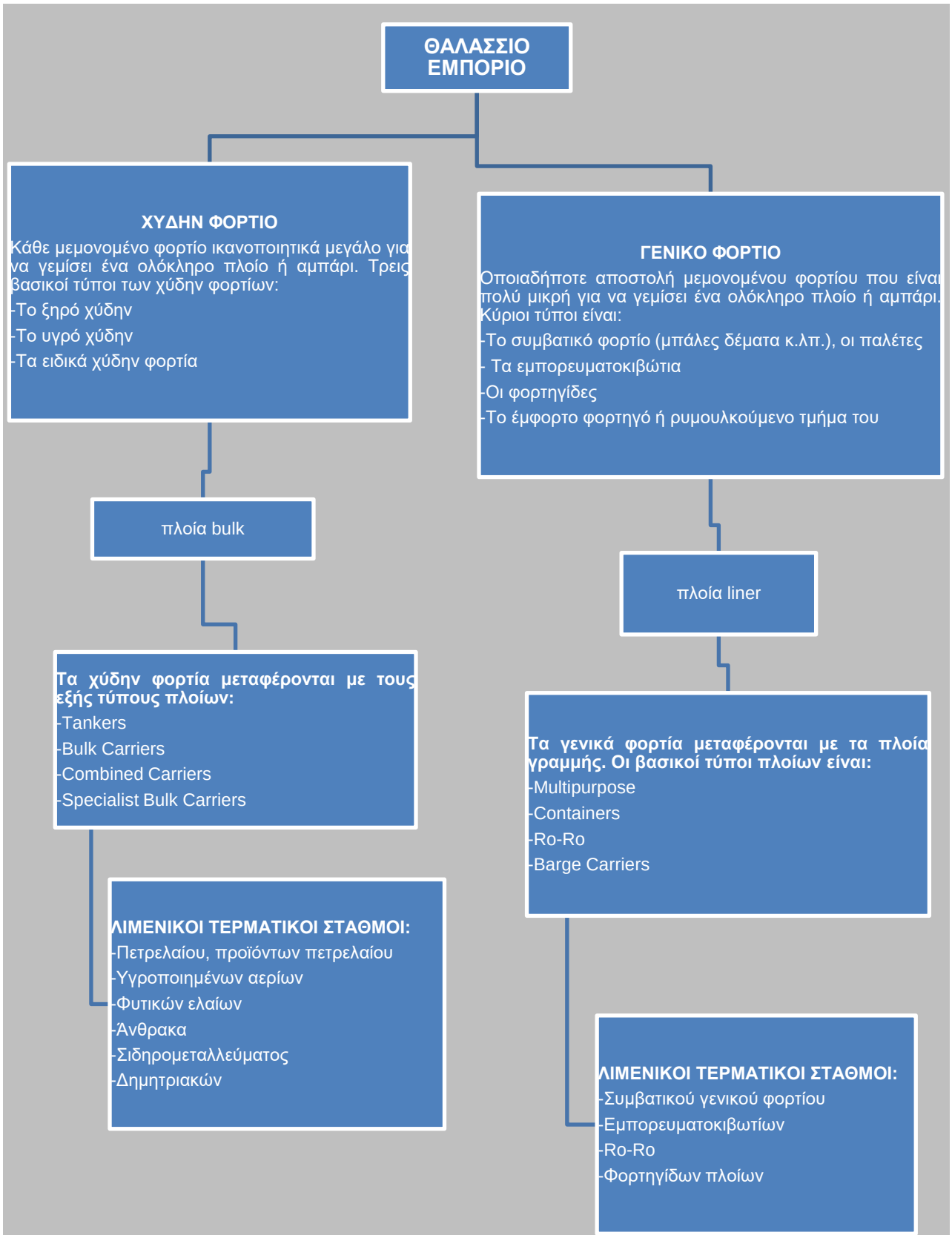
[10]Αμερικανική μονάδα μέτρησης φορτίων TEUS–Διαστάσεις ενός TEUσεFeet και Μέτρα:
20ft/6,1M (μήκος)* 8ft/2,44M (πλάτος)* 8ft6in/2,59M (ύψος) –Συνολικά 1,360 cuft/38,5 m^3

Τα φορτία σε γενικές γραμμές κατατάσσονται σε χύδην φορτία και σε γενικά φορτία (μοναδοποιημένα ή συμβατικά). Κάθε τύπος φορτίου διακινείται με ειδικά πλοία η διαχείριση των οποίων πραγματοποιείται σε ιδιαίτερα εξειδικευμένους τερματικούς σταθμούς. Έτσι η ζήτηση για το λιμενικό προϊόν εξετάζεται κατά τον τύπο φορτίου ή καλύτερα κατά το είδος του τερματικού σταθμού (Διάγραμμα 3.3).

Η ζήτηση του λιμενικού προϊόντος είναι παραγωγός ζήτηση[11]. Αν υπάρχει ζήτηση για καταναλωτικά αγαθά στην ενδοχώρα και κατ' επέκταση ζήτηση για τη μεταφορά των προϊόντων αυτών από το σημείο Α στο σημείο Β είναι προφανές ότι θα υπάρξει και ζήτηση για διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων στο λιμάνι ή στα λιμάνια που καλύπτουν τη συγκεκριμένη ενδοχώρα. Ο παράγωγος χαρακτήρας της επιδρά σημαντικά στην ελαστικότητά της.

Η ζήτηση για το λιμενικό προϊόν χαρακτηρίζεται από κοινού ζήτηση όταν ο χρήστης ζητά «πακέτο υπηρεσιών» μέσα στο πλαίσιο της αλυσίδας logistics.

[11]Μεταξάς, Β., (1986), Οικονομική των Μεταφορών, Αθήνα: Παπαζήσης, σελ. 28.



Πηγή:Παρδάλη, Α., (2007), «Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη.

Διάγραμμα 3.3

Λιμενικοί τερματικοί σταθμοί ανά τύπο φορτίου

3.4Ο καθορισμός της ενδοχώρας

Η ζήτηση του λιμενικού προϊόντος είναι παράγωγος γι' αυτό βασικό σημείο σε κάθε ανάλυση ζήτησης είναι ο καθορισμός της ενδοχώρας (hinterland). Ενδοχώρα είναι η εδαφική περιοχή μέσω της οποίας το λιμάνι συνδέεται με εσωτερικούς δρόμους μεταφοράς (οδικούς, σιδηροδρομικούς, ποτάμιους, ακτοπλοϊκούς και αεροπορικούς) και εξυπηρετείται συνήθως από αυτό για τις θαλάσσιες εισαγωγές ή εξαγωγές της.

Στην περίπτωση που η περιοχή αυτή περιορίζεται γύρω από τις εγκαταστάσεις του λιμανιού αναφερόμαστε σε τοπική ενδοχώρα (portcity, portcommunity). Όταν από το λιμάνι εξυπηρετείται το εμπόριο μιας χώρας τότε η ενδοχώρα χαρακτηρίζεται εθνική. Η ενδοχώρα ενός λιμανιού με εμπορική δραστηριότητα σε γειτονικές χώρες χαρακτηρίζεται διεθνής. Στα σύγχρονα μεταμορφωτικά κέντρα η ενδοχώρα ξεπερνά τα τοπικά και περιφερειακά όρια και διευρύνεται σε παγκόσμιο επίπεδο.

Στο κεϋνσιανό μοντέλο η φυσική ενδοχώρα ήταν αυτή που καθόριζε την ανάπτυξη ενός λιμανιού, αφού ο μεταφορέας επέλεγε το λιμάνι με βάση την προέλευση και τον προορισμό του φορτίου.

Έτσι η μελέτη μιας ενδοχώρας απαιτεί τον καθορισμό της γεωγραφικής περιοχής η οποία εξαρτάται από τις ειδικές λιμενικές ευκολίες. Ένα μέρος της μελέτης της ενδοχώρας συνίσταται στη εξέταση των κοινωνικοοικονομικών δραστηριοτήτων που επηρεάζουν τη ζήτηση για λιμενικό προϊόν. Η λιμενική ενδοχώρα και οι οικονομικές δραστηριότητες αλλάζουν στο χρόνο και είναι διαφορετικές για διαφορετικά εμπορεύματα και για διαφορετικούς τύπους φορτίων (εμπορευματοκιβώτια, χύδην φορτία, γενικά φορτία κ.λπ.).

Σήμερα η φυσική ενδοχώρα των λιμανιών δεν έχει την βαρύτητα που είχε πριν μερικές δεκαετίες, αφού η απόσταση του τόπου προέλευσης και προορισμού του φορτίου δεν αποτελεί τον αποφασιστικό παράγοντα για την επιλογή του λιμανιού από τις παγκόσμιες αλυσίδες logistics. Οι παγκόσμιοι διαμεταφορείς ενδιαφέρονται για το τερματικό ενός λιμανιού που θα συμβάλει στην ελαχιστοποίηση του συνολικού κόστους σε ολόκληρη τη μεταφορική αλυσίδα (μεταφορικό κόστος + κόστος διαχείρισης). Αυτό έχει ως αποτέλεσμα η κίνηση των φορτίων, κυρίως των εμπορευματοκιβωτίων, να συγκεντρώνεται σε περιορισμένο αριθμό κύριων λιμανιών (μερικές δεκάδες στον κόσμο) παράγουν με οικονομίες κλίμακας. Στην περίπτωση των μεταμορφώσεων η εμφάνιση των κομβικών λιμανιών (hubports), τα οποία σήμερα εξυπηρετούν όλο και μεγαλύτερες περιοχές και απαιτούν όλο και περισσότερο

διακυβερνητικές συνεργασίες, έχει θέσει σε αμφισβήτηση τη σημασία της παραδοσιακής ενδοχώρας. Έτσι στη σημερινή πραγματικότητα φαίνεται ότι δεν είναι και πολύ εύκολο να καθοριστούν τα όρια της ενδοχώρας ενός λιμανιού. Παρ' όλα αυτά η τοπική ή και η εθνική ενδοχώρα των λιμανιών μπορεί να εκτιμηθεί με τους παραδοσιακούς τρόπους. Για τον προσδιορισμό της ενδοχώρας εξετάζουμε παράγοντες όπως το ίδιο κόστος μεταφοράς, την ίδια απόσταση, τον ίδιο χρόνο και άλλα. Τα δεδομένα που χρειάζονται για μια τέτοια ανάλυση είναι πληροφορίες για:

- Τους θαλάσσιους δρόμους.
- Την προέλευση και τον προορισμό των φορτίων.
- Τις εισαγωγές-εξαγωγές.
- Το κόστος μεταφοράς.
- Την ύπαρξη χερσαίων τερματικών.
- Την ύπαρξη κέντρων διαμονής.
- Τον χρόνο μεταφοράς από και προς τα διάφορα σημεία της ενδοχώρας.
- Την δυναμικότητα των χερσαίων μέσων μεταφοράς που καλύπτουν την ενδοχώρα.
- Την δυναμικότητα του ακτοπλοϊκού συστήματος.
- Την αναγνώριση των ανταγωνιστικών τερματικών/λιμανιών.
- Την εκτίμηση του λιμενικού κόστους.

3.5 Ηπροσφορά του λιμενικού προϊόντος

Σε κάθε αγορά εκτός από την ζήτηση, εξετάζουμε και την προσφορά. Η προσφορά αντιπροσωπεύεται από την καμπύλη της αγοραίας προσφοράς (marketsupplycurve) που δείχνει την ποσότητα του προϊόντος που οι πωλητές προσφέρουν σε διάφορες τιμές. Κάθε καμπύλη προσφοράς αφορά σε μια συγκεκριμένη χρονική περίοδο. Η προσφορά του λιμενικού προϊόντος εμπίπτει στις ίδιες μονάδες μέτρησης με τη ζήτηση.

Η εξέταση καθενός από τους προσδιοριστικούς παράγοντες της προσφοράς του λιμενικού προϊόντος γίνεται με βάση την υπόθεση ότι οι άλλοι παράγοντες παραμένουν σταθεροί (ceterisparibus). Οι προσδιοριστικοί παράγοντες της προσφοράς του λιμενικού προϊόντος παρουσιάζονται στη συνέχεια.

- **Η τιμή προσφοράς του λιμενικού προϊόντος**

Όσο υψηλότερα έχει διαμορφωθεί η τιμή του λιμενικού προϊόντος (Px) στην αγορά, τόσο περισσότερο συμφέρει την λιμενική επιχείρηση να αυξήσει την ποσότητα προσφερόμενου λιμενικού προϊόντος σε δεδομένο τόπο και χρόνο. Αντίθετα όσο χαμηλότερη είναι η τιμή τόσο μικρότερη θα είναι και η προσφερόμενη ποσότητα.

Βέβαια αυτό συμβαίνει αν δεχτούμε την υπόθεση για επιδίωξη της μεγιστοποίησης του κέρδους της επιχείρησης που προσφέρει το λιμενικό προϊόν. Όμως πολλά λιμάνια στον κόσμο δεν έχουν ως στόχο την μεγιστοποίηση του κέρδους. Έτσι στις περιπτώσεις αυτές η τιμή δεν είναι ο καθοριστικός παράγοντας για το ύψος της διαθέσιμης προσφοράς.

- **Η τιμή των συντελεστών παραγωγής του λιμενικού προϊόντος**

Η καμπύλη προσφοράς του λιμενικού προϊόντος επηρεάζει και από τις τιμές των συντελεστών (εργασία, κεφάλαιο και έδαφος) που χρησιμοποιούνται για την παραγωγή του. Μειώσεις στην τιμή των εισροών καθιστούν δυνατή την οικονομικότερη παραγωγή του λιμενικού προϊόντος, με αποτέλεσμα οι λιμενικές επιχειρήσεις να είναι συχνά πρόθυμες να προσφέρουν μια δεδομένη ποσότητα σε χαμηλότερη τιμή.

Συνεπώς μειώσεις της τιμή των εισροών ίσως προκαλέσουν μετατόπιση της καμπύλης προσφοράς προς τα δεξιά. Αντίθετα αυξήσεις της τιμής των εισροών ίσως προκαλέσουν την μετατόπιση της καμπύλης προσφοράς προς τα αριστερά. Στα σύγχρονα λιμάνια διαχείρισης εμπορευματοκιβωτίων, η εργασία υποκαθίσταται σε μεγάλο βαθμό από το κεφάλαιο και ο αριθμός των παραδοσιακών λιμενεργατών μειώνεται εντυπωσιακά. Άλλη τάση που παρατηρείται στα σύγχρονα λιμάνια είναι η συνεχείς αύξηση της τιμής της γης.

Ένα σύγχρονο λιμάνι χρειάζεται μεγάλες χερσαίες εκτάσεις για την στοιβασία των εμπορευματοκιβωτίων και την διέλευση των τροχοφόρων, όμως τα περισσότερα λιμάνια βρίσκονται μέσα σε πόλεις και πιέζονται ασφυκτικά από τον αστικό κλοιό. Έτσι η γη γίνεται δυσεύρετη και κατά συνέπεια πολύ ακριβή. Όταν αυξάνεται η τιμή της γης αυξάνεται και το κόστος με αποτέλεσμα τη μείωση του αναμενόμενου κέρδους.

- **Το επίπεδο της τεχνολογίας**

Κάθε καμπύλη προσφοράς βασίζεται στην υπόθεση ότι η τεχνολογία (Τ), την οποία ορίζουμε ως τη δεξαμενή γνώσεων της κοινωνίας που αφορά στη βιομηχανική τέχνη12, παραμένει σταθερή. Καθώς εξελίσσεται η τεχνολογία, καθίσταται δυνατή η οικονομικότερη παραγωγή του λιμενικού προϊόντος, με αποτέλεσμα συχνά οι λιμενικές επιχειρήσεις να είναι πρόθυμες να προσφέρουν μια δεδομένη ποσότητα του λιμενικού προϊόντος σε χαμηλότερη τιμή από πριν.

Η ραγδαία εξέλιξη στην τεχνολογία από τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο και μετά (μεγάλα εξειδικευμένα πλοία) δεν άργησε να επηρεάσει και τα λιμάνια, τα οποία για να μπορέσουν να δεχτούν τα σύγχρονα πλοία έπρεπε να προσαρμοστούν ανάλογα13. Να κάνουν πολυδάπανα έργα βυθοκορήσεων, να εξασφαλίσουν μεγάλες χερσαίες εκτάσεις, να αποκτήσουν σύγχρονο εξοπλισμό για την αποτελεσματικότερη φορτοεκφόρτωση των σύγχρονων πλοίων, αλλά και να εγκαταστήσουν ολοκληρωμένα πληροφοριακά συστήματα για την αποτελεσματικότερη διαχείριση της πληροφορίας (ένταξη στις αλυσίδες Logistics). Όλα αυτά αρχικά αύξησαν το συνολικό σταθερό κόστος, όμως η εξειδίκευση και ο αυτοματισμός οδήγησαν μακροχρόνια στη μείωση του μέσου κόστους. Η εφαρμογή των νέων τεχνολογιών στη λιμενική βιομηχανία έχει ως κύριους στόχους:

- Την αύξηση της παραγωγικότητας
- Την μείωση του κόστους
- Την βελτίωση της ποιότητας του λιμενικού προϊόντος (μείωση των καθυστερήσεων και βελτίωση της ασφάλειας)

3.5.1 Οι προσδιοριστικοί παράγοντες της προσφοράς του λιμενικού προϊόντος

Υπάρχουν ιδιωτικές επιχειρήσεις που νοικιάζουν τερματικά από τις Λιμενικές Αρχές και αφού επενδύσουν σε ανωδομή παράγουν το λιμενικό προϊόν με κύριο στόχο την μεγιστοποίηση του κέρδους. Υπάρχουν και κρατικές ή δημοτικές επιχειρήσεις ή ανεξάρτητοι αυτόνομοι οργανισμοί που οι στόχοι τους μπορεί να είναι διαφορετικοί. Αυτό εξαρτάται από την πολιτική των κρατικών ή των τοπικών Λιμενικών Αρχών. Πολλές φορές στόχος των Λιμενικών Αρχών είναι η συμβολή του λιμανιού στην κοινωνική ευημερία ανεξάρτητα από

[12] Mansfield, E., (1996), Managerial economics theory, Applications and Cases, New York: Norton and Co.
[13] Lim, S.M., (1998), «Economies of Scale in Container Shipping», Maritime Policy and Management, Vol. 25, No 4, pp. 361-373.

το αν υπάρχει κέρδος ή ζημιά. Άλλοτε η Λιμενική Αρχή μπορεί να έχει ως στόχο την οικονομική ανάπτυξη της χώρας ή μιας συγκεκριμένης περιοχής.

Έτσι οι κυριότεροι αντικειμενικοί στόχοι της λιμενικής επιχείρησης μπορεί να είναι:[14]

- Η μεγιστοποίηση τωνκερδών
- Η εξασφάλιση της μέγιστης συνολικής διεκπεραίωσης με τις υπάρχουσες ευκολίες
- Το υψηλότερο εφικτό επίπεδο της απασχόλησης στη λιμενική περιοχή
- Η προώθηση της περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης
- Η προσφορά υψηλότερης δυνατής ποιότητας του λιμενικού προϊόντος στους χρήστες (μείωση του χρόνου παραμονής των πλοίων στο λιμάνι)
- Η εξασφάλιση της μεγαλύτερης δυνατής ασφάλειας και περιβαλλοντικής προστασίας
- Η επέκταση της οικονομικής αυτονομίας της Λιμενικής Αρχής
- Η μεγιστοποίηση της επιστροφής του επενδυμένου κεφαλαίου

Στις περιπτώσεις που ο στόχος δεν είναι η μεγιστοποίηση του κέρδους (άμεσα ή έμμεσα), η προσφορά δεν εξαρτάται πάντα από την τιμή, αλλά από την υλοποίηση των επιδιωκόμενων στόχων, ακόμα και με ζημιές για την λιμενική επιχείρηση.

Ανακεφαλαιώνοντας επισημαίνουμε ότι οι βασικοί ενδογενείς προσδιοριστικοί παράγοντες της προσφοράς του λιμενικού προϊόντος είναι:

1. Η τιμή στην οποία προσφέρεται το λιμενικό προϊόν (Px)
2. Η τιμή στην οποία προσφέρονται οι συντελεστές παραγωγής του λιμενικού προϊόντος (Pσ)
3. Το επίπεδοτεχνολογίας (T)
4. Οι στόχοι των επιχειρήσεων που παράγουν το λιμενικό προϊόν (Σ)

Με βάση τα παραπάνω μπορούμε να δώσουμε τη συνάρτηση προσφοράς του λιμενικού προϊόντος: $Sq_x = f\ (Px, P\sigma, T, \Sigma)$

Εκτός από τους ενδογενείς παράγοντες που αναπτύχθηκαν παραπάνω πολλές φορές η προσφορά επηρεάζεται και από εξωγενείς παράγοντες. Οι καιρικές συνθήκες επηρεάζουν την προσφορά του λιμενικού προϊόντος αφού:

- Οι πάγοι προκαλούν κλείσιμο των λιμανιών.

[14]Suykens, F., (1986), «Ports should be efficient», Maritime Policy and Management, Vol. 13, No. 2, p. 108

- Η ομίχλη δυσκολεύει την ναυσιπλοΐα σε πολλά λιμάνια και συχνά αυτά διακόπτουν την λειτουργία τους.
- Οι δυνατοί άνεμοι, τα έντονα θαλάσσια ρεύματα, οι μεγάλοι κυματισμοί ενδέχεται να περιορίσουν την προσφορά του λιμενικού προϊόντος σε κάποια λιμάνια.

Εξωγενείς παράγοντες επίσης μπορούμε να θεωρήσουμε στρατηγικούς ή στρατιωτικούς λόγους, πολεμικές συρράξεις, λόγους γοήτρου που επηρεάζουν θετικά ή αρνητικά την προσφορά του λιμενικού προϊόντος.

3.5.2 Η ευκολία εισόδου νέων επιχειρήσεων στην αγορά

Εάν η είσοδος νέων επιχειρήσεων στην αγορά είναι εύκολη, τότε είναι εύκολη και η αύξηση του προσφερόμενου λιμενικού προϊόντος. Αν η τιμή του λιμενικού προϊόντος είναι υψηλή, επιχειρήσεις που προσδοκούν μεγαλύτερα κέρδη θα επιδιώξουν να εισέλθουν στην αγορά αυτή. Βέβαια η είσοδος νέων επιχειρήσεων στην λιμενική αγορά δεν είναι πάντα εύκολη, αφού περιορίζεται από φυσικά εμπόδια, δηλαδή περιορισμένους παραγωγικούς συντελεστές (περιορισμένη γη ή ειδικευμένη εργασία).

Μεγάλο εμπόδιο θεωρείται το μακροχρόνιο εφάπαξ κόστος (sunkcost) που δεν επανεισπράττεται. Η είσοδος μπορεί να περιορίζεται και από τεχνικά εμπόδια τα οποία προέρχονται από καλά οργανωμένες επιχειρήσεις, οι οποίες λειτουργούν ήδη στην αγορά και έχουν αναπτύξει τέτοιο μέγεθος, που ελέγχουν την αγορά αυτή (παράγουν με οικονομίες κλίμακας και πεδίου).

Βέβαια την τελευταία δεκαετία έγινε προσπάθεια για απελευθέρωση της αγοράς τόσο σε τοπικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο, με στόχο την ευκολότερη είσοδο των λιμενικών επιχειρήσεων στην αγορά. Η Ε.Ε με την οδηγία για τις λιμενικές υπηρεσίες στοχεύει στην τόνωση τόσο του ενδολιμενικού όσο και του διαλιμενικού ανταγωνισμού και προτείνει την ελεύθερη πρόσβαση των επιχειρήσεων στην παραγωγή τόσο του λιμενικού προϊόντος όσο και των συμπληρωματικών αυτού, αφού αναφέρεται στην απελευθέρωση της αγοράς τριών κατηγοριών λιμενικών υπηρεσιών:

- Ναυτιλιακών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένης της πλοήγησης, ρυμούλκησης και πρόσδεσης (συμπληρωματικά του λιμενικού προϊόντος)

- Υπηρεσιών διαχείρισης φορτίου (όπως στοιβασία, αποθήκευση, μεταφόρτωση κ.λπ.)
- Υπηρεσιών διαχείρισης επιβατών (Λιμενικό προϊόν).

3.5Ανακεφαλαίωση

Η σύνδεση της παραγωγής με την κατανάλωση επιτυγχάνεται με τις μεταφορές. Οι μεταφορές αποτελούν παραγωγικό κλάδο της οικονομίας και διακρίνονται σε τρεις βασικές κατηγορίες, ανάλογα με το μέσο μεταφοράς, δηλαδή σε χερσαίες, αεροπορικές και θαλάσσιες. Παρά την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών, οι θαλάσσιες μεταφορές εξακολουθούν να καλύπτουν το μεγαλύτερο μέρος των παγκόσμιων μεταφορών.

Οι θαλάσσιες μεταφορές, και γενικότερα οι μεταφορές, εξαρτώνται από την παραγωγή. Η παραγωγή συνδέεται με την έννοια του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Συνεπώς, ο όγκος των θαλάσσιων μεταφορών εξαρτάται από το ρυθμό αυξήσεως του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος. Αυτό άλλωστε έχει αποδείξει η μακρόχρονη παρατήρηση.

Κρίση στην παραγωγή σημαίνει και κρίση στην εμπορική ναυτιλία, χωρίς βέβαια να αποκλείονται και άλλες αιτίες, που επηρεάζουν τη ναυτιλιακή κρίση, όπως είναι η διάκριση των σημαιών, η οργάνωση των φορτωτών, ο κρατικός προστατευτισμός και παρεμβατισμός και άλλες αιτίες. Τα ανωτέρω αφορούν επιγραμματικά τις παγκόσμιες θαλάσσιες μεταφορές, στις οποίες συμμετέχει η ελληνική και γενικότερα η ελληνόκτητη εμπορική ναυτιλία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ: ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ HELENICSEAWAYS

4.1 Εισαγωγή

Η HELLENICSEAWAYS είναι η μεγαλύτερη ελληνική ακτοπλοϊκή εταιρεία που δραστηριοποιείται στις θαλάσσιες μεταφορές επιβατών και φορτίων στην Ελλάδα και την ευρύτερη Μεσόγειο. Στόχος της είναι να προσφέρει στους επιβάτες της πρωτοποριακές υπηρεσίες, υψηλής ποιότητας εξυπηρέτηση και ασφάλεια πριν, κατά τη διάρκεια, αλλά και μετά το ταξίδι τους.

Με περισσότερα από 15 χρόνια παρουσίας στην ελληνική επιβατηγό ναυτιλία, η HELLENICSEAWAYS διαθέτει στόλο με 18 συμβατικά και ταχύπλοα πλοία και προσεγγίζει 35 προορισμούς στη νησιωτική και ηπειρωτική Ελλάδα, προσφέροντας στους επιβάτες της ολοκληρωμένες τουριστικές υπηρεσίες εν πλω.

Το 2018, η HELLENICSEAWAYS προσθέτει στο στόλο της 3 εκ βάθρων ανακαινισμένα πλοία, το «HIGHSPEED 7», το «HELLENICHIGHSPEED» και το «ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ».Η HELLENICSEAWAYS διακρίνεται για την φιλική και άριστη εξυπηρέτηση των πελατών, την άνεση και πολυτέλεια στις ξενοδοχειακού τύπου υποδομές των πλοίων της, την ποιότητα των εδεσμάτων και ποτών/ αναψυκτικών που σερβίρονται στις καφετέριες και τα εστιατόρια των πλοίων και την καθαριότητα των χώρων εστίασης, υγιεινής και καταστρώματος.

4.2Το Προφίλ της εταιρείας

4.2.1 Όραμα

Όραμα της HELLENICSEAWAYS, για κάθε τομέα που δραστηριοποιείται, είναι να είναι η καλύτερη της αγοράς και να βρίσκεται πάντα στην πρωτοπορία του κλάδου, μέσα από δύο βασικούς άξονες:

- Την παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών θαλάσσιας μεταφοράς.
- Την τήρηση υψηλών επιπέδων ασφαλείας κατά τη λειτουργία των πλοίων της, διασφαλίζοντας την προστασία της ζωής των επιβατών και των πληρωμάτων της, όσο και την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος.

4.2.2 Αξίες

Οι άνθρωποι που εργάζονται στην HELLENICSEAWAYS μοιράζονται έναν κοινό κώδικα επαγγελματικής δεοντολογίας που κάνει την εταιρεία να ξεχωρίζει. Στον πυρήνα αυτής της εταιρικής κουλτούρας και του κώδικα επαγγελματικής δεοντολογίας που δεσμεύει όλους τους εργαζόμενους της HELLENICSEAWAYS, βρίσκονται οι αξίες της. Αυτές αποτελούν την κινητήριο δύναμη της συλλογικής προσπάθειας και κάνουν το όραμα της εταιρείας πραγματικότητα:

- Επαγγελματική Αριστεία.
- Υψηλό ήθος.
- Υπευθυνότητα για τους επιβάτες και το περιβάλλον.
- Σωστή και φιλική εξυπηρέτηση.
- Άμεση ανταπόκριση.

4.2.3 Στόχοι

Στους στρατηγικούς στόχους της εταιρείας συμπεριλαμβάνονται:

- Συνεχής αναβάθμιση των προσφερόμενων υπηρεσιών προς τους επιβάτες.

- Διαρκής βελτίωση της τεχνογνωσίας στη θαλάσσια μεταφορά.
- Περιβαλλοντική και Ενεργειακή Πολιτική & Πολιτική Ποιότητας

Η HELLENICSEAWAYS αναπτύσσει σύστημα Ποιότητας και Περιβαλλοντικής & Ενεργειακής Διαχείρισης κατά ISO 9001:2008, 14001:2004 & 50001:2011. Η εταιρία αναγνωρίζει τις ευθύνες και τις υποχρεώσεις της απέναντι στο περιβάλλον, τους πελάτες της και τον άνθρωπο και δεσμεύεται για τη:

- συνεχή βελτίωση της περιβαλλοντικής της επίδοσης.
- βελτίωση της ενεργειακής απόδοσης.
- κάλυψη των ποιοτικών απαιτήσεων των πελατών της.
- μείωση της ρύπανσης που προέρχεται από τις δραστηριότητες και τις ακτοπλοϊκές υπηρεσίες της.
- συμμόρφωση με την κείμενη νομοθεσία.
- συμμόρφωση με όλες τις απαιτήσεις που απορρέουν από την αδειοδότησή της.
- διαρκή ενημέρωση όλου του εμπλεκομένου προσωπικού σε θέματα Ποιότητας και Περιβαλλοντικής & Ενεργειακής διαχείρισης.

Με την ανάπτυξη του συστήματος Ποιότητας και Περιβαλλοντικής & Ενεργειακής διαχείρισης κατά ISO 9001, 14001 & 50001 που αφορά στις δραστηριότητες

- ✓ διαχείριση στόλου ταχυπλόων ro-ro επιβατηγών, ταχυπλόων επιβατηγών και συμβατικών ro-ro επιβατηγών πλοίων.
- ✓ σχεδιασμός και ανάπτυξη δρομολογίων και σχετικών υπηρεσιών για την μεταφορά επιβατών και οχημάτων.
- ✓ πώληση εισιτήριων επιβατών και οχημάτων με συμβατικά και ταχύπλοα πλοία και παροχή ξενοδοχειακών υπηρεσιών σε αυτά.

Η εταιρεία προσδιορίζει όλες τις περιβαλλοντικές παραμέτρους και ενεργειακές απαιτήσεις που αφορούν τις δραστηριότητές της και τις ποιοτικές απαιτήσεις των πελατών της και αναπτύσσει διαδικασίες και προγράμματα με σκοπό τη συνεχή βελτίωση των περιβαλλοντικών της επιδόσεων, της βελτίωσης της ενεργειακής απόδοσης και την κάλυψη των ποιοτικών απαιτήσεων, παρέχοντας τους απαιτούμενους πόρους για την επίτευξη αυτών. Η Περιβαλλοντική - Ενεργειακή Πολιτική και η Πολιτική Ποιότητας της εταιρείας εστιάζεται στην:

- Διαχείριση των παραγόμενων στερεών αποβλήτων των γραφείων διοίκησης, δίνοντας προτεραιότητα στην χωριστή συλλογή τους και την ανακύκλωση.
- Διαχείριση των παραγόμενων υγρών αποβλήτων των πλοίων της, με στόχο την εξάλειψη του κινδύνου θαλάσσιας ρύπανσης.
- Εξοικονόμηση ενέργειας με την ανάπτυξη συστήματος παρακολούθησης της ενεργειακής επίδοσης και κατανάλωσης φυσικών πόρων, προωθώντας την χρήση φιλικών ενεργειακά οικονομικού εξοπλισμού και υπηρεσιών.
- Μέτρηση της ικανοποίησης των πελατών της με την καθιέρωση μέσων ανατροφοδοτήσεων μέσω της τακτικής επικοινωνίας.
- Μέριμνα για αγορά ενεργειακά αποδοτικών προϊόντων και υπηρεσιών και τον σχεδιασμό βελτιώσεων της ενεργειακής επίδοσης.
- Διαρκή ενημέρωση και διεξαγωγή εκπαιδευτικών σεμιναρίων όλου του εμπλεκομένου προσωπικού σε θέματα Ποιότητας - Προστασίας Περιβάλλοντος & Ενεργειακής Απόδοσης.

Η Εταιρεία παρακολουθεί την επίτευξη των άνω στόχων σε τακτική βάση, και μέσα από την Ανασκόπηση του Συστήματος Ποιότητας & Περιβαλλοντικής Διαχείρισης.

4.3SWOTANALYSIS

Η ανάλυση SWOT είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού το οποίο χρησιμοποιείται για την ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος μίας επιχείρησης, όταν η επιχείρηση αυτή πρέπει να λάβει μία απόφαση σε σχέση με τους στόχους που έχει θέσει ή με σκοπό την επίτευξή τους.Την ανάλυση αυτήν η επιχείρηση τη χρησιμοποιεί για να αναγνωριστούν όλα τα πρωταρχικά και δευτερεύοντα στρατηγικά θέματα που θα προκύψουν, και έτσι γίνεται μια προσπάθεια εκμετάλλευσης των δυνατών σημείων και των διαθέσιμων ευκαιριών, αντιμετωπίζοντας τις πιθανές απειλές της.[15]

4.3.1Δυνατά σημεία

[15]Baterman&Snell, Διοίκηση Επιχειρήσεων, 8Η ΈΚΔΟΣΗ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΤΖΙΟΛΑ

- **Ο στόλος:** με την ολοκλήρωση του επενδυτικού προγράμματος που γίνεται εδώ και 15 χρόνια, σήμερα μετά τον πλήρη εκσυγχρονισμό του στόλου, διαθέτει στην ακτοπλοΐα Κυκλάδων και Δωδεκανήσου τα νεότερα, ταχύτερα και ασφαλέστερα πλοία.
- **Ασφάλεια:** προτεραιότητα στην ασφάλεια και στην εξυπηρέτηση που πιστοποιείται από το ISM (InternationalSafetyManagement-Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης).
- **Η συνέπεια/ αξιοπιστία:** στις ώρες άφιξης και αναχώρησης των πλοίων. Πιθανές παρεκκλίσεις μα γίνονται λόγω κακοκαιρίας, άρσης των δρομολογίων λόγω υψηλών μποφόρ και μη αναμενόμενες απεργίες.
- **Ευέλικτη πολιτική προς το συμφέρον του επιβάτη:** βολική πολιτική αναφορικά με τις ακυρώσεις εισιτηρίων. Ειδικότερα χρησιμοποιείται online σύστημα ακύρωσης κρατήσεων.
- **Εύκολη πρόσβαση:** μεένα ευρύ δίκτυο πωλήσεων και τα συμπληρωματικά κανάλια διανομής (call-center&internet-onlinebooking)ο τελικός πελάτης μπορεί εύκολα και γρήγορα να κλείνει το εισιτήριο του.
- **Καινοτόμες υπηρεσίες:** όπως Wi-Fi, call-center, υπηρεσία courier, e-booking, εστιατόρια με Γιγαντοοθόνη, Εσωτερικό Κινηματογράφο, Τηλεοράσεις σε όλα τα καταστρώματα, ακόμη και στα εξωτερικά, κλιματισμό, ATM, ιατρείο και χώρο φύλαξης κατοικίδιων και χώρο ψυχαγωγίας για παιδιά 3-8 ετών.
- **Ταχύτητα ταξιδιού**. Το νέο πλοίο της γραμμής μπορεί να φθάσει σε ταχύτητα τους 30 κόμβους, καθιστώντας το πιο γρήγορο πλοίο του στόλου και της γραμμής που εξυπηρετεί.
- **Άνετο ταξίδι:** εκτός από τις ευρύχωρες καμπίνες και οι κοινόχρηστοι χώροι είναι έτσι διαμορφωμένοι ώστε να μην στριμώχνεται ο κόσμος ακόμα και κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου, που τα πλοία είναι γεμάτα. Θα διαθέτει 680 αεροπορικού τύπου καθίσματα και 160 καμπίνες με 482 κλίνες.
- **Οικονομικό ταξίδι:** η εταιρεία προσφέρει αρκετές εκπτώσεις σε φοιτητές, πολύτεκνους και παιδιά έως 10 ετών(50% έκπτωση, ενώ προσφέρει 100% σε παιδιά έως 5 ετών)
- **Σύστημα κρατήσεων**. Η εταιρία εκμεταλλεύεται όλα τα συστήματα κρατήσεων, είτε από ταξιδιωτικά πρακτορεία ή τηλεφωνικώς ή μέσω διαδικτύου.

4.3.2Αδύνατα σημεία

- **Μέγεθος πλοίου:** τα πλοία των HellenicSeaways είναι δύσκολο να προσεγγίσουν μικρά λιμάνια, όπως του Καστελόριζου και της Καλύμνου, για αυτό και συνίσταται προσοχή στην προσέλκυση αυτών των λιμανιών, ειδικά σε περιπτώσεις κακοκαιρίας.
- **Μικρός αριθμός καμπίνων:** τα νέα πλοία της εταιρείας σε σύγκριση με παλαιότερα πλοία της γραμμής καθώς και με πλοία του άμεσου ανταγωνιστή (BLUE STAR FERRIES) διαθέτουν λιγότερες καμπίνες σε σχέση με το πρωτόκολλο του πλοίου.
- **Τιμολογιακή πολιτική:** υψηλοί ναύλοι στο μυαλό του καταναλωτή σε σχέση με την ίδια την υπηρεσία μεταφοράς αλλά και με τον ανταγωνισμό.
- **Πολιτική προμηθειών:** χαμηλότερες προμήθειες (7%) στο συνεργαζόμενο δίκτυο πωλήσεων σε σχέση με τον άμεσο ανταγωνιστή της εταιρείας (BLUE STAR FERRIES 10%).

4.3.3 Ευκαιρίες

- **Είσοδος σε νέες αγορές:**marketdevelopment με είσοδο και δημιουργίας γραμμής σύνδεσης με Κάρπαθο και Ηράκλειο Κρήτης(για σύνδεση των δύο αυτών λιμανιών).
- **Δημιουργία πελατειακής βάσης:** για άμεσο μάρκετινγκ με τους πελάτες της εταιρείας μέσω προγραμμάτων.
- **Brandextension:** για παράδειγμα συνεργασία με ξενοδοχειακή αλυσίδα για oneStoptravel.

4.3.4Απειλές

- **Αντικατάσταση πλοίων της BLUE STAR.** Η τελευταία κίνηση του άμεσου αυτού ανταγωνιστή, ήταν με το που τέθηκε σε λειτουργία το ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ, που μείωνε κατά πολύ τη διάρκεια του ταξιδιού, η επιστράτευση των BLUE STAR 1 & 2.
- **Είσοδος νέων παιχτών στη γραμμή.** Η πιθανότητα η ANEK LINES ή η MINOAN LINES να εισέρθει και στην αγορά των Δωδεκανήσων.

- **Αλλαγή life-style:** στροφή στη χρήση του αεροπλάνου για άμεση και γρήγορη μετακίνηση από παραδοσιακά τμήματα της ακτοπλοϊκής αγοράς, όπως φοιτητές.
- **Επιθετική πολιτική του αεροπλάνου.** Χρήση περισσότερων δρομολογίων και σε νέες πιο χαμηλές τιμές, ιδιαίτερα για απομακρυσμένα λιμάνια.
- **Κίνδυνοι διακύμανσης επιτοκίων και εξαγοράς μετοχών:** Οι δανειακές υποχρεώσεις των HellenicSeaways διασυνδέονται με κυμαινόμενα επιτόκια και κατά συνέπεια προσαρμόζονται στις μεταβαλλόμενες συνθήκες της αγοράς. Η Τράπεζα Πειραιώς που διατηρεί κιόλας ένα μέρος της εταιρείας, προσπαθεί να το πουλήσει στις GrimaldiLines(που κατέχουν τη BLUE STAR και τη MINOAN LINES), το 44% των μετοχών της HellenicSeaways, όπως υποχρεώνει η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, καθώς μέχρι το τέλος του 2017 ή του 2018 οι ελληνικές τράπεζες θα πρέπει να έχουν απαλλαγεί από συμμετοχές τους σε επιχειρήσεις άσχετες προς τον τραπεζικό τομέα. Πάραυτα, η εταιρία κατάφερε να κερδίσει μια αναδιάρθρωση του δανεισμού της το Σεπτέμβρη του 2018.[16]
- **Κόστος καυσίμων:** Το κόστος καυσίμων αντιπροσωπεύει το σημαντικότερο ποσοστό του λειτουργικού κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων της εταιρείας. Σημαντικά οικονομικά και πολιτικά γεγονότα που διαδραματίζονται στη διεθνή σκηνή, όπως διακυμάνσεις στην τιμή του πετρελαίου, και η εταιρεία δεν μπορεί να ελέγξει, επηρεάζουν την τελική διαμόρφωση του κόστους αυτού. Παράλληλα, με βάση τη διεθνή πρακτική τα προϊόντα πετρελαίου τιμολογούνται παραδοσιακά σε δολάρια μερικής. Συνεπώς, συναλλαγματικές διακυμάνσεις μεταξύ ευρώ και δολαρίου επηρεάζουν την τελική διαμόρφωση του κόστους καυσίμων.

[16](http://www.dealnews.gr/roi/item/184772-%CE%A5%CF%80%CE%B5%CF%81%CE%B1%CE%BE%CE%AF%CE%B5%CF%82-%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CF%84%CE%B7%CE%BD-Hellenic-Seaways-%CE%B4%CE%B9%CE%B5%CE%BA%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%B5%CE%AF-%CE%B7-%CE%A0%CE%B5%CE%B9%CF%81%CE%B1%CE%B9%CF%8E%CF%82#.WPuGqaK_zIU)

4.4Εσωτερικό και εξωτερικό περιβάλλον επιχείρησης

4.4.1Ανάλυση PEST-DG (Εξωτερικού και Ευρύτερουμάκρο-περιβάλλοντος)

Η ανάλυση του ευρύτερου μακρο-περιβάλλοντος εστιάζει στις διαφαινόμενες τάσεις και τα γεγονότα που είναι δυνατόν να επηρεάσουν την επιχείρηση και την στρατηγική της. Η ανάλυση PEST-DG έχει πέντε διαστάσεις:

- Πολιτική Διάσταση (Political)
- Νομική Διάσταση (Law)
- Οικονομική Διάσταση (Economic)
- Κοινωνική-Πολιτιστική Διάσταση (Social)
- Τεχνολογική Διάσταση (Technology)
- Διεθνείς Τάσεις και Εξελίξεις

- **Πολιτική Διάσταση**

Η επιδίωξη της ελληνικής ναυτιλιακής πολιτικής είναι η επικράτηση των αρχών του ελευθέρου και του θεμιτού ανταγωνισμού. Για αυτό και η ελληνική πολιτική υποστηρίζει την ισότιμη αντιμετώπιση αλλοδαπών φυσικών και νομικών προσώπων και αποκλείει τη διαφορετική μεταχείριση μεταξύ ημεδαπών και αλλοδαπών προσώπων.

Προκειμένου να επιτευχθούν τα παραπάνω αλλά και για να εναρμονιστεί η Ελληνική νομοθεσία με την Ευρωπαϊκή, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας προχώρησε το Μάρτιο του 2006 στην απελευθέρωση των ναύλων, χαρακτηριστικό της οποίας είναι η εισαγωγή σε μια νέα ανταγωνιστική αγορά χωρίς κρατικούς παρεμβατισμούς. Συγκεκριμένα το πρώτο βήμα ήταν η απελευθέρωση των ναύλων της οικονομικής θέσης των πλοίων σε ακτοπλοϊκές γραμμές που δραστηριοποιούνται τουλάχιστον δύο εταιρείες. Στο πλαίσιο του ελεύθερου αυτού ανταγωνισμού αναμένεται βελτίωση των υπηρεσιών των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών προς τους ταξιδιώτες και τιμολόγηση των ναύλων ανάλογα με την ζήτηση και τον ανταγωνισμό. Η πλήρης απελευθέρωση της ναυτιλιακής αγοράς στην Ελλάδα γίνετε κατά διαστήματα, για να αποφευχθούν θεαματικές αυξήσεις στα εισιτήρια.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πάντως εκτιμά, πως το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας δεν μπορεί να επιβάλλει ακτοπλοϊκό δίκτυο γραμμών στις εταιρείες, συγκεκριμένες θέσεις πληρωμάτων αλλά ούτε και ανώτατο όριο στην τιμολόγηση εισιτηρίων. Σύμφωνα με το Κοινοτικό Δίκαιο για τις ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες οι Έλληνες πλοιοκτήτες θα μπορούν να επανδρώνουν τα πλοία τους με Ευρωπαίους ναυτικούς, με την προϋπόθεση να μιλούν άριστα την ελληνική γλώσσα και να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας. Επιπλέον, οι ναυτιλιακές εταιρείες, σύμφωνα με Κοινοτική Οδηγία, είναι υποχρεωμένες από το φθινόπωρο του 2006 να χρησιμοποιούν νέου τύπου καύσιμα στα πλαίσια προστασίας του περιβάλλοντος. Οι θαλάσσιες μεταφορές έχουν ζωτική σημασία για την ενωμένη Ευρώπη. Στην Ευρωπαϊκή Ένωση περισσότερο από το 90% του εξωτερικού της εμπορίου και το 41% του εσωτερικού της μεταφέρονται δια θαλάσσης.

Είναι αδιαμφισβήτητο ότι η Ευρωπαϊκή ναυτιλία συνεισφέρει ουσιαστικά στη αειφόρο οικονομική ανάπτυξη, αυξάνοντας το Εθνικό Προϊόν των Ευρωπαϊκών χωρών, ενισχύει την στρατηγική θέση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την διαπραγματευτική της δύναμη στους Διεθνείς Οργανισμούς. Σήμερα, περισσότερο από ποτέ άλλοτε η ασφάλεια, η ανταγωνιστικότητα και η θωράκιση των θαλάσσιων μεταφορών αποτελούν άμεσες προτεραιότητες για την διευρυμένη Ευρωπαϊκή Ένωση. Η διαφοροποίηση του ισχύοντος νομοθετικού πλαισίου και η εναρμόνιση του με το αντίστοιχο Ευρωπαϊκό θέτουν νέους στόχους και δημιουργούν νέες ευκαιρίες.

Η προβλεπόμενη αλλά και έμμεσα αναγκαία στήριξη της Πολιτείας σε επίπεδο, εποπτικό και υποστηρικτικό, θα αναβαθμίσει την βιομηχανία και θα δημιουργήσει ευκαιρίες, αυξάνοντας την επενδυτική στήριξη του κλάδου. Στο νέο ανταγωνιστικό απελευθερωμένο περιβάλλον για την ελληνική ακτοπλοΐα, το ίδιο ανταγωνιστικός και απαιτητικός είναι και ο ρόλος του κράτους ως ρυθμιστή και νομοθέτη. Πρέπει να λειτουργεί με ευελιξία και να διαθέτει την απαιτούμενη ενημέρωση ώστε να λαμβάνει αποφάσεις που να εξυπηρετούν τις ανάγκες τις ακτοπλοΐας. [17]

Το μεγαλύτερο πρόβλημα που έχει να αντιμετωπίσει η Πολιτεία είναι η παρατηρούμενη έλλειψη πλοίων και κατ' επέκταση η υπολειτουργία του συστήματος

[17]ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ Ποιότητα, Ασφάλεια & Περιβαλλοντική Ευαισθησία, ΥΠΟΥΡΓΕΊΟ ΝΑΥΤΙΛΊΑΣ ΚΑΙ ΝΗΣΙΩΤΙΚΉΣ ΠΟΛΙΤΙΚΉΣ (https://www.yen.gr/documents/20182/93081/%CE%95%CE%9D%CE%97%CE%9C%CE%95%CE%A1%CE%A9%CE%A4%CE%99%CE%9A%CE%9F+%CE%A6%CE%A5%CE%9B%CE%9B%CE%91%CE%94%CE%99%CE%9F+2018.pdf/af3635c2-9a84-4c02-ab91-5708b085c197)

θαλάσσιων μεταφορών. Η ανάγκη όμως για νέα πλοία και για τη δημιουργία δρομολογίων σε άγονες γραμμές, η ανάγκη για αύξηση της προσφοράς γίνεται για πέντε λόγους:
Μείωση των δρομολογίων των εταιρειών λόγω μείωσης των κονδυλίων
Διαμαρτυρίες των τοπικών ανθρώπων για «άδικη» εξορία μέσα στην ίδια τους τη χώρα
Προβλήματα των ανθρώπων που δεν μπορούν να έρθουν σε επαφή με τα άλλα κοντινά νησιά για να εξυπηρετηθούν για τις απλές βασικές ανάγκες, ιδίως τη χειμερινή περίοδο.
Απειλές από τους Τούρκους που προσφέρουν οι ίδιοι υπηρεσίες σε αυτά τα νησιά.[18]
Μεγάλες ροές προσφύγων που έπληξαν την Ελλάδα από το 2014, και συνεχίζεται έως σήμερα, με λιγότερη βέβαια ένταση. Πάραυτα, πολλοί πρόσφυγες κατέφυγαν και εγκαταστάθηκαν σε αυτά τα νησιά, αυξάνοντας τον πληθυσμό τους και κατ' επέκταση τις ανάγκες των νησιών.

- **Νομική Διάσταση**

- Θεσμικό πλαίσιο θαλασσίων ενδομεταφορών

Με το Νόμο 2932/01 "Ελεύθερη παροχή Υπηρεσιών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές - Σύσταση Γενικής Γραμματείας Λιμένων και Λιμενικής Πολιτικής - Μετατροπή των Λιμενικών Ταμείων σε Ανώνυμες Εταιρίες και άλλες διατάξεις" (ΦΕΚ Α΄145/27-06-2001), απελευθερώθηκε από την 1η Νοεμβρίου 2002 ο τομέας των θαλασσίων ενδομεταφορών για τα πλοία με σημαία κρατών-μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου και της Ευρωπαϊκής Ζώνης Ελευθέρων Συναλλαγών, σύμφωνα με την υποχρέωση της χώρας μας για εναρμόνιση της εθνικής νομοθεσίας με το Κοινοτικό Δίκαιο (Κανονισμός (Ε.Ο.Κ.) 3577/1992).

Κύριοι άξονες του Νόμου 2932/01 (ΦΕΚ Α΄145/2001) , όπως τροποποιήθηκε με τους Νόμους 3153/03 (ΦΕΚ Α΄153/2003), 3260/04 (ΦΕΚ Α΄151/2004), 3409/05 (ΦΕΚ Α΄273/2005), 3450/06 (ΦΕΚ Α΄64/2006), 3482/06 (ΦΕΚ Α΄163/2006), 3511/06 (ΦΕΚ Α΄258/06), 3569/07 (ΦΕΚ Α΄122/2007), 3697/08 (ΦΕΚ Α΄194/2008), 3922/11 (ΦΕΚ

[18](http://www.pronews.gr/portal/item/%CE%BA%CE%B1%CF%84%CE%B1%CF%81%CF%81%CE%AD%CE%B5%CE%B9-%CE%B7-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%B7%CE%BD%CE%B9%CE%BA%CE%AE-%CE%B1%CE%BA%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%90%CE%B1-%CF%83%CF%84%CE%B9%CF%82-%CE%AC%CE%B3%CE%BF%CE%BD%CE%B5%CF%82-%CE%B3%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%BC%CE%AD%CF%82)

Α΄35/2011), 4072/12 (ΦΕΚ Α΄86/2012) και 4150/13 (ΦΕΚ Α΄/2013), 4254/14 (ΦΕΚ Α΄ 85/2014), 4256/2014 (ΦΕΚ Α΄ 92/2014), 4262/2014 (ΦΕΚ Α΄ 114/2014) και 4276/2014 (ΦΕΚ Α΄ 155/2014) είναι η προστασία του δημοσίου συμφέροντος και η δημιουργία συνθηκών ελευθέρου ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές. Ειδικότερα η Πολιτεία διατηρεί τον θεσμικό της ρόλο να διασφαλίζει την κοινωνική διάσταση των συγκοινωνιακών υπηρεσιών (εδαφική συνέχεια της χώρας, κοινωνική συνοχή), ενώ η ενθάρρυνση του υγιούς ανταγωνισμού αποτελεί βασική προϋπόθεση για την αναβάθμιση της ποιότητας των παρερχόμενων υπηρεσιών και την ανάπτυξη της επιχειρηματικής πρωτοβουλίας, παράγοντες άμεσα συνδεδεμένους με την οικονομική ανάπτυξη των νησιών.

Με βάση τον Νόμο 2932/01 και σύμφωνα με τον Κανονισμό (ΕΟΚ) 3577/92, η δρομολόγηση των ακτοπλοϊκών πλοίων στις θαλάσσιες ενδομεταφορές είναι ελεύθερη για τους Έλληνες και κοινοτικούς πλοιοκτήτες οι οποίοι δρομολογούν τα πλοία τους σε γραμμές της επιλογής τους, σύμφωνα με την επιχειρηματική τους πρωτοβουλία, ενώ ο ρόλος της Πολιτείας περιορίζεται στο να ελέγχει ότι πληρούνται οι απαραίτητες προϋποθέσεις δρομολόγησης που προβλέπονται, καθώς επίσης και να παρεμβαίνει τόσο για λόγους δημοσίου συμφέροντος όσο και στις περιπτώσεις που οι δυνάμεις της αγοράς δεν μπορούν από μόνες τους να εξασφαλίσουν επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης.

Η δρομολόγηση των πλοίων γίνεται σε ετήσια βάση. Οι πλοιοκτήτριες εταιρείες υποβάλλουν μέχρι την 31η Ιανουαρίου εκάστου έτους δηλώσεις δρομολόγησης των πλοίων για τις γραμμές που επιθυμούν να εξυπηρετούν για την δρομολογιακή περίοδο που ξεκινάει από την 1 Νοεμβρίου του ίδιου έτους και λήγει την 31 Οκτωβρίου του επομένου. Κατ' εξαίρεση δύνανται οι πλοιοκτήτες να υποβάλουν δηλώσεις δρομολόγησης και μετά την 31 Ιανουαρίου. Ειδικά για τα ταχύπλοα και τα υδροπτέρυγα πλοία, η ετήσια δρομολόγηση είναι τουλάχιστον τετράμηνη, εκ των οποίων οι τρεις θερινοί μήνες είναι συνεχόμενοι, και η δήλωση δρομολόγησης υποβάλλεται το αργότερο μέχρι την 30 Νοεμβρίου.

Το Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου δύναται να παρεμβαίνει, κατ' εξαίρεση και στο αναγκαίο μέτρο, στις παραπάνω ελεύθερες δρομολογήσεις όταν:

α) οι συνθήκες δεν επιτρέπουν για λόγους ασφάλειας ναυσιπλοΐας στους λιμένες και τάξης στη χερσαία ζώνη, την ταυτόχρονη εξυπηρέτηση των πλοίων και

β) ο προγραμματισμένος χρόνος διακοπής των δρομολογίων παρακωλύει την τακτική παροχή υπηρεσιών στη συγκεκριμένη γραμμή.

Για τις γραμμές που οι πλοιοκτήτες με βάση εμπορικά κριτήρια δεν επιλέγουν να εξυπηρετούν, εκδίδονται προσκλήσεις και συνάπτονται συμβάσεις ανάθεσης δημόσιας υπηρεσίας με ακτοπλοϊκές εταιρείες, διάρκειας μέχρι και 12 ετών. Για την έκδοση των προσκλήσεων γνωμοδοτεί το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών στο οποίο μετέχουν εκπρόσωποι όλων των εμπλεκομένων στην ακτοπλοΐα επαγγελματικών και κοινωνικών φορέων συμπεριλαμβανομένου και εκπροσώπων της τοπικής και νομαρχιακής αυτοδιοίκησης.

Με απόφαση του Υπουργού, μετά από γνώμη του Συμβουλίου Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών, δύναται να επιβάλλονται στους πλοιοκτήτες υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που αφορούν: τους λιμένες, την τακτικότητα, τη συνέχεια, την ικανότητα παροχής μεταφορικών υπηρεσιών, το ναυλολόγιο και τη στελέχωση.

Τα θέματα που αφορούν το προσωπικό των πλοίων ρυθμίζονται από τις διατάξεις τις ελληνικής νομοθεσίας. Όσοι από τους ναυτικούς δεν είναι Έλληνες πρέπει να κατέχουν πιστοποιητικό ελληνομάθειας. Αρμόδια για θέματα ανταγωνισμού στις θαλάσσιες ενδομεταφορές είναι η Επιτροπή Ανταγωνισμού.

- **Δικαιώματα επιβατών στις θαλάσσιες ενδομεταφορές**

Στο πλαίσιο του βασικού στόχου που έχει τεθεί από την ελληνική Πολιτεία για την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και τη βελτίωση της θέσης του επιβάτη στο σύστημα των θαλάσσιων μεταφορών, θεσπίστηκε για πρώτη φορά τόσο σε εθνικό όσο και σε κοινοτικό επίπεδο, με τον Νόμο 3709/08 (ΦΕΚ Α΄213/2008) «Δικαιώματα-υποχρεώσεις επιβατών και μεταφορέων στις τακτικές θαλάσσιες μεταφορές και άλλες διατάξεις», το νομικό πλαίσιο προστασίας του χρήστη ακτοπλοϊκών υπηρεσιών. Το νομικό αυτό πλαίσιο τροποποιήθηκε με τα άρθρα 35 του Νόμου 4150/13 (ΦΕΚ Α΄102/2013) και 28 του Νόμου 4256/14 (ΦΕΚ Α΄92/2014),προκειμένου να εναρμονιστεί πλήρως με απαιτήσεις του Κανονισμού (ΕΕ) 1177/2010. Ειδικότερα, από τις διατάξεις του Νόμου 3709/08, όπως ισχύει, καθιερώνονται:

- ✓ το δικαίωμα του επιβάτη να υπαναχωρήσει από τη σύμβαση μεταφοράς και να επιστρέψει το εισιτήριο του πριν την εκτέλεση του ταξιδιού,

- ✓ η υποχρέωση της πλοιοκτήτριας εταιρείας να ενημερώνει τους επιβάτες (εφόσον εκείνοι έχουν γνωρίσει στοιχεία επικοινωνίας) σε τυχόν περιπτώσεις καθυστέρησης, διακοπής του δρομολογίου ή ακύρωσης αυτού,
- ✓ η υποχρέωση της πλοιοκτήτριας εταιρείας για την παροχή συνδρομής στους επιβάτες (τροφοδοσία, κατάλυμα) στις περιπτώσεις καθυστέρησης, διακοπής του δρομολογίου (αναλογικά με τη διάρκεια της καθυστέρησης ή της διακοπής) ή ακύρωσης αυτού,
- ✓ η ευθύνη φύλαξης χειραποσκευών και ανώτατων ορίων βάρους αυτών χωρίς την καταβολή ναύλου,
- ✓ η υποχρέωση της πλοιοκτήτριας εταιρείας για την καταβολή αποζημιώσεων στους επιβάτες στις ανωτέρω περιπτώσεις,
- ✓ το δικαίωμα του επιβάτη να λαμβάνει αντικειμενική πληροφόρηση όταν προβαίνει σε έρευνα για την πραγματοποίηση ταξιδιού και κατά τη διάρκειά του, σε περίπτωση διαταραχής αυτού,
- ✓ τις διαδικασίες προώθησης του επιβάτη στον τελικό προορισμό του στην περίπτωση απώλειας ταξιδιού ανταπόκρισης λόγω καθυστέρησης του πλοίου,
- ✓ τα δικαιώματα του επιβάτη στην περίπτωση απαγόρευσης απόπλου του πλοίου λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών,
- ✓ το ύψος των αποζημιώσεων στην περίπτωση άρνησης επιβίβασης λόγω υπεράριθμης έκδοσης εισιτηρίων καθώς και η υποχρέωση συνδρομής στον επιβάτη στις περιπτώσεις αυτές μέχρι την προώθηση στον προορισμό του,
- ✓ υποχρεώσεις προς τους επιβάτες οι οποίες σχετίζονται κυρίως με την ευταξία και την ασφάλεια του πλοίου,
- ✓ οι διαδικασίες υποβολής παραπόνων και καταγγελιών επιβατών καθώς και απαιτήσεων τους,
- ✓ τις ειδικές ρυθμίσεις και δικαιώματα για τα άτομα με αναπηρία ή μειωμένη κινητικότητα για την καλύτερη εξυπηρέτηση τους και την απρόσκοπτη πρόσβασή τους στα πλοία και στους χώρους των λιμένων και αντίστοιχη υποχρέωση των μεταφορέων και των φορέων εκμετάλλευσης λιμένων να εξασφαλίζουν δωρεάν τα εν λόγω δικαιώματα,
- ✓ η υποχρέωση των μεταφορέων, των ναυτικών πρακτόρων και των φορέων εκμετάλλευσης λιμένων να παρέχουν στους επιβάτες, και σε εμφανή σημεία, πληροφόρηση για τα δικαιώματά τους.

Κατ' εξουσιοδότηση του άρθρου 12 του Νόμου 3709/08, όπως ισχύει, εκδόθηκε η αριθ. 3332.12/05/13/14-06-2013 Υπουργική Απόφαση (ΦΕΚ Β΄1453/2013) «Καθορισμός των διαδικασιών υποβολής παραπόνων επιβατών στις θαλάσσιες μεταφορές, του περιεχομένου του ειδικού εντύπου παραπόνων, καθώς και της διαχείρισης αυτών». Με την εν λόγω Υπουργική Απόφαση καθορίζονται:

- ο τύπος και το περιεχόμενο του εντύπου υποβολής παραπόνων που αφορά τη μη τήρηση των υποχρεώσεων του μεταφορέα ή του εκδότη του εισιτηρίου, όπως καθορίζονται στις διατάξεις του Νόμου 3709/08,
- οι αρμόδιες Υπηρεσίες εποπτείας και διαχείρισης των παραπόνων και καταγγελιών,
- τα πρόσωπα υποδοχής των καταγγελιών ή παραπόνων ή απαιτήσεων του επιβάτη καθώς και η διαδικασία που ακολουθείται στις περιπτώσεις για τις οποίες, καταγγελίες ή παράπονά επιβατών, δεν δόθηκαν απαντήσεις ή επαρκείς εξηγήσεις.

4.4.2Ανάλυση κατά Porter (ανάλυση ανταγωνιστικού μικροπεριβάλλοντος)

Η ανάλυση του ανταγωνιστικού μικροπεριβάλλοντος επικεντρώνεται στο κλαδικό περιβάλλον της επιχείρησης. Για την ανάλυση του χρησιμοποιείται το υπόδειγμα των 5 δυνάμεων του Porter το οποίο προσδιορίζεται από τις εξής δυνάμεις:

- Απειλή εισόδου νέων επιχειρήσεων
- Διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών
- Διαπραγματευτική δύναμη των αγοραστών
- Απειλή από υποκατάστατα
- Ένταση ανταγωνισμού μεταξύ υφιστάμενων επιχειρήσεων.

Παρακάτω παρουσιάζονται οι δυνάμεις του Porter με βάση την έρευνα κλαδικής αγοράς[19].

[19]Παπαδάκης Β.Μ., «Στρατηγική των Επιχειρήσεων: Ελληνική και Διεθνής εμπειρία», Τόμος Α':Θεωρία, Εκδόσεις Ε.Μπένου, Αθήνα, 2012.

- **Απειλή Εισόδου νέων Επιχειρήσεων**

Βάσει των ανωτέρω στοιχείων και λαμβάνοντας υπόψιν τους οικονομικούς συσχετισμούς της χώρας μας, θεωρούμε ότι η απειλή εισόδου νέων επιχειρήσεων στον εν λόγω κλάδο είναι σαφώς περιορισμένη. Πιο συγκεκριμένα το υψηλό κόστος του αρχικού κεφαλαίου που απαιτείται για την αγορά ενός πλοίου ή τη διαδικασία για τη διεκδίκηση μιας γραμμής, ο υψηλός εποχικός χαρακτήρας της ναυτιλίας, καθιστούν αποτρεπτική την είσοδο νέων ανταγωνιστών στην αγορά της άγονης γραμμής της Δωδεκανήσου. Παράδειγμα αποτελεί η είσοδος της BlueStar στο νησί της Σάμου για να ανταγωνιστεί τη HSW και το νέο της απόκτημα, το ΝΗΣΟΣ ΣΑΜΟΣ.

- **Διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών**

Η διαπραγματευτική δύναμη των προμηθευτών είναι εντονότερη όταν:

- Είναι μικρός ο αριθμός των προμηθευτών.
- Όταν κοστίζει στις επιχειρήσεις της βιομηχανίας να αλλάξουν προμηθευτές.
- Υπάρχει μικρή προσφορά των προϊόντων των προμηθευτών.
- Δεν υπάρχουν υποκατάστατα για ανταγωνισμό.
- Το προϊόν κάποιου προμηθευτή είναι πολύ διαφοροποιημένο δηλαδή έχει αυξηθεί κατά πολύ η ποιότητα του τελικού προϊόντος.
- Οι αγοραστές-επιχειρήσεις δεν είναι σημαντικοί πελάτες.
- Όταν έχουν μια καλή φήμη στην αγορά και άρα αυξανόμενη ζήτηση

- **Διαπραγματευτική Δύναμη Αγοραστών**

Λόγω της υφιστάμενης οικονομικής κρίσης, και τα υψηλά ναύλα στα μάτια των καταναλωτών, αυτό έχει σαν αποτέλεσμα μείωση του αριθμού των καταναλωτών(επιβατών). Πάραυτα, λόγω της ύπαρξης φοιτητών, έφεδρων οπλιτών και μόνιμων κατοίκων που επιστρέφουν στα νησιά για διακοπές, έχει σαν αποτέλεσμα να συρρικνώνει σημαντικά τη διαπραγματευτική θέση των εν δυνάμει επιβατών, καθώς η ταχύτητα και η ασφάλεια που απολαμβάνουν είναι ένα είδος.

- **Απειλή από τα υποκατάστατα**

Είναι κοινός τόπος πως για κάθε επιχειρηματικό εγχείρημα, ελλοχεύει και ο κίνδυνος εμφάνισης κάποιου ανταγωνιστικού υποκατάστατου. Εν προκειμένω και λαμβάνοντας υπόψιν τα ανωτέρω στοιχεία, εκτιμούμε πως το μόνο αντίπαλον δέος που συγκεντρώνει υψηλές πιθανότητες να ανακύψει, είναι η υποκατάσταση των διαδρομών αυτών με τη χρήση αεροπλάνου. Ωστόσο, όπως έχει παρατηρηθεί, το κοινωνικό και οικονομικό κόστος αυτών των επιλογών είναι προφανώς αυξημένο, με αποτέλεσμα να μη θεωρούνται πλήρη και «απειλητικά» υποκατάστατα. Ένας άλλος λόγος που συντελεί σε αυτό, είναι πως επιβάτες που πρόκεινται να ταξιδέψουν με το αεροπλάνο και προφανώς θα χρειαστούν το αμάξι τους, θα μισθώσουν χώρο σε ένα πλοίο για να μεταφερθεί το αμάξι τους, γεγονός που έχει σαν αποτέλεσμα ο πελάτης να μη χάνεται εξ' ολοκλήρου από το πελατολόγιο.

Ένταση του ανταγωνισμού μεταξύ των υφιστάμενων επιχειρήσεων

Αυτό παρατηρήθηκε το 2018, που η BlueStar ξεκίνησε να αναλαμβάνει και στα χειμερινά δρομολόγια για Σάμο και Ρόδο, κάτι που μέχρι τώρα είχε σαν «εποχικό» μονοπώλιο η HSW, ενώ και η ANEKLINES ξεκίνησε αυτό το δρομολόγιο, που όμως δεν παρέχει την ταχύτητα της HSW ή της BlueStar.

4.5Κόστη και Δαπάνεςπλοίου

4.5.1Κόστος κατασκευής - αγοράς πλοίου

Το πλοίο ως **νέα κατασκευή** αποτελεί μία μάλλον **ακριβή επιλογή**. Σύμφωνα με κύκλους της ελληνικής ακτοπλοΐας, η τιμή ενός πλοίουκυμαίνεται γύρω στα 90-120.000.000 USD (= 83,2-109.76 M€) για το 2017. Η τιμή αυτή αντιστοιχεί σε συμβόλαιο ναυπηγείου της Άπω Ανατολής για επιβατηγό πλοίο με επίπεδο εξοπλισμού και ενδιαιτήσεων ανάλογο των BLUESTARFERRIES του 2002 και με παράδοση το 2012.

Αν κρίνει κανείς από τις δημοσιεύσεις που υπάρχουν για θέματα κόστους, η παραπάνω τιμή ευσταθεί (π.χ., το M/SFINNMARKEN κόστισε 105M$ και ολοκληρώθηκε στις αρχές του 2002 στα ναυπηγεία KlevenWerftAS της Νορβηγίας, με υψηλού επιπέδου

ενδιαιτήσεις και εξοπλισμό). Για τη ναυπήγηση νεότευκτου πλοίου υπάρχουν οι εξής επιλογές :

1. Κατασκευή πλοίου σε **ευρωπαϊκό ναυπηγείο**. Αυτό περιλαμβάνει τη Φιλανδία, τη Γερμανία, την Ιταλία, τη Νορβηγία, την Ολλανδία, την Ισπανία, και πιθανόν τη Γαλλία. Οι λύσεις της Ευρώπης είναι εγγυημένες από άποψη σχεδίασης και ποιότητας κατασκευής και χρονοδιαγράμματος, έχουν όμως υψηλό κοστολόγιο, της τάξης των 100M$ - 130M$. Κατά περιόδους ισχύουν σημαντικά κίνητρα στην ευρωπαϊκή ναυπηγική βιομηχανία που μειώνουν το κόστος κατά 25-30%

2. Κατασκευή του πλοίου στη **Νότια Κορέα** (παραδοσιακά στα Samsung, αλλά πλέον και στα Hyndai). Οι λύσεις της Ν. Κορέας έχουν πολύ μικρότερο κόστος κατά 30-40%, αλλά μέχρι πρόσφατα ήταν γεμάτα, πράγμα που μπορεί ακόμη να επηρεάσει το χρόνο παράδοσης.

3. Υπάρχουν ακόμα τα ναυπηγεία της **Κίνας**, που κατασκεύασαν πρόσφατα τα πρώτα γρήγορα επιβατικά πλοία. Το κόστος μπορεί να είναι σημαντικά χαμηλότερο, αλλά τίθεται θέμα αξιοπιστίας.

4. Στην περίπτωση της **Ιαπωνίας**, πρόκειται για μια τεράστια παράδοση στην κατασκευή των πλοίων (Mitsubishi), ενώ δεν έχει πλέον πλεονέκτημα μειωμένου κόστους έναντι της Ευρώπης.

5. Τέλος υπάρχουν τα **ελληνικά ναυπηγεία** (Σκαραμαγκάς, Ελευσίνα, Ατσαλάκη), με δύο όμως κατηγορίες προβλημάτων: οι χρόνοι παράδοσης είναι δυσανάλογα μεγάλοι, ή τα πλοία εμφάνισαν σημαντικά τεχνικά προβλήματα. Μια προοπτική, που πρέπει να ληφθεί υπ' όψιν στην περίπτωση της νέας κατασκευής, είναι να κατασκευαστούν διαφορετικά μέρη του πλοίου σε διαφορετικά ναυπηγεία, ακόμη και σε διαφορετικές χώρες (όπως, π.χ. Ρουμανία και Νορβηγία), ώστε να συμπιεστεί το κόστος και να διατηρηθεί η επιθυμητή ποιότητα.

Οι δραματικές αλλαγές που επήλθαν στις αγορές τον τελευταίο χρόνο έχουν μεταβάλλει τις τιμές και τις συνθήκες σε τέτοιο σημείο, ώστε να είναι παρακινδυνευμένη μια πρόβλεψη. Αν κρίνει κανείς από τα τελευταίες αναφορές του διεθνούς τύπου που αφορούν στη ναυπηγική βιομηχανία και την τιμή του χάλυβα, τα συμβόλαια που αναμένονται τους ερχόμενους μήνες μπορεί να παρουσιάσουν περαιτέρω μείωση.

4.5.2Αγορά μεταχειρισμένου

Εξετάζοντας την εναλλακτική της αγοράς πλοίου, ο προσδιορισμός της τιμής είναι ακόμη πιο δύσκολος υπό τις παρούσες συνθήκες. Εδώ οι επιλογές είναιπεριορισμένες, διότι η αγορά αυτής της κατηγορίας πλοίων που είναι όλα κατασκευασμένα την τελευταία δεκαετία είναι πολύ περιορισμένη. Ειδικά ,πλοίο με τα συγκεκριμένα χαρακτηριστικά είναι δύσκολο, όχι όμως αδύνατο να βρεθεί.

Τα μόνα διαθέσιμα στοιχεία προέρχονται από τις πωλήσεις των Superfast, τις πωλήσεις των πλοίων των Μινωικών, και τις πωλήσεις των μεγάλων ιταλικών εταιρειών. Σε όλες τις περιπτώσεις πρόκειται για μεγαλύτερα και συνεπώς είναι δύσκολο να συγκριθούν τα αποτελέσματα. Σε κάθε περίπτωση ένα μεταχειρισμένο πλοίο αυτού του τύπου θα κινηθεί περίπου στα 35M$ - 70M$,(30M€ – 60M€) ανάλογα με την κατάσταση του πλοίου, τις απαιτήσεις για αλλαγή διαρρύθμισης, του επιπέδου εξοπλισμού και το έτος κατασκευής.

Σε περίπτωση που η ηλικία του πλοίου είναι μεγαλύτερη και η κατάστασή τουή η μη συμμόρφωσή του με κανονισμούς απαιτούν εκτεταμένες μετασκευές, ητιμή αυτή μπορεί να πέσει πολύ χαμηλότερα, ίσως και κάτω από 15M$, αλλάσε αυτήν την περίπτωση δεν μιλάμε για σύγχρονο πλοίο ηλικιακά και τεχνολογικά.

4.5.3Λειτουργικό κόστος του Πλοίου

Καθώς η τιμή του πετρελαίου έχει υποστεί τρομερές διακυμάνσεις τα τελευταία χρόνια και τους τελευταίους μήνες, το λειτουργικό κόστος του πλοίου μπορεί να προσδιοριστεί μόνο με την παραδοχή ότι η τρέχουσα τιμή του πετρελαίου δεν θα μεταβληθεί αισθητά, η οποία όμως είναι εξαιρετικά επισφαλής.

Μια ρεαλιστική ποσόστωση των επιμέρους συντελεστών του λειτουργικού κόστους ήταν, μέχρι πρόσφατα :

Πίνακας 4.1

Μέσος όρος πλοίων 2017-2018

Καύσιμα	40-50%
Μισθοί	23-25%
Επισκευή	10-12%
ΛιμενικάΈξοδα	7-12%
Ασφάλιση	2%
Άλλα Έξοδα	5-6%

Ο Πίνακας αφορά την περίοδο 2017 - 2018 και εμφανίζει τους μέσους όρους για πλοία συγκεκριμένης κατηγορίας.

Με αφορμή μια μελέτη του Πανεπιστημίου Κρήτης (Φεβρουάριος 2009) για την βιωσιμότητα της ακτοπλοϊκής γραμμής Ρέθυμνο-Πειραιάς που θα διέθετε πλοίοπου είναι κοντά σε πλοία σαν εκείνα από όπου προήλθαν τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα, προκύπτουν τα παρακάτω δεδομένα.

Σύμφωνα με τη μελέτη το ετήσιο κόστος λειτουργίας του πλοίου υπολογίζεται με κυκλικά δρομολόγια 7:15 ωρών, μέρα παρά μέρα, από κάθε λιμάνι και μία αργία (ή ημερήσιο δρομολόγιο) κάθε εβδομάδα:

Δεδομένου ότι τα κανονικά δρομολόγια (6) θα εκτελούνται για 47 εβδομάδες, προκύπτουν περίπου 282 δρομολόγια ετησίως. Κατά τα Χριστούγεννα, το Πάσχα και τη θερινή περίοδο (τέλη Μαΐου έως αρχές Οκτωβρίου) θα εκτελείται έκτακτο ημερήσιο δρομολόγιο παράλληλα με το βραδινό δρομολόγιο.

4.5.4Κόστος καυσίμων

Για τις ανάγκες της συγκεκριμένης μελέτης αποφασίστηκε να χρησιμοποιηθούν δείκτες με σημείο αναφοράς τα καύσιμα να αποτελούν το 43% των δαπανών.

Η κατανάλωση καυσίμου IFO 380 στο πλοίο, με 4 μηχανές Wärtsilä σειράς 32 ή 38 δεν ξεπερνά τα 180 g/kWh επομένως η κατανάλωση καυσίμου ανά ώρα ταξιδίου είναι 4,3 t/h. Εκτός από τις κύριες μηχανές, το πλοίο μπορεί να φέρει και ηλεκτρομηχανές με ισχύ περίπου 700 kW. Άρα σε ένα ταξίδι 7:15 ωρών ανά ημέρα, η ημερήσια **κατανάλωση καυσίμου IFO 380** εκτιμάται στους **32 t/ημέρα**.

Καύσιμα ετησίως: 282 X 32 t/ημέρα ≈ 9.000 t/έτος

Ως βάση υπολογισμών για την τιμή του καυσίμου χρησιμοποιούμε τα 360€ ανά τόνο[20], που είναι ίσως λίγο υψηλότερη από τη σημερινή τιμή, και χαμηλότερη από τις τιμές του 2017 και 2018. Το κόστος καυσίμων εκτιμάται στα 9.000 t/έτος X 360€ = **3.240.000€**

4.5.5Μισθοδοσία

Το πλοίο σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία και με βάση τη σύνθεση πληρώματος παρόμοιων πλοίων, εκτιμάται ότι θα απασχολεί περίπου 70-80 άτομα πλήρωμα.

Η ανάλυση σύμφωνα με τις συμβάσεις και τη σύνθεση προσωπικού είναι:

Πίνακας 4.2
Σύνθεση πληρώματος και κόστος

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΠΛΗΘΟΣ	Μισθός (€)	Μηνιαίο κόστος (€/μήνα)
Πλοίαρχος	1	3.500	3.500
Ύπαρχος	1	2.200	2.200
Υποπλοίαρχος	2	2.100	4.200

[20]http://www.naftemporiki.gr/finance/story/1225859/aktoploia-ta-therma-metopa-en-opsei-therinis-periodou

ΔόκιμοςΠλοίαρχος	2	1.100	2.200
Μηχανικός Α	1	3.300	3.300
Μηχανικός Β	2	2.100	4.200
Μηχανικός Γ	4	1.800	7.200
Προιστά. Αξιωματικός	1	2.200	2.200
Οικονομ. Αξιωματ. Α	2	2.000	4.000
Οικονομ. Αξιωματ. Β	4	1.800	7.200
Προιστ. Ηλεκτρολόγος	2	2.000	4.000
Ναύκληρος	3	1.700	5.100
Ναύτης	15	1.600	24.400
Μηχανοδηγός	2	1.600	3.200
Αρχιθαλαμηπόλος	2	1.900	3.800
Θαλαμηπόλος	20	1.500	30.000
Επίκουρος	10	1.200	12.000
ΣΥΝΟΛΟ	**74**		**122.700**

Ετήσιο κόστος μισθών :122.700€ * (12+2) μήνες = **1.717.800€** Σε περίπτωση έκτακτων δρομολογίων τη θερινή περίοδο οι μισθοί αυξάνουν ανάλογα με υπερωρίες και τις σχετικές συμφωνίες με τους εργαζόμενους.

4.5.6Επισκευή

Η ετήσια επισκευή *εκτιμάται* στις 500.000 ευρώ και η μηνιαία συντήρηση στα 10.000 ευρώ άρα 120.000 ευρώ ετησίως. Στο σύνολο περίπου **620.000€.**

4.4.7Λιμενικά

Η εκτίμηση είναι για 1.250€ κάθε ταξίδι (250€ το λιμάνι). Σε ετήσια βάση με 282-360 δρομολόγια το κόστος εκτιμάται στα 352.500 - **450.000 ευρώ**.

4.5.8Ασφάλιση

Η ασφάλιση αποτιμάται στις 15.000 το μήνα**.**Άρα περίπου **180.000€ ετησίως**.

4.5.9Διοικητικά

Οι δαπάνες διοίκησης αφορούν κυρίως μισθούς και δαπάνες γραφείου. Υπολογίζονται 15 άτομα προσωπικό με μέσες μηνιαίες αποδοχές τις 2.000€ δηλ. 30.000€ μηνιαίως. Άλλες 10.000€ είναι το κόστος για δαπάνες γραφείου. Σύνολο περίπου 40.000€ το μήνα και μετά από τις αναγκαίες αναγωγές (30 *14) + (10 * 12) = 420.000 + 120.000 = **540.000€ ετησίως**.

4.5.10Εκτίμηση λειτουργικού κόστους (κανονική λειτουργία)

Πίνακας 4.3

Εκτίμησηκόστουςλειτουργίας

Είδος Δαπανών	**Κόστος**
Καύσιμα	**3.240.000€**
Μισθοδοσία Πληρώματος	**1.717.800€**
Επισκευή	**620.000€**
Λιμενικά	**450.000€**
Ασφάλιση	**180.000€**
Διοικητικά	**540.000€**
Σύνολο	

4.5.12 Αποτίμηση Εσόδων με χρήση κυκλικών ταξιδιών τους θερινούς μήνες

Τύπος εισιτηρίων	**Τιμή εισιτηρίου (€)**	**Μονάδες**	**Έσοδα (€)**
Επιβάτης οικονομικής θέσης	60	62.888	3773280
Επιβάτης με καμπίνα	80	33.863	2709040
I.X	105	13.750	1443750
Φορτηγό	403	1.750	705250
Κατανάλωση επιβατών	8	96.750	774000

Σύνολο	9405320

Ο παραπάνω πίνακας δηλώνει τους ετήσιους επιβάτες (είτε σε οικονομική θέση είτε όχι), ΙΧ και φορτηγά αναμενόμενα έσοδα που θα φέρει το πλοίο.

4.5.13 Συμπεράσματα – η αποτίμηση της κερδοφορίας

Η γραμμή με βάση τη μελέτη φαίνεται να είναι κερδοφόρα. Τα έσοδα (9.405.320€) και οι δαπάνες (6.747.800€) με μάλλον συντηρητικές υποθέσεις εργασίας, υποδεικνύουν μια πολύ ικανοποιητική κερδοφορία της τάξης των **2-3M€**, δηλαδή περίπου25% επί των πωλήσεων.Αυτό ισχύει με δρομολόγια μέρα παρά μέρα και απόκτηση του 65% του επιβατικού έργου του νομού.

4.6Χρηματοοικονομική ανάλυση

- Οριακή απόδοση της επένδυσης

Η κερδοφορία της γραμμής είναι απόλυτα ικανοποιητική. Εντούτοις το εγχείρημα καθίσταται οριακό, εάν συνυπολογιστούν οι χρηματοοικονομικοί παράγοντες της επένδυσης. Συγκεκριμένα πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν :

- Το ύψος της πιθανής επένδυσης.
- Η σύνθεση του αρχικού κεφαλαίου απόκτησης του πλοίου.
- Η εξυπηρέτηση των δανείων.
- Οι φόροι επί των κερδών.

- Σύνθεση χρηματοδοτικού σχήματος

- Ίδια κεφάλαια 51,28%.
- Μακροχρόνιος δανεισμός 38,46% με επιτόκιο 6,8% και 20 ετή διάρκεια.
- Επιχορηγήσεις 10.26%.

➢ Ύψος επένδυσης

Το κόστος κτίσης του πλοίου εξετάζεται στα 28,000.000 Ευρώ, και η επέκτασή του υπολογίζεται σε 5.000.000, δηλαδή στο σύνολο 33.000.000 Ευρώ. Το ποσό αυτό θα καλυφθεί με ίδια κεφάλαια 20.000.000 ευρώ και δάνειο 15.000.000 Ευρώ.

➢ Απόσβεση επένδυσης

Ως χρονικό διάστημα απόσβεσης της επένδυσης ορίζεται η περίοδος των 20 χρόνων.

➢ Απόσβεση πλοίου

Ως χρονικός ορίζοντας απόσβεσης του πλοίου ορίζεται η 20ετία. Καθώς η επένδυση αφορά διάρκεια 20 ετών, εκτιμάται ότι η υπολειμματική αξία θα είναι 0€, ενώ η ετήσια απόσβεση θα ανέρχεται στο ύψος των 1.650.000Ευρώ.

➢ Καθαρά Παρούσα αξία

Η βιωσιμότητα μιας επένδυσης υπολογίζεται με διάφορους δείκτες, εκ των οποίων ο πιο απλός είναι η αποτίμηση της καθαρής θέσης των κερδών (ροές εσόδων και δαπανών) μείον την αρχική επένδυση.

Ο δείκτης της Καθαρής Παρούσας Αξίας (NetPresentValue - NPV) ορίζεται ως ακολούθως:

$$NPV = \sum_{t=0}^{n-1} \frac{R_t}{(1+i)^t} - E_0$$

Όπου

NPV : καθαρή παρούσα αξία επένδυσης

Rt: καθαρή ροή εσόδων μείον τις δαπάνες

i : επιλογή μιας τιμής ελάχιστης αποδεκτής απόδοσης

t : έτος αναφοράς (ζωής) της επένδυσης

n: έτη διάρκειας ζωής της επένδυσης

Eo: αρχική επένδυση

Βάση των στοιχείων που απεικονίζονται στον παρακάτω πίνακα, η ΚΠΑ ισούται με 13.244.492, δηλαδή είναι θετική. Άρα η πρόκριση ενός τέτοιου σχεδίου είναι συμφέρουσα βάση της ΚΠΑ.

- Εσωτερικός Βαθμός Απόδοσης (ΕΒΑ – IRR)

Η μέθοδος του εσωτερικού βαθμού απόδοσης (ΕΒΑ) (internalrateofreturn- IRR) δείχνει την απόδοση ενός επενδυτικού προγράμματος.

Ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης είναι το προεξοφλητικό επιτόκιο το οποίο εξισώνει την παρούσα αξία των πρόσθετων ετήσιων ταμειακών ροών μετά από φόρους οι οποίες προέρχονται από το πρόγραμμα, με το αρχικό κόστος του προγράμματος. Με άλλα λόγια, ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης είναι το προεξοφλητικό επιτόκιο το οποίο μηδενίζει την καθαρή παρούσα αξία του προγράμματος. Ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης μιας επένδυσης υπολογίζεται ως εξής: εξισώνοντας την παρούσα αξία[2] της αναμενόμενης καθαρής εισροής μετρητών με την παρούσα αξία της εκροής μετρητών.

$$CF_0 = \sum_{t-1}^{n} \frac{CF_t}{(1+IRR)^t}$$

Όπου :

CF_t: η πρόσθετη ετήσια ταμειακή ροή (η ταμειακή ροή μπορεί να πάρει θετική ή αρνητική τιμή), μετά από φόρους του

έτους t και t=0,1,2,...,n

IRR: ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης

Υπολογίζοντας τον IRR βρίσκουμε πως το επιτόκιο είναι ίσο με 4%.

- Ανάλυση νεκρού σημείου λειτουργίας (Break-EvenPoint) και Περίοδο Αποπληρωμής (PaybackPeriod)

Η ανάλυση του Νεκρού Σημείου είναι ένα σπουδαίο χρηματοοικονομικό μέσο και αποτελεί βασικά μια αναλυτική τεχνική για μελέτη, έρευνα και συμπεράσματα γύρω από τη σχέση των σταθερών εξόδων, των μεταβλητών εξόδων, των εισπράξεων και των κερδών οποιασδήποτε εκμετάλλευσης.

Νεκρό σημείο είναι το ποσό εκείνο των πωλήσεων (κύκλου εργασιών), με το οποίο μια επιχείρηση καλύπτει ακριβώς τόσο τα σταθερά όσο και τα μεταβλητά της έξοδα, χωρίς να πραγματοποιεί ούτε κέρδος ούτε ζημιά. Η βασική αρχή, πάνω στην οποία στηρίζεται η ανάλυση του «νεκρού σημείου» (breakevenpoint), είναι η συμπεριφορά του κόστους. Αυτό συμβαίνει γιατί ένα μέρος του κόστους είναι μεταβλητό και ανάλογο των πωλήσεων, ενώ ένα άλλο είναι σταθερό, τουλάχιστον για ένα μεγάλο εύρος πωλήσεων. Αντίθετα, οι μεταβλητές δαπάνες είναι ανάλογες προς το ύψος των πωλήσεων ή του κύκλου εργασιών μιας επιχείρησης.

Την ανάλυση του «νεκρού σημείου» θα πρέπει να την θεωρήσουμε σαν οδηγό για τη λήψη ορθολογικών επιχειρηματικών αποφάσεων και όχι σαν μέσο κριτικής των διοικήσεων των επιχειρήσεων. Ο υπολογισμός του «νεκρού σημείου» δείχνει το ελάχιστο ύψος πωλήσεων (κύκλου εργασιών), που πρέπει να πραγματοποιεί μια επιχείρηση, για να καλύπτονται τόσο οι σταθερές όσο και οι μεταβλητές δαπάνες της. Με άλλα λόγια, δείχνει μέχρι ποιου σημείου είναι δυνατός ο περιορισμός των πωλήσεων της επιχείρησης, χωρίς αυτή να παρουσιάζει κέρδος ή ζημιά.

Τα σημαντικότερα είδη δαπανών (κόστους) είναι δύο: Οι σταθερές δαπάνες αποτελούνται από τις δαπάνες εκείνες που παραμένουν αμετάβλητες και ανεξάρτητες από το ύψος των πωλήσεων.

Ωστόσο, η ανάλυση του νεκρού σημείου υπόκειται σε ορισμένους περιορισμούς. Αρχικά, η υπόθεση της γραμμικότητας των εσόδων και των εξόδων πολύ σπάνια συναντάται στην πράξη. Μάλιστα, οι υποθέσεις της σταθερής τιμής και απεριόριστης ζήτησης για το προϊόν ή τα προϊόντα της επιχείρησης είναι πολύ περιοριστικές και μη ρεαλιστικές. Παράλληλα, υποθέτουμε σταθερή τεχνολογία και σταθερές αποδοτικότατες και παραγωγικότητες των παραγωγικών συντελεστών., κάτι που σπάνια συναντάται.

Όμως, οι σημαντικότεροι περιορισμοί που αντιμετωπίζει η συγκεκριμένη μελέτη είναι το γεγονός ότι η μέθοδος περιορίζεται στην ανάλυση μιας μόνος ακτοπλοϊκής γραμμής. Ωστόσο, στην πράξη οι περισσότερες επιχειρήσεις, παράγουν μια ποικιλία προϊόντων/υπηρεσιών. Επιπλέον, στις επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών, είναι δύσκολο να εφαρμοστεί ανάλυση νεκρού σημείου. Στην ανάλυση μας, η επένδυσή αποπληρώνεται στο 13^{ο} έτος της.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Προσεγγίζοντας το τέλος της παρούσας εργασίας , εύλογα προκύπτουν κάποια συμπεράσματα τα οποία βασίζονται στα σημαντικότερα σημεία που αυτή περιγράφει.

- Η ακτοπλοΐα για την Ελλάδα , θα αποτελεί πάντα βασικό μέσο μεταφοράς , ενώ παράλληλα με την εφαρμογή σταθερού νομοθετικού πλαισίου αλλά και τις σημαίες υψηλής απόδοσης έχουν μπει γερές βάσεις για την διατήρηση της ανταγωνιστικότητας στην παγκόσμια ναυτιλία .
- Η ναυτιλιακές επιχειρήσεις διαθέτουν παγκοσμιοποιημένο χαρακτήρα καθώς αντλούν συντελεστές παραγωγής και προσφέρουν υπηρεσίες σε παγκόσμια βάση, χωρίς να υπόκεινται σε γεωγραφικούς περιορισμούς. Επίσης έχουν το σημαντικό πλεονέκτημα να μπορούν να μειώσουν τα λειτουργικά τους κόστη με διάφορους τρόπους όπως αλλαγή σημαίας , αλλαγή του ναυτεργατικού της δυναμικού ή μείωση της ταχύτητας του πλοίου.
- Όσο αφορά το λιμενικό προϊόν που αναλύεται στο 3^{ο} Κεφάλαιο της εργασίας , γίνεται σαφές ότι, βασικός ρόλος του λιμανιού είναι η παροχή υπηρεσιών στα πλοία , στα φορτία , στους επιβάτες και στα χερσαία μέσα μεταφοράς , ενώ παράλληλα υπάρχουν και συμπληρωματικά του λιμενικού προϊόντος όπως οι συνδέσεις του

λιμανιού με την ενδοχώρα, το προϊόν της ρυμούλκησης, της πλοήγησης ή ακόμα και της συμπληρωματικής αποθήκευσης. Γενικότερα όμως το συμπέρασμα που προκύπτει είναι ότι στην περιοχή του λιμανιού αναπτύσσεται ένα πλέγμα επιχειρήσεων οι οποίες παρόλο που μπορεί να είναι ασύμπτωτες μεταξύ του, το μεγαλύτερο μέρος της δραστηριότητάς τους σχετίζεται με τα πλοία.

- Τέλος , μέσα από την παρουσίαση και ανάλυση της Hellenicseaways μιας από τις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρίες στην Ελλάδα ,βλέπουμε την ιδιαιτερότητα των ναυτιλιακών επιχειρήσεων και συνάμα του κλάδου. Οι ελάχιστες ευκαιρίες που προσφέρει σε συνδυασμό με το απαιτητικό του προφίλ , καθιστούν ιδιαίτερα δύσκολη την είσοδο νέων επιχειρήσεων σε αυτόν. Η άποψη αυτή ενισχύεται ,αν αναλογιστούμε το πολύ υψηλό κόστος της απόκτησης ενός πλοίου , αλλά και το λειτουργικό κόστος αυτού.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ❖ ❖ΒλάχοςΓ. Π., 2002. ΝαυπηγικήΟικονομικήΚαιΣτρατηγική. Πειραιάς, Εκδόσεις Τζέϊ Και Τζέϊ Ελλάς
- ❖ ❖ΒλάχοςΓ. Π., 2004. Ν.Ε.Β.: Διεθνής Ναυπηγική Πολιτική Και Στρατηγική Ναυπηγικών Και Επισκευαστικών Μονάδων. Πειραιάς, Εκδόσεις Τζέϊ Και Τζέϊ Ελλάς
- ❖ ❖ΒλάχοςΓ. Π., 2007. ΔιεθνήςΝαυτιλιακήΠολιτική. Β΄Έκδοση, Αθήνα: ΕκδόσειςΣταμούλη
- ❖ ❖ΘεοτοκάςΓ., 2011. ΕλληνικήΝαυτιλία, Απασχόλησηκαι Ανταγωνιστικότητα. Εκδόσεις Gutenberg
- ❖ ❖ΘεοτοκάςΓ, 2014. ΟργάνωσηΚαιΔιοίκησηΝαυτιλιακώνΕπιχειρήσεων. Β Έκδοση, ΕκδόσειςΑλεξάνδρεια
- ❖ ❖Λύρας Γ., 2002. ΗΠοντοπόροςΝαυτιλίαΣτηρίζειΤηνΕλληνικήΟικονομία. ΕκδόσειςΚέρδος.
- ❖ ❖Παρδάλη, Α., (2007), «Οικονομική και Πολιτική των Λιμένων», Αθήνα, Εκδόσεις Σταμούλη.
- ❖ ❖Μεταξάς, Β., (1986), «ΟικονομικήτωνΜεταφορών», Αθήνα, ΕκδόσειςΠαπαζήσης.
- ❖ ❖Σαμπράκος, Ε., (2001), «Εισαγωγήστηνοικονομικήτωνμεταφορών», Αθήνα, ΕκδόσειςΣταμούλη. ❖Σαμπράκος Ευάγγελος, 2008. Ο Τομέας Των

Μεταφορών και Οι Συνδυασμένες Εμπορευματικές Μεταφορές. Αθήνα, Β΄Έκδοση, Εκδόσεις Σταμούλης

❖ Πανεπιστήμιο Κρήτης (2009) , Μελέτη βιωσιμότητας ακτοπλοϊκής γραμμής Ρέθυμνο - Πειραιάς

ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

❖ N. Winchester, <<Globalization and De-regulation in the Maritime Industry>>, Marine Policy.

❖ Morgan, F.W., (1961), «Ports and Harbours», 2nd edition revised by James Bird, Hutchinson University Library, London.

❖ Goss, R., (1990), «Economic Policies and Seaports: 1, The economic function of Seaports», Maritime Policy and Management, Vol. 17, No.3.

❖ Heaver, T.D., (1993), «Shipping and the Market for Port Services», in: Blauwens, G., De Brabander, G., Van de Voorde, E. (eds.), De dynamiek van een haven, uitg.Pelckmans: Kapellen.

❖Notteboom, T. andWinkelmas, W., (2001), «structural changes in logistics: how will port authorities face the challenge?», Maritime Policy and Management, Vol. 28, No. 1.

❖ Robinson, R., (2002), «Port as Elements in Value – Driven Chain Systems: The new Paradigm», Maritime Policy and Management, Vol. 29, No. 3.

❖ Robinson, R., (2000), «Ports Oriented Landside Logistics in Industrial Ports: A Strategic Frame-work», Maritime Policy and Management, Vol. 8, N. 8

❖ Mansfield, E., (1996), Managerial economics theory, Applications and Cases, New York: Norton and Co.

❖ Lim, S.M., (1998), «Economies of Scale in Container Shipping», Maritime Policy and Management, Vol. 25, No 4

❖Suykens, F., (1986), «Ports should be efficient», Maritime Policy and Management, Vol. 13, No. 2