

Αρ Ελ 12

Τ.Ε.Ι. : ΜΕΣΟΛΟΓΓΙΟΥ

ΣΧΟΛΗ : ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΓΜΗΜΑ : ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

77 8000 - 8459



### ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΘΕΜΑ : Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΩΣ ΚΛΑΔΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ  
ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ.



ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ:

ΙΟΥΛΙΑ ΧΟΧΤΟΥΛΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ:

ΜΠΟΥΤΙΒΑ ΝΙΚΟΛΕΤΤΑ

## -ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ-

ΠΡΟΛΟΓΟΣ .....	1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ	
Οι θαλάσσιες μεταφορές .....	3
Τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα και η εξέλιξη τους ...	5
Το Ελληνικό Εμπορικό Ναυτικό .....	8
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ	
Ναυτιλία και Ναυτιλιακή Οικονομία .....	9
Η ανάγκη της εξειδίκευσης της Ναυτιλιακής Οικονομικής.	12
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ	
Ναυτιλιακή επιχείρηση .....	16
Η χρηματοδότηση της ναυτιλιακής επιχείρησης .....	17
-Μορφές και πηγές χρηματοδότησης των ναυτιλιακών μονάδων .....	17
1. Αυτοχρηματοδότηση .....	22
2. Έκδοση νέων μετοχών ή ομολογιών .....	25
3. Εξωτερική χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τουμέα της οικονομίας .....	28
4. Δημόσιος τομέας της οικονομίας .....	37
5. Ναυπηγική Βιομηχανία .....	39
6. LEASING .....	41
-Κριτήριο για δανεισμό της ναυτιλιακής επιχείρησης....	43
ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ	
Το κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης .....	46
Διακρίσεις και κατηγορίες του κόστους .....	46
Διακρίσεις του κόστους στη ναυτιλιακή επιχείρηση....	48

-Τα επί μέρους στοιχεία του κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης .....	49
-Παράγοντες που επιδρούν στη διαμόρφωση του κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης .....	52
-Ιδιομορφίες του κόστους σε συνάρτηση με τον τύπο του πλοίου .....	55
-Διαμόρφωση του κόστους σε συνάρτηση με το μέγεθος του πλοίου .....	57
-Διαμόρφωση του κόστους σε συνάρτηση με τη μορφή ναύλωσης του πλοίου .....	58
-Δαπάνες της ναυτιλιακής επιχείρησης που δημιουργούνται από έκτακτες αιτίες .....	60

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

-Το κέρδος της ναυτιλιακής επιχείρησης ως διαφορά συνολικού κόστους και συνολικής προσόδου .....	62
-Θεωρητική εξέταση του κέρδους της ναυτιλιακής επιχείρησης .....	62
-Παράγοντες που ευνοούν το κέρδος της ναυτιλιακής επιχείρησης στη πράξη .....	66
-Η λογιστική διαμόρφωση και εμφάνιση του κέρδους της ναυτιλιακής επιχείρησης .....	67
-Ασφαλιστική κάλυψη της ναυτιλιακής επιχείρησης .....	67

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

-Η συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομική ανάπτυξη.....	71
-Συμβολή στην απασχόληση έμφυχου δυναμικού .....	73
-Συμβολή στην ανάπτυξη άλλων κλάδων της οικονομίας.....	74
-Συμβολή στην εξωτερική ισορροπία της οικονομίας .....	77

-Σύνδεση εισπράξεων ναυτιλιακού συναλλάγματος .....	80
-Προοπτικές αυξήσεως ναυτιλιακού συναλλάγματος .....	82
ΕΠΙΛΟΓΟΣ .....	85

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Το περιεχόμενο αυτής της εργασίας στοχεύει στην ενημέρωση του αναγνώστη σχετικά με το θέμα της ναυτιλιακής οικονομικής ως κλάδος της οικονομικής επιστήμης. Η εφηρμοσμένη οικονομική έχει το καθήκον να προσφέρει την μεθοδολογία και τα μέσα για την ορθολογική προσέγγιση και ανάλυση των οικονομικών φαινομένων για την αναζήτηση των λειτουργικών αιτιών της ύπαρξης των φαινομένων αυτών για τη διαμόρφωση συμπερασμάτων που θα επιτρέψουν την κατανόηση των συναρτήσεων και αλληλουχιών που υπάρχουν μεταξύ των υπό παρατήρηση φαινομένων και των παραγόντων που τα επηρεάζουν. Με τη πάροδο του χρόνου και με επιταχυνόμενο ρυθμό η διαρθρωση της συναλλαγματικής οικονομίας γίνεται εξαιρετικά πολύπλοκη ώστε τα οικονομικά φαινόμενα επηρεάζονται από ένα ταχύτατα αυξανόμενο αριθμό μεταβλητών. Η εξέλιξη αυτή δημιουργεί σοβαρή δυσκολία πλήρους γνώσεως καθώς και αδυναμία εντάξεως στις μεθόδους και τα εργαλεία της οικονομικής ανάλυσης όλων των μεταβλητών που μπορεί να επηρεάζουν τη μορφή, τη διαμόρφωση και εξέλιξη των οικονομικών φαινομένων.

Όμως η οικονομική ανάλυση οφείλει να είναι όχι μόνο μια πνευματική, μεθοδολογικώς σωστή άσκηση, αλλά να διεξάγεται κατά τρόπο που να επιτρέπει την διαμόρφωση εφαρμόσιμων στην πραγματικότητα λύσεων στα υπό διερεύνηση οικονομικά φαινόμενα και προβλήματα.

Αν τα οικονομικά φαινόμενα είναι τόσο πολύπλοκα και εξελίσσονται δυναμικά, ώστε τα μέσα που έχει η οικονομική επιστήμη είναι ανεπαρκή για μια σωστή οικονομική ανάλυση είναι λογικό να δεχτούμε ότι η αδυναμία αυτή περιορίζεται, αν δεν εξουδετερώνε-

ται όταν η οικονομική ανάλυση εξειδικεύεται και αφορά σε επί μέρους τομείς της οικονομίας.

Η εξειδίκευση της οικονομικής επιστήμης δημιουργήθηκε κάτω από τη πίεση αυτή . Αντί να απλοποιούνται και να περιορίζονται τεχνητά οι υποθέσεις επί των οποίων στηρίζεται η οικονομική ανάλυση με κίνδυνο τα αποτελέσματα της να είναι ξένα προς την οικονομική πραγματικότητα και τις ανάγκες της εξειδικεύεται ο τομέας της οικονομικής μελέτης, έρευνας και ανάλυσης.

Η εργασία χωρίζεται σε έξι κεφάλαια :

Το πρώτο και το δεύτερο κεφάλαιο αναφέρονται γενικά στις θαλάσσιες μεταφορές , στην εξέλιξη τους , στο ελληνικό εμπορικό ναυτικό , στη ναυτιλία και τη ναυτιλιακή οικονομία και την εξειδίκευση της ναυτιλιακής οικονομικής .

Το τρίτο κεφάλαιο παρουσιάζει την ναυτιλιακή επιχείρηση και αναλύει τις μορφές και τις πηγές χρηματοδότησης των ναυτιλιακών μονάδων.

Ενώ το τέταρτο κεφάλαιο και το πέμπτο αναλύει το κόστος και το κέρδος της ναυτιλιακής επιχείρησης .

Τέλος το έκτο κεφάλαιο αναφέρεται στη συμβολή της ναυτιλίας στην ελληνική οικονομική ανάπτυξη .

#### Ευχαριστίες :

Πρώτα απ' όλα θα ήθελα να ευχαριστήσω την καθηγήτριά μου κ. Ιουλία Χοχτούλα για την πολύτιμη βοήθεια της.

Επίσης τη Βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου Πειραιώς και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ  
ΟΙ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Η σπουδαιότητα των μεταφορών για την οικονομία είναι τόσο μεγάλη , ώστε σωστά έχει ειπωθεί ότι η οικονομία αναπτύσσεται ανάλογα με την ανάπτυξη των μεταφορών . Οι μεταφορές αποτελούν τη βάση της ανταλλαγής των αγαθών και συνδέονται άμεσα με την ικανοποίηση των ανθρώπων που μετακινούνται για παραγωγικούς και προσωπικούς σκοπούς .

Η ανάπτυξη , η οργάνωση και η ολοένα εξελισσόμενη τελειοποίηση των μεταφορικών μέσων , βρίσκεται σε αλληλεξάρτηση με την ανάπτυξη των εθνικών οικονομιών , αλλά και της παγκόσμιας οικονομίας .

Ο εκσυγχρονισμός των μεταφορικών μέσων και η τελειοποίηση τους παράγει άμεσα οικονομικά οφέλη και συμβάλλουν στην οικονομική πρόοδο .

Συγκεκριμένα τα οικονομικά οφέλη από την ανάπτυξη των μεταφορών είναι η επέκταση της καλλιέργειας της γης , η δημιουργία οικισμών και πόλεων από την μεταφορά προσώπων, μηχανικών και άλλων μέσων . Δημιουργήθηκαν μεγάλα βιομηχανικά και εμπορικά κέντρα , που αποτελούν συγκοινωνιακούς κόμβους των μεταφορών .

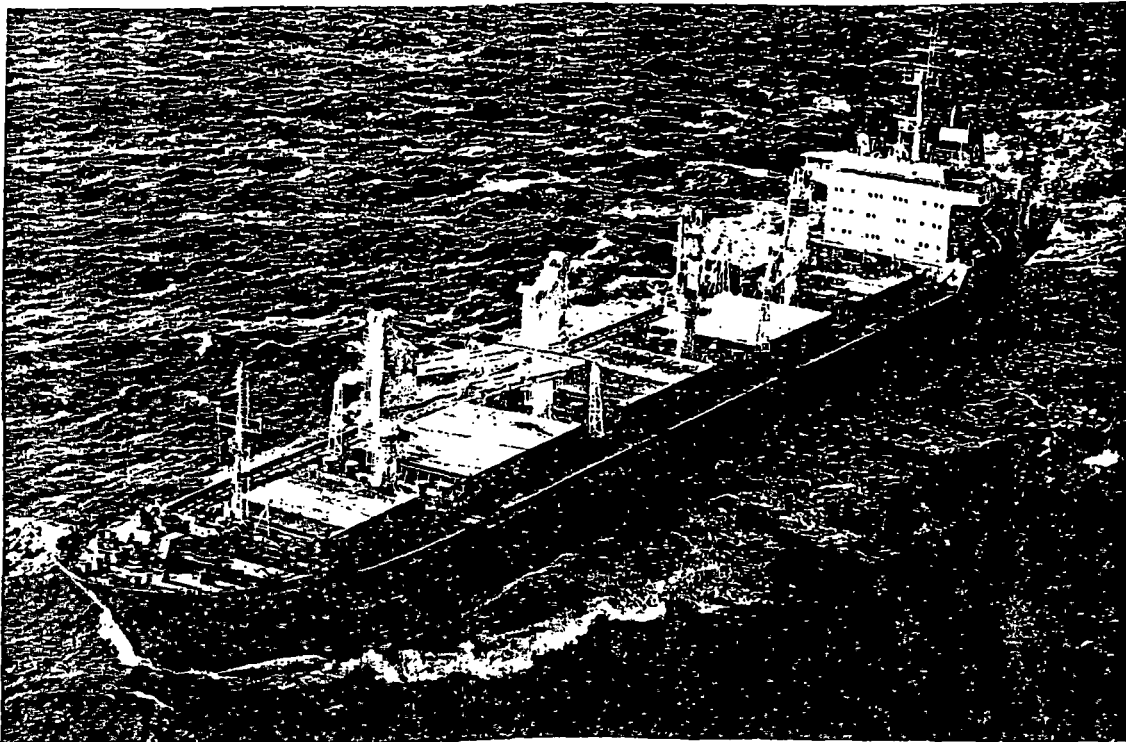
Με τη μεταφορά πρώτων ύλων σε περιοχές όπου σπανίζουν σημειώθηκε ανακατανουή των διαθέσιμων πλουτοπαραγωγικών πόρων και διεύρυνση του καταμερισμού της εργασίας .

Η δημιουργία εννιαίας παγκόσμιας αγοράς έχει σαν αποτέλεσμα την εξουάλυνση των μεγάλων διαφορών των τιμών των

αγαθών και την ισοπέδωση της τιμής πολλών , με βάση την προσφορά και την ζήτηση τους . Η μείωση του κόστους μεταφοράς συμβάλλει στην μείωση της τιμής των αγαθών , γιατί το κόστος μεταφοράς είναι τμήμα του παραγωγικού κόστους . Δηλαδή οι μεταφορές μεταφέροντας τα προϊόντα στον τόπο της κατανάλωσης συνεχίζουν την παραγωγική διαδικασία, γι' αυτό χαρακτηρίζονται και σαν οριζόντια παραγωγή .

Η τελειοποίηση των μέσων μεταφοράς έκανε δυνατή την επέκταση της παραγωγής και κατανάλωσης ευαίσθητων και φθαρτών προϊόντων .

Τέλος η ανάπτυξη της μεταφοράς των προσώπων φέρνει σε επαφή τους λαούς , βοηθά στη μεταφορά επιστημονικών και τεχνολογικών γνώσεων . Όλα αυτά συμβάλλουν έμμεσα στην οικονομική πρόοδο των χωρών .





## ΤΑ ΘΑΛΑΣΣΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ ΚΑΙ Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥΣ

Οι θαλάσσιες μεταφορές κατέχουν την πρώτη θέση στην συμβολή για την επίτευξη της οικονομικής ανάπτυξης και πολιτιστικής προόδου . Τα πλεονεκτήματα που εμφανίζουν οι θαλάσσιες μεταφορές έναντι των άλλων μεταφορών είναι ότι οι θαλάσσιοι δρόμοι αποτελούν τους ευκολότερους δρόμους για επικοινωνία . Και τούτο γιατί η υδρόγειος καλύπτεται κατά 70% περίπου από θάλασσες . Έτσι οι πρώτες οργανωμένες κοινωνίες έδωσαν πρωταρχική σημασία στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μέσων μεταφοράς . Με τα θαλάσσια μεταφορικά μέσα επιτυγχάνεται η μεταφορά μεγάλων φορτίων με χαμηλό κόστος . Τα μεταφορικά μέσα έχουν προσαρμοστεί στις ειδικές απαιτήσεις των μεταφερόμενων αγαθών . Αυτό επιτυγχάνεται με την εξειδίκευση των ναυπηγείων στην κατασκευή ειδικών πλοίων όπως ψυγεία, δεξαμενόπλοια .

Από τα παραπάνω πλεονεκτήματα οι θαλάσσιες μεταφορές απορροφούν το 75-80% των παγκόσμιων μεταφορών . Οι χώρες της ΕΟΚ εισάγουν από τις θαλάσσιες οδούς το 90% των πρώτων υλών που χρησιμοποιούν στη βιομηχανία .

Οι θαλασσιες μεταφορές εξελίχθηκαν με την ανάπτυξη των πρώτων ανταλλαγών . Τα πρώτα σκάφη κατασκευάστηκαν από ξύλο και κινούνταν με κουπιά και αργότερα με πανιά . Στην αρχή τα θαλασσια μεταφορικά μέσα μετέφεραν φορτία μικρά σε όγκο, αλλά μεγάλης αξίας . Με την ανάπτυξη του εμπορίου και του πολιτισμού βελτιώνονταν και η τεχνική των σκαφών . Η θαλασσοπλοία υπήρξε σημαντικός παράγοντας στην ανάπτυξη των Φοινίκων και των Ελλήνων , το ίδιο συνέβη με την ανάπτυξη των Ρωμαϊκών πόλεων και του Βυζαντίου . Από τα τέλη του 15ου αιώνα άρχισε η εποχή των μεγάλων ανακαλύψεων και τα πλοία τα-

ξίδευσαν σε ανοικτό ωκεανό. Με την ανάπτυξη των συναλλαγών, τη διεύρυνση του κοινωνικού καταμερισμού της εργασίας και τη συσσώρευση κεφαλαίων, οι θαλάσσιες μεταφορές διαμορφώνονται σε ανεξάρτητο κλάδο και ειδικεύονται μόνο στις μεταφορές πραγμάτων ή προσώπων. Τον 16ο αιώνα ο ρόλος των θαλάσσιων μεταφορών διευρύνθηκε σημαντικά. Οι μεταφορές προσώπων και πραγμάτων πέρα από τον Ατλαντικό συνετέκεσαν στην ανακατανομή των συντελεστών της παραγωγής στην εκμετάλευση των πλουτοπαραγωγικών πηγών των νέων χερών με τη δημιουργία εξαρτημένων χωρών δηλαδή αποικιών, που είχε σαν αποτέλεσμα την οικονομική ανάπτυξη των χωρών της Δυτικής Ευρώπης.

Η χρησιμοποίηση του μετάλλου στην κατασκευή πλοίων αποτέλεσε σταθμό για την περαιτέρω ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών. Από τον 19ο αιώνα το μέγεθος του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου αυξάνεται ραγδαία. Την ίδια εποχή η μεταφορά προσώπων από την Ευρώπη προς τις νέες χώρες είναι εκπληκτική. Εκατομμύρια άνθρωποι κυρίως το εργατικό δυναμικό, που λόγω της τεχνολογίας εξέλιξης πλεόναζε και παρέμεινε άνεργο, μετανάστευσε στις υπερπόντιες χώρες. Από τον 19ο αιώνα κυριότεροι σταθμοί στην εξέλιξη των θαλασσιών μεταφορικών μέσων μπορούν να χαρακτηρισθούν η χρησιμοποίηση του μετάλλου, του ατμού, η εισαγωγή μηχανών εσωτερικής καύσεως, τα σύγχρονα μέσα εξοπλισμού και η χρήση πυρηνικής ενέργειας.

1. Η χρησιμοποίηση του μετάλλου στην ναυπήγηση των πλοίων. Οι σιδηροκατασκευές πλωτών μέσων και αργότερα οι κατασκευές από χάλυβα έκαναν τα πλοία πολύ περισσότερο ανθεκτικά και ασφαλή. Παράλληλα αύξησαν το μέγεθος των πλοίων και τη μεταφορική τους ικανότητα.

2. Η χρησιμοποίηση του ατμού στην κίνηση των μηχανών του

πλοίου. Στις αρχές του 19ου αιώνα χρησιμοποιούνται ατμομηχανές για την κίνηση στην αρχή ξύλινων πλοίων και αργότερα μεταλλικών. Αργότερα η απλή ατμομηχανή βελτιώθηκε σημαντικά με την κατασκευή μηχανών και λεβήτων μεγάλης ιπποδύναμης. Προς το τέλος του 19ου αιώνα χρησιμοποιούνται για την κίνηση πλοίων οι ατμοστρόβιλοι οι οποίοι έχουν μεγάλη υποδύναμη και επιτυγχάνουν μεγαλύτερη ταχύτητα. Για την παραγωγή του ατμού χρησιμοποιήθηκε ο γαιάνθρακας, ο οποίος εμφάνιζε σοβαρά μειονεκτήματα, όπως απασχόληση μεγάλου αριθμού εργατών, κατάληψη μεγάλων χώρων στο πλοίο. Η εισαγωγή και η χρησιμοποίηση του πετρελαίου αντί του γαιάνθρακα για καύσιμη ύλη παραγωγής ατμού βελτίωσε ακόμη περισσότερο τη λειτουργία των πλοίων.

3. Η εισαγωγή μηχανών εσωτερικής καύσεως αποτέλεσε σπουδαίο σταθμό στην κίνηση των πλοίων. Τα πλεονεκτήματα είναι ότι μειώνουν το τεχνικό προσωπικό του πλοίου καταλαμβάνουν μικρό χώρο και η ανάλωση των ποσοτήτων της καύσιμης ύλης είναι μικρότερη από αυτή των ατμομηχανών.

4. Εισαγωγή σύγχρονων μέσων ρυθισμού. Η χρησιμοποίηση ηλεκτρικών οργάνων στα όργανα πλεύσης και στα τηλεπεικινωτικά μέσα.

5. Η χρήση της πυρηνικής ενέργειας οδήγησε στην κατασκευή πυρηνοκίνητων πλοίων. Το κόστος κατασκευής και λειτουργίας είναι ακόμη υψηλό. Η χρήση πυρηνικών καυσίμων και η λειτουργία πυρηνικού αντιδραστήρα εγκυμονούν σοβαρούς κινδύνους. Η επίλυση πολλών τεχνικών προβλημάτων ίσως επεκτείνει στην κατασκευή πυρηνοκίνητων πλοίων που θα είναι όπως πολλοί υποστηρίζουν τα πλοία του μέλλοντος. Προς το παρόν το κόστος κατασκευής των πλοίων αυτών παραμένει υψηλό όπως

και το κόστος επάνδρωσης, η οποία απαιτεί εξειδικευμένο πλήρωμα. Σ' αυτά πρέπει να προστεθεί η αυξημένη δαπάνη των καυσίμων υλών, η οποία δεν έγινε ακόμα δυνατό να μειωθεί ώστε να υποκαταστήσει το πετρίλαιο. Τα πλεονεκτήματα της πυρηνικής κίνησης είναι η μεγαλύτερη ταχύτητα και η μεγάλη αυτονομία, δηλαδή η δυνατότητα του πλοίου να διανύει μεγάλες αποστάσεις χωρίς εφοδιασμό.

### ΤΟ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΕΜΠΟΡΙΚΟ ΝΑΥΤΙΚΟ

Το ελληνικό εμπορικό ναυτικό είναι ένα από τα μεγαλύτερα του κόσμου και υπερβαίνει το ένα έκτο της παγκόσμιας χωριτηκότητας. Τα έσοδα από το συνάλλαγμα που προσκομίζει το ελληνικό κράτος από τη ναυτιλία καλύπτει το μισό εξαγωγικό μας συνάλλαγμα. Η ελληνική ναυτιλία έχει παράδοση από τους αρχαίους χρόνους εξαιτίας της γεωγραφικής θέσεως της χώρας. Στους νεώτερους χρόνους σημείωσε σημαντική, από το 1779 που είχε τεθεί κάτω από την ρωσική προστασία και αργότερα των συνθηκών που δημιουργήθηκαν μετά τη Γαλλική Επανάσταση του 1789. Στα τέλη του 18<sup>ου</sup> αιώνα η εμφάνιση των ατμοκίνητων πλοίων έφερε αναστάτωση στις τάξεις των Ελλήνων οι οποίοι ασχολούνται με οποιοδήποτε τρόπο με την ναυτιλία. Χάρη όμως στο συναιτεριστικό πνεύμα που είχε επικρατήσει, η κρίση ξεπεράστηκε πολύ γρήγορα και το ναυτικό μας χρησιμοποίησε με επιτυχία ατμοκίνητα πλοία.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ

### ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

Ο όρος ναυτιλία χρησιμοποιείται με τεχνική και οικονομική έννοια . Από τεχνικής πλευράς η Ναυτιλία καλύπτει όλες τις σχετικές με την ναυτιλία ενέργειες . Από οικονομική άποψη στην ναυτιλία εκπίπτουν οι εν γένει δραστηριότητες οι σχετικές με την εκμετάλλευση του πλοίου ως μεταφορικού μέσου και η επάνδρωση , η χρηματοδότηση , η ναύλωση και η ασφάλιση του πλοίου . Οι δραστηριότητες αυτές πρέπει να ασκούνται συστηματικά και με κέρδος και όχι από περιέργεια ή για εξυπηρέτηση άλλου σκοπού του οποίου η πραγματοποίηση συναρτάται με θαλάσσια απασχόληση . Έτσι η αλιεία και η ψυχαγωγία ως σκοποί ειδικής κατηγορίας πλοίων δεν υπάγονται στην κυρίως ναυτιλιακή δραστηριότητα . Σ' αυτήν το επιδιωκόμενο αποτέλεσμα είναι κοινωνικοοικονομικά μεν η εξυπηρέτηση ανθρώπινων αναγκών με τη μετατόπιση ανθρώπων ή πραγμάτων με πλοία , ιδιωτικοοικονομικά δε η επίτευξη οικονομικού οφέλους για την επιχείρηση που ασκεί το θαλάσσιο μεταφορικό έργο .

Τα οικονομικά θέματα της ναυτιλίας αποτελούν αντικείμενο ειδικού υποκλάδου της οικονομίας που αποσπάστηκε από τον κλάδο της οικονομίας των εν γένει μεταφορών . Στον υποκλάδο αυτό δίνεται το όνομα Ναυτιλιακή Οικονομία της οποίας έργο είναι η οικονομική θεώρηση των ναυτιλιακών προβλημάτων . Η χωριστή αυτή ενασχόληση αιτιολογείται από τις σημαντικές διαφορές που υπάρχουν μεταξύ της ναυτιλιακής δραστηριότητας και των αναφερόμενων στις οδικές , τις σιδηρο-

δρομικές , τις αεροπορικές και λοιπές μεταφορές .

Η Ναυτιλιακή οικονομία διακρίνεται σε μακροοικονομική και μικροοικονομική . Η Ναυτιλιακή μακροοικονομία εξετάζει τα γενικά ναυτιλιακά φαινόμενα όπως είναι η θέση των συντελεστών της παραγωγής στη ναυτιλιακή δραστηριότητα και το ναυτιλιακό εισόδημα . Η Ναυτιλιακή μικροοικονομία μελετά τη ναυτιλιακή επιχείρηση , δηλαδή τη σύσταση , την οργάνωση , και την λειτουργία της ναυτιλιακής οικονομικής μονάδας .

Η μελέτη της ναυτιλιακής οικονομίας προϋποθέτει τη γνώση των οικονομικών εννοιών τόσο των μικροοικονομικών όσο και των μακροοικονομικών αλλά επιπλέον απαιτεί την εξοικείωση με τα τεχνικά ναυτιλιακά ζητήματα , όπως και τον επαρκή κατατοπισμό στα αντικείμενα τα συναφή με τη ναυτιλία των βοηθητικών κλάδων της οικονομικής επιστήμης . Πρωταρχική σπουδαιότητα για το μελετητή της ναυτιλιακής οικονομίας παρουσιάζει η οικονομική γεωγραφία η οποία τον εφοδιάζει με γνώσεις σχετικά με την ανά τον κόσμο κατανουή των πλουτοπαραγωγικών πόρων και των οικονομικών δραστηριοτήτων . Ειδικότερη σημασία έχει η ενημέρωση επί των εμπορικών θαλάσσιων περιοχών , των λιμένων εισαγωγής και εξαγωγής των κυριοτέρων αγαθών των κατά τόπους ιδιαίτερων συνθηκών εμπορικής κίνησης .

Η Ναυτιλιακή οικονομία συμβάλλει πολλαπλά στην ενίσχυση της κοινωνικής οικονομίας . Οι ευμενείς επιδράσεις της πρώτης επί της τελευταίας μπορούν να διακριθούν σε θετικές και αποθετικές .

Αποθετικού χαρακτήρα επίδραση είναι η εξοικονόμηση δα-

πανών και μάλιστα συναλλαγματικών για τη διενέργεια των εθνικών μεταφορών . Όπως είναι ευνόητο είναι διαφορετική κατά χώρες η βαρύτητα της ναυτιλίας και των επιδράσεων της στην εθνική τους οικονομία . Ενώ για πολλές χώρες η ναυτιλία ασκεί ασθενείς επηρεασμούς λόγω του περιορισμένου όγκου της σε άλλες όπως την Ελλάδα και την Νορβηγία , αυτή συνιστά πρωταρχικό συντελεστή της όλης οικονομίας τους αφού χάρη σ' αυτή διευρύνονται οι βάσεις της δημιουργίας εισοδήματος , της απασχόλησης προσώπων , της ευστάθειας της οικονομίας και του ισοζυγίου των εξωτερικών πληρωμών .

Η ναυτιλιακή οικονομία κατά το πρότυπο της εν γένει κοινωνικής οικονομίας διευρύνεται σε τρεις κλάδους : Τον θεωρητικό , τον εφαρμοσμένο και το ιστορικό . Η θεωρητική ναυτιλιακή οικονομία μελετά τα οικονομικά φαινόμενα , τα αναφερόμενα στην ναυτιλιακή δραστηριότητα χωρίς σύνδεση προς την ναυτιλιακή πραγματικότητα συγκεκριμένης χώρας . Η εφαρμοσμένη ναυτιλιακή οικονομία αντίθετα εξετάζει την ακολουθούμενη πολιτική προς ρύθμιση ναυτιλιακών θεμάτων και υποδεικνύει δεοντολογικά προσφορά μέτρα προς επίτευξη μεγαλύτερης αποτελεσματικότητας εν' όψει των τιθέμενων στόχων . Τα λυμβανόμενα μέτρα για τη ρύθμιση και ανάπτυξη της ναυτιλίας αποτελούν αντικείμενο ειδικού υποκλάδου της οικονομικής πολιτικής που φέρει την ονομασία ναυτιλιακή πολιτική .

Τέλος η ιστορία της ναυτιλιακής οικονομίας μελετά τις εξελίξεις της ναυτιλίας ανά τον κόσμο και ειδικότερα για συγκεκριμένη χώρα επιφέρει όμως και κρίσεις στα γεγονότα για εξαγωγή συμπερασμάτων τα οποία προορίζονται να συμβάλλουν στην

καλύτερη αντιμετώπιση των τρεχόντων ναυτιλιακών αιτημάτων.

### Η ΑΝΑΓΚΗ ΤΗΣ ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΣΗΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ

Η Ναυτιλιακή Οικονομική είναι ένας από τους τομείς στους οποίους έχει εξειδικευθεί η οικονομική επιστήμη. Όμως υπήρξε κάποια καθυστέρηση μέχρι να πάρει τη θέση της ανάμεσα στους άλλους κλάδους της οικονομικής επιστήμης. Οι οικονομολόγοι που μελετούσαν τις συνολικές οικονομικές εξελίξεις σε εθνικό ή σε διεθνές επίπεδο αναφέρονταν σε ορισμένες κυρίως ποσοτικές μεταβολές στην ναυτιλιακή οικονομία.

Στην διεθνή Οικονομία πριν το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο υπήρχαν ορισμένοι παράγοντες οι οποίοι συνέβαλαν στην καθυστέρηση. Οι κυριότεροι παράγοντες είναι οι εξής:

Ο πρώτος παράγοντας είναι η τότε διεθνής πολιτική και οικονομική οργάνωση όπου εδέσποζαν ολιγάριθμες αποικιοκρατικές δυνάμεις. Η βιομηχανική παραγωγή αυτών των συνάμεων ήταν εγκατεστημένη κοντά στις πηγές πρώτων και καυσίμων υλών. Τα οικονομικά τους συμφέροντα καθοδηγούνταν όχι από τον συναγωνισμό αλλά από τις στρατηγικές αποφάσεις.

Το διεθνές θαλάσσιο εμπόριο διεξάγονταν μεταξύ μητροπόλεων και αποικιών αφ' ενός και μεταξύ των βιομηχανικών χωρών, αφ' ετέρου αναπτύσσονταν δε με ρυθμό βραδύτερο από τον ρυθμό ανάπτυξης της παραγωγής. Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες είχαν μονοπωλιακή οργάνωση κάτω από τον έλεγχο μικρού αριθμού βιομηχανικών χωρών και ειδικότερα της τότε Μεγάλης Βρετανίας. Αυτή η μονοπωλιακή οργάνωση και η Αγγλική ισχύ επέτρεπαν την προσαρμογή των ναύλων προς το κόστος λειτουργίας κάτω από



δυσμενείς συνθήκες εργαζομένων , μεταφορέων και την ύπαρξη μονοπωλιακών κερδών .

Οι μεταφορές χύδην φορτιών αποτέλεσαν δευτερεύοντα ρόλο παρά την συναγωνιστική αγορά .

Τα προβλήματα της ναυτιλιακής οικονομιάς κάτω από την επίδραση των παραπάνω παραγόντων επισκιάζονταν από εκείνα που αφορούσαν την εξωτερική εμπορική πολιτική των μεγάλων βιομηχανικών χωρών και εντάσσονταν στο πλαίσιο τους.

Η ανάγκη επιστημονικής προσεγγίσης των φαινομένων της ναυτιλιακής οικονομιάς άρχισε να γίνεται με εκτεινόμενο ρυθμό στην μεταπολεμική περίοδο και ιδιαίτερα από την δεκαετία 1960 - 1969 .

Στην εξέλιξη της εξειδικευμένης και επιστημονικής προσέγγισης συνέβαλαν οι παρακάτω παράγοντες :

-Από την ανάδειξη πολλών κέντρων πολιτικής οικονομικής και εμπορικής δυνάμεως που δρουν σε συναγωνισμό μεταξύ τους δημιουργήθηκαν μιας νέας διεθνούς πολιτικής και οικονομικής τάξεως .

-Με βάση την απελευθέρωση των εμπορικών συναλλαγών από τους περιορισμούς προ του πολέμου η μεταπολεμική οργάνωση της παγκόσμιας οικονομιάς συνέβαλαν στη στασιμότητά τους.

-Αυξήθηκε η ζήτηση του αργού πετρελαίου και οι κύριες εξαγωγικές χώρες είναι υπερπόντιες σε σχέση με τις κύριες εισαγωγικές χώρες .

-Η αναζήτηση νέων υπερπόντιων πηγών βασικών πρώτων υλών σε συνδιασμό με την μεγάλη αύξηση της ζήτησής τους από βιομηχανικές χώρες , ιδιαίτερα από την Ιαπωνία , η οποία ήταν μία από τις τρεις μεγαλύτερες σύγχρονες βιομηχανικές δυνάμεις.

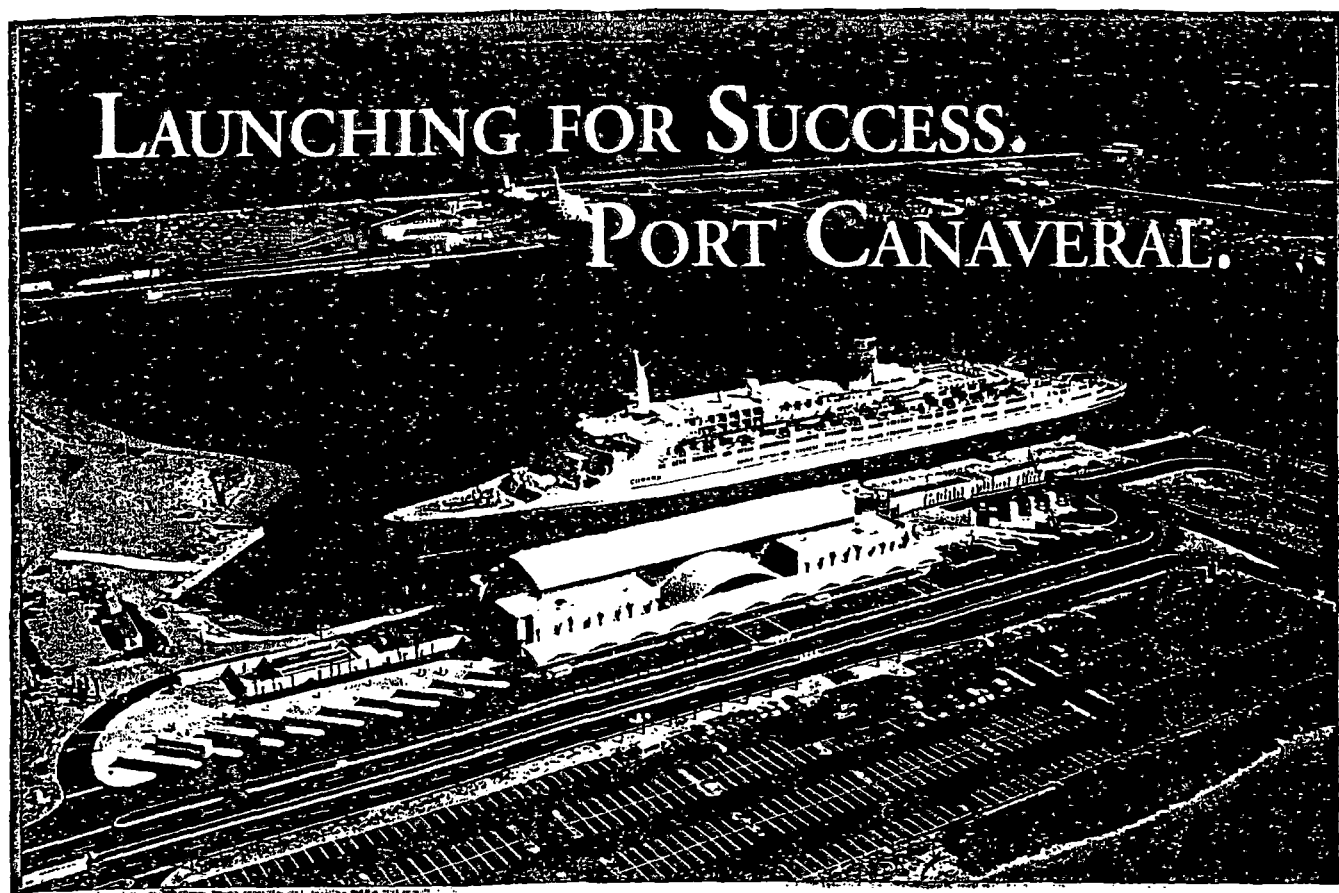
-Οι εξελίξεις αυτές οδήγησαν τις τρέχουσες διαστάσεις του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου . Το 1978 διακινήθηκαν δια θαλάσσης φορτία περίπου 3.500 εκατομμυρίων τόννων , έναντι 480 εκατομμυρίων τόννων το 1948 .

-Εξαιτίας της ταχύτατης αύξησης της ζήτησης του αργού πετρελαίου και της ανάγκης για αναζήτηση και ανάδειξη νέων υπερπόντιων πηγών βασικών πρώτων υλών και κυρίως σιδηρομεταλλεύματος , δημιουργήθηκε εξάρτηση των βιομηχανικών χωρών της ΒΔ Ευρώπης , Β Αμερικής και της Ιαπωνίας από υπερπόντιες πηγές εφοδιασμού , με αποτέλεσμα να αυξηθούν οι διανυόμενες αποστάσεις άρα θα αυξηθεί το κόστος μεταφοράς όταν όλα τα πράγματα είναι ίσα . Η εξάρτηση της παραγωγικής διαδικασίας ή η διατροφή μαζών πληθυσμού από την θαλάσσια μεταφορά αγαθών μεγάλωσε την ανάγκη για προγραμματισμένη , ορθολογική διεξαγωγή της με χαμηλό κόστος.

-Οι Ηνωμένες Πολιτείες , η Ιαπωνία , η Ομοσπονδιακή Γερμανία , η Γαλλία αλλά και άλλες χώρες είναι αγοράστριες παρά πωλήτριες ναυτιλιακών υπηρεσιών , ειδικότερα στους τομείς των χύδην υγρών και ξηρών φορτίων . Οι χώρες που αναφέραμε ενδιαφέρονται για την οργάνωση των θαλάσσιων μεταφορών που τείνει να ελαχιστοποιήσει το κόστος διεξαγωγής τους.

-Το μεγαλύτερο μέρος της ζήτησής χωρητικότητας χύδην υγρού και ξηρού φορτίου ελέγχονταν από μεγάλους φορτωτές κυρίως βιομηχανικών συγκροτημάτων εθνικών ή πολυεθνικών . Επομένως δημιουργήθηκαν συνθήκες που επέτρεψαν στους φορτωτές να ενθαρρύνουν το συναγωνισμό στη προσφορά χωρητικότητας και να επηρεάζουν τις ποσοτικές και ποιοτικές

μεταβολές . Παράλληλα της εξέλιξης αυτής και σαν συνέ-  
πεια αυτής οδήγησε τους μεταφορείς συμπιέζοντας το κό-  
στος παραγωγής των υπηρεσιών τους και να καλυτερεύσουν  
την οργάνωση τους και να διατηρήσουν τη συναγωνιστικό  
τητά τους .



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

### ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Η ναυτιλιακή επιχείρηση διαφέρει από τις άλλες βιομηχανικές επιχειρήσεις στον αριθμό και στις διαστάσεις των μεταβλητών που προσδιορίζουν την εξέλιξη της .

Οι παράγοντες που επιδρούν στη λειτουργία και στην εξέλιξη της ναυτιλιακής επιχείρησης μπορεί να χωριστούν σε ενδογενείς και εξωγενείς .

Ο ενδογενής παράγοντας είναι η διοίκηση της επιχείρησης . Το μέλλον της ναυτιλιακής επιχείρησης εξαρτάται από την οικονομική και τεχνική αποδοτικότητα της διοίκησης . Έτσι πολλοί εφοπλιστές που είναι ιδιοκτήτες επιχειρήσεων μικρού ή μέσου μεγέθους προτιμούν να ασκούν την γενική εποπτεία ως επιχειρηματίες αλλά και τα καθημερινά καθήκοντα της διοίκησης .

Από τον τομέα της διοίκησης μπορεί να προέρχεται μέρος της πληροφόρησης για τους εξωγενείς παράγοντες που πρέπει να υπολογιστούν στη λήψη αποφάσεων από την επιχείρηση . Αλλά η ίδια η επιχείρηση που παίρνει τις αποφάσεις ανεξάρτητα αν αποτελείται από το παραδοσιακό CAPTAIN OF INDUSTRY ή το σύγχρονο MANAGER , πρέπει να έχει τις δικές της πρώτες πηγές πληροφόρησης . Βασική προϋπόθεση για την λήψη σωστών αποφάσεων αποτελούν η γνώση για την τιμή της αγοραπωλησίας των νέων και παλαιών πλοίων , οι τιμές των καυσίμων , το κόστος των επισκευών στην παγκόσμια ναυπηγόεπισκευαστική αγορά , η τιμή των ασφάλιστρων στις κύριες αγορές για ναυτασφάλειες , τα επιτόκια και οι αυξονειώσεις όσον

αφορά την αξία των κύριων κυκλοφοριών . Η κάθε επιχείρηση επιζητεί την γνώση της διεθνούς πολιτικής και οικονομικής κατάταξης ώστε να μπορεί ο επιχειρηματίας να παίξει σωστά το παιχνίδι της ναυλαγοράς που είναι η κύρια πηγή της προσόδου μιας επιχείρησης . Το κέντρο λήψης αποφάσεων της επιχείρησης πρέπει να έχει μια γενική ιδέα των τάσεων όσων αφορά την αγορά εργατικού δυναμικού, η οποία διεθνοποιείται ολοένα και περισσότερο. Τα επιμέρους ζητήματα σχετικά με τα πλήρωμα, τη σισθοδοσία, τις συμβάσεις είναι θέμα της διοίκησης της επιχείρησης.

## Η ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

### ΜΟΡΦΕΣ ΚΑΙ ΠΗΓΕΣ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ ΤΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΜΟΝΑΔΩΝ

Η κάθε νέα ναυτιλιακή επιχείρηση με την είσοδο της στην αγορά και την περαιτέρω ανάπτυξη της δημιουργεί την ανάγκη της χρηματοδότησης. Στη διεθνή χρηματαγορά η ύπαρξη συνολικής ζήτησης για χρήμα συμπεριλαμβάνεται και αυτή των ναυτιλιακών επιχειρήσεων η οποία δεν ασκεί κάποια σημαντική επίδραση στη διαμόρφωση της τιμής του χρήματος. Το γεγονός αυτό όμως δεν σημαίνει ότι οτομέας της χρηματοδότησης και της σωστής εκμετάλλευσης των αποθεμάτων μιας ναυτιλιακής επιχείρησης δεν αποτελεί ένα από τους σπουδαιότερους τομείς της λειτουργίας της ιδιαίτερα στη τρέχουσα περίοδο. Όλες οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις διατηρούν εξωτερικούς λογαριασμούς για τα αποθέματα τους και την κατά κανονα αυτοχρηματοδότηση τους.

Στις πρώτες δεκαετίες του αιώνα μας η κύρια πηγή εξεύρεσης κεφαλαίου για την ναυτιλιακή επιχείρηση ήταν η αυτοχρηματοδότηση. Βασική όμως προνπόθεση για την είσοδο μίας νέας

επιχειρήσης μ'ένα ναυτιλιακό γραφείο. Την εποχή εκείνη τα ναυτιλιακά γραφεία δεν ήταν τόσα πολλά, έτσι μεγάλο μέρος των σημερινών λειτουργιών του γραφείου πραγματοποιούνταν κατά ευβρωώδη τρόπο στο καφενείο, που σύχναζαν οι πλοίαρχοι, οι οποίοι ήταν κατά κανόνα και οι πλοιοκτήτες των πλοίων. Το πρόβλημα της αυτοχρηματοδότησης σε μεγάλο βαθμό και οι πρώτες διαπραγματεύσεις για την αγορά ενός πλοίου διεξάγονταν στο καφενείο πριν από την αναγκαία επίσκεψη στα δικηγορικά γραφεία. Εάν το κεφάλαιο ενός πλοίαρχου δεν επαρκούσε τότε γίνονταν τα πρώτα βήματα της συνεταιριστικής προσπάθειας. Μέσα στον μικρό κόσμο του καφενείου υπήρχε μεγάλη φερεγγυότητα σε σύγκριση μ' αυτήν του παρόντος και οι νομικές διατυπώσεις για την κατοχύρωση και του δανειστή και του δανιζόμενου ήταν απλούστερες ενώ τα ποσά των συναλλαγών συγκρινόμενα σε σταθερές τιμές ήταν πολύ χαμηλότερα από τα σημερινά. Στο Λονδίνο το καφενείο LLOYD'S αναπτύχθηκε σήμερα σε μεγάλο συγκρότημα ασφαλιστών LLOYD'S.

Από τις αρχές αυτού του αιώνα, ο θεσμός του καφενείου καθώς και η χρησιμότητα του υποκαταστάθηκαν βαθμιαία από το θεσμό του γραφείου. Το γραφείο αναλάμβανε την υποχρέωση επιπρόσθετης χρηματοδότησης εάν αυτή ήταν αναγκαία, καθώς και την διαχείριση του πλοίου. Ο θεσμός του γραφείου κατά τη χρονική διάρκεια του αιώνα μας γίνεται ολοένα και περισσότερο απαραίτητη προϋπόθεση για την λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης. Το γεγονός αυτό γίνεται ολοένα και περισσότερο φανερό καθώς το αρχικό κόστος της εισόδου στις κύριες ναυτιλιακές αγορές αυξάνεται. Την εποχή αυτή οι ξένες τράπεζες ακολουθούσαν μια συντηρητική πιστωτική

πολιτική όσον αφορά την παγκόσμια εμπορική ναυτιλία. Έτσι μόνο ο βραχυπρόθεσμος δανεισμός αποτελούσε ένα σύνηθες φαινόμενο . Η εξάρτηση της νέας ναυτιλιακής επιχείρησης υπήρξε και είναι βασικά ακόμη πολύ μεγάλη στα πρώτα βήματα της εξέλιξης της . Στην πραγματικότητα το γραφείο είναι το κέντρο αποφάσεων για την νεογέννητη επιχείρηση όσον αφορά βασικά ζητήματα όπως ναυλώσεις , νέες επενδύσεις , ασφαλίσσεις , τόποι επισκευών . Ο νέος επιχειρηματίας δεν είχε μεγάλη πληροφόρηση ή και επιλογή . Έτσι διαχειριστικά αυτής περιορίζονταν στην έγκριση των αποφάσεων του γραφείου για τα βασικά επιχειρηματικά ζητήματα και στην εποπτεία καθηκόντων , δευτερεύουσας σημασίας όπως η εξεύρεση πληρωμάτων , η παρακολούθηση επισκευών και η επίβλεψη των εργασιών του πλοίου όταν αυτό βρισκόταν σε κοντινά λιμάνια . Όμως με την πάροδο του χρόνου όταν η νέα επιχείρηση ήταν επιτυχής και είχε σαν στόχο της την παραμονή στην ναυλαγορά ο νέος επιχειρηματίας ύστερα από τα στάδια της συσσώρευσης του κεφαλαίου βαθμιαία ή συνασπιζόταν με τις άλλες επιχειρήσεις του ίδιου γραφείου ή δημιουργούσε το δικό του επιχειρηματικό μηχανισμό . Δηλαδή το γραφείο είναι η βασική και απαραίτητη προϋπόθεση τόσο για την χρηματοδότηση όσο και για την διαχείριση και ολοκλήρωση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης . Αποτελεί ιστορικό γεγονός ότι δίχως την ύπαρξη ναυλομεσιτικών γραφείων του Λονδίνου αγγλικής και ελληνικής προέλευσης δεν θα μπορούσε να έχει αναπτυχθεί η ελληνική εμπορική ναυτιλία στο σημερινό της υψηλό επίπεδο .

Από τις αρχές της μεταπολεμικής περιόδου η πιστωτική

πολιτική του διεθνούς τραπεζιτικού συστήματος γίνεται πολύ περισσότερο φιλελεύθερη και για το βραχυπρόθεσμο δανεισμό αλλά κυρίως για το μακροπρόθεσμο δανεισμό σχετικά με τις παραγγελίες πλοίων . Αυτό οφείλεται χάρη στη διαπίστωση από τη τραπεζική πλευρά του επικερδούς των ναυτιλιακών βιουηχανιών . Πολλές τράπεζες κατ' αρχήν αμερικανικές ανοίγουν νέα υποκαταστήματα με τμήματα ναυτιλιακής πίστης στα αναπτυσσόμενα ναυτιλιακά κέντρα όπως το Χόνγκ - Κόνγκ και ο Πειραιάς . Της αμερικάνικης προέλευσης τράπεζες ακολουθούν η αγγλικής και δυτικοευρωπαϊκής προέλευσης τράπεζες . Το μέγεθος της μέσης ναυτιλιακής επιχείρησης αυξάνεται σημαντικά . Ένας σημαντικός αριθμός από νεώτερες επιχειρήσεις είναι πλέον ολοκληρωμένες και αποτελούν πραγματικά κέντρα αποφάσεων .

Η τακτική αυτή του τραπεζικού κεφαλαίου στα πρώτα χρόνια της περασμένης δεκαετίας αλλάζει όταν πολλές νέες επιχειρήσεις υπερεξαπλώνονται και δεν μπορούν να αντιμετωπίσουν τις δανειακές υποχρεώσεις τους . Μερικές από τις διεθνοποιημένες τράπεζες υπόκεινται σε σοβαρές ζημιές και για την ελαχιστοποίησή τους ασκούν αυστηρό έλεγχο σε τέτοιο είδος επιχειρήσεις προσθέτοντας στο ρόλο του προσωρινά και το ρόλο του εφοπλιστή .

Κύρια πηγή χρηματοδότησης για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και ιδιαίτερα για το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο μετά από το 1960 αποτελεί η EURO DOLLAR MARKET . Η ευραγωγιά δημιουργήθηκε σαν αποτέλεσμα των αντιδράσεων του διεθνούς τραπεζιτικού κεφαλαίου σ' ορισμένες αμερικάνικες ρυθμίσεις που αφορούσαν κυρίως τη φορολόγηση των μόνιμων κατοίκων των Η.Π.Α



Ένα μεγάλο μέρος των κεφαλαίων που είναι διαθέσιμα στην αγορά συτή για χρηματοδοτήσεις ναυτιλιακών επιχειρήσεων προέρχεται από κεφάλαια κυρίως σε δολάρια ευρισκόμενα εκτός των Η.Π.Α και όχι από τα διαθέσιμα των διεθνοποιημένων τραπεζών .

Η ναυτιλιακή μονάδα ακόμη και στο στάδιο της ωριμότητας έχει πάντα την ανάγκη για χρηματοδότηση για βραχυπρόθεσμους ή για μακροπρόθεσμους σκοπούς . Η βραχυπρόθεσμη ζήτηση για χρήμα από την επιχείρηση συνήθως αποσκοπεί στο να καλύψει ανάγκες που πηγάζουν από την λειτουργία του πλοίου , από το κόστος των επισκευών έκτακτων ή μη. Μακροπρόθεσμοι σκοποί της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι οι νέες παραγγελίες ή γενικά οι αγορές πλοίων .

Οι πηγές από τις οποίες μπορεί να αντληθούν κεφάλαια που απαιτούνται για την χρηματοδότηση των ναυτιλιακών μονάδων είναι οι παρακάτω :

1. Αυτοχρηματοδότηση .
2. Έκδοσή νέων μετοχών ή ομολογιών .
3. Εξωτερική χρηματοδότηση από τον ιδιωτικό τομέα της οικονομίας .
4. Τον δημόσιο τομέα της οικονομίας .
5. Ναυπηγική βιομηχανία .
6. LEASING .

## 1. ΑΥΤΟΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ

Στην περίπτωση της αυτοχρημάτοδοτησης έχουμε τη χρησιμοποίηση του κεφαλαίου ενός ή των περισσότερων συνιδιοκτητών και κατόπιν δημιουργείται η ναυτιλιακή επιχείρηση μετόχων . Όταν υπάρχει μια ναυτιλιακή επιχείρηση η οποία είναι πλοιοκτήτρια ενός ή περισσότερων πλοίων μεταχειρισμένων ή νέων , μπορεί να προέλθει μερικά ή ολικά από τα συσσωρευμένα κέρδη της επιχείρησης .

Το ύψος του κεφαλαίου που απαιτείται για την απόκτηση του σχετικά φθηνότερου τύπου πλοίου , ακολουθεί ανιούσα καμπύλη , ώστε η κάλυψη του κεφαλαίου που απαιτείται να επενδυθεί για την ναυπήγηση ή απόκτηση έτοιμου πλοίου τείνει να δυσχεραίνεται σε αυξανόμενο βαθμό . Η δυσκολία γίνεται μεγαλύτερη , γιατί οι περισσότερες ναυτιλιακές μονάδες που δρουν στους τομείς των ελεύθερων μεταφορών χύδην ξηρών και υγρών φορτίων είναι σχετικά μικρές οικογενειακές επιχειρήσεις . Η σχετική αυτή αδυναμία μετριάζεται συγκεντρώνοντας κεφάλαια με την δημιουργία μεγάλων οικονομικών μονάδων με τη μορφή ανώνυμων εταιριών με μετοχές εισηγμένες στο χρηματιστήριο . Επίσης η δυσκολία των νέων ναυτιλιακών μονάδων να συγκεντρώσουν αρκετά κεφάλαια ανάλογα με τις ανάγκες της χρηματοδότησης για την αγορά ενός σύγχρονου πλοίου αντισταθμίζονταν από την ικανότητα των υπάρχουσών ναυτιλιακών μονάδων να δημιουργούν αποθεματικά για τις ανάγκες της επεκτάσεως τους . Στις περισσότερες χώρες η αυτοχρηματοδότηση των επενδύσεων με την χρησιμοποίηση αποθεματικών αποτέλεσε τη βάση της επεκτάσεως των περισσότερων ναυτιλιακών μονάδων .

Τα τελευταία χρόνια οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις για την αυτοχρηματοδότηση των επενδύσεων για ανανέωση και την αύξηση της χωρητικότητας τους με την αποθεματοποίηση των κερδών τους , περιορίζεται σε μεγάλο ρυθμό υπό την επίδραση των τεχνολογικών εφαρμογών σε μεγέθη , κατασκευή, μέσα πρόσεως και εξοπλισμό των πλοίων , συνέπεια των οποίων αφ' ενός η αξία των πλοίων υπολογιζομένη σε σταθερές τιμές πολλαπλασιάστηκε σε σύντομα χρονικά διαστήματα και αφ' ετέρου των μακροχρόνιων πληθωριστικών τάσεων που οδήγησαν σε επιτάχυνση αυξήσεων των χρηματικών τιμών των πλοίων. Επιπροσθέτως η φορολογική πολιτική των κυβερνήσεων αποτελεί αρνητικό παράγοντα επηρεασμού για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις να συγκεντρώσουν αποθεματικά .

Οι τιμές των ναυπηγομένων και ετοιμών πλοίων υπόκεινται ανεξάρτητα από την μακροχρόνια κίνηση τους που είναι ανοδική σε συχνές και μεγάλες διακυμάνσεις . Στις περιπτώσεις αυτές είναι δυνατόν όχι μόνο να επαρκούν τα συγκεντρωμένα αποθεματικά για την αυτοχρηματοδότηση των επενδύσεων από τις επιχειρήσεις , αλλά επίσης οι τιμές αποκτήσεως των νέων πλοίων να είναι χαμηλότερες από την αρχική αξία της επενδύσεως που αποσβέστηκε . Επίσης είναι δυνατόν υπό τις συνθήκες αυτές η ενδιαφερόμενη επιχείρηση με τον κατάλληλο συνδιασμό ίδιου κεφαλαίου και κεφαλαίου το οποίο προέρχεται από ναυπηγική πιστοδότηση ή από τραπεζικό δανεισμό να μπορεί να ανανεώσει τη χωρητικότητα της με ευνοηκούς όρους , και αυξήσει την χωρητικότητα της , με στόχο την αυξανόμενη συμμετοχή της στην αγορά . Ο πρόσφορος χρόνος για επενδύσεις είναι στη διάρκεια υφέσεων που οι τιμές πλοίων τεί-

νουν να διαμορφώνονται σε πολύ χαμηλά επίπεδα. Αλλά τέτοια πολιτική επενδύσεων ακολουθούν ναυτιλιακές μονάδες οι οποίες εφαρμόζουν επιτυχή πολιτική αποσβέσεων και αποθεματικών και αποφεύγουν τις επενδύσεις σε περιόδους ευημερίας της αγοράς σε τιμές πολύ υψηλές και χωρίς να έχουν εξασφαλίσει την εισροή ανάλογου υψηλού εισοδήματος που θα εξασφάλιζε την ομαλή απόσβεση της νέας επένδυσης. Οι επενδύσεις σε περιόδους χαμηλών τιμών πλοίων είναι περιορισμένες και αυτό οφείλεται σε προηγούμενη χρησιμοποίηση δηλαδή σπατάλη των αποθεματικών σε επενδύσεις υψηλού χρηματικού κόστους, όταν οι τιμές των πλοίων ήταν σε υψηλά επίπεδα. Επίσης στην εκμηδένιση της ικανότητας της ναυτιλιακής μονάδος να προβεί σε αυτοχρηματοδότηση ενώ παράλληλα περιορίζονται οι τραπεζικές πιστώσεις και δανειοδοτήσεις. Το τελευταίο είναι αποτέλεσμα της ανεπάρκειας εισοδημάτων για τον δανειζόμενο και αδυναμίας του για παροχή επαρκών εγγυήσεων προς τον τραπεζίτη-δανιστή.

Όταν οι τιμές των πλοίων βρίσκονται σε χαμηλά επίπεδα οι ναύλοι επίσης είναι χαμηλοί με αποτέλεσμα να περιορίζονται ή να δικόπτονται τα εισοδήματα των ναυτιλιακών μονάδων. Επίσης παρατηρείται εξασθένιση της ικανότητας των ναυτιλιακών μονάδων για της ομαλή εξυπηρέτηση υφιστάμενων δανειακών υποχρεώσεων, και περιορίζεται η πιστοληπτική τους ικανότητα.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση με την κατάλληλη πολιτική της δημιουργίας και της διαχείρισης αποθεματικών είναι δυνατόν να εξασφαλίσει, χωρίς εκτεταμένο δανεισμό, τη συνέχιση της λειτουργίας της μακροχρόνια, αλλά και την επίκταση της δραστηριότητας της αγοράς. Η διοίκηση της ναυτιλιακής μονάδος πρέπει να χρησιμοποιήσει τα αποθεματικά της στο κατάλληλο χρόνο, υπό τους κατάλληλους όρους και συνθήκες για να απο-

κτήσει τα κατάλληλα πλοία σε τιμές που να ανταποκρίνονται προς την αναμενόμενη διάρκεια της οικονομικής ζωής της. Επιπλέον η ύπαρξη διαθεσίμων στην επιχείρηση μετά την επένδυση την προφυλάσει από τυχόν έλλειψη επαρκών μέσων προς εξυπηρέτηση τυχόν δανειακών υποχρεώσεων της. Μια συνολικά καλή εικόνα της οικονομικής κατάστασης της επιχείρησης στηριζόμενη στην ύπαρξη επαρκών διαθέσιμων διευρύνει και την πιστοληπτική ικανότητα της.

## 2. ΕΚΔΟΣΗ ΝΕΩΝ ΜΕΤΟΧΩΝ Η ΟΜΟΛΟΓΙΩΝ

Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις που ανήκουν στο χώρο των ανεπτυγμένων βιομηχανικά χωρών η χρηματοδότηση μερικά ή ολικά της ίδιας της επιχείρησης ή νέων ομολογίων, αν η επιχείρηση έχει εισηγμένες τις μετοχές της στα χρηματιστήρια προς ελεύθερη διαπραγμάτευση.

Ο δανεισμός σε ιδιωτικές οικονομικές μονάδες με την έκδοση ομολογιακών δανείων, προϋποθέτει μεγάλο βαθμό κύρους και αξιοπιστίας της δανειζόμενης οικονομικής μονάδος στις χρηματαγορές και αποβλέπει σε αξιοποίηση των στοιχείων αυτών υπέρ της επιχειρήσεως. Όταν η έκδοση ομολογιακού δανείου κρίνεται προτιμητέα για διαφόρους λόγους. Πέρα από την ασφάλεια και την εγγύηση που προσφέρει η φερεγγυότητα και καλή φήμη της οικονομικής μονάδος που επιδιώκει τον δανεισμό έκδοσης ομολογιακού δανείου, για να έχει επιτυχία, προϋποθέτει την αποδοχή, την υποστήριξη και διαχείρηση του από μια εμπορική τράπεζα ή ομάδα τραπεζών κύρους.

Οι όροι ενός ομολογιακού δανείου οφείλουν να είναι σαφείς και

ελκυστικοί, αναλογα προς τις συνθήκες προσφοράς και ζήτησεως κεφαλαίων στην αγορά. Το επιτόκιο τείνει να είναι υψηλότερο από τον μέσο όρο επιτοκίου μακροχρονίων τραπεζικών καταθέσεων στο συγκεκριμένο νόμισμα στο οποίο εκδίδεται το δάνειο. Δεδομένου ότι οι ομολογίες είναι διαπραγματεύσιμες στα χρηματιστήρια αξιών, το δάνειο τείνει να είναι επιτυχέστερο ως προς την κάλυψη του όσου οι επενδυτές υπολογίζουν ότι το νόμισμα στο οποίο εκδίδεται και οι όροι του δανείου παρέχουν εύλογη εγγύηση ότι δεν θα υπάρξει σοβαρός κίνδυνος η χρηματιστηριακή τιμή των ομολογιών να υποβιβαστεί σημαντικά κάτω του άρτιου. Από την άποψη αυτή τα μεστοπροθεσμα δάνεια και εκείνα που εκδίδονται σε περιόδους που τα επιτόκια είναι σε υψηλά επίπεδα, πλεονεκτούν των άλλων δανείων. Μια ανώνυμη ναυτιλιακή εταιρία για να εκδώσει ομολογιακό δάνειο πρέπει να έχει και τις απαραίτητες προϋποθέσεις δηλαδή εάν μπορεί να υπολογίζει σε σχετικά σταθερό εισόδημα που της επέτρεπε την καταβολή των τόκων ανεξάρτητα από βραχυχρόνιες τυχόν διακυμάνσεις των εργασιών της. Επίσης να διαθέτει περιουσιακά στοιχεία, πέρα των πλοίων που θα έπειθαν τους πιθανούς αγοραστές των ομολογιών της, ότι θα εξασφάλιζαν την ικανοποίηση της απαιτήσεως ακόμη και σε περίπτωση αποτυχίας της επιχειρήσεως. Τέλος η ναυτιλιακή εταιρία να μπορεί να υπολογίζει στη συνεργασία και υποστήριξη τραπεζών κύρους, που θα αναλάβουν τη διαχείριση του δανείου, θα επιδιώξουν την επιτυχή τοποθέτηση του στη κεφαλαιαγορά και θα αντιπροσωπεύσουν τους δανειζομένους ως πράκτορες τους στις μετά του δανειζοντος κοινού σχέσεις τους.

Η μετοχή αποτελεί άλλον εναλλακτικό χρηματιστηριακό τίτλο, μέσω του οποίου επιδιώκεται η διεύρυνση της συμμετοχής του

κοινοῦ στο σχηματισμὸ του επενδυτικὸ κεφαλαίου. Η ενθάρρυνση του κοινοῦ στη περίπτωση αὐτὴ επιδιώκεται με το περιορισμὸ του κινδύνου που καλεῖται να αναλάβει ο επενδυτὴς σε συνδιασμὸ με σαφὴ και ελκυστικὸ προσδιορισμὸ των ωφελιμάτων που θα απολαμβάνει. Ο κάτοχος της προνομιοῦχου μετοχῆς δικαιούται να εισπράξει συγκεκριμένο ποσοστὸ κέρδους, πριν γίνῃ διανομὴ κερδῶν στους κοινούς μετόχους. Χαρακτηριστικὸ της προνομιοῦχου μετοχῆς εἶναι ὅτι προηγείται μεν στη διανομὴ κέρδους ἀλλὰ μέχρι περιορισμένου ποσοστοῦ ἐπὶ της ἀξίας τους. Ἐπίσης εἰάν σε ἓνα ἔτος δὲν καταβληθεῖ ὑπόλοιπο, τὸ δικαίωμα των προνομιοῦχων μετοχῶν ἀπὸ τὴ χρηματοδότηση τῆς ἐκδόσεως ομολογιακοῦ δανείου ἀφού στη δεύτερη περίπτωση ἡ ὑποχρέωση γιὰ τὴ καταβολὴ τόκου ὑπάρχει καὶ ὁ οφειλέτης οφείλει νὰ τὴν ἀντιμετωπίσει ἀνεξάρτητα ἀπὸ τὸ ἀνὰ πραγματοποιήσῃ ἢ ὄχι ἀρκετὸ εἰσόδημα σε καθὺ ἔτος. Ἀντίστοιχη προτίμηση δημιουργεῖ γιὰ τὸν κάτοχό τῆς ἡ μετοχὴ ἐπίτου μετοχικοῦ κεφαλαίου στη περίπτωση τυχόν ἀποτυχίας ἢ διάλυσεως τῆς εταιρίας γιὰ ὁποιαδήποτε αἰτία. Ἐπομένως ἡ μετοχὴ τείνει νὰ προσφέρει στο κάτοχο τῆς αὐξημένο αἴσθημα ἀσφάλειας καὶ ἀξιόλογο κίνητρο γιὰ τὴν ἐπένδυση τοῦ κεφαλαίου του. Ἡ μετοχὴ ἐμφανίζεται προτιμητέα ὅταν δὲν ἀποκλείεται μεν ὁ κίνδυνος διακυμάνσεως στο καθαρὸ εἰσόδημα τῆς ναυτιλιακῆς μονάδος δὲν πιθανολογούνται ὅμως μεγάλες διακυμάνσεις στα ἀποτελέσματα τῆς που θα μπορούσαν νὰ δημιουργήσουν μεγάλα κέρδη ἢ ἀπώλεια τοῦ εταιρικοῦ κεφαλαίου.

Ὅταν σταθεροποιούνται οἱ συνθήκες δράσεως των ναυτιλιακῶν μονάδων καὶ ἐκμετάλλευσσεως των πλοίων τους διευκολύνεται ἡ δημιουργία συνθηκῶν που νὰ ἐπιτρέπουν τὴ συγκέντρωση κεφαλαίου καὶ χρηματοδότηση ναυτιλιακῶν επενδύσεων με τὴ προσέλκυση των

μικρών αποταμιευτών, σε όφελος της ανάπτυξης της οικονομίας και αποτελεί βασικό πλεονεκτήμα της συμμετοχής του κοινού στη χρηματοδότηση ιδιωτικών οικονομικών μονάδων. Οι επενδύσεις μικρών αποταμιεύσεων στην οικονομία επιτρέπει τη χρησιμοποίηση εκείνων που μόνο βραχυχρόνια είναι διαθέσιμες. Επί πλέον η ίδια του χρηματιστηρίου επένδυση παρέχει μερίσμα ή τοκό μεγαλύτερο του τραπεζικού, τείνει να απομακρύνει μικρές και βραχυχρόνιες καταθέσεις, ιδίως ταμιευτηρίου από τις τραπεζες και να απαλλάσει το τραπεζικό σύστημα από επιβαρύνσεις που αναπόθευκτα δημιουργεί ο μεγάλος όγκος των καταθέσεων της κατηγορίας αυτής.

Η διεύρυνση των χρηματιστηριακών κεφαλαιαγορών τείνει να εθίζει το κοινό στη παραγωγική χρησιμοποίηση των αποταμιεύσεων του και να ενισχύει τη ροπή προς αποταμίευση, περιορίζοντας τις καταναλωτικές δαπάνες. Το τελευταίο αυτό έχει ιδιαίτερη σπουδαιότητα για τις υπό ανάπτυξη οικονομίες, γιατί διευκολύνει την μεγιστοποίηση συγκεντρώσεως διαθέσιμων πόρων σε καθαρά παραγωγικές διαδικασίες επιταχύνοντας τους ρυθμούς οικονομικής ανάπτυξης και περιορίζοντας της αναζήτηση κεφαλαίων στο εξωτερικό.

### 3. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΙΔΙΩΤΙΚΟ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

α. Βραχυπρόθεσμες χρηματοδοτήσεις.

Οι ναυτιλιακές μονάδες για να καλύψουν ανάγκες λειτουργίας ή για να αντιμετωπίσουν έκτακτες ανάγκες, όπως επισκευές των πλοίων λόγω βλάβης στρέφονται σε βραχυπρόθεσμους δανεισμούς. Πριν τον Δευτερο Παγκόσμιο πόλεμο η βραχυχρόνια χρηματοδότηση ήταν η συνηθέστερη και η σπουδαιότερη για τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Οι περισσότερες ναυτιλιακές επιχειρήσεις που ήταν επιχειρήσεις με πλοία χύδην ξηρού φορτίου οι οποίες ασχολούνταν με τις ελεύθερες μετοφορές ήταν διστακτικές στην ανάληψη μακροπροθεσμων υποχρεώσεων



λόγω αβεβαιότητας για την ικανότητα τους για ομαλή εξυπηρέτηση και αποπληρωμή των δανείων. Η αρνητική τοποθέτηση των πλοιοκτητών έναντι του μακροπρόθεσμου δανεισμού συνέπιπτε με την αρνητική στάση των εμπορικών τραπεζών. Οι συνθήκες αστάθειας και αβεβαιότητας που υπήρχαν τότε για την απασχόληση των ελεύθερων φορτηγών πλοίων και για το ύψος του εισοδήματος των ναυτιλιακών μονάδων που δρούσαν στην ελεύθερη αγορά, η ομαλή εξυπηρέτηση μεγάλων σε σχέση προς το συνολικό μέγεθος επενδύσεων - δανειακών υποχρεώσεων ήταν σε σοβαρό βαθμό προβληματική.

Ως προς τον μακροπρόθεσμο δανεισμό ένας πρόσθετος αρνητικός παράγοντας ήταν ότι μεγάλο μέρος των ελεύθερων φορτηγών προέρχονται όχι από ναυπήγηση αλλά από αγορά πλοίων που απιχειρήσεις των τακτικών δρομολογιακών γραμμών εκποιούσαν. Η διάρκεια της υπόλοιπης οικονομικής ζωής των πλοίων αυτών ήταν περιορισμένη ανάλογα με την ηλικία τους. Αντίστοιχα περιορισμένη ώφειλε να είναι η διάρκεια τυχόν δανεισμού.

Οι βραχυπρόθεσμες χρηματοδοτήσεις γίνονται κυρίως από τις εμπορικές τράπεζες. Η μορφή βραχυχρόνιας χρηματοδότησης συνιστά τη παροχή στην ναυτιλιακή επιχείρηση αγαθών ή υπηρεσιών χωρίς άμεση πληρωμή της αξίας των αγαθών ή υπηρεσιών αυτών που αγοράστηκαν. Η τραπεζική χρηματοδότηση γίνεται έναντι καταβολής του τραπεζικού τόκου και επιβαρύνσεων λ.χ. προμήθειας. Αντίθετα η επί πιστώση αγορά αγαθών ή υπηρεσιών μπορεί να είναι άτοκη, με την έννοια ότι το κόστος φέρει ο πωλητής του αγαθού ή υπηρεσίας, περιορίζοντας ανάλογα το καθαρό του εισόδημα. Σ' αυτήν την περίπτωση ή επί πιστώση αγορά αγαθού ή υπηρεσίας από την ναυτιλιακή μονάδα γίνεται στην ίδια τιμή ή

με το ίδιο χρηματικό κόστος που θα γινόταν αν η πληρωμή ήταν μετρητοίς . Η μεταβίβαση του κόστους των οφειλόμενων χρημάτων από την αγοράστρια ναυτιλιακή επιχείρηση στον εκάστοτε πωλητή , μπορεί να συμβαίνει σε κάθε περίπτωση που η ελαστικότητα της ζήτησης του αγαθού ή υπηρεσίας είναι για οποιοδήποτε λόγο υψηλή , ενώ αντίθετα η ελαστικότητα της προσφοράς του αγαθού ή υπηρεσίας χαμηλή είτε συνολικά στην αγορά είτε απέναντι στην συγκεκριμένη αγοράστρια ναυτιλιακή μονάδα .

Το ουσιαστικό αποτέλεσμα είναι ότι οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις αγοράζοντας επί πιστώσει αγαθά ή υπηρεσίες των οποίων έχουν ανάγκη αποβλέπουν είτε να υποκαταστήσουν σε αντίστοιχη έκταση το βραχυπρόθεσμο τραπεζικό δανεισμό τους είτε να διευρύνουν την πιστοληπτική τους επιφάνεια όταν με καθαρά τραπεζικά κριτήρια δεν θα μπορούσαν να επιτύχουν αυτήν από τις τράπεζες με τις οποίες συναλλάσσονται .

Στην ελληνική εμπορική ναυτιλία βραχυχρόνιες πιστοδοτήσεις αλλά και μεσοπρόθεσμοι δανεισμοί εξακολουθούν να παρέχονται σε μικρότερη έκταση τώρα από όσο στο παρελθόν από μέρους άλλων μεγαλύτερων ναυτιλιακών επιχειρήσεων που όμως έχουν αναλάβει το ρόλο διαχειριστού των πλοίων όσον αφορούν την χρηματοδότηση .

#### β. Μεσοπρόθεσμες και μακροχρόνιες χρηματοδοτήσεις

Ο μεσοπρόθεσμος και ακόμη περισσότερο ο μακροπρόθεσμος τραπεζικός δανεισμός ήταν πολύ περιορισμένοι και οι δανειστές επιλεκτικοί , όσο κυριαρχούσε ο κερδοσκοπικός και ασταθής χαρακτήρας της ναυτιλιακής δράσεως στην ελεύθερα φορτηγό

ναυτιλία . Οι κίνδυνοι ολοκληρωτικής απώλειας των κεφαλαίων λόγω αποτυχίας της επιχειρήσεως ήταν μεγάλοι . Το κέρδος του δανεισμού σε περίπτωση επιτυχίας της επιχειρήσεως περιοριζόνταν στο ύψος του συμφωνημένου τόκου . Σε περίπτωση υψηλού ποσοστού δανειοδοτήσεως μπορούσε να συμβεί έτσι ώστε στη πραγματικότητα τον επιχειρηματικό κίνδυνο αναλάμβανε η δανείστρια τράπεζα παρά ο ναυτιλιακός επιχειρηματίας .

Στην Ελλάδα υπήρξαν παρόμοιες εμπειρίες σε περιπτώσεις χρηματοδότησης από την ελληνική τράπεζα βιομηχανικής ανάπτυξης , ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων στο τομέα της ακτοπλοϊκής επιβατηγού και της τουριστικής ναυτιλίας . Η μεσοπρόθεσμη και η μακροπρόθεσμη δανειοδότηση ήταν ουσιαστικά ανύπαρκτη για άλλες κατηγορίες ναυτιλιακής δράσεως εκτός από την ναυτιλία τακτικών δρομολογιακών γραμμών . Αυτό οφείλεται στο ότι υπήρχε αυξημένη σταθερότητα στην απασχόληση των πλοίων γραμμών και στο εισόδημα που δημιουργούσαν . Οι επενδύσεις υποδομής που είναι απαραίτητες στην περίπτωση οργάνωσης δρομολογιακής εξυπηρέτησης από μια ναυτιλιακή επιχείρηση επέτρεπαν την παροχή προς τους δανειστές πρόσθετες εγγυήσεις που θα χρειάζονταν για την εξασφάλιση τους . Στην περίπτωση της ελληνικής ναυτιλίας το πιστοδοτικό αυτό πλεονέκτημα δεν υπήρχε ούτε τώρα γιατί τα πλοία στο μέγιστο ποσοστό τους ανήκουν στις κατηγορίες χύδην υγρών και ξηρών φορτίων , που δεν απαιτούν εκτεταμένη υποδομή για τη λειτουργία τους . Οι κεφαλαιουχικές ανάγκες ήταν σε εξωτερικά συναλλάγματα και ιδιαίτερα οι αγοραπωλησίες πλοίων γίνονταν στα κυριότερα ξένα νομίσματα . Έτσι προέκυψε ότι

η μόνη αποτελεσματική ρύθμιση ήταν η χρηματοδότηση των επενδύσεων των μικρών ναυτιλιακών μονάδων από λίγες μεγαλύτερες που ήταν εγκατεστημένες στο εξωτερικό . Απαραίτητη παραχώρηση του δανεισμού ήταν η ανάληψη από τους δανειστές τη διαχείριση του πλοίου . Με τον τρόπο αυτό οι δανειστές απελάμβαναν τόκο υψηλότερο από το τραπεζικό με τον οποίο επιβαρύνονταν οι ίδιες πιστοδοτούμενες από τις τράπεζες τους . Εκτός της υποθήκης επί του πλοίου είχαν υπό τον έλεγχο τους τις εισπράξεις των πλοίων που διαχειρίζονταν . Είχαν επίσης το πλεονέκτημα εισπράξεως προμήθειας για κάθε πράξη που ενέργουσαν για λογαριασμό του πλοιοκτήτη όπως ασφάλιση , ναυλώση , εφοδιασμό , επισκευή .

Την τελευταία τριακονταετία το κέντρο βάρους των αναγκών χρηματοδότησης των εργασιών των ναυτιλιακών μονάδων μετατοπίσθηκε προς τα κεφάλαια για επενδύσεις και το διεθνές τραπεζιτικό σύστημα ανταποκρίθηκε σε σημαντικό βαθμό προς τη νέα μορφή . Σε σύγκριση με άλλους κλάδους της οικονομίας η τραπεζική χρηματοδότηση βρίσκεται σε νηπιακή ηλικία από άποψη οργάνωσης , συστηματικότητας και έκτασης . Υπό τις σημερινές συνθήκες μόνο ένα μικρό μέρος της εξωτερικής χρηματοδότησης της διεθνούς ναυτιλίας προέρχεται από τραπεζικό δανεισμό , ενώ το μέγιστο μέρος της χρηματοδότησης προέρχεται από ναυπηγικές πιστώσεις .

Την εξέλιξη της σύγχρονης οργάνωσης και εκτάσης της μεσοπρόθεσμης τραπεζικής ναυτιλιακής πίστωσης προκάλεσαν οι καταστροφές του πολέμου στην ναυπηγική βιομηχανία πολλών χωρών και κατά την αποκατάστασή τους τα ναυπηγεία προσαρμόστηκαν στις απαιτήσεις της σύγχρονης τεχνολογίας .

Οι τιμές ναυπηγήσεως βρίσκονται σε υψηλά επίπεδα δημιουργώντας την ανάγκη τραπεζικού δανεισμού, παράλληλα η ζήτηση χωρητικότητας αυξανόταν με ταχύ ρυθμό και έτεινε να περιέλθει υπό τον έλεγχο ολιγάριθμων φορτωτών, οι οποίοι για να προστατεύσουν τα συμφέροντα τους επιδίωξαν τη σταθεροποίηση των ναύλων για τις μεταφορές τους και τη συμπίεση τους σε χαμηλότερα επίπεδα. Την επιδίωξη τους αυτή τη στήριξαν στο μακροχρόνιο προγραμματισμό των μεταφορικών τους αναγκών και στην παροχή κινήτρων στους μεταφορείς για την βελτίωση των συνθηκών οργάνωσης της προσφοράς χωρητικότητας στο ελάχιστο κόστος. Οι στόχοι αυτοί εξασφαλίσθηκαν με την υιοθέτηση μακροχρόνιων μορφών απασχολήσεων καταλλήλων πλοίων και την ορθολογική οργάνωση τους μεταφορικού τους έργου. Επίσης πρόσφεραν στους μεταφορείς συμβόλαια μακροχρόνιας απασχολήσεως χωρητικότητας. Σύμφωνα με τις ρυθμίσεις που προαναφέρθηκαν ελαχιστοποιήθηκαν για το πλοιοκτήτη ο επιχειρηματικός κίνδυνος και διευκολύνθηκαν οι επενδύσεις στον επιθυμητό βαθμό. Επίσης ο μακροχρόνιος τραπεζικός δανεισμός αποτελεί μια κύρια πηγή χρηματοδοτήσεων ναυτιλιακών επενδύσεων και κυμαίνεται μεταξύ 50 έως 80 % του μεγέθους των επενδύσεων.

#### γ. Κίνδυνοι που συνδέονται με τη δανειοδότηση

Οι κίνδυνοι με τους οποίους είναι συνυφασμένη η μακροπρόθεση ναυτιλιακή χρηματοδότηση είναι οι κίνδυνοι αναξιπιστίας εκτός από την περίπτωση λανθασμένης εκτίμησης του δανεισμού, ο κίνδυνος αυτός εκμηδενίζεται γιατί όταν επικρατούν οικονομικά - εμπορικά κριτήρια στην εκτίμηση της αξιοπιστίας του δανειστού, ο επιχειρηματίας ο οποίος εμφανίζεται αναξιόπιστος δεν δανειοδοτείται. Κίνδυνος δημιουργείται

από την ελαττωμένη φερεγγυότητα του επιχειρηματία σου ζητάει τον δανεισμό λόγω αδυναμίας του να παρέχει στον δανειστή εγγυήσεις για τη πλήρη κατασφάλιση του. Ο κίνδυνος αυτός οδηγεί σε περιορισμό της εκτάσεως του δανεισμού ή σε αυξημένο επιτόκιο. Οι φυσικοί κίνδυνοι αφορούν την απώλεια ή την καταστροφή του αντικειμένου της επένδυσης και της χρηματοδότησης. Η αντιμετώπιση αυτών των κινδύνων γίνεται με την ασφάλιση, η οποία στην περίπτωση ύπαρξης ενυπόθηκου δανείου είναι υποχρεωτική. Σε περιόδους που χαρακτηρίζονται από ταχείες τεχνολογικές μεταβολές ιδιαίτερα στην κατασκευή, τα μεγέθη και τα μέσα προώσεως των πλοίων σε συνδιασμό με της ζήτησης και της χωρητικότητας οι τεχνολογικοί κίνδυνοι είναι πολύ σοβαροί. Αντιμετωπίζονται κυρίως με την εξασφάλιση μακροχρόνιων μορφών απασχόλησης στα πλοία. Οι οικονομικοί κίνδυνοι που απορέουν από μεταβολές των συνθηκών της αγοράς είναι βραχυχρόνιου χαρακτήρα.

Τα μακροχρόνια συμβόλαια απασχόλησης των πλοίων και με την παροχή συμπληρωματικών εγγυήσεων για την ύπαρξη εισοδήματος μπορούν να αντιμετωπίσουν τους κινδύνους. Αντίθετα οι κίνδυνοι που οφείλονται στις διαρθρωτικές μεταβολές της ζήτησης είναι μακροχρόνιου χαρακτήρα και αντιμετωπίζονται παρά μόνο με την παροχή πρόσθετων εγγυήσεων.

#### δ. Εξασφάλιση δανειστή

Είναι ευνόητο ότι κάθε περίπτωση ο υποθήφιος επενδυτής επιδιώκει να εξασφαλίσει την εξωτερική χρηματοδότηση της επένδυσής του στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό. Ο δανειστής υπολογίζει κατά κανόνα την αξία του πλοίου άρα και το μέγεθος του δανείου το οποίο μπορεί να αναλάβει ασφαλώς κατά την αντίληψη

του.

Επίσης υπολογίζει τις πιθανές συνθήκες της αγοράς και την ικανότητα της επενδύσης να παράγει τόσο βραχυχρόνια όσο και μακροχρόνια εισόδημα αρκετά υψηλό για την εξυπηρέτηση των τοκοχρεωλυτικών υποχρεώσεων του δανειζόμενου και τη κάλυψη του κόστους παραγωγής, και να αντιμετωπίσει η επιχείρηση τις υποχρεώσεις της σε περίπτωση απρόοπτων δυσμενών καταστάσεων λ.χ. λόγω ζημιάς και επισκευών ή λόγω παροπλισμού της χωρητικότητας της.

Οι δυνατότητες που έχει μια ναυτιλιακή μονάδα για να επιτύχει τραπεζική χρηματοδότηση των επενδύσεων της και οι αντίστοιχες μορφές κατασφάλισης των δανειστριών τραπεζών μπορεί να καταταγούν σε τέσσερις ομάδες :

Στην πρώτη ομάδα ανήκει ο δανεισμός κατά το σύνολο του ύψους της επένδυσης με παραχώρηση πέραν της υποθήκης χρεωγράφων ή τραπεζικής ή κρατικής εγγυήσεως, παρεχόμενης από το κράτος ή από εγγυοδοτικό οργανισμό συνεστημένο από το κράτος ακριβώς για τη παροχή παρόμοιων εγγυήσεων είτε παρεχόμενης εγγύησης σε περίπτωση που δανείζεται θυγατρική επιχείρηση από τη μητέρα επιχείρηση. Η εγγύηση γίνεται δεκτή και παρέχεται με την υπογραφή του επιχειρηματία - πλοιοκτήτη, όταν το πρόσωπο του και η επιχείρηση του δημιουργούν τον απαραίτητο βαθμό εμπιστοσύνης.

Στην δεύτερη ομάδα έχουμε το δανεισμό με βάση την οικονομική επιφάνεια του δανειζόμενου, όπως αυτή προκύπτει από στοιχεία που παρέχονται στον δανειστή ( κέρδη ή ζημιές προηγούμενων ετών, περιουσιακά στοιχεία, χρέη, εισοδηματική κατάσταση κ.α. ). Εάν η ανάλυση των στοιχείων του πλοιοκτήτη είναι ευνοϊκή κυρίως με την έννοια της ευνοϊκής εισοδηματικής κατάστασης επί διαρκούς βάσεως τότε ο δανεισμός πρα-

γματοποιείται .

Το μέγεθος του δανεισμού και η διάρκεια του δανείου καθορίζονται ευνοϊκότερα όσο η σχέση μεταξύ δανείου και αξίας των στοιχείων πρόσθετων ασφαλείας είναι μικρότερη .

Τρίτη ομάδα χρηματοδότησης είναι εκείνη που στηρίζεται παράλληλα προς την υποθήκη , στην παραχώρηση στον δανειστή του αναμενόμενου από την επένδυση καθαρού εισοδήματος . Η πιο σύνηθης περίπτωση είναι του δανεισμού που στηρίζεται σε χρονονάυλωση πλοίου γυμνού επί διάστημα και με μίσθωμα ενοίκιο αρκετά για να αποδώσουν εισόδημα που θα επιτρέψει ομαλή εξυπηρέτηση του δανείου , τουλάχιστον μέχρι του σημείου που η σχέση αυτού προς την αξία της επένδυσης , θα περιοριστεί σε όρια που και μόνη η υποθήκη θα είναι αρκετή για να κατασφαλίσει τον δανειστή . Παραδεκτή είναι η συμφωνία ενός ναυλωσυμφώνου μακράς διάρκειας σαν μέσο απαραίτητο για να εξασφαλίσει το απαραίτητο επίπεδο εισοδήματος για την εξυπηρέτηση ενός δανείου . Όμως η σημασία του ναυλωσυμφώνου ως πρόσθετου ασφαλείας ενός δανείου εξαφανίζεται σε περίπτωση ζημιάς του πλοίου που το θέτει εκτός μισθώματος . Η ύπαρξη ενός συμβολαίου ναυλώσεως μακράς διάρκειας σε περίοδο υψηλής και ταχύτερα από την προσφορά αυξανόμενης ζήτησεως δεν αποτελεί επαρκή εγγύηση ότι θα υπάρξει μακροχρόνια το αναμενόμενο εισόδημα . Στην αγορά υπάρχουν πάντοτε εκείνοι οι οποίοι εκμεταλεύονται τις εξελίξεις και ναυλώνουν ή μισθώνουν χωρητικότητα όχι τόσο για να ικανοποιήσουν πραγματικές ανάγκες τους αλλά για υποναυλώσουν τη χωρητικότητα αυτή σε μεταγενέστερο χρόνο με αυξημένο ναύλο-μίσθωμα .



Στην τέταρτη ομάδα μορφής χρηματοδότησης που είναι η πλέον σύγχρονη μορφή χρηματοδότησης ναυτιλιακών επενδύσεων με τη μεσολάβηση τραπεζών αποτελεί η άντληση δανείων από την γνωστή ως ευραγορά . Μεγάλο μέρος των κεφαλαίων που είναι διαθέσιμα στην αγορά για ναυτιλιακές χρηματοδοτήσεις προέρχεται , όχι από τα ίδια διαθέσιμα των μεγάλων τραπεζών αλλά από κεφάλαια της διεθνούς αυτής αγοράς κεφαλαίων .

#### 4. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟΝ ΔΗΜΟΣΙΟ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

Το μέγιστο μέρος του αριθμού των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που εξυπηρετούν το σύστημα των διεθνών θαλάσσιων μεταφορών είναι ιδιωτικές οικονομικές μονάδες . Είναι ελάχιστες σε σύγκριση προς το συνολικό αριθμό , οι δημόσιες ναυτιλιακές επιχειρήσεις . Χρηματοδοτήσεις από τον δημόσιο τομέα γίνονται όχι μόνο σε δημόσιες αλλά επίσης σε ιδιωτικές ναυτιλιακές επενδύσεις με μορφή πιστοδοτήσεων , εγγυήσεων , επιχορηγήσεων και πολλών μορφών έμμεσων επιδοτήσεων λ.χ. χαμηλών επιτοκίων ή δασμολογικών απαλλαγών που παρέχονται σε ιδιωτικές οικονομικές μονάδες . Το κράτος ευκολότερα από όσο οι ιδιωτικές οικονομικές μονάδες μπορεί να εξεύρει τα απαραίτητα για ενέργεια επενδύσεων ή χρηματοδοτήσεων κεφάλαια . Σε πολλές χώρες ο τομέας της ναυτιλιακής οικονομίας ελκύει μικρό σχετικά βαθμό προτεραιότητας στην διάθεση δημόσιων πόρων . Αυτό συμβαίνει ιδιαίτερα σε χώρες όπως η Ελλάδα και η Νορβηγία , στις οποίες υπάρχει ευρύτατη και αποτελεσματική ιδιωτική επιχειρηματική πρωτοβουλία . Οι χρηματοδοτήσεις από τον δημόσιο τομέα κυρίως περιλαμβάνουν :

α) χρηματοδοτήσεις καταβαλλόμενες απ' ευθείας από τον δημόσιο ταμείο οι οποίες είναι μακροπρόθεσμες , παρέχονται με ευνοϊκούς όρους ως προς το ύψος των επιτοκίων ή τις προνοθέσεις που απαιτούνται για την παροχή τους και ανταποκρίνονται σε συγκεκριμένους στόχους της κρατικής ναυτιλιακής πολιτικής .

β) Πιστοδοτήσεις μέσω κρατικών τραπεζών ή ειδικών οργανισμών . Στην Ελλάδα οι κρατικές πιστοδοτήσεις στους τομείς της ναυτιλιακής δράσεως γίνονται δια της Ελληνικής Τράπεζας Βιομηχανικής Ανάπτυξης ενώ άλλες τράπεζες που ελέγχονται από το κράτος εφαρμόζουν εμπορικούς όρους που κάνουν τη χρηματοδότηση οποσδήποτε περιορισμένη .

γ) Τις κρατικές εγγυήσεις που παρέχονται προκειμένου να διευκολυνθεί η από μέρους ιδιωτικών χρηματοδοτηκών ή βιομηχανικών μονάδων διενέργεια ναυτιλιακών χορηγήσεων που εμφανίζουν κρινόμενες με εμπορικά τραπεζικά κριτήρια αυξημένους κινδύνους κρίνονται αναγκαίες από τη σκοπιά της κοινωνικοοικονομικής ή εθνικοπολιτικής ωφέλειας για την ενδιαφερόμενη χώρα .

δ) Χρηματοδοτήσεις από διεθνείς χρηματοδοτικούς οργανισμούς όπως η παγκόσμια τράπεζα που παρέχονται από αναπτυγμένες χώρες προς υπό ανάπτυξη χώρες .

Σε χώρες των οποίων η οικονομία είναι οργανωμένη κατά το σύστημα αγοράς , η χρηματοδότηση της βιομηχανιάς των θαλάσσιων μεταφορών από τον δημόσιο τομέα διαδραματίζει ευρύ λόγο μόνον όταν :

α) Το εγχώριο ιδιωτικό κεφάλαιο για οποιοδήποτε λόγο αποφεύγει τις ναυτιλιακές επενδύσεις ακόμη και σε τομείς ζωτικής σημασίας για την εθνική οικονομία .

β) Υπάρχει ανάγκη επιζητήσεως χρηματοδοτήσεως στο εξωτε-

ρικό αλλά δεν μπορεί να πραγματοποιηθεί επί εμπορικής βάσεως .

γ) Όταν αξυπηρετούνται εθνικοί , εμπορικοπολιτικοί ή στρατηγικοί σκοποί .

## 5. ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

Στην δεκαετία 1950 - 1959 η Ιαπωνία άρχισε να κάνει αισθητή την παρουσία της και μετέπειτα να κυριαρχεί στο χώρο της διεθνούς ναυπηγικής βιομηχανίας . Το συνολικό παραγωγικό δυναμικό της διεθνούς ναυπηγικής βιομηχανίας αυξήθηκε με ταχύ ρυθμό επειδή όλες οι παραδοσιακές ναυπηγικές χώρες επεδίωξαν να αυξήσουν το ποσοστό συμμετοχής τους στην ναυπηγική παραγωγή επεκτείνοντας ή εκσυγχρονίζοντας υπάρχοντα και ιδρύοντας νέα ναυπηγία . Αυξήθηκε με ταχύ ρυθμό η παραγωγικότητα της διεθνούς ναυπηγικής βιομηχανίας που ήταν αποτέλεσμα των βελτιωμένων μεθόδων οργανώσεως της παραγωγής, βελτίωσης του τεχνολογικού εξοπλισμού και λόγω της στροφής της ζήτησης της χωρητικότητας άρα και της παραγωγής προς τα πολύ μεγάλου μεγέθους πλοία . Έτσι δημιουργήθηκαν συνθήκες μακροχρόνιου πλεονάσματος ναυπηγικών εσχάρων σε σχέση με τις αντίστοιχες ανάγκες της ζήτησης νέας χωρητικότητας . Εξαιτίας της εξέλιξης αυτής δημιουργήθηκε ανταγωνισμός μεταξύ των ναυπηγικών μονάδων για να προσελκύσουν παραγγελίες και μεταβλήθηκε σε ανταγωνισμό μεταξύ κυβερνήσεων . Οι κυβερνήσεις των ναυπηγικών χωρών πιεζόμενες από τις κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες ενδεχόμενης κατάρρευσης των ναυπηγικών επιχειρήσεων οδήγησε στην παραχή

ευνοϊκότερων όρων πληρωμής και τελικά στη χρηματοδότηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων για τις παραγγελίες τους . Έτσι τα ναυπηγία δέχονταν παραγγελίες εάν η πλοιοκτήτρια εταιρεία είχε την δυνατότητα να πληρώσει στην ναυπηγική επιχείρηση κατά τη διάρκεια της ναυπήγησης του πλοίου μόνο το 20% της συμφωνηθείσης τιμής . Το υπόλοιπο 80 % εξοφλείται μετά από 8 χρόνια από την παραλαβή του πλοίου με ένα χαμηλό επιτόκιο . Στο σύνολο σχεδόν των περιπτώσεων η ναυπηγική βιομηχανία αντλεί τα αναγκαία κεφάλαια είτε από τον δημόσιο τομέα , είτε από τον ιδιωτικό τραπεζικό τομέα αλλά υπό την εγγύηση των αντίστοιχων κυβερνήσεων . Η δανειοδότηση από μέρους των ναυπηγών επιχορηγείται έμμεσα από την κυβέρνηση της ενδιαφερόμενης χώρας υπό την μορφή μειωμένων σταθερών επιτοκίων . Σε άλλες περιπτώσεις η κυβέρνηση ή κρατικοί οργανισμοί εγγυώνται την ομάλη εξόφληση των χορηγούμενων προς τους ιδιώτες πλοιοκτήτες , ομοεθνείς και αλλοδαπούς δανείων χωρίς άλλη επιβάρυνση . Και στις δύο περιπτώσεις προκαλείται μεταφορά εισοδήματος από τη χώρα ναυπηγήσεως και εξαγωγής του πλοίου στη χώρα νηολογήσεως η πέραν αυτής στην χώρα αγοράς, των υπηρεσιών του πλοίου .

Οι ναυπηγικές πιστώσεις κάτω από τις συνθήκες αυτές έχουν αποκτήσει μεγαλύτερη σπουδαιότητα από τις τραπεζικές ή άλλες χρηματοδοτήσεις από τον ιδιωτικό τομέα σαν μέσο χρηματοδοτήσεως των συνολικών διεθνών ναυτιλιακών επενδύσεων . Ουσιώδες επίσης είναι ότι οι ναυπηγικές πιστώσεις παρέχονται με βάση κριτηρίων που εμφανίζονται να είναι περισσότερο ευνοϊκά από τα τραπεζικά κριτήρια , για πλοιοκτήτες και ελαστικά σε σχέση προς τα εχέγγυα που πρέπει να παρουσιάζουν

οι παραγγέλοντες πλοία , για να χρηματοδοτηθούν επίσης ως προς τη διάρκεια των δανείων και τους λοιπούς όρους χορηγήσεως τους .

## 6. LEASING

Οι κλασικές μορφές χρηματοδότησης επενδύσεων βασίζονται στην αρχή της ιδιοκτησίας των μέσων της παραγωγής από τον μέλλοντα να επιδοθεί στην εκμετάλευση τους . Αντίθετα στην περίπτωση του LEASING ο ενοικιαστής και όχι ο ιδιοκτήτης είναι εκείνος που αποφασίζει λ.χ. για την επιλογή του υπό ναυπήγηση πλοίου , για τον καθορισμό των χαρακτηριστικών του για την παρακολούθηση της ναυπηγήσεως του για την παραλαβή του και την εκμετάλευση του , υποκαθιστώντας τον πλοιοκτήτη. Στην περίπτωση του LEASING ο ιδιοκτήτης χρηματοδοτεί για λογαριασμό του ενοικιατή την επένδυση είτε εξ' ιδίων λ.χ. είναι τράπεζα ή χρηματοδοτική επιχείρηση είτε με εξωτερική χρηματοδότηση , αλλά οπωσδήποτε με δική του ευθύνη , ενοικιάζει το ναυπηγούμενο ή αγοραζόμενο πλοίο σε ναυτιλιακό επιχειρηματία για όλη την υπολογιζόμενη διάρκεια της οικονομικής ζωής του πλοίου , έναντι ενοικίου . Το ενοίκιο είναι σταθερό , καταβάλλεται συνήθως κατά εξάμηνο και είναι χαμηλότερο από το τοκοχρεωλύσιο ενός ισόποσου , προς την τιμή κτήσεως του ενοικιαζόμενου πλοίου δανείου . Σε πολλές περιπτώσεις ο ιδιοκτήτης θιοθετώντας το LEASING αποβλέπει να απολαύσει φορολογικά πλεονεκτήματα που οι νομοθεσίες διαφόρων χωρών έχουν καθιερώσει υπέρ των επενδυτών σε πλοία , πλεονεκτημάτων που μπορούν να φτάνουν μέχρι ολοκληρωτική απαλλαγή από υποχρέω-

ση καταβολής φόρου , κερδών ίσων προς το 100% της επένδυσης στον πρώτο χρόνο της ζωής ενός πλοίου . Προκύπτει ότι το LEASING είναι ρύθμιση ιδιαίτερα ελκυστική για επιχειρήσεις που έχουν από άλλες δραστηριότητες όπως λ.χ. οι τράπεζες , φορολογήσιμα κέρδη αρκετά για να μπορούν να εκπέσουν από αυτά την αξία του ναυπηγιθέντος και ανοικιασθέντος πλοίου στον πρώτο χρόνο της ζωής του .

Επίσης επιχειρήσεις που έχουν σημαντικά κέρδη από τις δραστηριοτητές τους να μην έχουν την οργάνωση , γνώσεις και διασυνδέσεις που απαιτούνται για την επιτύχη εκμετάλευση πλοίων. Το LEASING τους επιτρέπει να επωφεληθούν από τις φορολογικές απαλλαγές χωρίς να αναλάβουν την ευθύνη , το κόστος και τους άμεσους κινδύνους διαχειρήσεως πλοίων .

Επιπροσθέτως ο ενοικιαστής στην περίπτωση LEASING απολαμβάνει ουσιώδη πλεονεκτήματα όπως τα επόμενα :

Επιλύει κατά ποσοστό 100% το πρόβλημα χρηματοδότησης της επένδυσης . Αν επεδίωκε την απ' ευθείας χρηματοδότηση του για ενέργεια της επένδυσης θα μπορούσε να προσκρούσει σε ανυπέβλητες πιθανώς δυσκολίες στην περίπτωση λ.χ. πλοίων πολύ μεγάλης αξίας όπως λ.χ. CONTAINERSHIPS ή μεγάλα πλοία υγραερίων που είναι δαπανηροί τύποι πλοίων ή στην περίπτωση ανάγκης ομαδικής ναυπηγήσεως πλοίων που απαιτούνται λ.χ. για την εγκατάσταση μιας δρομολογιακής γραμμής ή για την επιδίωξη άριστου μεγέθους λειτουργίας της επιχείρησης του . Επιτυγχάνει την ενοικίαση πλοίου έναντι ενοικίου που είναι χαμηλότερο από το ύψος τοκοχρεωλυσίου για δάνειο ύψους ίσου προς την τιμή κτήσεως του πλοίου . Στην διάρκεια της ενοικιάσεως που είναι ίση προς την υπολογιζόμενη διάρκεια της οι-

κονομικής ζωής του πλοίου έχει όλα τα δικαιώματα και υποχρεώσεις του πλοιοκτήτου χωρίς να διακινδυνεύει ίδια κεφάλαια . Συνήθως εξασφαλίζει το δικαίωμα να αγοράσει το πλοίο κατά την λήξη της μισθώσεως του με καταβολή της απομένουσας αξίας του πλοίου που λογίζεται η τιμή στην οποία μπορεί να πωληθεί προς διάλυση ή ακόμη χωρίς πρόσθετη καταβολή χρημάτων .

Ανάλογη έννοια από άποψη αποτελεσμάτων προς την έννοια του LEASING είναι η έννοια του όρου CHARTER BACK . Τείνει να καλύπτει την μεταφορά κεφαλαίων υπό την μορφή νηολογήσεως πλοίων σε χώρες οι οποίες εμφανίζουν ορισμένα πλεονεκτήματα κόστους , όρων διαχειρήσεων κ.α. ενώ η πραγματική ιδιοκτησία βρίσκεται υπό τον έλεγχο εκείνων στους οποίους τα πλοία υποχρεωτικά ναυλώνονται ..

#### ΚΡΙΤΗΡΙΟ ΓΙΑ ΔΑΝΕΙΣΜΟ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Για τον δανειστή ο κύριος κίνδυνος είναι αυτός της πιθανής αναξιοπιστίας του δανειζόμενου . Η ελαττωμένη φερεγγυότητα του ζητούντος τον δανεισμό λόγω αδυναμίας του να παράσχει στον δανειστή πρόσθετες εγγυήσεις για τη πλήρη κατασφάλιση του , αντιμετωπίζεται με τις πρόσθετες εγγυήσεις του γραφείου . Όμως όλα τα δάνεια είναι ενυπόθηκα και ο δανειστής προτιμά τη νομοθεσία εκείνη και το υπόλοιπο που του παρέχει τη μεγαλύτερη καταχώρηση του ποσού που δανείζει . Εκτός όμως από τον κίνδυνο της αναξιοπιστίας υπάρχουν και οι φυσικοί κίνδυνοι για ναυτικά ατυχήματα και κατά συνέπεια ο δανειστής ζητά σαν προϋπόθεση του δανείου την όσο το

δυνατό καλύτερη ασφαλιστική κάλυψη του πλοίου . Παρ' όλα αυτά υπάρχουν πάντα και οι κίνδυνοι των τεχνολογικών μειονεκτημάτων ενός νέου πλοίου που αποτελούν φυσικούς επιχειρηματικούς κινδύνους . Επίσης οι κίνδυνοι των κυκλικών διακυμάνσεων που επιδρούν δραστικά στην απασχόληση του πλοίου και στην ικανότητά του ν' αποφέρει την αναγκαία πρόοδο για την εξυπηρέτησή του δανείου . Δηλαδή το θέμα της αστάθειας των ναυλαγορών ιδιαίτερα στο τουέα των πλοίων μεταβλητών δρομολογίων .

Επομένως το κύριο κριτήριο για τον δανεισμό ή τη χρηματοδότηση της ναυτιλιακής επιχείρησης είναι το κριτήριο της αξιοπιστίας του δανειζομένου . Στην περίπτωση των υψηλά οργανωμένων χρηματιστηριακών αγορών και τραπεζών η πληροφόρηση για την προηγούμενη σταδιοδρομία του υποχηφίου για δανεισμό επιχειρηματία δεν είναι δύσκολη .

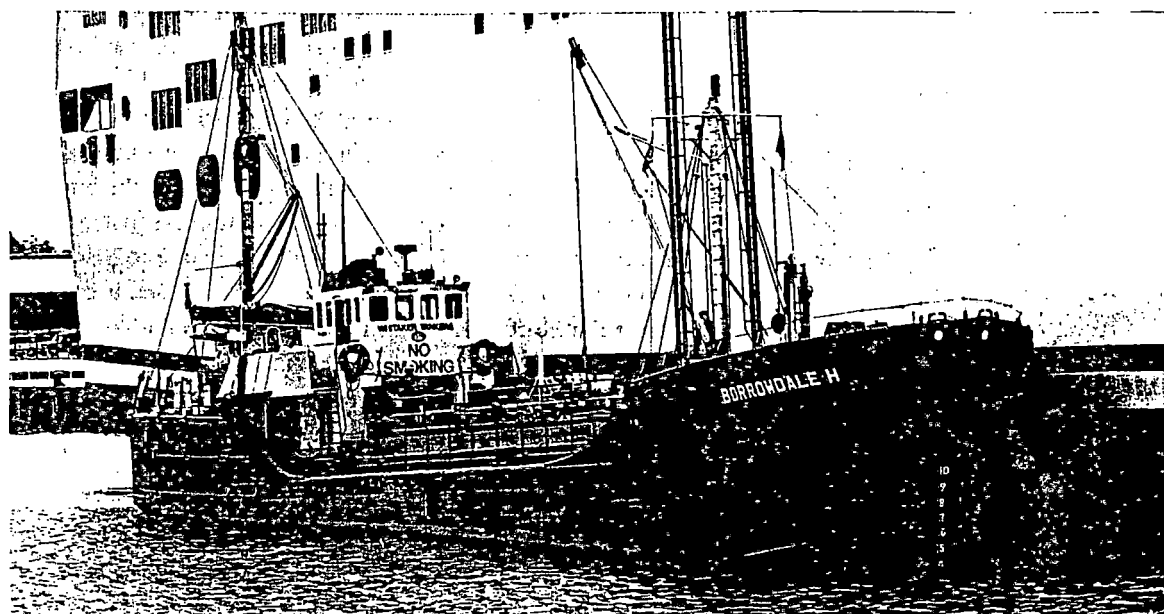
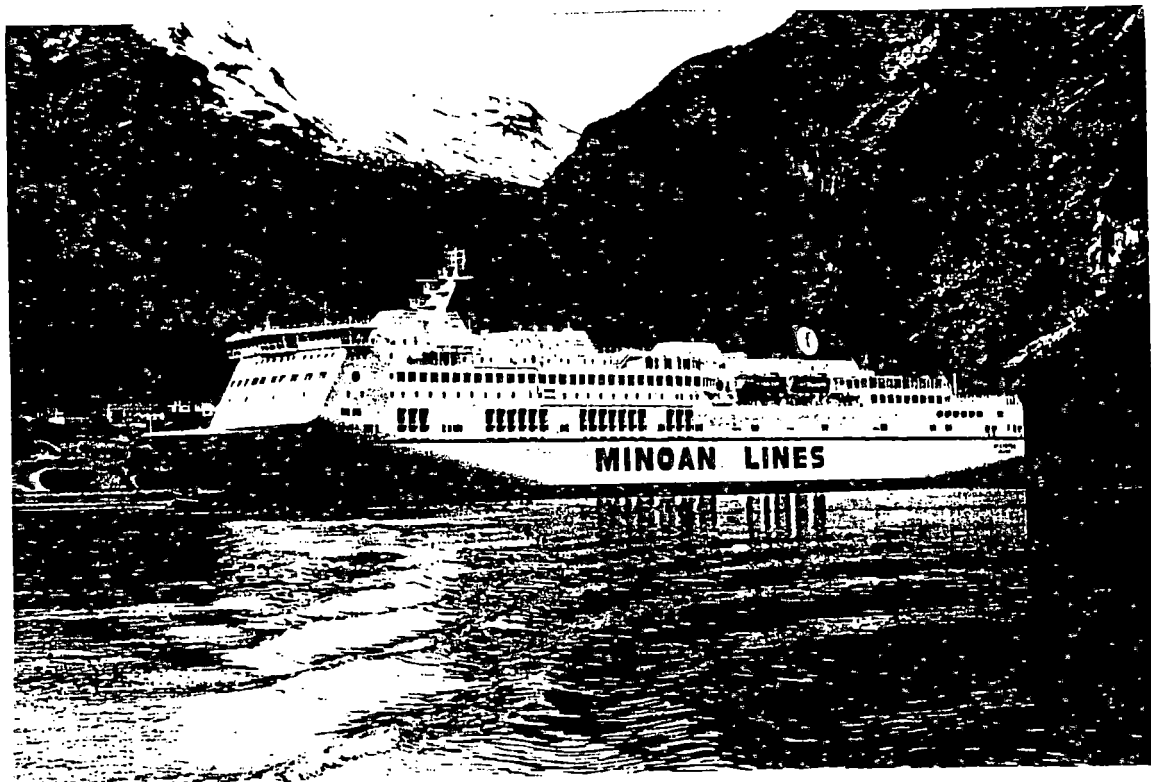
Έτσι μένει να μελετηθούν από τον χρηματοδοτούντα οι κίνδυνοι που μπορεί να ευπεριέχει η πρόταση για το δανεισμό . Όμως η πιο σημαντική πλευρά της αξιοπιστίας ή μη του δανειζομένου προσδιορίζεται από τις κυκλικές διακυμάνσεις της αγοράς .

Η επιλογή της πλέον κατάλληλης μεθόδου χρηματοδοτήσεως εξαρτάται από τις δυνατότητες και την ελευθέρια που έχει ο επενδυτής να διαμορφώσει αποφάσεις που να τείνουν στην αριστοποίηση συνδιασμού ιδίων και ξένων κεφαλαίων με τους ευνοϊκότερους όρους και με το μικρότερο υπό τις δεδομένες περιστάσεις κόστος για την επιχείρηση του .

Καμία μορφή χρηματοδότησης των ναυτιλιακών επενδύσεων είναι δεοντολογικά σωστό να αποκλεισθεί για λόγους πολιτικής σκοπιμότητας ή φιλοσοφικής τοποθέτησης . Η επιλογή της καταλληλότερου συνδιασμού χρηματοδότησης απαιτεί πλήρη γνώση των



διαθέσιμων εναλλακτικών λύσεων σε συνδιασμό με σωστή εκτί-  
μηση και ανάλυση των συνθηκών αγοράς και των εξελίξεων  
της στο μέλλον .



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

### ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Κόστος είναι το σύνολο των δαπανών, οι οποίες διατίθενται για ένα παραγωγικό αποτέλεσμα είτε είναι υλικό αγαθό, είτε είναι άυλο. Οι δαπάνες είναι συστατικά στοιχεία του κόστους και διακρίνονται κατά πολλούς τρόπους.

Ανάλογα με τον τρόπο προσδιορισμού τους διακρίνονται σε πραγματικές οφειλόμενες, σε πραγματικά στοιχεία, όπως λ.χ. οι πρώτες ύλες, τα καύσιμα, οι αμοιβές των εργαζομένων, και υπολογιστικές όπως λ.χ. οι αποσβέσεις, το τεκμαρτό ενοίκιο.

Ανάλογα με τον τρόπο συμμετοχής τους στο κόστος διακρίνονται σε άμεσες, όπως είναι λ.χ. οι πρώτες ύλες, οι αμοιβές του προσωπικού του ασχολούμενου με την παραγωγή ενός προϊόντος ή με την παροχή μιας υπηρεσίας και έμμεσες όπως είναι λ.χ. οι δαπάνες για κινητήριο δύναμη ή καύσιμα, οι δαπάνες διοίκησης.

Ανάλογα με την μορφή τους διακρίνονται σε σταθερές που παραμένουν σταθερές και επιβαρύνουν την επιχείρηση ανεξάρτητα από τον όγκο της προσφοράς υπηρεσιών όπως είναι οι αμοιβές του διοικητικού προσωπικού, τα ενοίκια των γραφείων, και μεταβλητές οι οποίες μεταβάλλονται σε συνάρτηση με το παραγωγικό αποτέλεσμα όπως είναι οι πρώτες ύλες, οι αμοιβές των εργαζομένων.

### ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Το κόστος διακρίνεται σε πολλές επί μέρους κατηγορίες, κυριότερες δε διακρίσεις του είναι:

- Συνολικό κόστος: το σύνολο των πραγματοποιηθεισών δαπανών για ένα συγκεκριμένο αποτέλεσμα.
- Μέσο κόστος: το κόστος το πραγματοποιούμενο για κάθε μια από τις παραπάνω παραγωγικές μονάδες, το οποίο προκύπτει από τη διαίρεση του συνολικού κόστους δια του αριθμού των μονάδων που έχουν παραχθεί.
- Σταθερό κόστος : το κόστος το οποίο παραμένει αναλλοίωτο έναντι του παραγωγικού αποτελέσματος της οικονομικής μονάδας .
- Συνολικό σταθερό κόστος : το κόστος το οποίο αποτελείται από το σύνολο των σταθερών δαπανών της οικονομικής μονάδας .
- Συνολικό μεταβλητό κόστος : το κόστος το οποίο αποτελείται από το σύνολο των μεταβλητών δαπανών της οικονομικής μονάδας .
- Μέσο σταθερό κόστος : το σταθερό κόστος που αφορά κάθε παραγωγική μονάδα και που προκύπτει από τη διαίρεση του συνολικού σταθερού κόστους του αριθμού των μονάδων που έχουν παραχθεί .
- Μέσο μεταβλητό κόστος : το μεταβλητό κόστος ,το οποίο αφορά κάθε παραγωγική μονάδα και προκύπτει από τη διαίρεση του συνολικού μεταβλητού κόστους δια του αριθμού των μονάδων που έχουν παραχθεί .
- Οριακό κόστος : αυτό συνίσταται στο πόσο των δαπανών κατά το οποίο διογκώνεται το συνολικό κόστος όταν προστίθεται μια επί πλέον μονάδα παραγωγής .

Πέρα από τις παραπάνω διακρίσεις του κόστους γίνονται και οι ακόλουθες διακρίσεις :

- Πραγματικό κόστος το οποίο διαμορφώνεται με βάση τις πραγματοποιηθείσες δαπάνες.
- Κανονικό κόστος το οποίο διαμορφώνεται με βάση τις απαιτούμενες δαπάνες για την πραγματοποίηση της κανονικής παραγωγής της οικονομικής μονάδας.
- Πρότυπο κόστος το οποίο διαμορφώνεται με βάση πρότυπα προϋπολογιστικών δαπανών και χρησιμοποιείται ιδιαίτερη τεχνική κοστολόγηση.
- Προυπολογιστικό κόστος το οποίο προυπολογίζεται εν όψει αναληψης ενός έργου.
- Ιδανικό κόστος το οποίο διαμορφώνεται με βάση ιδεώδεις συνθήκες παραγωγικής λειτουργίας και διαδικασίας.
- Απολογιστικό κόστος το οποίο προκύπτει με βάση τα στοιχεία του τέλους χρήσης.

#### ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

Οι διακρίσεις του κόστους που ισχύουν για τη ναυτιλιακή επιχείρηση είναι οι εξής:

- Συνολικό κόστος είναι το σύνολο των δαπανών για την πραγματοποίηση ενός συγκεκριμένου θαλάσσιου μεταφορικού έργου.
- Μέσο κόστος είναι το κατά μονάδα μεταφορικού έργου κόστος που προκύπτει από τη διαίρεση του συνολικού κόστους δια των μονάδων μεταφορικού έργου.
- Σταθερό κόστος είναι το μη επιρεαζόμενο από τις μεταβολές του θαλάσσιου μεταφορικού έργου, λ.χ. μεταφερόμενου όγκου φορτίων ή διαννόμενων θαλάσσιων αποστάσεων .
- Μεταβλητό κόστος είναι το επιρεαζόμενο από τις μεταβολές του

θαλασσίου μεταφορικού έργου.

- Συνολικό σταθερό κόστος είναι το σύνολο των σταθερών δαπανών της ναυτιλιακής επεχείρησης.

- Συνολικό μεταβλητό κόστος είναι το σύνολο των μεταβλητών δαπανών της ναυτιλιακής επεχείρησης.

- Μέσο σταθερό κόστος είναι το κατά μονάδα θαλάσσιο μεταφορικό έργο σταθερό κόστος το οποίο προκύπτει από τη διαιρέση του συνολικού σταθερού κόστους δια των μονάδων θαλασσιου μεταφορικού έργου που πραγματοποιήθηκαν.

- Μέσο μεταβλητό κόστος είναι το κατά μονάδα θαλάσσιο μεταφορικό έργο μεταβλητό κόστος το οποίο προκύπτει από τη διαίρεση του συνολικού μεταβλητού κόστους δια των μονάδων θαλάσσιου μεταφορικού έργου που πραγματοποιήθηκαν.

- Οριακό κόστος είναι το ποσό της δαπάνης κατά το οποίο αυξάνει το συνολικό κόστος θαλάσσιας μεταφοράς όταν προστεθεί μια επιπλέον μονάδα μεταφορικού έργου.

#### ΤΑ ΕΠΙ ΜΕΡΟΥΣ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Τα στοιχεία του κόστους παραγωγής των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών είναι ως εξής:

1. Δαπάνες κεφαλαίου: Αυτές περιλαμβάνουν τους καταβαλλόμενους για τη χρησιμοποίηση των ξένων κεφαλαίων τόκους και την απόσβεση του κεφαλαίου. Οι δαπάνες κεφαλαίου αποτελούν πολύ ουσιώδες στοιχείο του κόστους λόγω των υψηλών μακροπρόθεσμων δανειοδοτήσεων αφενός και λόγω των υψηλών επενδύσεων της ναυτιλιακής επεχείρησης αφετέρου. Οι δαπάνες αυτές είναι σταθερές.

2. Δαπάνες επισκευών, συντήρησης, επιθεώρησης. Περιλαμβάνουν όλες τις δαπάνες οι οποίες πραγματοποιούνται για τακτικές

και συνήθεις επισκευές που προκύπτουν από επιθεωρήσεις των πλοίων απο επιθεωρητές των νηογνοώνων. Οι δαπάνες αυτές είναι σταθερες και αποτελούν σημαντικό παράγοντα για τη ναυτιλιακή επιχείρηση γιατί με τις δέουσες επισκευές για συντηρήσεις τα πλοία διατηρούνται σε δράση, παρατείνουν τη ζωή τους και διενεργούν οικονομικότερες μεταφορές.

3. Δαπάνες ασφάλισης των πλοίων. Περιλαμβάνουν όλες τις δαπάνες τις χρησιμοποιούμενες από τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις για την αντιμετώπιση των θαλάσσιων κινδύνων. Τα ασφαλιστρα ως προς το ύψος τους εξαρτώνται από ορισμένους παράγοντες όπως: 1. Από την ηλικία και την εν γένει κατάσταση των πλοίων. 2. Από την φύση των πραγματοποιούμενων μεταφορών. 3. Από τις γεωγραφικές περιοχές στις οποίες εκτελούνται οι θαλασσιες μεταφορές. 4. Από το ύψος της ασφαλιζόμενης αξίας του πλοίου. 5. Από την προηγηθείσα ασφαλιστική διαγωγή της ναυτιλιακής επιχείρησης η οποία εξαρτάται από τις ασφαλιστικές απαιτήσεις τις οποίες δημιούργησε αυτή κατά το παρελθόν έναντι των ασφαλιστών. 6. Από τον αριθμό των κατά ναυτιλιακή επιχείρηση ασφαλιζόμενων στην ίδια ασφαλιστική εταιρία πλοίων. Οι δαπάνες ασφάλισης είναι σταθερές εκτός της περιπτωσης θέσης του πλοίου σε κατάσταση παροπλισμού μειώνονται.

5. Δαπάνες προσωπικού των πλοίων. Αυτές περιλαμβάνουν τις κάθε φύσης αμοιβές του προσωπικού των πλοίων (αξιωματικών και πληρωμάτων) τις καταβαλλόμενες εισφορές για την κοινωνικοασφαλιστική κάλυψη του προσωπικού που βαρύνουν τον πλοιοκτήτη, δαπάνες υγειονομικής περίθαλψης του προσωπικού και τις δαπάνες τροφοδότησης και ευδαιψίτησης του προσωπικού. Οι παραπάνω δαπάνες ή προκύπτουν από τις συναπτόμενες μεταξύ ναυτεργατικών και ναυτεργοδοτικών οργανώσεων Συλλογικών Συμβάσεων Εργασίας ή προκύπτουν από νομοθετικά και διοικη-

τικά μέτρα του κράτους του οποίου τη σημαία φέρουν τα πλοία της ναυτιλιακής επιχείρησης. Το κανδύλιο των δαπανών του προσωπικού είναι το σημαντικότερο στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις και χαρακτηρίζονται σαν μεταβλητές δαπάνες.

6. Δαπάνες καυσίμων. Περιλαμβάνουν όλες τις δαπάνες διατεθειμένες για τη κίνηση του πλοίου δηλαδή για καύσιμα, λιπαντικά και άλλα έξοδα μηχανής. Το ύψος των δαπανών αυτών εξαρτάται από την τιμή του πετρελαίου μετά τις ανατιμήσεις που έγιναν στη διεθνή αγορά από μέρος των πετρελαιοπαραγωγικών χωρών. Η δαπάνη για καύσιμα επιβαρύνει πολύ τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Πέρα από την τιμή του πετρελαίου οι δαπάνες καυσίμων εξαρτώνται από τον τύπο του πλοίου από το μέγεθος του, από τις μηχανές προώσης του που χρησιμοποιεί από την διανειόμενη απόσταση και από την πραγματοποιούμενη ταχύτητα του πλοίου. Οι δαπάνες καυσίμων αποτελούν την χαρακτηριστικότερη περίπτωση μεταβλητών δαπανών στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις.

7. Δαπάνες για τέλη διωρύγων λιμένων και φάρων, πλοηγικά. Περιλαμβάνουν όλες τις δαπάνες χρήσης υπηρεσιών τρίτων και αναλύονται σε δαπάνες για τέλη διέλευσης διωρύγων για λιμενικά τέλη για φαρικά τέλη, για υγειονομικά τέλη, για πλοηγικά, για ρυμουλικά κ.α. Ανήκουν συν κατηγορία των μεταβλητών δαπανών.

8. Δαπάνες φόρτωσης, στοιβασίας, εκφόρτωσης. Αυτές συνοψίζονται στον χαρακτηρισμό δαπάνες χειρισμού φορτίων, εξαρτώνται δε από τη φύση του φορτίου τον όγκο και το βάρος του, από τα δαμιτιθέμενα από το πλοίο τεχνικά μέσα φορτοεκφόρτωσης, από τα ισχύοντα κατά λιμάνι τιμολόγια φορτοεκφορτώσεως και από την ταχύτητα πραγματοποίησης της φόρτωσης και εκφόρτωσης. Οι δαπάνες αυτές είναι μεταβλητές.

## ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΠΙΔΡΟΥΝ ΣΤΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Υπάρχουν πολλοί παράγοντες οι οποίοι επιδρούν ουσιωδώς στη διαμόρφωση του κόστους της ναυτιλιακής επιχείρησης, κατανεμόμενοι σε εξωτερικούς ή γενικής φύσης, σε παράγοντες που αφορούν το πλοίο και σε παράγοντες που αφορούν τον πλούν.

### 1. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΙ Η ΓΕΝΙΚΗΣ ΦΥΣΗΣ

Οι παράγοντες αυτοί σχετίζονται με την εθνικότητα του πλοίου, με την σημαία που φέρει και είναι ειδικότερα η δημοσιονομική φορολογική μεταχείριση που έχει το πλοίο. Η φορολογία είναι δυνατόν να αποτελεί υπέρμετρη επιβάρυνση και επίσης δυνατόν να αποτελεί αμελητέα επιβάρυνση. Η εφαρμογή από μερικά κράτη της πολιτικής διάκρισης σημαίας υπέρ των πλοίων που φέρουν την σημαία τους η οποία αυξάνει την απασχόληση των πλοίων αυτών και μειώνει τους νεκρούς χρόνους ακινησίας τους.

Η παροχή από διάφορα κράτη διευκολύσεων προς τα πλοία της σημαίας τους με συνέπεια τη μείωση του λειτουργικού κόστους τους. Η επιβολή περιορισμένων κοινωνασφαλιστικών εργοδοτικών εισφορών για τους εργαζομένους στα πλοία η οποία επιφέρει μείωση του κονδυλίου αμοιβές του προσωπικού πλοίων και κατά προέκταση μείωση του λειτουργικού κόστους των πλοίων.



## 2. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟ ΠΛΟΙΟ

Οι παράγοντες οι οποίοι σχετίζονται με το πλοίο αυτό καθ' αυτό και οι οποίοι είναι οι εξής :

α) Η κατηγορία και ο τύπος του πλοίου.

β) Το μέγεθος του πλοίου .

γ) Η ηλικία του πλοίου . Τα νεότερα πλοία εμφανίζουν τεχνολογικές βελτιώσεις και είναι απαλλαγμένα από φθορές του χρόνου , παρουσιάζουν ευνοϊκότερο κόστος λειτουργίας έναντι των παλαιότερων μεγάλης ηλικίας .

δ) Οι μηχανές του πλοίου που αποτελούν ουσιώδη παράγοντα για τη διαμόρφωση του λειτουργικού κόστους του πλοίου από άποψη κατανάλωσης καυσίμων και αναγκαίων επισκευών αυτών .

ε) Τα φορτοεκφορτωτικά μηχανήματα του πλοίου όσο αυτά είναι επαρκή και λειτουργούν καλά αποφεύγεται η χρησιμοποίηση ξένων τέτοιων μηχανημάτων και συμπιέζεται το κόστος χειρισμού των φορτίων .

στ) Η Τιμή αγοράς του πλοίου . Όταν είναι υψηλή η τιμή αγοράς το κόστος επιβαρύνεται με υψηλές αποσβέσεις και υψηλά έξοδα χρηματοδότησης.

ζ) Βαθμοί απασχόλησης του πλοίου . Αφορά κυρίως τα ελεύθερα φορτηγά πλοία τα οποία αναζητούν φορτία για την απασχόληση τους . Αν οι νεκροί χρόνοι ακινησίας και αναμονής είναι μεγάλοι τα δε σταθερά έξοδα επιβαρύνουν το πλοίο ανεξάρτητα κίνησης του ή μη , η συνολική από το λόγο αυτό επιβάρυνση του κόστους είναι σοβαρή .

### 3. ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΑΦΟΡΟΥΝ ΤΟΝ ΠΛΟΥΝ .

Οι παράγοντες αυτοί αναφέρονται στα ταξίδια του πλοίου και επηρεάζουν το μεταβλητό κόστος του πλοίου . Αυτοί είναι :

Η διάρκεια του ταξιδιού και ο χρόνος παραμονής του πλοίου σε λιμάνια για φόρτωση ή εκφόρτωση όταν είναι σε βάρος του πλοίου . Για το χρόνο παραμονής του πλοίου σε λιμάνια για φόρτωση και εκφόρτωση ορίζεται εύλογος διάρκεια ( σταλίες ) και σε περίπτωση υπερ αναμονής ( επισταλίες ) ορίζεται εύλογος αποζημίωση . Αν όμως δεν υπάρχει τέτοια συμφωνία και ο χρόνος είναι σε βάρος του πλοίου το κόστος επιβαρύνεται .

Ο συνδιασμός ενός ταξιδιού με άλλο . Αν ένα πλοίο ναυλωθεί για ένα ταξίδι με κατάληξη ένα συγκεκριμένο λιμάνι βρεί φορτίο από το ίδιο λιμάνι περιορίζεται το κόστος του γιατί αποφεύγει νεκρούς χρόνους . Αντίθετα αν μεταβεί σε άλλο λιμάνι για νέα φόρτωση επιβαρύνεται με τα έξοδα της μετάβασης .

Ορισμένα λιμάνια εμφανίζουν αυξημένα έξοδα χρησιμοποίησης τους ( λιμενικά τέλη , φαρικά , πλοηγικά ) και επιβαρύνουν ιδιαίτερα το κόστος του πλοίου .

Ορισμένες γεωγραφικές περιοχές ή εμφανίζουν ιδιόζουσες συνθήκες ( λ.χ. πάγου ) ή συνδέονται με ορισμένους κινδύνους ( λ.χ. πολεμικοί κίνδυνοι ) Όλα αυτά επιφέρουν αύξηση του ασφαλίστρου και γενικότερα του κόστους .

Η διέλευση από διώρυγες καθυστερεί το ταξίδι και τέλη διέλευσης επιβαρύνουν το κόστος .

Τέλος το κόστος της ναυτιλιακής επιχείρησης επιβαρύν-

νεται από έκτακτα γεγονότα κατά τη διάρκεια του ταξιδιού όπως η απώλεια του πλοίου , η προσάραξη του πλοίου και καταβολή επιθαλάσσιας αρωγής η σύγκρουση του πλοίου με άλλο ή γενική ή μερική αβαρία όταν δεν καλύπτονται επαρκώς ασφαλιστικά από ασφαλιστική εταιρεία .

### ΙΔΙΟΜΟΡΦΙΕΣ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΤΥΠΟ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ .

1. Τα ελεύθερα φορτηγά πλοία δεν αξιώνουν σοβαρή επιχειρηματική οργάνωση και η κατασκευή τους είναι φτηνή . Δηλαδή η ναυτιλιακή επιχείρηση επιβαρύνεται σε χαμηλά έξοδα διοίκησης και γενικά έξοδα όπως και με χαμηλά έξοδα κεφαλαίου.

2. Τα φορτηγά πλοία μεταφοράς χύδην φορτίου έχουν ευνοϊκότερη μορφή ναύλωσης , γιατί ως επί το πλείστον χρονοναυλώνονται , έτσι η ναυτιλιακή επιχείρηση επιβαρύνεται με χαμηλότερο κόστος και αν αυτό συνδυαστεί με χαμηλά έξοδα διοίκησης και γενικά έξοδα τότε από άποψη κόστους παρουσιάζει τα μεγαλύτερα πλεονεκτήματά .

3. Τα φορτηγά πλοία τακτικών γραμμών ως προς το κόστος τους έχουν ορισμένα μειονεκτήματα όπως το υψηλό κόστος κατασκευής τους λόγω των αυξημένων απαιτήσεων των κατασκευασμένων βιομηχανικών προϊόντων τα οποία συνήθως μεταφέρουν. Επίσης το υψηλό κόστος οργάνωσης και διοίκησης των επιχειρήσεων εντός της έδρας τους και στα λιμάνια από τα οποία περνούν τα πλοία κατά την πραγματοποίηση των τελικών ταξιδιών .

Και τέλος το υψηλό κόστος κίνησης τους γιατί τα πλοία

αυτά κινούνται με μεγάλη σχετικά ταχύτητα .

4. Τα δεξαμενόπλοια - πετρελαιοφόρα παρουσιάζουν ως προς το κόστος τους μειονεκτήματα , ότι έχουν αυξημένα ασφάλιστρα λόγω των αυξημένων κινδύνων που εμφανίζουν και ότι επιστρέφουν από το λιμάνι εκφόρτωσης σε οποιοδήποτε λιμάνι φόρτωσης κενά . Τα πλεονεκτήματα τους είναι ο μικρότερος αριθμός ανδρών πληρώματος και η ταχεία φόρτωση και εκφόρτωση τους .

5. Τα υγραεριοφόρα πλοία έχουν μεγάλο κόστος γιατί είναι πλοία μεγάλης αξίας και βαρύνονται με υψηλές αποσβέσεις και υψηλά έξοδα χρηματοδότησης . Επίσης παρουσιάζουν πολύ αυξημένους κινδύνους και βαρύνονται με υψηλά ασφάλιστρα . Τα ανωτέρω μειονεκτήματα ισοσκελίζονται από το γεγονός ότι τα πλοία αυτά λίγα σε υπηρεσία εισπράτουν υψηλούς ναύλους .

6. Η επινοητικότητα των ανά τον κόσμο εφοπλιστών αδήγησε στην κατασκευή πλοίων πολλαπλής χρήσης που μπορούν να χρησιμοποιούνται εναλλακτικά για μεταφορές πετρελαίου , σιτηρών ή άλλων χύδην φορτίων και μεταλλευμάτων . Η επινόηση αυτή δεν είχε τόση σημασία από άποψη κόστους αμέσως οση είχε ευμέσως , γιατί μ' αυτή τη ρύθμιση αυξάνει η απασχόληση της χωρητικότητας των πλοίων και μειώνεται ο νεκρός χρόνος ακινησίας τους .

7. Τα τελευταία χρόνια η επανάσταση στη ναυτιλιακή δραστηριότητα έχει προκαλέσει η θαλάσσια μεταφορά ευπορευματοκιβωτίων δια των CONTAINER-SHIPS . Τα πλοία αυτά έχουν υψηλό κόστος κατασκευής αλλά πλεονεκτούν από άποψη χειρισμού φορτίων . Εξάλλου εμφανίζουν μεγάλη ασφάλεια μεταφοράς

των εμπορευματοκιβωτίων και εξυπηρετούν σημαντικά τους φορτωτές.

8. Τα ακτοπλοϊκά πλοία που εκτελούν τακτικά δρομολόγια εσωτερικού παρουσιάζουν ιδιομορφίες γιατί έχουν πρόσθετο προσωπικό διαμερισμάτων, εστιατορίου, κυλικείου, έχουν υψηλό κόστος κατασκευής λόγω της διάθεσης χώρων για την παραμονή και ενδιαίτηση των επιβατών και τελούν υπό τον άμεσο έλεγχο και τις ρυθμίσεις του κράτους. Έτσι ενώ παρουσιάζουν αυξημένο κόστος λειτουργίας δεν επιτυγχάνουν υψηλούς ναύλους.

9. Τα επιβατηγά - οχηματαγωγά πλοία εμφανίζουν υψηλό κόστος κατασκευής αλλά έχουν το πλεονέκτημα της είσπραξης υψηλών ναυλών - κομίστρων, για τα φορτωμένα φορτηγά, φορτηγά αυτοκίνητα.

10. Τα κρουαζιερόπλοια εμφανίζουν πολύ υψηλό κόστος κατασκευής λόγω των πολυτελών χώρων και ότι απασχολεί πολλαπλάσιο προσωπικό. Αλλά εμφανίζουν το πλεονέκτημα ότι δεν υπόκεινται σε κανένα περιορισμό ως προς το καθορισμό του ναύλου, το οποίο καθορίζει η ζήτηση θέσεων και ο διεθνής ανταγωνισμός.

#### ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΟ ΜΕΓΕΘΟΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Ο κανόνας της μαζικής παραγωγής ο οποίος ισχύει στη βιομηχανία της δευτερογενούς παραγωγής επεκτάθηκε και στη βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών της τριτογενούς παραγωγής. Επιτεύχθηκε και στον τομέα αυτό σημαντική μείωση του κόστους μεταφοράς ανά μονάδα φορτίου σε συνάρτηση με την αύξηση του μεγέθους. Η μείωση αυτή οφείλεται στην αναλογική μείωση όλων των κατηγοριών κόστους, ανά μονάδα φορτίου.

Το λειτουργικό κόστος μειώνεται γιατί το σύνολο των δαπανών λειτουργίας αυξάνει βραδύτατα σε σχέση προς την αύξηση του μεγέθους . Και οι δαπάνες ταξιδιού μειώνονται ανά μονάδα φορτίου λόγω αναλογικής μείωσης ιδίως της κατανάλωσης καυσίμων . Και αυτά τα γενικά έξοδα της επιχείρησης κατανέμονται σε μεγαλύτερο όγκο μεταφερόμενου φορτίου .

ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΣΕ ΣΥΝΑΡΤΗΣΗ ΜΕ ΤΗ ΜΟΡΦΗ  
ΝΑΥΛΩΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ .

Σε όλες τις μορφές ναύλωσης ο πλοιοκτήτης φέρει όλες τις δαπάνες του πλοίου . Μόνο στη χρόνια ναύλωση ή χρο-  
νοναύλωση η οποία είναι στην πραγματικότητα εκμίσθωση του πλοίου στο μισθωτή χρονοναυλωτή και κατά δεύτερο λόγο στην περίπτωση της ναύλησης - ενοικίασης του πλοίου γυμνού δια-  
φοροποιείται για τον πλοιοκτήτη η κατάσταση ως προς το κόστος.

1. ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ  
ΧΡΟΝΟΝΑΥΛΩΣΗΣ.

Στην περίπτωση αυτή οι σταθερές δαπάνες πάγιου κόστους όπως είναι οι δαπάνες κεφαλαίου , οι δαπάνες συντήρησης , επι-  
σκευών με τα αναγκαία υλικά και επιθεωρήσεις , οι δαπάνες α-  
σφάλισης και δαπάνες διοίκησης-διαχείρισης βαρύνουν την ναυτιλια-  
κή επιχείρηση, οι δε μεταβλητές δαπάνες του πλοίου κατανέμο-  
νται ως εξής :

Τον πλοιοκτήτη βαρύνουν τα έξοδα αμοιβής εισφορών και τροφοδοσίας του προσωπικού , όπως και τα μεσιτικά και οι

προμήθειες για τη χρονοναύλωση, ενώ τον δε χρονοναύλωτη βαρύνουν τα καύσιμα , τα έξοδα χειρισμού των φορτίων, τα έξοδα λιμανιών , τα έξοδα για γλυκό νερό των μηχανών , τα ασφάλιστρα και τα μεσιτικά για τα μεταφερόμενα φορτία .

## 2. ΤΟ ΚΟΣΤΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΣΗ ΝΑΥΛΩΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΓΥΜΝΟΥ.

Η περίπτωση αυτή αποτελεί ειδική μορφή χρονοναύλωσης αλλά η ενοικίαση γίνεται μόνο για το πλοίο . Η έννοια του γυμνού έγκειται στο ότι ο ενοικιαστής θα χρησιμοποιήσει δικό του πλήρωμα , πλην ίσως του πλοιάρχου και του α' μηχανικού , οι οποίοι πρέπει να είναι πρόσωπα της εμπιστοσύνης του πλοιοκτήτη . Η διαφορά του κόστους σε σχέση με την προηγούμενη μορφή είναι ότι ο ναυλωτής - ενοικιαστής του γυμνού πλοίου ευθύνεται για τις αμοιβές , εισφορές και τη τροφοδοσία του πληρώματος .

Κριτήριο για την ναυτιλιακή επιχείρηση όπως και για κάθε άλλη επιχείρηση είναι η αποδοτικότητα στο κέρδος . Όμως δεν αποβλέπει η ναυτιλιακή επιχείρηση μόνο στο κόστος αλλά και στα έσοδα . Οι ναυλώσεις κατά ταξίδι παρότι επιβαρύνουν με τις περισσότερες δαπάνες τον πλοιοκτήτη , είναι δυνατό να είναι αποδοτικότερα αν επιτύχει αυτός αξιόλογο ναύλο.

Η χρονοναύλωση - ενοικίαση είναι εκείνη η οποία εξασφαλίζει ένα σταθερό έσοδο και χαμηλότερο κόστος εκμετάλλευσης του πλοίου , αλλά αποκλείει στον πλοιοκτήτη τη δυνατότητα να εκμεταλλετεί μια έξαρση της ζήτησης και να ει-

σπράξει έκτακτα υψηλούς ναύλους , που δημιουργούν υπερκέρδη . Η χρονοναύλωση προσφέρεται σε περιόδους ηρεμίας και ομαλότητας της ναυλαγοράς και περισσότερο προσφέρεται σε περιόδους ύφεσης και ναυτιλιακής κρίσης γιατί το ενοικιαζόμενο πλοίο δεν μένει χωρίς εργασία, δεν αδρανεύει και δεν παροπλίζεται αλλά για όλο το διάστημα της χρονοναύλωσης εξακολουθεί να εισπράτει το συμφωνημένο μίσθωμα . Αντίθετα σε περιόδους έξαρσης της ζήτησης όταν οι ναυλωτές σπεύδουν να κλείσουν συμφωνίες για ναυλώσεις κατά ταξίδι με υψηλούς ναύλους , προσφέρεται η ναύλωση συτή .

ΔΑΠΑΝΕΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΠΟΥ ΔΗΜΙΟΥΡΓΟΥΝΤΑΙ ΑΠΟ ΕΚΤΑΚΤΕΣ ΑΙΤΙΕΣ .

Μερικές φορές δημιουργούνται για τη ναυτιλιακή επιχείρηση έκτακτες δαπάνες ολικές ή μερικές , που καλύπτονται αργότερα από τις ασφαλιστικές εταιρείες στις οποίες είναι ασφαλισμένα τα πλοία ή από τους αλληλασφαλιστικούς οργανισμούς στους οποίους μετέχουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις .

Δύο χαρακτηριστικές περιπτώσεις αποτελούν η συνεισφορά στη γενική αβάρια και η αποζημίωση σε περίπτωση σύγκρουσης πλοίων .

1. ΣΥΝΕΙΣΦΟΡΑ ΣΕ ΓΕΝΙΚΗ ΑΒΑΡΙΑ

Στην περίπτωση της γενικής αβαρίας όταν δηλαδή προκαλείται εκούσια και ηθελημένη ζημιά κατά τη διάρκεια της εκδήλωσης ενός κινδύνου με σκοπό την αποτροπή μεγαλύτερης



ζημιές ώστε να διασωθεί το πλοίο και το μεγαλύτερο μέρος του φορτίου η αποκατάσταση της ζημιές που προκλήθηκε γίνεται με κοινή αναλογική συνεισφορά των διασωζομένων στοιχείων . Η ρύθμιση αυτή γίνεται από ειδικούς ευπειρογνώμονες διακανονιστικών αβαριών και καλείται διακανονισμός γενικής αβαρίας .

## 2. ΚΑΤΑΝΟΜΗ ΖΗΜΙΩΝ ΣΕ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΣΥΓΚΡΟΥΣΗΣ ΠΛΟΙΩΝ.

Σε περίπτωση συγκρούσης δύο πλοίων εξετάζεται αν υπάρχει υπαιτιότητα . Αν η σύγκρουση οφείλεται σε τυχαίο γεγονός ή σε ανώτερη βία ή αν υπάρχει αμφιβολία για τα αίτια της , οι ζημιές βαρύνουν αυτούς οι οποίοι τις υπέστησαν . Αν όμως υπάρχει υπαιτιότητα και η σύγκρουση οφείλεται σε αποκλειστική υπαιτιότητα του ενός από τα δύο πλοία , οι ζημιές που προκύπτουν βαρύνουν το υπαίτιο πλοίο . Αν υπάρχει αμοιβαία υπαιτιότητα κάθε πλοίο βαρύνεται ανάλογα με το βαθμό αυτής και σε περίπτωση αμφιβολίας , η ευθύνη μοιράζεται εξίσου . Στην περίπτωση της σύγκρουσης μεταξύ πλοίων η ζημιά κατανέμεται μεταξύ μερικής αβαρίας ζημιά που βαρύνει τους ασφαλιστές .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ

ΤΟ ΚΕΡΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΩΣ ΔΙΑΦΟΡΑ  
ΣΥΝΟΛΙΚΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΠΡΟΣΟΔΟΥ .

Σε κάθε μορφή οικονομικής οργάνωσης σαν στόχος τίθεται η αποτελεσματικότητα σαν σχέση μεταξύ διατιθέμενων μέσων και οικονομικού αποτελέσματος . Στη κεφαλαιοκρατική οικονομία στην οποία η οικονομική δραστηριότητα ασκείται δια της επιχείρησης , σκοπός αυτής είναι η απιδίωξη και η επίτευξη του κέρδους . Είναι γνωστή η καθιερωμένη ταυτότητα .

$$\text{ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ} = \text{ΚΙΝΔΥΝΟΣ} = \text{ΚΕΡΔΟΣ}$$

η οποία σημαίνει ότι η επιχείρηση επιδιώκει το κέρδος αλλά διατρέχει διάφορους κινδύνους , ο μεγαλύτερος των οποίων είναι η ζημιά . Το κέρδος στη ναυτιλιακή επιχείρηση εμφανίζεται σαν διαφορά μεταξύ εσόδων και εξόδων ή ορθότερα μεταξύ συνολικής προσόδου αφενός και συνολικού κόστους αφ' ετέρου επιφέρει δε πραγματική αύξηση της περιουσίας της επιχείρησης .

ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΕΞΕΤΑΣΗ ΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙ-  
ΧΕΙΡΗΣΗΣ .

1. ΜΑΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

Το κέρδος της ναυτιλιακής επιχείρησης εξαρτάται από

μικροοικονομική θεώρηση από τη λειτουργία του νόμου της προσφοράς και της ζήτησης θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών και του μηχανισμού των τιμών , δηλαδή από τις συνθήκες της ναυλαγοράς . Η ναυλαγορά είναι πλέον η χαρακτηριστική αγορά στην οποία παρατηρούνται οι εντονότερες διακυμάνσεις κυκλικές , εποχιακές και έκτακτες . Ο οικονομικός κύκλος είναι συνεχής στην ναυλαγορά όπου η άνθηση διαδέχεται την ύφεση και οι ναυτιλιακές κρίσεις είναι φαινόμενο συνηθισμένο . Οι εξάρσεις στη ναυλαγορά είναι περιορισμένες σε χρόνο αλλά πολύ έντονες . Και τη σύντομη περίοδο τους πραγματοποιούνται υψηλά έκτακτα κέρδη .

Οι περίοδοι υφέσεων είναι μικρότερες αλλά σ' αυτές είναι δυνατή η ισορροπία στην αγορά ώστε να μη σημειώνονται μεγάλες ζημιές . Όταν η ύφεση είναι οξεία σε έκταση μιλάμε για ναυτιλιακές κρίσεις όπως ήταν η μεγαλύτερη του 1929 - 1932 και η πρόσφατη των ετών 1974 - 1977 η οποία είχε σαν αιτία την παγκόσμια οικονομική αναστάτωση, που προκλήθηκε από τις συνεχείς και μεγάλες ανατιμήσεις του πετρελαίου . Και τη διάρκεια των ναυτιλιακών κρίσεων οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις , ιδιαίτερα οι βαρυνόμενες με υψηλές πάγιες δαπάνες έχουν πάγιες ζημιές .

Στις περιπτώσεις αυτές σαν λύση και διέξοδος βρίσκεται η θέση του παροπλισμού ενός αριθμού πλοίων ώστε να μειώνεται η προσφορά χωρητικότητας αφενός και να είναι λιγότερα τα έξοδα του πλοίου το οποίο είναι παροπλισμένο .

Οι εποχιακές διακυμάνσεις στη ναυτιλιακή δραστηριότητα είναι όμοια συνηθισμένες , ιδιαίτερα για ορισμένες κατηγορίες επιχειρήσεων όπως είναι οι επιχειρήσεις που εκμετα-

λεύονται επιβατηγά πλοία , ακτοπλοϊκών γραμμών ή κρουαζιερόπλοια . Κατά τη διάρκεια του χειμώνα τα πλοία αυτά έχουν περιορισμένη ζήτηση θέσεων ενώ κατά το θέρος πολλές φορές αδυνατούν να εξυπηρετήσουν την εμφανιζόμενη ζήτηση . Έτσι περιορίζουν τις προσδοκίες τους για κέρδη κατά τη διάρκεια του θέρους .

Όμοια οι έκτακτες διακυμάνσεις στη ναυτιλία δεν είναι ασυνήθιστες και προκαλούνται από αιφνίδια περιστατικά , από απρόβλεπτες πολεμικές συγκρούσεις τοπικού ή περιφερειακού χαρακτήρα . Σε τέτοιες περιπτώσεις είναι δυνατό να αυξηθεί υπέρμετρα η ζήτηση και να προκύψουν πολλά έκτακτα κέρδη ή το αντίθετο .

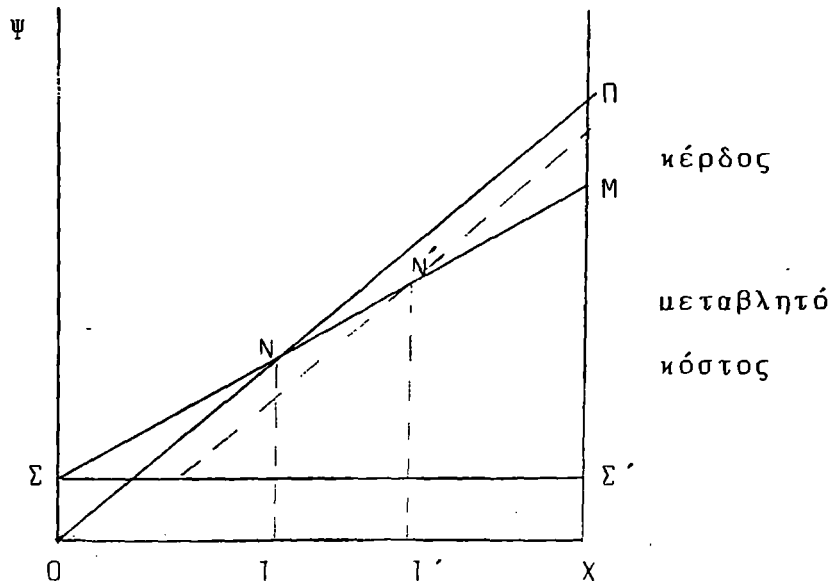
Οι τιμές των ναύλων από τις οποίες εξαρτάται η πραγματοποίηση ή μη κερδών επηρεάζονται όπως ισχύει γενικά στην ανταγωνιστική οικονομία - από τη ζήτηση αφενός και την προσφορά αφ' ετέρου . Σε αυξημένη ζήτηση με σταθερή προσφορά χωρητικότητας προκαλείται αύξηση της τιμής των ναύλων και το αντίθετο συμβαίνει σε ελάττωση της ζήτησης .

## 2. ΜΙΚΡΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

Από μικροοικονομικής άποψης το κέρδος της ναυτιλιακής επιχείρησης αποτελεί συνάρτηση της συνολικής προσόδου της αφενός και του συνολικού κόστους αφ' ετέρου . Αν συλλάβουμε τη ναυτιλιακή επιχείρηση σαν σύνολο ανεξαρτήτως αριθμού πλοίων τα οποία έχει στη κυριότητα της η μεν συνολική πρόσοδος της δημιουργείται με βάση τις μεταφερθείσες από τα πλοία της συνολικά ποσότητες και από τους

επιτευχθέντες ναύλους το δε συνολικό κόστος σχηματίζεται από το άθροισμα των σταθερών αφ' ενός και των μεταβλητών δαπανών αφ' ετέρου .

Οι σε αδρές γραμμές διαμόρφωση της συνολικής προσόδου (ποσότητες  $x$  τιμή = σύνολο εσόδων ) και του συνολικού κόστους ( σταθερά + μεταβλητά έξοδα ) παίρνει την ακόλουθη διαγραμματική μορφή :



- Ο άξονας  $OX$  αντιστοιχεί στις μεταφερόμενες ποσότητες από τα πλοία της ναυτιλιακής επιχείρησης .

- Ο άξονας  $O\Psi$  αντιστοιχεί σε αξίες και σ' αυτές υπολογίζεται τόσο η συνολική πρόσοδο όσο και το κόστος.

- Τα σημεία  $N$  και  $N'$  είναι τα νεκρά σημεία όταν η συνολική πρόσοδο της επιχείρησης είναι  $\Pi$  και  $\Pi'$  αντιστοιχούν δε στις ποσότητες  $T$  και  $T'$  . Όταν η πρόσοδος είναι  $\Pi$  το συνολικό κόστος καλύπτεται από τη μεταφορά της  $T$  και

όταν  $\Pi'$  με την ποσότητα  $T'$  αν μεταφερθεί λιγότερη ποσότητα της  $T$  και  $T'$  η επιχείρηση πραγματοποιεί ζημιά .

Αντίθετα για κάθε πάνω των  $T$  και  $T'$  ποσότητα πραγματοποιείται κέρδος το οποίο αν εξαντληθεί όλη η μεταφορική ικανότητα της επιχείρησης μεγιστοποιείται σε  $\Pi$  .

Με τον τρόπο αυτό παρακολουθείται η διαμόρφωση αφ' ενός της συνολικής προσόδου και αφ' ετέρου του συνολικού κόστους σε συνάρτηση με τα διάφορα μεγέθη μεταφερόμενων ποσοτήτων με τη προϋπόθεση ότι οι μεν δαπάνες είναι αναλογικές ο δε ναύλος σταθερός .

#### ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΕΥΝΟΟΥΝ ΤΟ ΚΕΡΔΟΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ ΣΤΗ ΠΡΑΞΗ .

Οι παράγοντες αυτού είναι εξωεπιχειρησιακοί και ενδοεπιχειρησιακοί . Στους εξωεπιχειρησιακούς εντάσσονται :

1) Οι συνθήκες ναυλαγοράς . Αν υπάρχει αυξημένη ζήτηση ευνοούνται οι καλοί ναύλοι και διευκολύνεται η επίτευξη κέρδους .

2) Η ναυτιλιακή πολιτική του κράτους του οποίου τη σημαία φέρουν τα πλοία της ναυτιλιακής επιχείρησης . Στους

Στους ενδοεπιχειρησιακούς παράγοντες εντάσσονται :

1) Η επίτευξη του ευνοϊκότερου δυνατού κόστους εκμετάλλευσης των πλοίων .

2) Ο τρόπος εκμετάλλευσης των πλοίων .

3) Η επιχειρηματικότητα . Η επιχειρηματική ικανότητα με την οποία εμφανίζεται στην εκμετάλλευση κατάλληλων ευκαιριών στην ικανότητα των διαπραγματεύσεων , στην ανάπτυξη δημο-

σίων σχέσεων , ώστε να αποσπούν με προσωπικές επαφές ναύ-  
λους , είναι δυνατό να επιτυγχάνονται υψηλά κέρδη .

### Η ΛΟΓΙΣΤΙΚΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΚΑΙ ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΟΥ ΚΕΡΔΟΥΣ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ .

Η αληθινή εικόνα της δράσης της ναυτιλιακής επι-  
χείρησης εμφανίζονται κατά τα τέλη της χρήσης στο λο-  
γαριασμό " ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ " και στο λογαριασμό " ΑΠΟΤΕ-  
ΛΕΣΜΑΤΩΝ " . Για να υπάρξει ακριβής εικόνα πρέπει να τη-  
ρείται ορθολογική λογιστική , δηλαδή να τηρούνται οι  
απαιτούμενοι λογαριασμοί , τα απαιτούμενα λογιστικά βιβλία  
να εφαρμόζεται το κατάλληλο λογιστικό σχέδιο και να γί-  
νεται ορθή σύνταξη του ισολογισμού , των λογαριασμών εκμε-  
τάλευσης και του λογαριασμού αποτελεσμάτων στο τέλος της  
χρήσης .

### Η ΑΣΦΑΛΙΣΤΙΚΗ ΚΑΛΥΨΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ .

Ο στόχος της ασφαλιστικής κάλυψης από μια ναυτιλια-  
κή επιχείρηση είναι η ελαχιστοποίηση του κόστους γι' αυτήν  
σε περίπτωση μιας ζημιάς , ενός σοβαρού ατυχήματος ή μιας  
καταστροφής .

Ένα πλοίο όταν πρόκειται να παραδοθεί από τα ναυπηγεία  
στη ναυτιλιακή επιχείρηση ή αν πρόκειται για αγοραπωλησία  
έτοιμου πλοίου από μια ναυτιλιακή επιχείρηση σε άλλη ναυ-  
τιλιακή επιχείρηση πρέπει να καλυφθεί ασφαλιστικά ακριβώς  
της παράδοσης του . Διαφορετικά το πλοίο θα θεωρείται στην  
ναυλαγορά σαν ένα πειρατικό πλοίο . Για να ασφαλιστεί ένα

πλοίο πρέπει να έχει ταξινομηθεί από ένα νηογνώμονα διεθνούς κύρους όπως το αγγλικό LLOYD'S ή το αμερικάνικο BURRAU .

Μπορούμε να ταξινομήσουμε συνοπτικά τις διάφορες ασφάλισεις για τις οποίες πρέπει να φροντίσει το MANAGEMENT της ναυτιλιακής επιχείρησης ως εξής :

α) Ναυτασφάλειες.

Η ναυτασφάλεια η οποία βασίζεται στη συνολική αγοραία αξία του πλοίου καλύπτει τη ναυτιλιακή επιχείρηση για διάφορους κινδύνους που αφορούν αποκλειστικά το σκάφος και τη μηχανή του πλοίου . Οι κίνδυνοι για τους οποίους καλύπτεται το πλοίο συμπεριλαμβάνονται στο ασφαλιστικό συμβόλαιο , καθώς και οι αιτίες από τις οποίες μπορεί να προέλθει μια αβαρία στο πλοίο .

Συνήθως όλα τα ναυτασφαλιστικά συμβόλαια καλύπτουν την ναυτιλιακή επιχείρηση περιπτώσεις ολικών απωλειών ή υλικών τεκμαρτών απωλειών όταν μπορεί να αποδειχθεί ότι δεν πρόκειται για περίπτωση ναυταπάτης .

Το πλοίο επίσης καλύπτεται ασφαλιστικά και για τυχόν άλλες ζημιές που μπορεί να προέρχονται από ορισμένες αιτίες που αναφέρονται στο ναυτασφαλιστικό συμβόλαιο . Οι καλυπτόμενες από τους ασφαλιστές αξίες των πλοίων συνήθως μεγάλες και γι' αυτό τον λόγο η συνολική ναυτασφάλεια ενός πλοίου δεν μπορεί να αποτελέσει ευθύνη για έναν ή δύο μόνο ασφαλιστές .

Έτσι κάθε MANAGEMENT ή ναυτιλιακό γραφείο μιας πεπειραμένης ναυτιλιακής επιχείρησης έχει το δικό του ασφαλιστικό μεσίτη με τον οποίο επικοινωνεί για την ασφάλιση των πλοίων



και την ανανέωση της ναυτασφάλειας . Το MANAGEMENT πληροφορείται από το μεσίτη για τις τρέχουσες τιμές και όρους της ασφάλισης των πλοίων στις διάφορες διεθνής ασφαλιστικές αγορές . Μετά την ανταλλαγή των πρώτων ιδεών ο μεσίτης του οποίου η αμοιβή βασίζεται σε προμήθειες επί των ασφαλίσεων αποτελείται σε διάφορους ασφαλιστές .

Ο ασφαλιστής ο οποίος καλύπτει το μεγαλύτερο μέρος της αξίας του πλοίου καλείται ο BEADING UNDERWRITER . Η τιμή για την κάλυψη του πλοίου η οποία προτείνεται από τον BEADING UNDERWRITER στην ναυτιλιακή επιχείρηση διαμέσου του ασφαλιστικού μεσίτη είναι εκείνη που συνήθως έχουν συμφωνήσει και οι υπόλοιποι ασφαλιστές οι οποίοι καλύπτουν μικρότερο μέρος της αξίας του πλοίου .

β) Ασφάλιση ναύλου .

Η ασφάλιση του φορτίου που μεταφέρει ένα πλοίο αφορά τους φορτωτές και όχι την ναυτιλιακή επιχείρηση . Επομένως είναι η επιχείρηση των φορτωτών η οποία πρέπει να ασφαλιστεί για την ολική ή μερική απώλεια του φορτίου όπως επίσης και για τους άλλους κινδύνους που συντελούν σε ζημιές ή αλλοιώσεις του φορτίου .

Όταν λέμε ασφαλίσεις ναύλου εννοούμε ότι η ναυτιλιακή επιχείρηση πρέπει να ασφαλιστεί για την πληρωμή ναύλου ιδιαίτερα όταν ο ναύλος δεν είναι προπληρωτέος .

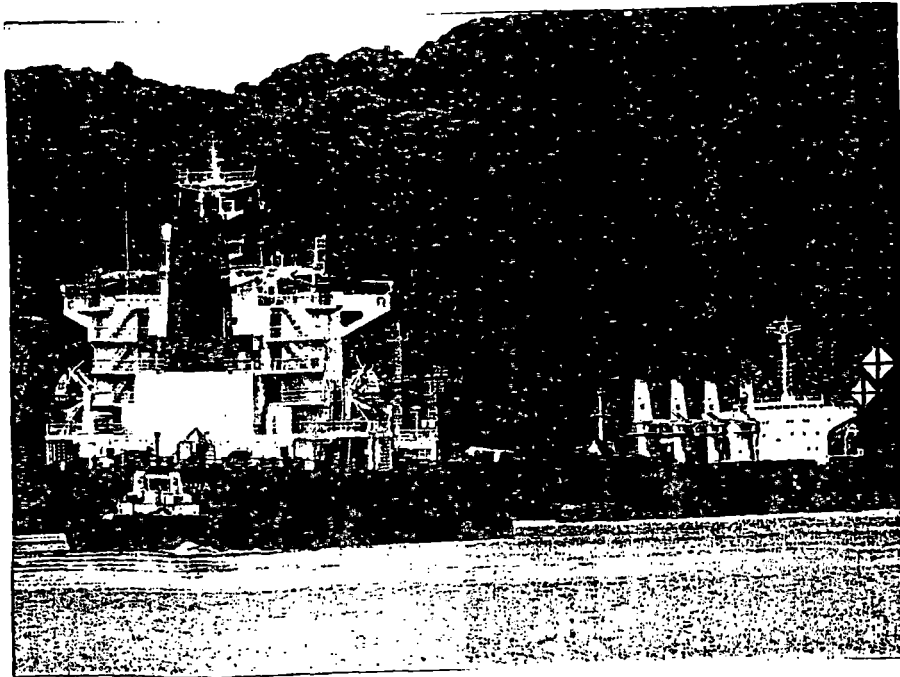
γ) Αλληλασφάλειες .

Οι αλληλασφάλειες είναι θεσμοί στους οποίους συμμετέχουν ναυτιλιακές επιχειρήσεις με σκοπό την κάλυψη τους για

ζημιές σε τρία μέρη . Για να μπορέσει να λειτουργήσει αποτελεσματικά μια αλληλασφάλεια η πρόσδοος από τα ετήσια ασφάλιστρα πρέπει να φροντίσει να υπάρχει θετική διαφορά ανάμεσα στην πρόσοδο και στο κόστος της επιχείρησης . Στην προκειμένη περίπτωση τα στοιχεία του κόστους είναι οι αποζημιώσεις για τις απαιτήσεις των μελών και το κόστος της διαχειρήσεως των αλληλασφαλειών . Τα κύρια στοιχεία κάλυψης από την αλληλασφάλεια είναι τα παρακάτω :

Ασθένειες πληρωμάτων , τραυματισμοί πληρωμάτων , ζημιές σε τρία μέρη όπως λιμένες , φορτία πετρελαιοκηλίδες .

Τέτοιες αλληλασφάλειες υπάρχουν στις παραδοσιακές ναυτιλιακές χώρες όπως η Αγγλία , Νορβηγία αλλά δεν υπάρχουν στην Ελλάδα . Έτσι οι ναυτιλιακές Ελληνικές επιχειρήσεις ασφαλίζονται σε ξένες αλληλασφάλειες .



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

### Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ .

Η Ελληνική οικονομία βρίσκεται σε μία οικονομική ανάπτυξη αλλά στη φάση αυτή πρέπει να αντιμετωπισθούν επιτυχώς δύο καίριες σημασίας προβλήματα :

α. Η εξασφάλιση και η διατήρηση της νομισματικής ισορροπίας που έχει άμεσες προεκτάσεις στην ευαίσθητη εξωτερική ισορροπία της οικονομίας της χώρας .

β. Η ανάγκη επιτάχυνσης των οργανικών και διαρθρωτικών μεταβολών στην οικονομία που θα συντόμευαν το χρόνο και τη διαδικασία για να περάσει η χώρα στο στάδιο της πλήρους οικονομικής ανάπτυξης .

Αυτή απαιτεί οικονομικές θυσίες και αυξημένη ζήτηση κεφαλαιουχικών κυρίως αγαθών και τεχνολογίας από το εξωτερικό.

Μέρος του εθνικού εισοδήματος όπως αυτό διαμορφώνεται με την συμβολή και του αποικτωμένου στο εξωτερικό ακαθάριστου ναυτιλιακού εισοδήματος διατίθεται για επενδύσεις που αφορούν ναυπηγήσεις ή αγορές πλοίων στο εξωτερικό , συνεπάγονται εκροή συναλλάγματος .

Το ίδιο συμβαίνει στις περιπτώσεις αγοράς από το εξωτερικό μηχανών , μηχανημάτων , υλικών ή τεχνολογίας για την ναυπήγηση πλοίων στο εσωτερικό . Προκειμένου περί των χωρών αυτών είναι δυνατό να υπάρξουν περίοδοι , στη διάρκεια των οποίων η ζήτηση κεφαλαίων σε συνάλλαγμα για την ενέργεια ναυτιλιακών επενδύσεων μπορεί να λάβει διάσπασεις δύσανάλογα

μεγάλες σε σχέση προς το ναυτιλιακό εισόδημα που πραγματοποιήθηκε ώστε μπορεί να οδηγήσει σε αρνητική διαμόρφωση του ισοζυγίου ναυτιλιακών συναλλαγών ή και του ισοζυγίου τρεχουσών συναλλαγών με το εξωτερικό .

Η εικόνα είναι διαφορετική προκειμένου περί της Ελλάδας . Το τμήμα του ελληνικού ναυτιλιακού εισοδήματος που εισάγεται στη χώρα μέσω του τραπεζικού συστήματος δεν επανεξάγεται . Αποτελεί καθαρά εισροή που :

α. Πραγματοποιείται για την κάλυψη των πάσης φύσεως υποχρεώσεων και δαπανών λειτουργίας των ελληνικών ναυτιλιακών επιχειρήσεων . Η κάλυψη αυτών γίνεται υποχρεωτικά με την εισαγωγή συναλλάγματος .

β. Προέρχεται από το εισαγόμενο στη χώρα για τη συντήρηση των οικογενειών των ναυτικών , μέρος των αποδοχών των πληρωμάτων , που εισπράττονται από τους δικαιούχους σε συνάλλαγμα .

γ. Πραγματοποιείται για την κάλυψη του κόστους διαβώσεως και κάθε είδους δαπανών των πλοιοκτητών και των οικογενειών τους .

Τα κεφάλαια που χρησιμοποιούνται για επενδύσεις στο εξωτερικό προέρχονται από το τμήμα εισοδήματος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων που δεν έχει εισαχθεί στην Ελλάδα αλλά έχει αποθεματοποιηθεί στο εξωτερικό . Οι επενδύσεις με την μορφή ναυπηγήσεως πλοίων στο εσωτερικό στην έκταση που χρηματοδοτούνται από ίδια κεφάλαια καλύπτονται με την εισαγωγή συναλλάγματος . Επομένως δεν προκύπτει για την Ελληνική οικονομία πρόβλημα με βάση την οριακή χρησιμότητα των ναυτιλιακών επενδύσεων σε σύγκριση με άλλες επενδύσεις παρά με την

αντίστροφη έννοια .

### ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ ΕΜΨΥΧΟΥ ΔΥΝΑΜΙΚΟΥ .

Οι σύγχρονες εξελίξεις στην ναυτική τεχνολογία , στα μεγέθη των πλοίων και στην εξειδίκευση της προσφοράς χωρητικότητας η βιομηχανία των θαλάσσιων μεταφορών δεν μπορεί να θεωρηθεί ως ο κατ' εξοχήν κατάλληλος τομέας επενδύσεων σε μια χώρα που επιζητεί να δημιουργήσει ευκαιρίες απασχολήσεως εργατικού δυναμικού . Είναι βιομηχανία μεγάλης εντάσεως κεφαλαίου .

Σε χώρες όπως η Ελλάδα όπου οι επενδύσεις στον ναυτιλιακό τομέα πραγματοποιούνται με κεφάλαια που κερδίζονται και αποθεματοποιούνται στο εξωτερικό χωρίς θυσία και προ πάντος χωρίς εκροή πόρων της εθνικής οικονομίας προς το εξωτερικό οι ναυτιλιακές επενδύσεις αποτελούν καθαρή ωφέλεια για την οικονομία .

Η ελληνική εμπορική ναυτιλία με τη προϋπόθεση της ομαλής ανάπτυξης της δεν υπάρχουν δε λόγοι σοβαρής σχετικής αμφιβολίας για το προβλεπτό μέλλον η ελληνική βιομηχανία θαλάσσιων μεταφορών θα εξακολουθήσει να αποτελεί δυναμικό τομέα απασχολήσεως έμψυχου υλικού , όχι μόνο επί των πλοίων .

Η συνέχιση της ανάπτυξης της ελληνικής ναυτιλίας σε συνδιασμό προς την ελπιζόμενη στενότερη σύνδεση της ναυτιλιακής δραστηριότητας με την εθνική οικονομία και την διεύρυνση των υπηρεσιών που θα μπορεί η τελευταία να της προσφέρει θα τείνει να οδηγήσει σε ταχείς ρυθμούς αυξήσεως των ευκαιριών απασχολήσεως στη διοίκηση των ναυτιλιακών

μονάδων και σε δραστηριότητες συναφείς προς τη προσφορά εξειδικευμένων υπηρεσιών προς την ναυτιλιακή επιχείρηση και το πλοίο ( λ.χ. εργασίες επισκευών και συντηρήσεως, εφοδιασμού πλοίων , ναυτικών κατασκευών , αγοραπωλησιών και ναυλώσεων , τράπεζες , ασφαλιστικές και ταξινομήσεως πλοίων).

#### ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΑΛΛΩΝ ΚΛΑΔΩΝ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ.

Τα οικονομικά , τεχνολογικά και άλλα ωφελήματα που αντλεί η χώρα από την ταχεία ανάπτυξη της ελληνικής ναυτιλίας δεν είναι πάντα δυνατόν να προσδιοριστούν ποσοτικά υπό την μορφή μετρήσεως συγκεκριμένων οικονομικών μεγεθών και εξελίξεων . Αυτό συμβαίνει σε κάθε κλάδο παραγωγής αγαθών ή υπηρεσιών του οποίου η δημιουργία η ανάπτυξη εξαρτάται από ή συνδέεται με την ζήτηση που δημιουργεί η ναυτιλιακή δραστηριότητα αλλά μόνο αυτή .

Μεταξύ των κλάδων αυτών περιλαμβάνονται τραπεζικές και ασφαλιστικές , η βιομηχανία τουρισμού , τα ταξιδιωτικά γραφεία και επιχειρήσεις μεταφορών που εξυπηρετούν τη μετακίνηση πληρωμάτων και προσωπικού ναυτιλιακών μονάδων κυρίως από και προς το εξωτερικό οι επιχειρήσεις εφοδιασμού πλοίων οι βιομηχανίες πλήθους ειδών αναγκαίων προς συντήρηση πλοίων ή προς χρησιμοποίηση πλοίων .

Η επισκευαστική και κατασκευαστική πλοίων βιομηχανίες δημιουργούν πολλαπλή ζήτηση αγαθών και υπηρεσιών επί ωφέλεια μεγάλου φάσματος οικονομικών δραστηριοτήτων

Στην παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία υπάρχει πλεόνασμα παραγωγικού δυναμικού σε σχέση με τις ανάγκες της

σχετικής ζήτησης . Με συνέπεια να προκαλείται οξύς ανταγωνισμός μεταξύ των ναυπηγικών χωρών που εκδηλώνεται με τη μορφή :

α) Κάλυψη ζημιών της λειτουργίας των ναυπηγικών μονάδων .

β) Χρηματοδότηση και εγγύηση για λογαριασμό τρίτων κατασκευών , σε πολλές περιπτώσεις δε με όρους και με επιτόκια που συνιστούν εκτεταμένη επιδότηση υπέρ των εγχώριων και αλλοδαπών πλοιοκτητών .

Καμία χώρα που διατηρεί την ικανότητα να καθορίζει προτεραιότητες και στόχους που αφορούν την ανάπτυξη της οικονομίας της και την ευημερία του πληθυσμού της θα απόσχει από τη δημιουργία ή την ανάπτυξη ναυπηγικής βιομηχανίας , αν υπάρχουν κατάλληλες οικονομικές προϋποθέσεις ή αν οι εθνικές της ανάγκες το επιβάλλουν .

Οι προϋποθέσεις αυτές μπορεί να αφορούν :

Στο επίπεδο τεχνολογίας και βιομηχανικής ανάπτυξης που διαθέτει κάθε χώρα . Στην Ελλάδα ως προς τις κατασκευές υψηλής τεχνολογίας και μεγάλης εντάσεως κεφαλαίου όπως αυτές που αφορούν σύγχρονα πλοία χύδην ξηρού και υγρού φορτίου ή πλοία ειδικής χρήσεως το σύνολο εκτός εργασίας εισροών θα εισάγεται από το εξωτερικό ενώ η εγχώρια προστιθέμενη αξία θα ήταν περιορισμένη.

Το κόστος παραγωγής και η συναγωνιστικότητα των ναυπηγικών μονάδων όπως η Ιαπωνία η μεγαλύτερη ναυπηγική χώρα , τα κύρια χαρακτηριστικά της ναυπηγικής βιομηχανίας είναι επιχειρηματική συγκέντρωση με τη βιομηχανία χάλυβα

και τις μεγάλες τράπεζες και ότι λειτουργεί υπό μεγάλη κλίμακα παραγωγής . Τα δύο παραπάνω χαρακτηριστικά επιτρέπουν ορθολογική οργάνωση της παραγωγής και οδηγούν σε χαμηλό κόστος .

Η παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία χαρακτηρίζεται από ανταγωνισμό μεταξύ των ναυπηγικών χωρών που οδηγεί σε χρηματοδότηση των ναυπηγήσεων υπέρ των πλοιοκτητών ακόμη σε εκτεταμένες επιδοτήσεις . Θα ήταν αδύνατο και ασύμφορο για την ελληνική οικονομία να ανταποκριθεί στη ζήτηση κεφαλαίων για χρηματοδότηση σε συνάλλαγμα ή σε επιδότηση του κόστους των ναυπηγήσεων σε βάρος του κοινωνικού συνόλου .

Κατά προτίμηση επωφελέστερα για την οικονομία θα όφειλε να αποβλέπει σε κατασκευές που θα συνέβαλαν στην ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού των εσωτερικών θαλάσσιων συγκοινωνιών και μεταφορών , επίσης σε παρευφερής κλάδους της ναυτιλίας που απαιτούν επενδύσεις αυξημένες και σε κατασκευές συνδεδεμένες προς τις αμυντικές ανάγκες της χώρας .

Η ναυπηγική βιομηχανία έχει μεγάλες δυνατότητες ταχείας διευρύνσεως του εισοδήματος που αποκτά η χώρα από επισκευές πλοίων . Η γεωγραφική θέση της χώρας είναι ιδιαίτερα ευνοική για την ανάπτυξη επισκευαστικών εργασιών . Ένας αυξανόμενος αριθμός πλοίων κυρίως δεξαμενόπλοιων και άλλων φορτηγών πλοίων περνούν άφορτα από την ανατολική Μεσόγειο κατευθυνόμενα προς τη διώρυγα του Σουέζ ή προερχόμενα από αυτήν .

Επίσης σημαντικός αριθμός άφορτων πλοίων κινούνται προς και από τον Εύξεινο Πόντο ή και προς περιοχές της ανατολικής Μεσογείου .

Η επισκευαστική βιομηχανία πλοίων είναι κατ' εξοχήν



βιομηχανία εντάσεως εργασίας αλλά απαιτεί εξειδικευμένο υ-  
ψηλής στάθμης προσωπικό . Βεβαίως απαιτεί εισροές ειδών εξο-  
πλισμού υλικών και τεχνολογίας εισαγομένων από το εξωτερικό  
αλλά η προστιθέμενη αξία σε κάθε περίπτωση είναι σοβαρά.

Η διεύρυνση του κύκλου των υπηρεσιών που θα μπορεί η  
εθνική οικονομία να προσφέρει στην εμπορική ναυτιλία θα εξα-  
ρτηθεί από τη σταθερότητα και τη συστηματικότητα με την ο-  
ποία θα εδραιωθεί η εμπιστοσύνη των συναλλασσομένων μερών στην  
ικανότητα της ελληνικής οικονομίας και ελληνικής ναυτιλιακής  
αγοράς να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους με ποιότητα , ευθύ-  
τητα , αποτελεσματικότητα ανάλογη με εκείνες για τις οποίες  
διακρίνονται η αγγλική αλλά και άλλες αγορές.

#### ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΙΣΟΡΡΟΠΙΑ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ .

Το ισοζύγιο των αξωτερικών πληρωμών της χώρας χαρά-  
κτηρίζεται μακροχρόνια από μεγάλη ελλειμματικότητα του λο-  
γαριασμού εξαγωγών - εισαγωγών . Στη φάση της οικονομικής  
ανάπτυξης που βρίσκεται η χώρα ο λογαριασμός εισαγωγών -  
εξαγωγών θα εξακολουθήσει να είναι σοβαρά ελλειμματικός.

Απαιτούνται αυξημένες εισαγωγές κεφαλαιουχικών αγαθών  
και τεχνολογίας για τη βιομηχανική ανάπτυξη και έργα υπο-  
δομής .

Τα αυξημένα χρηματικά εισοδήματα που δημιουργήθηκαν σαν  
αποτέλεσμα της μακροχρόνιου οικονομικής προόδου από κοινού με  
την αυξημένη και εκτεινόμενη λόγω εκτεταμένης φοροδιαφυ-  
γής ροπή προς κατανάλωση οδηγούν σε επιτάχυνση εκροής συ-  
ναλλάγματος για εισαγωγή καταναλωτικών αγαθών σε σημαντική

κλίμακα πολυτελών για την ικανοποίηση της σχετικής συνολικής ζήτησης που η εγχώρια παραγωγή δεν μπορεί να καλύψει ποσοτικά ή ποιοτικά . Αντιθέτως δεν φαίνεται ότι μπορεί στο προβλεπτό μέλλον να υπάρξουν εξ ίσου ταχύρυθμες εξελίξεις ως προς τις εξαγωγές .

Το πρόσφατο παρέλθον και το παρόν χαρακτηρίστηκαν από στασιμότητα στις βιομηχανικές επενδύσεις . Υπό τις συνθήκες αυτές δεν διαγράφεται ως πιθανή προς προβλεπτό μέλλον εξέλιξη που θα επέτρεπε να επιτευχθεί αξιόλογη βελτίωση της σχέσεως μεταξύ εξαγωγών και εισαγωγών . Το αντίθετο είναι πιθανότερο να συμβεί οπότε όσο τα μεγέθη της οικονομίας ειδικότερα των εισαγωγών και εξαγωγών θα αυξάνουν το άνοιγμα του λογαριασμού εισαγωγών - εξαγωγών θα διευρύνεται σε απόλυτα μεγέθη πιθανώς δε και ποσοστιαία . Επομένως θα εκτείνεται η πίεση προς αναζήτηση λύσεων στη προσπάθεια προς εξισορρόπηση του ισοζυγίου εξωτερικών πληρωμών της χώρας εκτός και αν επιδιώκεται συμπίεση των εισαγωγών με περιοριστικά μέσα .

Μακροχρόνια η αποφασιστική ανάπτυξη του τομέα της δευτερογενούς παραγωγής και η προοδευτική μείωση της ελλειμματικότητας του λογαριασμού εισαγωγών - εξαγωγών δεν μπορεί παρά να είναι αμετακίνητος στόχος της κρατικής πολιτικής .

Βραχυχρόνια ή και μεσοπρόθεσμα η κάλυψη του ελλείματος μπορεί να επιδιωχθεί αθροιστικά ή εναλλακτικά από εισαγωγή κεφαλαίων εξωτερικού προς επένδυση από δανεισμό από το εξωτερικό και από αύξηση των εισπράξεων της χώρας από άδηλους πόρους , ιδιαίτερα από αύξηση των εισπράξεων ναυτιλιακού συναλλάγματος . Η προσέλκυση κεφαλαίων από το εξω-

τερικό προς επένδυση είναι αναγκαία ακόμη δε και επιθυμητή υπό την προϋπόθεση ότι αφορά σε επενδύσεις παραγωγικού και αναπτυξιακού χαρακτήρα που γίνονται υπό επωφελείς για τη χώρα όρους. Η επί του προκειμένου ελληνική πείρα δεν είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντική. Είτε διότι λείπουν επαρκώς επεξεργασμένες επενδυτικές και αναπτυξιακές μελέτες είτε διότι η ανάγκη προς εισαγωγή κεφαλαίων είναι πειστική είτε για λόγους πολιτικής σκοπιμότητας και εντυπωσιασμού όπως συνέβη στη περίοδο της δικτατορίας η προσέλκυση κεφαλαίων εξωτερικού προς επένδυση στηρίζεται στην παραχώρηση επαχθών προνομίων που περιορίζουν σημαντικά και ενίοτε ίσως εκμηδενίζουν την συμβολή των κεφαλαίων αυτών στην ανάπτυξη της οικονομίας.

Ο εξωτερικός δανεισμός όταν δεν είναι αρκετά μακροπρόθεσμος και καθαρώς αναπτυξιακής μορφής δημιουργεί πρόσθετους κινδύνους αυξήσεως της κατανάλωσης και μεγαλύτερης επιβάρυνσης του ισοζυγίου πληρωμών όχι μόνο προς εξυπηρέτηση του δανείου αλλά και προς πληρωμή αυξημένων εισαγωγών.

Επί πλέον όταν η ανάγκη προς αναζήτηση κεφαλαίων στο εξωτερικό είναι πειστική η δε εξωτερική ισορροπία της οικονομίας επισφαλής εξασθενίζει την διαπραγματευτική δύναμη της χώρας η οποία τείνει να γίνει ενδοτική σε πιέσεις όχι μόνο οικονομικές αλλά και πολιτικές με αρνητικές επιπτώσεις στην ικανότητα των κυβερνήσεων της να προσπίζουν αποτελεσματικά τα συμφέροντα της χώρας.

Η αυξησή του συναλλάγματος από άδηλους πόρους και επιτάχυνση του ρυθμού ετήσιας αυξήσεως τους θα όφειλαν υπό τις συνθήκες αυτές να είναι στόχοι υψηλής προτεραιότητας.

Τρία κινδύλια διαμορφώνουν το συνολικό ύψος των άδηλων.

πόρων. Το ναυτιλιακό συνάλλαγμα , το ταξιδιωτικό και το μεταναστευτικό . Το ναυτιλιακό και ταξιδιωτικό συνάλλαγμα συνιστούν εισπράξεις προερχόμενες από τη προσφορά υπηρεσιών . Αντίθετα το μεταναστευτικό συνάλλαγμα προέρχεται από μονομερείς μεταβιβάσεις εκ μέρους Ελλήνων εργαζομένων σε ξένες χώρες .

Παρά τούτο έχει κατά καιρούς υποστηριχθεί από μελετητές των οικονομικών πραγμάτων αλλά και από υπευθύνων παραγόντων της χώρας ότι και στις τρεις περιπτώσεις πρόκειται περί εισπράξεων των οποίων η εξέλιξη δεν υπόκειται σε ελληνικό έλεγχο.

#### ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΙΣΠΡΑΞΕΩΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ .

Η περισσότερη δυναμικά αναπτυσσόμενη πηγή εισπράξεων είναι τα εφοπλιστικά ευβάσματα . Είναι βέβαιο ότι το εφοπλιστικό συνάλλαγμα έχει σοβαρά αυξηθεί κατά τη διαδρομή του χρόνου προκειμένου οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις να ανταποκριθούν στην ανάγκη καλύψεως των αυξανόμενων υπηρεσιών τις οποίες η ελληνική οικονομία τους παρέχει λ.χ. σχετικά με τη λειτουργία διοικήσεως των επιχειρήσεων ( μισθοδοσίες, ενοίκια , τηλεπικοινωνίες κ.α. ) . Επίσης για δαπάνες διαβιώσεως των εφοπλιστών και των οικογενειών τους . Ένα τμήμα του ως εφοπλιστικού καταγραφόμενου συναλλάγματος εισάγεται στη χώρα υπό των ναυτιλιακών επιχειρήσεων προκειμένου από το προϊόν της πωλήσεως του στη τράπεζα της Ελλάδος να καλυφθούν άλλες ανάγκες μεταξύ των οποίων :

- Εκπλήρωση εντολών πληρωμάτων τους προς καταβολή χρη-

ματικών ποσών στις οικογενειές τους.

- Εξώφληση υποχρεώσεων τους προς ασφαλιστικά ταμεία των ναυτικών ή εξώφληση φορολογικών τους υποχρεώσεων.

- Άλλες τακτικές ή απρόβλεπτες δαπάνες λειτουργίας τους

- Δαπάνες συντήρησης επισκευής ή εφοδιασμού πλοίων τους σε ελληνικούς λιμένες .

Η κατάτμηση των εισπράξεων του ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι κατά βάση επιζήμια γιατί το μέγιστο ποσοστό των αποδοχών των πληρωμάτων δαπανάται ή έστω αποθεματοποιείται στο εξωτερικό σε βάρος του επιπέδου διαβίωσης των οικογενειών των ναυτικών .

Δεν αμφισβητείται ότι μέρος μόνο των συνολικών αποδοχών των πληρωμάτων εισάγεται στη χώρα . Υπεκτιμά τα εισοδήματα των ασφαλιστικών ταμείων των ναυτικών . Οι εισπράξεις σε συνάλλαγμα από την αιτία αυτή κινούνται παράλληλα προς τον αριθμό των ασφαλισμένων κατά βαθμούς και ειδικότητες , την κίνηση των μισθών επί των οποίων υπολογίζονται οι εισφορές εργοδοτών και εργαζομένων το ύψος των εισφορών εργοδοτών και ασφαλισμένων που μόνο μακροχρόνια είναι μεταβλητό ανοδικά , την αυξητική κίνηση της ειδικής φόρου που βαρύνουν τα συμβεβλημένα με το ΝΑΤ πλοία υπό ξένες σημαίες. Εκμηδενίζει ουσιαστικά τα κρατικά έσοδα από την φορολόγηση της ναυτιλίας και εμφανίζει το τομέα αυτό της οικονομίας ως απαλλαγμένο από φορολογικά βάρη.

Υπεκτιμά το μέγεθος άλλων υπηρεσιών που παρέχει η ελληνική οικονομία στην εμπορική ναυτιλία ιδιαίτερα υπό την μορφή εργασιών συντηρήσεως και επισκευής πλοίων , εφοδιασμού ή τραπεζικών , ασφαλιστικών , ναυλομεσιτικών εργασιών.

Επομένως η κατάτμηση των εισπράξεων ναυτιλιακού συναλλάγματος είναι επιζήμια γιατί τείνει να δίνει την εικόνα ότι το μεγαλύτερο μέρος των εισπράξεων αυτών δεν πραγματοποιείται για τη πληρωμή υπηρεσιών που παρέχει η ελληνική οικονομία προς την ελληνική ναυτιλία .

Το εισόδημα της χώρας από την εμπορική ναυτιλία επηρεάζεται ελάχιστα από τη διεθνή οικονομική συγκυρία , καθόλου δε από τις ειδικότητες διακυμάνσεις στην ελληνική οικονομία . Επομένως όσο η συμμετοχή του ναυτιλιακού συναλλάγματος στη διαμόρφωση του ενεργητικού των τρεχουσών συναλλαγών της χώρας θα αυξάνει τόσο το ναυτιλιακό συνάλλαγμα θα αποβαίνει παράγων σταθεροποίησης της εξωτερικής ισορροπίας της ελληνικής οικονομίας .

#### ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΥΞΗΣΕΩΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΟΥ ΣΥΝΑΛΛΑΓΜΑΤΟΣ .

Μολονότι οι ποσοτικές εξελίξεις τους ναυτιλιακού συναλλάγματος . Ευφανίζονται δυναμικές και η συμβολή του στην εξωτερική ισορροπία της ελληνικής οικονομίας αποφασιστική έχει κατά καιρούς υποστηριχθεί ότι η συναλλαγματική πρόσοδος της Ελλάδας από τη ναυτιλία της είναι συγκριτικά :

- α) πολύ μικρότερη από εκείνη άλλων ναυτιλιακών χωρών
- β) πολύ μικρή όταν συγκρίνεται προς το συνολικό ακαθάριστο εισόδημα της ελληνικής ναυτιλίας .

Η συμβολή της εμπορικής ναυτιλίας στην εξωτερική ισορροπία της οικονομίας και στη διαμόρφωση του ακαθάριστου εθνικού εισοδήματος υπεκτιμάται . Η άποψη αυτή δικαιολογείται με τα παρακάτω :

-Οι στατιστικές τρεχουσών συναλλαγών περιλαμβάνουν τις μέσω των τραπεζών αγοραπωλησίες συναλλάγματος . Όμως η έκταση στην οποία οι αγοραπωλησίες συναλλάγματος γίνονται μέσω των τραπεζών επηρεάζεται πολύ από το αν σε μια δεδομένη περίοδο το εθνικό νόμισμα είναι ουσιαστικά υπερτιμημένο ή όχι έναντι των κυρίων ξένων νομισμάτων .

-Μεγάλο μέρος των Ελλήνων ναυτιλλομένων σε βάρος των καταθέσεων τους σε τράπεζες του εξωτερικού ή επιταγές και εντολές οι οποίες στέλνονται από το εξωτερικό από ναυτικούς στις οικογένειες τους δραχμοποιούμενες κατατάσσονται στη κατηγορία του μεταναστευτικού συναλλάγματος .

- Δραχμοποιήσεις αποταμιεύσεων ναυτικών από το εξωτερικό για επενδύσεις σε ακίνητα , εντάσσονται στη κατηγορία κίνησης κεφαλαίου αγνοώντας την πραγματική προέλευση τους .

Η επιτάχυνση του ρυθμού αύξησης της ετήσιας εισροής συναλλάγματος είναι δυνατή και μπορεί να διερύνει την συμβολή της ναυτιλίας στην ανάπτυξη της εθνικής οικονομίας μπορεί να εξασφαλιστεί :

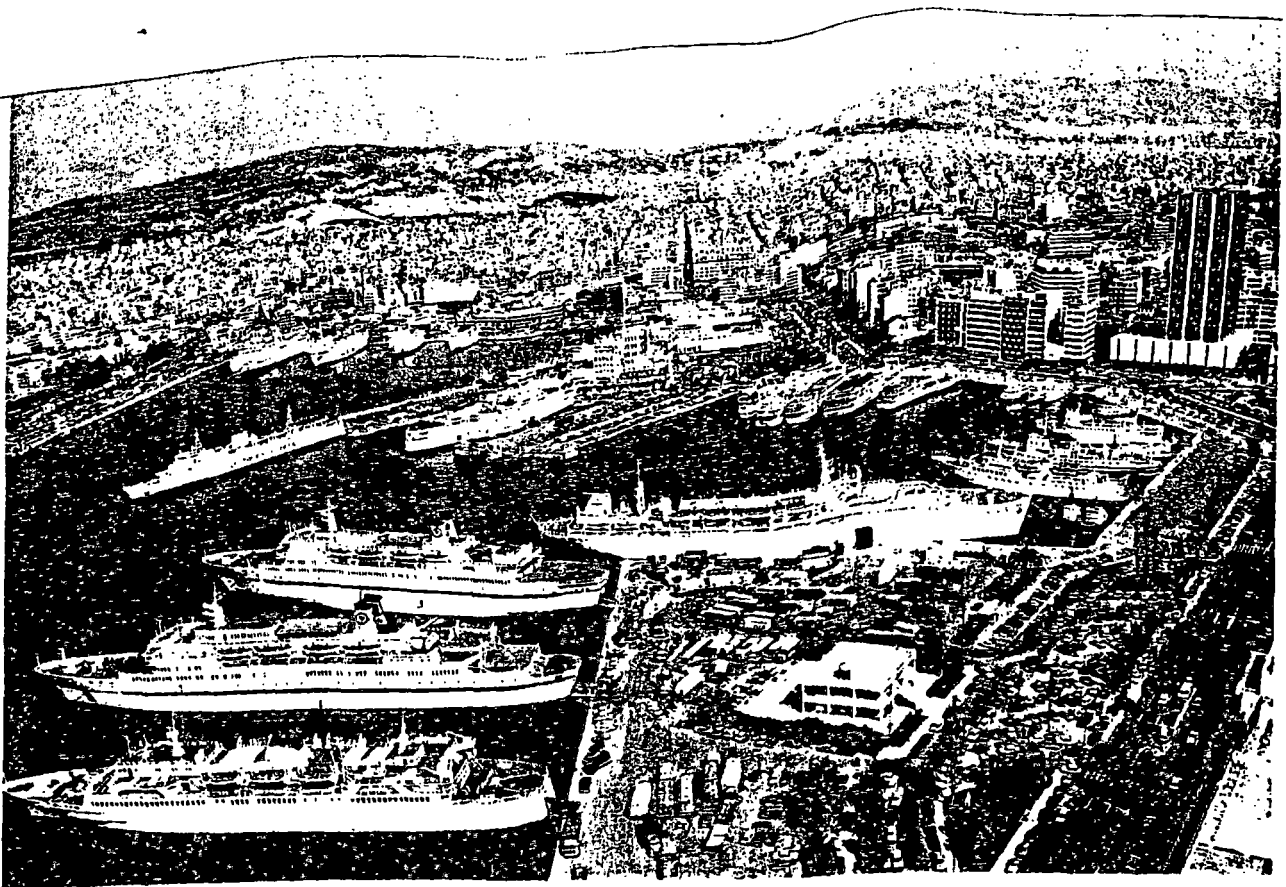
-Με την εξελικτική προσέλκυση του μέγιστου μέρους αν όχι του συνόλου των δραστηριοτήτων διοίκησης των ελληνικών ναυτιλιακών μονάδων στη χώρα .

-Με την προσέλκυση μεγαλύτερου μέρους μέχρι και του συνόλου των αποδοχών των ελληνικών πληρωμάτων που εργάζονται επί παντοπόρων πλοίων ελληνικής πλοικτησίας .

-Με την αύξηση και διεύρυνση των υπηρεσιών που μπορεί η ελληνική οικονομία να προσφέρει στην εμπορική ναυτιλία επί συναγωνιστικής βάσεως ιδιαίτερως ευκολιών επισκευής και συντηρήσεως πλοίων , εφοδιασμού, τραπεζικής εξυπηρέτησης ,

διεξαγωγής ασφαλιστικών εργασιών .

Η τάση προσέλκυσης της διοίκησης των ελληνικών ναυτιλιακών μονάδων στην χώρα έχει αρχίσει να ενισχύεται από τις πιέσεις εξωγενών παραγόντων μεταξύ αυτών οι πιέσεις κατά των σημαιών ευκολίας και οι κατά καιρούς αντιδράσεις κατά των ρυθμίσεων που χρησιμοποιούν οι ελληνικές επιχειρήσεις για την διαχείριση των πλοίων τους από ξένες χώρες .



## **ΠΕΙΡΑΙΑΣ:**

**ΝΕΥΡΑΛΓΙΚΟΣ ΘΑΛΑΣΣΙΟΣ ΚΟΜΒΟΣ  
Η ΝΟΤΙΟΑΝΑΤΟΛΙΚΗ ΠΥΛΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ**



## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

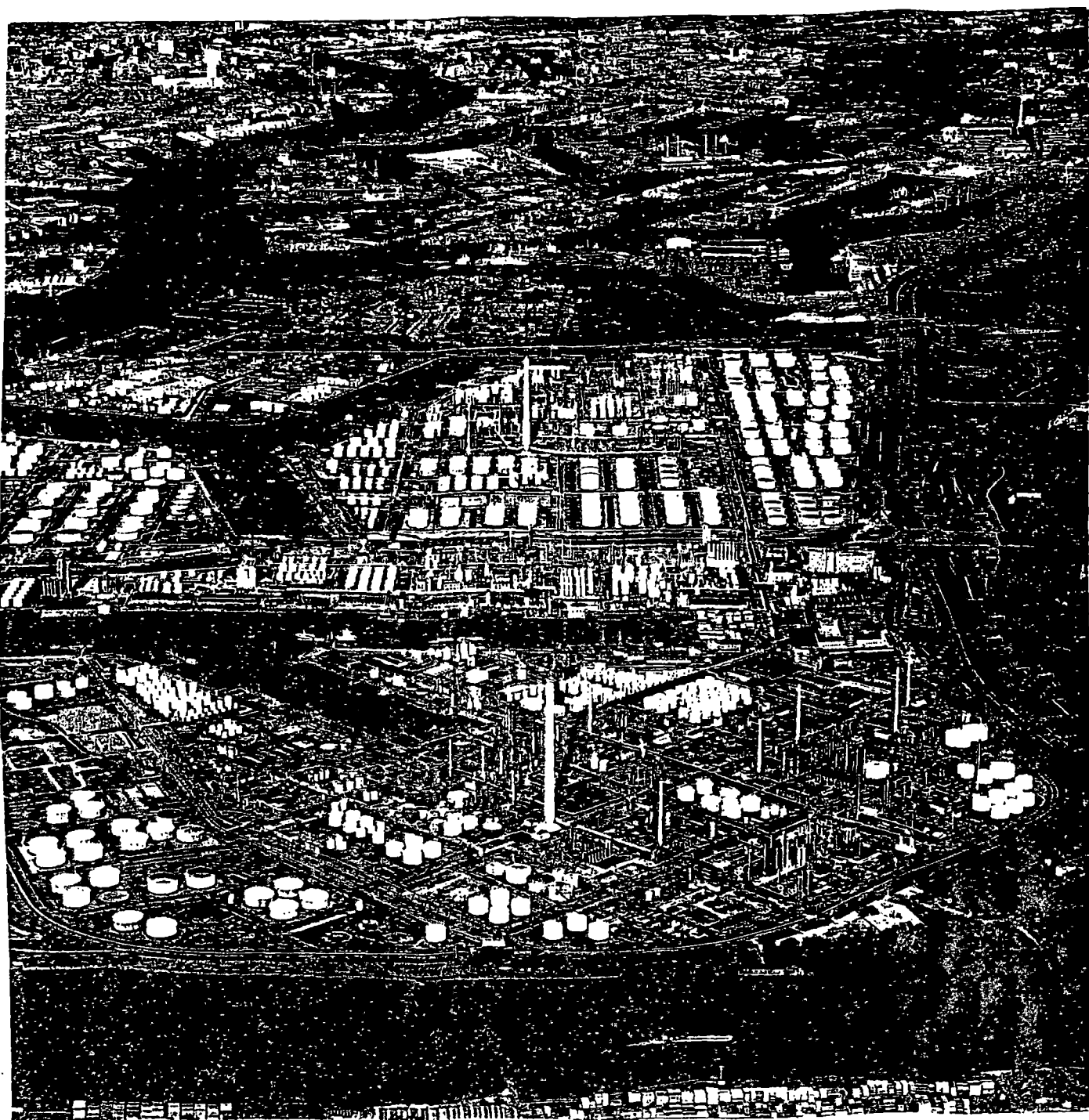
Πιστεύω ότι στο πλαίσιο της ελληνικής οικονομίας και των δυνατοτήτων της δεν υπάρχει άλλος κλάδος του οποίου οι προϋποθέσεις ανάπτυξης να είναι τόσο ευνοϊκές όσο του κλάδου της εμπορικής ναυτιλίας . Μακρά παράδοση και πείρα πλούσια δράση επιχειρηματικών φορέων με διεθνή προβολή και ακτινοβολία , ευρύτατη οικονομική επιφάνεια εξαιρετικής απόδοσης και ικανότητας , έμφυχο υλικό για την επάνδρωση των πλοίων και των επιχειρήσεων , διεθνής αγορά χωρίς ουσιαστικούς περιορισμούς για την αποδοχή των υπηρεσιών των ελληνικών πλοίων συνθέτουν από κοινού ένα σύνολο προϋποθέσεων η αξιοποίηση των οποίων μπορεί να αποδώσει για την εθνική οικονομία ειδικότερα , για το ισοζύγιο των εξωτερικών πληρωμών της χώρας , σταθερά αυξανόμενα ωφελήματα χωρίς θυσίες του κοινωνικού συνόλου .

Ο ρυθμός αύξησης των οικονομικών ωφελημάτων που αποκομίζει η χώρα από την ναυτιλιακή της δραστηριότητα μπορεί και πρέπει να επηρεασθεί ευνοϊκά με κατάλληλες προσαρμογές , διορθώσεις ή συμπληρώσεις της ναυτιλιακής πολιτικής.

Στόχος οφείλει να είναι η μεγιστοποίηση των ωφελημάτων υπό συνθήκες όμως που θα εξακολουθήσουν να ενθαρρύνουν την περαιτέρω ελληνική ναυτιλιακή ανάπτυξη.

Η χώρα στο τομέα της εμπορικής ναυτιλίας έχει διαθέσιμο ένα απaráμιλλο σύνολο παραγωγικών δυνάμεων που εκφράζεται όχι μόνο από το μέγεθος των κεφαλαίων που είναι επενδεδυμένα σ' αυτήν , αλλά κυρίως από τη συσσωρευμένες από γενεά σε γενεά πείρα , γνώσεις και επιδεξιότητα του έθνους.

Αποτελεσματική αξιοποίηση των παραγωγικών αυτών δυνάμεων είναι δυνατόν όχι μόνο να οδηγήσει σε σταθεροποίηση της οικονομίας και επιτάχυνση των ρυθμών ανάπτυξης της αλά και σε ενίσχυση της θέσεως και του πολιτικού βάρους της χώρας στο διεθνή χώρο και της επιρροής της σε άλλες χώρες.



## ΒΙΒΛΙΟΓΡΦΙΑ

- Κότιτσας Μιχάλης : Λογιστική διαχείριση και οικονομικά της ναυτιλίας . Πειραιάς 1987 .
- Γεωργαντόπουλου Ελευθέριου : **Ναυτιλιακή οικονομική και πολιτική I** . Αθήνα 1984.
- Γεωργαντόπουλου Ελευθέριου : Ναυτιλιακή οικονομική και πολιτική II . Αθήνα 1984.
- Χολέβα Ι. : Ναυτιλιακή Οικονομική και Ναυτιλιακή Πολιτική 1972.
- Β.Ν.Μεταξά : Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής I Εκδόσεις Παπαζήση.
- Β.Ν.Μεταξά : Αρχές Ναυτιλιακής Οικονομικής II Εκδόσεις Παπαζήση.
- Κ.Λεκεράκου-Νιζάμη Α.Παπασπύρου : Ναυτιλιακή Λογιστική . Αθήνα 1992.