

Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων



1. Η ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

ΔΡ. ΜΑΡΙΑ ΠΡΟΓΟΥΛΑΚΗ

DISCLAIMER



ALL RIGHTS RESERVED.

NO PART OF THIS WORK MAY BE REPRODUCED OR TRANSMITTED IN ANY FORM OR BY ANY MEANS, ELECTRONIC OR MECHANICAL, INCLUDING PHOTOCOPYING, RECORDING OR BY ANY INFORMATION STORAGE AND RETRIEVAL SYSTEM, OR SOLD IN WHOLE OR IN PART IN ANY FORM, WITHOUT THE PRIOR WRITTEN CONSENT OF THE AUTHOR- CREATOR.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΛΕΞΗΣ



- Βασικές διακρίσεις ναυτιλιακής βιομηχανίας
- Η ναυτιλιακή επιχείρηση
- Κατηγοριοποίηση ν.ε.
- Συστημική προσέγγιση

‘WARM UP’ QUESTIONS



- How many different **types of ships** do you know, & which?
- Why do we say that the shipping **industry** is a **globalised** one?
- What is the role of **Greece** in world shipping?
- *Είναι πιθανό ένα πλοίο ηλικίας 10 ετών να αξίζει περισσότερο από ένα μεταφορικό μέσο που πρόκειται να παραδοθεί στους ιδιοκτήτες εντός λίγων μηνών;*
- *Είναι πιθανό να αποκτηθεί ένα πλοίο & προτού παραληφθεί από τον ιδιοκτήτη να πωληθεί & να αποφέρει κέρδη;*

ΕΙΣΑΓΩΓΗ



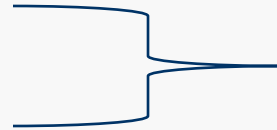
- *... Η ναυτιλία εκ των πραγμάτων δεν είναι εύκολη υπόθεση. Έχεις 20 – 25 ανθρώπους σε ένα πλοίο με τα δικά τους προβλήματα, τα πλοία σου κινούνται συνεχώς με επικίνδυνα φορτία σε δύσκολες καιρικές συνθήκες, έχεις να διαπραγματευτείς με ναυλωτές από όλο τον κόσμο... Εν ολίγοις, η ναυτιλία είναι από τις πιο περίπλοκες δουλειές...*

Νίκος Π. Τσάκος (2010), «Η ναυτιλία είναι μαραθώνιος, όχι σπρίντ», Συνέντευξη, *Εφοπλιστής*, τ. 202, Φεβρουάριος.

ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗ

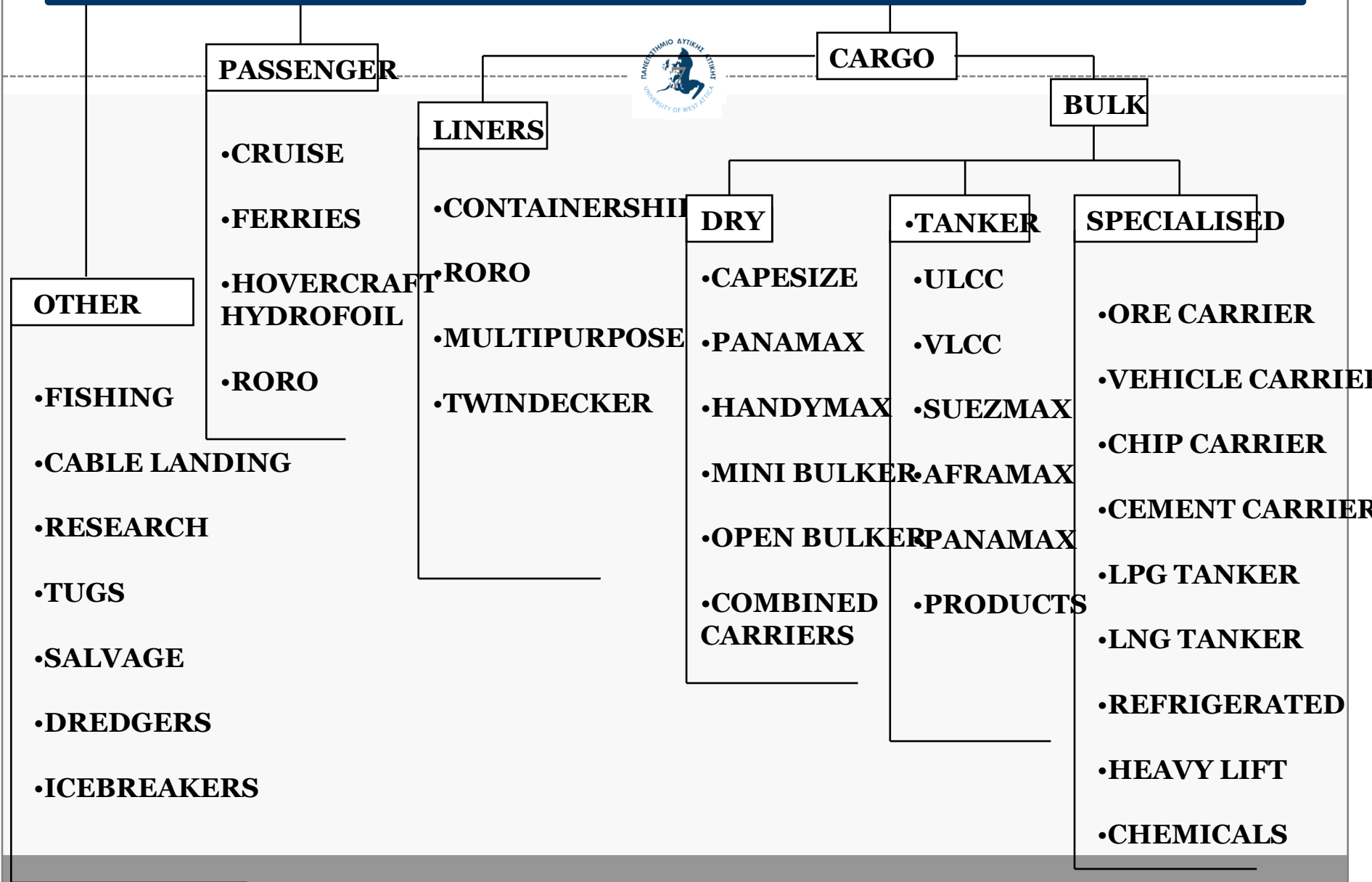


- Η **οικονομική μονάδα** που χρησιμοποιεί τους συντελεστές της παραγωγής για την παραγωγή και παροχή των θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών
- Έργο: διαχείριση πλοίων για την προσφορά θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών
- Δύο μέρη
 - Παραγωγικές μονάδες/πλοία
 - Γραφεία διαχείρισης
- Αποφάσεις σχετικά με:
 - Αγορές-τομείς δραστηριοποίησης
 - Τύποι πλοίων
 - Χρονική στιγμή πραγματοποίησης επένδυσης
 - Είδος χρηματοδότησης
 - Ασφαλιστική κάλυψη
 - Είδος διαχείρισης πλοίων



συντονισμός

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ



PANAMAX VS NEW PANAMAX



Panamax vs. New Panamax

	Panamax	New Panamax
Length	294.13 m (965 ft)	366 m (1,200 ft)
Width	32.31 m(106 ft)	49 m (160.7 ft)
Draught	12.04 m (41.2 ft)	15.2 m(49.9 ft)
TEU	5,000	13,000

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΠΛΟΙΩΝ (ΣΥΝ.)

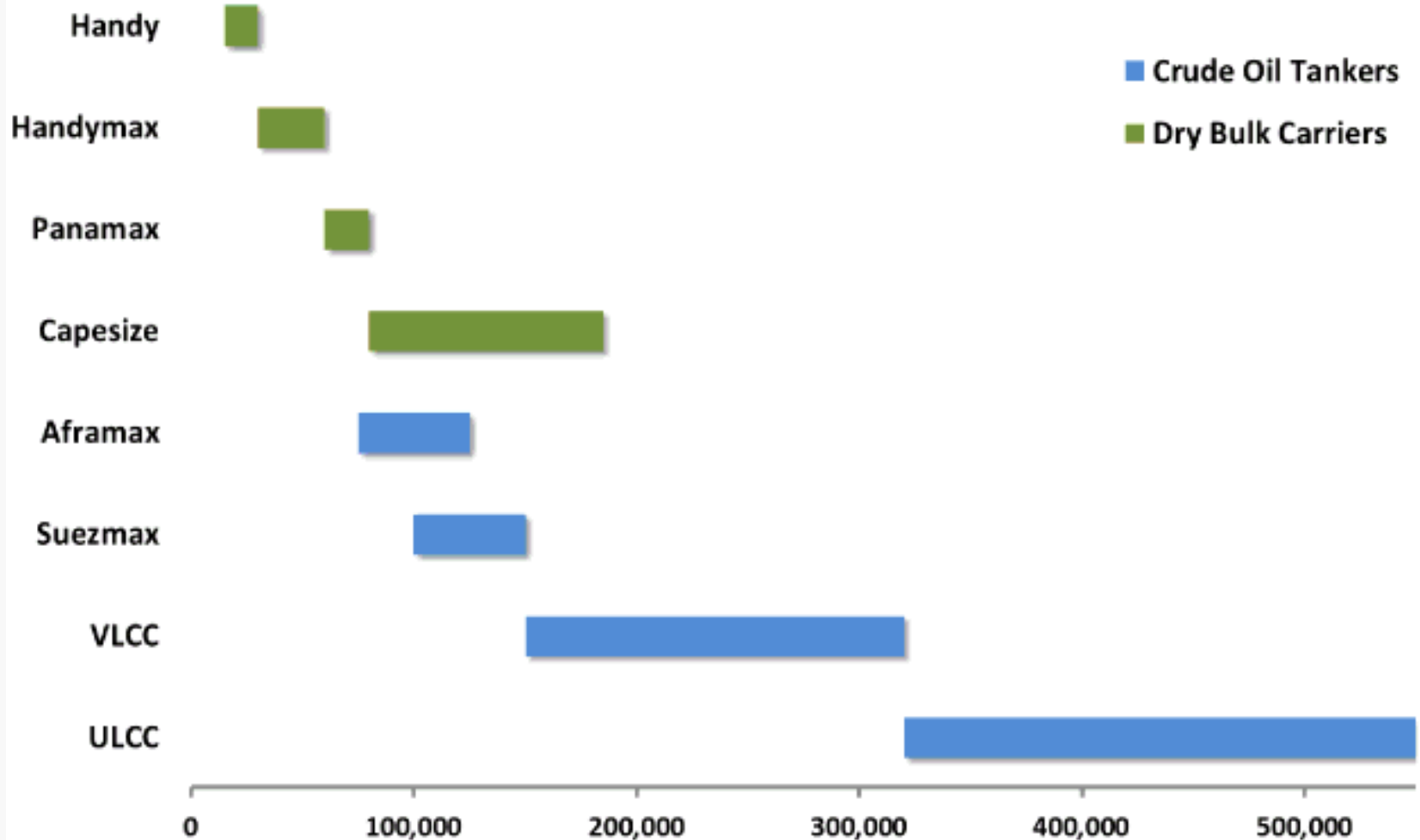


- Φορτηγά πλοία (Bulk carrier):
 - Ομοιογενές φορτίο χύδην
- Δεξαμενόπλοια (Tanker):
 - Υγρό φορτίο χύδην
 - ✦ Αργό πετρέλαιο
 - ✦ Παράγωγα πετρελαίου
 - ✦ Υγροποιημένο αέριο
 - ✦ Χημικά & άλλα
- Πλοία γενικού φορτίου:
 - Εμπορευματοκιβώτια (Containers)
 - Γενικό φορτίο (General cargo)



TYPE	DESIGN RESTRICTIONS	COMMENTS
DRY CARGO		
HANDYSIZE	DWT about 15,000 to 40,000 mt	It is numerically the most common type of Bulk carrier and in most cases is fitted with cranes
HANDYMAX	DWT about 41,000 to 55,000 mt	Most commonly they have 5 Cargo holds and 4 cranes of 30tonnes lifting capacity
SUEZMAX	DWT up to 150,000 mt	Maximum permissible size which can cross the Suez Canal
PANAMAX	DWT 60,000 – 80,000 mt	Maximum permissible size which can cross the Panama Canal
POST PANAMAX And CAPESIZE	DWT 81,000 – 250,000	Capers do not cross any of the world's canals
TANKERS		
AFRAMAX (Crude and Product Oil tankers)	DWT between 75,000 – 120,000 mt	Are largely used in the basins of the Black Sea, Caribbean, China Sea and the Mediterranean Non-OPEC exporting countries mainly require the use of AFRAMAX tankers , because their harbours and canals are too small to accommodate VLCCs and ULCCs
SUEZMAX	Similar size as the respective bulk carrier.	Maximum permissible size which can cross the Suez Canal
VLCC	Very large crude oil carrier (super Tanker DWT between 150,000 – 320,000 mt)	Do not cross any of the world's canals
ULCC	Ultra large crude oil carrier (super Tanker DWT between 320,000 – 550,000 mt)	Do not cross any of the world's canals
CONTAINER VESSELS		
SMALL FEEDER	Up to 13,500mt (up to 1000 TEU)	Used when economic and size restrictions imposed for larger sizes
FEEDER	Approx. between 13,500-31,000mt (1,000-2,500 TEU)	Used when economic and size restrictions imposed for larger sizes
PANAMAX	Approx. between 31,000-59,000mt (2,500-5,000 TEU)	Can cross Panama Canal
POST-PANAMAX	Approx. between 59,000-113,000mt (5,000-10,000 TEU)	Cannot cross Panama Canal
SUEZMAX	Approx. between 113,000-137,000mt (10,000-12,000 TEU)	Can cross Suez Canal
POST-SUEZMAX	Above 137,000mt (Above 12,000TEU)	Cannot cross Suez Canal

COMPARISON OF MAJOR SHIP TYPES (DWT)



ΒΑΣΙΚΕΣ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ



- Χύδην φορτηγός ναυτιλία (bulk)
 - Χύδην ξηρά
 - Χύδην υγρά
 - Υγροποιημένο αέριο
 - ➔ Κανόνας: *‘1 πλοίο – 1 φορτίο’*
- Ναυτιλία τακτικών γραμμών (liner)
 - Επεξεργασμένα / Τελικά προϊόντα (εμπορευματοκιβώτια/ γενικό φορτίο)
 - Επιβάτες (ακτοπλοΐα/ κρουαζιέρα)
 - ➔ Κανόνας: *‘1 πλοίο- πολλά φορτία’*

ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ-ΜΕΓΕΘΗ ΠΛΟΙΩΝ BULK CARRIER



εικόνες

- **Valemax:** μέγεθος 350.000–400.000 τ.ν.β.
 - ✦ Με 7 αμπάρια, χωρίς εξοπλισμό, δυσκολία προσέγγισης μικρών λιμένων
- **Capesize:** 150.000 – 350.000 τ.ν.β.
 - ✦ Με 9 αμπάρια, χωρίς εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης. Δε διέρχεται από Παναμά & Σουέζ
 - ✦ Υποκατηγορίες: Very large ore carriers (VLOC) & Very large bulk carriers (VLBC) άνω των 200,000 τ.ν.β. κυρίως για μεταφορά σιδηρομεταλλευμάτων.
- **Kamsarmax:** 81.600 τ.ν.β.
 - ✦ Βάσει ορίων 229-meter limit on ship length του Port of Kamsar, bauxite port in the Republic of Guinea on the west coast of Africa. Διέρχεται από Παναμά & Σουέζ
- **Panamax:** 50.000 - 80.000 τ.ν.β.
 - ✦ Με 7 αμπάρια, διέρχεται από τη Διώρυγα του Παναμά (2015)
- **Ultramax:** 57,000-65,000 τ.ν.β.
 - ✦ Με 5 αμπάρια, μικρότερο βύθισμα (13-24m.) από το Panamax, έχει μεγαλύτερη προσβασιμότητα σε πολλά λιμάνια. Εξοπλισμένο με gears & cranes, ιδανικό για μικρά ασιατικά λιμάνια
- **Supramax:** 50,000 - 60,000 τ.ν.β.
- **Handymax:** 30.000 - 50.000 τ.ν.β.
 - ✦ με 5-6 αμπάρια & ανοίγματα (Holds/ Open Hatches), συνήθως με εξοπλισμό φορτοεκφόρτωσης
- **Handysize:** 18.000 - 30.000 τ.ν.β.
 - ✦ μπορούν να χρησιμοποιηθούν & στις λίμνες της Β. Αμερικής
- **Mini Bulkers:** < 10.000 τ.ν.β

ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ-ΜΕΓΕΘΗ ΔΕΞΑΜΕΝΟΠΛΟΙΩΝ



- **Ultra Large Crude Carriers (ULCC):** > 300.000 - 500.000+ τ.ν.β.
 - Τα μεγαλύτερα πλοία του παγκόσμιου στόλου, κυρίως σε Περσικό, Ευρώπη, Β. Αμερική
- **Very Large Crude Carriers (VLCC):** 200.000 - 300.000 τ.ν.β.
 - Άφορτα μπορούν διέλευση από Σουέζ, κινούνται όπως ULCC & Μεσόγειο, ΒΔ Ευρώπη, Δ.Αφρική
- **Suezmax:** 100.000 - 200.000 τ.ν.β.,
 - διέλευση της διώρυγας Σουέζ άφορτα
- **Aframax (Average Freight Rate Assessment):** 70.000 - 100.000 τ.ν.β.
Πλάτος (beam) αυστηρά στα 32.3 m./ 106 feet. [Shell, mid-1950s]
- **Panamax:** 50.000 - 70.000 τ.ν.β. με διέλευση Παναμά
 - Neo-Panamax (2015)
- **MCCs (Medium Crude Carriers):** 70-150.000 τ.ν.β., για μικρά ταξίδια κοντινών αποστάσεων. Εύκολη διέλευση από Σουέζ.
- **Product Carriers:**
 - (a) “**Handymax**” 26 - 50.000 τ.ν.β . για παράγωγα πετρελαίου &
 - (b) “**Handysize**” μεταφορικής ικανότητας 12 - 25.000 τ.ν.β
- **Χημικά (Chemical tankers):** max 50.000 τ.ν.β. με ειδική επένδυση αμπαριών, ειδικά για κάθε χημικό

ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ- ΕΞΕΙΔΙΚΕΥΜΕΝΑ ΠΛΟΙΑ



- **Vehicle carrier:** που μεταφέρουν οχήματα, έχουν πολλά καταστρώματα.
- **Ore carrier:** που μεταφέρουν σιδηρομετάλλευμα.
- **Chip carrier:** μεταφέρουν προϊόντα ξυλείας, τα οποία αντίθετα από το σιδηρομετάλλευμα έχουν μεγάλο συντελεστή στοιβασίας & παρουσιάζουν δυσκολίες στο χειρισμό τους.
- **Cement carrier:** μεταφορά τσιμέντου, έχουν κλειστά αμπάρια & μηχανισμό για την φορτοεκφόρτωση τσιμέντου.
- **Refrigerated vessels:** με μονωμένα αμπάρια- ψυκτικοί θάλαμοι πολλαπλών καταστρωμάτων.
- **Heavy Lift vessels:** για την μεταφορά βαρέων φορτίων που δεν μπορούν να μεταφερθούν από άλλους τύπους πλοίων.

ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ- ΑΕΡΟΦΟΡΑ ΠΛΟΙΑ



- **Δεξαμενόπλοια μεταφοράς υγροποιημένου αερίου.** Μονωμένες δεξαμενές & εξοπλισμό για το φορτίο (χαμηλές θερμοκρασίες & ατμοσφαιρική πίεση).
 - **Liquid Petroleum Gas (LPG):** butane, propane
 - ✦ Συνήθως γύρω στους -50 Celcius
 - ✦ Μεταφορική ικανότητα: 700- 70.000 m³.
 - **Liquid Natural Gas (LNG):** ethane, methane
 - ✦ Υγροποίηση μέσω υψηλής ατμοσφαιρικής πίεσης & ανάγκη για διατήρησης συγκεκριμένης θερμοκρασίας (-104C Ethane, -163C Methane)
 - ✦ Μεταφορική ικανότητα 135- 250.000m³ (= 70- 150.000 τ.ν.β.)

ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ- ΠΛΟΙΑ ΤΑΚΤΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ



- **Containership:** Μέγιστη ικανότητα (2016) έως 19.500 teu.
 - Ταχύτητα στην πλεύση & φορτοεκφόρτωση
 - **New Panamax container vessels:** διέλευση Παναμά έως 13.000 TEU (2015)
- **Roll on-Roll off (RO-RO):**
 - χρήσης ράμπας, όχι με ανυψωτικά
- **Multi-purpose carrier:** Διπλά καταστρώματα, μεγάλο άνοιγμα αμπαριών & βαρέα ανυψωτικά μηχανήματα
 - Πολλά φορτία (χύδην, κατεψυγμένα, ογκώδη & containers)
- **Tweendeckers:** Γενικού φορτίου με διπλά καταστρώματα
 - Πολλά φορτία ταυτόχρονα (γενικό/ χύδην) & με εξοπλισμό χειρισμού φορτίου. Max ≈18.000 τ.ν.β.
- **Barge Carrying Vessels:** Μεταφέρουν φορτηγίδες με φορτίο
 - Ειδικά συστήματα φορτοεκφόρτωσης για χειρισμό όπως τα κοντέινερ.

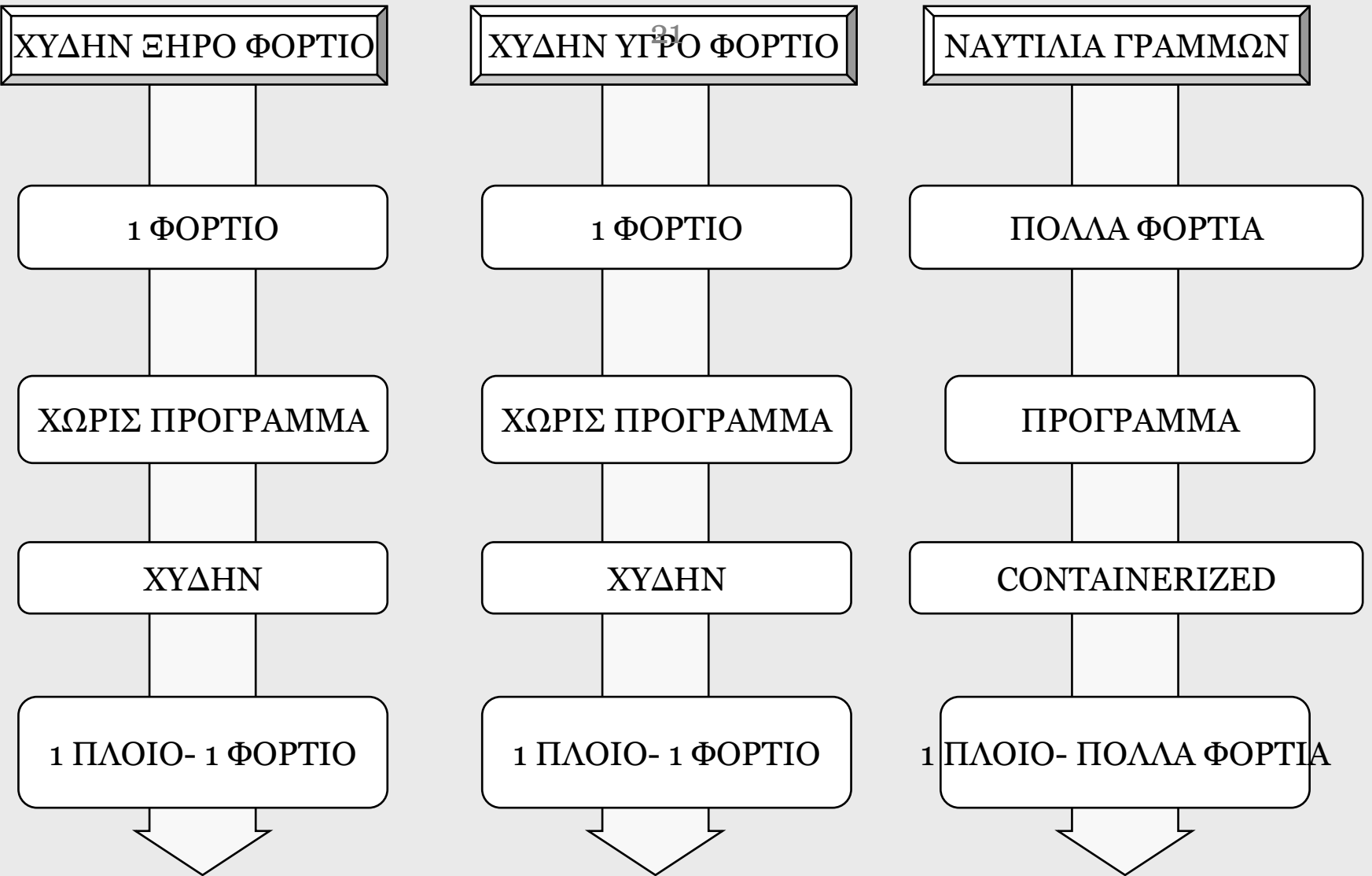
ΒΑΣΙΚΟΙ ΤΥΠΟΙ- ΕΠΙΒΑΤΗΓΑ ΠΛΟΙΑ



- Κρουαζιερόπλοια
- Ferry Boats
- Catamaran:
 - διπλή καρίνα, μεγάλη ταχύτητα & ευστάθεια
- Hovercrafts: αερόστρωμα.
 - μηδενικό εκτόπισμα καθώς κινείται στην επιφάνεια της θάλασσας.
- Hydrofoil: υδροπτέρυγα. Ομοίως.



TRAMP & LINER SHIPPING MARKETS



ΒΑΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΧΥΔΗΝ ΦΟΡΤΙΩΝ



- 1) Όγκος
- 2) Κανονικότητα ροής εμπορίου
- 3) Αξία φορτίου
 - Τα χαμηλής αξίας - με δυνατότητα αποθήκευσης
 - Τα υψηλής αξίας- ευαίσθητα στην αποθήκευση, καλύτερα να μεταφέρονται σε μικρές ποσότητες
- 4) Χειρισμός & στοιβασία
 - Σιτηρά, μεταλλεύματα, κάρβουνο → χειρισμός με grabs & conveyers
 - Μικροί κορμοί, κομμάτια ξύλου, ρολά χαρτιού → κουτιά, σάκους, παλέτες
 - Αλουμίνα, ζάχαρη, λιπάσματα, σπόροι → προστατευμένη αποθήκευση
 - Χημικά → ειδική μεταχείριση
 - Σιδηρομετάλλευμα → αφήνουν πολύ χώρο στο αμπάρι
 - Ροκανίδια → χρειάζονται πλοία με μεγάλο όγκο

ΧΥΔΗΝ ΞΗΡΑ ΦΟΡΤΙΑ



- **5 βασικά χύδην ξηρά:**

- Σιδηρομετάλλευμα
- Κάρβουνο
- Σιτηρά (ρύζι, σιτάρι, κ.α.)
- Βωξίτης, αλουμίνα
- Φωσφορικά

- **Μικρά χύδην ξηρά:**

- Προϊόντα χάλυβα
- Τσιμέντο
- Γύψος
- Χαλκός, μόλυβδος, κ.α.
- Ζάχαρη
- Αλάτι
- Θείο
- Δασικά προϊόντα (χαρτοποлтός, χαρτί, ξυλεία, κτηνοτροφικές τροφές)
- Πριονίδι
- Χημικά



ΥΓΡΑ ΦΟΡΤΙΑ



- Αργό πετρέλαιο
- Πετρελαιοειδή παράγωγα
- Υγρά χημικά (αμμωνία, φωσφορικό οξύ)
- Έλαια
- Χυμοί

ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ & ΠΑΡΑΓΩΓΑ



- Βασικά χαρακτηριστικά
 - ➔ Ειδικό βάρος &
 - ➔ Καθαρότητα
 - **“Dirty”**: βαρύ αργό πετρέλαιο > diesel > light crude oil
 - **Transitional**: εσωτερικής καύσης- Gas oil (light fuel oil);
 - **“Clean”**: παραφίνη, κ.α. που απαιτείται να μην έχουν ρυπανθεί από προηγούμενο φορτίο

ΓΕΝΙΚΑ ΦΟΡΤΙΑ



1. **Loose cargo:** τεμάχια, κουτιά, κομμάτια μηχανολογικού εξοπλισμού, κ.α.
2. **Containerised cargo:** φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια, κουτιά συνήθως 8 feet wide, & 20/ 30/ 40 feet long
3. **Palletised cargo:** σε παλέτες
4. **Pre-slung cargo:** μικρά κομμάτια (π.χ. σανίδες ξύλου) στοιβασμένα σε όμοια πακέτα
5. **Liquid cargo:** υγρό φορτίο σε δεξαμενές, δοχεία, βαρέλια
6. **Refrigerated cargo:** σε συντήρηση ή ψύξη
7. **Heavy & awkward cargo:** μεγάλα & δύσκολα για στοιβασία

WORLD FLEET

LEADERS IN SHIPBUILDING



China, the Republic of Korea and Japan accounted for **90.5%** of global deliveries in 2017.

The dry bulk sector saw the largest tonnage of newbuildings entering the fleet, with **+20 million** gross tons reported delivered.



MERCHANT FLEET

Deadweight tonnage of the commercial shipping fleet grew **+3.31%** in the 12 months to 1 January 2018.

Northern Europe

Gas carriers recorded the greatest growth rate in 2017.

+7.2%

Capacity of up to 21,400 TEUs

Far East

The largest container ships are deployed on long-distance, connecting trans-shipment hubs.

SHIP-SCRAPPING COUNTRIES

India continues to be the country where the most ship scrapping takes place, followed by Bangladesh and Pakistan.



FLEET OWNERSHIP

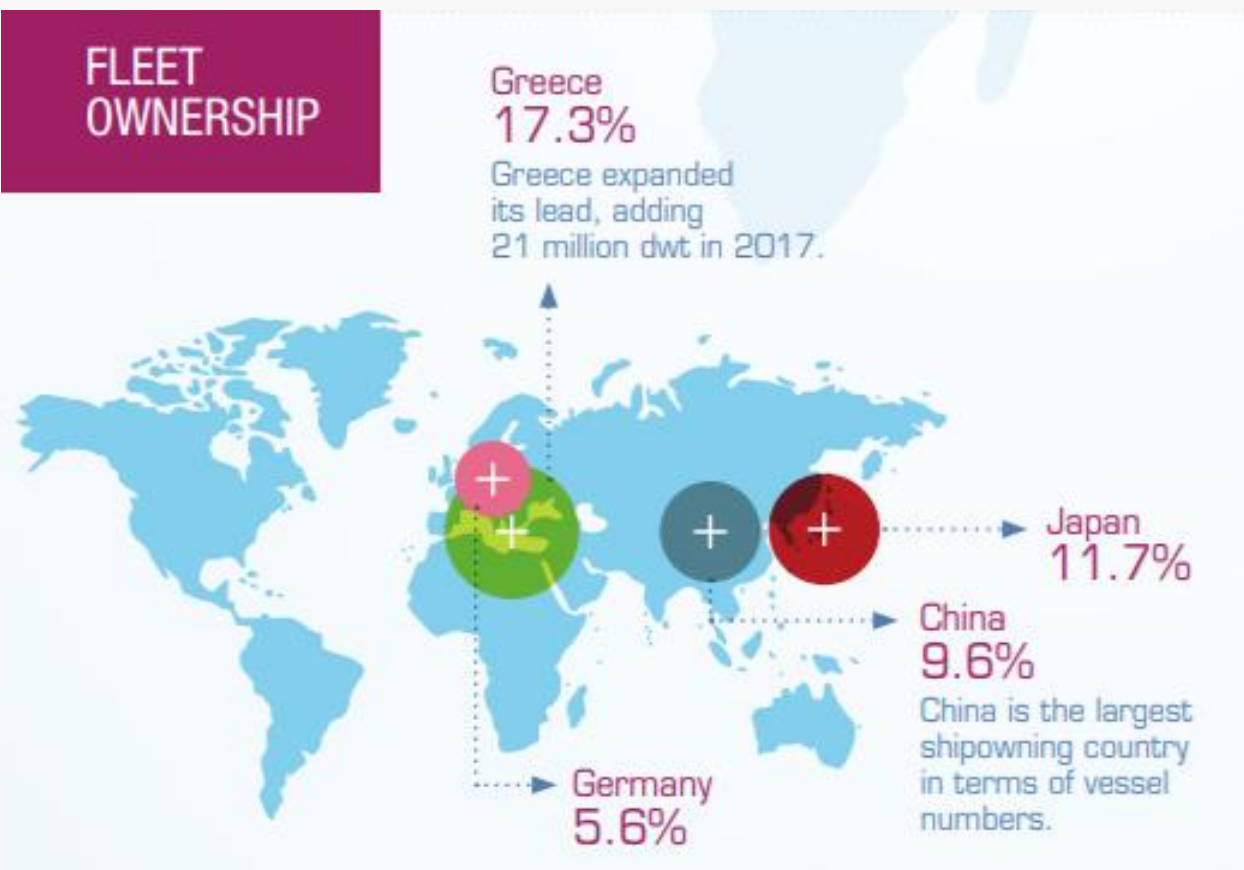


Figure 2.2 Share of world fleet in dead-weight tonnage by principal vessel type, 1980–2018
(Percentage)

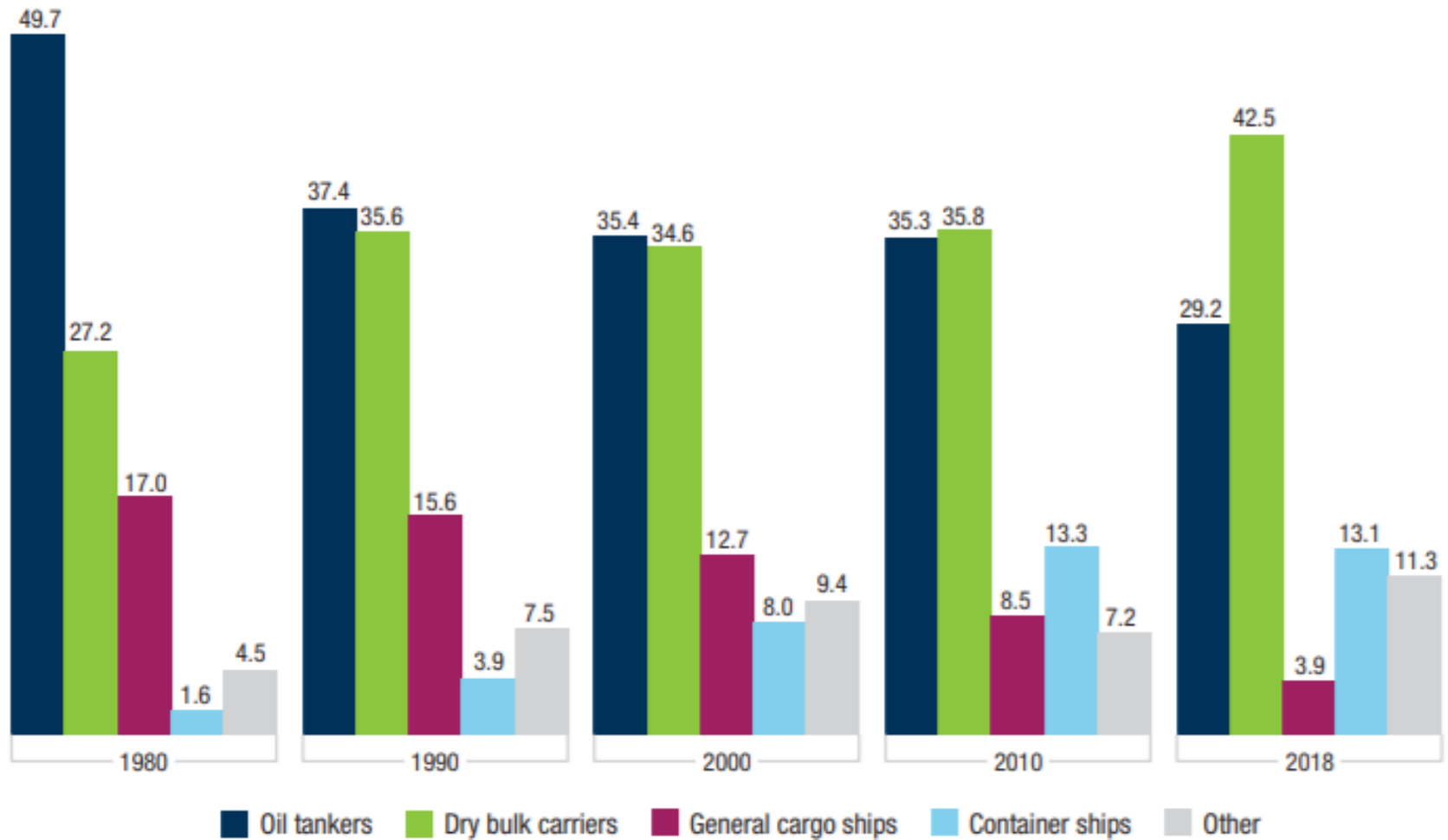


Figure 2.6 Top 20 nationally owned fleets by value of principal vessel type, 2018
(Billions of dollars)

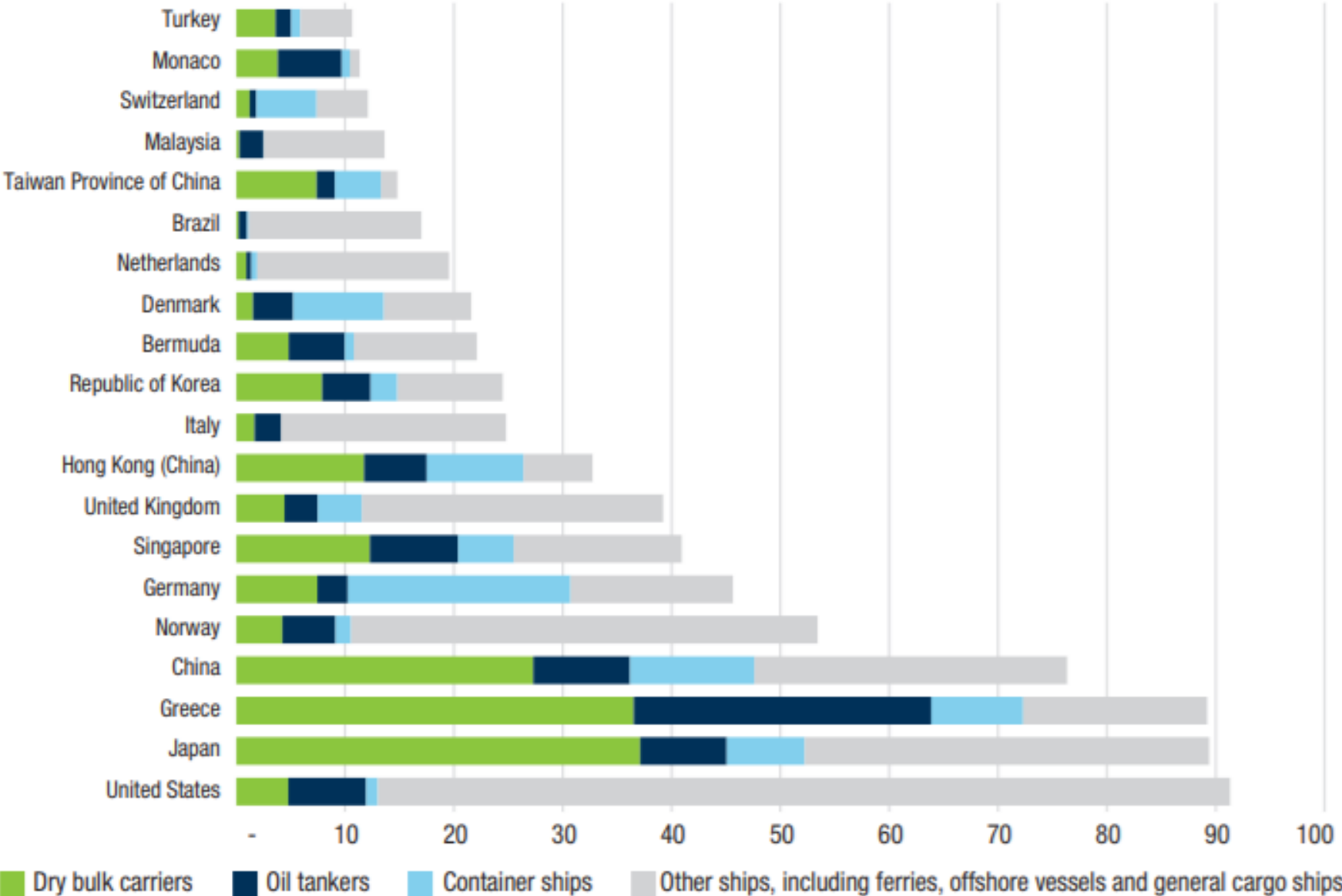


Table 2.3 Ownership of world fleet ranked by dead-weight tonnage, 2018

	Country or territory	Number of vessels			Dead-weight tonnage (thousands of tons)			
		National flag	Foreign or international flag	Total	National flag	Foreign or international flag	Total	National flag as percentage of total (dead-weight tonnage)
1	Greece	774	3 597	4 371	64 977	265 199	330 176	19.7
2	Japan	988	2 853	3 841	38 053	185 562	223 615	17.0
3	China	3 556	1 956	5 512	83 639	99 455	183 094	45.7
4	Germany	319	2 550	2 869	11 730	95 389	107 119	11.0
5	Singapore	240	2 389	2 629	2 255	101 327	103 583	2.2
6	Hong Kong (China)	95	1 497	1 592	2 411	95 396	97 806	2.5
7	Republic of Korea	801	825	1 626	14 019	63 258	77 277	18.1
8	United States	943	1 128	2 071	13 319	55 611	68 930	19.3
9	Norway	549	1 433	1 982	4 944	54 437	59 380	8.3
10	Bermuda	21	473	494	1 215	53 036	54 252	2.2
11	Taiwan Province of China	164	823	987	6 732	43 690	50 422	13.4
12	United Kingdom	398	956	1 354	9 496	40 494	49 989	19.0
13	Monaco	16	405	421	3 856	35 467	39 323	9.8
14	Denmark	139	805	944	1 521	37 691	39 212	3.9
15	Turkey	633	889	1 522	8 034	19 207	27 241	29.5
16	India	885	126	1 011	17 974	6 878	24 852	72.3
17	Switzerland	43	368	411	1 565	23 240	24 805	6.3
18	Belgium	120	152	272	12 405	11 225	23 630	52.5
19	Russian Federation	1 384	323	1 707	7 589	14 630	22 219	34.2
20	Indonesia	1 886	62	1 948	19 414	885	20 299	95.6

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



- Επιχειρήσεις με **ειδίκευση στη χύδην φορτηγό ναυτιλία** (BULK Shipping), οι οποίες διαχειρίζονται τα πλοία μεταφοράς χύδην υγρών & ξηρών φορτίων
- Επιχειρήσεις με **ειδίκευση στη ναυτιλία τακτικών γραμμών** (LINER Shipping), οι οποίες διαχειρίζονται τα πλοία μεταφοράς μοναδοποιημένων φορτίων
- Επιχειρήσεις με **ειδίκευση στην επιβατηγό ναυτιλία** (PASSENGER Shipping), οι οποίες διαχειρίζονται πλοία που μεταφέρουν επιβάτες
- Επιχειρήσεις **διαφοροποιημένης ειδίκευσης** που διαχειρίζονται πλοία πολλών ειδικεύσεων και δραστηριοποιούνται σε περισσότερες αγορές.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



- Κριτήρια κατηγοριοποίησης
 - **Οριζόντια ολοκλήρωση:** Ανάπτυξη δραστηριοτήτων που θα είναι ίδιες με τις υπάρχουσες ή συμπληρωματικές με αυτές.
 - **Κάθετη ολοκλήρωση:** επέκταση σε διαφορετικά στάδια παραγωγής/διάθεσης του προϊόντος ή της υπηρεσίας.
 - **Διαφοροποίηση:** επέκταση με δραστηριότητες σε διαφορετικούς κλάδους και αγορές

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ Ν.Ε.

(ΒΑΣΕΙ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑΚΟΥ ΚΑΘΕΣΤΩΣ ΚΑΙ ΕΚΤΑΣΗΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ)



- Θυγατρικές μεγάλων βιομηχανικών ή εμπορικών ομίλων
 - ✦ Π.χ. ν.ε. που ανήκουν σε εταιρείες πετρελαίου, παραγωγής χάλυβα, εταιρείες φρούτων, οι οποίες κατά κανόνα παρέχουν μεταφορικές υπηρεσίες αποκλειστικά στη μητρική εταιρεία.
- Επιχειρήσεις κάθετης ανάπτυξης
 - ✦ Π.χ. εταιρείες που δραστηριοποιούνται σε τομείς σχετικούς με τη ναυτιλία, σε στάδια παραγωγής που προηγούνται ή έπονται της μεταφορικής λειτουργίας, όπως η ναυλομεσιτεία, η προώθηση φορτίων, η εκμετάλλευση τερματικών σταθμών κ.α.
- Μεταφορικές επιχειρήσεις
 - ✦ Εταιρείες που ασχολούνται αποκλειστικά με την παροχή θαλάσσιων μεταφορικών υπηρεσιών
- Διαφοροποιημένες επιχειρήσεις
 - ✦ Εταιρείες που δραστηριοποιούνται ταυτόχρονα σε ναυτιλιακούς και μη ναυτιλιακούς τομείς

ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑΤΑ



Restis Group

W&W
WALLENIUS WILHELMSSEN
LOGISTICS



Wallenius Wilhelmsen Logistics delivers innovative and sustainable global shipping and logistics solutions for manufacturers of cars, trucks, heavy equipment and specialised cargo.

Πηγές:

<https://www.youtube.com/watch?v=aUnMsaHOA6M>

<https://www.2wglobal.com/about-us/wwl/company-profile/>

Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΩΝ Ν.Ε.



- Η οργάνωση & διοίκηση των ν.ε. επιχειρεί να αναλύσει, ερμηνεύσει & αντιμετωπίσει τα **οργανωτικά & διοικητικά προβλήματα** των ν.ε.
- Η αποτελεσματική προσαρμογή & εφαρμογή θεωριών του management στην οργάνωση & διοίκηση των ναυτιλιακών επιχειρήσεων προϋποθέτει τη γνώση της δομής & των ιδιαιτεροτήτων της ναυτιλιακής βιομηχανίας & των επιμέρους αγορών της.

ΠΛΑΙΣΙΟ ΑΝΑΛΥΣΗΣ ΤΗΣ Ο&Δ Ν.Ε.



- Ναυτιλιακή Οικονομική
 - η εφαρμογή εργαλείων της οικονομικής ανάλυσης για την κατανόηση & βελτίωση της διάθεσης των πηγών-συντελεστών της παραγωγής, τόσο προς τον ναυτιλιακό τομέα, όσο & στο εσωτερικό του.
- Η προσέγγιση που επιλέγεται για την ανάλυση των οργανωτικών & διοικητικών φαινομένων καθορίζει σε μεγάλο βαθμό τα συμπεράσματα & τα εργαλεία που χρησιμοποιούνται για την επίλυση των προβλημάτων

ΘΕΩΡΙΕΣ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ



- Θεωρίες της οργάνωσης και διοίκησης
 - Κλασική θεωρία της οργάνωσης
 - ✦ αντιμετωπίζει τους οργανισμούς ως **“κλειστά” μηχανικά συστήματα** και ασχολείται με τις αρχές του εσωτερικού σχεδιασμού τους
 - Συμπεριφορική θεωρία
 - ✦ αντιμετωπίζει τις επιχειρήσεις σαν **ψυχολογικά-κοινωνικά συστήματα** και ενδιαφέρεται για την ανθρώπινη διάστασή τους
 - Συστημική θεωρία
 - ✦ δίνει έμφαση στο **περιβάλλον** εντός του οποίου δραστηριοποιούνται οι οργανισμοί
 - Ενδεχομενική θεωρία
 - ✦ αναγνωρίζει ότι οι οργανισμοί **διαφέρουν και εξετάζει τους παράγοντες** που συμβάλλουν σε αυτό

ΣΥΣΤΗΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ (I)



- **Σύστημα:**
 - οργανωμένο, ενιαίο σύνολο που αποτελείται από δύο ή περισσότερα αλληλεξαρτώμενα μέρη ή υποσυστήματα & διαχωρίζεται με αναγνωρίσιμα σύνορα από το περιβάλλον του.
- **Η επιχείρηση:**
 - ένα **σύστημα μετασχηματισμού** το οποίο βρίσκεται σε διαρκή σχέση ανατροφοδότησης με το περιβάλλον του. Η **ανατροφοδότηση** είναι ένας μηχανισμός ελέγχου του κατά πόσο το σύστημα ακολουθεί την πορεία που το οδηγεί στην υλοποίηση των στόχων του ή απομακρύνεται από αυτή.
- Θεωρεί τον κάθε οργανισμό **σαν ένα σύνολο αλληλοσυνδεδεμένων τμημάτων με κοινό σκοπό.**
 - Η δράση του ενός τμήματος επηρεάζει τα υπόλοιπα

ΣΥΣΤΗΜΙΚΗ ΠΡΟΣΕΓΓΙΣΗ (II)

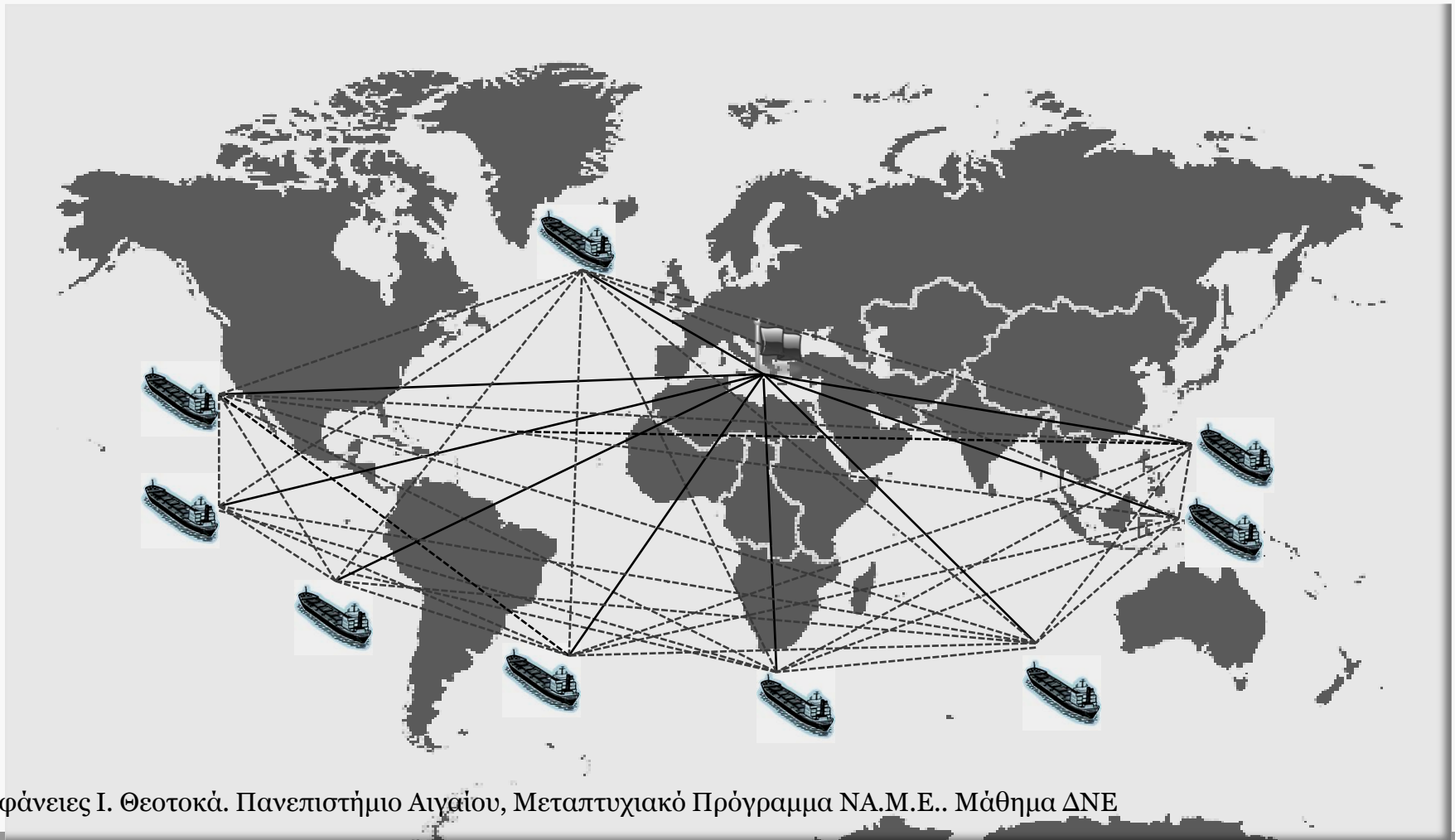


- Τα συστήματα μπορεί να είναι:
 - **ανοικτά ή κλειστά**, ανάλογα με το αν έχουν σχέση αλληλεπίδρασης με το περιβάλλον τους ή όχι,
 - **δυναμικά ή στατικά** ανάλογα με τη συχνότητα και τη σπουδαιότητα των αλλαγών που συμβαίνουν στο εσωτερικό τους ή στη σχέση τους με το περιβάλλον
 - **πολύπλοκα**, ανάλογα με τον αριθμό των μερών που τα αποτελούν και των σχέσεων που αναπτύσσονται μεταξύ τους.
- **Ομοιόσταση**: ικανότητα ενός συστήματος να διαφυλάξει την ταυτότητα του
- **Συνέργια**: η ιδιότητα μιας ολότητας να είναι μεγαλύτερη από το άθροισμα των μερών που την αποτελούν
- **Εντροπία**: η διαδικασία μέσω της οποίας το σύστημα φθίνει και οδηγείται σε εξαφάνιση

ΣΥΣΤΗΜΑ



Η ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΤΩΝ Ν.Ε.



Διαφάνειες Ι. Θεοτοκά. Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα ΝΑ.Μ.Ε.. Μάθημα ΔΝΕ

GAME: ΥΙΟΘΕΤΗΣΤΕ ΕΝΑ ΠΛΟΙΟ



- Choose a name of a ship.
- Register to www.equasis.org
- Select the ship to be 'adopted' by you.
- Register to www.marinetraffic.com
- Track the ship named after you.
- We will learn its background throughout the lectures.



Source of images: <http://www.sea-web.com/images/equasis.gif> ;
http://www.intertransis.com/Images/marinetraffic_logo.jpg

Επόμενη διάλεξη

2. Το περιβάλλον λειτουργίας των ν.ε.

- Ευρύτερο μάκρο-περιβάλλον
- Ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ναυλαγορές και διακυμάνσεις.
- Άμεσο περιβάλλον των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

COMING SOON