

ΑΝΩΤΑΤΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

«ΟΡΓΑΝΩΣΗ & ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΗΣ AP MOLLER MAERSK LINE»

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ : ΣΤΑΜΑΤΕΛΟΠΟΥΛΟΥ ΙΩΑΝΝΑ, Α.Μ : 13692

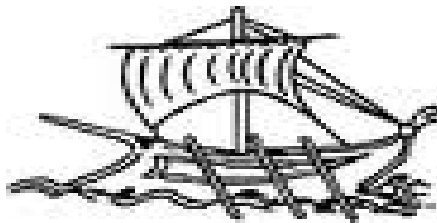
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΓΚΟΥΜΑΣ ΣΠΥΡΙΔΩΝ

ΑΘΗΝΑ, 2013

TECHNOLOGICAL EDUCATION INSTITUTE OF PIRAEUS

FACULTY OF MANAGEMENT AND FINANCE

ACCOUNTING DEPARTMENT



GRADUATE THESIS

«STRUCTURE AND OPERATION OF AP MOLLER MAERSK LINE»

STUDENT : STAMATELOPOULOU IOANNA, R.N : 13692

SUPERVISING PROFESSOR : GKOUMAS SPYRIDON

ATHENS, 2013

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα πτυχιακή εργασία εκπονήθηκε στα πλαίσια της ολοκλήρωσης των προπτυχιακών μου σπουδών στο τμήμα Λογιστικής του Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Πειραιά.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες αποδίδονται στον επιβλέποντα καθηγητή μου κ. Σπύρο Γκούμα, του οποίου η αρωγή για την συγγραφή και ολοκλήρωση του πονήματος υπήρξε σπουδαία. Τον ευχαριστώ και για την συμβολή του κατά το διάστημα συγγραφής αυτής της εργασίας, αλλά και για την εξαιρετη διδασκαλία και προσέγγιση του καθ'όλη τη διάρκεια των φοιτητικών μου χρόνων.

Επίσης, ιδιαίτερες ευχαριστίες σε όλους τους καθηγητές του τμήματος μου, οι οποίοι στις αντίξοες κοινωνικές και οικονομικές συνθήκες που βιώνουμε, κατόρθωσαν να διεκπεραιώσουν το έργο τους με τον καλύτερο δυνατό τρόπο.

Κλείνοντας, θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια και τους φίλους μου για την πολύ σημαντική ηθική συμπαράσταση και υλική υποστήριξη που μου προσέφεραν στο σύνολο των φοιτητικών μου χρόνων.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Στην εποχή μας καταγράφεται ολοένα και αυξανόμενη τάση στη μεταφορά φορτίων η οποία διαμορφώνεται από τις μεταβαλλόμενες απαιτήσεις των εφοδιαστικών αλυσίδων ανά τον κόσμο.

Η ανάπτυξη του containerization, δηλαδή της μεταφοράς με εμπορευματοκιβώτια καθώς επίσης και η ενδυνάμωση της απελευθέρωσης των μεταφορών έχουν θέσει τις σχετικές ναυτιλιακές εταιρείες σε αναπόσταστο παράγοντα της διεθνούς αγοράς.

Στα πλαίσια του συνεχώς αυξανόμενου ανταγωνισμού, η Maersk Line με την δυναμική της λόγω των τόσων χρόνων λειτουργίας της καθώς επίσης και με τις καινοτομίες που εισάγει παραμένει η ισχυρότερη εταιρεία στον κλάδο.

Θέμα της εργασίας μας είναι η παρουσίαση της οργάνωσης και λειτουργίας της από την ίδρυσή της κατά το 1904 έως και σήμερα. Η μελέτη μας ασχολείται τόσο με τα γενικότερα στοιχεία της εταιρείας, όσο και με την πορεία των οικονομικών της.

Έχοντας διαμορφωθεί σε επιχειρηματικό κολοσσό δραστηριοτήτων και θυγατρικών εταιρειών, δεν θα μπορούσαν να λείπουν οι αναφορές στο σύνολο του ομίλου Ar Moller Maersk Group.

Μέσα από τα συμπεράσματα που προκύπτουν, θα μπορούσαμε να πούμε ότι στα πλαίσια της διεθνούς οικονομικής κρίσης, η εταιρεία αναπόφευκτα γνωρίζει μείωση στον κύκλο εργασιών της ενώ και οι αυξανόμενες τιμές στα ναύλα αποτελούν ένα ακόμη μελανό σημείο. Ωστόσο, οι πρωτοποριακές της θέσεις σε κομβικά ζητήματα, όπως η εισαγωγή υπερσύγχρονων εξαιρετικά φιλικών προς το περιβάλλον πλοίων ενισχύουν την υπόσταση της στην παγκόσμια αγορά και δικαιώνουν την υπερέχουσα εδώ και πολλά έτη θέση της.

SUMMARY

In our times, a continuous growth trend in the transportation on cargoes is recorded, that is influenced by the changing requirements of the global supply chains.

The development of the containerization, i.e. the transportation of cargo with containers, as well as the liberalization of the global transportations have set the shipping companies as an integral part of the global market.

Within the increasing competition of this market, Maersk Line has remained a market leader over the years, due to its innovations and experience in operations.

The subject of this thesis is the presentation of the organization and status of the company, from its establishment on 1904 until today. Our study presents the general elements of the company , as well as the progress of its financial data.

During all these years of operations, Maersk Line has developed to a business giant regarding its activities and subsidiaries, thus the references to the Ap Moller Maersk Group could not be absent.

As per the conclusions of this thesis , we could state that taking into consideration the global economic recession, the company has inevitably faced a decrease of its turnover, while the increasing freights is one more obstacle to its development. However the company's innovations in crucial subjects, such as the ordering of state of the modern vessels , that are highly environmentally friendly, strengthen its position to the global market and justify its leading position all these years.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ	1
-----------------------	---

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ : ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

1.1 Η ΙΔΡΥΣΗ & ΑΡΧΙΚΑ ΣΤΑΔΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ.....	3
---	---

1.2 ΟΡΓΑΝΩΣΗ & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΤΑ ΤΑ ΠΙΟ ΠΡΟΣΦΑΤΑ ΕΤΗ	6
---	---

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ : Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΓΙΓΝΕΣΘΑΙ

2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΜΙΛΟ AP MOLLER MAERSK GROUP.....	8
--	---

2.1.1 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ	8
--------------------------------	---

2.1.2 ΘΥΓΑΤΡΙΚΕΣ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ	9
-----------------------------------	---

2.2 ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ	14
-------------------------------------	----

2.2.1 ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ.....	14
---	----

2.2.2 ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΟΥ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΝΤΟΣ.....	16
--	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ : ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

3.1 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΗΣ MAERSK LINE	21
3.2 ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ 2010 & 2011	24
3.2.1 ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΛΟΓΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΓΕΝΙΚΑ.....	24
3.2.2 ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΛΟΓΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ AP MOLLER.....	25
3.2.3 ΕΝΝΟΙΑ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΓΕΝΙΚΑ.....	26
3.2.4 ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ 2010 & 2011.....	28
3.2.5 ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ.....	30
3.2.6 ΠΟΡΕΙΑ ΜΕΤΟΧΩΝ.....	31
3.3 ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ 2012.....	32

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

4.1 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ & ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ	33
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ	36

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Το θέμα με το οποίο ασχολείται η παρούσα πτυχιακή εργασία είναι η παρουσίαση καθώς επίσης και η ανάλυση της οργάνωσης της ναυτιλιακής εταιρείας Ap Moller Maersk Line.

Κατά τη διάρκεια εκπόνησης αυτής της εργασίας διαπιστώσαμε πόσο χρήσιμη είναι η εμπορική ναυτιλία για την ολοένα και περισσότερο παγκοσμιοποιημένη διεθνή αγορά.

Στα πλαίσια του συνεχώς αυξανόμενου ανταγωνισμού, η Maersk Line παραμένει η ισχυρότερη ναυτιλιακή εταιρεία στις μεταφορές εμπορευματοκιβωτίων, με στόλο που υπερβαίνει τα 600 πλοία τόσο ιδιόκτητα όσο και ναυλωμένα. Επίσης, έχει γραφεία σε πάνω από 135 χώρες στον κόσμο και αποτελεί σημείο αναφοράς για την ποιότητα των υπηρεσιών της.

Στην μελέτη μας, ασχολούμαστε τόσο με τη γενικότερη δομή της εταιρείας, όσο και με τα οικονομικά της στοιχεία για τα έτη 2010 και 2011.

Αρχικά, αναφέρουμε τα κομβικά ιστορικά στοιχεία της από την ίδρυσή της κατά το 1904, έως και τα πιο πρόσφατα έτη.

Στο δεύτερο κεφάλαιο καταγράφουμε τα γενικά στοιχεία για τον όμιλο Ap Moller Maersk Group. Αξίζει να σημειώσουμε ότι στο σύνολο του ο όμιλος απασχολεί εργατικό δυναμικό άνω των 130.000 υπαλλήλων. Ακόμη, γίνεται λόγος για τη λειτουργία των υπόλοιπων θυγατρικών εταιρειών του ομίλου. Στη συνέχεια του κεφαλαίου, παρουσιάζεται η ευαισθητοποίηση και δράση της εταιρείας όσον αφορά κοινωνικά και περιβαλλοντικά ζητήματα.

Το τρίτο κεφάλαιο πραγματεύεται τα οικονομικά στοιχεία για τα έτη 2010 και 2011. Αρχικά, παρουσιάζεται η οικονομική θέση της ναυτιλιακής Maersk Line. Έπειτα, ως πολυεθνική εταιρεία δεν θα μπορούσαν να λείπουν τα ενοποιημένα οικονομικά στοιχεία του ομίλου. Για την βέλτιστη κατανόηση και επεξήγηση αυτών, γίνεται συνοπτική αναφορά στην έννοια των Διεθνών Λογιστικών Προτύπων καθώς επίσης και του Ισολογισμού. Τέλος, προχωράμε σε μία σύντομη αναφορά των εκτιμήσεων

για την πορεία των οικονομικών της εταιρείας κατά το 2012, καθώς μέχρι την στιγμή σύνταξης της παρούσας εργασίας δεν είχε δημοσιευθεί ο ενοποιημένος Ισολογισμός για την χρονιά.

Στο τέταρτο και τελευταίο κεφάλαιο της εργασίας μας προχωράμε στην καταγραφή των συμπερασμάτων καθώς επίσης και ορισμένων προτεινόμενων βελτιώσεων στα οποία η εταιρεία θα μπορούσε να προχωρήσει.

Πρωταρχικός και κύριος στόχος της μελέτης μας αποτελεί η αντικειμενική παρουσίαση των βασικότερων στοιχείων της εταιρείας αλλά και του ομίλου συνολικά, καθώς επίσης και ο καθορισμός των καλύτερων δυνατών προβλέψεων και εκτιμήσεων για τη μελλοντική πορεία της επιχείρησης.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ : ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

1.1 Η ΙΔΡΥΣΗ ΚΑΙ ΤΑ ΑΡΧΙΚΑ ΣΤΑΔΙΑ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

Ο δανέζικος επιχειρηματικός κολοσσός με την επωνυμία A.P. Moller – Maersk Group ξεκίνησε τη λειτουργία του στις αρχές του 20^{ου} αιώνα και συγκεκριμένα κατά το 1904 στο Svendborg της Δανίας. Έπειτα από οκτώ χρόνια ιδρύθηκε και η δεύτερη εταιρεία με τομέα δραστηριότητας τα ατμόπλοια στην ίδια γεωγραφική περιοχή.

Κατά τα επόμενα έτη, η εταιρεία εγκαινίασε ακτοπλοϊκή γραμμή για τη σύνδεση της Ασίας με τις Η.Π.Α., ενώ ακολούθησε πληθώρα καινοτόμων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Η παραγωγή του πρώτου εμπορευματοκιβωτίου το 1955 από τους Malcom McLean και Keith Tantlinger και η επικράτηση του ως μέσο μεταφοράς στο διεθνές εμπόριο, αποτέλεσε μια πρόκληση για τον ναυτιλιακό κλάδο λόγω της πληθώρας πλεονεκτημάτων που δημιούργησε.

Καταρχάς, η επικράτηση της χρησιμοποίησης εμπορευματοκιβωτίων αύξησε την παραγωγικότητα της διαχείρισης των εμπορευμάτων κατά την διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης των πλοίων. Χαρακτηριστικά παραθέτουμε τον κάτωθι πίνακα, που παρουσιάζει την παραγωγικότητα ανά εργατοώρα κατά την διαδικασία φόρτωσης και εκφόρτωσης των πλοίων για το χύδην (bulk cargo) , το παλετοποιημένο και το φορτίο σε εμπορευματοκιβώτια.

Παραγωγικότητα ανα εργατοώρα σε τόνους	
Χύδην Φορτίο	1,7
Παλετοποιημένο φορτίο	4,5
Φορτίο σε Εμπορευματοκιβώτια	+50

Πίνακας 1....Παραγωγικότητα/εργατοώρα σε τόνους φόρτωσης

Ένας ακόμα σημαντικός παράγοντας που συνέβαλε στην επικράτηση των εμπορευματοκιβωτίων ήταν η ευκολία μεταφοράς τους με διαφορετικά μέσα μεταφοράς (intermodalism). Τα εμπορευματοκιβώτια είναι σχεδιασμένα έτσι ώστε να

μεταφέρονται χωρίς ιδιαίτερες απαιτήσεις από το πλοίο, σε τρένα ή οχήματα , δημιουργώντας πολλά πλεονεκτήματα τόσο στο κόστος διαχείρισης του φορτίου, όσο και στην διασφάλιση της ποιότητας του, αφού μειώνεται ο κίνδυνος ζημιών κατά την διάρκεια της χειρονακτικής μεταφοράς τους από το ένα μέσο στο άλλο.

Τα στοιχεία αυτά αποτέλεσαν μια πρόκληση για την Maersk , η οποία ως πρωτοπόρος αποφάσισε να επενδύσει και να δραστηριοποιηθεί στον κλάδο της μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Το 1973 η Maersk προσθέτει στον στόλο της το πρώτο της πλοίο κατασκευασμένο για μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων, το Svendborg Maersk. Το πλοίο αυτό είχε κατασκευαστεί στην Ιαπωνία και ήταν χωρητικότητας 1.800 TEUs (όπου TEU είναι η μονάδα μέτρησης του μέγιστου αριθμού εμπορευματοκιβωτίων είκοσι ποδών που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο, Twenty foot Equivalent Unit).



(Φωτογραφία από το πλοίο Svendborg Maersk,

Πηγή : www.maerskline.com).

Η Maersk συνέχισε να επενδύει μεγάλα κεφάλαια στον κλάδο των εμπορευματοκιβωτίων, παράλληλα με τις άλλες δραστηριότητες της, ξεκινώντας μια πορεία που θα την καθιερώσει ως ηγετική δύναμη του κλάδου. Αξίζει να αναφέρουμε το γεγονός ότι η εταιρεία έριξε το βάρος των επιχειρηματικών της κινήσεων στην εμπορική ναυτιλία, ενώ δεν έχει δημιουργήσει κάποια επενδυτική δραστηριότητα στην επιβατηγό ναυτιλία (Shovelton, 2012).

Ωστόσο, είναι λογικό ότι η πορεία μέχρι να εξελιχθεί στη μεγαλύτερη εταιρεία στον τομέα της container ναυτιλίας δεν ήταν εύκολη. Εξαιρετικές δυσκολίες αντιμετωπίστηκαν στις αρχές του Δευτέρου Παγκοσμίου Πολέμου, όπου η Maersk από δεύτερη πιο ισχυρή ναυτιλιακή εταιρεία της Δανίας παρέδωσε το σύνολο του στόλου της στις Η.Π.Α και εν συνεχεία κατά τη διάρκεια του πολέμου καταστράφηκε περίπου ο μισός από αυτόν.

Έπειτα από μερικά χρόνια η εταιρεία κατόρθωσε να αντιστρέψει το δυσμενές κλίμα, ενώ κατά το 1962 της δόθηκε η άδεια από την κυβέρνηση της Δανίας να κάνει ελέγχους για πετρέλαιο στο κομμάτι της Βόρειας Θάλασσας που ανήκε στη χώρα. Η απρόσμενη επιτυχία αυτής της προσπάθειας οδήγησε στην ίδρυση μίας ακόμη εταιρείας σχετικής με το πετρέλαιο και το αέριο με την ονομασία Maersk Olie og Gas.

Τις επόμενες δεκαετίες η μία πρωτιά διαδέχθηκε την άλλη. Το 1988 έκανε την παρουσία του το πλοίο Marchen Maersk το οποίο και ήταν το μεγαλύτερο container πλοίο ανά τον κόσμο με χωρητικότητα 4.300 TEU. Ακολούθησαν συμφωνίες μαμούθ, όπως χαρακτηριστικά αναφέρουμε την επιχειρηματική συνδιαλλαγή με την Hyundai κατά το 1995 με εν συνόλω παραγγελία εμπορεύματος χωρητικότητας 16 φορτηγών πλοίων.

1.2 ΟΡΓΑΝΩΣΗ & ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ ΚΑΤΑ ΤΑ ΠΡΟΣΦΑΤΑ ΕΤΗ

Με την έναρξη του 21^{ου} αιώνα η Maersk ακολούθησε τις επιχειρηματικές δράσεις που την καθιστούν την κορυφαία ναυτιλιακή εταιρεία στον κλάδο της.

Το 1999 η Maersk προχώρησε στην εξαγορά της Safmarine Container Line NV. Η συγκεκριμένη εταιρία ιδρύθηκε το 1946 από βιομήχανους της Νοτίου Αφρικής και Αμερικανούς πλοιοκτήτες. Κύριος τομέας δραστηριότητας της εταιρίας αποτελούσε η μεταφορά εμπορευμάτων , τόσο χύδην όσο και με χρήση εμπορευματοκιβωτίων, από και προς την Αφρικανική ήπειρο.

Λόγω της καλής φήμης και του ισχυρού λογότυπου (brand name) της Safmarine Container Line NV, η Maersk αποφάσισε να διατηρήσει αυτούσια την επωνυμία και το λογότυπό της γεγονός που συνεχίζεται εως και σήμερα.

Κατά το 2005 ανακοίνωσε την εξαγορά της Αγγλο-δανέζικης ναυτιλιακής P & O Nedlloyd για 2.3 δις ευρώ. Την περίοδο της εξαγοράς η Maersk (υπό την τότε επωνυμία της, Maerk Sealand) κατείχε την πρώτη θέση στον κλάδο , με μερίδιο αγοράς 12%, ενώ η P & O Nedlloyd διαχειριζόταν το 6% της παγκόσμιας μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων κατέχοντας την τρίτη θέση στον κλάδο. Η ένωση των δύο εταιριών δημιούργησε έναν κολοσσό στον ναυτιλιακό κλάδο με μερίδιο αγοράς 18%.

Τα χρόνια που ακολούθησαν την εξαγορά παρατηρήθηκε φυγή των πελατών της P & O Nedlloyd από την κοινή πλέον εταιρεία, με αποτέλεσμα το ποσοστό του μεριδίου αγοράς της Maersk να μειωθεί σε 16,8% το 2008, ενώ οι βασικοί της ανταγωνιστές αύξησαν το δικό τους μερίδιο. Πιο συγκεκριμένα, η MSC (Mediterranean Shipping Company) αύξησε το μερίδιο της από 8,6% σε 9,5%, ενώ η CMA CGM από 5,6% σε 6,5%.

Το γεγονός αυτό δημιούργησε ερωτηματικά σχετικά με την επιτυχία της εξαγοράς της P & O Nedlloyd , καθώς λόγω του υψηλού τιμήματος που καταβλήθηκε, οι αναμενόμενες συνεργείες που αναμένονταν δεν υλοποιήθηκαν. Ως αποτέλεσμα η Maersk αποφάσισε να σχεδιάσει την περαιτέρω αναπτυξή της κυρίως μέσα από την καλύτερη οργάνωσή της και όχι μέσω περαιτέρω εξαγορών των κύριων ανταγωνιστών της.

Στην απόφαση αυτή, σημαντικό ρόλο είχε το γεγονός ότι ο στόλος των ανταγωνιστών της αποτελούνταν σε μεγάλο βαθμό από πλοία παλαιότερης τεχνολογίας, ενώ στόχος της Maersk ήταν η αναβάθμιση και ανανέωση του στόλου της με πλοία νέας γενιάς. Ένας ακόμα σημαντικός παραγοντας ήταν η μείωση του κόστους κατασκευής νέων πλοίων, ιδιαίτερα τα χρόνια που ακολούθησαν την χρηματοπιστωτική κρίση του 2008, γεγονός που συνεχίζεται έως και σήμερα. Καθώς οι παραγγελίες κατασκευής νέων πλοίων σημείωσαν δραματική μείωση δημιουργήθηκαν οι κατάλληλες συνθήκες για καλύτερη διαπραγμάτευση των όρων πληρωμής προς τα ναυπηγεία.

Βασικός στόχος του ομίλου για το μέλλον αποτελεί η συνεχής εξέλιξη, οι ευκαιρίες για διεύρυνση των εργασιών σε νέες γεωγραφικές περιοχές και η συνεχής εκπαίδευση των υπαλλήλων μέσω κατάλληλων εκπαιδευτικών προγραμμάτων (trainings) με σκοπό την εξασφάλιση και ενδυνάμωση της ήδη αδιαμφισβήτητης κυριαρχίας της εταιρείας στο ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων με τις οποίες ασχολείται (Wet Feet Incorporated, 2008).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ : Η ΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΤΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΓΙΓΝΕΣΘΑΙ

2.1 ΓΕΝΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΟΜΙΛΟ AP MOLLER MAERSK GROUP

2.1.1 Ανθρώπινο Δυναμικό

Η Maersk Line από τα πρώτα χρόνια της δημιουργίας της έως και σήμερα αποτελεί θεμέλιο λίθο της παγκόσμιας οικονομικής ζωής. Πλέον, αποτελεί την πρώτη δύναμη παγκοσμίως σε ότι αφορά την εμπορική ναυτιλία, με στόλο ο οποίος ανέρχεται σε πάνω από 600 υπερσύγχρονα πλοία με περίπου τα μίσα από αυτά να αποτελούν ιδιοκτησία της εταιρείας ενώ τα υπόλοιπα είναι ναυλωμένα (www.alphaliner.com).

Ωστόσο, ως εταιρεία δεν ασχολείται μόνο με τη ναυτιλία. Με το ευρύ φάσμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων με τα οποία καταπιάνεται έχει καταφέρει να αποτελεί έναν επικερδή όμιλο επιχειρήσεων. Τα τελευταία χρόνια, πετυχαίνει σταθερά να είναι στη λίστα με τις πιο επιτυχημένες επιχειρήσεις ανά τον κόσμο. Χαρακτηριστικά, το 2012 κατείχε την 154^η θέση και το 2011 την 144^η στην ετήσια κατάταξη του περιοδικού Fortune (www.money.cnn.com).

Γίνεται φανερό ότι ένας όμιλος τέτοιου μεγέθους απαρτίζεται από πλήθος υπαλλήλων και υπηρεσιών. Για την καλύτερη εξυπηρέτηση των προμηθευτών / πελατών αλλά και τη βέλτιστη ενδοεπικοινωνία μεταξύ των υπαλλήλων, η Maersk έχει προχωρήσει στην δημιουργία διαφόρων τμημάτων ανά τον κόσμο (clusters κατά την διεθνή έννοια την οποία η εταιρεία ακολουθεί).

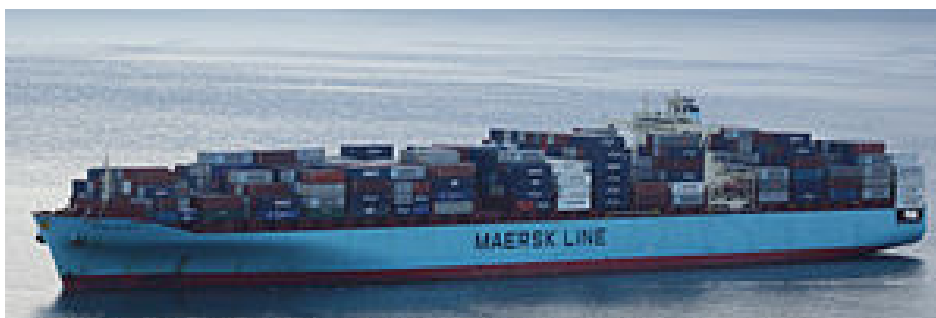
Έτσι λοιπόν, οι 130.000 και πλέον υπάλληλοι που η εταιρεία απασχολεί στις 135 χώρες στις οποίες δραστηριοποιείται διαιρούνται σε αντίστοιχα τμήματα. Όσον αφορά τη χώρα μας, είναι σημαντικό να αναφέρουμε το γεγονός ότι μέχρι πριν από ένα πολύ μικρό χρονικό διάστημα αποτελούσε μαζί με την Κύπρο και την Βουλγαρία το ελληνικό cluster. Λόγω της τάσης για βελτιστοποίηση των δομών και αύξησης της παραγωγικότητας καθώς επίσης και ενδυνάμωση των επιμέρους τμημάτων, η χώρα

μας πια μαζί με την Κύπρο ανήκουν στο cluster της Κεντρικής Μεσογείου, με κύριο επιβλέποντα και καθοδηγητή την Ιταλία (www.infomare.it).

2.1.2 Θυγατρικές Εταιρείες του ομίλου

Σχετικά με τις διάφορες θυγατρικές εταιρείες οι οποίες ανήκουν στον όμιλο της AP Moller θα μπορούσαμε να προχωρήσουμε σε διάκρισή τους ανάλογα με τον κλάδο στον οποίο η κάθε μια ειδικεύεται.

Έτσι λοιπόν, όσον αφορά την εμπορική ναυτιλία (με κύριο αντικείμενο απασχόλησης την μεταφορά εμπορευματοκιβωτίων), η Maersk Line αποτελεί την μεγαλύτερη στον τομέα της εταιρεία με πλούσιο στόλο και εργατικό δυναμικό που ξεπερνά τους 25.000 υπαλλήλους κατά το 2012.



(Φωτογραφία από το πλοίο Maersk Kalamata ,

Πηγή : www.maerskline.com).

Έπειτα, μία σχετικά νεοσύστατη εταιρεία του ομίλου είναι η Safmarine, η οποία δραστηριοποιείται κατά κύριο λόγο στην ήπειρο της Αφρικής.

Ακόμα, οι εταιρείες Damco, Maersk Line LTD, MCC Transport, Seago ασχολούνται επίσης με τη ναυτιλία σε ένα ευρύτερο πλαίσιο (πωλήσεις container, μεταφορές κ.α.).

Πιο αναλυτικά, η Damco δραστηριοποιείται στην προσφορά υπηρεσιών logistics και forwarding. Με άλλα λόγια, οι παρεχόμενες υπηρεσίες εστιάζονται κυρίως στην εξυπηρέτηση της διαχείρισης των εφοδιαστικών αλυσίδων μιας εταιρίας και στην οργάνωση των διεθνών μεταφορών.

Η Maersk Line LTD έχει έδρα τις Ηνωμένες Πολιτείες και διαχειρίζεται έναν στόλο υπό Αμερικανική σημαία, προσφέροντας διεθνείς μεταφορές στην κυβέρνηση των ΗΠΑ και διάφορων σχετικών αντισυμβαλλομένων , όπως πρεσβείες, στρατός και ανθρωπιστική βοήθεια.

Η MCC Transport διαχειρίζεται τις θαλάσσιες μεταφορές με εμπορευματοκιβώτια εντός της Ασιατικής ηπείρου , ενώ η Seago έχει τον ίδιο ρόλο για τις μεταφορές εντός Ευρώπης. Οι λόγοι που δημιουργήθηκαν οι δύο αυτές εταιρείες ήταν πολλοί. Οι κυριότεροι από αυτούς ήταν η δυνατότητα εξειδίκευσης στις μεταφορές μεταξύ χωρών της ίδιας ηπείρου, ενώ με αυτό το μοντέλο ανάπτυξης, μειώθηκαν δραστικά τα εμπόδια που δημιουργούνται λόγω της διαφοράς της ώρας μεταξύ χωρών σε διαφορετικές ηπείρους, καθώς τόσο οι εκτελεστικές υπηρεσίες όσο και τα κέντρα λήψεως αποφάσεων έχουν μικρές ωριακές αποκλίσεις μεταξύ τους.



(Λογότυπο της εταιρίας MCC,

Πηγή : www.maerskline.com).

Ένα αναπόσπαστο κομμάτι της εταιρείας είναι και οι σταθμοί που διαθέτει σε ανά την υφήλιο πλήθος λιμανιών. Με την διεθνή ονομασία APM TERMINALS η επιχειρηματική αυτή μονάδα με έδρα τη Χάγη, έχει τερματικούς σταθμούς σε 40 χώρες παγκοσμίως.

Η ιστορία της εταιρείας άρχισε το 1958 , όταν άνοιξε τον πρώτο τερματικό σταθμό της για γενικό φορτίο στο Μπούκλιν της Νέας Υόρκης, ενώ ο πρώτος τερματικός σταθμός αποκλειστικά για διαχείριση εμπορευματοκιβωτίων ήταν στο Νιού Τζέρσευ το 1975. Έκτοτε έχουν γίνει σημαντικές επενδύσεις , καθιστώντας την εταιρία μια

από τις μεγαλύτερες διαχειρίστριες λιμένων, τερματικών σταθμών καθώς επίσης και παροχής υποστήριξης εμπορευμάτων και παροχής ενδοχώριων υπηρεσιών.

Το 2012 η APM TERMINALS βραβεύτηκε ως η καλύτερη εταιρεία διαχείρισης λιμένων από τη Lloyd's List ("Port Operator of the Year" - 2012 Global Awards καθώς επίσης και ως η καλύτερη εταιρεία διαχείρισης τερματικών σταθμών ("International Terminal Operator of the Year") στα Containerisation International Awards .

Το 2012 παρουσίασε έσοδα 4,78 δις δολάρια Αμερικής , με καθαρά κέρδη 723 εκ. δολάρια Αμερικής. Οι επενδύσεις της στην αναβάθμιση των λιμένων που διαχειρίζεται έχουν συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη των τοπικών οικονομικών, καθώς η δημιουργία ανταγωνιστικών λιμένων δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας τόσο στους ίδιους τους λιμένες, όσο και στην εμπορική δραστηριότητα της οικονομίας, μέσω της αύξησης των εισαγωγών και εξαγωγών. Σημαντικές επενδύσεις έχουν πραγματοποιηθεί τόσο σε ανεπτυγμένες εμπορικά χώρες, όπως στην Γερμανία, τις Ηνωμένες Πολιτείες και την Ισπανία, όσο και σε αναπτυσσόμενες χώρες, όπως η Βραζιλία , η Γεωργία και η Αίγυπτος.

Ένας ακόμα τομέας στον οποίο η APM TERMINALS έχει δείξει ιδιαίτερη ευαισθησία είναι η προστασία του περιβάλλοντος. Στο διάστημα μεταξύ 2009 και 2011, οι εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα έχουν μειωθεί κατά 16,5% , ανα εμπορευματοκιβώτιο 40 ποδών (TEU), ενώ σημαντικές μειώσεις έχουν επίσης γίνει στην παροχή ενδοχώριων υπηρεσιών, με σημαντικότερη την ενδοχώρια μεταφορά, όπου σημειώθηκε μείωση της εκομπής διοξειδίου του άνθρακα κατά 15,2%.



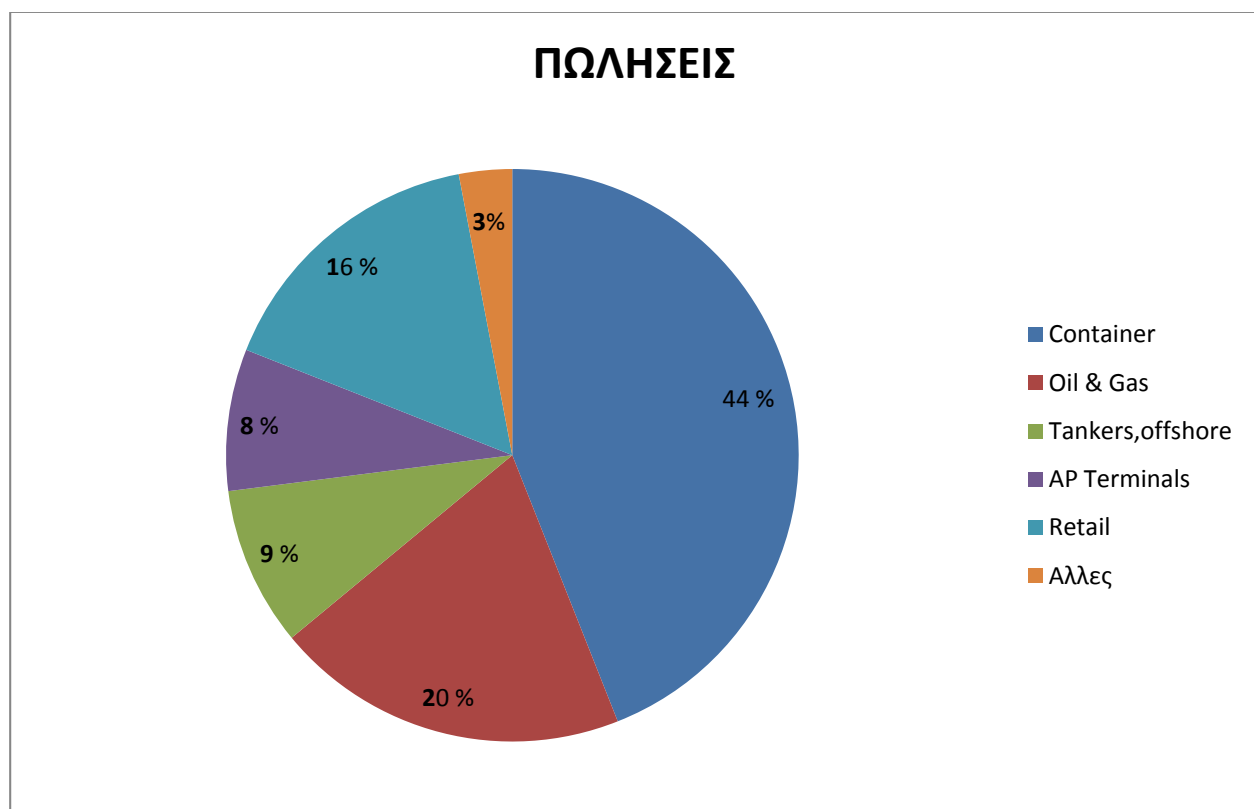
(Φωτογραφία από τον τερματικό σταθμό στο λιμάνι του Santos της Βραζιλίας,

Πηγή : www.apmterminals.com).

Στον τομέα των πετρελαίων, η θυγατρική Maersk Oil τείνει να γίνει μία από τις μεγαλύτερες εταιρείες του είδους παγκοσμίως. Αρκεί να αναφέρουμε ότι πλέον παράγει πάνω από 600.000 βαρέλια πετρελαίου την ημέρα στην περιοχή της Βόρειας Θάλασσας, στο Κατάρ, την Αλγερία και τέλος, το Καζακστάν. Επιπρόσθετα σε αυτό, το τελευταίο διάστημα η Maersk Oil συμμετέχει ενεργά στην προσπάθεια εξερεύνησης πετρελαίου στην θαλάσσια περιοχή γύρω από την Αγγλία, τη Δανία και τη Νορβηγία, στη νότια και δυτική Αφρική, τη Βραζιλία και τον Κόλπο του Μεξικού (Rosendhal Anders, 2012).

Κλείνοντας, η Maersk διαθέτει το 20 % από τις μετοχές της Danske Bank (η οποία αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες τράπεζες ανά τη Σκανδιναβία), ενώ έχει επίσης μερίδιο από τη δανέζικη εταιρεία super market Dansk Supermarked Group καθώς και από την αεροπορική εταιρεία Star Air.

Στο σημείο αυτό και έπειτα από την συνοπτική παρουσίαση των επιμέρους εταιρειών του ομίλου, θεωρούμε πολύ ενδιαφέρον το παρακάτω σχεδιάγραμμα. Εδώ παρουσιάζονται οι επιμέρους δραστηριότητες της εταιρείας και το ποσοστό που αντιστοιχεί στην κάθε μία όσον αφορά το σύνολο των πωλήσεων, κατά το έτος 2011. Τα στοιχεία αντλήσαμε με απόλυτη ακρίβεια από την επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας (www.maerskline.com).



Γράφημα 1....Ποσοστά των επιμέρους δραστηριοτήτων στο σύνολο των πωλήσεων

2.2 ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗ ΕΥΘΥΝΗ

2.2.1 Κοινωνική ευθύνη της εταιρείας

Η έννοια της κοινωνικής ευθύνης είναι σχετικά νέα. Ωστόσο, έχουν περάσει προπολλού οι μέρες όπου οι μεγάλες εταιρείες/οργανισμοί λάμβαναν υπόψη τους μόνο την επίδοσή τους σε οικονομικό και χρηματιστηριακό πλαίσιο. Σήμερα, για να πετύχουν οι επιχειρήσεις πρέπει να είναι υπόλογοι σε ένα ευρύ φάσμα συμμετοχών (stakeholders). Ανάμεσα σε αυτούς είναι οι πελάτες, κυβερνήσεις, καταναλωτές, προμηθευτές και γενικότερα η πλειοψηφία των πολιτών. Η Εταιρική επιτυχία και κοινωνική πρόνοια έχουν γίνει έννοιες αλληλένδετες και η Εταιρική κοινωνική ευθύνη (ΕΚΕ) παίζει σημαντικό ρόλο στην καλή πορεία των εταιρειών.

Στις μέρες μας, τα βασικά στοιχεία της ΕΚΕ περιλαμβάνουν στοιχεία όπως τη δίκαιη μεταχείριση των εργαζομένων, ηθικά πρότυπα σε όλα τα επίπεδα, πρακτικές για δίκαιο εμπόριο (fair trade) . Ακόμη, η εταιρική φιλανθρωπία με εισφορές και χρηματοδοτήσεις σε οργανισμούς που το έχουν ανάγκη, καθώς επίσης και ο Εταιρικός εθελοντισμός με παροχή βοήθειας σε Μη Κερδοσκοπικές Οργανώσεις είναι από τις βασικότερες παραμέτρους του κοινωνικού ενδιαφέροντος της εταιρείας.

Συνεπώς, το ανθρώπινο στοιχείο δείχνει να παίζει σπουδαίο ρόλο στην ενίσχυση της εταιρικής ταυτότητας και ευημερίας των επιχειρηματικών οργανισμών. Με το μέγεθος και το ευρύ φάσμα δραστηριοτήτων της, η Maersk δεν θα μπορούσε να αποποιηθεί το βάρος της κοινωνικής ευθύνης που φέρει.

Ξεκινώντας, είναι πολύ σημαντικό να τονίσουμε το γεγονός ότι η εν λόγω εταιρεία αποτέλεσε τον ενακτήριο λίθο για την εργασία και απασχόληση των γυναικών σε χώρες που γενικότερα το γυναικείο φύλο αντιμετωπίζεται με δυσπιστία. Παραδείγματος χάριν, στα γραφεία της εταιρείας στην Ινδία ένα εύλογο κομμάτι του εργατικού δυναμικού απαρτίζεται από γυναίκες , οι οποίες μάλιστα και διαπρέπουν στα καθήκοντα τους (ET Bureau, 2012).

Ιδιαίτερη ευαισθητοποίηση δείχνει επίσης η Maersk σε ότι αφορά την εκπαίδευση. Με πολλές χορηγίες στις οποίες προχωρά, ενισχύει σημαντικά πλήθος εκπαιδευτικών και επιμορφωτικών χώρων ανά τον κόσμο. Πιο συγκεκριμένα, στην χώρα ίδρυσης της

εταιρείας, τη Δανία, δόθηκαν την περασμένη χρονιά πάνω από 400 εκατ. δολάρια με σκοπό την δημιουργία κολλεγίου (Morten Bang Jorgensen, 2013).

Στα πλαίσια της νομιμότητας και αξιοπιστίας που χαρακτηρίζει την εταιρεία αξίζει να αναφέρουμε ότι αποτελεί σημείο αναφοράς σε ότι έχει να κάνει με τις οικονομικές της υποχρεώσεις προς τα κράτη. Ως προς τη Δανία μάλιστα, στην οποία κυρίως φορολογείται η εταιρεία, συνεισφέρει τεράστια οικονομικά ποσά μέσω των φόρων που αποδίδει στο κράτος σε ετήσια βάση.

Κλείνοντας, η εταιρεία διέπεται από ένα ευρύ φάσμα επιχειρηματικών δραστηριοτήτων σε χώρες οι οποίες μέχρι πρότερος δεν αποτελούσαν πόλο έλξης για τις επιχειρήσεις. Με το «άνοιγμα» λοιπόν αυτό σε νέες αγορές, η εταιρεία απασχολεί χιλιάδες εργατών και δίνει το έναυσμα για τη σημαντική βελτίωση των οικονομιών των χωρών αυτών. Σπουδαίο παράδειγμα των ανωτέρω, αποτελεί το Μπαγκλαντές. Πριν την έναρξη των δραστηριοτήτων της Maersk εκεί, η χώρα απασχολούσε περίπου 800.000 εργάτες, ενώ στα 20 χρόνια που η ναυτιλία μέσω της Maersk διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στις εμπορικές λειτουργίες, το εργατικό δυναμικό έχει γνωρίσει πρωτοφανή αύξηση σε άνω των 3,6 εκατ. υπαλλήλων. Επίσης, η εταιρεία έχει ανοίξει δίκτυο συνεργασίας με επιχειρήσεις της Αφρικής, ενώ και στη Βραζιλία δραστηριοποιείται έντονα. Στην τελευταία, προχώρησε πριν λίγο διάστημα στη δημιουργία νέου τερματικού σταθμού, ο οποίος κόστισε πάνω από 150 εκατ. δολάρια και θα απασχολήσει περίπου 1.500 υπαλλήλους (Anders Rosendahl, 2012).



(Φωτογραφία από το επίσημο site της εταιρίας).

2.2.2 Ενέργειες περιβαλλοντικού ενδιαφέροντος

Στις μέρες μας το ενδιαφέρον για το περιβάλλον και τους φυσικούς πόρους αποτελεί επιτακτική ανάγκη, ενώ ολοένα και περισσότεροι φορείς στρέφονται στην αναζήτηση εναλλακτικών μεθόδων και καινοτομιών που διέπονται από οικολογική συνείδηση. Ως εταιρεία η οποία ασχολείται με την ναυτιλία αλλά και με τις μεταφορές γενικότερα, η Maersk εισάγει πρωτοποριακές λύσεις που στοχεύουν στον σεβασμό προς το περιβάλλον.

Πολύ σημαντικό είναι το γεγονός ότι η Maersk έχει κατορθώσει να μειώσει σημαντικά την κατανάλωση καυσίμων καθώς επίσης και την εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα. Ιδιαίτερα στην διάρκεια των προηγούμενων τριών ετών η εταιρεία μείωσε κατά 30 % την εκπομπή αερίων στην ατμόσφαιρα. Αυτό το πέτυχε απλά, με τη μείωση της ταχύτητας των πλοίων της (slow steaming system). Αξίζει να αναφέρουμε ότι μόνο για το 2010 με την παραπάνω μέθοδο απετράπη η εκπομπή 2 εκατ. τόνων Co₂ σε παγκόσμιο επίπεδο (Elisabeth Rosenthal, 2010).

Επίσης, η εταιρεία προχώρησε στην εισαγωγή νέων, βελτιωμένων ψυγείων κοντέινερ. Είναι αλήθεια ότι μέχρι προ λίγων μόνο ετών, τα εν λόγω κοντέινερ ευθύνονταν σε μεγάλο βαθμό για τη μόλυνση του περιβάλλοντος και την επιβάρυνση της τρύπας του όζοντος. Για τον λόγο αυτό, η Maersk έκανε σε συνεργασία με την Ευρωπαϊκή Ένωση και τον παγκόσμιο οργανισμό της WWF σχετικές μελέτες και πλέον λειτουργεί περισσότερο φιλικά προς το περιβάλλον κοντέινερ ψυγεία (www.shipmanagementinternational.com).

Σε αυτό το σημείο δεν θα μπορούσε να λείπει η αναφορά στην δημιουργία της νέας οικογένειας εξαιρετικά φιλικών προς το περιβάλλον πλοίων, με την γενική ονομασία Maersk Triple E class. Για την επίτευξη αυτού του εγχειρήματος η εταιρεία προχώρησε σε συμφωνία-μαμούθ με την κορεάτικη Daewoo. Η συμφωνία αυτή περιείχε την παραγγελία 20 πλοίων με αμοιβή προς τη Daewoo ύψους 3,8 δις δολαρίων συνολικά.

Τα πλοία αυτά θα έχουν μήκος 400 μέτρων και πλάτος 59 μέτρων. Αν και θα είναι μόλις 3 μέτρα μακρύτερα και 4 μέτρα πιο πλατιά από τα μεγαλύτερα πλοία εμπορευματοκιβωτίων που κυκλοφορούν τώρα, θα μπορούν να μεταφέρουν 2.500

περισσότερα εμπορευματοκιβώτια, έχοντας δυνατότητες μεταφοράς 18.000 εμπορευματοκιβωτίων 20 ποδών.

Το μέγεθος των πλοίων αυτών θα αποτελέσει εμπόδιο στον κατάπλου τους σε λιμάνια που δεν διαθέτουν ανάλογη υποδομή , όπως παραδείγματος χάριν στα λιμάνια των Ηνωμένων Πολιτειών, ενώ δεν θα μπορούν να διασχίσουν την διώρυγα του Παναμά. Για το λόγο αυτό θα χρησιμοποιηθούν αρχικά για τις μεταφορές στην ακτοπλοϊκή γραμμή μεταξύ Ευρώπης και Ασίας, ενώ η λειτουργία τους αναμένεται να ξεκινήσει κατά το 2014 (GCaptain Editors, 2012).

Η ναυπήγηση των πλοίων αυτών μπορεί να προκαλέσει μια βραχυπρόθεσμη μείωση των ναύλων, καθώς λόγω της παγκόσμιας οικονομικής ύφεσης που έχει συμπαρασύρει το παγκόσμιο εμπόριο, η προσφορά διαθέσιμου χώρου ενδέχεται να ξεπεράσει την ζήτηση για διεθνείς μεταφορές. Στην περίπτωση αυτή η κερδοφορία ολόκληρου του κλάδου θα παρουσιάσει μείωση εως ότου επανέλθει η ισορροπία μεταξύ προσφοράς και ζήτησης διαθέσιμων χώρων στα πλοία.

Τα εν λόγω πλοία χαρακτηρίζονται από μηχανές diesel και αναμένεται με την χρήση τους να μειωθεί η κατανάλωση καυσίμων κατά 37 % και διοξειδίου του άνθρακα κατά 50 % (Clemens Bonsdorf, 2011).

Η ταχύτητα των μηχανών θα είναι 19 κόμβοι , δηλαδή χαμηλότερη από την ταχύτητα των σύγχρονων πλοίων, γεγονός που συμβάλλει δραστικά στην εξοικονόμηση καυσίμων και στην μείωση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα.

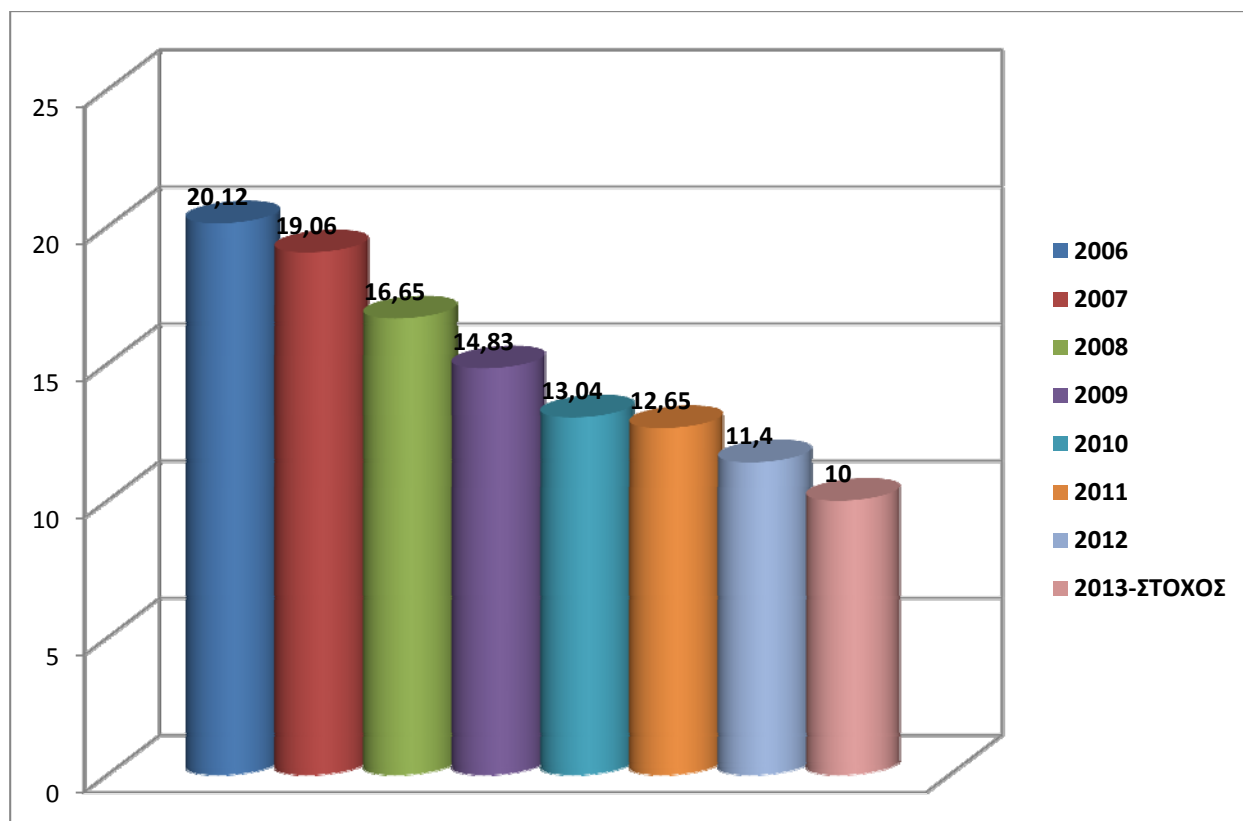


(Μακέτα από τα νέας τεχνολογίας πλοία Triple E

Πηγή : www.maerskline.com).

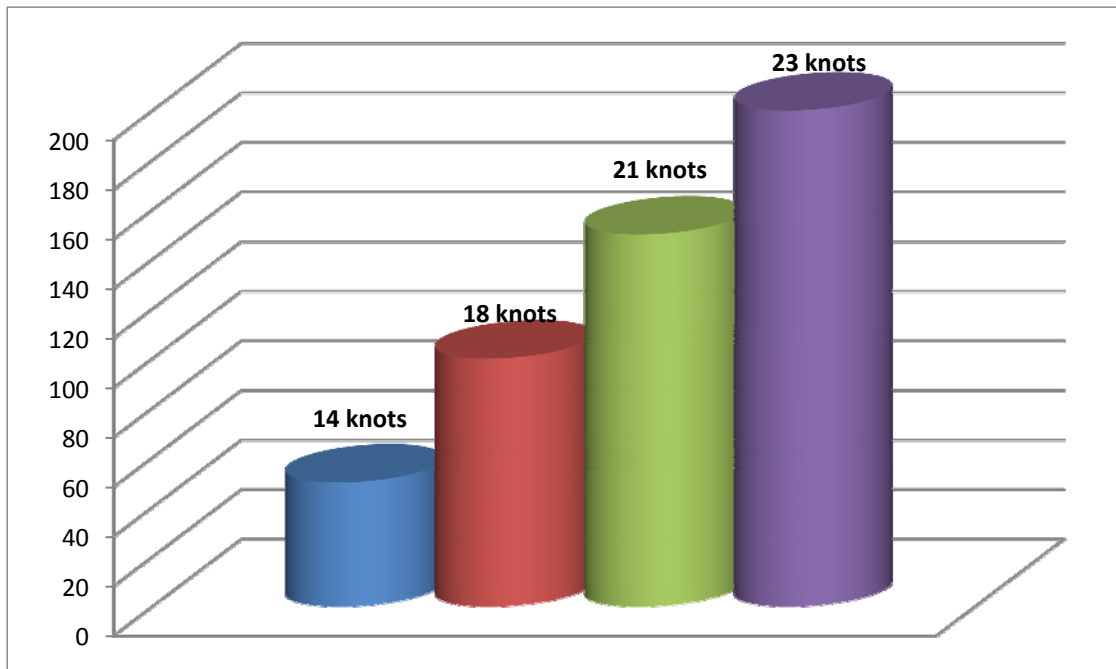
Είναι λογικό ότι με τις σπουδαίες καινοτομίες της, η εταιρεία έχει κερδίσει και την διεθνή αναγνώριση για τον ευαισθητοποιημένο σε ζητήματα οικολογίας χαρακτήρα της. Χαρακτηριστικά, αναφέρουμε τη βράβευση της από την Lloyd's List ως την κορυφαία εταιρεία σε θέματα περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης για την Μέση Ανατολή και την Ινδία (Environment Award for the Middle East and India) για το 2012. Επιπλέον, σπουδαία βράβευση είναι και εκείνη από την κυβέρνηση των Η.Π.Α. ως την καλύτερη εταιρεία σε θέματα καινοτομιών (Clean excellence Award) για το 2012. (www.maerskline.com).

Παρακάτω, παραθέτουμε δύο χαρακτηριστικά γραφήματα. Το πρώτο αναφέρεται στην κατανάλωση καυσίμων των πλοίων της Maersk από το 2007 έως σήμερα και το δεύτερο δείχνει την σχέση μεταξύ ταχύτητας σε ναυτικά μίλια και κατανάλωσης καυσίμου. Και τα δύο γραφήματα αντλήθηκαν με απόλυτη ακρίβεια από την επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας.



Γράφημα 2...**Πορεία κατανάλωσης καυσίμων από το 2006 έως το 2013**

(Τα ποσά αναφέρονται σε kg/TEU την ημέρα).



Γράφημα 3...**Σχέση ταχύτητας (σε ναυτικά μίλια) και κατανάλωσης καυσίμου**

Στον οριζόντιο άξονα αναφέρεται η ταχύτητα ανά ναυτικά μίλια , ενώ στον κάθετο η κατανάλωση σε τόνους καυσίμου/ημέρα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ : ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

3.1 : ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΘΕΣΗΣ ΤΗΣ MAERSK LINE

Γενικότερα, τα δεδομένα για την εμπορική ναυτιλία κατά το 2011 τείνουν να έχουν θετική πορεία. Μάλιστα, το μερίδιο αγοράς αυξήθηκε κατά 7% σε σχέση με το 2010 (Drewry Shipping Consultants, 2011). Οι εισαγωγές εμπορευματοκιβωτίων σε Ευρώπη και Αμερική έδειξαν σταθερή άνοδο, χωρίς ωστόσο κάποια δραματική αύξηση. Επίσης, και στην Ασία τα ποσοστά ήταν ικανοποιητικά με μία άνοδο κατά 4% περίπου.

Ο ανταγωνισμός υπήρξε ιδιαίτερα έντονος κατά τη χρονιά αυτή, καθώς εισχώρησε στην αγορά ένας μεγάλος αριθμός πλοίων με χωρητικότητα που ξεπερνά τα 10.000 TEU. Το μεγαλύτερο μέρος αυτών, έκαναν την εμφάνισή τους σε Ευρώπη και Ασία, οδηγώντας τα πλοία μικρότερης χωρητικότητας να στραφούν σε άλλα είδη εμπορίου. Το γεγονός αυτό, είχε αρνητικό αντίκτυπο στις επιβαρύνσεις των ναύλων, ιδιαίτερα σε Ευρώπη και Ασία, οδηγώντας τα ποσοστά σε μη σταθερά επίπεδα (κυρίως κατά το τελευταίο τέταρτο του έτους).

Όσον αφορά τα έσοδα για την συγκεκριμένη εταιρεία του ομίλου, υπήρξε αύξηση σε σύγκριση με το 2010 κατά 5 % καταλήγωντας σε 25,82 δις δολάρια. Ειδικά στο τελευταίο τρίμηνο του 2011, το ποσοστό των κερδών αυξήθηκε κατά 18% σε σύγκριση με την ίδια περίοδο κατά το 2010. Η αύξηση στα ποσοστά της συγκεκριμένης εταιρείας ήταν καθ' όλη τη χρονιά μεγαλύτερη από τον μέσο όρο της αγοράς.

Στην προσπάθεια να διατηρήσει την κυριαρχία της σε αυτό το πιεστικά ανταγωνιστικό περιβάλλον, η Maersk Line προχώρησε στην εισαγωγή νέων υπερσύγχρονων πλοίων , καταλήγωντας στο τέλος της χρονιάς να έχει ως στόλο 645 ιδιόκτητα και ναυλωμένα πλοία, συνολικής χωρητικότητας 2,5 εκ. TEU.

Επίσης, θέλοντας να αναβαθμίσει την ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρει, η εταιρεία προχώρησε σε ένα πολύ σημαντικό νέο εγχείρημα , το Daily Maersk. Με το πρόγραμμα αυτό, πραγματοποιούνται καθημερινές μεταφορές από τέσσερα λιμάνια

της Ασίας σε τρία κεντρικά λιμάνια της Ευρώπης, εγγυώντας μεγαλύτερη συνέπεια στον χρόνο παράδοσης. Το εγχείρημα αυτό, περιέχει 70 πλοία και χαίρει θερμής αποδοχής από τους πελάτες της εταιρείας. Μάλιστα, κατά το τελευταίο τρίμηνο του έτους, τα προϊόντα που παραδόθηκαν στο συμφωνημένο χρόνο παράδοσης άγγιξαν το 98 % του συνόλου.

Ένα πολύ σημαντικό προβάδισμα που κατέχει η εταιρεία αποτελεί το ενδιαφέρον και οι συνεχώς αυξανόμενες επενδύσεις της στις αναπτυσσόμενες οικονομίες. Ειδικά στην Αφρική, σε συνεργασία με την θυγατρική του ομίλου Safmarine, έχει ξεκινήσει την κίνηση μεγάλου αριθμού πλοίων ειδικών προδιαγραφών, ώστε να καλύπτουν τις ιδιαίτερες αναγκές της συγκεκριμένης ηπείρου.

Στον πίνακα που ακολουθεί, βλέπουμε τα ποσοστά στο ρυθμό ανάπτυξης ανά κάθε μία ξεχωριστή ήπειρο, όπου δραστηριοποιείται η εταιρεία κατά το 2010 και 2011.

ΓΕΩΓΡ.ΠΕΙΡΟΧΗ	ΡΥΘΜΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ(%) 2010 / 2011	ΜΕΡΙΔΙΟ 2010	ΜΕΡΙΔΙΟ 2011
Ασία - Ευρώπη	-19%	38%	39%
Αφρική	-2%	15%	16%
Transpacific	-7%	13%	12%
Λατινική Αμερική	-7%	13%	14%
Transatlantic	2%	9%	8%
Ωκεανία	6%	6%	5%
Κεντρική Ασία	5%	6%	6%
ΣΥΝΟΛΑ	-8%	100%	100%

Πίνακας 2....Ρυθμός ανάπτυξης & μερίδιο αγοράς ανά ήπειρο

Συνεχίζοντας, κατά το 2011 η εταιρεία έλαβε παραγγελία δεκαοχτώ καινούριων και δύο μεταχειρισμένων πλοίων συνολικής χωρητικότητας 98.000 TEU καθώς επίσης και δύο πλοίων 36.000 DWT (όπου DWT είναι μονάδα μέτρησης της μέγιστης χωρητικότητας του πλοίου, Deadweight tonnage) για γενική χρήση. Ακόμη, 10 πλοία 36.000 TEU πουλήθηκαν, ενώ ένα πλοίο 5.000 TEU ανακυκλώθηκε με τρόπο φιλικό προς το περιβάλλον.

Στα τέλη της χρονιάς, ο στόλος περιείχε 254 ιδιόκτητα πλοία κοντέινερ και 391 ναυλωμένα πλοία, ενώ έγιναν παραγγελίες 42 επιπλέον πλοίων που αναμένεται να ολοκληρωθούν έως το 2015.

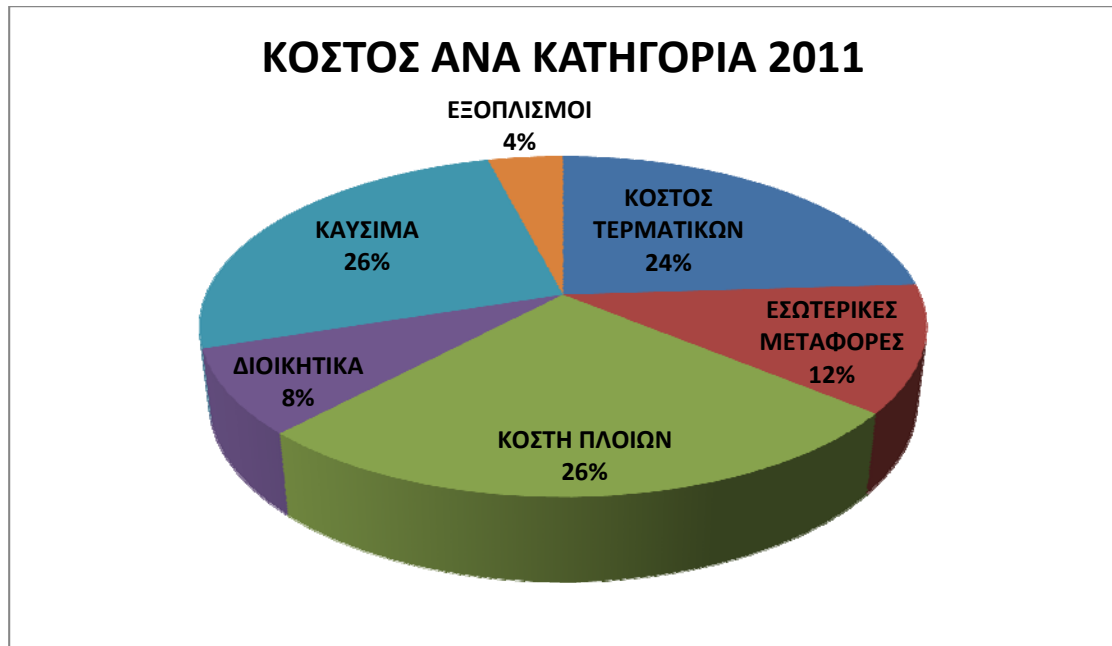
Τα λειτουργικά κέρδη προ φόρων – τόκων (EBIT) ανά FFE (όπου FFE είναι η μονάδα μέτρησης ισοδύναμη με εμπορευματοκιβώτια σαράντα ποδών, Forty foot Equivalent Unit) ήταν αρνητικά με 75 δολάρια (θετικά θεωρούνται άνω των 384 δολαρίων). Το γεγονός αυτό απέκλεισε την ύπαρξη κέρδους από τις πωλήσεις πλοίων και εμπορευματοκιβωτίων.

Ωστόσο, κατά το τελευταίο διάστημα του έτους, η Maersk ξανακέρδισε έδαφος, ενώ ως κύριος στόχος τέθηκε η κερδοφορία και ο περιορισμός των περαιτέρω επιχειρηματικών «ανοιγμάτων». Επίσης, η εταιρεία έλαβε πρωτοβουλίες ώστε να αποκαταστήσει τις ζημιές από την αύξηση στα ναύλα. Τέλος, περιόρισε την κατανάλωση της ταχύτητας των πλοίων της που είχε ως αποτέλεσμα μειωμένη κατανάλωση καυσίμων και συνεπώς μικρότερες δαπάνες.

Για να γίνει πιο εύκολα κατανοητή η διανομή του κόστους ανάλογα με την κάθε μια δραστηριότητα της Maersk Line , παραθέτουμε παρακάτω σε σχεδιάγραμμα τα αντίστοιχα στοιχεία για το 2010 και 2011.



Γράφημα 4...Ανάλυση εξόδων 2010



Γράφημα 5....Ανάλυση εξόδων 2011

3.2 : ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ 2010 & 2011

3.2.1 : ΕΝΝΟΙΑ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΛΟΓΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΓΕΝΙΚΑ

Με τον όρο Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα (ΔΛΠ) εννοούμε την κωδικοποίηση των λογιστικών αρχών , κανόνων και πολιτικών , οι οποίες πρέπει να ακολουθούνται από τους λογιστές και να ελέγχονται από τους ελεγκτές κατά την ετοιμασία των δημοσιευμένων χρηματοοικονομικών καταστάσεων μίας επιχείρησης. Οι καταστάσεις αυτές είναι ο Ισολογισμός , η Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης , η Κατάσταση Μεταβολών Ιδίων Κεφαλαίων , η Κατάσταση Ταμειακών Ροών και το Προσάρτημα που περιέχει περαιτέρω σημειώσεις-διευκρινίσεις επί των οικονομικών καταστάσεων.

Σκοπός της δημιουργίας των ΔΛΠ αποτέλεσε η προσπάθεια για ελαχιστοποίηση των διαφορών στις οικονομικές καταστάσεις που η κάθε μια χώρα ρυθμίζει. Η Επιτροπή

Διεθνών Λογιστικών Προτύπων (International Accounting Standards Committee – IASC) επιδιώκει να περιορίσει τις διαφορές αυτές προσπαθώντας να εναρμονίσει τους κανόνες, τα λογιστικά πρότυπα και τις λογιστικές μεθόδους των διαφόρων χωρών που σχετίζονται με την κατάρτιση και παρουσίαση των οικονομικών καταστάσεων ώστε να ενισχυθεί η παγκόσμια συγκρισιμότητά τους.

Ο ρόλος των ΔΛΠ αναγνωρίζεται σε παγκόσμιο επίπεδο , ενώ η Ευρωπαϊκή Ένωση πρότεινε από το 2005 και ύστερα , τα ΔΛΠ να εφαρμόζονται υποχρεωτικά σε όλες τις εταιρείες που είναι εισηγμένες σε χρηματιστήρια αξιών στην Ε.Ε. Και στην Ελλάδα, τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα εφαρμόζονται από 1/1/2006 υποχρεωτικά για όλες τις Ανώνυμες Εταιρείες που είναι εισηγμένες στο ΧΑΑ και προαιρετικά από τις λοιπές επιχειρήσεις με μορφή Α.Ε.

Χαρακτηριστικά, αναφέρουμε μερικές περιπτώσεις ΔΛΠ. Έχουμε λοιπόν, την Παρουσίαση των Οικονομικών καταστάσεων (ΔΛΠ 1), τα Αποθέματα (ΔΛΠ 2), την Κατάσταση Ταμειακών ροών (ΔΛΠ 7), τους Φόρους Εισοδήματος (ΔΛΠ 12), τα Ενσώματα Πάγια (ΔΛΠ 16), τα Έσοδα (ΔΛΠ 18), τις Παροχές σε Εργαζόμενους (ΔΛΠ 19), τις Ενοποιημένες και Ατομικές Οικονομικές Καταστάσεις (ΔΛΠ 27) και τις Επενδύσεις σε Συγγενείς Επιχειρήσεις (ΔΛΠ 28). Υπάρχουν και κάποιες ακόμη κατηγορίες ΔΛΠ, οι οποίες ωστόσο δεν αναφέρονται προς αποφυγή πλατειασμού.

3.2.2 : ΕΦΑΡΜΟΓΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΛΟΓΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ ΑΠΟ ΤΗΝ AP MOLLER

Η AP Moller ως μία από τις μεγαλύτερες πολυεθνικές εταιρείες παγκοσμίως είναι λογικό ότι συντάσσει τις οικονομικές της καταστάσεις σύμφωνα με τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα. Τα πιο πρόσφατα λοιπόν έτη, η εταιρεία δημοσιεύει τα οικονομικά της στοιχεία σύμφωνα με τα ΔΛΠ καθώς επίσης και τα Διεθνή Πρότυπα Χρηματοοικονομικής Πληροφόρησης (International Financial Reporting Standards – IFRS), σε πλήρη εναρμόνηση με τις απαιτήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Δανίας , στην οποία η Maersk και φορολογείται.

Ως παράδειγμα όσον αφορά τα Διεθνή Λογιστικά Πρότυπα τα οποία η Maersk ακολουθεί, παραθέτουμε την περίπτωση των Ενσώματων Παγίων (ΔΛΠ 16). Η ωφέλιμη διάρκεια ζωής για τις νέες αποκτήσεις ακολουθεί συνήθως τα παρακάτω :

Πλοία , Συσκευές κλπ.	20-25 χρόνια
Εμπορευματοκιβώτια (container)	12 χρόνια
Κτιριακές εγκαταστάσεις	10-50 χρόνια
Υποδομές τερματικών σταθμών	Ανάλογα με την σχετική συμφωνία
Ανυψωτικά Μηχανήματα	5-20 χρόνια
Λοιπός Εξοπλισμός	3-7 χρόνια
Εγκαταστάσεις παραγωγής πετρελαίου - αερίου	Εώς τα 15 χρόνια

Πίνακας 3...ΔΛΠ Ενσώματων Παγίων

Σε πολλές βέβαια περιπτώσεις όπου τα πάγια αποτελούνται από περισσότερα του ενός εξαρτήματα, αυτά εκτιμώνται ξεχωριστά και ανάλογα με την εκτιμημένη διάρκεια ζωής του καθενός.

Επίσης, οι πάγιοι εξοπλισμοί οι οποίοι έχουν αποκτηθεί μέσω χρηματοδοτικής μισθώσεως (leasing), θεωρούνται ως ιδιοκτησία/εξοπλισμός της εταιρείας και εκτιμώνται αναλόγως.

Τέλος, η χρήσιμη διάρκεια ζωής των πάγιων περιουσιακών στοιχείων επαναξιολογείται σε τακτά χρονικά διαστήματα.

3.2.3 : ΕΝΝΟΙΑ ΤΟΥ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΓΕΝΙΚΑ

Ο ισολογισμός βοηθά κυρίως στη μελέτη της χρηματοοικονομικής ισορροπίας της επιχείρησης. Η ισορροπία αυτή προκύπτει από τη συσχέτιση της ρευστότητας των ενεργητικών στοιχείων με την απαιτιτικότητα των πηγών κεφαλαίων (www.hrima.gr).

Απεικονίζει θα λέγαμε υπό την λογιστική έννοια ο ισολογισμός, σε μία δεδομένη χρονική στιγμή, όλα τα υλικά ή άυλα περιουσιακά στοιχεία και όλες τις υποχρεώσεις της επιχείρησης. Από την σκοπιά αυτή , ο ισολογισμός αποτελεί έναν πίνακα ο οποίος παρουσιάζει την περιουσία της επιχείρησης. Επίσης, η εκτίμηση των στοιχείων που περιέχει επιτρέπει τον προσδιορισμό της αξίας της επιχείρησης.

Από χρηματοοικονομικής απόψεως, ο ισολογισμός σε συγκεκριμένη χρονική στιγμή παρουσιάζει τα περιουσιακά στοιχεία (φυσικά και άυλα) που έχει η επιχείρηση στη διάθεσή της, καθώς και τις πηγές κεφαλαίων που της επιτρέπουν να χρηματοδοτήσει την απόκτησή τους. Αποτελεί μία από τις λογιστικές καταστάσεις της γενικής λογιστικής, η οποία έχει ως στόχο να περιγράψει με τον πιο αντικειμενικό τρόπο τον κύκλο εκμετάλλευσης μίας επιχείρησης με διάφορες εγγραφές λογιστικών στοιχείων, αποτιμήσεις περιουσιακών στοιχείων και την εξαγωγή, στο τέλος της χρήσεως, ενός καθαρού αποτελέσματος, το οποίο θα περιέχει είτε κέρδος είτε ζημιά.

Η ενοποίηση των λογιστικών καταστάσεων αποτελεί αναπόσπαστο μέρος στις διαδικασίες αποτίμησης ομίλων εταιρειών και εξαγωγής της δίκαιης αξίας τους (Γεωργιάδης Ηρ. Νικόλαος, 2005).

Θα μπορούσαμε να πούμε ότι οι ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις αποκαλύπτουν εναργέστερα, σε σύγκριση με την απλή αναφορά των σχέσεων μεταξύ των μονάδων, την ουσιαστική οικονομική και επιχειρησιακή διάρθρωση που προκύπτει στην ιθύνουσα, στις εξαρτώμενες μονάδες και στον ευρύτερο όμιλο. Ακόμη, φανερώνουν την υποκείμενη αλλά πραγματική οντότητα, η οποία εκτίνεται πέρα από τα όρια της νομικής αυτοτέλειας κάθε μίας από τις μονάδες ξεχωριστά (Κάντζος Κωνσταντίνος, 2001).

Δεδομένων των ανωτέρω, η AP Moller Maersk Group, έχει και εκείνη ως όμιλος επιχειρήσεων, υιοθετήσει την ενοποίηση για τις οικονομικές της καταστάσεις. Στο κεφάλαιο που ακολουθεί, θα δούμε λεπτομερώς τη δομή του ενοποιημένου ισολογισμού της εταιρείας.

3.2.4 : ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ ΤΟΥ ΕΝΟΠΟΙΗΜΕΝΟΥ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ ΓΙΑ ΤΙΣ ΧΡΗΣΕΙΣ 2010 & 2011

Τα ποσά αναφέρονται σε δις κορώνες Δανίας (DKK) και αφορούν την 31^η Δεκεμβρίου κάθε χρήσης.

	2011	2010
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ		
ΤΡΕΧΟΝΤΑ ΠΕΡΙΟΥΣΙΑΚΑ		
ΣΤΟΙΧΕΙΑ		
Βραχυπρόθεσμες Απαιτήσεις	15,716	26,783
Εισπρακτέοι Λογαριασμοί	37,127	35,254
Τρέχουσα Απογραφή	12,868	10,417
Προπληρωθέντα έξοδα	2,375	2,204
Άλλα Τρέχοντα Περιουσιακά Στοιχεία	10,352	5,341
ΣΥΝΟΛΑ	78,438	79,999
Οικόπεδα, Κτιριακές		
εγκαταστάσεις,Εξοπλισμός	254,828	243,666
Αύλα Περιουσιακά Στοιχεία	28,839	14,629
Έσοδα Επόμενης Χρήσης	4,935	5,113
Άλλα Περ. Στοιχεία	37,703	31,295
ΣΥΝΟΛΑ	326,305	294,724
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	404,743	374,723

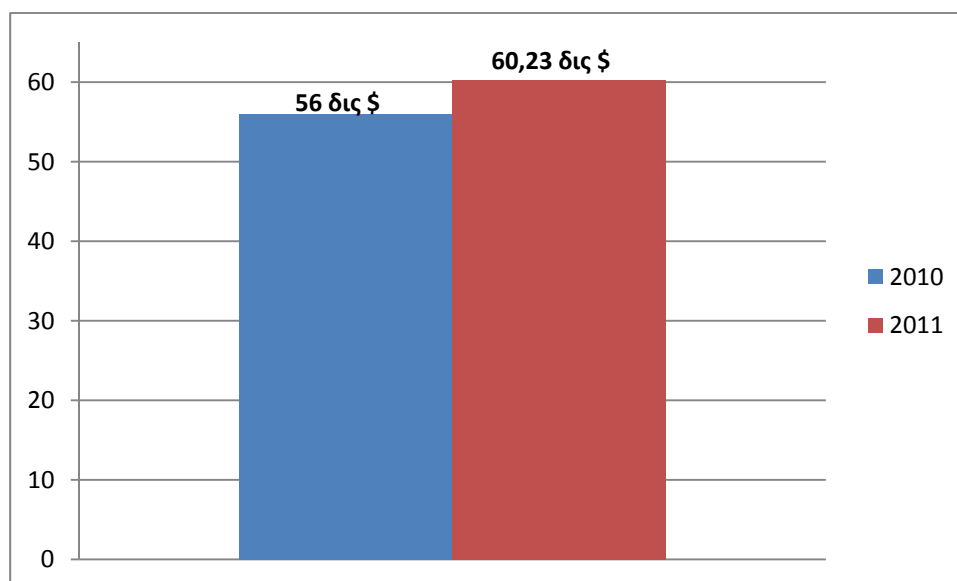
	2011	2010
ΠΑΘΗΤΙΚΟ		
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		
Πληρωτέοι Λογαριασμοί	37,232	33,706
Έξοδα Χρήσεως Δεδουλευμένα	2,851	2,772
Γραμμάτεια Πληρωτέα	15,096	14,284
Άλλες Βραχυπροθεσμες Υποχρεώσεις	14,857	17,987
ΣΥΝΟΛΑ	70,036	68,749
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		
Υποχρεώσεις από Φόρους-Τέλη	6,008	-
Μακροπρόθεσμα Δάνεια	96,884	88,421
Άλλες Μακροπρόθεσμες Υποχρεώσεις	23,88	24,591
ΣΥΝΟΛΑ	126,772	113,012
ΣΥΝΟΛΟ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΩΝ	196,808	181,761
ΣΥΝΟΛΟ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	207,935	192,962
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	404,743	374,723

3.2.5 : ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ

Όσον αφορά τον Κύκλο Εργασιών του ομίλου, θα λέγαμε ότι σημειώνει σημαντική αύξηση από το 2010 έως το 2011. Ωστόσο, αξίζει να παρατηρηθεί ότι το σύνολο των καθαρών κερδών παρουσιάζει μείωση. Το γεγονός αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο στις επιβαρύνσεις των τιμών των ναύλων, ιδιαίτερα στην Ευρώπη καθώς επίσης και στην Ασία, καθώς και στο γενικότερο δυσμενές οικονομικό κλίμα. Παρακάτω, παρατίθενται τα στοιχεία σε δις. κορώνες Δανίας (DKK) , αλλά και για μεγαλύτερη ευκολία σε δις. δολάρια Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής (USD).

	ΠΟΣΑ ΣΕ USD	ΠΟΣΑ ΣΕ DKK
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ - 2010	\$56,09	kr 315,40
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ – 2010	\$5,02	kr 28,20
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ - 2011	\$60,23	kr 322,52
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ - 2011	\$3,37	kr 18,08

Παρακάτω, βλέπουμε σε διαγραμματική μορφή τα στοιχεία για τον Κύκλο εργασιών του ομίλου.



Γράφημα 6....Κύκλος Εργασιών 2010 & 2011

3.2.6 : ΠΟΡΕΙΑ ΜΕΤΟΧΩΝ

Λαμβάνοντας υπ' όψιν την σύνθεση του ομίλου, η AP Moller όσον αφορά την κατάσταση των μετοχών της, έλαβε ικανοποιητικά αποτελέσματα στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, με κύριο εκπρόσωπό της τη Maersk Line, καθώς επίσης και στους τερματικούς σταθμούς (AP Moller Terminals). Την χαμηλότερη απόδοση είχε ο τομέας του πετρελαίου/αερίου (Maersk Oil και Maersk Drilling) , ενώ οι υπόλοιπες εταιρείες δεν σημείωσαν κάποια αξιόλογη μεταβολή.

Η συνολική αξία των μετοχών στα τέλη του 2012 ανήλθε σε 162 δις. κορώνες Δανίας. Η υψηλότερη τιμή καταγράφηκε στις 7 Φεβρουαρίου με κλείσιμο που άγγιξε τις 54.050 DKK , ενώ η χαμηλότερη ήταν στις 25 Αυγούστου με τιμή 32.380. Στα τέλη της χρονιάς, η τιμή ήταν 37.920 σημειώνοντας μείωση κατά 25 % σε σχέση με την ίδια περίοδο το 2010.

Όσον αφορά την σύνθεση των μετόχων, η συντριπτική πλεοψηφία αυτών προέρχεται από την Δανία με ποσοστό που ξεπερνά το 60 %. Έπειτα, το 18 % και το 11 % προέρχονται από τη Βόρεια Αμερική και την Ευρώπη αντίστοιχα. Ξεχωριστά, το Ηνωμένο Βασίλειο αυτούσιο κατέχει το 8 % του συνόλου ενώ το υπόλοιπο 3 % προέρχεται από τον υπόλοιπο κόσμο.

Παρακάτω, παρατίθενται τα κύρια στοιχεία που αφορούν την πορεία των μετοχών για το 2010 και 2011. Τα ποσά αναφέρονται σε κορώνες Δανίας.

	<u>2010</u>	<u>2011</u>
Τιμή/Μετοχή στο τέλος του έτους	kr 37,92	kr 50,51
Χρηματιστηριακή αξία στο τέλος του έτους	kr 161,00	kr 217,00
Κέρδη ανά μετοχή	kr 79,00	kr 60,6
Μέρισμα ανά μετοχή	kr 1,00	kr 0,00
Μερισματική Απόδοση (%)	2.6%	2%
Δείκτης συνολικής απόδοσης μετοχών (%)	-22.9 %	40.7 %

Πίνακας 4....Πορεία μετοχών κατά το 2010 & 2011

3.3 : ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟ 2012

Σχετικά με το 2012 δεν θα μπορούσαμε να προχωρήσουμε σε παρουσίαση των επίσημων οικονομικών στοιχείων, καθώς εκείνα αναμένεται να εκδοθούν μετά το πέρας της εργασίας μας.

Ωστόσο, μπορούμε να προχωρήσουμε σε μία γενικότερη ανάλυση της οικονομικής θέσης της εταιρείας για την περασμένη χρονιά με τα μέχρι τώρα δεδομένα.

Ξεκινώντας, μέχρι και τα πιο πρόσφατα στοιχεία, ο όμιλος φαίνεται να λαμβάνει σχετικά ικανοποιητικά αποτελέσματα με μία μείωση στον κύκλο εργασιών του περίπου στο 1 δις \$ (www.investor.maersk.com). Όσον αφορά το ποσοστό κεφαλαίου που έχει επενδυθεί, η Maersk Line εξακολουθεί να κατέχει το μεγαλύτερο ποσοστό με 38 % επί του συνόλου.

Για την Maersk Line συγκεκριμένα, τα αποτελέσματα κρίνονται βελτιωμένα αφού αναμένεται μία μικρή αύξηση στον κύκλο εργασιών της. Ωστόσο, ιδιαίτερα κατά το πρώτο εξάμηνο του έτους αντιμετώπισε σημαντικές δυσκολίες λόγω των αυξημένων τιμών στα ναύλα καθώς επίσης και στα καύσιμα.

Επίσης, λόγω της γενικότερης οικονομικής κρίσης που η Ευρώπη αντιμετωπίζει σημειώθηκε σημαντική πτώση στις παραγγελίες, ιδιαίτερα από τις χώρες της Μεσογείου. Κλείνοντας, ανάλογη πτώση φαίνεται να σημειώνεται και στην ακτοπλοϊκή γραμμή που δραστηριοποιείται η εταιρεία μεταξύ Ευρώπης και Ασίας , σε ποσοστό που αναμένεται να ξεπεράσει το 3% σε σχέση με το 2011.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

4.1 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ & ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΕΣ ΒΕΛΤΙΩΣΕΙΣ

Στο τελευταίο αυτό μέρος της εργασίας θα γίνει μία προσπάθεια για σύνοψη των βασικότερων στοιχείων που αντλήθηκαν, καθώς επίσης και μία περαιτέρω προσέγγιση για ορισμένες προτάσεις βελτίωσης τις οποίες η εταιρεία θα μπορούσε να εφαρμόσει.

Πιο αναλυτικά, στο πρώτο μέρος της εργασίας έγινε μία πρώτη αναφορά στην ίδρυση της εταιρείας, καθώς επίσης και στη μετέπειτα πορεία της. Έγινε λόγος για την έναρξη της λειτουργίας της κατά το 1904, για τα επόμενα χρόνια και τις δυσκολίες που αντιμετώπισε κυρίως με τον κατακερματισμό των πλοίων της κατά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, και για την επακόλουθη θεαματική ανάπτυξη που σημείωσε.

Στη συνέχεια, αναφερθήκαμε στη θέση της εταιρείας κατά τη σημερινή εποχή. Ιδιαίτερη σημασία έχει το γεγονός ότι διαθέτει έναν από τους ισχυρότερους και πιο εκσυγχρονισμένους στόλους πλοίων ανά τον κόσμο (με πάνω από 600 ιδιόκτητα και ναυλωμένα πλοία σε λειτουργία).

Ακόμη, έγινε λόγος για τη θέση της χώρας μας στην παγκόσμια διάρθρωση της εταιρείας (μέσα από τα επιμέρους τμήματα/cluster). Σημειώνουμε λοιπόν, ότι η Ελλάδα εδώ και ένα μικρό χρονικό διάστημα ανήκει στο διοικητικό τμήμα της κεντρικής Μεσογείου με κύριο επιβλέποντα την Ιταλία. Το γεγονός αυτό αναμένεται να ενισχύσει τη δυναμική των γραφείων της χώρας μας καθώς επίσης και της Κύπρου.

Προχωρώντας, είδαμε τις επιμέρους θυγατρικές εταιρείες του ομίλου και το ποσοστό που αυτές κατέχουν στο σύνολο των πωλήσεων της εταιρείας. Μέσα από το αντίστοιχο σχήμα που αντλήθηκε από την επίσημη ιστοσελίδα της εταιρείας, είδαμε ότι την μεγάλη πλειοψηφία του συνόλου των πωλήσεων κατέχει η εμπορική ναυτιλία με κύριο εκπρόσωπο την Maersk Line (και εν συνεχεία τις υπόλοιπες θυγατρικές) με

ποσοστό που κυμαίνεται στο 40% του συνόλου των επιχειρηματικών δραστηριοτήτων.

Από τη μελέτη μας δεν θα μπορούσε να λείπει και η κοινωνική συμπεριφορά και ευθύνη της εταιρείας. Αξίζει να αναφέρουμε την απασχόληση των γυναικών σε θέσεις ζωτικής σημασίας, σε χώρες όπου αντιμετωπίζονται με δυσπιστία (π.χ. Ινδία). Επίσης, αξιόλογη είναι και η περιβαλλοντική ευαισθητοποίηση της Maersk. Χαρακτηριστικά αναφέρουμε τη συνεργασία της με τον διεθνώς αναγνωρισμένο οργανισμό της WWF με στόχο τη δημιουργία φιλικών προς το περιβάλλον ψυγείων κοντέινερ.

Στο επόμενο τμήμα της εργασίας, παρατίθενται τα οικονομικά στοιχεία της εταιρείας για τα τελευταία έτη. Αρχικά, γίνεται η απαραίτητη επεξήγηση των εννοιών των Διεθνών Λογιστικών Προτύπων καθώς επίσης και του Ισολογισμού και της ενοποίησης των οικονομικών στοιχείων που η εταιρεία εφαρμόζει. Έπειτα, παρουσιάζονται οι ενοποιημένες οικονομικές καταστάσεις κατά τις χρήσεις 2010 και 2011 καθώς επίσης και κάποιες περαιτέρω πληροφορίες. Αξίζει να συγκρατήσουμε ότι ο ενοποιημένος Ισολογισμός κλείνει κατά το 2010 σε 374,723 δις κορώνες Δανίας (60,40 δις δολ.Αμερικής) και το 2011 σημειώνει αύξηση στα 404,743 δις DKK (70,82 δις δολ.Αμερικής).

Όσον αφορά τον κύκλο εργασιών του ομίλου, θα μπορούσαμε να πούμε ότι υπάρχει σταθερή άνοδο. Σχηματίζεται λοιπόν, κατά το 2010 σε 56 δις \$ και κατά το 2011 σε περίπου 60 δις \$. Ωστόσο, αξίζει να αναφέρουμε ότι τα καθαρά κέρδη του ομίλου γνωρίζουν κατά το 2011 μείωση και φθάνουν τα 3,3 δις \$ σε σύγκριση με τα 5 δις \$ του 2010. Το γεγονός αυτό δικαιολογείται από ποικίλλους κοινωνικοοικονομικούς παράγοντες και κυρίως, από τις συνεχώς αυξανόμενες τιμές των ναύλων.

Στο σημείο αυτό, θα μπορούσαμε να προχωρήσουμε σε ορισμένες βελτιωτικές προτάσεις, που η εταιρεία θα ήταν καλό να ακολουθήσει για την ακόμα μεγαλύτερη εξέλιξη και εδραίωση της θέσης της στα πλαίσια του συνεχώς αυξανόμενου ανταγωνισμού.

Εξέχουσα σημασία δείχνει να έχει η εφαρμογή της χαμηλής ταχύτητας στα πλοία της εταιρείας (slow steaming system). Λόγω αυτού, η εταιρεία έχει μειώσει κατά περίπου ένα τρίτο τις εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα. Επίσης, με τη

μέθοδο αυτή μειώνονται σημαντικά τα έξοδα των καυσίμων. Συνεπώς, προτείνεται η εταιρεία να ακολουθήσει και να εξελίξει το πρόγραμμά της αυτό.

Ακόμη, σπουδαία κρίνεται η εισαγωγή της οικογένειας πλοίων εξαιρετικά φιλικών προς το περιβάλλον με την γενική ονομασία Triple E-class. Οι τεχνολογικά βελτιωμένες μηχανές diesel των εν λόγω πλοίων αναμένεται να μειώσουν την κατανάλωση καυσίμων κατά περίπου 40 % και την εκπομπή διοξειδίου του άνθρακα κατά 50 %. Συνεπώς, εάν τα πρώτο στάδιο του εγχειρήματος αυτού στεφθεί με επιτυχία, η εταιρεία θα μπορούσε να προχωρήσει σε σταδιακή αναβάθμιση του στόλου της με τα συγκεκριμένα πλοία.

Όσον αφορά την οικονομική πορεία της εταιρείας, θα μπορούσαμε να πούμε ότι χαρακτηρίζεται από θετικά πρόσημα, στα πλαίσια του έντονου ανταγωνισμού και της διεθνούς χρηματοοικονομικής κρίσης. Ένα στοιχείο που θα μπορούσε να βελτιώσει αποτελεί η ενδυνάμωση της ναυτιλιακής ανταπόκρισης μεταξύ Ευρώπης και Ασίας η οποία κατά τα έτη 2010 και 2011 συνοδεύτηκε από μειωμένα σε σχέση με τα προηγούμενα έτη ποσοστά και συνοδεύτηκε από γενικότερο προβληματισμό.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΠΗΓΕΣ

Βιβλία :

1. WetFeet Incorporated , “AP Moller Maersk 2008, Insider Guide” , WetFeet Inc., San Francisco 2008
2. Drewry Shipping Consultants , “AP Moller Maersk Line” , Drewry Maritime Research, London 2011
3. Κάντζος Κωνσταντίνος , «Ενοποιημένες Χρηματοοικονομικές Καταστάσεις» , Εκδόσεις Interbooks, Αθήνα 2001

Άρθρα :

1. Patrick Shovelton , “Maersk Mc Kinney Moller : Owner of the world’s largest container shipping company “ , The Independent , 17/04/2012
2. Anders Rosendahl , “APM Terminals – Eyes top spot” , Maersk Post , 04/11/2012
3. ET Bureau , “More women are now making their mark in the world of shipping” , The Economic Times , 26/12/2012
4. Morten Bang Jorgensen , “Maersk fund pours hundreds of millions in college” , Berlingske Business , 18/01/2013
5. Anders Rosendhal , “Lifting Brazilian trade” , Maersk Post , 04/11/2012
6. Elisabeth Rosenthal , “Slow trip across sea aids profit and environment” , The New York Times , 16/02/2013
7. GCaptain Editors , “Siemens to supply eco-friendly propulsion and power generation systems for Maersk Triple-E’s” , GCaptain , 15/05/2012
8. Clemens Bonsdorf , “Maersk gives shipping warning” , The Wall Street Journal , 22/02/2011
9. Νικόλαος Ηρ. Γεωργιάδης , «Μέθοδοι Ενοποίησης λογιστικών καταστάσεων και εταιρειών» , Η Καθημερινή, 09/08/2005

Διαδίκτυο :

1. www.alphaliner.com
2. www.money.cnn.com
3. www.infomare.it
4. www.maerskline.com
5. www.shipmanagmentinternational.com
6. www.hrima.gr
7. www.investor.maersk.com