

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΑΕΙ Πειραιά ΤΤ, Τμήμα Λογιστικής και Χρηματοοικονομικής
Επιβλέπουσα καθηγήτρια Λεκαράκου Αικατερίνη

ΝΑΥΠΗΓΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΤΣΟΛΑΚΟΥ ΜΑΡΙΑ

ΑΡ.ΜΗΤΡ. 13262
ΕΞΑΜΗΝΟ 16

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

<i>ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ - ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ</i>	4
---	---

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 <i>ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ</i>	5
1.1 Έννοια	5
1.2 Ιστορική αναδρομή	5
1.3 Ναυπηγεία Ελλάδας και ανά τον κόσμο	6
1.4 Εγκαταστάσεις	7
1.4.1 Σύγχρονες Υποδομές	7
1.5 Εργασίες	8
1.6 Πρώτες ύλες που χρησιμοποιεί ένα ναυπηγείο	8
1.6.1 Εισροές	8
1.6.2 Εκροές	9
1.7 Η διαδικασία και τα στάδια παραγωγής	9
1.8 Ανθρώπινο δυναμικό	10
1.8.1 Ειδικότητες	10
1.8.2 Ηλικία	10
1.8.3 Οργάνωση προσωπικού	11

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 <i>ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ-ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ</i>	12
2.1 Πλεονεκτήματα- Γεωγραφική θέση	12
2.2 Μειονεκτήματα-Πρώτες ύλες	13
2.2.1 Μια μικρή ενδεικτική κοστολόγηση χάλυβα	14

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 <i>ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ</i>	16
3.1 Κύριες Ναυπηγικές Χώρες	16
3.2 Ανταγωνιστές	16
3.3 Πίνακες	17
3.3.1 Total world new building orderbook-Dec 2010	17
3.3.2. World's top 10 producers of new ships	19
3.3.3. List of the World's biggest ship manufacturing companies	21
3.3.4. Δύναμη ελληνικού εμπορικού στόλου	25

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 <i>ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ</i>	27
4.1 Λογιστικές Καταστάσεις	27
4.1.1 Ιγνάτιος Σπανόπουλος Α.Ε	27
4.1.2 ChinaCosco	31
4.2 Ανάλυση με χρήση αριθμοδεικτών	34

ΕΠΙΛΟΓΟΣ	40
---------------------------	----

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1 ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΕΝΟΣ ΠΛΟΙΟΥ	43
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ	50
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3 ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε	52
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4 ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ CHINACOSCO	53
ΕΙΚΟΝΑ 1 <i>Travelift</i>	57
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	58

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

ΕΙΣΑΓΩΓΗ – ΠΕΡΙΛΗΠΤΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ

Η εργασία αυτή έχει ως κύριο θέμα τα ναυπηγεία της Ελλάδας και την σύγκριση τους με τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής. Σκοπός της εργασίας μου δηλαδή, είναι η ανάλυση των ελληνικών ναυπηγείων και ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών και η μελέτη της ανταγωνιστικότητας τους σε σχέση με τα ναυπηγεία της περιοχής της Μεσογείου και της Μαύρης θάλασσας καθώς και των ναυπηγείων της Άπω Ανατολής .

Ο λόγος που με οδήγησε στο να διαλέξω αυτό το θέμα είναι γιατί γεννήθηκα και μεγάλωσα στον Πειραιά, συναναστράφηκα με ανθρώπους που εργαζόντουσαν στην Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη Περάματος, εκ των οποίων οι δύο ήταν μέλη της οικογένειάς μου και βίωσα τις εμπειρίες τους. Όντας λοιπόν δεμένη συναισθηματικά με τον χώρο, χαίρομαι που μου δίνεται η ευκαιρία μέσα από την πτυχιακή μου, να αναπτύξω τα προβλήματα και τους λόγους που επέφεραν την φθίνουσα πορεία στα ελληνικά ναυπηγεία όπως και τον οικονομικό ανταγωνισμό που δέχονται από άλλες χώρες και ιδιαίτερα τις χώρες της Άπω Ανατολής.

Η μέθοδος που ακολούθησα είναι να βρω στοιχεία από το ιντερνέτ και από βιβλία όσον αφορά κάποιες έννοιες, κάποια ιστορικά γεγονότα και στατιστικές μελέτες και πίνακες. Και έπειτα με την βοήθεια του αδελφού μου να βρω κάποια επιπλέον στοιχεία όπως προσφορές, και λέγοντας μου αρκετά πράγματα για το πώς λειτουργούν τα ναυπηγεία να ολοκληρώσω την εργασία μου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ

Σκοπός του κεφαλαίου αυτού είναι να γίνει μια ανάλυση για το ναυπηγείο και την ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία και τις έννοιες τους, ιστορική αναδρομή, τις εργασίες που γίνονται, τις εγκαταστάσεις, επιγραμματικά μερικά από τα ναυπηγεία της Ελλάδας και κάποια μεγάλα ανά τον κόσμο, τις πρώτες ύλες που χρησιμοποιεί, τα στάδια παραγωγής και το ανθρώπινο δυναμικό.

1.1 ENNOIA

Το ναυπηγείο (shipyard, yard) αποτελεί μονάδα-χώρο που ανήκει στο κράτος άμεσα ή έμμεσα ή σε ιδιωτική επιχείρηση. Είναι μια ιδιαίτερη μονάδα βαριάς βιομηχανίας λόγω της μεγάλης τους εξειδίκευσης στην τεχνολογία και επεξεργασία υλικών. Είναι δηλαδή ο τομέας που ασχολείται με την κατασκευή, επισκευή και συντήρηση μεταλλικών κατασκευών κυρίως πλοίων, πλωτών μέσων, καθώς και μεγάλων μεταλλικών κατασκευών ξηράς (μεταφορικά μέσα, δεξαμενές καυσίμων, μεταλλικές γέφυρες, κατασκευή βαγονιών τρένων από τα Ναυπηγεία Ελευσίνας κλπ.) Υπάρχουν όμως και ναυπηγεία μικρών σκαφών τα οποία δεν έχουν τις ανώτερο ικανότητες και αποκλειστικό τους αντικείμενο είναι η κατασκευή μικρών (πλαστικών ή ξύλινων) πλοίων, συνήθως αναψυχής.

1.2 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Οι επιχειρήσεις της Ναυπηγοεπισκευαστικής Ζώνης δημιουργήθηκαν χάρις την εντατική βιομηχανική ανάπτυξη και την οικονομική αναδιάρθρωση που η Ελλάδα γνώρισε την δεκαετία του '60. Πιο πριν κάθε είδους ναυπηγοεπισκευαστική εργασία γινότανε στα καρνάγια στον Πειραιά.

Η σύγχρονη ναυπηγική δραστηριότητα εμφανίζεται στην Ελλάδα το 1956, ειδικότερα για το Πέραμα, έπειτα από την υπογραφή της σύμβασης μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Σταύρου Νιάρχου για την ίδρυση της «ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ Α.Ε.» δηλαδή των γνωστών Ναυπηγείων Σκαραμαγκά. Επί δικτατορίας και σε περίοδο ανόδου της διεθνούς Ναυπηγικής Βιομηχανίας αναπτύσσονται και ιδρύονται η «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΕΥΣΙΝΟΣ Α.Ε.» (1968 – Ανδρεάδης), η «ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΧΑΛΚΙΔΟΣ Α.Ε.» (1971 – Καρράς) και η

«ΝΕΩΡΙΟΝ – ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.» (1972 – Γουλανδρής), με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν πολλές θέσεις απασχόλησης (π.χ η Ναυπηγοεπισκευαστική Βάση Σκαραμαγκά έφτασε να απασχολεί 8.000 εργαζομένους)

Όπως βλέπουμε τα μεγάλα Ναυπηγεία ιδρύθηκαν από ιδιώτες. Πέρασαν όμως όλα σταδιακά στον έλεγχο του Δημοσίου, και κατόπιν μιας διαρκούς και μακρόχρονης κρίσης ένα – ένα επανήλθαν σε ιδιωτικό καθεστώς. Η ΝΑΥΣΙ είναι σχεδόν κλειστή και η Χαλκίδα υπολειτουργεί

1.3 ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΑΝΑ ΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Στην Ελλάδα υπάρχουν πολλά μικρά ναυπηγεία κυρίως για κατασκευή μικρών σκαφών αλλά και μεγαλύτερα.

Από τα πιο μεγάλα της Ελλάδας είναι τα:

- Σκαραμαγκά
- Ελευσίνας
- Νεωρίου Σύρου
- Χαλκίδας

Έπειτα υπάρχει και η μικρομεσαία ναυπηγοεπισκευαστική δραστηριότητα, ασκούμενη από ιδιώτες, που αναπτύσσεται κυρίως στην περιοχή Πειραιά – Πέραμα – Σαλαμίνα – Κόλπος Ελευσίνας, η λεγόμενη δηλαδή Ναυπηγοεπισκευαστική Ζώνη (N/Z), όπου μερικά από αυτά είναι:

- Παναγιώτης Δελλής Ε.Π..Ε(Πέραμα)
- Kreta Mare (Χανιά)
- Παλαιούδης Ν & ΣΙΑ ΑΕ(Πέραμα)
- Νέα Ελληνικά Ναυπηγεία ΑΕ(Σαλαμίνα)-Όμιλος Σπανόπουλος
- LAMDA SHIPYARDS MARINE(Ελευσίνα)

Μερικά από τα μεγαλύτερα ανά τον κόσμο είναι :

- Hyundai (Κορέα)
- Samsung (Κορέα)
- Osan (Ιαπωνία)
- China State Shipbuilding Corporation (CSSC)
- China Shipbuilding Industry Corporation (CSIC)
- Harland and Wolff (Ιρλανδία)

- Newport News (ΗΠΑ)
- Fincantieri (Ιταλία)

1.4 ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

Ένα ναυπηγείο έχει εγκαταστάσεις σκεπασμένες ή μη, ανάλογα την φύση της δουλειάς και τις κλιματικές συνθήκες που επικρατούν.

Οι πιο κοινοί και βασικοί χώροι είναι:

- Των ελασμάτων
- Των μορφοδοκών και
- Των σωλήνων για συγκόλληση ή λαμβάνουν χώρα άλλες μορφοποιήσεις

Επίσης:

- Χώρους προκατασκευής , όπου τα ελάσματα συγκροτούνται σε μεγάλα προκατασκευασμένα μέρη του πλοίου
- Χώρους ανέγερσης, όπως δεξαμενές και κλίνες, όπου το πλοίο υπόκειται στην τελική του συναρμολόγηση και καθέλκυση
- Ενδιάμεσους χώρους μεταφοράς και αποθήκευσης των παραπάνω
- Κινητούς χώρους μεγάλης ανυψωτικής ικανότητας

Τα σύγχρονα ναυπηγεία είναι ιδιαίτερα αυτοματοποιημένα, με ρομπότ, μηχανές CNC και τηλεκατευθυνόμενους γερανούς να αποτελούν την πλειονότητα του εξοπλισμού του ναυπηγείου. Συνήθως για επιτάχυνση της παραγωγής ακολουθούνται μέθοδοι σειριακής παραγωγής.

1.4.1 ΣΥΓΧΡΟΝΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ

Εκτός από τις πλωτές δεξαμενές των ναυπηγείων και του ΟΛΠ, μεγάλων πλωτών γερανών και μηχανημάτων που βρίσκονται εγκατεστημένα κυρίως στις μεγαλύτερες εταιρείες του χώρου, όσον αφορά τεχνολογικό εξοπλισμό και μέσα μεγάλης αξίας, αξίζει να αναφερθούν δύο τύπων τεχνολογικά ανεπτυγμένα μηχανήματα τα οποία δε συναντώνται σε γειτονικά ναυπηγεία της Μεσογείου . Ο λόγος είναι για το Syncrolift και το Travelift. Το syncrolift είναι μια πλωτή εξέδρα η οποία βυθίζεται προκειμένου να ανεβεί πάνω το σκάφος. Εφόσον το σκάφος δεθεί η εξέδρα ανυψώνεται, βγαίνει εκτός θάλασσας και κυλάει πάνω σε ράγες που είναι τοποθετημένες μέσα στο χώρο του ναυπηγείου. Με αυτό τον τρόπο τα σκάφη βγαίνουν στη στεριά και μπορούν να επισκευαστούν ή να κατασκευαστούν σε χώρο

του ναυπηγείου ο οποίος είναι αδέσμευτος χρησιμοποιώντας έτσι πολύ αποδοτικά τους χώρους του ναυπηγείου. Αυτό το σύστημα έχει ικανότητα ανέλκυσης και καθέλκυσης σκαφών μήκους έως 100 μέτρων και χρησιμοποιείται για mega yachts και μικρά πλοία του πολεμικού ναυτικού. Το travelift είναι ένα σύστημα όπως αυτό που φαίνεται στην εικόνα Παρακάτω το οποίο κυλάει πάνω σε μια ράμπα και αφού βυθιστεί, οι ιμάντες του αγκαλιάζουν το σκάφος και το βγάζουν στην επιφάνεια. Το σύστημα που υπάρχει στην Ελλάδα έχει ανυψωτική ικανότητα 820 τόνων και είναι το μεγαλύτερο παγκοσμίως. Αυτό αυτομάτως μας δίνει ένα πλεονέκτημα στη κατασκευή και επισκευή μεγάλων σκαφών αναψυχής και αλιευτικών σε σχέση με τα ανταγωνιστικά των ελληνικών ναυπηγεία.

1.5 ΕΡΓΑΣΙΕΣ

Αν και το ναυπηγείο έχει συνδεθεί με την εργασία της κατασκευής ενός πλοίου, ένα σημαντικό κομμάτι του κύκλου εργασιών του είναι οι επισκευές. Τα ναυπηγεία χρησιμοποιούν κυρίως τις μεγάλες αποβάθρες και τις δεξαμενές τους ώστε να επιθεωρούν, να επισκευάζουν ή να μετασκευάζουν πλωτά ναυπηγήματα. Επίσης, άλλη μια εργασία λιγότερο διαδεδομένη έξω από τον γεωγραφικό χώρο της Ασίας και συνήθως περιορισμένη σε ορισμένα ναυπηγεία, είναι το λεγόμενο scrapping, όπου το πλοίο αποσυντίθεται σε ελάσματα και μορφοσιδήρους ξανά, ώστε τα υλικά αυτά να χρησιμοποιηθούν σε άλλους τομείς της βιομηχανίας. Αυτό σημαίνει και το τέλος ενός πλοίου.

1.6 ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ ΠΟΥ ΧΡΗΣΙΜΟΠΟΙΕΙ ΕΝΑ ΝΑΥΠΗΓΕΙΟ

Το ναυπηγείο χρησιμοποιεί πάρα πολλές πρώτες ύλες. Άλλες φορές η τοπική αγορά μπορεί να καλύψει της απαιτήσεις και άλλες πάλι όχι. Παρακάτω βλέπουμε ποιες είναι οι πρώτες ύλες και τι γίνεται για να καλυφτούν οι απαιτήσεις αλλά και ποια είναι τα μειονεκτήματα.

1.6.1 ΕΙΣΡΟΕΣ

Οι εισροές του ναυπηγείου όπως και των άλλων επιχειρήσεων είναι το ανθρώπινο δυναμικό, οι πληροφορίες, τα εργαλεία και οι μηχανές, η ενέργεια, το κεφάλαιο, ο χρόνος κ.α.

Το ναυπηγείο όμως σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις χρειάζεται πολύ μεγαλύτερο κεφάλαιο.

Επίσης το ναυπηγείο χρησιμοποιεί πολλά μηχανήματα και εργαλεία λόγω και του ότι υπάρχουν πολλοί τομείς επεξεργασίας, δηλαδή χρησιμοποιούνται μηχανήματα για την επεξεργασία των μετάλλων, για την κοπή των ξύλων, για την μεταφορά των πλοίων στη θάλασσα αλλά και για άλλους σκοπούς.

Αν το πλοίο είναι φουσκωτό τότε υπάρχει μια μεγάλη ποικιλία υφασμάτων, όπως είναι το νάιλον, το καουτσούκ κ.α..

Τώρα στα πλοία χρησιμοποιούνται πολλά μέταλλα όπως μόλυβδος, τιτάνιο, γάλυβας, αλουμίνιο, ανοξείδωτα κ.α.. Χρησιμοποιούν επίσης ξύλο για το εσωτερικό του πλοίου αλλά και για λέμβους, αν και δεν είναι πολύ ανθεκτικό για την κατασκευή πλοίου.

Χρησιμοποιούν ξύλα βελανιδιάς, μαονιού αλλά και ιρόκο. Τέλος χρησιμοποιούν fiberglass ως το καλούπι για το θεμέλιο, για το σχήμα του σκάφους.

1.6.2. ΕΚΡΟΕΣ

Οι εκροές είναι το ίδιο το πλοίο ή το επισκευασμένο πλοίο (προϊόν) και τα απόβλητα, δηλαδή τα άχρηστα πράγματα τα οποία χρειάστηκαν να πετάξουν

1.7 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΚΑΙ ΤΑ ΣΤΑΔΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ

Αρχικό στάδιο είναι το σχέδιο του πλοίου, το οποίο είναι αρκετά δύσκολο γιατί το πλοίο πρέπει να είναι αξιόπλοο. Όπου ανάλογα με το σχέδιο βγαίνει μια προσφορά με το πόσο θα κοστίσει (ενδεικτικό παράδειγμα προσφοράς στο παράρτημα 1) η κατασκευή ή η επισκευή και περιμένουν έγκριση. Μετά αφού παρθεί η έγκριση για την εκκίνηση των εργασιών δεν μένει παρά το κατασκευαστικό μέρος. Το κομμάτι αυτό γίνεται χειροκίνητα ή με τη βοήθεια της ρομποτικής. Σε αυτό το στάδιο υπάρχουν πολλοί τομείς παραγωγής. Ένας τομέας για τις γάστρες, ένας για το κατάστρωμα, και ένας για το ξυλουργικό μέρος. Μόλις τελειώσουν αυτοί οι τομείς ακολουθεί το στάδιο συναρμολόγησης. Σε αυτό το στάδιο εγκαθίστανται οι μηχανές, ο ναυτιλιακός εξοπλισμός, οι επιπλοσυνθέσεις κ.α., με μεγάλη ακρίβεια και παράγεται το προϊόν. Το τελευταίο στάδιο είναι η δοκιμή του πλοίου στο νερό. Αν γίνουν όλα τα στάδια σωστά και αν οι νηογνώμονες¹ επιθεωρήσουν και διαπιστώσουν

¹ Ιδιωτικές επιχειρήσεις, αναγνωρισμένες διεθνώς και γνωστοί ως «εταιρείες ταξινομήσεως ή κατατάξεως πλοίων», όπου παρακολουθούν και ελέγχουν το πλοίο από το στάδιο της κατασκευής του και το ταξινομούν σε κλάση.

ότι το πλοίο είναι αξιόπλοο, τότε το πλοίο είναι έτοιμο να σταλεί στην αντιπροσωπεία.

1.8 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ

Το εργατικό δυναμικό κατά πολλούς είναι αυτό το οποίο κάνει τα ναυπηγεία μας ανταγωνιστικά λόγω της πείρας και της ποιότητας που προσφέρει στην εργασία του και κατά άλλους είναι το πιο ακριβό «αγαθό» του ναυπηγείου και εκείνο το οποίο ανεβάζει κατά πολύ την τιμή που δίνει το τμήμα κοστολόγησης στους ενδιαφερόμενους για κατασκευές ή επισκευές πλοιοκτήτες.

1.8.1 ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΕΣ

. Οι ειδικότητες που εμφανίζονται στις ναυπηγικές και επισκευαστικές εργασίες είναι οι εξής: ελασματοурγοί - μονταδόροι, ελασματοурγοί μηχανικής κατεργασίας και διαμόρφωσης ελασμάτων, λεβητοποιοί, πελεκητές, φλογοχειριστές, ηλεκτροσυγκολλητές, σωληνουργοί, μανουβραδόροι, μηχανουργοί, αρμαδώροι, εφαρμοστές - μηχανοτεχνίτες, αμμοβολιστές -υδροβολιστές - σφυροκοπανιστές - χρωματιστές, μονωτές, ξυλουργοί, ηλεκτρολόγοι - ηλεκτρονικοί και οι εργάτες. Η κατανομή των ειδικοτήτων (σαν ποσοστό στο σύνολο) μεταβάλλεται από τη διακύμανση της απασχόλησης, επειδή υπάρχει μεγάλο ποσοστό εκτάκτων / εποχικά απασχολούμενων. Γυναίκες απασχολούνται μόνο στα διοικητικά τμήματα .

1.8.2 ΗΛΙΚΙΑ

Ένα σημαντικό στοιχείο του ανθρώπινου δυναμικού είναι η ηλικία του. Σχετικά με το επίπεδο ηλικίας των απασχολούμενων στη ΝΕΖ, η πραγματικότητα είναι ότι η πλειοψηφία των εργαζομένων στα ναυπηγεία και τις ζώνες της χώρας μας είναι μεγάλης ηλικίας και υπάρχει ο φόβος ότι όταν αποσυρθούν και αυτοί οι εργαζόμενοι τα ναυπηγεία θα γνωρίσουν μια μεγαλύτερη κρίση (αυτό είναι ήδη ορατό σήμερα). Αυτό οφείλεται στο ότι οι μεγάλης ηλικίας εργαζόμενοι που έχουν πολύ μεγάλη πείρα προσφέρουν στη μεγάλη ποιότητα κατασκευών και επισκευών των ελληνικών ναυπηγείων. Όταν φύγουν λοιπόν, ναυπηγεία θα χάσουν την πείρα

άρα και τη ποιότητα που προσφέρουν. Αυτό έρχεται να συμπληρώσει το ήδη μεγάλο πρόβλημα που υπάρχει με την ελάχιστη προσέλευση νέων στα ναυπηγεία.

Οι νέοι που εργάζονται σήμερα στα ναυπηγεία είναι κυρίως αυτοί που συνεχίζουν το επάγγελμα του πατέρα και οι περιστασιακά άνεργοι οι οποίοι αποζητούν προσωρινό καταφύγιο και δεν έχουν προοπτική σταδιοδρομίας.

1.8.3 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Για μια καλύτερη ανάλυση, παρακάτω στο παράρτημα 2 παρουσιάζω ένα παράδειγμα με το οργανόγραμμα των Ναυπηγείων Χαλκίδας Α.Ε.

Λόγο του μεγέθους του ναυπηγείου, το προσωπικό που δουλεύει είναι πολυπληθές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ-ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Στόχος αυτού του κεφαλαίου είναι να εντοπιστούν τα πλεονεκτήματα, τα οποία είναι ιδιαίτερα σημαντικά και απορρέουν από την μακρόχρονη ναυπηγοεπισκευαστική και μετασκευαστική παράδοση των Ελληνικών μονάδων και του ναυπηγοεπισκευαστικού δυναμικού και τα μειονεκτήματα, τα οποία δυστυχώς είναι πολλά και οφείλονται τόσο σε εξωγενείς, όσο και σε ενδογενείς παράγοντες, των ναυπηγείων.

2.1. ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Ως τα πιο σημαντικά πλεονεκτήματα και ισχυρά ανταγωνιστικά σημεία της ναυπηγοεπισκευαστικής ζώνης, επισημαίνω τα ακόλουθα:

- η στρατηγική τοποθεσία της Ελλάδας καθώς βρίσκεται στο σταυροδρόμι τριών ηπείρων, Ευρώπης, Ασίας και Αφρικής. Τα πλοία τα οποία έρχονται από την Ανατολή προκειμένου να φτάσουν στον προορισμό τους, είτε αυτός είναι κάποια χώρα της Μεσογείου είτε οι χώρες που βρέχονται από τον Ατλαντικό προτιμούν να περνούν τη διώρυγα του Σουέζ εφόσον φυσικά τους το επιτρέπει το μέγεθος και το βύθισμα τους.
- οι κλιματολογικές συνθήκες και η ζώνη ώρας. Οι κλιματολογικές συνθήκες είναι μεγάλο πλεονέκτημα καθώς σε αντίθεση με τα ναυπηγεία της Βόρειας Ευρώπης που το χειμώνα κλείνουν λόγω πάγων, τα ελληνικά λειτουργούν 365 μέρες το χρόνο. Επίσης σημαντικά είναι και τα ποσοστά υγρασίας αφού οι συνθήκες ευνοούν τη σωστή βαφή των πλοίων χωρίς χρήση θερμαντικών και αφυγραντικών μέσων όπως γίνεται στις χώρες της Απω Ανατολής επιτρέποντας μας να προσφέρουμε πολύ ποιοτικές υπηρεσίες στο βάψιμο των πλοίων.
- Το όνομα και η φήμη της Ελληνικής NEB και των περισσότερων μεμονωμένων μονάδων, είτε αυτές αναφέρονται στα μεγάλα ναυπηγεία, είτε αναφέρονται στις μικρομεσαίες επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον χώρο.
- Η συσσωρευμένη εμπειρία και τεχνογνωσία του εργατοτεχνικού δυναμικού και των επιχειρήσεων.

- Η μακρόχρονη ναυπηγοεπισκευαστική παράδοση της χώρας, σε συνδυασμό με τα άριστα αποτελέσματα που έχουν επιτευχθεί σε όλα τα παραγωγικά στάδια.
- Η ύπαρξη και δραστηριοποίηση στην ευρύτερη περιοχή εκατοντάδων συμπληρωματικών και έμπειρων βιοτεχνικών και εμπορικών μονάδων, ικανών να υποστηρίξουν άμεσα, κάθε εξειδικευμένη απαίτηση επισκευής ή μετασκευής.

2.2 ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ

Όπως ανέφερα πιο πριν τα μειονεκτήματα των ναυπηγείων προέρχονται από εξωγενείς και ενδογενείς παράγοντες.

Οι εξωγενείς παράγοντες αφορούν το καθεστώς της λειτουργίας, την ανυπαρξία ουσιαστικών οικονομικών κινήτρων, αλλά κυρίως πηγάζουν από τον συνεχή και έντονο ανταγωνισμό από τις γειτονικές ναυπηγοεπισκευαστικές αγορές (Τουρκία, Ιταλία, Μάλτα, κλπ) και κυρίως από τις χώρες της Άπω Ανατολής. Ο κύριος ανταγωνισμός οφείλεται στην τιμολογιακή πολιτική που ακολουθούν οι ανταγωνιστές μας.

Οι ενδογενείς παράγοντες αναφέρονται στο ανεπαρκές management, την έλλειψη οργανωμένου marketing, και βέβαια στην ύπαρξη αθέμιτου ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρηματικών μονάδων και των εργολάβων που δρουν ευκαιριακά στον χώρο.

Ένα όμως από τα πιο μεγάλα μειονεκτήματα είναι οι πρώτες ύλες. Οι πρώτες ύλες που χρησιμοποιούν τα ναυπηγεία για την κατασκευή ή την επισκευή των σκαφών αναφέρεται κυρίως στο ναυπηγικό χάλυβα (φύλλα λαμαρίνας), σωληνώσεις, ηλεκτρολογικά υλικά όπως καλώδια και ασφάλειες αλλά και σε βοηθητικά υλικά όπως οι βαφές και τα υλικά των αμμοβολών.

Όσον αφορά την κυριότερη πρώτη ύλη πάνω στην οποία βασίζονται οι περισσότερες εργασίες του ναυπηγείου, ο χάλυβας (steel) μπορεί να παραγγέλνεται είτε από την Ελλάδα είτε από το εξωτερικό. Πάντα προσπαθούν οι εταιρίες να βρουν steel το οποίο θα κοστίζει φθηνά αλλά και θα καλύπτει τις απαραίτητες προδιαγραφές που ζητά ο νηογνώμονας και η ναυτιλιακή. Έτσι πιθανή χώρα εισαγωγής μπορεί να

είναι τόσο η δική μας όσο και άλλες που προσφέρουν φθηνό χάλυβα όπως τα Σκόπια ή το Πακιστάν και η Ινδία. Η απόφαση όμως αν η παραγγελία χάλυβα θα γίνει από την Ελλάδα ή από το εξωτερικό καθορίζεται από έναν πολύ απλό συνειρμό.

Όταν το ναυπηγείο χρειάζεται χάλυβα για μια νέα κατασκευή, τότε η ζήτηση του ναυπηγείου είναι μεγάλη καθώς απ' όσο γνωρίζουμε σε μια νέα κατασκευή ο χάλυβας συμμετέχει περίπου στο 35-45% του τελικού αποτελέσματος. Όταν λοιπόν πρόκειται για νέες ναυπηγήσεις, τα τμήματα αγορών και διαχείρισης υλικού προβαίνουν στην παραγγελία μεγάλων ποσοτήτων και συνήθως στρέφονται προς την παγκόσμια αγορά από την οποία προσδοκούν μείωση του κόστους.

Στην αντίθετη περίπτωση που το ναυπηγείο χρειάζεται χάλυβα για επισκευές τότε οι κινήσεις είναι διαφορετικές. Εφόσον χρειάζονται μικρές ποσότητες χάλυβα οι παραγγελίες γίνονται από την τοπική αγορά.

Σε περίπτωση που η τοπική αγορά δε μπορεί να καλύψει αυτή τη ζήτηση του ναυπηγείου, ιδιαίτερα αν μιλάμε για νησί όπως η Σύρος και η Σαλαμίνα, τότε τη ζήτηση καλύπτει η ελληνική αγορά. Μόνο αν η ελληνική αγορά είναι αδύνατον να βρει τα υλικά που χρειάζονται, τα τμήματα στρέφονται προς προμηθευτές από το εξωτερικό αλλά κάτι τέτοιο σύμφωνα με τις μαρτυρίες των εργαζομένων είναι πολύ δύσκολο να συμβεί.

Σε αντίθεση με τα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής, τα ναυπηγεία των γειτονικών μας χωρών όπως αυτά της Τουρκίας, της Ρουμανίας, της Βουλγαρίας και της Μάλτας δεν εμφανίζουν μεγάλες διαφορές με τα Ελληνικά όσον αφορά το κόστος στο οποίο προμηθεύονται τις πρώτες ύλες. Η διαφορά στην ανταγωνιστικότητα όλων των παραπάνω ναυπηγείων έγκειται στο κόστος του ανθρώπινου δυναμικού

2.2.1 .ΜΙΑ ΜΙΚΡΗ ΕΝΔΕΙΚΤΙΚΗ ΚΟΣΤΟΛΟΓΗΣΗ ΧΑΛΥΒΑ

Το κόστος του χάλυβα για το ναυπηγείο μπορεί να κυμαίνεται από 670€/tn μέχρι 1200€/tn ανάλογα με την ποιότητα και τη μορφή του. Άλλα είδη μετάλλου όπως τα μορφοσίδερα αγοράζονται από το ναυπηγείο σε τιμές από 850€/tn έως 1200€/tn και τα ελάσματα από 670€/tn έως 880€/tn . Επίσης αν ο χάλυβας έχει υποστεί κάποια κατεργασία όπως αμμοβολή ή κοπή τότε η τιμή του ανεβαίνει κι άλλο. Το κόστος του ναυπηγηθέντος χάλυβα για ένα πλοίο μπορεί λοιπόν να υπολογιστεί με βάση το κόστος ανά τόνο βάρους. Πρέπει να λάβουμε υπόψη και την

απώλεια υλικών κατά την κατασκευή των πλοίων. Το κόστος αυτό δε μπορεί να θεωρηθεί μηδαμινό καθώς κατά την κατασκευή ενός tanker ή ενός bulkcarrier υπάρχουν απώλειες της τάξης του 11-14%, για ένα general cargo απώλειες της τάξης του 12-18%, ενώ για πιο σύνθετα και πολύπλοκα σκάφη όπως τα containerships η απώλεια υλικού κυμαίνεται στο 16-20%.

Στον παρακάτω πίνακα αναφέρω τις χώρες που κάνουν την μεγαλύτερη εξαγωγή χάλυβα παγκοσμίως.

China
Japan
EU27
Ukraine
Russia
S Korea
Turkey
Taiwan
Brazil
USA
Canada
India
Other

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΑΓΟΡΑ

Σε αυτό το κεφάλαιο θα αναφερθώ στις κύριες ναυπηγικές χώρες, στους ανταγωνιστές μας και στην ανάπτυξη τους. Και έπειτα θα γίνει συγκριτική αναφορά με τα ναυπηγεία της Ελλάδας. Θα παραθέσω και κάποιους πίνακες και ορισμένα συμπεράσματα που προκύπτουν από αυτά.

3.1 ΚΥΡΙΕΣ ΝΑΥΠΗΓΙΚΕΣ ΧΩΡΕΣ

Οι χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης διατηρούν ένα μερίδιο λιγότερο του 6% της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας με πρώτη στην κατάταξη την Γερμανία. Ποσοστό βέβαια που προκύπτει κατά κύριο λόγο από κρουαζιερόπλοια και επιβατηγά πλοία και μόνο το 2% είναι από πλοία μεταφοράς φορτίου.

Στην Άπω Ανατολή από την άλλη, η Ιαπωνία κατέχει το 34% ενώ το 1983 κατείχε το 50% το οποίο ποσοστό μειώνεται συνεχώς μετά την είσοδο της Κορέας και της Κίνας στην ναυπηγική βιομηχανία. Πιο συγκεκριμένα η Κορέα ενώ το 1976 είχε ποσοστό μόλις 2% και το 1997 είχε 12% αυτή την στιγμή βρίσκεται στην δεύτερη θέση με ποσοστό που φτάνει το 41% της παγκόσμιας παραγωγής, και στα ίδια ποσοστά περίπου κυμαίνεται και η Κίνα, η οποία ξεκίνησε με ποσοστό 9% και αναπτύχθηκε και αυτή σταδιακά με τα χρόνια. Εδώ αξίζει να σημειωθεί ότι η χώρα μας αυτή την στιγμή δυστυχώς κατέχει το 0,01% της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας.

Αν θέλουμε να τα συγκρίνουμε και σαν ναυπηγικές περιοχές, τότε παρατηρείται ότι από το 1986 και μετά η Άπω Ανατολή κατέχει το ποσοστό του 70% ενώ η Ευρωπαϊκή Ένωση το 10%, το υπόλοιπο ποσοστό το μοιράζονται οι χώρες του πρώην ανατολικού μπλοκ και οι κεντρικά διευθυνόμενες οικονομίες.

3.2 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΕΣ

Οι κύριοι ανταγωνιστές μας είναι:

- τα ναυπηγεία της Κίνας και της Μαύρης Θάλασσας (Βουλγαρία, Ουκρανία και Ρουμανία)
- τα ναυπηγεία της Μάλτας (MDD).
- Tuzla Shipyards-Turkey
- Santierul Naval Constanta S.A-Constanta Shipyard-Romania
- τα δύο μεγάλα ναυπηγεία του περσικού κόλπου (Arsy, Dubai), κυρίως λόγω ευρύτερου όγκου και φάσματος εργασιών.

➤ τα ναυπηγεία της Πορτογαλίας (“Lisnave”).

3.3.ΠΙΝΑΚΕΣ

3.3.1 ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΓΚΟΣΜΙΩΝ ΠΑΡΑΓΓΕΛΙΩΝ ΝΕΩΝ ΝΑΥΠΗΓΗΣΕΩΝ

ΕΤΗΧΩΡΑ	2011		2012		2013		2014	
	No.	’000GT	No.	’000GT	No.	’000GT	No.	’000GT
Ιαπωνία	933	34.270	740	25.828	825	26.089	968	32.402
N. Κορέα	1.078	75.872	764	52.109	890	60.624	940	63.858
Κίνα	2.482	84.000	1.927	63.475	2.161	73.039	2.457	81.492
Βέλγιο	1	1	1	1	1	1	0	0
Δανία	5	2	8	2	1	0	3	4
Γαλλία	8	384	7	401	5	229	7	503
Γερμανία	48	1.319	37	1.208	30	1.109	32	1.418
Ελλάδα	2	2	2	2	2	2	2	2
Ιταλία	39	1.078	35	870	28	1.151	26	1.181
Ολλανδία	84	286	63	216	77	345	64	276
Ην. Βασίλειο	4	2	14	17	9	9	6	5
Φιλανδία	12	194	7	221	8	226	7	130
Νορβηγία	33	104	40	163	41	169	36	127
Σουηδία	0	0	0	0	0	0	0	0
Ισπανία	50	187	57	245	54	179	56	191
Πορτογαλία	6	47	4	46	4	46	2	8
Σύνολο Ευρώπης	292	3.606	275	3.392	260	3.466	241	3.845
Βραζιλία	127	2.668	155	4.031	167	4.164	160	4.067
Πολωνία	68	211	58	183	83	208	74	173
Σιγκαπούρη	93	268	83	351	66	252	54	197
Ταϊβάν	47	2.207	33	1.560	42	1.976	42	1.805
Η.Π.Α	103	608	123	784	145	1.255	134	1.200
Κροατία	21	326	16	178	20	231	33	459
Ινδία	239	2.016	192	1.305	168	1.128	145	907
Φιλιππίνες	80	4.726	48	2.482	90	4.672	91	5.063
Ρουμανία	93	1.060	84	774	91	1.717	96	2.032
Τουρκία	140	555	145	551	157	510	125	340

Βιετνάμ	237	2.262	205	1.357	227	1.944	215	1.832
Άλλες	826	2.310	702	2.008	602	1.589	614	1.416
Σύνολο	2.074	19.217	1.844	15.564	1.858	19.646	1.783	19.491
Παγκόσμιο Σύνολο	6.859	216.965	5.550	160.368	5.994	182.864	6.389	201.088

Πηγή: HIS (Former Lloyd's Register) "World Shipbuilding Statistics"

Όπως φαίνεται και από τον πίνακα παραπάνω, σχεδόν το 85% της παγκόσμιας ναυπηγικής βιομηχανίας ανήκει στις χώρες της Άπω Ανατολής με επίκεντρο φυσικά την Κίνα, Κορέα και Ιαπωνία. Όσον αφορά τον μεταξύ τους ανταγωνισμό το πλεονέκτημα της Κίνας αποδίδεται στην ποικιλία των συνεταιρικών ομάδων, οι οποίες σχηματίζουν συλλογικά ολόκληρη την βιομηχανία.

Οι Ιάπωνες ναυπηγοί έχουν επικεντρωθεί στην έρευνα και την ανάπτυξη με σκοπό την μείωση του κόστους παραγωγής και με αυτόν τον τρόπο πέτυχαν να αυξήσουν την παραγωγικότητα τους κατά 27% και αυτό που τους βοήθησε πολύ ήταν η αυξημένη υπεργολαβία, η χρήση των οικονομιών κλίμακας και οι μειώσεις στο κόστος των εγχώριων υλικών. Αυτό που τους έχει βοηθήσει επίσης στο να κρατήσουν αυτή την θέση είναι ότι επιλέγουν οι Ιάπωνες πλοιοκτήτες να αγοράζουν αποκλειστικά από τα Ιαπωνικά ναυπηγεία.

Στην Κινέζικη ναυπηγική βιομηχανία από την άλλη πιστεύουν ότι το κλειδί για την επιτυχημένη παραγωγή και το επιτυχημένο marketing είναι ο σωστός σχεδιασμός και οι τεχνικές μέθοδοι.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι χώρες με τις περισσότερες παραγγελίες.

Total World Newbuilding Orderbook – Dec 2010

A/A		Νο Πλοίων	CGT(000s)	(%)
1	Κίνα	2967	48922	38.22
2	Νότια Κορέα	1357	39145	30.58
3	Ιαπωνία	1105	19856	15.50
4	Φιλιππίνες	108	2686	2.10
5	Ινδία	257	1927	1.51
6	Βιετνάμ	252	1877	1.47
7	Γερμανία	55	1499	1.13
8	Ιταλία	47	1386	1.08
9	Βραζιλία	116	1278	1.00
10	Ταϊβάν	42	1050	0.82
11	Τουρκία	162	963	0.75
12	Ρουμανία	80	832	0.65
13	Ινδονησία	136	563	0.44
14	Ισπανία	83	541	0.42
15	Ολλανδία	70	461	0.36
16	Υπολ. Χώρες	985	5167	3.97
	Σύνολο	7822	128013	100

Source: HIS Fairplay “World Shipbuilding Statistics” (December 2010)

3.3.2ΟΙ 10 ΚΑΛΥΤΕΡΟΙ ΠΑΡΑΓΩΓΟΙ ΝΕΩΝ ΠΛΟΙΩΝ

Στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε τις 10 καλύτερες παραγωγικές χώρες στον κόσμο και το πώς έχουν εξελιχθεί και έχουν αναπτυχθεί.

Το πιο φανερό παράδειγμα είναι η Κίνα, η οποία από τρίτη πηγε στην πρώτη θέση, στην παγκόσμια παραγωγή, σε διάστημα δυο ετών.

Βλέπουμε επίσης ότι τις τρεις πρώτες θέσεις κατέχουν η Κίνα, η Κορέα και η Ιαπωνία.

Η Ελλάδα όμως δεν κατέχει ούτε μια θέση στην δεκάδα.

Οι 10 καλύτεροι παραγωγοί νέων πλοίων

A/A	2010(%)	2008(%)
1	Κίνα 35.56	Κορέα 34.59
2	Κορέα 28.94	Ιαπωνία 23.08
3	Ιαπωνία 19.04	Κίνα 21.88
4	Γερμανία 1.66	Γερμανία 2.77
5	Ιταλία 1.50	Τουρκία 1.93
6	Φιλιππίνες 1.19	Ιταλία 1.77
7	Βιετνάμ 1.09	Πολωνία 1.37
8	Τουρκία 0.90	Ρουμανία 1.26
9	Ρουμανία 0.88	Ταϊβάν 0.91
10	Ταϊβάν 0.72	Κροατία 0.87

Πηγή: HIS Fairplay World fleet statistics 2008 and 2010

Η Κίνα κατέχει την πρώτη θέση, όπως προείπαμε, σε αριθμό παραγγελιών από το 2010 και από τις αρχές του 2012 έχει παραδώσει 105 πλοία, 8,4 εκατ. Dwt, έναντι πλοίων χωρητικότητας 5 εκατ. Dwt, που έχουν παραδώσει τα ναυπηγεία της Κορέας.

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ναυλομεσιτικού οίκου G.MoundreasSA, σε συνολικούς αριθμούς το orderbook των κινεζικών ναυπηγείων ανέρχεται σε 2.386 πλοία συνολικής χωρητικότητας 149,1 εκατ.dwt, ενώ τα ναυπηγεία της Κορέας την 1^η Φεβρουαρίου 2012 είχαν υπό παραγγελία 1.103 πλοία, συνολικής χωρητικότητας 106.6 εκατ.dwt και τα ναυπηγεία της Ιαπωνίας που τα τελευταία χρόνια έχουν πέσει στην 3^η θέση έχουν orderbook 684 πλοίων, χωρητικότητας 52,7 εκατ dwt.

Το παγκόσμιο orderbook ανέρχεται σε 5.623 πλοία.

Το 2011 παραδόθηκαν συνολικά 2.599 πλοία, εκ των οποίων τα 1.173 ήταν πλοία ξηρού φορτίου, 362 δεξαμενόπλοια και 190 μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων. Επίσης, το 2011 κατατέθηκαν νέες παραγγελίες για 1.253 πλοία, εκ των οποίων τα 365 ήταν ξηρού φορτίου και τα 266 εμπορευματοκιβωτίων.

Σύμφωνα με τον ναυλομεσιτικό οίκο Intermodal, η τοποθέτηση νέων παραγγελιών σε ναυπηγεία της Κίνας όλο και αυξάνεται καθώς η πτώση των τιμών και οι προνομιακοί όροι αποπληρωμής ελκύουν τους αγοραστές.

Όροι όπως η καταβολή του 70% της τιμής ναυπήγησης στην παραλαβή του πλοίου, τραβούν τα βλέμματα με τους πλοιοκτήτες να αναζητούν εκεί κυρίως πλοία ξηρού χύδην φορτίου μεταφορικής ικανότητας 35.000dwt, 64.000dwt και 82.000dwt.

Σύμφωνα όμως με τα στοιχεία της China Association of National Shipbuilding Industry, οι νέες παραγγελίες τον Ιούλιο ήταν 1,98 εκατ. Dwt, ενώ οι παραδόσεις πλοίων έφτασαν τα 7,53 εκατ.dwt.

Ο συνδυασμός χαμηλού εργατικού κόστους, υψηλής παραγωγικότητας και στοχευμένων κρατικών επιδοτήσεων καθιστούν τα κινεζικά και τα νοτιοκορεατικά ναυπηγεία εξαιρετικά ελκυστικά για την ανάθεση συμβάσεων ναυπήγησης και επισκευών από την παγκόσμια ναυτιλία. Μάλιστα σύμφωνα με τα στοιχεία της έκθεσης της Ένωσης Ελλήνων Εφοπλιστών για το 2010-2011, το 10% των συνολικών παραγγελιών που τοποθετείται το 2010 στα ναυπηγεία της Άπω Ανατολής γίνεται από το ελληνικό εφοπλιστικό κεφάλαιο.

3.3.3 ΛΙΣΤΑ ΤΩΝ ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΝ ΚΟΣΜΟ

Σε αυτήν την ενότητα θα δούμε την λίστα με τις μεγαλύτερες ναυπηγικές βιομηχανίες (κατασκευές πλοίων) εταιρίες οι οποίες είναι και οι μεγαλύτερες « οικοδόμοι » κρουαζιερόπλοιων στον κόσμο. Θα δούμε δηλαδή ποιες χώρες είναι οι μεγαλύτερες στην ναυπηγική βιομηχανία, ποια είναι η μεγαλύτερη ναυπηγική εταιρία και ποιο είναι το μεγαλύτερο ναυπηγείο.

Οι μεγαλύτερες εταιρίες ναυπηγικής βιομηχανίας στον κόσμο βρίσκονται στη Ν. Κορέα και όλες αυτές μαζί σε συνδυασμό έχουν το παγκόσμιο μερίδιο αγοράς με ποσοστό άνω του 53% (στοιχεία του 2011) και ηγετική θέση στην παραγωγή των πλοίων υψηλής τεχνολογίας, κρουαζιερόπλοιων, σούπερ δεξαμενόπλοιων, πλοίων μεταφοράς LNG («υδροποιημένου φυσικού αερίου»), τρυπάνι πλοίο (για επιστημονικές γεωτρήσεις ή υπεράκτιες γεωτρήσεις πηγαδιών πετρελαίου και αερίου) και μεγάλου μεγέθους πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων.

Η μεγαλύτερη χώρα της ναυπηγικής βιομηχανίας είναι η Ν. Κορέα , τα ναυπηγεία της διαθέτουν τεράστια χωρητικότητα και εξαιρετικά υψηλή απόδοση και κορυφαία ποιότητα προϊόντων και υπηρεσιών. Το μεγαλύτερο ναυπηγείο στον κόσμο βρίσκεται στην Ulsan και λειτουργεί από την Hyundai Heavy Industries. Το ναυπηγείο της Ulsan κατασκευάζει κάθε εβδομάδα ένα καινούργιο πλοίο αξίας 80+ εκατομμυρίων δολαρίων. Παρόλαυτα τα καλύτερα κρουαζιερόπλοια στον κόσμο έχουν κατασκευαστεί από την Fincantieri και την Meyer Werft.

Λίστα των μεγαλύτερων εταιριών κατασκευής πλοίων στον κόσμο
Hyundai Heavy Industries
Samsung Heavy Industries
Daewoo Shipbulding & Marine Engineering
STX Offshore & Shipbuilding
Hyundai Samho Heavy Industries Co LTD
Hanjin Heavy Industries Co LTD
STX Europe
Fincantieri Cantieri Navali Italiani S.p.A
Meyer Werft GmbH

Πηγή: www.cruisemapper.com(ChavdarChanev), 26 Νοεμβρίου 2015

- Η Hyundai Heavy Industries² ιδρύθηκε το 1972 και είναι το νούμερο ένα στον κόσμο της ναυπηγικής και οδηγεί την παγκόσμια ναυπηγική βιομηχανία με μερίδιο 15% της αγοράς. Η χρήση του 2010 έκλεισε με 19,7 δις δολάρια και με προσωπικό που ανέρχεται στα 26.000 εργαζομένους. Εδρεύει σε μια ακτή πάνω από τέσσερα χιλιόμετρα κατά μήκος της ακτής της Mipo bay στο Ulsan της Ν. Κορέας. Είναι ικανή να κατασκευάσει όλους τους τύπους πλοίων για να ικανοποιήσει τα διάφορα αιτήματα των πελατών της. Έχει δέκα μεγάλης κλίμακας Drydocks³. Επίσης έχει κερδίσει πολλά βραβεία και έχει δημιουργήσει αρκετά ρεκόρ στην ναυπηγική βιομηχανία. Μέχρι σήμερα έχει παραδώσει περισσότερα από 1840 πλοία σε 282 εφοπλιστές σε 48 χώρες.
- Η Samsung Heavy Industries⁴ ιδρύθηκε το 1974 και έχει έδρα το Seoul της Ν. Κορέας, με έσοδα το 2010 που ανέρχονταν στα 14,3 δις δολάρια και εργατικό δυναμικό 13.000 άτομα. Η ναυπηγική εταιρία Samsung διαθέτει επίσης δυο μεγάλα εργοστάσια κατασκευής πλοίων στην Κίνα (στην Ningbo και στην Rongcheng) και στην Ν. Κορέα έχει το μεγαλύτερο της ναυπηγείο στην Geoje το οποίο έχει το υψηλότερο ποσοστό κύκλου εργασιών αποβάθρας στον κόσμο και έχει την αποδοτικότητα της παραγωγής για την κατασκευή ως επί των πλείστον πολύ μεγάλων πλοίων. Η εταιρία Samsung είναι ο ηγέτης στην κατασκευή δεξαμενόπλοιων LNG και τρυπάνια πλοία, τα οποία και ξεκίνησε να κατασκευάζει για να εισέλθει στην αγορά των κρουαζιερόπλοιων. Έχει κατασκευάσει ένα από τα πιο ακριβά κρουαζιερόπλοια στον κόσμο, το 108.000 τόνων επιβατηγό πλοίο «Utopia» της εταιρίας Utopia Residences, το οποίο στοίχισε 1,1 δις δολάρια και διαθέτει 199 πολυτελή διαμερίσματα, του οποίου η καθέλκυση έγινε το 2014.
- Η Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering⁵ ιδρύθηκε το 1978 και έχει έδρα το Seoul, Ν. Κορέα. Το 2010 έκλεισε με έσοδα 11,4 δις δολάρια και 25.000 εργαζομένους. Η εταιρία Daewoo πήρε το 2011 τη μεγαλύτερη ενιαία αμυντική σύμβαση από μια κορεάτικη εταιρία (1,07 δις) για 3 υποβρύχια για την Ινδονησία. Άλλες μεγάλες συμφωνίες της Daewoo είναι οι εξής : α) το

² Πηγή από Επίσημο site της Hyundai (http://english.hhi.co.kr/biz/ship_over)

³ Το Drydock είναι μια «στενή λεκάνη» ή «δοχείο» το οποίο μπορεί να πλημμυρίσει και να επιτρέψει με αυτόν τον τρόπο το πλοίο να επιπλεύσει. Χρησιμοποιείται για την κατασκευή, συντήρηση και επισκευή πλοίων.

⁴ Πηγή από το site <http://www.cruisemapper.com> και από επίσημο site της Samsung (http://www.samsungshi.com/eng/company/info_history.aspx)

⁵ Πηγή από το site <http://www.cruisemapper.com>

2011, 10 μεγάλα πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containerships) για την Maersk δυναμικότητας 18.000 εμπορευματοκιβωτίων το καθένα με μια επιλογή για άλλα 20 σκάφη αυτής της νέας κατηγορίας “TripleE” και β) το 2012, με 710 εκ. δολάρια σύμβαση με το Υπουργείο Αμύνης της Βρετανίας για 4 πολεμικά πλοία (δεξαμενόπλοια γρήγορου στόλου), 37.000 τόνων το καθένα.

- Η *STX offshore&Shipbuilding*⁶ εδρεύει στην Jinhae της Ν. Κορέας από το 1962 και είχε έσοδα το 2010 14,8 δις δολάρια. Είναι η 4^η μεγαλύτερη ναυπηγική εταιρία στον κόσμο (θυγατρική της STX Corporation) με ναυπηγεία στο Busan και στην Jinhar. Η STX έχει περισσότερα από 700 μεγάλα πλοία που ναυπηγούνται στα ναυπηγεία της τα τελευταία 40 χρόνια μεταξύ των οποίων είναι το Oasis το οποίο είναι το μεγαλύτερο επιβατηγό που κατασκευάστηκε στον κόσμο και ανήκει στην Royal Caribbean. Η STX λειτουργεί συνολικά 15 ναυπηγεία που βρίσκονται Βραζιλία, Ευρώπη (Φινλανδία, Γαλλία, Νορβηγία, Ρουμανία) και το Βιετνάμ.
- Η *Hyundai Samho Heavy Industries Co Ltd*⁷ ιδρύθηκε το 1998 και έδρα της είναι στην Samho-eup , Yeongam, Ν. Κορέα και είναι θυγατρική της Hyundai Heavy Industries Group. Είναι 5^η μεγαλύτερη ναυπηγική εταιρία στον κόσμο και παράγει περίπου 40 πλοία το χρόνο, στην ακτή της Samho-eup της Ν. Κορέας.
- Η *Hanjin Heavy Industries Co Ltd*⁸ ιδρύθηκε το 1937 με έδρα το Busan της Ν. Κορέας και είναι θυγατρική της Hanjin Group. Κύρια προϊόντα και υπηρεσίες είναι LNG- LRG πλοία (υγροποιημένο αέριο πετρελαίου), πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων, icebreakers (παγοθραυστικό)⁹ και χάρβερκοφτ, θαλάσσια αστυνομία και πολεμικά πλοία και πλοία τοποθέτησης καλωδίων.

⁶ Πηγή από το site <http://www.cruisemapper.com>

⁷ Πηγή από το site <http://www.cruisemapper.com>

⁸ Πηγή από το site <http://www.cruisemapper.com>

⁹ Το Παγοθραυστικό είναι ειδικής κατασκευής και ιδιαίτερου τύπου πλοίο. Η ναυπηγική ιδιαιτερότητά του είναι συνήθως στην ενισχυμένη οξεία πλώρη του δια της οποίας και χρησιμοποιείται τόσο στη διάνοιξη και διατήρηση θαλασσίων οδών, «πλόιμων πόρων», σε θαλάσσιες περιοχές που καταλαμβάνονται από στρώμα πάγου όσο και για την απελευθέρωση πλοίων που έχουν παγιδευτεί από πάγους.

- Η *STX Europe*¹⁰ ιδρύθηκε το 2004 και εδρεύει στο Όσλο της Νορβηγίας και είναι θυγατρική της STX και συνδυάζει τις δραστηριότητες των ναυπηγείων της Aker και της St. Nazaire (πρώην “Chantiersdel’Atlantique) και Lorient. Κύρια τμήματα της επιχείρησης και των προϊόντων είναι τα κρουαζιερόπλοια και τα ακτοπλοϊκά πλοία από την STX France Cruise SA και STX Finland Cruise Oy, εξειδικευμένα πλοία (υποθαλάσσια υποστήριξη- αλιεία – σκάφη ακτοφυλακής) στην Νορβηγία, το Βιετνάμ και τη Βραζιλία, ενώ κύττη συχνά κατασκευάζονται στη Ρουμανία. Οι ακτές στο Βιετνάμ εξυπηρετούν κατά κύριο λόγο την ασιατική αγορά. Άλλες ενέργειες της STX Norway Floro AS είναι τα προηγμένα χημικά δεξαμενόπλοια, πλοία LNG και επιβατηγά.
- Η *Fincantieri Cantieri Navali Italiani SpA*¹¹ ιδρύθηκε το 1959 και έχει έδρα τη Τεργέστη της Ιταλίας. Είναι μια από τις μεγαλύτερες εταιρίες ναυπηγικής βιομηχανίας της Ευρώπης και το μεγαλύτερο της Μεσογείου με έσοδα 3,1 δις δολάρια το 2010 και 20.000 εργαζόμενους. Κύρια προϊόντα και υπηρεσίες είναι τα εμπορικά και επιβατηγά πλοία, πολεμικά, επισκευή και μετατροπή πλοίων. Η εταιρία έχει 8 ναυπηγεία, 2 “desing” και 1 ερευνητικό κέντρο, επίσης κατέχει το ναυπηγείο Lloyd Werft (Γερμανία). Είναι επίσης μεταξύ των ηγετικών κατασκευαστικών εταιριών μεσαίου μεγέθους πλοίων με 2 ναυπηγεία στις ΗΠΑ στην Wisconsin (συν ένα εργοστάσιο παραγωγής) και ένα στο Οχάιο, κάνοντας σκάφη και για το Ναυτικό των ΗΠΑ και της Αμερικάνικης Ακτοφυλακής. Τα πιο διάσημα πλοία που έχει κατασκευάσει είναι τα «Κόστα» (132.000 GT) και το «Princess» (139.000 GT) και ένα P&O (141.000 GT).
- Η *Meyer Werft GmbH*¹² εδρεύει στην Papenburg της Γερμανίας από το 1795. Έκλεισε με εργαζόμενους 2.300. είναι ιδιωτική οικογενειακή εταιρία και είναι μια από τις μεγαλύτερες εταιρίες ναυπηγικής βιομηχανίας στη Γερμανία. Το 2009 συγχωνεύτηκε με την Neetun Werft για να γίνει μέρος της Meyer Neetun Group. Κύρια προϊόντα είναι επιβατηγά οχηματαγωγά και πλοία που μεταφέρουν ζώα και πλοία “Ro-Ro” (για τροχοφόρα φορτία), δεξαμενόπλοια βενζίνης και πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων και κρουαζιερόπλοια. Η εταιρία Meyer Werft διαθέτει μερικά από τα μεγαλύτερα και πιο σύγχρονα

¹⁰ Πηγή από το site <http://www.cruisemapper.com>

¹¹ Πηγή από το site <http://www.cruisemapper.com>

¹² Πηγή από το site <http://www.cruisemapper.com>

ναυπηγεία της ναυπηγικής βιομηχανίας στον κόσμο και έχει τις 2 μεγαλύτερες σκεπαστές αποβάθρες στον κόσμο μήκους 370 και 504 m.

3.3.4 ΔΥΝΑΜΗ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ

Στον ελληνικό στόλο περιλαμβάνονται τα πλοία υπό ελληνική σημαία. Από την ανάλυση του σχετικού πίνακα διαπιστώνουμε ότι όσον αφορά το σύνολο των πλοίων που είναι υπό ελληνική σημαία ο αριθμός τους είναι περίπου σταθερός. Εάν εστιάσουμε στους επιμέρους κλάδους των πλοίων, για τη χρονολογική περίοδο 2007-2010 διαπιστώνουμε ότι:

Για τα φορτηγά πλοία μειώθηκε ο αριθμός τους κατά 6,05% ενώ αυξήθηκε η μεταφορική τους ικανότητα κατά 9,28%. Για τα δεξαμενόπλοια αυξήθηκε ο αριθμός τους κατά 21% ενώ οι κ.ο.χ. κατά 50,84%.

Για τα επιβατηγά ο αριθμός τους αυξήθηκε κατά 3,5% ενώ οι κ.ο.χ μειώθηκαν κατά 6,47%. Δηλαδή σε όλες τις περιπτώσεις η μεταφορική ικανότητα των πλοίων αυξήθηκε κατά πολύ μεγαλύτερο ποσοστό σε σχέση με τον αριθμό των πλοίων.

ΔΥΝΑΜΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΕΜΠΟΡΙΚΟΥ ΣΤΟΛΟΥ ΑΝΑ ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΠΛΟΙΟΥ ΑΝΩ ΤΩΝ 100 κ.ο.χ								
Έτος	Σύνολο		Φορτηγά		δεξαμενόπλοια		επιβατηγά	
	Αριθ.	Κ.Ο.Χ	Αριθ.	Κ.Ο.Χ	Αριθ.	Κ.Ο.Χ	Αριθ.	Κ.Ο.Χ
2011	2.049	37.722	627	14.554	505	21.489	692	1.613
2012	2.082	38.909	633	15.014	518	22.148	702	1.680
2013	2.112	41.599	607	14.973	558	24.932	717	1.626
2014	2.118	42.965	590	15.314	561	25.996	734	1.591
Πηγή: ΕΣΥΕ & Lloyd's Register of Shipping								

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

4.1 ΛΟΓΙΣΤΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ

4.1.1 ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ

ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε
ΑΡ Γ.Ε.ΜΗ 44383507000 (ΑΡ.Μ.Α.Ε. 31737/02/Β/94/258)
ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2014
20ηΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2014)
(ΠΟΣΑ ΣΕ ΕΥΡΩ)

Ε Ν Ε Ρ Γ Η Τ Ι Κ Ο	ΠΟΣΑ ΚΛΕΙΟΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ			ΠΟΣΑ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ		
	Αξία			Αξία		
Β.ΕΞΟΔΑ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ	Κτήσεως	Αποσβέσεις	Αναπ.Αξία	Κτήσεως	Αποσβέσεις	Αναπ.Αξία
4.Λοιπά έξοδα εγκαταστάσεως	554047,73	281525,09	272522,64	547982,81	231931,28	316051,53
Γ.ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ						
II.Ενσώματες Ακίνητοποιήσεις						
3. Κτίρια και Τεχνικά Έργα	90.244,44	37.764,22	52.480,22	90.244,44	34.272,89	55.971,55
4. Μηχανήματα - τεχνικές εγκαταστάσεις και λοιπός μηχανολογικός εξοπλισμός	2.364.762,99	955.932,01	1.408.830,98	997.581,47	808.926,15	188.655,32
5.Μεταφορικά Μέσα	3.131.990,72	1.707.688,25	1.424.302,47	2.904.321,77	1.596.194,43	1.308.127,34
6.Επιπλα & Λοιπός Εξοπλισμός	445.417,67	350.600,14	94.817,53	424.013,10	322.367,76	101.645,34
7.Ακίνητοποιήσεις υπό εκτέλεση και προκαταβολές	22.125,64	0,00	22.125,64	902.678,76	0,00	902.678,76
	<u>6.054.541,46</u>	<u>3.051.984,62</u>	<u>3.002.556,84</u>	<u>5.318.839,54</u>	<u>2.761.761,23</u>	<u>2.557.078,31</u>
III.Συμμετοχές & άλλες μακροπρόθ.						
Χρηματοοικ/κες απαιτήσεις						
7.Λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις			528,25			528,25
			<u>528,25</u>			<u>528,25</u>
Σύνολο Πάγιου Ενεργητικού (ΓII+ΓIII)			<u>3.003.085,09</u>			<u>2.557.606,56</u>
Δ.ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ						
I.Αποθέματα						
1.Εμπορεύματα			60.052,64			130.052,64
4.Α' & βοηθ. Υλεις-Αναλ.υλικά-Είδη συσκ			0,00			31.078,56
Σύνολο Αποθεμάτων			<u>60.052,64</u>			<u>161.131,20</u>
II.Απαιτήσεις						
1.Πελάτες		3.352.459,00			2.707.797,15	
Μείον Προβλέψεις		1.061.529,05	2.290.929,95		38.110,96	2.669.686,19
3α.Επιταγές Εισπρακτέες (Μεταχρον)			1.508,00			174.431,90
11.Χρεώστες Διάφοροι			768.114,05			477.356,14
Σύνολο απαιτήσεων			<u>3.060.552,00</u>			<u>3.321.474,23</u>
IV.Διαθέσιμα						
1.Ταμείο	839.160,21			154.990,03		
3.Καταθέσεις Όψεως	17.967,76		857.127,97	18.491,04		173.481,07
Σύνολο Διαθεσίμων			<u>857.127,97</u>			<u>173.481,07</u>
Σύνολο κυκλοφ.ενεργητικ.(ΔI+ΔII+ΔIV)			<u>3.977.732,61</u>			<u>3.656.086,50</u>
Ε.ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΟΙ ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ						
1.Έξοδα επόμενων χρήσεων			3.380,02			3.208,00
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ (Β+Γ+Δ)			<u>7.256.720,36</u>			<u>6.532.952,59</u>
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΧΡΕΩΣΤΙΚΟΙ						
2.Χρεωστικοί λογαριασμοί εγγυήσεων και εμπράγματων ασφαλειών			448.730,00			59.440,00
3.Απαιτήσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις			262.999,84			0,00
			<u>711.729,84</u>			<u>59.440,00</u>

Α.ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		
I.Μετοχικό κεφάλαιο		
1.Καταβλημένο	1.365.000,00	1.365.000,00
(455000 μετ των 3,00 ευρώ)	1.365.000,00	1.365.000,00
II.Διαφορά από έκδοση μετοχών υπέρ το άρτιο	1.785.000,00	1.785.000,00
IV.Αποθεματικά Κεφάλαια		
1.Τακτικό Αποθεματικό	110.071,53	104.088,23
4.Έκτακτα αποθεματικά	1.038.180,09	1.038.180,09
	1.148.251,62	1.142.268,32
V.Αποτελέσματα εις Νέο		
Υπόλ.Κερδών εις νέο	94.300,41	121.460,45
Υπόλ.Κερδών προηγούμενης χρήσεως	0	-186.486,89
	94.300,41	-65.026,44
Σύνολο Ιδίων κεφαλαίων (ΑΙ+ΑΙΙ+ΑΙV+ΑV)	4.392.552,03	4.227.241,88
Γ.ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ		
II.Βραχ/θεσμες Υποχρεώσεις		
1.Προμηθευτές	1.766.044,52	768.043,29
2α.Επιταγές πληρωτέες(μεταχρ/νες)	394.443,86	453.515,73
3.Τράπεζες λογ.Βραχ/σμων Υποχρ	6,74	120.336,61
4. Προκαταβολές πελατών	371.984,52	676.146,58
5.Υποχρεώσεις από Φόρους-Τέλη	90.650,95	49.005,01
6.Ασφαλιστικοί Οργανισμοί	40.958,93	38.663,49
11.Πιστωτές Διάφοροι Π/Υ	200.078,81	200.000,00
Σύνολο Υποχρεώσεων (ΓII)	2.864.168,33	2.305.710,71
ΓΕΝ.ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ(Α+Γ)	7.256.720,36	6.532.952,59
ΛΟΓΑΡΙΑΣΜΟΙ ΤΑΞΕΩΣ ΠΙΣΤΩΤΙΚΟΙ		
2.Πιστωτικοί λογαριασμοί εγγυήσεων και εμπράγματων ασφαλειών	448.730,00	59.440,00
3.Υποχρεώσεις από αμφοτεροβαρείς συμβάσεις	262.999,84	0
	711.729,84	59.440,00

ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε
ΑΡ Γ.Ε.ΜΗ 44383507000 (ΑΡ.Μ.Α.Ε. 31737/02/Β/94/258)
ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2014
20η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2014)
(ΠΟΣΑ ΣΕ ΕΥΡΩ)

<u>ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΛΟΓ/ΣΜΟΥ ΑΠΟΤ/ΤΩΝ ΧΡΗΣΗΣ 03/06/1987-31/08/1987</u>	ΠΟΣΑ ΚΛΕΙΟΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ		ΠΟΣΑ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ	
I. Αποτελέσματα Εκμετάλλευσης				
Κύκλος Εργασιών		5.905.127,83		2.015.690,97
Μείον: Κόστος Πωλήσεων		4.171.628,26		1.709.868,86
Μικτά αποτελέσμ.(κέρδη)εκμετάλλευσης		<u>1.733.499,57</u>		<u>305.822,11</u>
Πλέον 1.Άλλα έσοδα εκμετάλλευσης		0,00		40.000,00
		<u>1.733.499,57</u>		<u>345.822,11</u>
Μείον: 1.Έξοδα Διοικητικής Λειτουργίας	-402.003,90		-480.128,58	
2.Έξοδα Λειτουργίας Διάθεσης	-1.079.640,37	1.481.644,27	-458.322,38	-938.450,96
Μερικά αποτελέσμ(κέρδη ή ζημιά)εκμετάλλευσης		<u>251.855,30</u>		<u>-592.628,85</u>
ΠΛΕΟΝ (ή μείον):				
4.Πιστωτικοί τόκοι & συναφή έσοδα		2,85	0,64	
Μείον: 3.Χρεωστικοί τόκοι & συναφή έξοδα		24.333,10	-24.330,25	19.908,98
Ολικά αποτελέσμ(κέρδη)εκμετάλλευσης		<u>227.525,05</u>		<u>-612.537,19</u>
Πλέον ή Μείον Έκτακτα Αποτελέσματα				
1.Έκτακτα & ανόργανα έσοδα		308,80	10.355,99	
2.Έκτακτα κέρδη		1.394,99	1.703,79	773.835,36
		<u>1.703,79</u>	<u>1.703,79</u>	<u>784.191,35</u>
Μείον 1.Έκτακτα & ανόργανα έξοδα	-2.352,53		2.877,19	
2.Εκτακτες ζημιές	-10,95		0,00	
3.Έξοδα προηγ/νων χρήσεων	-128,22	-2.491,70	-787,91	207,24
		<u>226.737,14</u>		<u>168.569,73</u>
Μείον Σύνολο Αποσβέσεων Πάγιων Στοιχείων		343.413,34	0,00	315.605,50
Μείον:Οι από αυτές ενσωμ. Στο λειτ. Κόστος		<u>-343.413,34</u>		<u>-315.605,50</u>
Καθαρά Αποτελέσματα (κέρδη ή ζημιές) Χρήσεως προ φόρων		<u><u>226.737,14</u></u>		<u><u>168.569,73</u></u>

	ΠΟΣΑ ΚΛΕΙΟΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ	ΠΟΣΑ ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΗΣ ΧΡΗΣΗΣ
Καθαρά		
Αποτελέσματα(Κέρδη)Χρήσης	226.737,14	168.569,73
Μείον: Υπόλοιπο ζημιών προηγ χρήσεων	-65.026,44	-186.486,89
Σύνολο	<u>161.710,70</u>	<u>-17.917,16</u>
Μείον: 1. Φ.εισοδήματος	-61.426,99	-47.109,28
Κέρδη εις νέο	<u><u>100.283,71</u></u>	<u><u>-65.026,44</u></u>
Η διάθεση των κερδών γίνεται ως εξής:		
1.Τακτικό Αποθεματικό	5.983,30	0,00
8.Υπόλοιπο κερδών χρήσης εις νέο	94.300,41	-65.026,44
	<u><u>100.283,71</u></u>	<u><u>-65.026,44</u></u>

4.1.2 CHINA COSCO

Income Statement

	2014	2013
Period Ending	31-Δεκ	31-Δεκ
Total revenue	64374,46	6193414
Revenue	64374,46	61934,14
Other Revenue, Total	-	-
Cost of Revenue, Total	59905,74	61523,87
Gross Profit	4468,72	410,27
Total Operating Expenses	64360,16	57540,93
Selling /General/Admin, Expenses, Total	4289,62	4511,76
Research & Development	19,73	16,76
Despeciation/ Amortization	-	-
Interest Expense (Income)-Net Operating	215,86	-283,77
Unusual Expense (Income)	-316,19	-8433,16
Other Operating Expenses, Total	245,4	205,47
Operating Income	14,29	4393,21
Interest Income (Expenses), Net Non-Operating	-	-
Gain (Loss) on Sale of Assets	-993,84	-49,8
Other , Net	1486,84	-599,67
Net Income Before Taxes	507,29	3743,73
Provision for Income Taxes	-1043,53	864,31
Net Income After Taxes	1550,82	2879,42
Minority Interest	-1188,29	-2643,95
Equity In Affiliates	-	-
U.S GAAP Adjustment	-	-
Net Income Before Extraordinary Items	362,53	235,47
Total Extraordinary Items	-	-
Net Income	362,53	235,47
Total Adjustments to Net Income	-	-
Income Available to Common Excluding	362,53	235,47

Extraordinary Items		
Dilution Adjustment	-	-
Diluted Net Income	362,53	235,47
Diluted Weighted Average Shares	10216,27	10216,27
Diluted EPS Excluding Extraordinary Items	0,04	0,02
DPS - Common Stock Primary Issue	-	-
Diluted Normalized EPS	0,08	-0,51
In Millions Of CNY (except for per share items)		

Balance Sheet		
	2014	2013
Period Ending	31-Δεκ	31-Δεκ
Total Current Assets	50843,28	64824
Cash and Short Term Investments	40572,44	49063,32
Cash	40572,44	49063,32
Cash & Equivalents	-	-
Short Term Investments	-	-
Total Receivables,Net	5666,99	7140,87
Accounts Receivables - Trade,Net	3611,57	4327,75
Total Inventory	2199,83	2645,52
Prepaid Expenses	1745,21	1831,54
Other Current Assets, Total	658,81	4142,74
Total Assets	148820,4	161925,8
Property/Plant/Equipment,Total-Net	80128,13	81316,19
Property/Plant/Equipment,Total-Gross	112753,9	124361,3
Accumulated Depreciation,Total	-32625,7	-43050,5
Goodwill,Net	2,81	2,81
Intangibles,Net	2379,1	2493,96
Long Term Investments	13474,5	12627,43
Note Receivable - Long Term	1632,7	402,63
Other Long Term Assets ,Total	359,88	258,78

Other Assets, Total	-	-
Total Current Liabilities	35398,67	47157,26
Accounts Payable	9910,37	10925,93
Payable/Accrued	-	-
Accrued Expenses	1765,16	2062,71
Notes Payable/Short Term Debt	3199,02	2794,59
Current Port. Of LT Debt/Capital Leases	15724,43	25230,57
Other Current liabilities, Total	4799,69	6143,47
Total Liabilities	124441,2	137703,2
Total Long Term Debt	66947,44	67752,29
Long Term Debt	66947,44	67752,29
Capital Lease Obligations	-	-
Total Debt	85870,88	95777,45
Deferred Income Tax	551,56	2067,62
Minority Interest	18578,8	17891,22
Other Liabilities, Total	2964,77	2834,83
Total Equity	24379,16	24222,58
Redeemable Preferred Stock, Total	-	-
Preferred Stock - Non Redeemable,Net	-	-
Common Stock,Total	10216,27	10216,27
Additional Paid-in Capital	21130,98	21105,63
Retained Earnings (Accumulated Deficit)	-8890,34	-9255,38
Treasury Stock - Common	-	-
ESOP Debt Guarantee	-	-
Unrealized Gain (Loss)	-	-
Other Equity ,Total	1922,24	2156,05
Total Liabilities & Shareholders' Equity	148820,4	161925,8
Total Common Shares Outstanding	10216,27	10216,27
Total Preferred Shares Outstanding	-	-
In Millions Of CNY (except for per share items)		

4.2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΜΕ ΧΡΗΣΗ ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΩΝ

- Δείκτης Έμμεσης ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας

ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ

$$EP_{14} = \frac{ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ}{ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ} = \frac{3.977.732,61}{2.864.168,33} = 1,39$$

$$EP_{13} = \frac{ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ}{ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ} = \frac{3.654.086,50}{2.305.710,71} = 1,58$$

CHINACOSCO

$$EP_{14} = \frac{ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ}{ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ} = \frac{50.843,28}{35.398,67} = 1,44$$

$$EP_{13} = \frac{ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝΤΟΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ}{ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ} = \frac{64.824,00}{47.157,26} = 1,37$$

ΕΤΗ	ΕΡ (Δείκτης Έμμεσης ή Κυκλοφοριακής Ρευστότητας)	
	Ι.ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ	CHINA COSCO
2014	1,39	1,44
2013	1,58	1,37

Ο δείκτης ΕΡ μας δείχνει την ικανότητα ικανοποίησης των βραχυπρόθεσμων υποχρεώσεων της επιχείρησης. Όσο μεγαλύτερος της μονάδας είναι ο δείκτης τόσο πιο επαρκής είναι η ικανότητα της επιχείρησης να καλύπτει της βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. (Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, Κάντζος Κ.,2002)

Όσον αφορά την Σπανόπουλος ΑΕ, για το 2013 , η τιμή του δείκτη είναι 1,58, ποσό το οποίο ξεπερνά το φυσιολογικό εύρος του 1-2 και δείχνει ότι η επιχείρηση ανταποκρίνεται στις καθημερινές υποχρεώσεις της σε πολύ ικανοποιητικό βαθμό. Ωστόσο, οι τιμές του δείκτη για το 2014 είναι 1,39, γεγονός που δείχνει πτωτική τάση. Αυτό οφείλεται στην αδυναμία των στοιχείων του κυκλοφορούντος ενεργητικού να εξοφλήσουν τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις .

Αναφορικά με την ChinaCosco, η τιμή του δείκτη για το 2013 είναι 1,37 και για το 2014 1,44. Εδώ παρατηρείται άνοδος του δείκτη και διαπιστώνεται ότι και τα δυο έτη καταφέρνει να ανταπεξέλθει στις τρέχουσες υποχρεώσεις της.

- Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας

ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ

$$AP_{14} = \frac{ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ + ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ}{ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ} = \frac{3.060.552,00+857.127,97}{2.864.168,33} = 1,37$$

$$AP_{13} = \frac{ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ + ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ}{ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ} = \frac{3.321.474,23+173.481,07}{2.305.710,71} = 1,51$$

CHINACOSCO

$$AP_{14} = \frac{ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ + ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ}{ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ} = \frac{5.666,99+40.572,44}{35.398,67} = 1,31$$

$$AP_{13} = \frac{ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ + ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ}{ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ} = \frac{7.140,87+49.063,32}{47.157,26} = 1,19$$

ΕΤΗ	ΑΡ (Δείκτης Άμεσης Ρευστότητας)	
	Ι.ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ	CHINA COSCO
2014	1,37	1,31
2013	1,51	1,19

Ο δείκτης ΑΡ είναι παρόμοιος με τον δείκτη Κυκλοφοριακής Ρευστότητας. Η διαφορά τους είναι πως στον δείκτη ΑΡ υπολογίζουμε τα στοιχεία του κυκλοφορούντος ενεργητικού που ρευστοποιούνται ευκολότερα. Αυτά είναι τα ταμειακά διαθέσιμα και οι διάφορες απαιτήσεις. Και σε αυτόν τον δείκτη θα πρέπει να έχουμε τιμές μεγαλύτερες της μονάδας για να θεωρείται ικανοποιητικός. (Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, Κάντζος Κ.,2002)

Για την Σπανόπουλος ΑΕ, το 2013, ο δείκτης αντιστοιχεί σε 1,51, αρκετά ικανοποιητικός αφού τα διαθέσιμα και οι απαιτήσεις της μπορούν να καλύψουν το

σύνολο των πιστωτών της. Αντίθετα, το 2014, ο δείκτης είναι λίγο χαμηλότερος και οι τιμές του κυμαίνονται σε 1,37. Το γεγονός αυτό δείχνει ότι η επιχείρηση μπορεί ακόμα να πληρώσει τα τρέχοντα στοιχεία του παθητικού της αλλά πρέπει να εξεταστεί με προσοχή αυτή η μείωση.

Ο ίδιος δείκτης στην ChinaCosco και για τα δυο έτη που μελετήθηκαν εμφανίζεται ακόμα πιο χαμηλός, για το 2013 είναι 1,19 και για το 2014 είναι 1,31. Για το 2013 η τιμή βρίσκεται εντός του φυσιολογικού εύρους (0,7-1,2) και οριακά στην ανώτερη τιμή, ενώ το δεύτερο χρόνο αυξάνεται ελάχιστα ξεπερνώντας έτσι το φυσιολογικό εύρος.

- Δείκτης Ταμειακής Ρευστότητας

ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ

$$TP_{14} = \frac{ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ}{ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ} = \frac{857.127,97}{2.864.168,33} = 0,3$$

$$TP_{13} = \frac{ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ}{ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ} = \frac{173.481,07}{2.305.710,71} = 0,07$$

CHINACOSCO

$$TP_{14} = \frac{ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ}{ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ} = \frac{40.572,44}{35.398,67} = 1,15$$

$$TP_{13} = \frac{ΔΙΑΘΕΣΙΜΑ}{ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ} = \frac{49.063,62}{47.157,26} = 1,04$$

ΕΤΗ	TP (Δείκτης Ταμειακής Ρευστότητας)	
	Ι.ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ	CHINA COSCO
2014	0,3	1,15
2013	0,07	1,04

Ο δείκτης της ταμειακής ρευστότητας προσδιορίζει την ικανότητα της επιχείρησης να ανταποκρίνεται στις ληξιπρόθεσμες υποχρεώσεις της με τα διαθέσιμα της, προσδιορίζει δηλαδή την ικανότητα να εξοφλεί με μετρητά τις υποχρεώσεις αυτές.

Αποτελεί το πλεόν συντηρητικό μέτρο ρευστότητας. (Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, Κάντζος Κ.,2002)

Στην Σπανόπουλος ΑΕ, το 2013 ο δείκτης έχει τιμή 0,07 σε αντίθεση με το 2014 που η τιμή αντιστοιχεί σε 0,3. Τα δυο αυτά έτη η εταιρεία έχει κακή ταμειακή πιστότητα αφού απέχει ορατά από την μονάδα.

Αντιθέτως, στηνChinaCosco, παρατηρείται τάση αύξησης του δείκτη από έτος σε έτος. Πιο συγκεκριμένα , οι τιμές αγγίζουν τα 1,04 για το 2013 και 1,15 για το 2014, τιμές μεγαλύτερες της μονάδας, άρα αυτό μας δείχνει ότι έχει καλή ταμειακή πιστότητα.

- Αποδοτικότητα Πωλήσεων

ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ

$$ΑΠ_{14} = \frac{ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ}{ΠΩΛΗΣΕΙΣ} = \frac{226.737,14}{5.905.127,83} = 0,04 = 4\%$$

$$ΑΠ_{13} = \frac{ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ}{ΠΩΛΗΣΕΙΣ} = \frac{168.589,73}{2.015.690,97} = 0,08 = 8\%$$

CHINACOSCO

$$ΑΠ_{14} = \frac{ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ}{ΠΩΛΗΣΕΙΣ} = \frac{362,53}{4.289,62} = 0,08 = 8\%$$

$$ΑΠ_{13} = \frac{ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ}{ΠΩΛΗΣΕΙΣ} = \frac{235,47}{4.511,76} = 0,05 = 5\%$$

ΕΤΗ	ΑΠ (Αποδοτικότητα Πωλήσεων)	
	Ι.ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ	CHINA COSCO
2014	0,04	0,08
2013	0,08	0,05

Η Αποδοτικότητα των Πωλήσεων μας δείχνει την ικανότητα των πωλήσεων να παράγουν κέρδη. (Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, Κάντζος Κ.,2002)

Αρχικά, για την Σπανόπουλος ΑΕ ο δείκτης είναι για το 2013 8% και για το 2014 4%. Για την ChinaCosco είναι για το 2013 5% και για το 2014 8%

- Δείκτες Δομής Κεφαλαίων

ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ

$$\Xi/\Sigma K_{14} = \frac{\text{ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ}}{\text{ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ}} = \frac{8.864.168,33}{7.256.720,36} = 0,39$$

$$\Xi/\Sigma K_{13} = \frac{\text{ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ}}{\text{ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ}} = \frac{2.305.710,71}{6.532.952,59} = 0,35$$

CHINA COSCO

$$\Xi/\Sigma K_{14} = \frac{\text{ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ}}{\text{ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ}} = \frac{124.441,23}{148.820,39} = 0,84$$

$$\Xi/\Sigma K_{13} = \frac{\text{ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ}}{\text{ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ}} = \frac{137.703,23}{161.925,81} = 0,85$$

ΕΤΗ	Ξένα Κεφ./Συνολικά Κεφ. (Δείκτες Δομής Κεφαλαίων)	
	Ι.ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ	CHINA COSCO
2014	0,39	0,84
2013	0,35	0,85

Ο αριθμοδείκτης αυτός μας δείχνει το ποσοστό των ξένων κεφαλαίων που προσφέρθηκαν από τους πιστωτές για την χρηματοδότηση του ενεργητικού. (Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, Κάντζος Κ.,2002)

Τα ποσοστά της Σπανόπουλος ΑΕ για τα δυο έτη είναι : 35% και 39% . Σε αντίθεση με την ChinaCosco: 85% και 84%.

Έτσι, διαπιστώνεται ότι η Σπανόπουλος ΑΕ δεν κινδυνεύει να μην καλύψει τις υποχρεώσεις της ,αφού δεν ξεπερνά τα συνήθη επιτρεπτά όρια, σε αντίθεση με την ChinaCosco.

ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ ΠΡΟΣ ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ

ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ ΑΕ

$$\Xi/ΙΚ_{14} = \frac{\Xi ΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ}{ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ} = \frac{2.864.168,33}{4.392.552,03} = 0,65$$

$$\Xi/ΙΚ_{13} = \frac{\Xi ΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ}{ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ} = \frac{2.305.710,71}{4.227.241,88} = 0,54$$

CHINA COSCO

$$\Xi/ΙΚ_{14} = \frac{\Xi ΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ}{ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ} = \frac{124.441,23}{24.379,16} = 5,10$$

$$\Xi/ΙΚ_{13} = \frac{\Xi ΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ}{ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ} = \frac{137.703,23}{24.222,58} = 5,68$$

ΕΤΗ	Ξένα Κεφ./Ιδια Κεφ. (Δείκτες Δομής Κεφαλαίων)	
	Ι.ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ	CHINA COSCO
2014	0,65	5,1
2013	0,54	5,68

Ο αριθμοδείκτης αυτός δείχνει την αναλογία των Ξένων Κεφαλαίων προς των Ιδίων Κεφαλαίων. Σημαντικό κριτήριο είναι η εξής σχέση $\Xi Κ = 2 Ι Κ$ (Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, Κάντζος Κ., 2002)

Για την Σπανόπουλος ΑΕ παρατηρείται ότι το 2013 ο δείκτης είναι 054 και για το 2014 είναι 0,65. Για την ChinaCosco το 2013 ο δείκτης είναι 5,68 και για το 2014 είναι 5,1.

Τα αποτελέσματα είναι ικανοποιητικά, εφόσον ανταποκρίνονται στην προϋπόθεση του κριτηρίου που αναφέρθηκε παραπάνω. Πιο αναλυτικά, για την Σπανόπουλος ΑΕ και τα 2 έτη $ΙΚ > \Xi Κ$. Αυτό σημαίνει ότι πιθανόν δεν ρισκάρει σε τυχόν επενδύσεις, επομένως δεν είναι τόσο υποχρεωμένη. Σε αντίθεση με την ChinaCosco στην οποία παρατηρείται ότι και τα δυο έτη $ΙΚ < \Xi Κ$. Ωστόσο, το 2014

διαπιστώνεται μείωση των ΕΚ γεγονός που δείχνει ότι η εταιρεία δεν αύξησε τις υποχρεώσεις της.

Επίλογος

Σκοπός της εργασίας αυτής ήταν η ανάλυση της ναυπηγοεπισκευαστικής βιομηχανίας της Ελλάδας και της ανταγωνιστικής της θέσης. Καταλήξαμε στο ότι τα ελληνικά ναυπηγεία έχουν όλα τα χαρακτηριστικά τα οποία μπορούν υπό προϋποθέσεις να προσδώσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, αλλά έχουν και κάποια άλλα χαρακτηριστικά τα οποία αποτελούν τροχοπέδη όπως το ακριβό ανθρώπινο δυναμικό, η ετερογένεια και η μειωμένη είσοδος νέων σε αυτό το κλάδο.

Τα ελληνικά ναυπηγεία παρά τις δύσκολες περιόδους που πέρασαν, τόσο με τις αλλαγές διοικήσεων όσο και με πλεονάζουσα χωρητικότητα, δείχνουν ότι μπορούν να γίνουν πιο ανταγωνιστικά από ότι είναι σήμερα.

Τα θετικά στοιχεία των συνθηκών όπως αναλύθηκαν παραπάνω είναι η γεωστρατηγική θέση των ναυπηγείων και των ναυπηγοεπισκευαστικών ζωνών, και οι "μάστορες" που με την εμπειρία και τις πατέντες τους αποτελούν κύρια πηγή ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος σχετικά με τις αντίστοιχες εταιρείες άλλων χωρών.

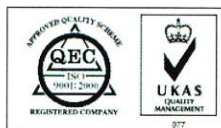
Τα μειονεκτήματα τα οποία δυσχεραίνουν το έργο των ναυπηγείων είναι το κόστος του χάλυβα που όπως αναφέραμε είναι πολύ μεγάλο, όπως μεγάλο είναι και το κόστος της ανθρωποώρας. Σε αυτά τα δύο αρνητικά σχόλια έρχεται να προστεθεί η κρατική γραφειοκρατία και η έλλειψη ενισχύσεων σε αντίθεση με ότι συμβαίνει στα ναυπηγεία άλλων προηγμένων βιομηχανικών χωρών. Εμπόδιο και κατά πολλούς το σημαντικότερο, που απωθεί επενδυτές από το ασχοληθούν με το ναυπηγοεπισκευαστικό κλάδο είναι οι επιδοτήσεις.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΔΕΛΛΗΣ Ε.Π.Ε.
ΛΕΑΤΑ ΜΕΤΑΛΛΟΤΕΧΝΙΚΗ
ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ ΠΛΟΙΩΝ
ΜΕΘΩΝΗΣ 47 - ΠΕΙΡΑΙΑΣ
ΤΗΛ. 210 4627982 ΦΑΞ 210 4627983



PANAGIOTIS DELLIS LTD
DELTA METALLOTECHNIKI
GENERAL SHIP REPAIRS
47 METHONIS Str - PIRAEUS
TEL. 210 4627982 - FAX 210 4627983



ΠΕΙΡΑΙΑΣ 06/10/2008

ΠΡΟΣ :
ΘΕΜΑ : ΠΡΟΣΦΟΡΑ
ΥΠ'ΟΨΗΝ : ΤΕΧΝΙΚΟΥ ΤΜΗΜΑΤΟΣ

Κύριοι ,

Σας αποστέλλομε την προσφορά μας για το πλοίο σας για ελασματοουργικές και σωληνοουργικές εργασίες συμφώνως προδιαγραφών σας .

Α' ΕΛΑΣΜΑΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

α. Ελάσματα-ενισχυτικά

1. Αντικατάσταση ελασμάτων / ενισχυτικών (mild steel grade A, πάχους 10mm και άνω) στο κατάστρωμα, πλευρές Τιμή: 4,80 €/kg
2. Αντικατάσταση λαμών-μορφοσιδήρων κάτω των 20 kg/m Τιμή: 105 €/m
3. Αντικατάσταση ενισχυτικών (longitudinal, angles, flat bars) **συν 15 € το μέτρο ηλεκτροσυγκόλλησης ανά πλευρά και ανά επιφάνεια.**
4. Αντικατάσταση ελασμάτων κάτω των 30 kg **χρεώνονται ως 30 kg.**
5. Προκατασκευή ενισχυτικών που δεν υπάρχουν στο εμπόριο, αντικατάσταση βολβολαμών και ανισοσκελούς γωνιάς όταν απαιτείται, προσαύξηση **15%** επί της τιμής.
6. Αντικατάσταση ελασμάτων / ενισχυτικών εντός D.B.TKS, TOP SIDE TKS, FORE PEAK, AFTER PEAK προσαύξηση: **15%**.
7. Στις ανωτέρω τιμές **δεν περιλαμβάνονται: keel bulbous bow, fashion and stern plates**, καθώς και αντικατάσταση ελασμάτων εις δεξαμενισμό (βρεχάμενα **DRY DOCKING**).

β. Hutch covers-hatch coamings-pontoons

1. Αντικατάσταση - Ελασμάτων οροφής.
 - Προραίων, πρυμναίων
 ολόκληρων καθέτων
 ελασμάτων (κούτελα)
 - Κάθετα ελάσματα των
 κουβουσιών Τιμή : 4,80 €/kg

2. Αντικατάσταση - Υδρορροών
 - Λαστιχοδρόμων.
 - Compression bars Τιμή : 85 €/τρέχον μέτρο

Σημείωση

Μικρά ενισχυτικά συγκράτησης των ανωτέρω
 (support) χρεώνονται ως 20kg/τεμ

3. Αντικατάσταση - Ενισχυτικών των
 καπακιών.
 - Ενισχυτικών των
 κουβουσιών. Τιμή : 4,80 €/kg

Σημείωση

Αντικατάσταση ελασμάτων βάρους μικρότερου
 των 30 kg χρεώνονται ως 30 kg

**Αντικατασταθέντα μορφοσίδερα κάτω του ενός (1) μέτρου μήκος
 χρεώνονται ως ένα (1) μέτρο**

4. Αντικατάσταση ελαστικού στα channel
 (συμπεριλαμβάνονται γωνίες Z, κλπ.
 προμήθεια πλοίου) Τιμή : 25 €/m

5. Αντικατάσταση των "Quick acting cleats",
 "snugs" και "niches" (προμήθεια πλοίου) Τιμή: 30 €/set (10 €/τεμ)

6. Αντικατάσταση φωλιών (saddles) και
 τοποθέτηση παπουτσάκια (pads) κάτω από
 τις σφήνες όπου απαιτείται.(προμήθεια
 πλοίου) Τιμή: 20 €/set (10 €/τεμ)

γ. Σκαλωσιές

1. Δύο καβαλέτα-τρία μαδέρια 85 €/set
 2. Κατασκευή πύργου 5,5 €/m³
 3. Κατασκευή πλατφόρμας 5 €/m²
 4. Δια ειδικές σκαλωσιές (κρεμαστές) Κατόπιν συμφωνίας

δ. Συγκολλήσεις-ανόδια-ρέλια-κατασκευές

- | | |
|--|---|
| 1. Συγκολλήσεις
Αναγόμευση παλαιών ραφών (τρία-τέσσερα κορδόνια) | 48 €/μ |
| 2. Ανόδια
Τοποθέτηση ανοδίων βάρους έως 10 kg/τεμ
(Τα ανόδια είναι προμήθειας πλοίου) | 20 €/τεμ |
| 3. Ρέλια
Αντικατάσταση - Σωλήνα έως Φ 1 1/2"
ρελιών - Βέργα έως Φ 20 mm
- Ορθοστάτης λάμα
(50x15mm) | 30 €/m
20 €/m
50 €/m |
| 4. Διάφορες κατασκευές
Αντικατάσταση διαφόρων εξαρτημάτων όπως πλατφόρμες, σκάλες, σκαλοπάτια, στεγανές πόρτες, ανθρωποθυρίδες, εξαιρεστικά τύπου μανιτάρι κατασκευασμένα στο εργοστάσιο μας. Το ακριβές κόστος θα ορίζεται κατά περίπτωση. | |

ΣΤΑ ΑΝΩΤΕΡΩ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ

- Εργατοτεχνικό δυναμικό.
- Προμήθεια μεταφορά και χρήση όλων των απαραίτητων υλικών όπως ελάσματα, μορφοσίδερα, αέρια, ηλεκτρόδια, σύρμα.
- Χρήση όλων των απαραίτητων εργαλείων και μηχανημάτων για την εκτέλεση των εργασιών, όπως ηλεκτροσυγκολλήσεις, ανεμιστήρες, φωτισμός.
- Όλα τα υλικά συνοδεύονται από πιστοποιητικά Νηογνώμονα.
- Όλα τα σίδερα είναι αμμοβολισμένα και βαμμένα με ένα χέρι primer.
- Απομάκρυνση του scrap. Το scrap ανήκει στην εταιρεία μας .
- Μεταφορά προσωπικού, εργαλείων & υλικών προς και από το πλοίο.

ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

- Το πλοίο υποχρεούται στην πρόσληψη χημικού μηχανικού προς έκδοση GAS FREE καθώς και τεχνικού ασφαλείας.
- Το πλοίο υποχρεούται εις παροχή ηλεκτρικού ρεύματος 440 V για τη λειτουργία ηλεκτροσυγκολλήσεων και ανεμιστήρων.
- Το πλοίο υποχρεούται εις λειτουργία κρενιών του για ανύψωση υλικών και εργαλείων. Αν δεν υπάρχουν κρένια η εταιρεία επιβαρύνεται με τα έξοδα κάθε είδους γερανού (ξηράς-θαλάσσης).
- Οι ως άνω τιμές ισχύουν για την Επισκευαστική Ζώνη Περάματος και Νέου Μόλου Δραπετσώνας . Για Κυνόσουρα επιβαρύνεστε με 10% συν τις λάντζες και με 5% για Ελευσίνα.
- Η προσφορά ισχύει για δεκάωρη εργασία στις εργάσιμες και εξάωρη εργασία στις αργίες. Πέραν του ωραρίου αυτού χρεώνεστε με τα μισά υπερωριακά.
- Ανοίγματα (ACCESS) ελασμάτων προς διευκόλυνση εργασιών ή εξαιρισμών χρεώνονται με το 80% της τιμής αντικατάστασης παλαιού ελάσματος.
- Εύθυνση παλαιών ελασμάτων χρεώνεται με το 70% της τιμής αντικατάστασης παλαιού ελάσματος.
- Για ελάσματα που χρειάζονται διαμόρφωση εις πρέσα, στράτζα ή ρολό προσαύξηση επί της τιμής 10% για μονή διαμόρφωση και 15% για διπλή διαμόρφωση.
- Οι χώροι που θα δουλέψει το συνεργείο μας πρέπει να είναι καθαροί από λάσπες, ιζήματα κλπ.
- Για ελάσματα AH 36 προσαύξηση 5% επί της τιμής αντικατάστασης .
- Στις μετρήσεις λαμβάνονται οι μεγαλύτερες διαστάσεις των τεμαχίων και υπολογίζονται με ειδικό βάρος 8kg /dm³.
- Εάν για οποιοδήποτε λόγο ελάσματα του αρχικού πάχους (original) δεν υπάρχουν διαθέσιμα, τότε θα χρησιμοποιηθούν ελάσματα του αμέσως επόμενου πάχους με αντίστοιχη χρέωση.
- Για οποιαδήποτε εργασία χρειαστεί και η παρούσα προσφορά δεν την καλύπτει, θα δίνεται νέα προσφορά αμέσως .

Β' ΣΩΛΗΝΟΥΡΓΙΚΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ

α. Αντικατάσταση σωληνώσεων στο κατάστρωμα

Χαλύβδινες σωλήνες, Mannesmann, μαύρες χωρίς ραφή, DIN 2448(€/m).
Εξαρτήματα (€/τεμ)

ΟΝΟΜΑΣΤΙΚΗ ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ (inches)	ΕΞΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΜΕΤΡΟΣ (mm)	ΣΩΛΗΝΕΣ (SCH 40)	ΦΛΑΝΤΖΕΣ (παλιές-νέες) (TOPNOY)
• Φ 1"	33.7 x 3.6	22	9
• Φ 1 ½"	48.3 x 4.0	29	13
• Φ 2"	60.3 x 4.0	45	15
• Φ 2 ½"	76.1 x 5.0	57	17
• Φ 3"	88.9 x 5.6	75	26
• Φ 4"	114.3 x 6.3	108	30
• Φ 5"	139.7 x 6.3	135	36
• Φ 6"	168.3 x 7.1	185	40
• Φ 8"	219.1 x 8.0	270	47
• Φ 10"	273.0 x 8.8	350	55
• Φ 12"	323.9 x 10.0	420	74
• Φ 14"	355.6 x 12.5	535	90
• Φ 16"	406.4 x 12.5	650	126

1. Στις ανωτέρω τιμές περιλαμβάνονται εξάρμωση παλαιών, διαμόρφωση, κατασκευή και τοποθέτηση νέων σωληνώσεων, κολλήσεις, παρεμβύσματα και κοχλίες .
2. Κάθε καμπύλη χρεώνεται 1 μέτρο σωλήνας αντίστοιχης διαμέτρου.
3. Αντικατάσταση φουρκετών (U-Bolts) χρεώνονται με **5,50 €/ίντσα** διαμέτρου και αντικατάσταση στηριγμάτων σωληνώσεων (γωνίες) χρεώνονται με **6,0 €/kg** (μικρότερη χρέωση 15,0 kg).
4. Αντικατάσταση σωλήνας κάτω του ενός μέτρου χρεώνεται ως ένα (1) μέτρο.
5. Κυρτώσεις ανά ίντσα διαμέτρου **7,50 €**.
6. Διάνοιξη καταστρώματος, μπουλμέδων και μπρακέτων, χρεώνεται ως 2(δύο) μέτρα σωλήνας αντίστοιχης διαμέτρου.
7. Η σύνδεση σωλήνων με μασόν χρεώνεται ως ένα (1) μέτρο σωλήνα.
8. Εξάρμωση σωληνώσεων προς διευκόλυνση και επανατοποθέτηση με καινούργια παρεμβύσματα και κοχλίες χρεώνονται με το 50% της τιμής αντικατάστασης (οι καμπύλες και τα ταφ μετρούνται ως μήκος σωλήνα).
9. Στρέψη ευθέων τμημάτων σωλήνων καταστρώματος κατά 180° ή 90° και άρμωση αυτών χρεώνεται με το 35% της τιμής αντικατάστασης αντίστοιχης διαμέτρου.
10. Σωληνώσεις με βιδωτά εξαρτήματα
- Διάνοιξη σπειρωμάτων : **9,5 €/ίντσα διαμέτρου**
- Τα εξαρτήματα χρεώνονται ανά τεμάχιο με ένα (1) μέτρο σωλήνα αντίστοιχης διαμέτρου.

11. Υδραυλικές Σωληνώσεις Υψηλής Πίεσης (DIN 2391)
 - Αντικατάσταση σωλήνων, με το flushing **προσαύξηση 30%**
 - Τα εξαρτήματα σωληνώσεων χρεώνονται ανά τεμάχιο με ένα (1) μέτρο σωλήνα αντίστοιχης διαμέτρου.
12. Όταν δεν μπορεί να γίνει χρήση φλόγας και η αποξήλωση των σωληνώσεων γίνεται με κοπίδι και κλειδιά **επιβάρυνση 20%**
 - Σωληνώσεις SCH 80 **επιβάρυνση 20%**
 - Σωληνώσεις γαλβανισμένες **επιβάρυνση 20%**
13. Αντικατάσταση σωληνώσεων εντός δυσπρόσιτων χώρων όπως μηχανοστάσιο, αντλιοστάσιο, δεξαμενές φορτίου/έρματος και διπύθμενα **επιβάρυνση 20%**
14. Στα ανωτέρω δεν περιλαμβάνονται οι σκαλωσιές όταν απαιτούνται χρεώνονται όπως στις ελασματοουργικές εργασίες.

β. Επιστόμια (gate, globe, butterfly, ολισθαίνουσες) στο κατάστρωμα

Εξάρμωση επιστομίων, καθαρισμός φλαντζών και άρμωση με καινούργιες βίδες και παρεμβύσματα, χρεώνεται με την τιμή ενός (1) μέτρου σωλήνα αντίστοιχη διαμέτρου.

ΣΤΑ ΑΝΩΤΕΡΩ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΝΤΑΙ

- Εργατοτεχνικό δυναμικό.
- Προμήθεια, μεταφορά και χρήση όλων των απαραίτητων υλικών όπως σωλήνες, εξαρτήματα σωληνώσεων, αέρια, ηλεκτρόδια, σύρμα.
- Χρήση όλων των απαραίτητων εργαλείων και μηχανημάτων για την εκτέλεση των εργασιών, όπως ηλεκτροσυγκολλήσεις, ανεμιστήρες, φωτισμός.
- Όλα τα υλικά συνοδεύονται από Πιστοποιητικά Νηογνώμονα.
- Δοκιμή στεγανότητας με μέσα του πλοίου.
- Απομάκρυνση του scrap. Το scrap ανήκει στην εταιρεία μας.
- Μεταφορά προσωπικού, εργαλείων και υλικών προς και από το πλοίο.

ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΔΟΣΗΣ ΕΡΓΟΥ

Η ημερήσια παραγωγή μας κυμαίνεται από 2 έως 15 τόνους, ανάλογα τη θέση και έκταση του έργου.

ΤΡΟΠΟΣ ΠΛΗΡΩΜΗΣ

80% κατά τη διάρκεια της επισκευής και έως το τέλος της, σε εβδομαδιαίες δόσεις.
20% με το πέρας του έργου σε δύο ισόποσες επιταγές του ενός και δύο μηνών.

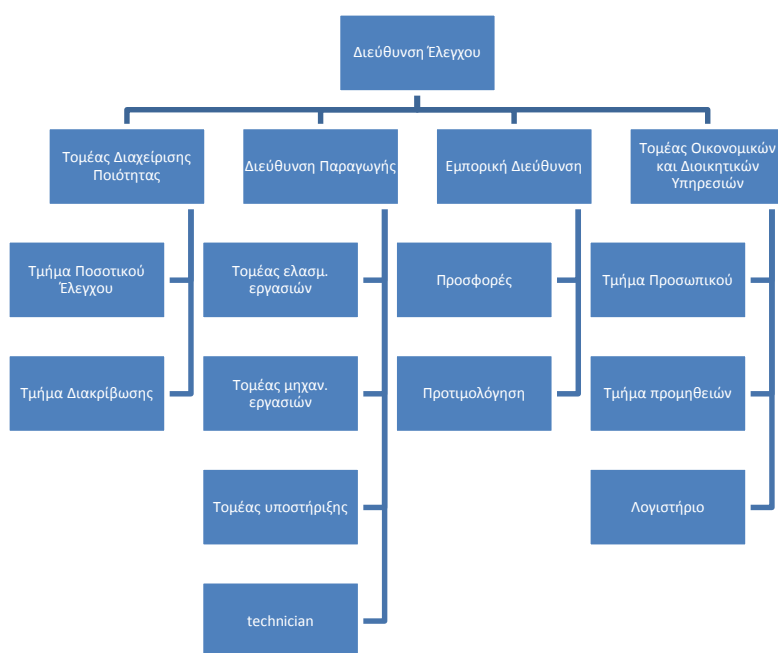
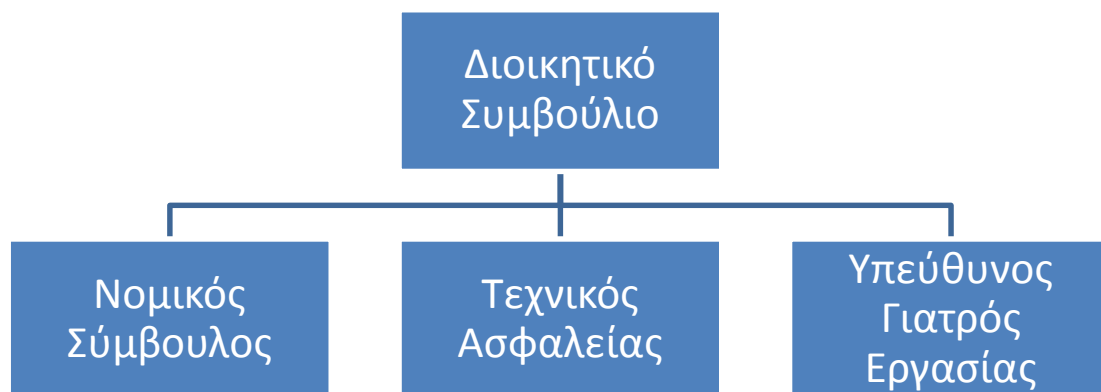
Σας ενημερώνουμε ότι η εταιρεία μας είναι πιστοποιημένη από την QEC με ISO 9001:2000 και registration number 5415, και είμαστε καταχωρημένοι στα Μητρώα Ναυπηγοεπισκευαστών της Νομαρχίας Πειραιά με άδεια εισόδου σε όλα τα λιμάνια της Ελλάδας .

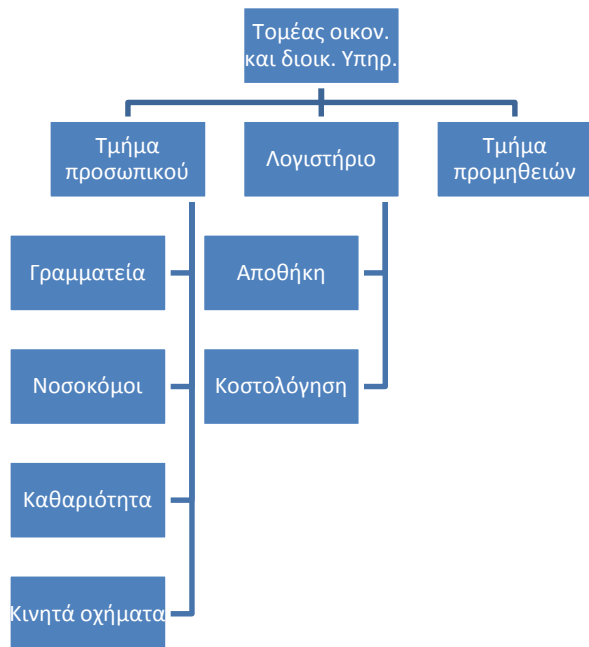
Ελπίζοντας τα ανωτέρω να ανταποκρίνονται στις απαιτήσεις σας, παραμένουμε στη διάθεσή σας

ΜΕ ΕΚΤΙΜΗΣΗ

ΠΑΝ. ΔΕΛΛΗΣ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2





ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 3

ΙΓΝΑΤΙΟΣ ΣΠΑΝΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.
 ΑΡ.Γ.Ε.ΜΗ 44383507000 (ΑΡ.Μ.Α.Ε. 31737/02/Β/94/258)
ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΗΣ 31ης ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2014
 20η ΕΤΑΙΡΙΚΗ ΧΡΗΣΗ (1 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ - 31 ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΥ 2014)
 (ΠΟΣΑ ΣΕ ΕΥΡΩ)

ΕΞΗΡΗΤΙΚΟ	Ποσό κλειστών ετήσιων 2014			Ποσό προηγούμενης ετήσιας 2013			ΠΑΡΗΓΓΙΚΟ	Ποσό κλειστών ετήσιων 2014	Ποσό προηγούμενης ετήσιας 2013
	Αξία κλειστών ετήσιων	Απομείωση αξία	Αξία κλειστών ετήσιων	Απομείωση αξία	Αξία κλειστών ετήσιων	Απομείωση αξία			
ΙΙ. ΞΕΛΟΓΑ ΕΚΤΑΞΙΩΣΕΩΣ	954.047,73	281.529,09	672.518,64	547.992,61	211.931,69	336.060,93			
Α. Λογία ξένα εγκαταστάσεις							ΙΙΙ. ΔΕΦΟΛΩΣΑ		
Γ. ΠΑΘΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΤΙΚΟ							Μείζονα Εξοφλητέα		
1. Διαφορές							(έξοδα με την π. 4)		
2. Απομειώσεις							1. Μηχολογία	1.965.000,00	1.965.000,00
3. Διαφορές							ΙΙΙ. ΔΕΦΟΛΩΣΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΤΙΚΩΝ		
4. Διαφορές							Α. Διαφορές	1.785.000,00	1.785.000,00
5. Διαφορές							Β. Διαφορές		
6. Διαφορές							1. Ταμείο	110.071,53	104.068,29
7. Διαφορές							2. Επένδυση	1.034.160,00	1.034.160,00
8. Διαφορές							3. Επένδυση	1.185.757,47	1.185.757,47
9. Διαφορές							ΙΙΙ. ΔΕΦΟΛΩΣΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΤΙΚΩΝ		
10. Διαφορές							Α. Διαφορές	94.300,41	121.400,48
11. Διαφορές							Β. Διαφορές	34.900,41	48.093,44
12. Διαφορές							ΙΙΙ. ΔΕΦΟΛΩΣΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΤΙΚΩΝ		
13. Διαφορές							Α. Διαφορές	2.992.552,03	4.277.241,68
14. Διαφορές							Β. Διαφορές		
15. Διαφορές							1. Ταμείο	1.760.044,52	700.043,29
16. Διαφορές							2. Επένδυση	294.542,94	403.916,73
17. Διαφορές							3. Επένδυση	8.14	103.174,44
18. Διαφορές							4. Επένδυση	371.994,12	476.140,58
19. Διαφορές							5. Επένδυση	50.000,00	48.000,00
20. Διαφορές							6. Επένδυση	49.958,33	38.000,00
21. Διαφορές							7. Επένδυση	290.070,31	300.000,00
22. Διαφορές							8. Επένδυση	350.000,00	2.000.000,00
23. Διαφορές							9. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
24. Διαφορές							10. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
25. Διαφορές							11. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
26. Διαφορές							12. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
27. Διαφορές							13. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
28. Διαφορές							14. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
29. Διαφορές							15. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
30. Διαφορές							16. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
31. Διαφορές							17. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
32. Διαφορές							18. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
33. Διαφορές							19. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
34. Διαφορές							20. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
35. Διαφορές							21. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
36. Διαφορές							22. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
37. Διαφορές							23. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
38. Διαφορές							24. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
39. Διαφορές							25. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
40. Διαφορές							26. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
41. Διαφορές							27. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
42. Διαφορές							28. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
43. Διαφορές							29. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
44. Διαφορές							30. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
45. Διαφορές							31. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
46. Διαφορές							32. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
47. Διαφορές							33. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
48. Διαφορές							34. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
49. Διαφορές							35. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
50. Διαφορές							36. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
51. Διαφορές							37. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
52. Διαφορές							38. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
53. Διαφορές							39. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
54. Διαφορές							40. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
55. Διαφορές							41. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
56. Διαφορές							42. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
57. Διαφορές							43. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
58. Διαφορές							44. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
59. Διαφορές							45. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
60. Διαφορές							46. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
61. Διαφορές							47. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
62. Διαφορές							48. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
63. Διαφορές							49. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
64. Διαφορές							50. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
65. Διαφορές							51. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
66. Διαφορές							52. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
67. Διαφορές							53. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
68. Διαφορές							54. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
69. Διαφορές							55. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
70. Διαφορές							56. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
71. Διαφορές							57. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
72. Διαφορές							58. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
73. Διαφορές							59. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
74. Διαφορές							60. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
75. Διαφορές							61. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
76. Διαφορές							62. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
77. Διαφορές							63. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
78. Διαφορές							64. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
79. Διαφορές							65. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
80. Διαφορές							66. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
81. Διαφορές							67. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
82. Διαφορές							68. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
83. Διαφορές							69. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
84. Διαφορές							70. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
85. Διαφορές							71. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
86. Διαφορές							72. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
87. Διαφορές							73. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
88. Διαφορές							74. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
89. Διαφορές							75. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
90. Διαφορές							76. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
91. Διαφορές							77. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
92. Διαφορές							78. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
93. Διαφορές							79. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
94. Διαφορές							80. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
95. Διαφορές							81. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
96. Διαφορές							82. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
97. Διαφορές							83. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
98. Διαφορές							84. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
99. Διαφορές							85. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
100. Διαφορές							86. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
101. Διαφορές							87. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
102. Διαφορές							88. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
103. Διαφορές							89. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
104. Διαφορές							90. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
105. Διαφορές							91. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
106. Διαφορές							92. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
107. Διαφορές							93. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
108. Διαφορές							94. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
109. Διαφορές							95. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
110. Διαφορές							96. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
111. Διαφορές							97. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
112. Διαφορές							98. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
113. Διαφορές							99. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
114. Διαφορές							100. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
115. Διαφορές							101. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
116. Διαφορές							102. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00
117. Διαφορές							103. Επένδυση	1.000.000,00	1.000.000,00

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 4

21/1/2016

China Cosco (601919) Income Statement

China Cosco (601919)

Shanghai



11.630 0.000 0.00%

07/08 - Closed. Currency in CNY ([Disclaimer](#))

Type: Equity
Market: China
ISIN: CNE100000601

Volume: 0 Bid/Ask: 0.000 / 0.000 Day's Range: 10.830 - 11.630

Start Trading

your capital is at risk

[General](#) [Chart](#) [Technical](#) [News & Analysis](#) [Financials](#) [Forum](#)

[Financial Summary](#) [Income Statement](#) [Balance Sheet](#) [Cash Flow](#) [Ratios](#) [Dividends](#) [Earnings](#)

601919 Income Statement

[Annual](#) [Quarterly](#)

[Collapse All](#)

Period Ending:	2014 31/12	2013 31/12	2012 31/12	2011 31/12
Total Revenue	64374.46	61934.14	72075.66	68908.18
Revenue	64374.46	61934.14	72075.66	68908.18
Other Revenue, Total	-	-	-	-
Cost of Revenue, Total	59905.74	61523.87	72782.13	72349.09
Gross Profit	4468.72	410.27	-706.47	-3440.91
Total Operating Expenses	64360.16	57540.93	78084.6	75713.73
Selling/General/Admin. Expenses, Total	4289.62	4511.76	5140.16	5519.64
Research & Development	19.73	16.76	-	-
Depreciation / Amortization	-	-	293.69	-
Interest Expense (Income) - Net Operating	215.86	-283.77	-300.63	-2408.93
Unusual Expense (Income)	-316.19	-8433.16	-1.08	107.61
Other Operating Expenses, Total	245.4	205.47	170.32	146.31
Operating Income	14.29	4393.21	-6008.93	-6805.55
Interest Income (Expense), Net Non-Operating	-	-	-	-
Gain (Loss) on Sale of Assets	-993.84	-49.8	145.02	168.28
Other, Net	1486.84	-599.67	-1533.41	-1170.13
Net Income Before Taxes	507.29	3743.73	-7397.32	-7807.39
Provision for Income Taxes	-1043.53	864.31	740.11	1031.43
Net Income After Taxes	1550.82	2879.42	-8137.43	-8838.83
Minority Interest	-1188.29	-2643.95	-1421.71	-1610.03
Equity In Affiliates	-	-	-	-
U.S GAAP Adjustment	-	-	-	-
Net Income Before Extraordinary Items	362.53	235.47	-9559.14	-10448.86
Total Extraordinary Items	-	-	-	-
Net Income	362.53	235.47	-9559.14	-10448.86
Total Adjustments to Net Income	-	-	-	-
Income Available to Common Excluding Extraordinary Items	362.53	235.47	-9559.14	-10448.86
Dilution Adjustment	-	-	-	-
Diluted Net Income	362.53	235.47	-9559.14	-10448.86

<http://www.investing.com/equities/china-cosco-income-statement>

1/2

21/1/2016

China Cosco (601919) Income Statement

Diluted Weighted Average Shares	10216.27	10216.27	10216.27	10216.27
Diluted EPS Excluding Extraordinary Items	0.04	0.02	-0.94	-1.02
DPS - Common Stock Primary Issue	-	-	-	-
Diluted Normalized EPS	0.08	-0.51	-0.94	-1.03

* In Millions of CNY (except for per share items)

21/1/2016

China Cosco (601919) Balance Sheet - Investing.com

China Cosco (601919)

Shanghai



11.630 0.000 0.00%

07/08 - Closed. Currency in CNY ([Disclaimer](#))

Type: Equity
Market: China
ISIN: CNE100000601

Volume: 0 | Bid/Ask: 0.000 / 0.000 | Day's Range: 10.830 - 11.630

Start Trading

your capital is at risk

[General](#) [Chart](#) [Technical](#) [News & Analysis](#) [Financials](#) [Forum](#)

[Financial Summary](#) [Income Statement](#) [Balance Sheet](#) [Cash Flow](#) [Ratios](#) [Dividends](#) [Earnings](#)

601919 Balance Sheet

[Annual](#) [Quarterly](#)

[Collapse All](#)

Period Ending:	2014 31/12	2013 31/12	2012 31/12	2011 31/12
Total Current Assets	50843.28	64824	63496.96	63386.43
Cash and Short Term Investments	40572.44	49063.32	46860.75	47890.27
Cash	40572.44	49063.32	46860.75	-
Cash & Equivalents	-	-	-	47890.27
Short Term Investments	-	-	-	-
Total Receivables, Net	5666.99	7140.87	10809.72	8920.21
Accounts Receivables - Trade, Net	3611.57	4327.75	8706.09	5890.94
Total Inventory	2199.83	2645.52	2998.55	3651.74
Prepaid Expenses	1745.21	1831.54	2623.64	2910.15
Other Current Assets, Total	658.81	4142.74	204.31	14.07
Total Assets	148820.39	161925.81	165279.68	157436.61
Property/Plant/Equipment, Total - Net	80128.13	81316.19	80257.15	72637.87
Property/Plant/Equipment, Total - Gross	112753.87	124361.3	128923.68	120345.79
Accumulated Depreciation, Total	-32625.74	-43050.49	-48666.53	-47707.93
Goodwill, Net	2.81	2.81	27.19	27.19
Intangibles, Net	2379.1	2493.96	3051.14	3155.97
Long Term Investments	13474.5	12627.43	17298.38	16281.21
Note Receivable - Long Term	1632.7	402.63	759.43	1250.1
Other Long Term Assets, Total	359.88	258.78	389.43	697.84
Other Assets, Total	-	-	-	-
Total Current Liabilities	35398.67	47157.26	39953.86	47315.56
Accounts Payable	9910.37	10925.93	12987.13	12760.98
Payable/Accrued	-	-	-	-
Accrued Expenses	1765.16	2062.71	3549.83	6872.92
Notes Payable/Short Term Debt	3199.02	2794.59	6994.72	1382.35
Current Port. of LT Debt/Capital Leases	15724.43	25230.57	8822.53	21982.4
Other Current liabilities, Total	4799.69	6143.47	7599.65	4316.9
Total Liabilities	124441.23	137703.23	140138.08	122741.33
Total Long Term Debt	66947.44	67752.29	77968.16	53841.82
Long Term Debt	66947.44	67752.29	77968.16	53841.82

<http://www.investing.com/equities/china-cosco-balance-sheet>

1/2

21/1/2016

China Cosco (601919) Balance Sheet - Investing.com

Capital Lease Obligations	-	-	-	-
Total Debt	85870.88	95777.45	93785.4	77206.57
Deferred Income Tax	551.56	2067.62	2437.75	2518.2
Minority Interest	18578.8	17891.22	16558.6	15475.17
Other Liabilities, Total	2964.77	2834.83	3219.71	3590.58
Total Equity	24379.16	24222.58	25141.6	34695.29
Redeemable Preferred Stock, Total	-	-	-	-
Preferred Stock - Non Redeemable, Net	-	-	-	-
Common Stock, Total	10216.27	10216.27	10216.27	10216.27
Additional Paid-In Capital	21130.98	21105.63	21092.63	28363.4
Retained Earnings (Accumulated Deficit)	-8890.34	-9255.38	-9482.74	79.93
Treasury Stock - Common	-	-	-	-
ESOP Debt Guarantee	-	-	-	-
Unrealized Gain (Loss)	-	-	-	-
Other Equity, Total	1922.24	2156.05	3315.43	-3964.32
Total Liabilities & Shareholders' Equity	148820.39	161925.81	165279.68	157436.61
Total Common Shares Outstanding	10216.27	10216.27	10216.27	10216.27
Total Preferred Shares Outstanding	-	-	-	-

* In Millions of CNY (except for per share items)

ΕΙΚΟΝΑ 1



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Λεκαράκου Κ, Ναυτιλιακή Λογιστική, Εκδόσεις Λεκαράκου, Αθήνα 2011
- Εγκυκλοπαίδεια Υδρία Μαθητική, Εκδόσεις Γ. Αξιοτέλης κ ΣΙΑ ΕΠΕ, Αθήνα 1992
- Κάντζος Κ, Ανάλυση Χρηματοοικονομικών Καταστάσεων, Σύγγραμμα, Interbooks, Αθήνα 2002
- [http://www.matrix24.gr/2012/03/%CE%B5%CF%81%CF%87%CE%BF%CE%BD%CF%84%CE%B1%CE%B9-13-%CE%B4%CE%B9%CF%83-%CE%B4%CE%BF%CE%BB%CE%B1%CF%81%CE%B9%CE%B1-%CE%B6%CE%B7%CE%BC%CE%B9%CE%B5%CF%83-%CF%83%CF%84%CE%B9%CF%83-%CF%84%CF%81%CE%B1/\(25/05/12 20:32\)](http://www.matrix24.gr/2012/03/%CE%B5%CF%81%CF%87%CE%BF%CE%BD%CF%84%CE%B1%CE%B9-13-%CE%B4%CE%B9%CF%83-%CE%B4%CE%BF%CE%BB%CE%B1%CF%81%CE%B9%CE%B1-%CE%B6%CE%B7%CE%BC%CE%B9%CE%B5%CF%83-%CF%83%CF%84%CE%B9%CF%83-%CF%84%CF%81%CE%B1/(25/05/12%20:32))
- http://www.sajn.or.jp/pdf/shipbuilding_Statistics_Mar2011e.pdf (06/04/12)
- http://www.sajn.or.jp/pdf/shipbuilding_Statistics_Sep2011e.pdf (06/04/12 13:20)
- <http://oecd.org/dataoecd/34/19/42033311.pdf> (06/04/12 14:01)
- <http://oecd.org/dataoecd/37/51/48641944.pdf> (06/04/12 14:48)
- <http://www.investing.com/equities/china-cosco-balance-sheet> (09/09/2015 14:39)
- <http://www.investing.com/equities/china-cosco-income-statement> (09/09/2015 14:40)
- <http://www.spanopoulos-group.com/el/group/financials.html> (09/09/2015 14:55)
- http://www.taxheaven.gr/pagesdata/logsxedio/1_deiktes.htm (10/11/2015 17:35)
- <http://www.e-nautilia.gr/katigories-kai-eidi-ploiwn/> (10/04/2016 17:21)
- <http://www.cruisemapper.com/wiki/769-shipbuilding-companies> (10/04/2016 17:35)
- <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9A%CE%B1%CF%84%CE%B7%CE%B3%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B1:%CE%A4%CF%8D%CF%80%CE%BF%CE%B9%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CF%89%CE%BD> (10/04/2016 17:40)
- https://en.wikipedia.org/wiki/Dry_dock (11/04/2016 16:05)
- <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B1%CE%B3%CE%BF%CE%B8%CF%81%CE%B1%CF%85%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%BA%CF%8C>