



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΑΙΓΑΙΟΥ
ΣΧΟΛΗ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ ΚΑΙ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

« Πληροφοριακά Συστήματα Διοίκησης στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις »

Διπλωματική Εργασία για το Προπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

Πατρόνας Ζουλιέν

Σεπτέμβριος 2015

ΧΙΟΣ

Πατρόνας Ζουλιέν

« Πληροφοριακά Συστήματα Διοίκησης στις Ναυτιλιακές Επιχειρήσεις »

Σεπτέμβριος 2015

Διπλωματική Εργασία για το Προπτυχιακό Πρόγραμμα Σπουδών

Τμήμα Ναυτιλίας και Επιχειρηματικών Υπηρεσιών

Συγγραφέας:.....Πατρόνας Ζουλιέν

Επιβλέπων:.....Λάμπρου Μαρία

ΧΙΟΣ

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω πρώτα από όλους την επιβλέπουσα καθηγήτρια μου Δρ. Μαρία Λάμπρου, που υπό την συνεχή της καθοδήγηση κατάφερα να φέρω εις πέρας την εκπόνηση αυτής της διπλωματικής εργασίας.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους γονείς μου για την απεριόριστη συμπαράσταση τους όλα αυτά τα χρόνια και όχι μόνο για τα τελευταία 4 χρόνια στο Πανεπιστήμιο.

Τέλος, δεν θα μπορούσα να μην αναφερθώ στις ευχαριστίες μου σε όλους μου τους φίλους που χάρις σε αυτούς πέρασα 4 υπέροχα και αξιομνημόνευτα φοιτητικά χρόνια.

Πίνακας περιεχομένων

Εισαγωγή.....	7
Σκοπός της εργασίας.....	7
Keywords.....	7
Κατάλογος Πινάκων	7
Κατάλογος Διαγραμμάτων (Graphs).....	8
Κεφάλαιο 1ο Ναυτιλιακή επιχείρηση.....	9
1.1 Εθνική ναυτιλία.....	9
1.2 Ναυτιλιακή Επιχείρηση.....	10
1.3 Ιδιομορφία της ναυτιλιακής επιχείρησης.....	10
1.4 Οργάνωση ναυτιλιακής επιχείρησης	11
1.5 Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρίες.....	11
1.6 Αντικειμενικοί ή διατυπωμένοι στόχοι των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	13
1.7 Πως λειτουργεί η διοίκηση και το μάνατζμεντ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων	16
1.8 Διεθνοποίηση και παγκοσμιοποίηση του περιβάλλοντος των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων	21
1.9 Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων.....	23
1.9.1 Τραπεζική Χρηματοδότηση.....	23
1.9.2 Δάνεια Ναυπηγείων.....	24
1.9.3 Χρηματοδοτική Μίσθωση (Leasing).....	24
1.9.4. Αυτοχρηματοδότηση.....	24
1.9.5 Χρηματιστήριο	25
1.9.6 Χρηματοδότηση με έκδοση ομολογιών (Bonds issue)	26
Κεφάλαιο 2 ^ο Πληροφοριακά Συστήματα Διοίκησης	26
2.1. Πληροφοριακά Συστήματα	26
2.2 Μηχανογραφημένα Πληροφοριακά Συστήματα.....	27
2.3 Συστήματα Επεξεργασίας Συναλλαγών	28
2.4 Πληροφοριακά Συστήματα Διοίκησης.....	29
2.5 Συστήματα Υποστήριξης Αποφάσεων (ΣΥΑ).....	29
2.6 Εφοδιαστική Αλυσίδα	30
2.7 Κατηγορίες μηχανογραφημένων συστημάτων	31

2.7.1. Σύστημα διαχείρισης αποθεμάτων (Inventory Management Systems – IMS)	32
2.7.2. Σχεδιασμός Απαιτήσεων σε υλικά I και II (Material Requirements Planning – MRP)	32
2.7.3. Γραμμωτός κώδικας και RFID	32
2.8 Σχεδιασμός Επιχειρηματικών Πόρων (Enterprise Resource Planning – ERP)	33
2.8.1. Πλεονεκτήματα από την εγκατάσταση ενός ERP	33
Κεφάλαιο 3ο Περίπτωση Μελέτης – Case Study για την εταιρεία Chandris Hellas	33
3.1 Εισαγωγή	33
3.2 Χανδρής - Ιστορική Αναδρομή και Ενέργειες	34
3.3 Στόχοι Εταιρείας	35
3.4 Αξία και εφαρμογή του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος	36
3.5 Διοίκηση Πληροφοριακού Συστήματος	36
3.6 Σχεδίαση και Ανάπτυξη Πληροφοριακού Συστήματος	37
3.7 Επένδυση σε Πληροφοριακά Συστήματα και Οφέλη	37
3.8 Πληροφοριακά συστήματα Chandris Hellas	39
3.8.1 ANKO	39
3.8.2 IMPA	47
3.8.3 ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ q88.com	50
3.8.4 FAIRPLAY PORT & TERMINALS	56
3.8.5 CALIBER	57
3.8.6 CHARTER	62
3.8.7 NETPAS DISTANCE	63
3.8.8 MICROSOFT DYNAMICS NAV	65
3.8.9 SEEMBOX	76
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο Συμπεράσματα	81
4.1 Τι κατάφερε η εταιρεία με τη χρήση των ΠΣΔ ;	81
4.2 Τι ανταγωνιστικό πλεονέκτημα απέκτησε και πως ;	82
4.3 Διοικείται καλύτερα η εταιρεία με τα ΠΣΔ ;	83

4.4 Ποιο επίπεδο συστημάτων χρησιμοποιεί περισσότερο η επιχείρηση ;.....	84
4.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ	84
Βιβλιογραφία	85
Ελληνική βιβλιογραφία.....	85
Ξένη βιβλιογραφία.....	85
Άρθρα	85
Ιστοσελίδες	86

Εισαγωγή

Στην εργασία αυτή θα ασχοληθούμε αρχικά με την ανάλυση της ναυτιλιακής επιχείρησης, τους ορισμούς, τις έννοιες και τα επιμέρους τμήματά της. Έπειτα, θα αναλύσουμε τα πληροφοριακά συστήματα, καθώς επιτελούν εξαιρετικά σημαντική λειτουργία και φέρουν εις πέρας πολλές λειτουργίες που είναι αναγκαίες σε μια επιχείρηση, συμβάλλοντας στην εξέλιξή της.

Θα παρατηρήσουμε τις έννοιες, τους σκοπούς και τα συστατικά μέρη των συστημάτων αυτών στο σύνολό τους. Στη συνέχεια θα διερευνήσουμε πως ακριβώς λειτουργεί η Διοίκηση και το Μάνατζμεντ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, γνωρίζοντας τις λειτουργίες τους, την οργανωτική τους δομή και τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους.

Ύστερα, θα επικεντρωθούμε στη χρήση των πληροφοριακών συστημάτων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που ως κλάδος έχουν μεγάλες απαιτήσεις για την αποτελεσματική λειτουργία τους, κατανοώντας ποια ακριβώς ΠΣΔ χρησιμοποιούν και τι όφελος αποκοτούν από αυτά.

Πιο συγκεκριμένα, θα παρουσιάσουμε μια μελέτη για την N.E. CHANDRIS (HELLAS) INC., αναλύοντας τι συστήματα χρησιμοποιεί παρουσιάζοντας πίνακες και διαγράμματα.

Σκοπός της εργασίας

Ο σκοπός της εργασίας αυτής είναι να γνωρίσουμε καλύτερα τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τη δομή και τις καινοτομίες τους, καθώς και τη σύσταση των πληροφοριακών συστημάτων. Ο βασικός στόχος μας είναι να αναδείξουμε όσο το δυνατόν καλύτερα τη σημασία της εφαρμογής των πληροφοριακών συστημάτων στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τους τρόπους που αυτή γίνεται δυνατή και τι προσφέρουν στη βελτίωση και εξέλιξη της παγκόσμιας ναυτιλίας.

Keywords

{πληροφοριακά συστήματα, ναυτιλιακή επιχείρηση, καινοτομία}

Κατάλογος Πινάκων

Στόχοι των Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Σελ. 12

Κατάλογος Διαγραμμάτων (Graphs)

Πηγές και Δομικά χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών εταιρειών

Σελ. 11

Κεφάλαιο 1ο Ναυτιλιακή επιχείρηση

1.1 Εθνική ναυτιλία

Ακούγοντας τον όρο ναυτιλία αμέσως ο νους πηγαίνει σε μια πληθώρα εννοιών όπως: πλοιοκτήτες, πλοίο, ναυπηγείο, θάλασσα, θαλάσσιο περιβάλλον, ναυτικοί πράκτορες, λιμάνια, φορτωτές, τροφοδότες, ναυλωτές, ναυτιλιακό συνάλλαγμα, ναυτιλιακές εταιρίες, εφοπλιστές, ασφαλιστές, επιθεωρητές πλοίων, ναυτιλιακή χρηματοδότηση, Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (ΥΕΝ), Λιμενικό Σώμα.

Η ναυτιλία αποτελεί έναν από τους βασικούς πλουτοπαραγωγικούς – συναλλαγματοφόρους τομείς της εθνικής μας οικονομίας. Μόνο το 2013 το ναυτιλιακό συνάλλαγμα που εισέρευσε στην Ελλάδα, σύμφωνα με στοιχεία της Τράπεζας της Ελλάδος, ανήλθε στο ποσό των 12.089,9 εκατομμύρια € (και μάλιστα αρκετά μειωμένο σε σχέση με το 2012).

Η ναυτιλία ωφελεί στην οικονομική ανάπτυξη των κρατών καθώς:

- Εξυπηρετεί το θαλάσσιο εμπόριο
- Συνδέει τα λιμάνια μιας χώρας ή κρατών και τα νησιά με την ηπειρωτική χώρα
- Συντελεί στην άνοδο του εθνικού εισοδήματος (η εισπραξη των ναύλων σε ξένο συνάλλαγμα για τη μεταφορά φορτίων τρίτων χωρών, εισέρχονται ως ναυτικό συνάλλαγμα)
- Προσφέρει θέσεις εργασίας στο εργατικό δυναμικό της χώρας και αρκετές φορές στο εργατικό δυναμικό διαφορετικών χωρών (απασχόληση αλλοδαπών)
- Δημιουργεί άλλες οικονομικές δραστηριότητες – άμεσες και έμμεσες της ναυτιλίας – όπως ναυπηγοεπισκευαστική βιομηχανία, παραγωγή ναυτιλιακού εξοπλισμού, ναυλώσεις, μεσιτεία, ασφάλιση, εταιρίες τεχνικού ελέγχου, κλπ.

Επίσης, η ναυτιλία συμβάλλει στην πολιτισμική εξέλιξη των λαών, διότι το πλοίο και οι άνθρωποι αποτελούν το κυριότερο παράγοντα διάδοσης ιδεών και εθίμων, καθώς στην διάρκεια ενός ταξιδιού το πλοίο προσεγγίζει λιμάνια διαφορετικών κρατών και το πλήρωμα και οι επιβάτες του (επιβατικά – τουριστικά) έρχονται σε επαφή με διαφορετικούς λαούς. Πάντοτε η θάλασσα υπήρξε πολιτισμικός διάδρομος και για αυτό το λόγο οι πολιτισμοί αναπτύχθηκαν σε παράκτιες περιοχές και ιδιαίτερα στη Μεσόγειο που θεωρείται το λίκνο του πολιτισμού.

Η ναυτιλία ως κλάδος της οικονομίας παρουσιάζει έντονη ιδιομορφία η οποία συνίσταται στην παγκοσμιότητα του χαρακτήρα της. Η ναυτιλία από την ίδια την φύση της έχει διεθνή χαρακτήρα, διέπεται από κανονισμούς, συμβάσεις και αποφάσεις που λαμβάνονται σε διεθνές επίπεδο, αντλεί πόρους και κεφάλαια από τη διεθνή χρηματαγορά, γεγονότα – πολιτικά ή οικονομικά – που λαμβάνουν χώρα σε διάφορα σημεία της γης επηρεάζουν τη ναυτιλία και των πλέον απομακρυσμένων κρατών. Επίσης, στη ναυτιλία παρουσιάζεται έντονος ανταγωνισμός και για αυτό στην άσκηση της ναυτιλιακής πολιτικής λαμβάνονται υπόψη οι όροι του διεθνούς ανταγωνισμού. Σχηματικά θα μπορούσε να λεχθεί ότι οι παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη της ναυτιλίας είναι:

- Οικονομικοί: Εθνικό εμπόριο, χρηματοδότηση, ναυπηγική βιομηχανία, ασφαλιστική κάλυψη, ανταγωνιστική ικανότητα.
- Γεωγραφικοί: Γεωγραφική θέση, νησιωτικός χαρακτήρας, στενότητα φυσικών πόρων.
- Ιστορικοί: Ναυτική παράδοση, απειλές

1.2 Ναυτιλιακή Επιχείρηση

Η ναυτιλιακή επιχείρηση (NE) παρέχει υπηρεσίες που έχουν σχέση με το θαλάσσιο χώρο. Η NE λειτουργεί σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον με συνθήκες πλήρους ανταγωνισμού, παρέχοντας υπηρεσίες διεθνούς χαρακτήρα.

Ως οικονομική μονάδα μπορεί να συνδυάσει, με τον ορθολογικότερο τρόπο, το κεφάλαιο και την εργασία με σκοπό το κέρδος. Η παροχή ναυτιλιακών υπηρεσιών δεν περιορίζεται στα σύνορα και η ναυτιλιακή επιχείρηση λειτουργεί σε ένα παγκόσμιο περιβάλλον. Οι δραστηριότητες της ναυτιλιακής επιχείρησης αναπτύσσονται σε όλα τα μήκη και πλάτη του πλανήτη και οι χρήστες των υπηρεσιών της εναλλάσσονται μεταξύ των κρατών.

Η λειτουργία της ναυτιλιακής επιχείρησης επηρεάζεται από πολλούς και διαφορετικούς παράγοντες όπως οικονομικούς, κοινωνικούς, πολιτικούς και από έκτακτα γεγονότα όπως πόλεμοι, αποκλεισμοί κλπ.

Η ναυτιλιακή εταιρία επειδή ακριβώς επηρεάζεται από καταστάσεις που είναι απρόβλεπτες και λαμβάνουν χώρα σε διεθνές επίπεδο πρέπει να διακρίνεται για την καλή οργάνωση και λειτουργία της. Βεβαίως, η οργάνωση της ναυτιλιακής επιχείρησης εξαρτάται από το είδος των υπηρεσιών που παρέχει, από το μέγεθος του στόλου των πλοίων της, από την έδρα της εταιρίας και από το στελεχιακό δυναμικό της. Η αποτελεσματικότητα της επιχείρησης εξαρτάται από την ικανότητα της να προσαρμόζεται στις συνθήκες του διεθνούς οικονομικού περιβάλλοντος που συνεχώς μεταβάλλεται.

1.3 Ιδιομορφία της ναυτιλιακής επιχείρησης

Η ναυτιλιακή επιχείρηση διαφέρει από κάθε άλλη οικονομική δραστηριότητα. Οι υπηρεσίες που προσφέρει μέσα από τα πλοία της, έχουν διεθνή χαρακτήρα. Τα πλοία κινούνται σε όλα τα σημεία της γης, σε αντίθεση με τη σταθερότητα του εργοστασίου ή της εμπορικής επιχείρησης. Επίσης, υφίσταται ένα συνεχή ανταγωνισμό που λειτουργεί σε παγκόσμιο επίπεδο και δεν υπόκειται σε κρατικές παρεμβάσεις. Το κόστος των υπηρεσιών της ναυτιλιακής επιχείρησης δεν είναι δυνατό να προϋπολογισθεί με ακρίβεια διότι τα στοιχεία που το συνθέτουν πχ καύσιμα, εφόδια, λιμενικά τέλη, δαπάνες φορτοεκφόρτωσης και υπόκεινται σε απρόβλεπτες διακυμάνσεις, τόσο χρονικά όσο και τοπικά. Επιπλέον, ο ναύλος δηλαδή το κόμιστρο που καταβάλλεται για τη θαλάσσια μεταφορά, δεν εξαρτάται από το κόστος της αλλά διαμορφώνεται διεθνώς ανάλογα με τους νόμους της προσφοράς και της ζήτησης.

1.4 Οργάνωση ναυτιλιακής επιχείρησης

Η οργανωτική δομή μιας ναυτιλιακής επιχείρησης εξαρτάται από το μέγεθος της, από τον τύπο των πλοίων που εκμεταλλεύεται, από την αντίληψη του ιδιοκτήτη της. Στόχος της οργάνωσης είναι η ορθολογικότερη εκμετάλλευση των πλοίων της επιχείρησης. Τα βασικά τμήματα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι:

- **Το τμήμα της Γραμματείας:** έχει το γενικό αρχείο της εταιρίας, διεκπεραιώνει την αλληλογραφία της εταιρίας και φροντίζει για την έγκαιρη αποστολή των εντύπων στα πλοία.
- **Το Τεχνικό τμήμα:** παρακολουθεί τα πλοία της επιχείρησης από τεχνική άποψη ώστε αυτά να είναι πάντα σε επιχειρησιακή ετοιμότητα. Ενώ, παράλληλα, παρακολουθεί την συντήρηση και την επισκευή των πλοίων.
- **Το τμήμα Προμηθειών:** ασχολείται με τον εφοδιασμό των πλοίων σε τρόφιμα, αναλώσιμα υλικά και ανταλλακτικά.
- **Το τμήμα των Ασφαλίσεων:** ασχολείται με την ασφάλιση του πλοίου και με τη διεκπεραίωση όλων των ασφαλιστικών διεκδικήσεων.
- **Το Λογιστήριο:** παρακολουθεί και καταγράφει την οικονομική κατάσταση της εταιρίας.
- **Το τμήμα των Πληρωμάτων:** επιλέγει τους ναυτικούς για την στελέχωση των πλοίων.
- **Το τμήμα Προσωπικού:** ασχολείται με την εποπτεία και τον έλεγχο της απόδοσης των εργαζομένων της εταιρίας.
- **Το τμήμα Ναυλώσεων:** ασχολείται με την εξεύρεση ναύλων για τα πλοία της επιχείρησης.
- **Το Νομικό τμήμα:** έχει την εποπτεία και τον προσδιορισμό των νομικών ζητημάτων σε όλα τα τμήματα και τις αμοιβαίες σχέσεις τους.
- **Το τμήμα Επιχειρήσεων:** θεωρείται το βασικότερο τμήμα μιας ναυτιλιακής εταιρίας και ασχολείται με την αποτελεσματική διαχείριση των πλοίων. Για να επιτευχθεί αυτό απαιτείται συνεργασία με όλα τα τμήματα της εταιρίας.

1.5 Ελληνικές Ναυτιλιακές Εταιρίες

Οι Έλληνες θεωρούνται πρωτοπόροι στη θάλασσα και η κουλτούρα των ελληνικών ναυτιλιακών εταιριών είναι ιδιότυπη και δεν συναντάται σε άλλες χώρες. Για ένα συνδυασμό παραμέτρων όπως είναι η ναυτική παράδοση, η αγάπη για τη θάλασσα, η τεχνογνωσία και η εμπειρία των στελεχών των ναυτιλιακών εταιριών που εργάζονταν ως ναυτικοί, ως επί το πλείστον, πριν μεταπηδήσουν στα γραφεία αλλά και άλλα τα οποία πρόκειται να αναλύσουμε παρακάτω. Σε αυτό το σημείο θα αναλυθεί η ισχύουσα κατάσταση στις ελληνικές ναυτιλιακές εταιρίες, πως έχει διαμορφωθεί η κουλτούρα τους, πως σκέφτονται, ενεργούν και οργανώνονται οι Έλληνες πλοιοκτήτες αλλά και το προσωπικό τόσο του γραφείου όσο και της θάλασσας.

Αρχικά, πρέπει να εξεταστεί η αλλαγή του ναυτιλιακού περιβάλλοντος και πως οι κρίσεις, ο ανταγωνισμός, η εισαγωγή νέων εθνικοτήτων αλλά και ο

προσανατολισμός στην ποιότητα υπηρεσιών και τη προστασία του περιβάλλοντος δημιούργησαν την ανάγκη για τη δημιουργία προτύπων. Πιο συγκεκριμένα: Τα τελευταία 30 χρόνια οι τομείς της εργασίας και του επιχειρηματικού περιβάλλοντος της παγκόσμιας ναυτιλίας έχουν αλλάξει. Οι μεγάλες σε διάρκεια κρίσεις της αγοράς στα φορτία και οι αλλαγές στο ανταγωνιστικό περιβάλλον της ναυτιλίας άλλαξαν τις προοπτικές των στόλων και των εταιριών, καθώς καινούργια έθνη ξεπρόβαλλαν ως κύριοι πρωταγωνιστές στη παγκόσμια ναυτιλία. Ο ανταγωνισμός σε όλες τις αγορές έγινε σημαντικός για την επιτυχία των ναυτιλιακών εταιριών. Η ασφάλεια και η ποιότητα των υπηρεσιών όπως επίσης και η φροντίδα για την προστασία του περιβάλλοντος έθεσαν τα πρότυπα για τη λειτουργία των ναυτιλιακών εταιριών. Ο ISM Code, ISO 9000:2000, ISO 14001, ISPS, TMSA, καθώς και άλλοι κώδικες, νομοθεσίες και πρότυπα οδήγησαν τις ναυτιλιακές εταιρείες στην εποχή των προτύπων. Οι ναυτιλιακές που ήθελαν να παραμείνουν ανταγωνιστικές αναγκάστηκαν να προσαρμοστούν σε αυτές τις αλλαγές.¹

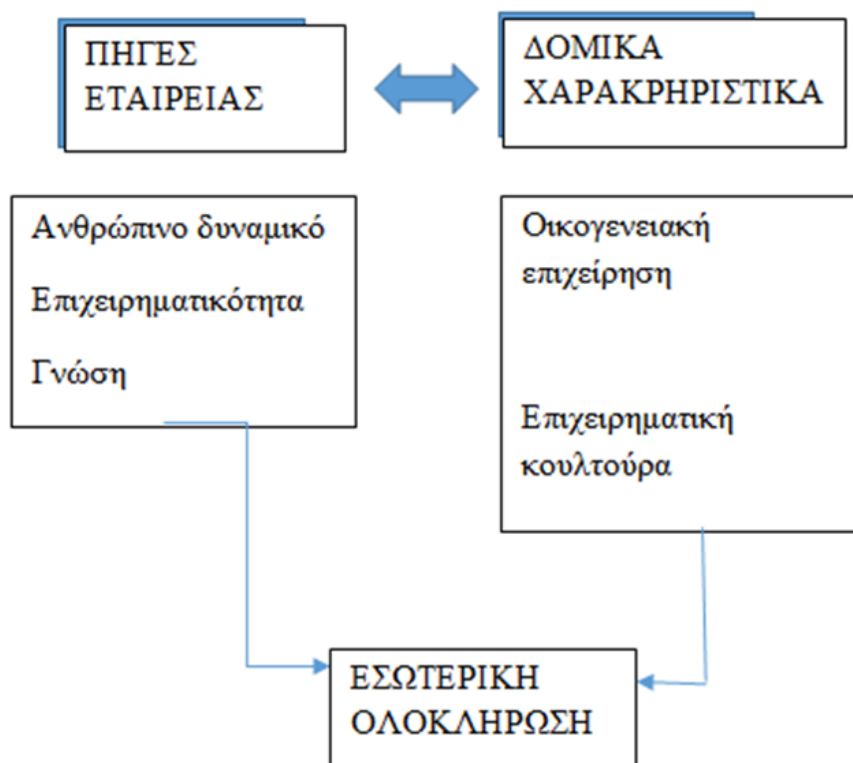
Ειδικότερα για την ελληνική ναυτιλία και την πρόοδό της μπορούμε να πούμε ότι σε ένα ταραγμένο περιβάλλον παρέμεινε στη κορυφή του παγκόσμιου στόλου, αυξάνοντας το μερίδιο της σχεδόν αδιάκοπα. Το 1975 οι Έλληνες ήλεγχαν το 14,1% του παγκοσμίου τονάζ, ενώ το 2006 το μερίδιο τους αυξήθηκε στο 16,5%. Η ελληνική κυριαρχία των ναυτιλιακών εταιριών στη παγκόσμια ναυτιλία – και πιο συγκεκριμένα στη ναυτιλία χύδην ξηρού φορτίου – φαίνεται να είναι καθολική. Εταιρίες από ένα έθνος με περιορισμένο μερίδιο στο παγκόσμιο εμπόριο χωρίς σημαντική ζήτηση ναυτιλιακών υπηρεσιών από την ίδια τη χώρα, με κεφαλαιακές απαιτήσεις που υπερείχαν σημαντικά τις δυνατότητες των εγχώριων κεφαλαιακών αγορών, κατάφεραν να κερδίσουν ένα σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στη παγκόσμια αγορά. Πιο σημαντικό ακόμα είναι το γεγονός πως συνέχισαν να το κάνουν όσο το περιβάλλον στο οποίο δραστηριοποιούνταν ήταν ασταθές και υπό συνεχή αλλαγή.²

Αν η Ελλάδα όντας μια μικρή χώρα, έχει τέτοια δύναμη και ανάπτυξη σε αυτόν τον κλάδο οφείλεται σε κάποια παράδοξα στοιχεία που συνάδουν στην μοναδικότητα της ελληνικής ναυτιλίας. Ιδίως σε περιόδους χωρίς σταθερότητα και με μικρή εμπορική δραστηριότητα, η Ελλάδα κατόρθωσε όχι μόνο να επιβιώσει αλλά και να αναπτυχθεί. Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί ξανά η μοναδικότητα του έλληνα όσο αφορά τη θάλασσα, είναι όμως και ένα μείγμα στοιχείων που κάνει τη ναυτιλία μας μοναδική και το οποίο θα παραθέσουμε στη συνέχεια. Μπορούμε επίσης να παραθέσουμε στη μελέτη αυτή τις πηγές και τα δομικά χαρακτηριστικά μιας ναυτιλιακής εταιρείας για την καλύτερη κατανόηση της επιχειρηματικής κουλτούρας στη ναυτιλία. Στις πηγές της εταιρίας κατατάσσονται το ανθρώπινο δυναμικό, δηλαδή οι εργαζόμενοι, η επιχειρηματικότητα και η γνώση του ιδρυτή και των εργαζομένων, ενώ στα δομικά χαρακτηριστικά της εταιρίας εντάσσεται το γεγονός ότι κατά κανόνα στις περισσότερες εταιρίες αυτές η δομή είναι οικογενειακή, ότι κάθε μια έχει τη δική της επιχειρηματική κουλτούρα και φιλοσοφία, ενώ επίσης μείζονα ρόλο διαδραματίζει η κατάταξη και δικτύωση της.

¹ Θεοτοκάς αν. Αν .

² Θεοτοκάς αν. αν.

Διάγραμμα 1: Πηγές και Δομικά χαρακτηριστικά των ναυτιλιακών εταιρειών.



Πηγή: βλ. υποσημείωση

1.6 Αντικειμενικοί ή διατυπωμένοι στόχοι των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Οι στόχοι στις επιχειρήσεις είναι το βασικό θεμέλιο για τον Προγραμματισμό στις επιχειρήσεις. Οι στόχοι είναι μια κατάσταση που επιθυμεί η επιχείρηση να φτάσει ή ένα αποτέλεσμα προς επίτευξη. Προσφέρουν μια κατεύθυνση για το σύνολο των διευθυντικών αποφάσεων, όπου στο τέλος θα συγκριθούν με τα αληθινά αποτελέσματα για να εξακριβωθεί αν πέτυχε η επιχείρηση και εάν δικαιολόγησε τον λόγο ύπαρξης της. Σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση οι στόχοι είναι οι παρακάτω:

- Την επιζήτηση του κέρδους (απόλυτο ποσό σε € κέρδους ή % απόδοσης πάνω στο επενδύόμενο κεφάλαιο),
- Της αποτελεσματικότητας, και,

- Της οικονομικής σταθερότητας, πρέπει να ιεραρχηθούν πιο υψηλά.³

Επιπλέον στόχος αποτελεί σε ορισμένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις, ενώ δεν το έχουν άλλες, είναι η ευελιξία, η οποία εξασφαλίζεται δια της επιλογής των διαφόρων τύπων των πλοίων. Σχετικά με την Κοινωνική Ευθύνη της επιχείρησης, δεν είναι στόχος των ναυτιλιακών επιχειρήσεων, με εξαίρεση τα εθνικά θέματα. Πιο ειδικά σε ότι σχετίζεται με την ρύπανση της θάλασσας, υπάρχει τεράστια διεθνής νομοθεσία, που αναγκάζει τον φρονηματισμό των πλοίων και των επιχειρήσεων αυτών. Μερικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις, που κατ' εξαίρεση, έχουν στόχο και την ευημερία των εργαζομένων ή το λιγότερο των βασικών στελεχών τους. Ο παρακάτω πίνακας που ακολουθεί είναι μια υπόθεση της απόδοσης του κάθε στόχου από τις ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις.⁴

Πίνακας 1: Στόχοι των Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Στόχοι των Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων		
ΣΤΟΧΟΣ	% αποδοχής στόχων από μεγάλες ξένες επιχειρήσεις	Υποθετικό % αποδοχής στόχων από ελληνικές ναυτιλιακές επιχειρήσεις
Επιδίωξη του κέρδους	89	100
Αύξηση συνολικών εσόδων	82	0
Μερίδιο αγοράς (% πωλήσεων)	66	0
Κοινωνική ευθύνη	65	100 (από τη διεθνή νομοθεσία)
Ευημερία εργαζομένων	62	20 (περιλαμβανομένων και των ναυτικών)
Ποιότητα προϊόντος & τεχνική υποδομή	60	20
R&D	54	5
Ευελιξία	51	20
(νέες αγορές)		(περιλαμβανομένων και των μη ναυτιλιακών επενδύσεων)
Αποτελεσματικότητα (μειωμένο κόστος)	50	100 (ειδικότερα στη φάση της κρίσης)

³ Γουλιέλμος, 2004

⁴ Robbins & Γουλιέλμος, 1999

Οικονομική σταθερότητα	49	100
------------------------	----	-----

Πηγή: βλέπε υποσημείωση

Πολλές ναυτιλιακές επιχειρήσεις κατά κύριο λόγο λαϊκής βάσεως, παρόλο που θα πίστευε κανείς το αντίθετο, γίνονται προσπάθειες για την προσαρμογή των διοικητικών λειτουργιών στην σύγχρονη εποχή και τη διαρκή εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού τους, στελεχών και πληρωμάτων. Οι στόχοι μιας παρόμοιας επιχείρησης είναι η αποκέντρωση, ο καλύτερος δυνατός συντονισμός των λειτουργιών της εταιρείας, ο έλεγχος και η αποδοτική προώθηση των εργασιών της. Βάση έχει δοθεί στη στελέχωση και αναδιοργάνωση της Μηχανογράφησης, για να μπορέσει να αναβαθμιστεί, να εισαχθούν πιο γρήγορες επεξεργασίες των στοιχείων και να πραγματοποιηθεί η εγκατάσταση των συστημάτων πληροφόρησης της διοίκησης για τη λήψη αποφάσεων.

Την οργανωτική δομή της εταιρείας την χαρακτηρίζει η ξενοδοχειακή εκμετάλλευση, η οποία στο τέλος προκύπτει ότι ο στόχος της είναι η εξυπηρέτηση της πελατείας της εταιρείας. Ακόμα βάση έχει δοθεί και στην χρησιμοποίηση των εστιατορίων, των μπαρ, των καζίνων, των ηλεκτρονικών μηχανημάτων και των καταστημάτων αφορολόγητων ειδών (duty free) όσο αποδοτικότερα είναι δυνατό. Οι συγκεκριμένοι στόχοι δεν εντοπίζονται στις ποντοπόρες ναυτιλιακές εταιρείες. Η διοίκηση της εταιρείας έχει γνώση του ανταγωνισμού, τον εκσυγχρονισμό των πλοίων που απαιτείται και την βελτίωση των υπηρεσιών που είναι ανάγκη να προσφέρονται στο επιβατικό κοινό.

Πραγματικός στόχος αυτών των εταιρειών είναι η μεγιστοποίηση των κερδών. Η εταιρεία πρέπει να πιστεύει στα εξειδικευμένα στελέχη και στις καλές εργασιακές σχέσεις και την επικοινωνία διοίκησης και προσωπικού⁵. Οι στόχοι της εταιρείας φαίνεται ότι υλοποιούν μέσα από την δυναμική και την σωστή στρατηγική της εταιρείας, τον κατάλληλο σχεδιασμό των δρομολογίων και την αποδοτικότερη εκμετάλλευση των πλοίων στις γραμμές που δείχνουν τη μεγαλύτερη επιβατική κίνηση. Ακόμα επιπλέον στόχοι της εταιρείας, γενικοί ή πιο συγκεκριμένοι, είναι:

- Η εδραίωση της εταιρείας.
- Η ανάπτυξη και σε διαφορετικούς τομείς των τουριστικών δραστηριοτήτων.
- Η ακολουθία από το μάνατζμεντ να συνειδητοποιεί έγκαιρα και να αναλύει σωστά τις επιχειρηματικές προοπτικές.
- Η ορθή χρονικά διασφάλιση των απαιτούμενων επιχειρηματικών κεφαλαίων σε συμφέροντες όρους.
- Η συνεχής βελτίωση των ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων των πλοίων.
- Η πρόβλεψη και η ενημέρωση σχετικά με τις κινήσεις του ανταγωνισμού και η ενίσχυση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος της εταιρείας.
- Ο συνεχής εκσυγχρονισμός των πλοίων και η βελτίωση των προσφερόμενων υπηρεσιών προς τους επιβάτες.
- Η δυναμική προετοιμασία για το μέλλον.

⁵ Γουλιέλμος, 2004

- Η εκμετάλλευση των ευκαιριών του γενικότερου χώρου της ναυτιλίας για την πλήρη αξιοποίηση των εξελίξεων της αγοράς και της τεχνολογίας.

1.7 Πως λειτουργεί η διοίκηση και το μάνατζμεντ των ναυτιλιακών επιχειρήσεων

Στο ευρύ φάσμα του θεσμού που ονομάζεται παγκόσμια ναυτιλιακή βιομηχανία, οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις διατηρούν την αυτονομία τους, παρουσιάζοντας τον δικό τους ιδιαίτερο και χαρακτηριστικό τρόπο οργάνωσης και διοίκησης. Συγκριτικά με τις υπόλοιπες επιχειρήσεις λοιπόν, οι ναυτιλιακές διαφοροποιούνται και αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η επιστήμη της ναυτιλιακής οικονομικής είναι συνυφασμένη με την εφαρμογή του μάνατζμεντ και την ανεύρεση του σωστού τρόπου διοίκησης σε μια ναυτιλιακή επιχείρηση. Έτσι λοιπόν ο έλεγχος, η καθοδήγηση και ο συντονισμός οργανώνονται και ενισχύονται μέσω ενός ειδικά διαμορφωμένου και εξοπλισμένου κέντρου. Ακόμη η πολιτική του μάνατζμεντ στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις επιτάσσει την οργάνωσή τους με την μέθοδο της τμηματοποίησης. Δημιουργούνται λοιπόν κάποια τμήματα, τα οποία συνδέονται, επικοινωνούν και συνεργάζονται μεταξύ τους συνεισφέροντας το καθένα βάσει της αρμοδιότητάς του με το δικό του ξεχωριστό τρόπο στην επίτευξη του στόχου, την ομαλή και αποδοτική λειτουργία της επιχείρησης.

Οι επενδύσεις και τα κεφάλαια της επιχείρησης, αλλά και τα πλοία της, τοποθετημένα και εγκατεστημένα σε διάφορες γωνιές του κόσμου, υπό διάφορες οικονομικές και πολιτικές τρέχουσες εξελίξεις, διευθύνονται και κοντρολάρονται από μια μεγάλη διεθνή εταιρία, η οποία αποτελεί και το κεντρικό τμήμα. Οι εκτελεστικοί συνεργάτες λοιπόν, όπως καλούνται ελέγχουν και εποπτεύουν τα στελέχη της εκάστοτε ναυτιλιακής, θέτοντας στην εταιρία υψηλές προδιαγραφές και όρους και ουσιαστικά κατά έναν τρόπο διευθύνοντάς την.

Ο εκάστοτε εκτελεστικός διευθυντής είναι ο αρμόδιος για την ρύθμιση των τελικών αποφάσεων. Τα αποτελέσματα είναι θετικότερα και η επιχείρηση λειτουργεί καλύτερα, όταν οι εισηγήσεις και οι αποφάσεις αποτελούν απόρροια μαζικών εκτιμήσεων, κρίσεων και προέρχονται από την ομαδική, ομαλή και αρμονική συνεργασία των εκτελεστικών διευθυντών. Βέβαια απαραίτητο είναι οι ως άνω αναφερόμενες εισηγήσεις αλλά και τα θέματα και τα προβλήματα που προκύπτουν και πρέπει να λυθούν να τεθούν στην κρίση ανωτέρων στελεχών. Δεδομένου ότι στην σημερινή εποχή οι απαιτήσεις και οι ανάγκες αυξάνονται με ραγδαίους ρυθμούς και λαμβάνοντας υπ' όψη τις σύγχρονες κοινωνικοοικονομικές και πολιτικές εξελίξεις αξίζει να σημειωθεί ότι πλέον οι υφιστάμενοι αντικαταστάθηκαν από τους κύριους συνεργάτες, εξυπηρετώντας έτσι πιο άμεσα, εύστοχα και αποτελεσματικά τα συμφέροντα και τους σκοπούς της επιχείρησης.

Οι σύγχρονες ναυτιλιακές επιχειρήσεις καθίστανται πλέον επιχειρήσεις διεθνούς δραστηριοποίησης, γεγονός που οδηγεί στο να απαρτίζεται μία επιχείρηση από στελέχη και συντελεστές προερχόμενους από διαφορετικά κράτη. Από αλλού λοιπόν προέρχεται η πλοιοκτήτρια εταιρία, από άλλη χώρα η διοίκηση του πλοίου και από αλλού το κέντρο διαχείρισης.

Οι μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις εργάζονται αδιάκοπα και αδιαλείπτως για την καλύτερη διευκόλυνση και ικανοποίηση των πελατών, με υψηλά έξοδα δεδομένου

ότι επενδύουν μεγάλα κεφάλαια, που με τη σειρά τους φυσικά παρουσιάζουν και τις ανάλογες απαιτήσεις και κινδύνους. Το διοικητικό κέντρο και η κύρια παραγωγική μονάδα απέχει σε μεγάλο βαθμό από το διαχειριστικό κέντρο.

Το μάνατζμεντ μιας ναυτιλιακής εταιρίας αλλά και η σωστή του λειτουργία στηρίζεται σε ορισμένες αρχές και στοιχεία που σε περίπτωση που ισχύσουν και τηρηθούν αυξάνουν την απόδοση της επιχείρησης. Για να λειτουργεί μια επιχείρηση ναυτιλιακή ομαλά και προσοδοφόρα λοιπόν αρχικά θα πρέπει όλες οι απαραίτητες δραστηριότητες να κατανέμονται, αλλά και η ανάληψη των καθηκόντων και των ευθυνών να υπάρχει δυνατότητα να γίνεται με εξουσιοδότηση. Ακόμη η υπακοή, η πειθαρχία, το να θέτει η επιχείρηση ομαδικά στόχους, η ύπαρξη σταθερών στελεχών, η δυνατότητα ανάληψης πρωτοβουλιών καθώς και η ύπαρξη προϊσταμένων και διευθυντών που συντονίζουν και υφισταμένων αλλά και η ενότητα και η ισότητα σίγουρα βοηθούν μια επιχείρηση να αναδειχθεί και να αναβαθμιστεί. Και προφανώς για να συντονιστεί μία τέτοιου είδους επιχείρηση χρειάζεται και κάποιες πηγές, τόσο οικονομικές, όσο και ανθρώπινες, φυσικές και τεχνολογικές.

Η επιχείρηση λοιπόν χρειάζεται χρήματα, κεφάλαια, αλλά και επενδύσεις. Ακόμη χρήσιμο είναι να διαθέτει εξοπλισμό και πρώτες ύλες, οργανωμένη διανομή, τοποθέτηση του προσωπικού με τέτοιο τρόπο ώστε να καλύπτονται οι ανάγκες της επιχείρησης αλλά και εφαρμογή της απαραίτητης τεχνολογίας.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση λοιπόν πρέπει να παρουσιάζει και να πρεσβεύει ένα κοινό αποδεκτό και μη αμφισβητούμενο στόχο και μια αρεστή σε όλους επιδίωξη. Η ορθή εφαρμογή του μάνατζμεντ απαιτεί την επίτευξη της σωστής δομής της επιχείρησης αλλά και την τοποθέτηση του κάθε στελέχους στο κατάλληλο πόστο με παράλληλο καθορισμό των καθηκόντων και των ευθυνών που στον καθένα αντιστοιχούν και αρμόζουν. Και η ομαλή διεξαγωγή τόσο των υποστηρικτικών όσο και των παραγωγικών λειτουργιών έχει ύψιστη σημασία. Τα τμήματα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης είναι: τμήμα chartering, operations, crewing, supply, accounting, administration, law, treasuring, I.T, safety control.

Η ρύθμιση των πωλήσεων και όλων των απαραίτητων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με αυτές, πραγματοποιείται στο τμήμα chartering. Στο τμήμα αυτό ελέγχεται ο τρόπος με τον οποίο γίνεται η φόρτωση, το είδος του φορτίου και η τιμή, αξιολογείται δηλαδή η φόρτωση και ρυθμίζεται, έτσι ώστε να εξασφαλιστεί το κέρδος. Το τμήμα operations σχετίζεται με τη διαχείριση των λειτουργιών και τη ρύθμιση καθημερινών λεπτομερειών και εκκρεμοτήτων που έχουν να κάνουν με τη χρήση των πλοίων. Οι λεπτομέρειες της φόρτωσης και τις εκφόρτωσης και η ρύθμιση της επικοινωνίας με τα υπόλοιπα τμήματα αποτελούν αρμοδιότητες του ως άνω τμήματος. Τα δύο αυτά τμήματα αποτελούν τμήματα πρωταρχικής σημασίας και είναι τα κυριότερα και τα πιο απαραίτητα τμήματα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης.

Το τμήμα crewing ασχολείται με τα στελέχη και γενικότερα με ότι αφορά το προσωπικό. Έτσι έχει την αρμοδιότητα να αξιολογεί τα στελέχη, επιμελείται την κατάρτισή τους αλλά και αξιολογεί και τοποθετεί ανάλογα το προσωπικό. Το τμήμα supply ενισχύει τους ναυτικούς προμηθευόντάς τους με τα εφόδια που χρειάζονται και μεταφέρει το πλήρωμα.

Το τμήμα ναυλώσεων διαπραγματεύεται συμφωνώντας τους όρους και ρυθμίζει τα έσοδα και τα έξοδα, παράλληλα προωθώντας την εταιρία και το έργο της. Από την άλλη το τεχνικό τμήμα διασφαλίζει τη συντήρηση των πλοίων και του εξοπλισμού,

διαμορφώνοντας τα πλάνα των εργασιών και εξασφαλίζοντας τα απαραίτητα ανταλλακτικά και εξοπλισμό.

Το τμήμα χρηματοοικονομικής διαχείρισης, προβαίνει στη διαχείριση των χρηματοοικονομικών της επιχείρησης, ρυθμίζοντας τις εισπράξεις και τις πληρωμές και αναλαμβάνοντας τα λογιστικά θέματα. Στις μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις λειτουργεί ειδικό τμήμα σχετικά με την πώληση και την αγορά πλοίων αλλά και νομικό τμήμα αποτελούμενο από εξειδικευμένους δικηγόρους.

Ανάλογα με τις ειδικότητες που υπάρχουν σε μία επιχείρηση οργανώνονται και οι δραστηριότητές της. Η επιχείρηση ελέγχεται και παρακολουθείται στενά ενώ τα στελέχη πρέπει να επιλέγονται βάσει των άρτιων ικανοτήτων τους, ώστε να προβάλλουν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο όλες εκείνα τα δυνατά σημεία της.

Η σωστή διαχείριση, η εξισορρόπηση εσόδων και εξόδων, η χάραξη της ορθής πορείας και στρατηγικής έχουν επιπροσθέτως μεγάλη σημασία στο να επέλθει η οργάνωση μιας ναυτιλιακής επιχείρησης με τον κατάλληλο τρόπο. Η ομάδα διοικητικού έργου λοιπόν έχει ακριβώς αυτό το σκοπό. Η υιοθέτηση της πιο αποτελεσματικής στρατηγικής και η πορεία βάσει αυτής αναμφισβήτητα ευνοούν την λειτουργική δραστηριοποίηση της επιχείρησης.

Η οργάνωση σε τμήματα μιας ναυτιλιακής επιχείρησης δεν είναι τυχαία, αφού εξυπηρετεί τη διοίκησή της καθιστώντας την αποτελεσματικότερη, διευκολύνει τη συνεργασία και την αξιοποίηση των πόρων αλλά και τη σύνδεση των εν λόγω τμημάτων. Η διεύθυνση του κάθε τμήματος φέρει την ευθύνη για την οργάνωσή του και την ομαδοποίηση του προσωπικού. . Σε περίπτωση που η ναυτιλιακή εταιρία έχει οργανωθεί σωστά και η διοίκησή της είναι άρτια τότε όλα της τα στελέχη έχουν τη δυνατότητα να αποκτήσουν εξειδίκευση στον τομέα των αρμοδιοτήτων τους. Έτσι η λειτουργία της εταιρίας καθίσταται πιο αποδοτική. Η στρατηγική που υιοθετείται αλλά και ο τρόπος σκέψης και η φιλοσοφία της επιχείρησης δίνουν την κατευθυντήρια γραμμή για την επίλυση όλων εκείνων των ζητημάτων που προκύπτουν.

Οι δυσκολίες είναι συνδυσασμένες με την καθημερινότητα αφού οι καινοτομίες και οι νέες ιδέες δεν γίνονται πάντα αποδεκτές με τον ίδιο ενθουσιασμό. Οι συνθήκες εργασίες και γενικότερα οι εργασίες και οι δραστηριότητες επαναλαμβάνονται καθημερινά, γεγονός που εγγυάται το αποτέλεσμα και διασφαλίζει σωστή λειτουργία της επιχείρησης.

Η οργάνωση της διοίκησης μιας ναυτιλιακής γίνεται με βάση τις απαιτήσεις της σύγχρονης κοινωνίας, λαμβάνοντας υπ' όψη έννοιες όπως αυτή της παγκοσμιοποίησης ή της συχνής μεταβολής των οικονομικών συνθηκών. Στη ναυτιλία υπάρχει η οργάνωση σε ομάδες και αυτή σε μήτρες.

Σημαντικό ρόλο στην σωστή διοίκηση διαδραματίζει η σωστή διοίκηση του ανθρώπινου παράγοντα, η διεύθυνση . Επίσης σημαντικό είναι να επέρχεται και η ανάδειξη των ικανών εργαζομένων. Όμως στις ναυτιλιακές εταιρίες τίθεται περιορισμός σε αυτό αφού προτιμώνται εργαζόμενοι με γενικές γνώσεις όλων των θεμάτων.

Οι ανάγκες μιας επιχείρησης σε εργαζομένους διαμορφώνονται ανάλογα με τον τρόπο χειρισμού των καταστάσεών της και τους σκοπούς της, τον αριθμό και της ανάγκες του πληρώματος αλλά και τον αριθμό και το μέγεθος των πλοίων. Η επίτευξη της οργάνωσης επέρχεται με την ανεύρεση αποτελεσματικών δραστηριοτήτων και λειτουργιών και την σωστή τοποθέτηση του καθενός στην ανάλογη θέση.

Χωρίς αμφιβολία στη ναυτιλία δεν υπάρχουν σύνορα. Οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις οργανώνονται και δραστηριοποιούνται με γνώμονα τους όρους και τις συνθήκες που επιτάσσει η παγκόσμια αγορά, παρουσιάζουν ποικίλες μορφές ως προς την οργάνωσή τους και μεγάλη αποτελεσματικότητα, συνοχή, ενεργητικότητα και θέληση για το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα σε περίπτωση που το μάνατζμεντ λειτουργήσει και οι όροι του εφαρμοσθούν σε γενικές γραμμές ικανοποιητικά. Είναι χαρακτηριστικό όπως ο κώδικας πολιτικής Δικονομίας αναφέρει ότι μια ναυτιλιακή επιχείρηση μπορεί να προσλαμβάνει πληρώματα ανενόχλητα σε άλλες χώρες. Μια ιδιοτυπία της ναυτιλίας λοιπόν. Η σωστή οργάνωση της διοίκησης εξομαλύνει και τις τυχόν δυσκολίες και προβλήματα που μπορούν να προκύψουν από το γεγονός αυτό.

Παρά την ιδιαιτερότητα που παρουσιάζουν οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις, έχουν και πολλά κοινά στοιχεία με τις υπόλοιπες επιχειρήσεις στον τρόπο διοίκησης και οργάνωσης και αναμφίβολα η αποτελεσματικότητα του τρόπου αυτού εξαρτάται τόσο από την ηγεσία και τον τρόπο που αυτή επιβάλλει τις απόψεις της, όσο και από τον τρόπο που εφαρμόζονται στην επιχείρηση έννοιες όπως η συνεργασία, η συνοχή, ο σκοπός. Σημαντικό ρόλο παίζει επιπροσθέτως και το γεγονός ότι κάποιες ναυτιλιακές επιχειρήσεις συνδυάζουν διάφορες μεθόδους διοίκησης. Ο συνδυασμός όλων των στοιχείων που αναφέρθηκαν πάνω μαζί με τον παράγοντα τύχη, το ρίσκο, τον επιχειρηματικό κίνδυνο και την ανάληψή του συνθέτουν το προφίλ της οργάνωσης της διοίκησης μιας ναυτιλιακής επιχείρησης. Κι αυτό γιατί πρόκειται για επενδύσεις διαφορετικού χαρακτήρα από τις συνηθισμένες, που ρυθμίζονται με το δικό τους συγκεκριμένο σύστημα.

Βασικός στόχος του μάνατζμεντ είναι αναμφισβήτητα εκτός από την επίτευξη του κέρδους, και ένα καλό όνομα. Πρωταρχικός στόχος του καλού μάνατζερ λοιπόν είναι να ρυθμίσει τον προϋπολογισμό της επιχείρησης με το σωστό τρόπο. Δηλαδή να εξισορροπήσει έσοδα και έξοδα με σκοπό τα έσοδα να υπερσχύσουν και να επέλθει κέρδος. Με κύρια σκέψη τα παραπάνω οργανώνονται και οι ναυτιλιακές επιχειρήσεις και βέβαια σε παράλληλο πρωταρχικό στόχο τίθεται η διασφάλιση του ποιοτικού αποτελέσματος. Προφανώς μεγάλη σημασία δίνεται και στο κεντρικό όργανο λήψης των αποφάσεων αφού η σωστή ιδέα ή απόφαση κατάλληλα κρινόμενη και επεξεργασμένη από άρτια καταρτισμένο προσωπικό οδηγεί την επιχείρηση ευκολότερα στην επίτευξη των προσδοκιών της.

Το κάθε τμήμα της ναυτιλιακής επιχείρησης οργανώνεται συμπερασματικά ξεχωριστά αλλά και ταυτόχρονα μαζί με τα υπόλοιπα. Στόχος του μάνατζμεντ είναι η ενδοεπικοινωνία σε μια επιχείρηση. Τα τμήματα λειτουργώντας άρτια το καθένα ξεχωριστά να μπορούν και να συνυπάρχουν με την επίτευξη αποτελεσματικής συνεργασίας. Ουσιαστικά το ένα τμήμα να επικοινωνεί με τα υπόλοιπα έτσι ώστε να επιλύονται πιο άμεσα τα προβλήματα σε περίπτωση που είναι πιο σύνθετα και περίπλοκα.

Τα ανοίγματα σε μια επιχείρηση και πόσο μάλλον όταν πρόκειται για ναυτιλιακή είναι ριψοκίνδυνα. Προφανώς μια ναυτιλιακή επιχείρηση δραστηριοποιείται και εκτός των γεωγραφικών της ορίων και συνεπώς η συναναστροφή με άλλες κουλτούρες και νοοτροπίες διαφορετικών κρατών καθιστά τη συνεργασία περισσότερο περίπλοκη και προφανώς αυξάνει τις απαιτήσεις. Η σωστή στρατηγική είναι που διευκολύνει τα θέματα στην παρούσα περίπτωση. Και ο χειρισμός τέτοιου είδους περίπλοκων καταστάσεων κάνει μια επιχείρηση να διακρίνεται για το μάνατζμεντ και τον τρόπο διοίκησης. Αναδεικνύονται λοιπόν τα ικανά στελέχη από τα λιγότερο ικανά.

Πάντα βέβαια όπως συμβαίνει σε όλες τις επιχειρήσεις έτσι και στις ναυτιλιακές υπάρχει και ο κίνδυνος της αποτυχίας.

Στις μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις είναι λογικό ότι οι εργασίες εκτελούνται απρόσωπα. Το σωστό μάνατζμεντ αποδεικνύεται στο να καταφέρει κανείς να γεφυρώσει τις σχέσεις του προσωπικού του. Οι διαπροσωπικές σχέσεις των εργαζομένων είναι από τις προτεραιότητες του μάνατζμεντ. Έτσι επιτυγχάνεται η ομαλή λειτουργία της επιχείρησης με τρόπο αρμονικό και η πορεία της επικεντρώνεται στην ομαδική λειτουργία. Η κρίση των πολλών σαφέστατα αποδεικνύεται πιο ισχυρή από αυτή του ενός.

Το άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό είναι συνυφασμένο με την προσπάθεια της επιχείρησης να εγγυηθεί την ποιότητα. Όταν το πλήρωμα και τα στελέχη είναι πληροφορημένοι και εκπαιδευμένοι σαφώς χειρίζονται το φορτίο ή σε κάθε περίπτωση το αντικείμενο της επιχείρησης πιο ορθά, προβαίνοντας σε ορθούς και λεπτούς χειρισμούς και σεβόμενοι τόσο την εργασία τους όσο και την ίδια την επιχείρηση. Βέβαια ορισμένες φορές ακόμα και οι πιο άρτια εκπαιδευμένοι έχουν περιθώρια σφαλμάτων στα πλαίσια του ανθρωπίνου.

Η συστηματική πληροφόρηση και ενημέρωση λοιπόν αποτελεί κύριο στόχο για να διοικηθεί και να λειτουργήσει σωστά μια ναυτιλιακή επιχείρηση. Αναμφίβολα ο έλεγχος και η εποπτεία είναι φαινόμενα συχνά οπότε η κατάρτιση έρχεται στον αντίποδα του ελέγχου. Και προφανώς κάποιος οφείλει να αναλαμβάνει κάθε φορά την ευθύνη των τυχόν σφαλμάτων αρμοδιότητα που έχει η διεύθυνση.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση παρουσιάζει τόσο γραφειοκρατικές εργασίες όσο και χειρονακτικές. Ο συντονισμός όλων των απαιτούμενων εργασιών αποτελεί κύρια ευθύνη της επιστήμης του μάνατζμεντ. Η ενότητα, η ομοψυχία, το κοινό αίσθημα ευθύνης, το κοινό όραμα, η κοινή αντίληψη και κρίση των πραγμάτων είναι από τα πιο επιθυμητά αποτελέσματα κάθε μάνατζερ. Επιπλέον το μοντέλο της αυταρχικής διοίκησης σε καμιά περίπτωση δεν αποδίδει και είναι επομένως προτιμότερο η διοίκηση να είναι λίγο πιο ήπια, δίνοντας ευκαιρίες στα στελέχη, μη αποδυναμώνοντας τα, ενθαρρύνοντας και ενισχύοντας τα και καθοδηγώντας τα όχι απλά δίνοντας διαταγές που απαιτούν τη μηχανική και άμεση εκτέλεση.

Αναμφίβολα οι συνθήκες δεν είναι πάντα τόσο ευνοϊκές. Το σωστό μάνατζμεντ σημαίνει υπό μία έννοια ορθή διοίκηση στα δύσκολα. Είναι βέβαιο πως όταν η επιχείρηση περνά κάποια κρίση, επιδιώκει να τολμήσει κάτι καινούργιο, έχει κάποιο εσωτερικό θέμα ή κάποιο πρόβλημα που πηγάζει από εξωτερικούς παράγοντες μόνο η σωστή στρατηγική οδηγεί στη λύση, δίνοντας τη σωστή κατεύθυνση, επιδιώκοντας την καλύτερη δυνατή λύση, στοχεύοντας στο καλύτερο και αποδοτικότερο τρόπο δράσης.

Η υπακοή στη διοίκηση και στον ανώτερο γενικά, αλλά και οποιαδήποτε συμβουλή και αν δοθεί αλλά και η σωστή στάθμιση των πραγμάτων και των καταστάσεων πρέπει να αποτελέσει επίσης στόχο στο μάνατζμεντ μιας επιχείρησης.

Η ναυτιλιακή επιχείρηση για να προοδεύσει οφείλει λοιπόν να οργανωθεί αλλά και να διοικηθεί σωστά. Διατηρώντας την ταυτότητά της αλλά παράλληλα προσαρμοζόμενοι σε ότι επιτάσσουν οι συνθήκες, η επιχείρηση αναμφίβολα στηρίζεται στην κεφαλή της και προφανέστατα σε ένα σωστό μάνατζμεντ.

1.8 Διεθνοποίηση και παγκοσμιοποίηση του περιβάλλοντος των Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Αρχικά η βιομηχανία της ναυτιλίας ακολούθησε το στάδιο της διεθνοποίησης (internalization) και έπειτα βρέθηκε, σαν σήμερα, στο στάδιο της παγκοσμιοποίησης (globalization).

Μπορούμε να ισχυριστούμε ότι διεθνοποίηση υπάρχει όταν η “εθνικότητα” των συντελεστών της παραγωγής και των λοιπών αναγκαίων συντελεστών εκμετάλλευσης μιας ναυτιλιακής εταιρείας, είναι άλλη από αυτή του πλοιοκτήτη.⁶ Στις μέρες μας, κανένα έθνος δεν είναι σε θέση να αναλάβει την οργάνωση και την διατήρηση του ανταγωνισμού στην αν στηριχτεί μόνο στις δικές του πλουτοπαραγωγικές πηγές. Η διεθνοποίηση όχι μόνο παρουσιάστηκε σαν φαινόμενο αλλά προκύπτει ότι οδήγησε τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις σε πετυχημένη δράση. Από τους πιο πετυχημένους ναυτιλιακούς επιχειρηματίες είναι όσοι εξασφαλίζουν κεφάλαια, πλοία, ναυτεργατικό δυναμικό και συνάπτουν ναυλώσεις παγκόσμιος. Ακόμα, σε μεγάλο βαθμό οι διεθνοποιημένες ναυτιλιακές επιχειρήσεις δεν εξαρτώνται από πολυεθνικές επιχειρήσεις, αλλά είναι ανεξάρτητες⁷.

Το φαινόμενο της διεθνοποίησης προκαλείται αρχικά από τον βαθμό που τα φορτία από εθνικά έγιναν διεθνή και από τη στιγμή που τα εθνικά πλοία (πλοία που φέρουν την εθνική σημαία) σταμάτησαν να εξυπηρετούν τα εθνικά φορτία κατ’ αποκλειστικότητα. Το φαινόμενο αυτό μερικοί το καταλογίζουν στην αύξηση του διεθνούς θαλάσσιου εμπορίου, το οποίο από τη φύση του και εξ’ ορισμού είναι διεθνές. Η διεθνοποίηση του εμπορίου είναι ένας από τους λόγους που προκάλεσαν την διεθνοποίηση της ναυτιλίας. Επιπλέον παράγοντες που οδήγησαν προς την πορεία της διεθνοποίησης ήταν και οι πολλές ανάγκες ανά πλοίο σε χρηματικά κεφάλαια, οι οποίες ξεπερνούσαν τη δυνατότητα του κάθε εθνικού τραπεζικού συστήματος. Οι αυξημένες αυτές ανάγκες δημιουργήθηκαν:

- Από την αύξηση της μέσης αξίας των πλοίων στο χρόνο.⁸
- Από τον πλέον ακριβό εκσυγχρονισμό και την ειδίκευση των πλοίων.
- Από την αύξηση του μέσου μεγέθους των πλοίων ως αποτέλεσμα των οικονομιών κλίμακας, την άνοδο του επιπέδου των λιμενικών εγκαταστάσεων και των οικολογικών πλοίων.
- Από τον έλεγχο μεγάλου βάρους φορτίων από διεθνείς βιομηχανικούς μεταφορείς ή διεθνείς εταιρείες πετρελαίου μέσα από τα συμβόλαια εργολαβικής μεταφοράς, που είχαν απαιτήσεις από τις μεγάλες ναυτιλιακές επιχειρήσεις και άλλες ενώσεις επιχειρήσεων.

⁶ Μεταξάς, 1985

⁷ Svendsen, χωρίς χρονολογία

⁸ Metaxas & Parker, 1980

Οι ελληνικές ναυτιλιακές εταιρείες είναι πολυεθνικές και όχι υπερεθνικές (transnational) επιχειρήσεις, εξαιτίας του ότι οι αποφάσεις παίρνονται συνήθως σε μια χώρα, σε αυτήν δηλαδή που είναι εγκατεστημένο το επιτελικό γραφείο της ναυτιλιακής εταιρείας (head office). Η παγκοσμιοποίηση είναι το επόμενο στάδιο από τη διεθνοποίηση και οι παγκοσμιοποιημένες επιχειρήσεις λειτουργούν σαν πωλητές διάθεσης των προϊόντων τους σε ολόκληρο τον κόσμο.

Η διοίκηση των επιχειρήσεων προέρχεται από πολλές χώρες, οι προμήθειες και τα διάφορα συστατικά μέρη στην παραγωγή αγοράζονται από όπου μπορούν να αγοραστούν στην χαμηλότερη τιμή και οι επενδύσεις γίνονται εκεί όπου αναμένονται οι μεγαλύτερες αποδόσεις.⁹

Μια στρατηγική παγκόσμιας φιλοσοφίας χρησιμοποιεί τον κόσμο σαν να υπάρχει μια μόνη αγορά. Στο χώρο της ναυτιλίας, η παγκοσμιοποίηση καταλογίζεται στην ανάπτυξη του θεσμού της παροχής υπηρεσιών διοίκησης (management) πλοίων (εφοπλισμό) προς τους πλοιοκτήτες οι οποίοι δεν διοικούν τα πλοία τους σε προσωπικό επίπεδο οι ίδιοι για διάφορους λόγους.

Η παγκοσμιοποίηση της ναυτιλίας είναι φαινόμενο των αρχών της δεκαετίας του 1970 και οφείλεται μεν στο θεσμό του ship management¹⁰ αλλά η πιο βαθιά αιτία είναι η αναζήτηση ή πραγματοποίηση της ελαχιστοποίησης του λειτουργικού κόστους, μέσω της εύρεσης των ευθυνών των συντελεστών παραγωγής. Η πορεία της ελληνόκτητη ναυτιλίας αποτελεί μια διαφορετική πορεία από την πορεία της παγκόσμιας ναυτιλίας διότι:

- Ως προς την τεχνογνωσία υπήρξε καθαρά ελληνική.
- Ως προς τις σημαίες είχε μια πορεία με διακυμάνσεις.
- Ως προς τη χρηματοδότηση και την εξεύρεση φορτίων ήταν σχεδόν πάντοτε διεθνής.
- Ως προς τα πληρώματα υπήρξε κατά μεγαλύτερο ποσοστό (60%) ελληνική.
- Ως προς την ανταγωνιστικότητα υπήρξε πρώτη.
- Ως προς την ανάθεση της διοίκησης σε εταιρείες ship management υπήρξε τελευταία.
- Η ταύτιση ιδιοκτησίας και management υπήρξε στο ίδιο ή τα ίδια πρόσωπα.
- Η εγκατάσταση των πολυεθνικών ελληνόκτητων ναυτιλιακών εταιρειών υπήρξε και αυτή με διακυμάνσεις, αλλά και με σοβαρή παρουσία με 1031 εταιρείες το 1995 εγκατεστημένες στον Πειραιά.¹¹

Επομένως δεν έχει το στοιχείο της παγκοσμιοποίησης. Τα παραπάνω χαρακτηριστικά δεν καταρρίπτουν την ιδέα της παγκοσμιοποίησης της ελληνόκτητη ναυτιλίας στο μέλλον, αν σταματήσει η εφοπλιστική τεχνογνωσία και οι χρηματοδοτικές ανάγκες δείξουν τον δρόμο στις οικογενειακές ελληνόκτητες ναυτιλίες

⁹ Kotler, 1994

¹⁰ Spruyt, 1994

¹¹ Γουλιέλμος, 1997

στα διεθνή χρηματιστήρια.

1.9 Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων

Η αναφορά στον όρο της ναυτιλίας, γίνεται για μια βιομηχανία εντάσεως κεφαλαίου, που το περισσότερο μέρος της αξίας του πλοίου καλύπτεται από τις διάφορες μορφές χρηματοδότησης που πραγματοποιούνται στην αγορά. Ένας ακόμα λόγος που οδηγεί τις εταιρείες στην άντληση των απαραίτητων κεφαλαίων από τις διάφορες μορφές χρηματοδότησης είναι το γεγονός ότι η ναυτιλία γενικότερα, χαρακτηρίζεται ως ένας κλάδος υψηλού κινδύνου λόγω των διακυμάνσεων που παρουσιάζει.¹²

Η βασικότερη μορφή χρηματοδότησης και η πιο παραδοσιακή είναι η τραπεζική που αφορά το μεγαλύτερο μέρος των κεφαλαίων που διατίθεται για αυτό το σκοπό. Στην κατηγορία των κλασικών μορφών χρηματοδότησης ανήκει και η αυτοχρηματοδότηση όπως ακόμα και η παροχή δανείων από ναυπηγεία. Πιο σύγχρονες μορφές χρηματοδότησης που υιοθετούνται όλο και πιο πολύ είναι η χρηματοδοτική μίσθωση (leasing), η άντληση κεφαλαίων από το χρηματιστήριο και η χρηματοδότηση με έκδοση ομολογιών. Παρακάτω ακολουθεί η ανάλυση των μορφών χρηματοδότησης, σύμφωνα με τους Ελ. Γεωργαντόπουλο και Βλάχο.

1.9.1 Τραπεζική Χρηματοδότηση

Οι τράπεζες είναι πολύ σημαντικές για την ναυτιλιακή βιομηχανία λόγω του ότι παρέχουν στις ναυτιλιακές εταιρείες σημαντικά κεφάλαια για τις αναγκαίες ανάγκες τους. Οι τράπεζες όχι μόνο παρέχουν κεφάλαια για την απόκτηση πλοίων, αλλά και προσφέρουν ποσά για την αντιμετώπιση των λειτουργικών αναγκών καθώς ακόμα και τον έλεγχο των απαραίτητων τραπεζικών εργασιών που έχουν όλες οι ναυτιλιακές εταιρείες. Το σύνολο των κεφαλαίων που η κάθε τράπεζα ξεχωριστά έχει στην διάθεση της για αυτό τον σκοπό και η σχεδίαση της πιστωτικής πολιτικής της εξαρτάται κυρίως από τους πιο κάτω παράγοντες:

- Η θέση της ναυτιλιακής βιομηχανίας
- Το γενικότερο οικονομικό κλίμα και κυρίως η κατάσταση του θαλάσσιου εμπορίου
- Η ρευστότητα
- Η εμπειρία της τράπεζας σε θέματα ναυτιλίας

Επιπλέον άλλοι παράγοντες που είναι σημαντικοί είναι η ταμιακή ροή της εταιρείας, η ακεραιότητα και η στάση του δανειζόμενου σε προηγούμενα δάνεια, το

¹² Γουλιέλμος, 1998

μέγεθος και η δομή του στόλου της εταιρείας όπως ακόμα και το επίπεδο κέρδους που θα καταφέρει η τράπεζα.

1.9.2 Δάνεια Ναυπηγείων

Ο στόχος της εφαρμογής της κρατικής χρηματοδότησης μέσω ναυπηγικών δανείων είναι διπλός. Ο πρώτος είναι η ενίσχυση των ναυπηγείων μιας χώρας και ο δεύτερος προσφορά προνομίων στους πλοιοκτήτες της χώρας. Κατά πρώτον η συγκεκριμένη μορφή χρηματοδότησης διασφαλίζει την απασχόληση των ναυπηγικών μονάδων με την παροχή πίστωσης στους πλοιοκτήτες. Συνηθέστερο ποσοστό που καταβάλλεται είναι το 5-10% με την υπογραφή του συμβολαίου και η εξόφληση πραγματοποιείται με δόσεις με την εξέλιξη των εργασιών αλλά και μετά από την ολοκλήρωση της ναυπήγησης.

Στην Ελλάδα το ύψος του δανείου δεν πρέπει να ξεπερνά το 80% του συνολικού κόστους, και η διάρκεια του θα πρέπει να είναι 10ετής για κατασκευή ή δετής για μετασκευή. Για την Ευρωπαϊκής Ένωσης, η διάρκεια του δανείου δεν πρέπει να υπερβαίνει τα 8.5 χρόνια και το ελάχιστο επιτόκιο θα πρέπει να είναι 8.5%. Οι ρυθμίσεις αυτές έγιναν για να εξασφαλιστεί ο αθέμιτος ανταγωνισμός και να μην παραποιηθεί η ιδέα της ελεύθερης αγοράς ανάμεσα στα ναυπηγεία των κρατών μελών.

1.9.3 Χρηματοδοτική Μίσθωση (Leasing)

Στην συγκεκριμένη περίπτωση χρηματοδότησης, η αγορά του πλοίου πραγματοποιείται από ένα χρηματοδοτικό οργανισμό και μισθώνεται μέσω μακροπρόθεσμου συμβολαίου στον εφοπλιστή που του προσφέρει απόλυτο έλεγχο να εκμεταλλεύεται το πλοίο. Ο χρηματοδοτικός οργανισμός έχει την κυριότητα του πλοίου ενώ του εφοπλιστή η ευθύνη του είναι η διαχείρισή.

Το σημαντικότερο πλεονέκτημα αυτής της χρηματοδοτικής μίσθωσης είναι η μη καταβολή κεφαλαίου από πλευράς εκμισθωτή- εφοπλιστή. Ο εφοπλιστής παρέχει μόνο την τεχνογνωσία και κατέχει με αυτόν τον τρόπο την χρήση και όχι την κυριότητα του πλοίου. Οι συμβάσεις αυτές διαρκούν από 15 έως 20 χρόνια και μετά την λήξη της σύμβασης το πλοίο αγοράζεται από τον εφοπλιστή για ένα συμβολικό ποσό. Ακόμα μερικά πλεονεκτήματα είναι ότι η χρηματοδοτική μίσθωση προσφέρει στον εφοπλιστή φορολογικά οφέλη, αύξηση της ρευστότητάς του, προστασία από τον πληθωρισμό και προγραμματισμό των δαπανών του.

Το βασικό μειονέκτημα που φάνηκε σε αυτή τη μορφή χρηματοδότησης είναι η επιβολή υψηλότερου επιτοκίου από το αντίστοιχο του τραπεζικού δανεισμού.

1.9.4. Αυτοχρηματοδότηση

Αφορά ένα παραδοσιακό τρόπο χρηματοδότησης που το απαραίτητο κεφάλαιο παρέχεται από τον ίδιο τον πλοιοκτήτη. Πιο συγκεκριμένα στην Ελλάδα η

αυτοχρηματοδότηση είχε συνολική εφαρμογή στις αρχές του αιώνα που διανύουμε. Το μεγάλο επίπεδο χρηματοδότησης προσφέρει την διατήρηση του ελέγχου της εταιρείας από τους πλοιοκτήτες με χαμηλό κόστος χρηματοδότησης. Τα μειονεκτήματα της αφορούν το υψηλό κόστος απόκτησης πλοίου, κάτι που προκαλεί δυσκολίες στη συγκέντρωση των απαραίτητων κεφαλαίων από ίδιες πηγές και εκθέτει την επιχείρηση σε υψηλό κίνδυνο.

1.9.5 Χρηματιστήριο

Οι συναλλαγές μέσω χρηματιστηρίου ως μορφή χρηματοδότησης, είναι σχετικά σύγχρονο φαινόμενο. Είναι αναγκαίο για να εισέλθει μια εταιρεία στο ΧΑΑ να ανήκει στο νόμο 2190/1920. Οι παράγοντες που κατευθύνουν τις ναυτιλιακές εταιρείες προς εκεί είναι η δυσκολία απόκτησης τραπεζικού δανεισμού και η ανάγκη επέκτασης της εταιρείας χωρίς το βάρος ενός εξωτερικού δανεισμού. Η είσοδος της εταιρείας στο χρηματιστήριο είναι ανάγκη πρώτα να αναγνωριστεί ως δημόσια. Στη χώρα μας η πρακτική αυτή έχει εφαρμοστεί τα τελευταία τέσσερα χρόνια. Οι λόγοι που οδηγούν στην αρνητική τοποθέτηση των ελλήνων πλοιοκτητών έναντι της χρηματοδότησης μέσω χρηματιστηρίου είναι:

- Η δομή της ελληνικής ναυτιλιακής επιχείρησης που δεν είναι σύμφωνη με την αυστηρή εταιρική μορφή που είναι αναγκαία.
- Η μέθοδος διαχείρισης που πραγματοποιείται αυστηρά από τα μέλη της οικογένειας όσον αφορά την παραδοσιακή οικογενειακή ναυτιλιακή επιχείρηση.
- Η ίδια η φιλοσοφία της ναυτιλιακής βιομηχανίας που θεωρείται επένδυση υψηλού κινδύνου και με αυτόν τον τρόπο απωθεί την πλειοψηφία των επενδυτών.
- Οι διακυμάνσεις των εσόδων της ναυτιλιακής επιχείρησης οι οποίες εμφανίζουν βασικές αυξομειώσεις.
- Τα έξοδα της διαδικασίας εισαγωγής που καλύπτουν το 5% από τα αυξημένα κεφάλαια.
- Οι ναυτιλιακές αποτυχίες στο παρελθόν.
- Η έλλειψη ενδιαφέροντος από πλευράς επενδυτών.

Εν γένει, η είσοδος στο ΧΑΑ είναι αναμφίβολα αναγκαία στις περιπτώσεις που τα κεφάλαια για την ανανέωση του στόλου δεν έχουν την δυνατότητα να αντληθούν από το ελληνικό τραπεζικό σύστημα. Αλλά απαιτείται ολοκληρωμένη διαφάνεια για να γνωρίζει ο επενδυτής τι πρέπει να αναμένει από μια συγκεκριμένη επένδυση και αυτή είναι καθήκον του κράτους. Μόνο με τις απαιτούμενες πληροφορίες ο επενδυτής καθορίζεται ως μόνος αρμόδιος για να λάβει αποφάσεις και κανείς άλλος. Έτσι είναι σημαντικό να δίνεται ελευθέρια κινήσεων για την λήψη αποφάσεων, αλλά οι ορθές

αποφάσεις λαμβάνονται μόνο τη στιγμή που υπάρχουν τα σωστά στοιχεία. Το παραπάνω είναι ανάγκη να οριστεί υποχρέωση του κράτους μέσω ενός Προεδρικού διατάγματος που θα διασφαλίζει τη διαφάνεια.

1.9.6 Χρηματοδότηση με έκδοση ομολογιών (Bonds issue)

Η έκδοση ομολογιών συνιστά μια εναλλακτική μορφή χρηματοδότησης που δεν είναι γνωστή στη ναυτιλιακή κοινότητα και οι όροι έκδοσής τους δύσκολα επιτυγχάνονται. Πιο ειδικά, οι εκδότες των ομολογιών είναι σημαντικό να έχουν ικανοποιητικό πιστωτικό επίπεδο το οποίο να αναλογεί στην πιστωτική ικανότητα της εταιρείας. Οι ομολογίες είναι τίτλοι εισοδήματος που έχουν σταθερότητα και επιβεβαιώνουν το ποσό που δάνεισε ο κάτοχός τους στον εκδότη τους. Ο χρόνος που διαρκούν τα ομόλογα είναι 3-20 χρόνια. Το σημαντικό πλεονέκτημα της έκδοσης ομολογιών είναι το γεγονός ότι οι κεφαλαιαγορές παρέχουν μακροπρόθεσμη χρηματοδότηση που η διάρκειά της ισοδυναμεί περίπου με την οικονομική ζωή ενός πλοίου. Το βασικό μειονέκτημα είναι ότι το επιτόκιο του δανείου καθορίζεται από την αρχή, με αυτόν τον τρόπο όμως είναι δυνατό να αποδειχθεί επικίνδυνο εξαιτίας των διακυμάνσεων των επιτοκίων.

Κεφάλαιο 2^ο Πληροφοριακά Συστήματα Διοίκησης

2.1. Πληροφοριακά Συστήματα

Αρκετά συχνά ορισμένοι θεωρούν ως Πληροφοριακό Σύστημα (ΠΣ) ένα Σύστημα Η/Υ που συνδέεται με τράπεζες δεδομένων, στις οποίες διαθέτουν αποθηκευμένη πληροφόρηση. Η άποψη αυτή όμως, όπως θα αποδειχθεί και στη συνέχεια της εργασίας, απέχει άρδην από την πραγματικότητα.

Τα ΠΣ δεν είναι αναγκαίο να περιέχουν Η/Υ, να βασίζονται δηλαδή σε Η/Υ. Πληροφοριακά συστήματα υπήρχαν πολύ πριν από την εμφάνιση των Η/Υ. Από την αρχαία εποχή άτομα, επιχειρήσεις και κράτη χρησιμοποιούσαν άτυπα πληροφοριακά συστήματα με το να συγκεντρώνουν και να επεξεργάζονται πληροφορίες. Με τη πάροδο του χρόνου οι επιχειρήσεις και οι οργανισμοί άρχισαν να αναπτύσσουν χειρόγραφα ΠΣ που καθιστούσαν δυνατή τη συλλογή, επεξεργασία, αποθήκευση και χρήση των πληροφοριών. Η εισαγωγή των Η/Υ στα πληροφοριακά συστήματα από το 1950 και μετά επεκτάθηκε με γρήγορο ρυθμό.

Ακόμα ο ίδιος ο άνθρωπος θα μπορούσε να θεωρηθεί, με την ευρεία έννοια του όρου, ως ένα μέσο αποθήκευσης ή και μεταφοράς πληροφοριών. Για παράδειγμα, αναφέρουμε ένα άτομο το οποίο κατά την εκτέλεση των καθημερινών δραστηριοτήτων συλλέγει δεδομένα μέσω από διάφορα ερεθίσματα, που αποθηκεύει στο μυαλό του ή στο προσωπικό του ημερολόγιο. Όταν το άτομο αυτό μετακινείται, μεταφέρει μαζί του

τα δεδομένα πριν τα επεξεργαστεί για δική του χρήση ή τα διανείμει σε άλλα άτομα. Με τον ίδιο τρόπο και ο πωλητής, ο οποίος επισκέπτεται πελάτες του ή δυνητικούς πελάτες. Ο πωλητής συγκεντρώνει δεδομένα σχετικά με τη ζήτηση, τα οποία αποθηκεύει στα δελτία παραγγελιών μέχρι να τα χρειαστεί αργότερα για την ολοκλήρωση της παραγγελίας. Σε περίπτωση που ο πωλητής εισάγει τα δεδομένα σε ένα προσωπικό Η/Υ και στη συνέχεια στην τράπεζα δεδομένων της επιχείρησης, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν στο μέλλον είτε από τον ίδιο είτε από κάποιο συνάδελφο του, τότε έχουμε σύζευξη δύο Πληροφοριακών Συστημάτων για τη δημιουργία ενός μεγαλύτερου. Τέτοιου είδους συζεύξεις ατομικών ΠΣ δημιουργούν το ΠΣ της επιχείρησης ή του οργανισμού.

Έτσι, μπορούμε να θεωρήσουμε ότι ένα ΠΣ, είτε είναι χειρόγραφο είτε μηχανογραφημένο, αποτελείται μεταξύ των άλλων και από τα ακόλουθα τέσσερα στοιχεία.

- Συλλογή δεδομένων: τα δεδομένα αφορούν αριθμούς, γεγονότα, συζητήσεις, διαδόσεις κα.
- Αποθήκευση δεδομένων: τα δεδομένα είναι δυνατό να αποθηκευτούν στο μυαλό του ατόμου, σε καρτελοθήκη, σε αρχείο, ή σε τράπεζα δεδομένων Η/Υ.
- Επεξεργασία δεδομένων: η επεξεργασία των δεδομένων κυρίως περιλαμβάνει την ανάλυση, κωδικοποίηση, ταξινόμηση και σύνθεση τους.
- Παρουσίαση της πληροφορίας: η παρουσίαση της πληροφορίας στο χρήστη γίνεται στη μορφή που αυτός τη χρειάζεται.¹³

Παρακάτω θα γνωρίσουμε κάποια από τα Πληροφοριακά Συστήματα που χρησιμοποιούνται ευρέως.

2.2 Μηχανογραφημένα Πληροφοριακά Συστήματα

Οι λειτουργίες των μηχανογραφημένων ΠΣ, πάρα το φόβο και τη σύγχυση που ενδεχομένως αισθάνονται ορισμένα διευθυντικά στελέχη για τους Η/Υ, δεν είναι πολύ περισσότερο περίπλοκες από τις αντίστοιχες των χειρόγραφων ΠΣ. Πράγματι, εάν πραγματοποιήσουμε μια υποθετική μετάβαση από τα χειρόγραφα στα μηχανογραφημένα ΠΣ και συγκρίνουμε τις διάφορες λειτουργίες τους, ο αναγνώστης δεν θα αντιμετωπίσει δυσκολίες για να κατανοήσει τον τρόπο με τον οποίο διενεργούνται οι λειτουργίες των μηχανογραφημένων ΠΣ.

Η εισαγωγή των Η/Υ στο ΠΣ στη δημιουργία συστημάτων, που επεξεργάζονται αυτόματα μεγάλο όγκο δεδομένων, σε συνδυασμό με την τεχνολογία της πληροφορίας (information technology), που είναι η σύγκλιση της τεχνολογίας των Η/Υ, του αυτοματισμού γραφείου και των τηλεπικοινωνιών, προσέφερε νέες δυνατότητες ανάπτυξης ΠΣ οι οποίες προηγουμένως δεν ήταν εφικτές. Παράλληλα όμως, η τεχνολογία αυτή δημιούργησε νέα προβλήματα και απαιτήσεις σχετικά με τη μέθοδο ανάπτυξης μηχανογραφημένων ΠΣ. Όπως προκύπτει από τον ορισμό των ΠΣ, ένα ΠΣ αποτελείται από μηχανήματα, ανθρώπους, προγράμματα και διαδικασίες. Έτσι, ενώ κάποιες εργασίες εκτελούνται από το μηχάνημα, υπάρχουν και κάποιες που εκτελούνται από τον άνθρωπο με βάση βέβαια συγκεκριμένες οδηγίες. Ακόμα, είναι

¹³ Η έννοια του Π.Σ. είναι διαθέσιμη στο (<https://dsepwiki.wikispaces.com>).

σημαντικό ότι σε κάθε επιχείρηση και οργανισμό υπάρχουν δεδομένα και πληροφορίες που δεν μπορούν να αυτοματοποιηθούν¹⁴.

2.3 Συστήματα Επεξεργασίας Συναλλαγών

Η επεξεργασία των συναλλαγών αποτελεί βασική δραστηριότητα των οικονομικών μονάδων και τα συστήματα που την υποστηρίζουν είναι ζωτικής σημασίας για τις λειτουργίες των μονάδων αυτών. Χωρίς την επεξεργασία των συναλλαγών πολλές από τις λειτουργίες και τις δραστηριότητες της επιχείρησης θα ήταν αδύνατο να πραγματοποιηθούν, πχ δεν λαμβάνονταν παραγγελίες, δεν θα πληρώνονταν λογαριασμοί, δεν θα παραγγέλνονταν ανταλλακτικά κα. Τέτοιου είδους λειτουργίες είναι εύκολο να κατανοηθούν και επομένως μπορούν να διατυπωθούν διαδικασίες απαραίτητες για την πραγματοποίησή τους.

Στα χειρόγραφα ΠΣ, πριν την εισαγωγή των Η/Υ, η επεξεργασία των συναλλαγών γινόταν ή γίνεται χειρόγραφα ή και με τη βοήθεια αριθμομηχανών. Σήμερα, όμως, η ηλεκτρονική επεξεργασία δεδομένων (ΗΕΔ) έχει αυξήσει σημαντικά τόσο την ταχύτητα όσο και την πολυπλοκότητα της επεξεργασίας των συναλλαγών. Έτσι, όταν μια επιχείρηση αντιμετωπίζει δομημένες διαδικασίες, οι οποίες επαναλαμβάνονται για πολλές φορές κατά τη διάρκεια της ημέρας ή της εβδομάδας και οι οποίες γίνονται χειρόγραφα, οι διαδικασίες αυτές μπορούν να πραγματοποιηθούν πολύ πιο εύκολα και γρήγορα με ένα σύστημα επεξεργασίας συναλλαγών βασισμένο στον Η/Υ, με το οποίο αυτοματοποιείται η συλλογή και η επεξεργασία των δεδομένων. Το κύριο χαρακτηριστικό αυτών των ΠΣ είναι η δυνατότητα τους να αντιμετωπίζουν δομημένες και επαναλαμβανόμενες διαδικασίες, οι οποίες μπορούν εύκολα να πραγματοποιηθούν με τη βοήθεια του Η/Υ.

Ένα σύστημα επεξεργασίας συναλλαγών, εκτός από τη συλλογή και επεξεργασία των δεδομένων, ενημερώνει αυτόματα και τα υπάρχοντα αρχεία με τα αντίστοιχα δεδομένα και παράγει τα απαραίτητα έγγραφα της συναλλαγής. Έτσι, η πώληση κάποιου ανταλλακτικού για το αυτοκίνητο μας συνοδεύεται από το παραστατικό της πώλησης (απόδειξη ή τιμολόγιο) και ταυτόχρονα αφαιρείται μια μονάδα του συγκεκριμένου ανταλλακτικού από την υπάρχουσα τράπεζα δεδομένων της επιχείρησης.

Ένα σύστημα επεξεργασίας συναλλαγών είναι δυνατόν να συνεργάζεται άμεσα με κάποιο άλλο μηχανογραφικό σύστημα μέσω της ηλεκτρονικής μεταβίβασης δεδομένων (electronic data interchange, EDI). Για παράδειγμα ένας πωλητής λιανικής ηλεκτρικών οικιακών συσκευών μπορεί να έχει συνδέσει ηλεκτρονικά το σύστημα τοποθέτησης παραγγελιών με τα συστήματα προμηθευτών.

¹⁴ Μανωλοπούλου, 1994

2.4 Πληροφοριακά Συστήματα Διοίκησης

Από την παρουσίαση των συστημάτων επεξεργασίας συναλλαγών και Ηλεκτρονικής Επεξεργασίας Δεδομένων (ΗΕΔ), που αυτοματοποιούν την επεξεργασία των συναλλαγών, είναι φανερό ότι ο κύριος σκοπός των συστημάτων αυτών είναι η διατήρηση αρχείων και η ταχύτερη επεξεργασία μεγάλου όγκου δεδομένων, παρά η υποστήριξη των διευθυντικών στελεχών με πληροφόρηση για τη διαδικασία της λήψης των αποφάσεων. Αντίθετα, ένα Πληροφοριακό Σύστημα Διοίκησης (ΠΣΔ) συλλέγει και επεξεργάζεται δεδομένα και μεταφέρει τις πληροφορίες που προκύπτουν από αυτά, που είναι αναγκαίες για τη λήψη των περισσότερων δομημένων αποφάσεων, στα διευθυντικά στελέχη. Διαφορετικά, σκοπός ενός ΠΣΔ είναι όχι μόνο η συλλογή και η επεξεργασία των δεδομένων όπως συμβαίνει με τα συστήματα ΗΕΔ, αλλά η διανομή των πληροφοριών στα διευθυντικά στελέχη, προκειμένου να έχουν τη δυνατότητα να αξιολογήσουν τις παρουσιαζόμενες καταστάσεις χρησιμοποιώντας τις σημαντικότερες πληροφορίες σε συνδυασμό με την κρίση και την διαίσθησή τους ώστε να καταλήξουν στην λήψη όσο το δυνατόν καλύτερων αποφάσεων.

Τα ΠΣΔ συχνά προσφέρουν αναφορές και στατιστικές αναλύσεις όπως πχ είναι οι μηνιαίες πωλήσεις ανά προϊόν, ομάδα προϊόντων, πωλητή, γεωγραφική περιοχή, στοιχεία σχετικά με τους εργαζόμενους κλπ. Βέβαια για την επίτευξη του σκοπού τους τα ΠΣΔ συλλέγουν δεδομένα από τα συστήματα επεξεργασίας συναλλαγών – ΗΕΔ και τα μετατρέπουν σε πολύτιμη πληροφόρηση. Ακόμα, μπορεί να έχουν την δυνατότητα να παρέχουν αυτοματοποιημένες απαντήσεις στις περιπτώσεις όπου οι αποφάσεις που λαμβάνονται επαναλαμβάνονται με σχετικά μεγάλη συχνότητα. Ωστόσο, θα πρέπει να τονιστεί, πως τα ΠΣΔ δεν παίρνουν από μόνα τους τις αποφάσεις, ούτε προτείνουν στα διευθυντικά στελέχη πώς να τις πάρουν, αλλά παρέχουν (στα διευθυντικά στελέχη) δεδομένα που είναι απαραίτητα στη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

2.5 Συστήματα Υποστήριξης Αποφάσεων (ΣΥΑ)

Τα Συστήματα Υποστήριξης Αποφάσεων σχετίζονται κατά κάποιον τρόπο με τα Πληροφοριακά Συστήματα Διοίκησης (ΠΣΔ), αλλά έχουν και σημαντικές διαφορές που αφορούν το πεδίο δράσης τους και την επαφή των διευθυντικών στελεχών. Η χρήση του Η/Υ στον μηχανισμό υποστήριξης αποφάσεων στοχεύει :

- α) στη προσφορά βοήθειας στα διευθυντικά στελέχη στη διαδικασία λήψης ημιδομημένων κυρίως αποφάσεων
- β) όχι στον πλήρη αυτοματισμό και στην αντικατάσταση της κρίσης των στελεχών, αλλά στην υποστήριξη της
- γ) στη βελτίωση της αποτελεσματικότητας των στελεχών κατά τη διάρκεια της λήψης των αποφάσεων και όχι μόνο της αποδοτικότητας. Η βασική διαφορά ανάμεσα στις δύο έννοιες είναι ότι η αποτελεσματικότητα αφορά την ικανότητα τα στελέχη να λαμβάνουν τις σωστές αποφάσεις, ενώ η αποδοτικότητα αναφέρεται στην ικανότητα να παίρνουν τις αποφάσεις σωστά.

Το βασικό ερώτημα που αφορά τα ΣΥΑ είναι: Ποια απόφαση θέλει να υποστηρίξει το διευθυντικό στέλεχος ; Το στέλεχος αυτό έχει ανάγκη την υποστήριξη της απόφασής του, και το ΣΥΑ την υποστηρίζει και δεν την αντικαθιστά. Αυτή είναι και η βασική λειτουργία του ΣΥΑ στην επιχείρηση.

Τα υπόλοιπα κυρίως χαρακτηριστικά των ΣΥΑ είναι τα εξής:

- Παρέχουν στο χρήστη δυνατότητες προσομοίωσης και άλλα εργαλεία που βοηθούν στη λήψη της σωστής απόφασης
- Είναι σχεδιασμένα για την υποστήριξη τόσο των ημιδομημένων αλλά κυρίως των αδόμητων αποφάσεων, και αυτό πρακτικά σημαίνει ότι υποστηρίζουν τα στελέχη σε όλα τα επίπεδα της διοικητικής ιεραρχίας, αλλά κυρίως τα τμήματα διοικητικού ελέγχου και στρατηγικού σχεδιασμού.
- Δεν επιβάλλουν καμιά συγκεκριμένη διαδικασία στα διευθυντικά στελέχη για τη λήψη της απόφασης και υποστηρίζουν όλα τα στάδια κατά της διάρκεια της λήψης αποφάσεων.
- Είναι εύκολα και φιλικά στη χρήση, καθώς και περιλαμβάνουν τράπεζες δεδομένων και πληροφοριών.

Τα λειτουργικά μέρη που αποτελούν ένα Σύστημα Υποστήριξης Αποφάσεων είναι η διαχείριση διαλόγου, η διαχείριση δεδομένων και η διαχείριση μοντέλων. Αυτά τα τρία μέρη καθιστούν τα ΣΥΑ ξεχωριστά συγκριτικά με τα ΠΣΔ, καθώς και επιτρέπουν την αλληλεπίδραση χρήστη-μηχανήματος, μέσω της διαχείρισης διαλόγου.

Η διαχείριση δεδομένων στηρίζεται στην τράπεζα δεδομένων της επιχείρησης και στην τράπεζα δεδομένων του ΣΥΑ. Οι απαραίτητες δυνατότητες της διαχείρισης δεδομένων είναι εφ' ενός μεν η τράπεζα δεδομένων μαζί με ένα σύστημα διαχείρισής της, αφετέρου ένα λεξικό δεδομένων, η δυνατότητα ερωτήσεων καθώς και η εξαγωγή δεδομένων.

Τέλος, η διαχείριση μοντέλων αφορά στη δυνατότητα που προσφέρει το σύστημα στο χρήστη να εφαρμόζει ποσοτικά μοντέλα. Η διαχείριση μοντέλων θα πρέπει να περιλαμβάνει κάποιες απ' τις παρακάτω δυνατότητες¹⁵:

- Σύστημα διαχείρισης τράπεζας μοντέλων
- Εκτέλεση μοντέλου
- Επεξεργασία εντολών
- Αλληλεπίδραση με τη Διαχείριση Δεδομένων

2.6 Εφοδιαστική Αλυσίδα

Όλες οι παραγωγικές μονάδες στον κόσμο νοιάζονται για την σωστή και φυσική ροή των πρώτων υλών. Αρχικά η μεταφορά των πρώτων υλών από τους προμηθευτές προς την επιχείρηση, μετά η διανομή τους εντός της ίδιας της επιχείρησης, και τέλος η παράδοσή τους προς τους πελάτες. Δεν είναι όμως μόνο οι παραγωγικές μονάδες (όπως για παράδειγμα τα ναυπηγεία) για τις οποίες είναι σημαντικό αυτό, αλλά και για τις

¹⁵ Turban, 1995
Morton, 1971

ναυτιλιακές επιχειρήσεις που σχετίζονται με την ροή των εφοδίων και των ανταλλακτικών πλοίων.

Η εφοδιαστική αλυσίδα σαν όρος αναφέρεται όχι μόνο στη ροή των πρώτων υλών αλλά και σε μια σειρά άλλων διαδικασιών όπως πληροφορίες, υπηρεσίες, πληρωμές που συνδέουν τους προμηθευτές πρώτων υλών με τους πελάτες διαμέσου εργοστασίων, επιχειρήσεων και αποθηκών. Ένα κομμάτι που περιέχει η εφοδιαστική αλυσίδα είναι η οργανωτική δομή και η διαδικασία, μέσω της οποίας παράγονται και παραδίδονται προϊόντα, καθώς και υπηρεσίες και πληροφορίες στους πελάτες. Οι εργασίες εκείνες που λαμβάνουν χώρα εντός της εφοδιαστικής αλυσίδας περιέχουν επίσης επιπλέον τις αγορές, την διαχείριση των πρώτων υλών και των εμπορευμάτων, το λεπτομερή σχεδιασμό και έλεγχο της παραγωγής, την απογραφή της αποθήκης, τις πληρωμές και τέλος την παράδοση των προϊόντων στους πελάτες. Ο κύριος ρόλος της Διαχείρισης της Εφοδιαστικής Αλυσίδας (αγγλικός όρος: Supply Chain Management – SCM) είναι η οργάνωση και ο συντονισμός του συνόλου των δραστηριοτήτων της. Σκοπός του SCM είναι η όσο το δυνατόν μεγαλύτερη μείωση του ρίσκου και της αβεβαιότητας εντός της εφοδιαστικής αλυσίδας. Με την κάλυψη των σκοπών αυτών επιτυγχάνεται:

- Η βελτίωση της ποιότητας εξυπηρέτηση των πελατών
- Η μέγιστη δυνατή ελαχιστοποίηση του χρόνου παραγωγής των προϊόντων
- Η μέγιστη δυνατή ελαχιστοποίηση του χρόνου ανάκτησης πληροφοριών και υπηρεσιών
- Βελτιστοποίηση του ενεργού αποθέματος.

Εκπληρώνοντας τους παραπάνω στόχους έχουμε ως αποτέλεσμα την μεγιστοποίηση του κέρδους και της ανταγωνιστικότητας της επιχείρησης. Το SCM προάγεται μέσω μηχανογραφημένων συστημάτων και ενσωματώνεται σε οποιοδήποτε πληροφοριακό σύστημα. Το πόσο σημαντική είναι η εφοδιαστική αλυσίδα αναγνωρίζεται και αναδεικνύεται και ιστορικά, καθώς σε όλους τους πολέμους οι στρατιωτικές επιχειρήσεις στηρίζονταν στο σωστό και επαρκή εφοδιασμό των στρατευμάτων¹⁶.

2.7 Κατηγορίες μηχανογραφημένων συστημάτων

Με σκοπό την αντιμετώπιση των προβλημάτων της Εφοδιαστικής Αλυσίδας αναπτύχθηκαν μηχανογραφικά συστήματα που εκμεταλλεύονται τις χρήσεις και τις καινοτομίες που προσφέρει η τεχνολογία της πληροφορίας (Information Technology – IT).

¹⁶ Papazoglou, 2010

2.7.1. Σύστημα διαχείρισης αποθεμάτων (Inventory Management Systems – IMS)

Μέσω αυτού του συστήματος δίνεται η δυνατότητα να προσδιοριστεί με ακρίβεια το βέλτιστο επίπεδο αποθεμάτων και να ελέγχεται σε καθημερινή βάση. Χάρη στο IMS γίνεται πιο εύκολη η λήψη της απόφασης που έχει να κάνει με την ποσότητα και το είδος των υλικών που θα γίνει αγορά τους αλλά ακόμα βοηθάει να προσδιοριστεί και η κατάλληλη χρονική στιγμή που θα πρέπει να πραγματοποιηθεί αυτή η αγορά. Τα συστήματα αυτά συνεργάζονται και πραγματοποιούν με ηλεκτρονικό τρόπο έλεγχο την ποσότητας και της ποιότητας των αποθεμάτων και επίσης λαμβάνουν δεδομένα από άλλα τμήματα του πληροφοριακού συστήματος, και έτσι προσφέρουν μια πλήρη και σαφή εικόνα του αποθέματος. Το IMS έχει την ιδιαιτερότητα να χρησιμοποιείται για ένα μόνο προϊόν ή από μόνο ένα τμήμα της επιχείρησης.

2.7.2. Σχεδιασμός Απαιτήσεων σε υλικά I και II (Material Requirements Planning – MRP)

Όπως είδαμε τα IMS είναι εξαιρετικά χρήσιμα για υλικά που χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από ένα προϊόν ή από ένα και μοναδικό τμήμα της επιχείρησης. Όμως, σε αρκετές βιομηχανικές μονάδες εξαρτήματα είναι αναγκαία για περισσότερα από ένα προϊόντα ή για περισσότερα τμήματα της παραγωγής. Το MRP I έχει να κάνει αποκλειστικά με την παραγωγή, με την δημιουργία χρονοδιαγραμμάτων των παραγγελιών αλλά και με τον έλεγχο και την ορθή διαχείριση των αποθεμάτων. Με την πάροδο του χρόνου το MRP I μετεξελίχθηκε στο MRP II που πλέον μπορεί να λαμβάνει δεδομένα από πολλούς τομείς της επιχείρησης. Με αυτό τον τρόπο προσδιορίζεται το κόστος και οι ταμιακές ροές που είναι αναγκαίες για την διαχείριση των αποθεμάτων. Ακόμα, υπολογίζει τα εργατικά κόστη, το κόστος σε ενέργεια ακόμα και το κόστος της συντήρησης και επισκευής των μηχανημάτων που λαμβάνουν μέρος στη διαδικασία.

2.7.3. Γραμμωτός κώδικας και RFID

Μέσω του γραμμωτού κωδικού, γνωστού ως Bar Code αντιστοιχίζεται ένας κωδικός σε ένα προϊόν. Έτσι, δίνεται η δυνατότητα παρακολούθησης ενός προϊόντος κάθε στιγμή. Αποτελεί ένα πολύ σημαντικό εργαλείο αφού με τη χρησιμότητά του βοηθάει τόσο στην διαχείριση των αποθηκών όσο και στα άλλα τμήματα της Εφοδιαστικής Αλυσίδας. Μέσω της αντιστοίχισης αυτής στην πορεία με τα ραδιοκύματα (Radio Frequency–RF) προσφέρεται η δυνατότητα να εντοπιστεί ένα προϊόν που φέρει bar code. Οπότε πλέον με την χρήση του RFID γίνεται δυνατός ο εντοπισμός των προϊόντων και εξ' αποστάσεως.

2.8 Σχεδιασμός Επιχειρηματικών Πόρων (Enterprise Resource Planning – ERP)

Γίνεται όμως να ελέγχονται όλες οι δραστηριότητες μιας επιχείρησης με ένα και μόνο σύστημα σε πραγματικό χρόνο ; Χάρη στη συνεχή εξέλιξη των πληροφοριακών συστημάτων και ταυτόχρονα της τεχνολογίας του διαδικτύου, αυτό το ερώτημα μπόρεσε να απαντηθεί αποτελεσματικά και η απάντηση σε αυτό είναι τα ERP.

Τα ERP είναι πακέτα λογισμικού τα οποία ενσωματώνουν όλες τις εσωτερικές διαδικασίες της επιχείρησης σε μία ενιαία πλατφόρμα, μέσω της οποίας τις διαχειρίζεται. Αυτή η πλατφόρμα είναι αρκετά ευέλικτη ως προς κάθε εταιρία, ανάλογα με το αντικείμενό της. Έτσι, οι εσωτερικές διαδικασίες μεταβάλλονται και πολλές φορές προσθέτονται καινούργιες και αφαιρούνται κάποιες άλλες. Στόχος των ERP είναι η ενοποίηση όλων των τμημάτων και όλων των λειτουργιών της επιχείρησης σε ένα ψηφιακό σύστημα το οποίο να εξυπηρετεί τις ανάγκες του συνόλου των τμημάτων, καθώς και στη διαχείριση και στο συντονισμό των διαδικασιών που λαμβάνουν χώρα στην επιχείρηση (κατασκευή, πώληση, εξυπηρέτηση κοκ.). Σύμφωνα με έρευνα, όλες οι Ελληνικές Ναυτιλιακές εταιρείες έχουν ως βάση το ERP.

2.8.1. Πλεονεκτήματα από την εγκατάσταση ενός ERP

Όταν ένα σύστημα ERP εγκατασταθεί και εφαρμοστεί σωστά, προσφέρει πολλά πλεονεκτήματα καθώς διαθέτει εξαιρετική ευελιξία, ως προς την προσαρμογή του, στις οργανωτικές δομές της επιχείρησης. Το ERP μπορεί να παρέχει πληροφορίες σε οποιοδήποτε τμήμα της επιχείρησης τις έχει ανάγκη. Επιπλέον, προσφέρει την δυνατότητα στους χρήστες να επιλέγουν μεταξύ πολλών πληροφοριακών εφαρμογών.

Κεφάλαιο 3ο Περίπτωση Μελέτης – Case Study για την εταιρεία Chandris Hellas

Στο κεφάλαιο αυτό θα μελετήσουμε το πως η σημαντική ναυτιλιακή εταιρεία Chandris Hellas οδηγήθηκε στην επιτυχία εκμεταλλευόμενη τις ευκαιρίες που της δόθηκαν, τα πληροφοριακά συστήματα που χρησιμοποιεί και κυρίως με ποιους τρόπους τη βοήθησαν να αναπτυχθεί και να αποκτήσει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα απέναντι στους ανταγωνιστές της.

3.1 Εισαγωγή

Η εταιρία CHANDRIS (HELLAS) INC. κατέχει εξέχων θέση στον τομέα των ναυτιλιακών εταιρειών. Πρόκειται για μια ελληνική εταιρεία, παραδοσιακής κουλτούρας, που δραστηριοποιείται στην bulk (χύδην) ναυτιλία έχοντας συνολικά ένα στόλο 23 πλοίων φορτηγών και δεξαμενοπλοίων. Ιδρύθηκε¹ το 1911 και δραστηριοποιήθηκε έντονα τις δεκαετίες του '20 και του '30, κάνοντας ένα μικρό διάλειμμα στον πόλεμο που χάνοντας μεγάλο μέρος του στόλου της. Τις επόμενες δεκαετίες ακολουθώντας ένα νέο πρόγραμμα κατάφερε να μεγαλώσει το στόλο της. Η εταιρεία συνεχίζει να επενδύει πάρα την παρατεταμένη οικονομική κρίση που έχει επηρεάσει κομβικά και τον κλάδο της ναυτιλίας παραλαμβάνοντας μέσα στο 2015 δύο (μεταχειρισμένα) φορτηγά πλοία, ενώ το 2016 έχει προγραμματιστεί να παραλάβει άλλα δύο νεότευκτα πλοία τα οποία πρόκειται να ενισχύσουν ακόμα περισσότερο την θέση της στον παγκόσμιο ναυτιλιακό χάρτη. Ο στόλος της εταιρίας απαρτίζεται από VLCC, SUEZMAN, AFRAMAX, CAPESIZE και PANAMAX.

Η εταιρεία διαθέτει ένα σύνολο 80 έμπειρων ατόμων προσωπικού ξηράς που εργάζονται στο γραφείο του Πειραιά. Δύο διευθύνοντες σύμβουλοι εποπτεύουν τις υπηρεσίες της Ναυτιλιακής Επιχείρησης, τη Διασφάλιση Ποιότητας & Ασφάλειας, τις Εμπορικές Λειτουργίες των δεξαμενοπλοίων, τις Εμπορικές Λειτουργίες των φορτηγών πλοίων, το Ανθρώπινο Δυναμικό, τις Προμήθειες & Διανομή, τα Λογιστικά, το Budgeting & τον Έλεγχο Εσόδων και το τμήμα πληροφορικής και νομικών υποθέσεων. Τα τμήματα Ασφαλίσεων, Ναυλώσεων και πωλήσεων εδρεύουν στο Λονδίνο. Πρόσφατα η εταιρία άνοιξε γραφείο και στο Πριγκιπάτο του Μονακό.

Ακόμα, η εταιρεία Χανδρής δίνει μεγάλη βάρος στη σωστή και ολοκληρωμένη εκπαίδευση των υπαλλήλων της, καθώς θεωρεί ότι αυτό είναι η βάση για τη σωστή λειτουργία της επιχείρησης. Έτσι τους εφοδιάζει με τα κατάλληλα προσόντα και συμπεριφορά, εξασφαλίζοντας ότι η εργασία τους πραγματοποιείται στο καλύτερο για αυτούς περιβάλλον.

Επίσης πρέπει να αναφέρουμε ότι η εταιρεία διαθέτει ένα ολοκληρωμένο σύστημα ασφαλείας, υγείας, ποιότητας, περιβάλλοντος και management, στα αγγλικά S.H.Q.E.M.S. (Safety, Health, Quality, Environmental, Management System), που αποτελείται από τρία επίπεδα. 1ο) η πολιτική της εταιρείας, υποχρεώσεις και δικαιώματα. 2ο) η διαδικασία που ακολουθεί έτσι ώστε να ικανοποιήσει τους πελάτες, τα ISO 9001:2008, ISO 14001:2004 καθώς και τις περιβαλλοντικές οργανώσεις. 3ο) σαφείς και αναλυτικές οδηγίες προς το προσωπικό του γραφείου και του πλοίου ώστε να τηρούνται όλοι οι κανόνες ασφαλείας, ο σεβασμός στο περιβάλλον καθώς και η ικανοποίηση των πελατών.

Έτσι, η εταιρία αποτελεί πρότυπο ναυτιλιακής καθώς πληροί όλους τους διεθνείς κανονισμούς ασφαλείας και έχει καταγράψει μηδενικό αριθμό ατυχημάτων προς το περιβάλλον και μηδενικό αριθμό δυστυχημάτων ανθρώπινων ζώων.

3.2 Χανδρής - Ιστορική Αναδρομή και Ενέργειες

Όπως αναφέραμε και στην εισαγωγή, η εταιρεία είχε δυναμική δραστηριότητα τις δεκαετίες πριν τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και κατά τη διάρκεια του πολέμου έχασε επτά ατμόπλοια (σχεδόν τον μισό της στόλο). Με τη λήξη του πολέμου, 100 πλοία Liberty παραχωρήθηκαν δανεικά από τις Η.Π.Α. σε Έλληνες πλοιοκτήτες. Ο όρος "Liberty" αναφέρεται σε ειδικό τύπο φορτηγού πλοίου περίπου 10.000 τόνων

ναυπηγημένο στις Η.Π.Α. Χάρη σε αυτή την κίνηση, η πληγωμένη από τον πόλεμο ελληνική ναυτιλία μπόρεσε να αναπτυχθεί τις επόμενες δεκαετίες.

Η εταιρεία Χανδρής λοιπόν, αφού πληρούσε τις προϋποθέσεις για να αγοράσει κάποιο από τα πλοία Liberty, το 1947 παρέλαβε το "Nathaniel Macon" το οποίο μετονομάστηκε σε "Ευγενία Χανδρή". Ήταν μια πολύ σημαντική κίνηση εκ μέρους της εταιρείας, που τη βοήθησε να αναπτυχθεί τα επόμενα χρόνια. Επιπρόσθετα, μπόρεσε να προβεί στην απόκτηση ενός από τα επτά αρχικά δεξαμενόπλοια T2, με χωρητικότητα 16.500 τόνους. Αυτό μετονομάστηκε σε 'Ιωάννης Χανδρής' και έπειτα η εταιρεία έμεινε σταθερή τόσο όσον αφορά την αγορά δεξαμενόπλοιων όσο και στην αγορά μεταφοράς ξηρού φορτίου.

Οι κινήσεις της εταιρείας απέδειξαν πως όταν μια εταιρεία επιθυμεί να επιτύχει, οφείλει να εκμεταλλεύεται όλες τις ευκαιρίες που τις παρουσιάζονται, και αυτό ακριβώς έκανε η εταιρεία "Χανδρής", αφού μετά τον πόλεμο παρουσιάστηκαν πολλές ευκαιρίες. Έχοντας βάση το Λονδίνο, τη στιγμή που η εταιρεία παρέλαβε το πρώτο της Liberty και το πρώτο δεξαμενόπλοιο, ο ένας εκ των δύο αδελφών-ιδιοκτητών είχε ήδη προνοήσει να αποκτήσει την Charlton Steam Shipping Co. με έδρα το Newcastle. Αυτό παρείχε ένα σημαντικό μέσο για το πρώτο εγχείρημα δραστηριοποίησης στον τομέα της επιβατηγούς ναυτιλίας έχοντας ξεκάθαρο στόχο την μετακίνηση και τις ανάγκες των προσφύγων του πολέμου.

Έτσι μέσα σε 20 σχεδόν χρόνια, τα δύο αδέρφια- ιδιοκτήτες της εταιρείας και η μητέρα τους είχαν στην κατοχή τους έναν καταπληκτικό στόλο που αποτελούνταν από 30 δεξαμενόπλοια και φορτηγά αλλά είχαν και όραμα για την επιχείρηση των επιβατηγών. Ο ένας εκ των δύο αδελφών ξεκίνησε την Chandris Cruises, εταιρεία που εξελίχθηκε από τις πιο σημαντικές της βιομηχανίας κρουαζιερών στο χώρο της Μεσογείου. Την ίδια στιγμή ο δεύτερος αδελφός, θέλοντας να ενισχύσει τα υπερατλαντικά ταξίδια ίδρυσε την Chandris Line, διότι οι τάσεις μετανάστευσης από την Ευρώπη προς Αμερική και Αυστραλία κατά την περίοδο του μεταπολέμου είχαν αυξηθεί ιδιαίτερα. Και σε αυτή την περίπτωση βλέπουμε τη σωστή ανάγνωση των δεδομένων της εποχής από τους αδελφούς Χανδρή και τα σωστά βήματα που έπραξαν ώστε να γιγαντώσουν την επιχείρησή τους.

Μια τέτοια επιχείρηση δεν θα μπορούσε παρά να πρωτοπορήσει και τις μέρες μας με τη χρήση των πιο εξελιγμένων πληροφοριακών συστημάτων, εκπληρώνοντας όλους τους στόχους της. Ωστόσο, είναι χρήσιμο να ρίξουμε μια γενικότερη ματιά στους στόχους μιας επιχείρησης, στο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που αυτή θέλει να επιτύχει, καθώς και πως τα πληροφοριακά συστήματα βοηθάνε στη σωστή λειτουργία και ανάπτυξη της επιχείρησης.

3.3 Στόχοι Εταιρείας

Είναι προφανές ότι κάθε εταιρεία έχει σαν στόχο την εξυπηρέτηση των πελατών της, όσο πιο αποτελεσματικά και γρήγορα είναι δυνατό, καθώς φυσικά και τη δική της βελτίωση σε επίπεδο εξοπλισμού και τεχνογνωσίας. Εκτός όμως από αυτό, κάθε επιχείρηση προσπαθεί να κατέχει το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα, δηλαδή το πλεονέκτημα που αποκτά μια επιχείρηση σε σχέση με τους ανταγωνιστές της. Η επιχείρηση κατέχει το πλεονέκτημα αυτό επιτυγχάνοντας ένα από τα παρακάτω:

α) δημιουργία φραγμών εισόδου νέων επιχειρήσεων στον κλάδο

- β) μείωση διαπραγματευτικής δύναμης πελατών
- γ) μείωση κινδύνου από υποκατάστατα προϊόντα
- δ) μείωση απειλών από τους υπάρχοντες ανταγωνιστές

Στις περιπτώσεις που η επιχείρηση επιτύχει περισσότερα από ένα από τα παραπάνω, ενισχύει ακόμα περισσότερο το ανταγωνιστικό της πλεονέκτημα όπως ακόμα ενισχύει και την άμυνά της ενάντια στους ανταγωνιστές της.

3.4 Αξία και εφαρμογή του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος

Η στρατηγική κάθε επιχείρησης στοχεύει σε ένα βιώσιμο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μπορεί να ερευνά όλες τις οικονομικές πτυχές της δραστηριότητας της επιχείρησης δίνοντας βάση κυρίως στην έφεση της να παράγει μεγαλύτερη απόδοση του κεφαλαίου και να συσχετίζοντας τη στρατηγική της με τα οικονομικά και την κεφαλαιαγορά, για όσο πιο μεγάλο χρόνο γίνεται. Όλο αυτό έχει ως αποτέλεσμα το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα μιας επιχείρησης να είναι εκείνο που της δίνει τη δυνατότητα να επιτύχει καλή απόδοση. Δίχως το πλεονέκτημα αυτό, η επιχείρηση δεν έχει μέλλον, καθώς θα είναι δεδομένο πως ο οικονομικός λόγος ύπαρξης της επιχείρησης θα είναι περιορισμένος, καθώς το ανταγωνιστικό πλεονέκτημά της είναι ουσιαστικά ο λόγος ύπαρξής της. Οφείλει να είναι ο νούμερο ένα στόχος κάθε επιχείρησης.

Πως όμως αυτό μπορεί να εφαρμοστεί πρακτικά; Πρέπει να τονίσουμε πως τα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα δεν είναι μόνο μιας μορφής, και είναι πιθανό μια επιχείρηση να διαθέτει διάφορα ανταγωνιστικά πλεονεκτήματα και σε διαφορετικούς τομείς. Εμείς εδώ παραθέτουμε κάποιους τομείς μέσω των οποίων οι επιχειρήσεις μπορούν να ξεχωρίζουν και να εξασφαλίζουν τη μακροπρόθεσμη επιτυχία τους

- Μερίδιο Αγοράς
- Ισχυρό Εμπορικό Σήμα
- Επίδραση δικτύου
- Δομή αποτελεσματικότητας κόστους
- Υψηλό κόστος αλλαγής

3.5 Διοίκηση Πληροφοριακού Συστήματος

Όπως έχουμε αναφέρει και στο δεύτερο κεφάλαιο, οι γενικές λειτουργίες ενός πληροφοριακού συστήματος είναι η κάλυψη των πληροφοριακών αναγκών, η επιλογή παρομοίων δεδομένων, η δημιουργία της πληροφορίας και η μεταφορά αυτής προς τους χρήστες. Τα συστατικά στοιχεία ενός ΠΣ είναι:

- (α) η διοίκηση
- (β) η πληροφορία
- (γ) το σύστημα

Στη διοίκηση ανήκουν η οργάνωση, ο έλεγχος και ο συντονισμός, έτσι ώστε να επιτευχθούν οι στόχοι της επιχείρησης. Στην πληροφορία έχουμε όλα τα οργανωμένα δεδομένα που χρησιμοποιούνται για να βοηθήσουν τη λήψη των αποφάσεων, και τέλος στο σύστημα συμπεριλαμβάνονται όλα εκείνα τα στοιχεία τα οποία συνεργάζονται για

να επιτύχουν ένα στόχο. Εδώ πρέπει να διαχωρίσουμε τους όρους δεδομένα και πληροφορία. Η βασική διαφορά τους είναι ότι με την πληροφορία εννοούμε δεδομένα που έχουν μπει στη διαδικασία κάποιας επεξεργασίας, προκειμένου να έχουν έννοια για τον δέκτη και σημασία για τις αποφάσεις που λαμβάνει.

Επίσης, πολύ σημαντικός παράγοντας για την επιτυχία των πληροφοριακών συστημάτων είναι οι άνθρωποι. Μην ξεχνάμε πως όσο καλά και να σχεδιαστεί ένα πληροφοριακό σύστημα, οι άνθρωποι είναι αυτοί που θα χειριστούν το υπολογιστικό σύστημα χρησιμοποιώντας το ως εργαλείο της δουλειάς τους. Οπότε καταλαβαίνουμε πως η αποτελεσματικότητα της λειτουργίας του συστήματος εξαρτάται άρρηκτα από την αποδοτική συνεργασία ανθρώπου και συστήματος.

Όλοι εκείνοι οι άνθρωποι που ασχολούνται με τα πληροφοριακά συστήματα έχουν διαφορετικούς ρόλους όπως δημιουργοί, απλοί χρήστες, διαχειριστές συστήματος και υπεύθυνοι λειτουργίας. Στους χρήστες συμπεριλαμβάνονται οι τελικοί χρήστες, δηλαδή οι προϊστάμενοι. Οι δημιουργοί είναι εκείνοι που τα σχεδιάζουν, δηλαδή οι προγραμματιστές, οι σχεδιαστές βάσεων δεδομένων και οι ειδικοί σύμβουλοι δικτύων.

Καταλαβαίνουμε λοιπόν ότι τα άτομα που ασκούν τη διοίκηση, δηλαδή τα διευθυντικά στελέχη, πρέπει εκτός από το να καθορίζουν τους στόχους της επιχείρησης, να προσδιορίζουν και να οργανώνουν όλους αυτούς τους πόρους και ανθρώπους με τον κατάλληλο τρόπο.

3.6 Σχεδίαση και Ανάπτυξη Πληροφοριακού Συστήματος

Αρκετές φορές, η διαδικασία ανάπτυξης ενός πληροφοριακού συστήματος ενεργοποιείται όταν ένα στέλεχος της εταιρείας αναγνωρίσει την ύπαρξη ενός προβλήματος στον τρόπο εκτέλεσης συγκεκριμένων δραστηριοτήτων ή όταν κάποια ευκαιρία που παρουσιάζεται οδηγεί στην βελτίωση ενός ήδη υπάρχοντος πληροφοριακού συστήματος.

Κατά τη διάρκεια της ανάλυσης και σχεδίασης πληροφοριακών συστημάτων, οι χρήστες του συστήματος κατέχουν πολύ σημαντικό ρόλο, παρέχοντας όλες τις πληροφορίες που είναι αναγκαίες για το σύστημα και καθορίζοντας τις απαιτήσεις του. Άρα θα πρέπει να έχουν επαρκή γνώση και έλεγχο της διαδικασίας ανάλυσης και σχεδίασης ενός πληροφοριακού συστήματος, έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι η επιχείρηση και οι ανάγκες της έχει προτεραιότητα και όχι οι επιθυμίες των τεχνικών του αντίστοιχου συστήματος. Με τη συμμετοχή των χρηστών στην ανάπτυξη και σχεδίαση των πληροφοριακών συστημάτων, οι εργαζόμενοι / υπάλληλοι το κατανοούν καλύτερα και το αποδέχονται καλύτερα.

Έτσι λοιπόν, όπως ο προγραμματιστής υλοποιεί προγράμματα στον ηλεκτρονικό υπολογιστή προσπαθώντας να ικανοποιήσει τις πληροφοριακές ανάγκες των χρηστών, έτσι αντίστοιχα οι χρήστες "μιλώντας" πιο πολύ τη γλώσσα της επιχείρησης κοιτάνε το όφελος της επιχείρησης και την κατανόηση των εργαζομένων.

3.7 Επένδυση σε Πληροφοριακά Συστήματα και Οφέλη

Μια εταιρεία που επενδύει και δίνει βάση στα πληροφοριακά συστήματα, έχει πολλαπλά οφέλη. Ένα πληροφοριακό σύστημα προσφέρει σημαντική βοήθεια όσον αφορά τον έλεγχο και το συντονισμό της επιχείρησης, στη λήψη αποφάσεων σχετικά με οποιοδήποτε πρόβλημα προκύψει, καθώς και στην επέκταση σε νέα προϊόντα και υπηρεσίες. Το πληροφοριακό σύστημα υπάρχει από τη στιγμή εκείνη που η επιχείρηση αποφασίζει τη δημιουργία του. Στη συνέχεια γίνεται η σχεδίαση και ανάπτυξη του πληροφοριακού συστήματος πάντα σύμφωνα με τις ανάγκες της επιχείρησης.

Τα πληροφοριακά συστήματα προσφέρουν μεγάλη βοήθεια όσον αφορά την :

- επεξεργασία δεδομένων με ταχύτατο τρόπο
- δυνατότητα αποθήκευσης
- ταχύτατη επικοινωνία
- αυτοματοποίηση εργασιών εντός της επιχείρησης

Η επένδυση μιας εταιρείας σε πληροφοριακά συστήματα στοχεύει εκτός των παραπάνω στην επίτευξη των στόχων που αναφέραμε στην προηγούμενη παράγραφο και κατ' επέκταση στην απόκτηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος. Μέσω της πληροφοριακής τεχνολογίας που χρησιμοποιείται σε όλες τις σύγχρονες πετυχημένες εταιρείες όπως ο Χανδρής, μπορούν:

1) να δημιουργηθούν εμπόδια στην είσοδο νέων ανταγωνιστών.

Η πληροφοριακή τεχνολογία μπορεί να δημιουργήσει νέα εμπόδια εισόδου ή ενίσχυση των ήδη υπαρχόντων. Για παράδειγμα τα πληροφοριακά συστήματα μπορούν να μειώσουν σε μεγάλο βαθμό το κόστος παραγωγής και διάθεσης ενός προϊόντος, έτσι ώστε οποιοσδήποτε θελήσει να τον ανταγωνιστεί, να πρέπει να κάνει μια λεπτομερή ανάλυση κόστους προτού καν έχει κέρδη. Επίσης η πληροφοριακή τεχνολογία σε συνδυασμό με τη σωστή εκπαίδευση των υπαλλήλων της εταιρείας ανεβάζει κατακόρυφα την ποιότητα κάνοντας την εταιρεία, στην προκειμένη περίπτωση την εταιρεία Χανδρής, ασυναγώνιστη συγκριτικά με τους ανταγωνιστές.

2) να ενδυναμώνει τις σχέσεις της επιχείρησης με τους πελάτες

Τα πληροφορικά συστήματα δύναται να χρησιμοποιηθούν έτσι ώστε να μειωθεί η διαπραγματευτική δύναμη των πελατών/αγοραστών. Αυτό μπορεί να γίνει με δύο τρόπους:

(α) Εισαγωγή του "κόστους μετακίνησης", δηλαδή το επιπλέον κόστος που αντιμετωπίζει ένας πελάτης όταν αλλάζει προμηθευτή. Η αλλαγή προμηθευτή είναι στις περισσότερες περιπτώσεις δαπανηρή, και αυτό επειδή είτε τα χαρακτηριστικά του προϊόντος ή της υπηρεσίας ταιριάζουν καλύτερα με συγκεκριμένο προμηθευτή-εταιρεία, είτε ο πελάτης έχει κάνει επενδύσεις σε ειδικό εξοπλισμό. Έτσι λοιπόν, τα πληροφοριακά συστήματα έχουν αυξήσει κατά μεγάλο μέρος τη δυνατότητα πολλών εταιρειών να δημιουργούν "κόστος μετακίνησης"

(β) Χρησιμοποίηση των πληροφοριακών συστημάτων με σκοπό τη δημιουργία νέων υπηρεσιών στους πελάτες.

3) να μειώσει τις απειλές απ' τους ήδη υπάρχοντες ανταγωνιστές

Μια επιχείρηση μπορεί να εκμεταλλευτεί τις δυνατότητες των πληροφοριακών συστημάτων προκειμένου να βελτιώσει με δραστικό τρόπο τη θέση της σε σχέση με τους ανταγωνιστές της.

Από όλα τα παραπάνω καταλαβαίνουμε ότι τα πληροφοριακά συστήματα και οι εφαρμογές τους μπορούν είτε να δημιουργήσουν ένα καινούργιο ανταγωνιστικό

πλεονέκτημα για την εταιρεία είτε να αυξήσουν το ήδη υπάρχον πλεονέκτημα. Οπότε κατανοούμε πως τα συστήματα αυτά προσφέρουν μεταξύ των άλλων, μια ευκαιρία για την επανεξέταση των σχέσεων που έχει με τους ανταγωνιστές, άρα και θα πρέπει να αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι της ανταγωνιστικής της στρατηγικής.

Θα πρέπει να τονίσουμε εδώ πως όταν τα πληροφοριακά συστήματα χρησιμοποιούνται για την απόκτηση ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων, θα πρέπει επίσης να χρησιμοποιηθούν και για την διατήρησή τους, διαφορετικά η χρήση τους ίσως κάνει περισσότερο κακό παρά καλό στην εταιρεία. Αυτό συμβαίνει διότι υπάρχουν περιπτώσεις που τα πλεονεκτήματα αυτά είναι εύκολο να αντιγραφούν και να χρησιμοποιηθούν απ' τους ανταγωνιστές, με συνέπεια το πλεονέκτημα να χαθεί και να μετατραπεί σε μειονέκτημα. Έτσι τα διοικητικά στελέχη θα πρέπει να εξετάζουν με πολύ προσοχή τη διατήρηση των ανταγωνιστικών πλεονεκτημάτων που αποκτήθηκαν.

Το πιο σημαντικό είναι οι άνθρωποι που διοικούν την εταιρεία να συνειδητοποιήσουν με ποιον τρόπο θα χειριστούν τα συστήματα αυτά, ποιες λειτουργίες τους θα πρέπει να χρησιμοποιούνται για συνεργασία με τους υπόλοιπους ανταγωνιστικούς παράγοντες και ποιες λειτουργίες θα χρησιμοποιούνται για ανταγωνισμό. Για αυτόν ακριβώς το λόγο οι μεγάλες εταιρείες εκπαιδεύουν το προσωπικό τους πάνω στα πληροφοριακά συστήματα έτσι ώστε η εταιρεία να μπορέσει να αποκομίσει όλα τα οφέλη από τα συστήματα αυτά.

3.8 Πληροφοριακά συστήματα Chandris Hellas

Παρακάτω θα γνωρίσουμε κάποια προγράμματα τα οποία χρησιμοποιεί η εταιρεία Chandris Hellas, θα δούμε τον τρόπο λειτουργίας τους και τι προσφέρουν στην εταιρεία.

3.8.1 ANKO

Το ANKO – Marine Load Planner είναι ένα ολοκληρωμένο και φιλικό προς το χρήστη σύστημα για τον προγραμματισμό του φορτίου και τους υπολογισμούς φόρτωσης, προσφέροντας πολλές λειτουργίες και διευκολύνσεις για την ασφαλή και αποτελεσματική λειτουργία του πλοίου.

Το ANKO παρέχει ένα ευρύ φάσμα από modules τόσο για την επί τω πλοίο χρήση όσο και από το γραφείο. Έχει σχεδιαστεί για να λειτουργεί σε ένα διαδραστικό γραφικό περιβάλλον όπου ο χρήστης λειτουργεί πάντα πάνω στο πραγματικό σχέδιο σκάφους, με τις οθόνες να είναι αυτεξήγητες, έχει μια συνεπή μορφή και παρέχει γρήγορη πρόσβαση στις πληροφορίες που απαιτούνται για να εκτελέσει μια συγκεκριμένη εργασία.

Κατάλληλο για χρήση:

- Επί του σκάφους, ως όργανο φόρτωσης.

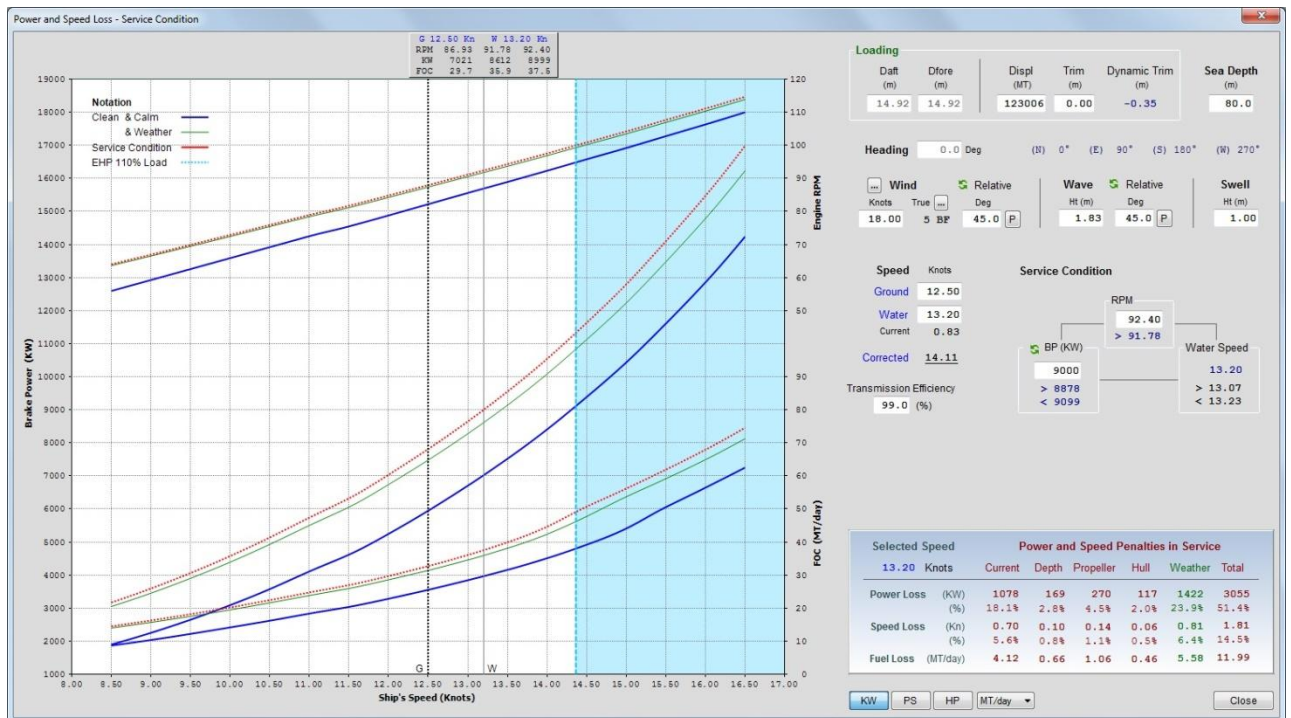
Επί του σκάφους, ως ένα έξυπνο τερματικό για τη συλλογή, απεικόνιση και εκτίμηση διαφόρων παραμέτρων του σκάφους, όπως για παράδειγμα η μέτρηση σε πραγματικό

χρόνο της στάθμης της δεξαμενής και εξοπλισμός παρακολούθησης της αντοχής του κύτους.

- Στο γραφείο, ως ένα αυτόνομο σύστημα.

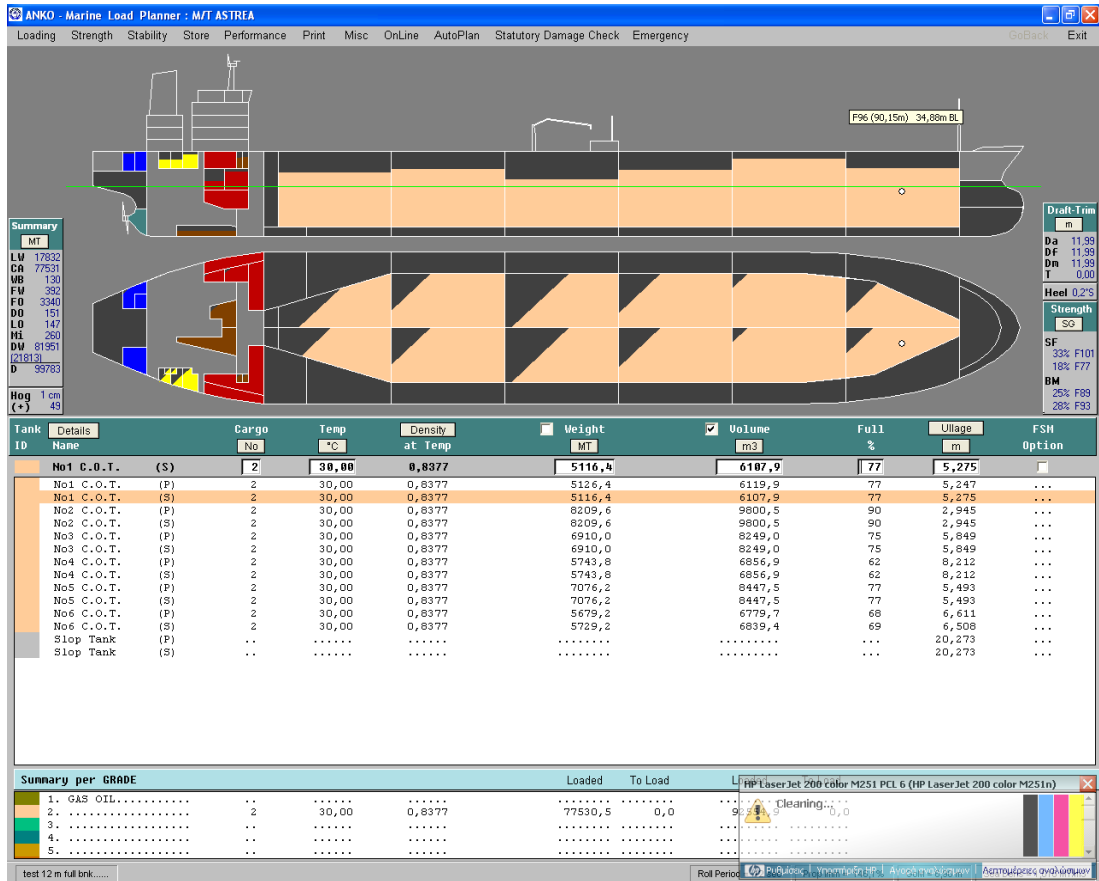
Στο γραφείο, σχηματίζοντας ένα ολοκληρωμένο περιβάλλον για την υποστήριξη λήψης αποφάσεων των πλοιοκτητών και των φορέων εκμετάλλευσης.

Στην παρακάτω εικόνα βλέπουμε τη μορφή του προγράμματος

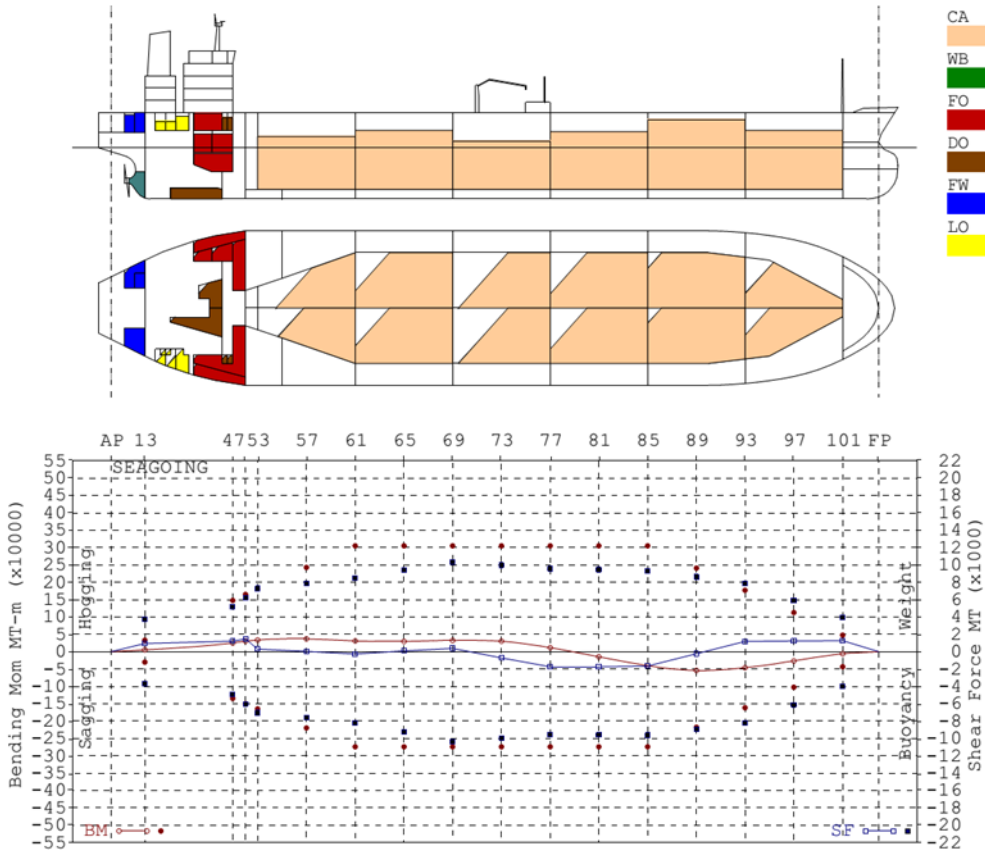


Εικόνα Anko1

Στις παρακάτω εικόνες είναι το σχέδιο φόρτωσης του πλοίου M/T ASTREA της εταιρίας Χανδρή



Εικόνα Anko2



FRAME No	SHEAR FORCE			BENDING MOMENT			SEAGOING	
	Actual (MT)	Percent %	Limit (MT)	Actual (MT-m)	HOGGING Percent %	Limit (MT-m)	SAGGING Percent %	Limit (MT-m)
13	955	25	3760	5461	17	33080	-	-30010
47	1231	24	5200	25416	17	147920	-	-134210
52	1497	24	6240	30587	19	165060	-	-149760
53	296	4	7290	33983	19	181260	-	-164450
57	43	1	7880	37030	15	243130	-	-219225
61	-256	3	-8220	30976	10	305000	-	-274000
65	85	1	9410	29742	10	305000	-	-274000
69	381	4	10350	32794	11	305000	-	-274000
73	-702	7	-9960	30400	10	305000	-	-274000
77	-1742	18	-9570	11913	4	305000	-	-274000
81	-1736	18	-9585	-14384	-	305000	5	-274000
85	-1662	17	-9600	-40083	-	305000	15	-274000
89	-240	3	-8905	-54199	-	241245	25	-217515
93	1199	15	7900	-45875	-	177490	28	-161030
97	1236	21	5915	-26456	-	112695	26	-102245
101	1286	33	3930	-5497	-	47900	13	-43460

SF max -1742 MT 18% at F77 +Buoyancy (1286 MT 33% at F101 +Weight)
 BM max -54222 MT-m 25% at F89 Sagging (-45875 MT-m 28% at F93 Sagging)

Estimated Deflection Amidships = 1cm HOGGING

ANKO - Marine Load Planner (VERSION ANKOWIN 3.0)

Εικόνα Anko3

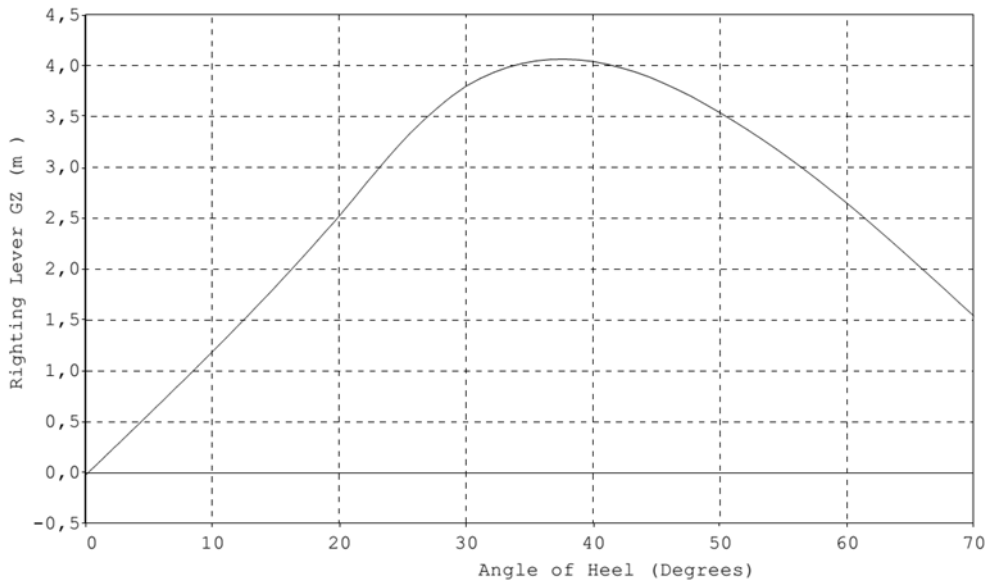
INTACT STABILITY ANALYSIS Sea Density : 1,0100 MT/m3

ITEMS	Weight MT	VCG m	LCG m	TCG m	FSM MT-m
LightShip	17832	11,38	-11,04	0,00	0
Constants	146	14,18	-47,05	0,00	0
Cargo	77531	9,98	17,59	0,00	166959
Ballast	130	0,02	10,71	0,00	7529
Fresh Water	392	18,63	-111,52	0,48	86
Fuel Oil	3340	14,23	-83,26	-0,04	2203
Diesel Oil	151	3,90	-87,90	2,88	126
LO & Misc	261	11,46	-100,53	7,43	256
Stores	0	0,00	0,00	0,00	0
Deadweight	81951	10,18	12,17	0,03	177157
TOTALS	99783	10,40	8,02	0,03	177157

HYDROSTATICS	
Draft FPP	11,99 m
Mk F100,6	11,99 m
APP	11,99 m
Mk F13,5	11,99 m
Mid	11,99 m
Mk	11,99 m
LCF	11,99 m
TRIM	0,00 m
HEEL	0,2 Deg
LCF	0,09 m
Prop Imm	146,1 %
Rolling	12 sec
TPC-I	92,43 MT/cm
MCT	1527,6 MT-m/cm
MCH	12013 MT-m/deg
Flood	59,7 Deg
LCB	8,02 m
KM(T)	19,07 m
KG	10,40 m
GM	8,67 m
GGo	1,78 m
GoM	6,90 m
KG(eff)	12,17 m

STABILITY CRITERIA				
Criterion		Actual	Limit	
Area 0-30 deg	m x RAD	0,9839	>= 0,055	OK
Area 0-40 deg	m x RAD	1,6819	>= 0,09	OK
Area 30-40 deg	m x RAD	0,698	>= 0,03	OK
GZ at/or> 30 deg	m	3,801	>= 0,2	OK
Max GZ Angle	Deg	37,541	>= 25,0	OK
Maximum GZ	4,07 m			
Initial GM	m	6,898	>= 0,15	OK
Weather Area (B-A)	m x RAD	1,9135	>= 0,0	OK
Lim KG-INTACT	m	12,174	=<19,013	OK
Req GM-INTACT	m	6,898	>= 0,058	OK

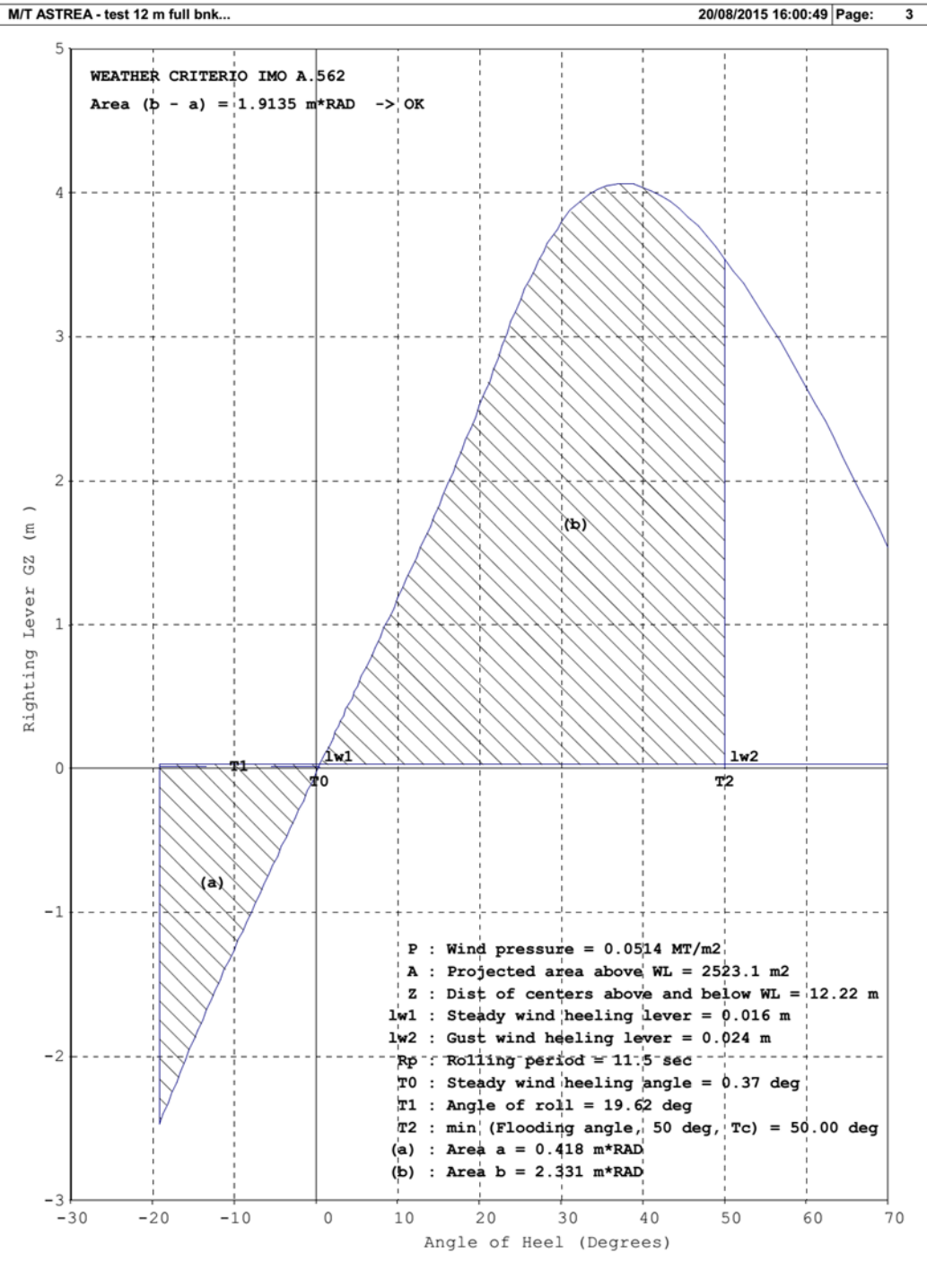
Statutory Damage Check: NOT VERIFIED



Angle (Deg)	0,00	2,00	5,00	10,00	15,00	20,00	25,00	30,00	40,00	50,00	60,00	70,00
GZ (m)	-0,03	0,21	0,57	1,19	1,83	2,52	3,26	3,80	4,04	3,54	2,65	1,54

ANKO - Marine Load Planner (VERSION ANKOWIN 3.0)

Εικόνα Anko4



Εικόνα Anko5

LIQUID CARGO IN TANKS													
COMPARTMENT NAME		FRAME	LOAD	DENS	VOLUME	FIL	TEMP	WEIGHT	LCG	VCG	TCG	FSM	
		AFT	FOR	No	MT/m3	(m3)	%	°F	(MT)	Mid (m)	(m)	(m)	(MT*m)
No1 C.O.T.	(P)	93	101	2	0,8377	6120	77	86	5126,4	90,81	10,26	-7,17	7419
No1 C.O.T.	(S)	93	101	2	0,8377	6108	77	86	5116,4	90,81	10,24	7,17	7419
No2 C.O.T.	(P)	85	93	2	0,8377	9801	90	86	8209,6	62,30	11,20	-9,34	14827
No2 C.O.T.	(S)	85	93	2	0,8377	9801	90	86	8209,6	62,30	11,20	9,34	14827
No3 C.O.T.	(P)	77	85	2	0,8377	8249	75	86	6910,0	32,22	9,74	-9,47	15415
No3 C.O.T.	(S)	77	85	2	0,8377	8249	75	86	6910,0	32,22	9,74	9,47	15415
No4 C.O.T.	(P)	69	77	2	0,8377	6857	62	86	5743,8	1,98	8,55	-9,47	15409
No4 C.O.T.	(S)	69	77	2	0,8377	6857	62	86	5743,8	1,98	8,55	9,47	15409
No5 C.O.T.	(P)	61	69	2	0,8377	8447	77	86	7076,2	-28,26	9,91	-9,47	15415
No5 C.O.T.	(S)	61	69	2	0,8377	8447	77	86	7076,2	-28,26	9,91	9,47	15415
No6 C.O.T.	(P)	53	61	2	0,8377	6780	68	86	5679,2	-57,59	9,80	-8,82	14995
No6 C.O.T.	(S)	53	61	2	0,8377	6839	69	86	5729,2	-57,60	9,86	8,82	14995
Slop Tank	(P)	52	53										
Slop Tank	(S)	52	53										
T O T A L S						92555			77530,5	17,59	9,98	0,00	166959

LIQUID CARGO PER LOAD TYPE											
----------------------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

NOTE: [Pd] : Product ASTM-IP Tables

LOAD	API	SG	SG	MT/m3	MT/m3	LOADED					
No	Description	60°F	60°F	15°C	60°F	15°C	(MT)	(Bls)	Bls	60F	
2	[Pd]	35,0	0,8498	0,8502	0,8479	0,8483	77531	582153	575123		

Ballast Density = 1,025 MT/m3

COMPARTMENT NAME		FRAME	CAPACITY	FILL	WEIGHT	LCG	VCG	TCG	FSM	
		AFT	FOR	(m3)	%	(MT)	Mid (m)	(m)	(m)	(MT*m)
Upper Fore Peak Tk		101	122	1244,3						
Lower Fore Peak Tk		101	122	1064,5	1	10,0	64,552	0,15	0,00	130
No1 W.B.Tk	(P)	93	101	3104,1	0	10,0	5,683	0,02	-12,75	399
No1 W.B.Tk	(S)	93	101	3104,1	0	10,0	5,683	0,02	12,75	399
No2 W.B.Tk	(P)	85	93	2869,7	0	10,0	2,146	0,01	-15,16	674
No2 W.B.Tk	(S)	85	93	2869,7	0	10,0	2,146	0,01	15,16	674
No3 W.B.Tk	(P)	77	85	2847,8	0	10,0	32,220	0,01	-15,22	738
No3 W.B.Tk	(S)	77	85	2847,8	0	10,0	32,220	0,01	15,22	738
No4 W.B.Tk	(P)	69	77	2847,8	0	10,0	1,980	0,01	-15,22	738
No4 W.B.Tk	(S)	69	77	2847,8	0	10,0	1,980	0,01	15,22	738
No5 W.B.Tk	(P)	61	69	2806,2	0	10,0	-0,936	0,01	-15,15	708
No5 W.B.Tk	(S)	61	69	2806,2	0	10,0	-0,936	0,01	15,15	708
No6 W.B.Tk	(P)	55	61	2250,2	0	10,0	-3,748	0,02	-14,87	443
No6 W.B.Tk	(S)	55	61	2250,2	0	10,0	-3,748	0,02	14,87	443
No7 W.B.Tk	(P)	52	55	1311,0						
No7 W.B.Tk	(S)	52	55	1311,0						
Aft Peak Tank	(C)	-5	13	1122,4						
T O T A L S				39504,7		130,0	10,711	0,02	0,00	7529

Fuel Density = ,930 MT/m3

COMPARTMENT NAME		FRAME	CAPACITY	FILL	WEIGHT	LCG	VCG	TCG	FSM	
		AFT	FOR	(m3)	%	(MT)	Mid (m)	(m)	(m)	(MT*m)
No1 H.F.O. Tank	(P)	32	52	905,8	95	800,3	-83,953	12,34	-16,05	72
No1 H.F.O. Tank	(S)	32	52	905,8	95	800,3	-83,953	12,34	16,05	72
No2 H.F.O. Tank	(P)	32	52	782,8	95	691,6	-81,443	16,79	-12,66	1002
No2 H.F.O. Tank	(S)	32	52	782,8	95	691,6	-81,443	16,79	12,66	1002
H.F.O.Serv.Tank	(P)	32	39	87,6	85	69,2	-90,410	13,31	-14,52	13
H.F.O.Serv.Tank	(S)	32	39	87,6	85	69,2	-90,410	13,31	14,52	13
H.F.O.Sett.Tank	(P)	39	47	144,6	85	114,3	-84,420	13,31	-15,20	44
H.F.O.Sett.Tank	(S)	39	47	144,6	85	114,3	-84,420	13,31	15,20	44
T O T A L S				3805,3		3340,4	-83,256	14,23	-0,04	2203

ANKO - Marine Load Planner (VERSION ANKOWIN 3.0)

Εικόνα Anko6

MT ASTREA - test 12 m full bnk... - .										20/08/2015 16:00:49		Page: 5	
Diesel										Density = ,835		MT/m3	
COMPARTMENT NAME	FRAME		CAPACITY	FILL	WEIGHT	LCG	VCG	TCG	FSM				
	AFT	FOR	(m3)	%	(MT)	Mid (m)	(m)	(m)	(MT*m)				
D.O.Storage Tk (P)	34	43	71,2	84	50,0	-87,484	1,23	-3,05	62				
D.O.Storage Tk (S)	23	43	98,8	95	78,4	-89,593	1,48	3,39	60				
D.O.Service Tk (S)	43	45	19,4	70	11,3	-83,800	18,07	14,17	2				
D.O.Settling Tk(S)	45	47	19,4	71	11,5	-82,200	18,10	14,17	2				
T O T A L S			208,8		151,2	-87,901	3,90	2,88	126				
Lub Oil										Density = ,900		MT/m3	
COMPARTMENT NAME	FRAME		CAPACITY	FILL	WEIGHT	LCG	VCG	TCG	FSM				
	AFT	FOR	(m3)	%	(MT)	Mid (m)	(m)	(m)	(MT*m)				
M/E Cyl.O.Stor. (S)	25	30	112,0	80	80,6	-97,070	18,31	14,76	61				
M/E Sys.O.Stor. (S)	21	25	63,0	50	28,4	-100,285	17,56	14,35	23				
M/S Sys.O.Sett. (S)	17	21	45,8	50	20,6	-104,031	17,57	13,74	12				
A/E L.O.Stor.Tk(S)	21	23	19,6	50	8,8	-101,400	17,58	12,55	2				
A/E L.O.Sett.Tk(S)	19	21	19,6	50	8,8	-103,000	17,58	12,55	2				
T O T A L S			259,9		147,2	-99,277	17,97	14,27	100				
Fresh Water										Density = 1,000		MT/m3	
COMPARTMENT NAME	FRAME		CAPACITY	FILL	WEIGHT	LCG	VCG	TCG	FSM				
	AFT	FOR	(m3)	%	(MT)	Mid (m)	(m)	(m)	(MT*m)				
Fresh Water Tk (P)	5	13	147,2	88	129,2	-112,070	18,39	-9,91	79				
Fresh Water Tk (S)	5	13	205,6	100	205,6	-111,551	18,75	9,39	0				
Drinking W.Tk (P)	9	13	58,4	98	57,2	-110,200	18,72	-8,09	7				
T O T A L S			411,2		392,1	-111,525	18,63	0,48	86				
Miscellaneous										Density = 1,000		MT/m3	
COMPARTMENT NAME	FRAME		CAPACITY	FILL	WEIGHT	LCG	VCG	TCG	FSM				
	AFT	FOR	(m3)	%	(MT)	Mid (m)	(m)	(m)	(MT*m)				
F.O.Overflow Tk(P)	23	34	27,8	49	13,6	-95,220	1,74	-3,54	5				
M/E Sys.O.Sump.Tk	23	35	34,7	45	15,6	-96,234	1,51	0,01	21				
Waste Oil Tank	20	22	21,8	50	10,9	-102,185	1,52	0,00	27				
Bilge Hold Tank	13	20	51,5	50	25,7	-105,325	1,48	0,00	43				
Sludge Tank (P)	36	46	22,2	50	11,1	-85,000	10,60	-10,13	60				
S/T C.W. Tank	6	13	37,1	100	37,1	-110,061	3,44	0,00	0				
T O T A L S			195,1		114,0	-102,138	3,04	-1,41	156				
CONSTANTS													
DESCRIPTION OF LOADED WEIGHT	FRAME		LENGTH	WEIGHT	LCG-Mid	VCG-BL	TCG						
	AFT	FOR	(m)	(MT)	(m)	(m)	(m)						
Crew & effects	31	44	10,40	4,5	-89,00	29,10	0,00						
Stores	63	66	10,96	47,8	-30,34	18,27	0,00						
Provisions	26	37	8,80	8,0	-93,80	22,80	0,00						
Wat.& Oil in E/R	17	26	6,88	31,8	-101,33	15,59	0,00						
Wat.& Oil in Hul	65	70	17,18	43,5	-19,67	3,71	0,00						
Spare anchor	67	69	6,14	10,1	-17,63	22,07	0,00						
T O T A L S				145,7	-47,05	14,18	0,00						

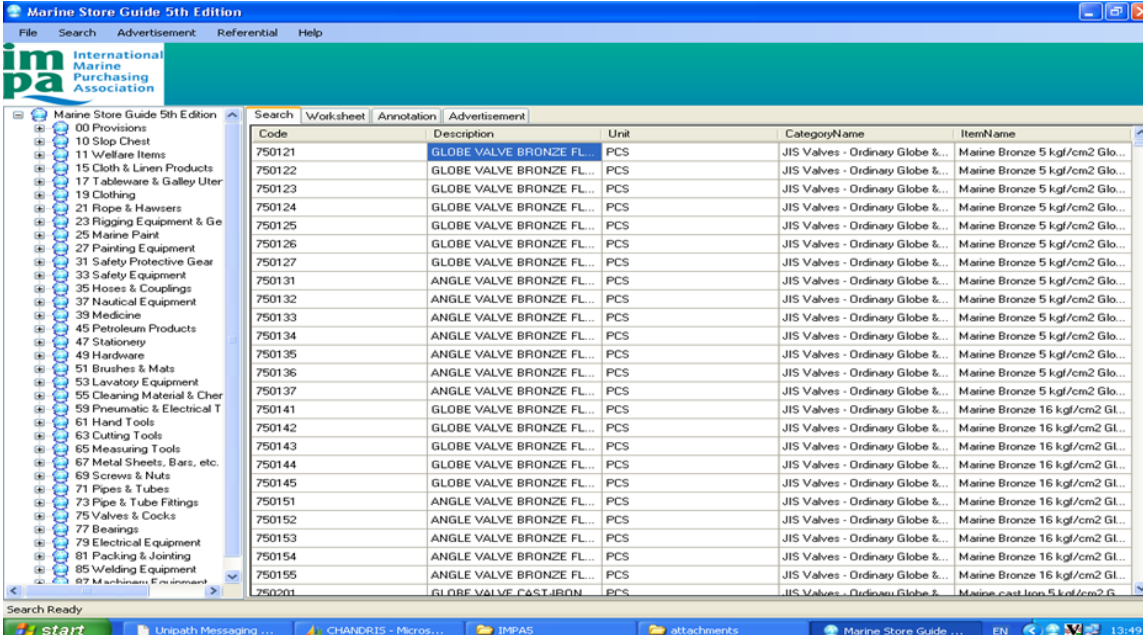
ANKO - Marine Load Planner (VERSION ANKOWIN 3.0)

3.8.2 IMPA

Ο IMPA (International Marine Purchasing Association) ιδρύθηκε το 1978 από μια ομάδα ανώτερων στελεχών προμηθειών, που ήθελε να δημιουργήσει μια ενιαία βιομηχανική φωνή στη ναυτιλία για την προώθηση της στενής συνεργασίας και κατανόησης μεταξύ αγοραστών και προμηθευτών. Ουσιαστικά αυτό που ήθελαν να πετύχουν ήταν να δημιουργήσουν μια λίστα κώδικα που θα έχουν όλοι οι προμηθευτές και οι αγοραστές και θα τους βοηθά να κατανοούν άμεσα τι ακριβώς ζητάει ο ένας από τον άλλον. Δηλαδή, πιο συγκεκριμένα, όταν ένας αγοραστής ζητήσει για παράδειγμα ένα χ ανταλλακτικό, ο προμηθευτής να είναι σε θέση να γνωρίζει τι ακριβώς εξάρτημα ζητά ο αγοραστής, σε τι μέγεθος, από τι υλικό, από ποιον κατασκευαστή κλπ.

Αυτό που προσφέρει λοιπόν αυτό το πρόγραμμα (IMPA5) είναι ότι έχει κωδικοποιημένα και κατηγοριοποιημένα όλα αυτά τα προϊόντα (εικόνα 1), αλλά και ομαδοποιημένα με βάση διάφορα κριτήρια (εικόνα 2) πχ ανά κατασκευαστή, ανά χώρα προελεύσεως, ανά προϊόν, ανά κατηγορία και η κατηγοριοποίηση συνεχίζεται με το επόμενο επίπεδο ομαδοποίησης μέχρι να μην μπορεί να διαιρεθεί περισσότερο (εικόνα 4). Ενώ, αν διαθέτει κάποιος τον κωδικό ενός προϊόντος μπορεί πολύ εύκολα να το αναζητήσει και να δει περί τίνος πρόκειται λεπτομερώς (εικόνες 5). Τέλος, γίνεται εύκολα κατανοητό πως αυτό το ΠΣ αφορά κατά κύριο λόγο το τμήμα προμηθειών, το τεχνικό και των αρχιμηχανικών της εταιρείας.

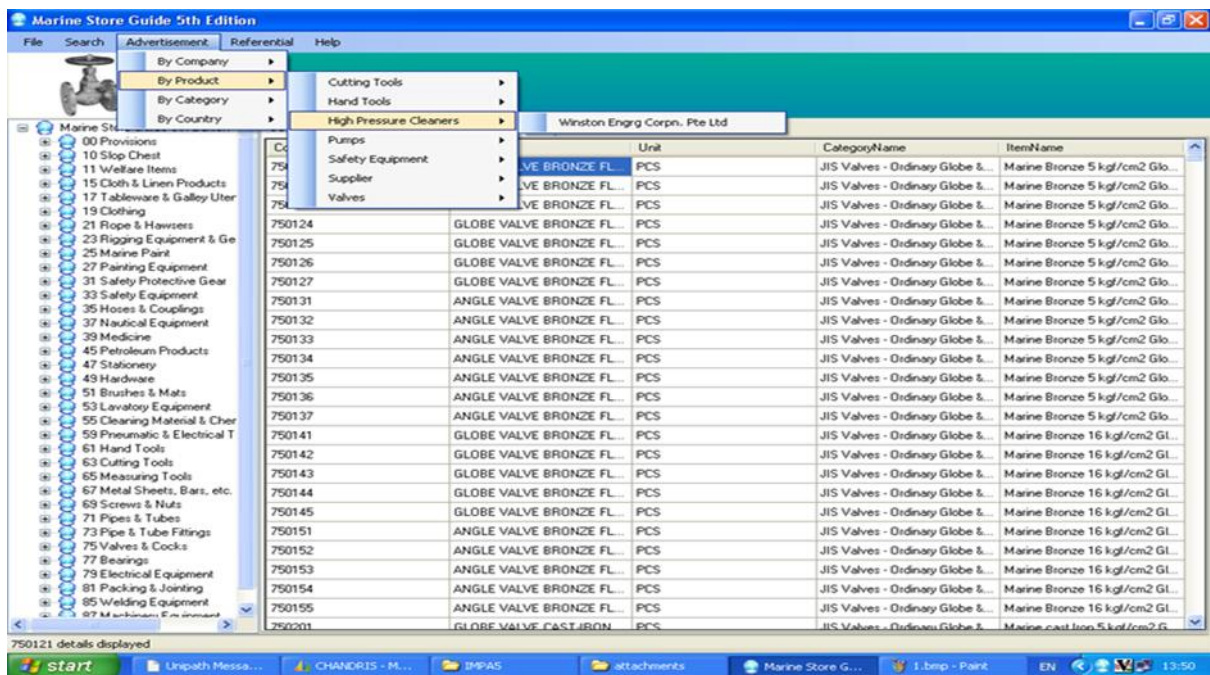
Όμως επειδή είναι ένα πρόγραμμα που δεν αντιγράφεται, παρότι υπάρχει σε όλους τους υπολογιστές, χρησιμοποιείται σπανίως καθώς χρειάζεται την εισαγωγή CD που είναι ελάχιστα μέσα στην εταιρία κι έτσι καθίσταται μια μικρή ταλαιπωρία για κάποιον που θέλει να ανοίξει το πρόγραμμα αυτό να πρέπει να ψάχνει το ποιος έχει CD. Έτσι, και λόγω αυτού του κολλήματος χρησιμοποιείται κατά κύριο λόγο η τοπογραφημένη έκδοση του IMPA.



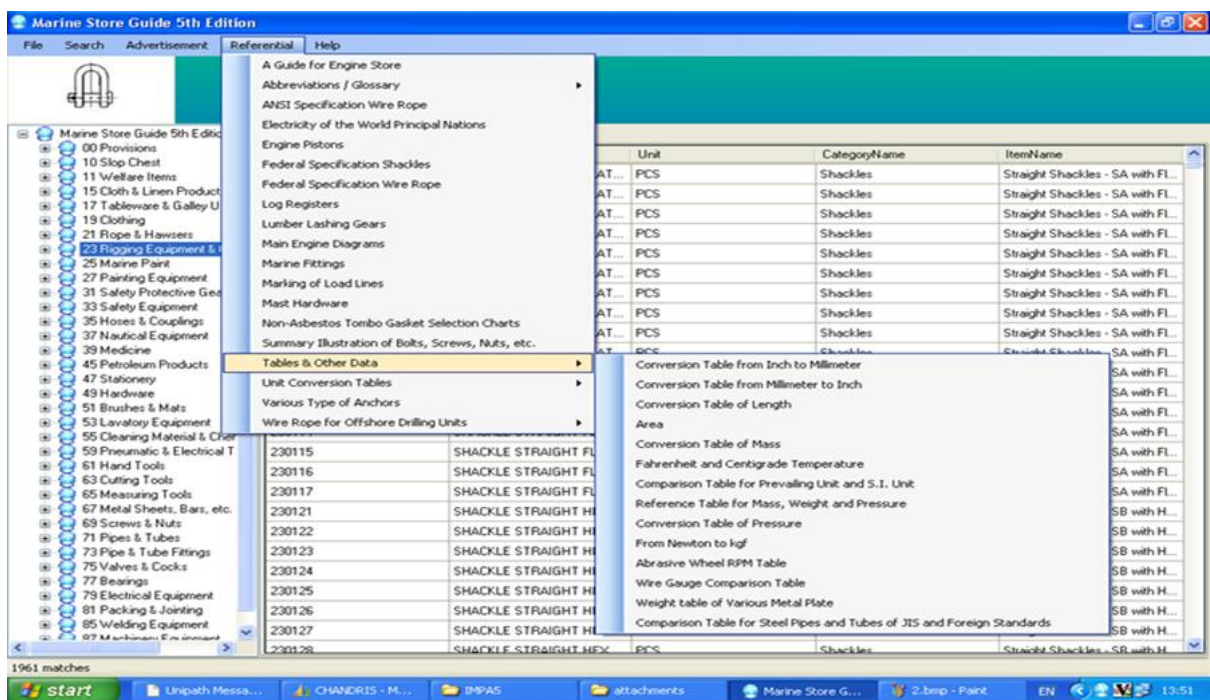
The screenshot shows the IMPA5 software interface. The window title is "Marine Store Guide 5th Edition". The menu bar includes "File", "Search", "Advertisement", "Referential", and "Help". The main window displays a list of items with the following columns: Code, Description, Unit, CategoryName, and ItemName. The list includes various types of valves and fittings, such as "GLOBE VALVE BRONZE FL...", "ANGLE VALVE BRONZE FL...", and "GLOBE VALVE CAST IRON". The interface also shows a search bar and a tree view on the left side.

Code	Description	Unit	CategoryName	ItemName
750121	GLOBE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 5 kgf/cm2 Glo...
750122	GLOBE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 5 kgf/cm2 Glo...
750123	GLOBE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 5 kgf/cm2 Glo...
750124	GLOBE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 5 kgf/cm2 Glo...
750125	GLOBE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 5 kgf/cm2 Glo...
750126	GLOBE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 5 kgf/cm2 Glo...
750127	GLOBE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 5 kgf/cm2 Glo...
750131	ANGLE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 5 kgf/cm2 Glo...
750132	ANGLE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 5 kgf/cm2 Glo...
750133	ANGLE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 5 kgf/cm2 Glo...
750134	ANGLE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 5 kgf/cm2 Glo...
750135	ANGLE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 5 kgf/cm2 Glo...
750136	ANGLE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 5 kgf/cm2 Glo...
750137	ANGLE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 5 kgf/cm2 Glo...
750141	GLOBE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 16 kgf/cm2 Gl...
750142	GLOBE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 16 kgf/cm2 Gl...
750143	GLOBE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 16 kgf/cm2 Gl...
750144	GLOBE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 16 kgf/cm2 Gl...
750145	GLOBE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 16 kgf/cm2 Gl...
750151	ANGLE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 16 kgf/cm2 Gl...
750152	ANGLE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 16 kgf/cm2 Gl...
750153	ANGLE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 16 kgf/cm2 Gl...
750154	ANGLE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 16 kgf/cm2 Gl...
750155	ANGLE VALVE BRONZE FL...	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine Bronze 16 kgf/cm2 Gl...
750201	GLOBE VALVE CAST IRON	PCS	JIS Valves - Ordinary Globe &...	Maine cast Iron 5 kgf/cm2 G...

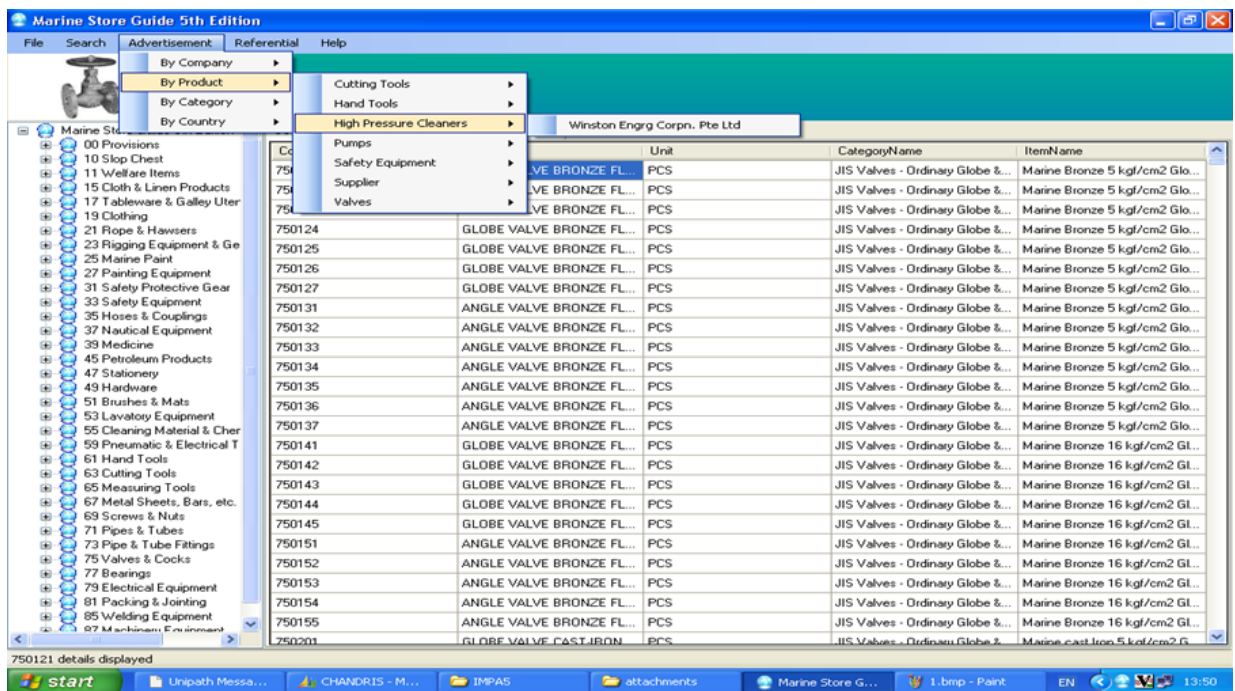
Εικόνα 1



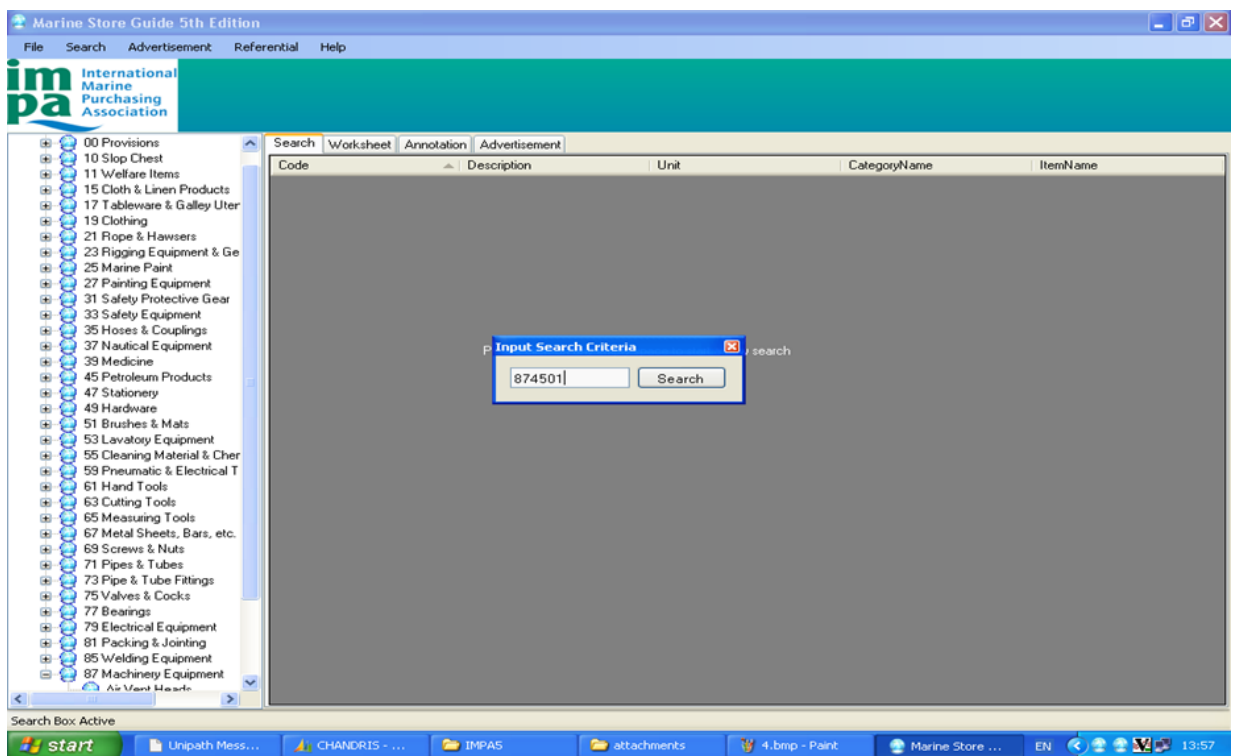
Εικόνα 2



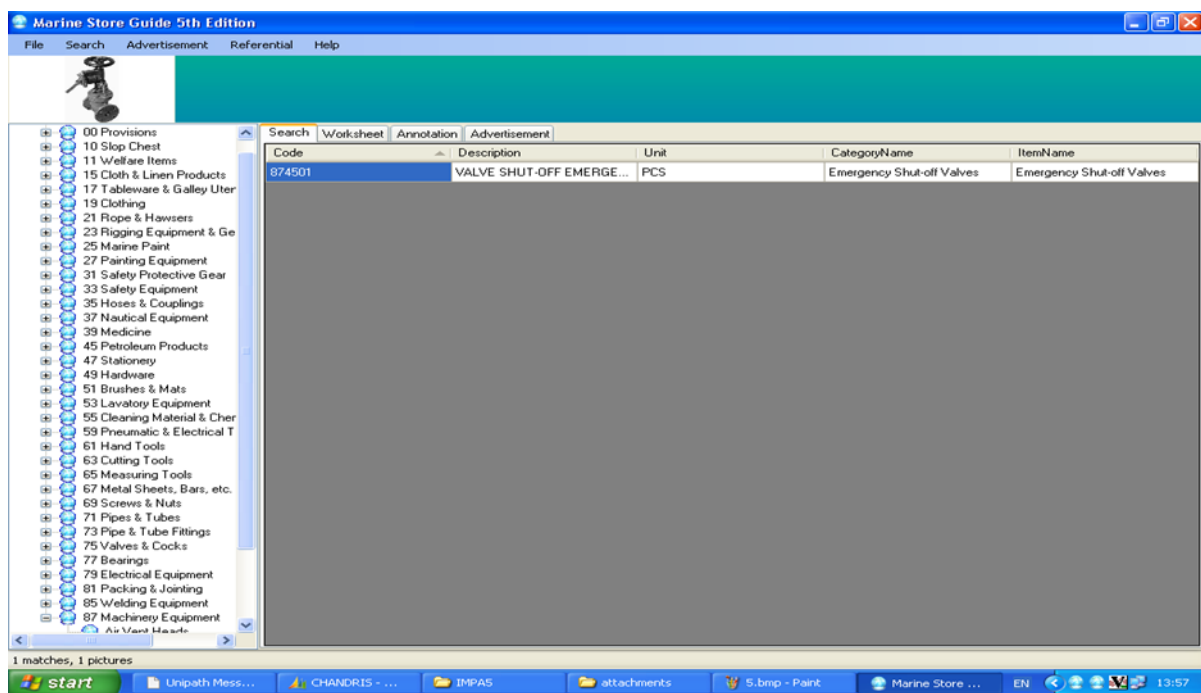
Εικόνα 3



Εικόνα 4



Εικόνα 5



Εικόνα 6

3.8.3 ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΑ q88.com

Το q88.com είναι μία ιστοσελίδα που χρησιμοποιείται από όλες τις πετρελαϊκές εταιρίες και σκοπός της ουσιαστικά είναι να δώσει τις απαραίτητες εκείνες πληροφορίες-στοιχεία για ένα πλοίο με σκοπό να το εγκρίνουν για τις μεταφορές τους ή όχι. Αυτό που κάνει η ναυτιλιακή είναι να περνάει μέσα στο σύστημα όλες εκείνες τις πληροφορίες που χρειάζονται οι πετρελαϊκές για να πάρουν τις αποφάσεις τους.

Στην εικόνα q βρίσκονται μαζεμένες όλες εκείνες οι δυνατότητες που δίνει το q88 τόσο στους πελάτες (Corporate), δηλαδή τις πετρελαϊκές, όσο και στις ναυτιλιακές εταιρίες (Ship Owner).

FEATURES OVERVIEW

Q88.com provides tools for the maritime industry to help facilitate your daily business needs. Whether you're a Ship Owner or Manager who needs to manage and distribute information for your fleet, or a terminal or spill response organization who requires specific information about vessels they are working with, Q88 has a solution for you.

Premium services are available for the following groups in the maritime industry:

- Vessel Owners and Managers
- Traders, Charterers and Brokers
- Agents and Surveyors
- Suppliers and Chandlers
- Terminals and Port Authorities
- Emergency and spill response organizations
- Consultants
- Many others in need of accurate vessel data

This information is offered via the following subscription options that are tailored to maximize the benefits and value of the system.

Free Subscription

For individuals and small companies that need limited information and basic search capabilities

Standard Subscription

For individuals and small companies that need full vessel information and basic search capabilities

Corporate Subscription

For companies that need full vessel information and advanced search features for one or more offices around the globe

Ship Owner Subscription

Designed specifically for the needs of ships owner, operators and managers who manage one vessel or an entire fleet of vessels

Subscription Features

Below are the various subscription packages that we offer. Click on the linked items for additional information about the feature.

Questionnaires	Free	Standard	Corporate	Ship Owner
Create Questionnaire	✗	✗	✗	✓
Offline Questionnaire	✗	✗	✗	✓
Archived Questionnaire	✗	✗	✗	✓
Blank Questionnaire	✗	✓	✓	✓
Download Q88s	✗	✓	✓	✓
Search				
Search Vessel Particulars	✗	✗	✗	✓
Advanced Vessel Search	✗	✗	✓	○
Confidence Level Banding	✗	✗	✓	○
Save Advanced Search Criteria	✗	✗	✓	○
Export Search Results To Excel	✗	✗	✓	○
Basic Vessel Search	✓	✓	✓	○
Custom Search	○	○	○	○
Vessel Information				
Highlight Data Changes	✗	✗	✓	○
Vessel Private Notes	✗	✗	✓	○
Custom List of Specifications	✗	✓	✓	○
Basic Vessel Information	✓	✓	✓	✓
Integrated Google Search	✓	✓	✓	✓
USCG PSIX Details	✓	✓	✓	✓
Ship Photos	✓	✓	✓	✓
Vessel Maintenance				
Certificates	✗	✗	✗	✓
Vettings	✗	✗	✗	✓
Officer Matrix	✗	✗	✗	✓
Fleet List	✗	✗	✗	✓
Fleet Status	✗	✗	✗	✓
Mooring Arrangements	✗	✗	✗	✓
Mooring Diagram	✗	✗	✗	✓
Tank Plan Diagram	✗	✗	✗	✓
HVPQ Compare	✗	✗	✗	✓
Tools				
Discussion Forum	✗	✗	✗	✓
Charter/Party Clauses	✗	✓	✓	✓
DWT/Drift Calculator	✗	✓	✓	✓
Distance Tables	○	○	○	○
Abbreviations & Definitions	✓	✓	✓	✓
Date Calculator	✓	✓	✓	✓
Conversion Calculator	✓	✓	✓	✓
Terminal Vetting Database	○	○	○	○

○ Feature included with subscription
✗ Feature not included with subscription
○ Optional feature available with account upgrade, please contact us for additional information.

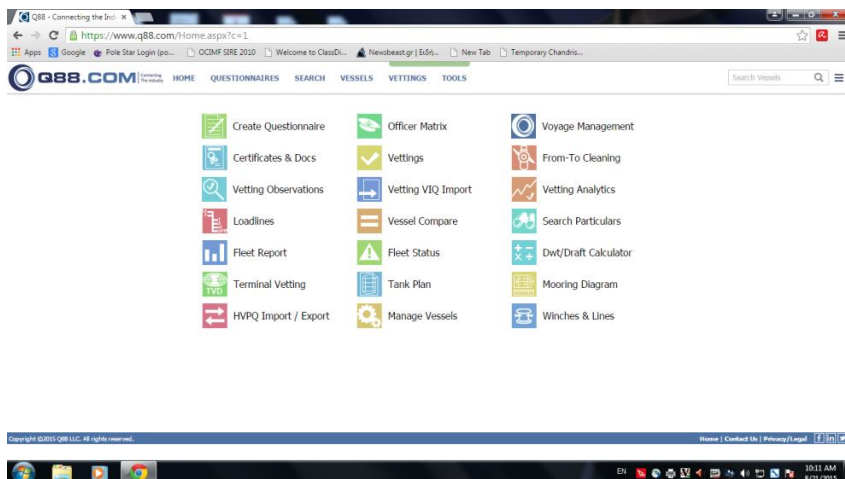
View Additional Features

Features Overview Register Today

Access this feature and many more available to our subscribers. [Click here for subscription info.](#)

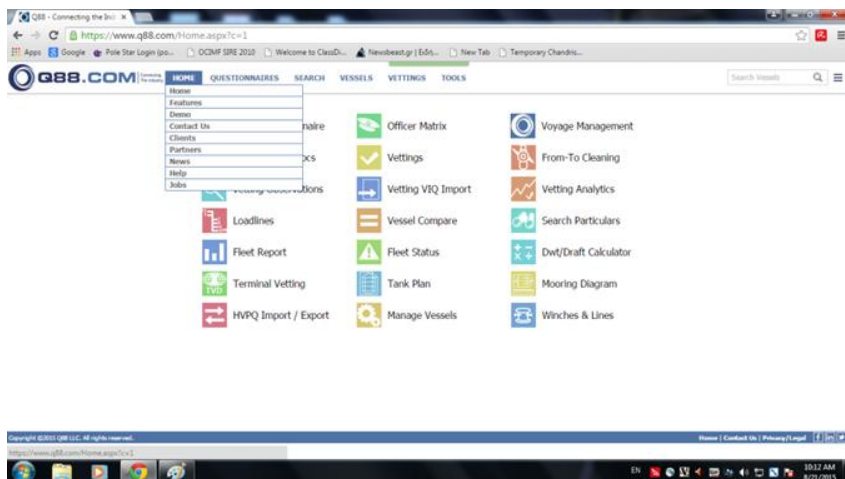
Εικόνα q

Στην εικόνα q1 είναι η αρχική σελίδα του site με όλες τις κατηγορίες που μπορεί να επιλέξει ο χρήστης μιας ναυτιλιακής.

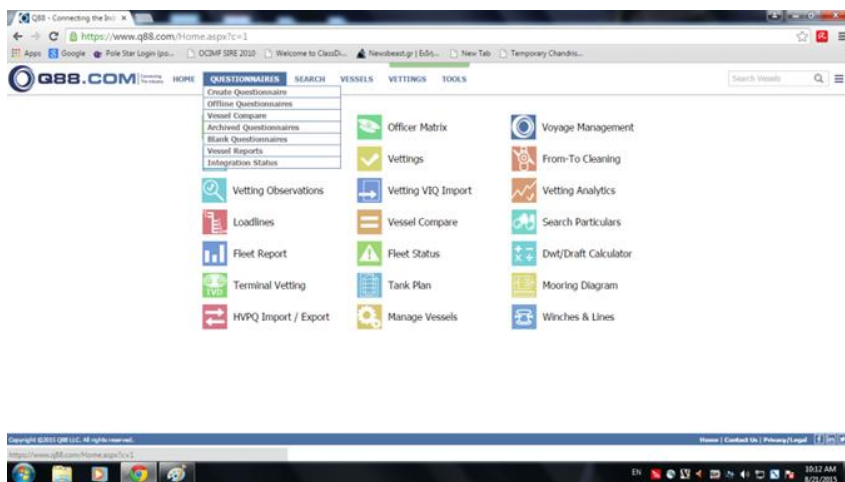


Εικόνα q1

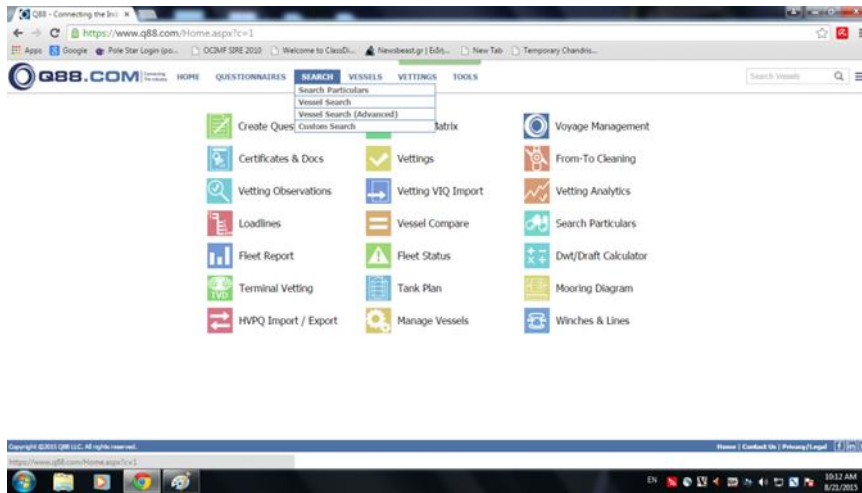
Στις εικόνες q2, q3, q4, q5 και q6 φαίνονται όλες οι επιλογές που υπάρχουν στο κύριο μενού της ιστοσελίδας, δηλαδή τις επιλογές στο HOME, στο QUESTIONNAIRES, στο SEARCH, στο VESSELS και στο TOOLS.



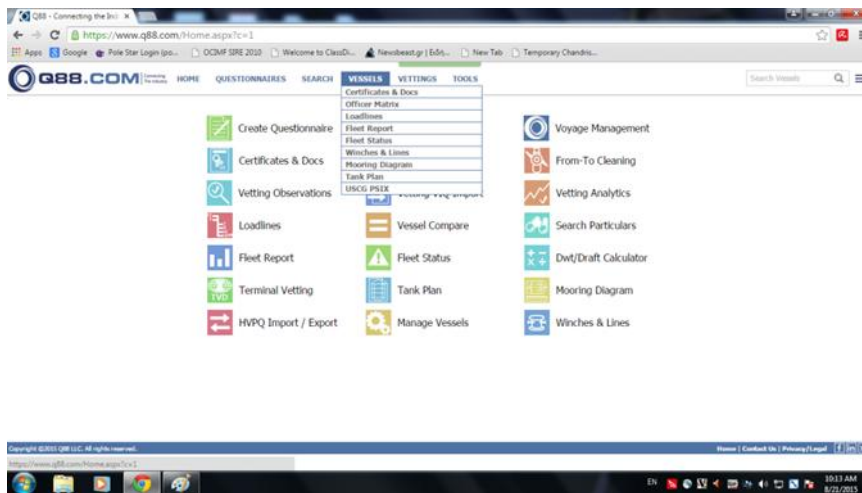
Εικόνα q2



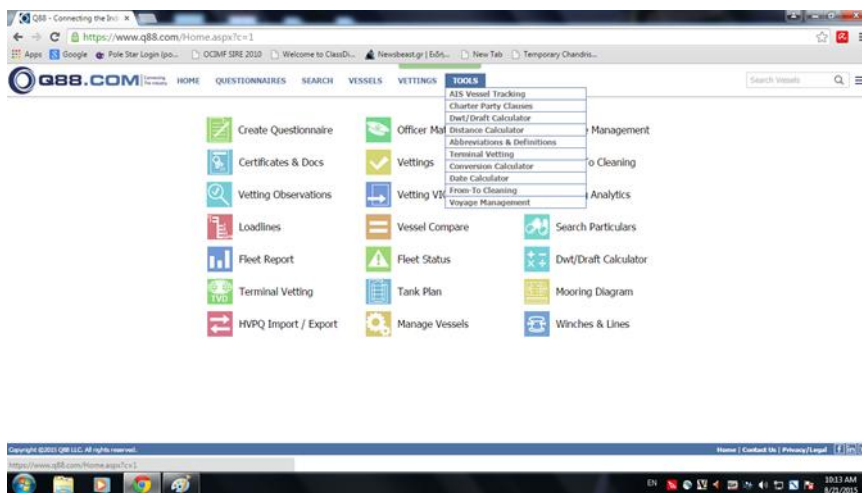
Εικόνα q3



Εικόνα q4



Εικόνα q5



Εικόνα q6

Στην εικόνα q7 φαίνεται ένα μέρος των πιστοποιητικών του δεξαμενοπλοίου M/T ASTREA της εταιρίας Χανδρή, με όλα τα απαραίτητα στοιχεία όπως το είδος του πιστοποιητικού, την ημερομηνία έκδοσης, λήξης, τελευταίας και επόμενης επιθεώρησης.

Vessel#	Certificate/Document#	Type	Issued	Expires	Due	Last Annual	Edit
Aegea	(AT) ATESTADO DE INSCRICAO TEMPORARIA DE EMBARCACAO ESTRANGEIRA	Trading					
Aegea	(CAA) Certificado De Autorizacao de Afetamento	Trading					
Aegea	Boiler Survey	Other	--	--	--	--	
Aegea	Brake Test	Other	--	--	--	--	
Aegea	Brazilian Minimum Manning Certificate	Trading					
Aegea	Cargo gear	Equipment					
Aegea	Cargo Ship Safety Construction Certificate (SSC)	Trading	Mar 08, 2014	Mar 10, 2019	Jun 10, 2016	Feb 07, 2015	
Aegea	Cargo Ship Safety Equipment Certificate (SEC)	Trading	Mar 08, 2014	Mar 10, 2019	Jun 10, 2016	Feb 07, 2015	
Aegea	Cargo Ship Safety Radio Certificate (SRC)	Trading	Mar 08, 2014	Mar 10, 2019	Jun 10, 2016	Feb 07, 2015	
Aegea	Certificate of Class (COC)	Trading	Mar 08, 2014	Mar 10, 2019	Jun 10, 2016	Feb 07, 2015	
Aegea	Certificate of Insurance (HMM)	Trading	Jul 01, 2014	Permanent	Permanent	--	
Aegea	Certificate of Insurance (PSI)	Insurance	May 29, 2015	Feb 20, 2016	Feb 20, 2016	Not Applicable	
Aegea	Certificate of Registry (COR)	Trading	May 29, 2015	Permanent	Permanent	--	
Aegea	Civil Liability Convention (CLC) 1912 Certificate	Insurance	May 29, 2015	Feb 20, 2016	Feb 20, 2016	--	
Aegea	Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage Convention (CLB) Certificate	Insurance	May 29, 2015	Feb 20, 2016	Feb 20, 2016	--	

Εικόνα q7

Στην εικόνα q8 είναι οι γραμμές φορτώσεως μέρος του στόλου των δεξαμενοπλοίων της εταιρίας Χανδρή.

Vessel#	Status	Description	Summer DWT	Expires	Next Due	Edit
Aegea	Inactive	DWT 84999	84,999	Not Applicable		
Aegea	Inactive	89999 DWT	89,999	Mar 10, 2019	Mar 10, 2019	
Aegea	Inactive	99999 DWT	99,999	Mar 10, 2019	Mar 10, 2019	
Aegea	Active	Original 115878 DWT	115,878.9	Mar 10, 2019	Mar 10, 2019	
Altea	Inactive	DWT 84999	84,999	Aug 26, 2015	May 26, 2016	
Altea	Active	Original DWT 107091	107,091	Aug 26, 2015	May 26, 2016	
Altea	Inactive	DWT 84991	84,991	Jun 30, 2019	Jun 30, 2019	
Altea	Inactive	DWT 99999	99,999	Jun 30, 2019	Jun 30, 2019	
Altea	Active	Original DWT 105,400.76	105,400.7	Jun 30, 2019	Jun 30, 2019	
Alteora	Inactive	DWT 99999	99,999	Jul 26, 2019	Jul 26, 2019	
Alteora	Active	Original DWT 115760	115,760	Jul 26, 2019	Jul 26, 2019	
Altea	Inactive	DWT 69999	69,999	Mar 31, 2019	Mar 31, 2019	
Altea	Inactive	DWT 79999	79,999	Mar 31, 2019	Mar 31, 2019	
Altea	Inactive	DWT 84991	84,991.35	Mar 31, 2019	Mar 31, 2019	
Altea	Inactive	DWT 99999	99,999	Mar 31, 2019	Mar 31, 2019	

Εικόνα q8

Στην εικόνα q9 είναι μια έκθεση εξουσιοδοτημένων τερματικών σταθμών για την Ελλάδα και πως έχουν αξιολογηθεί οι υπηρεσίες και εγκαταστάσεις τους σε κλίμακα από το 1 έως το 5. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι το γεγονός πως αξιολογείται ακόμη και το επίπεδο των αγγλικών των υπαλλήλων των τερματικών.

Equipment	% Low	Avg. Rating	View
Bollard condition	0%	4.13	View
Condition Aprons/Fenders/Dock	7%	4.00	View
Condition Chocks/Wise	0%	4.13	View
Dock Lighting	0%	4.00	View

Terminal Personnel	% Low	Avg. Rating	View
Pre-transfer Conference	0%	4.33	View
Safety Awareness	0%	4.27	View
English Skills	0%	4.33	View
Accessibility/Communication	0%	4.40	View
Courtesy	0%	4.33	View
Emergency Preparedness	0%	4.27	View

Miscellaneous	% Low	Avg. Rating	View
Surveyor Safety Awareness	0%	4.33	View
Tag Performance/Condition	0%	4.33	View

Εικόνα q9

Στην εικόνα q10 υπάρχουν στοιχεία για το πλοίο ASTREA που ανανεώθηκαν μόλις πριν από λίγο καιρό και δείχνει τι έχει αλλάξει σε σχέση με τον προηγούμενο έλεγχο.

Question	Old Answer	New Answer	Apply	Edit
1.1 Date this IPIQ document completed	Aug 19, 2015	Jan 14, 2013		
1.9 Port of Registry	PPR4EUS	PPR4EUS	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.12 Vessel's telephone (IHMARSAT) number	+870773140714/+44122450120/+870773140345	323959110-111-112	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.13 Vessel's fax number	783140454 / 783140229	323959113-114	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.14 Vessel's telex number	323959116	323959116	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.31 Date delivered (Date of Build)	Mar 29, 1999	Mar 29, 1999	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.38 Date of last dry-dock	Dec 17, 2013	Oct 25, 2011	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.41 Date of last special survey	Feb 20, 2014	Mar 31, 2009	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.57.1 Distance bow to mid-point manifold (B34)	125.95	125.9	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.57.3 Parallel body (light ship)	65.45	65.45	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.57.4 Parallel body, forward to mid-point manifold (light ship)	36.75	36.75	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.57.5 Parallel body, aft to mid-point manifold (light ship)	28.7	28.7	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.57.6 Parallel body (normal ballast)	110	110	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.57.7 Parallel body, forward to mid-point manifold (normal ballast)	62.5	62.5	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.57.10 Parallel body, forward to mid-point manifold at loaded (SCOWT)	62.5	62.5	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.57.11 Parallel body, aft to mid-point manifold at loaded (SCOWT)	70	70	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.57.8 Parallel body, aft to mid-point	47.5	47.5	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Εικόνα q10

Στην εικόνα q11 φαίνεται το κατά πόσο πρόσφατα είναι ενημερωμένη η κατάσταση του στόλου στο σύστημα. Στην συγκεκριμένη περίπτωση γίνεται κατανοητό πως χρειάζεται μία ανανέωση της κατάστασης, ενώ λείπουν και αρκετά έγγραφα και ορισμένα πιστοποιητικά έχουν λήξει και πρέπει να ανανεωθούν.

Vessel Name	IWPQ Uploaded	Missing Data	Expired Certificates	Publish Q88	Edit
Aegea	Oct 29, 14	33	1	Yes	
Altea	Dec 16, 14	40	2	Yes	
Althea	Oct 29, 14	42	0	Yes	
Amorea	Oct 29, 14	42	1	Yes	
Arctea		56	0	Yes	
Astrea	Oct 29, 14	40	1	Yes	
Athina	Oct 29, 14	43	1	Yes	
Australis	Oct 29, 14	42	0	Yes	
Britanis	Oct 29, 14	44	1	Yes	
Elinis	Oct 29, 14	13	0	Yes	
Okamis	Oct 29, 14	43	0	Yes	
Seneca	Oct 29, 14	45	2	Yes	
Sestrea	Oct 29, 14	48	0	Yes	

Q88 Last Updated: ■ < 30 Days ■ 30-90 Days ■ > 90 Days ■ Not Specified

Εικόνα q11

3.8.4 FAIRPLAY PORT & TERMINALS

Το Fairplay Port & Terminals (IHS Maritime Port & Terminal Guides (3.2)) είναι ένα πρόγραμμα που έχει τη δυνατότητα να παρέχει οποιαδήποτε πληροφορία χρειαστεί για λιμάνια και τερματικούς σταθμούς. Το πρόγραμμα αυτό παρέχει στοιχεία για πάνω από 12.000 λιμάνια και τερματικούς σταθμούς, 8.000 θέσεις ελλιμενισμού δεξαμενόπλοιων και πάνω από 26.000 παρόχους λιμενικών υπηρεσιών.

Ο χρήστης μπορεί να αναζητήσει λεπτομέρειες λιμένα, περιγραφές λιμένα, πληροφορίες για πριν την προσέγγιση του (πχ αν υπάρχει διαθέσιμη θέση για να δέσει το πλοίο), πλοήγηση, βάθος και είδος φορτίων που εμπορεύονται στο λιμάνι, διευθύνσεις, φωτογραφίες και σχέδια, έγγραφα, αναφορές και άλλα.

Στην εικόνα FPT1 υπάρχουν κάποιες πληροφορίες για το λιμάνι Hound Point (πιο συγκεκριμένα για τους δύο τερματικούς του σταθμού) του Ηνωμένου Βασιλείου που είναι ένα λιμάνι που χρησιμοποιείται συχνά από τα πλοία της εταιρίας Χανδρή. Στην εικόνα FPT2 είναι μια φωτογραφία από τον τερματικό του Hound Point που δένουν τα πλοία της εταιρίας.

Berths and Cargo

Name: **Hound Point**
 World Port Number: **P02797** UN LOCODE: **GBRPT** Country: **United Kingdom**
 Status: **Open**

BERTHS AND CARGO

Names/nos: Tanker berths
 Berth No/name Length Depth Use
 (m) (m)

Hound Point Terminal:
 No 1 380 24.5 Crude oil, LOA 332m, draught 16.5m, 350,000DWT
 No 2 325 22.0 Crude oil, LOA 300m, draught 16.5m, 150,000DWT

Facilities: Loading arms on Berth 2 are fitted with a Powered Emergency Release Coupling System, (PERCS), which activate in the event of a vessel movement outside the loading arm envelope. Information on loading arms fitted on berths are as detailed below:

Boom	Berth 1	Berth 2
	Duty	Presentation Flange Duty
Boom 1 (West)	Vapour 16in ASA 150	Crude oil 16in ASA 150
Boom 2	Crude oil 16in ASA 150	Crude oil 16in ASA 150
Boom 3	Crude oil 16in ASA 150	Crude oil 16in ASA 150
Boom 4	Crude oil 16in ASA 150	Vapour 16in ASA 150
Boom 5	Crude oil 16in ASA 150	N/A N/A
Boom 6 (East)	Vapour 16in ASA 150	N/A N/A

Cargo:
 Cargo Rate
 Berth No 1
 Crude oil 19,000m³/hr
 Berth No 2
 Crude oil 12,000m³/hr

Security: All the emergency services can be obtained via the Manager, Port Authority by calling Forth Navigation Services direct on VHF Ch 16. A pass system is in force for vessel's personnel and visitors, and will be supplied to the Master. Unused passes must be returned to the manager prior to the vessel's departure.

Safety: Safety Precautions - Emergency Response
 The Hound Point Tug Fleet is specifically equipped for response to fire and pollution emergencies in addition to any emergency towing assistance. Major emergencies at the terminal would ultimately be controlled by Forth Ports Plc. under Emergency Forth or Clearwater Forth, (anti pollution), Co-ordinating Plans. The initial support to an emergency situation at the terminal or onboard a vessel alongside would come from the BP Tug Fleet which is stationed in close proximity to the berths. These facilities would be backed up if required, by other vessels and equipment under the co-ordination of Emergency Forth and/or Clearwater Forth Contingency Plans.

Health and Environmental Hazards:
 Crude Oil Safety Data Sheet: A crude oil data sheet will be issued to every vessel loading at the terminal. Masters are responsible for ensuring that the hazards associated with the loading of this cargo, for example H2S levels, are brought to the attention of crew members and that the data sheet is displayed at a suitable location onboard prior to cargo transfer commencing.

Partly Laden Vessels: The Master will inform the terminal of the name and nature of the part cargo onboard. If the part cargo has characteristics which indicate that a health hazard may exist, e.g. H2S, Mercaptans, etc. then the Master will:

1. Isolate the venting system of the tanks containing cargo from that of the tanks to be loaded.
2. Ensure that the tanks to be loaded are not contaminated with gases from the cargo onboard.
3. Release gases from the part cargo only in an emergency.
4. Gauge the tanks containing the part cargo using fixed equipment or portable equipment in conjunction with approved vapour locks.
5. Sample the cargo onboard using closed sampling devices in conjunction with approved vapour locks.

Εικόνα FPT1

Images and Plans

Name: **Hound Point**
 World Port Number: **P02797** UN LOCODE: **GBRPT** Country: **United Kingdom**
 Status: **Open**

TRIS - HOUND POINT




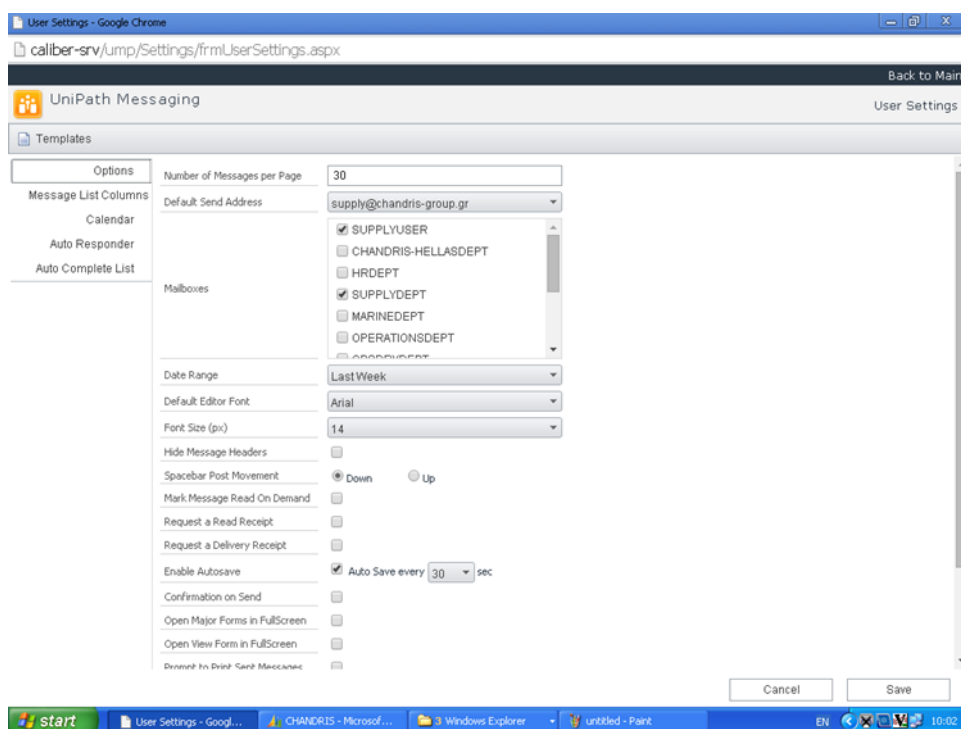
Image 1 of 1

Εικόνα FPT2

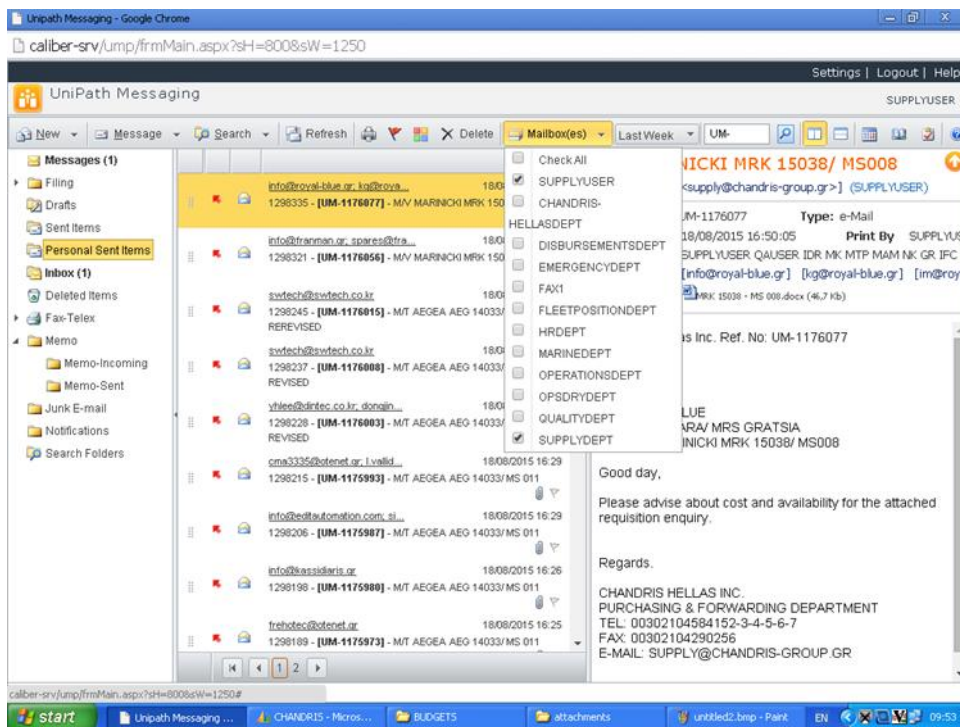
3.8.5 CALIBER

Το UmCaliber είναι ένα πρόγραμμα αλληλογραφίας και αποτελεί το ένα από τα δύο κύρια και ζωτικής σημασίας προγράμματα που χρησιμοποιεί η εταιρία (μαζί με το Microsoft Dynamics Nav (Navision)). Υπάρχει σε κάθε τμήμα και κάθε υπάλληλος έχει τον προσωπικό του χρήστη από όπου μπορεί να βλέπει όλα τα εισερχόμενα και εξερχόμενα μηνύματα της εταιρίας αλλά και να συντάξει τα δικά του. Από εκεί και πέρα όμως δεν υπάρχουν προσωπικά (παρά μόνο για τους προϊσταμένους) e-mail αλλά τμηματικά και πλοίων.

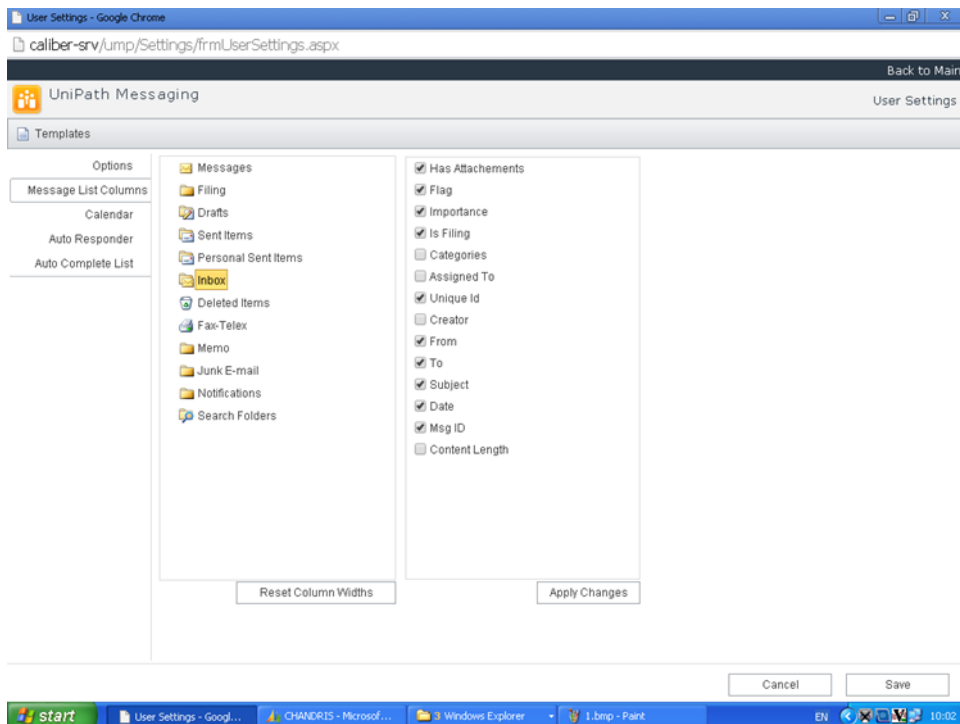
Το Caliber είναι ένα σύστημα που προσφέρει διάφορες επιλογές για την διευκόλυνση του χρήστη και για αυτό αποφασίστηκε να εγκατασταθεί στην θέση των προγραμμάτων DANAOS. Αρχικά, όπως βλέπουμε και στις εικόνες Caliber1 (ρυθμίσεις χρήστη για μόνιμη αλλαγή) και Caliber2 μπορεί να διαλέξει ποιων τμημάτων τα μηνύματα θα του εμφανίζονται και ποιων όχι. Στη συνέχεια στις εικόνες Caliber1 και Caliber3 βλέπουμε διάφορες άλλες αλλαγές στις ρυθμίσεις που μπορούν να πραγματοποιηθούν όπως για παράδειγμα η αυτόματη αίτηση για «απόδειξη διαβάσματος» μαζί με κάθε εξερχόμενο μήνυμα κ.α..



Εικόνα Caliber1



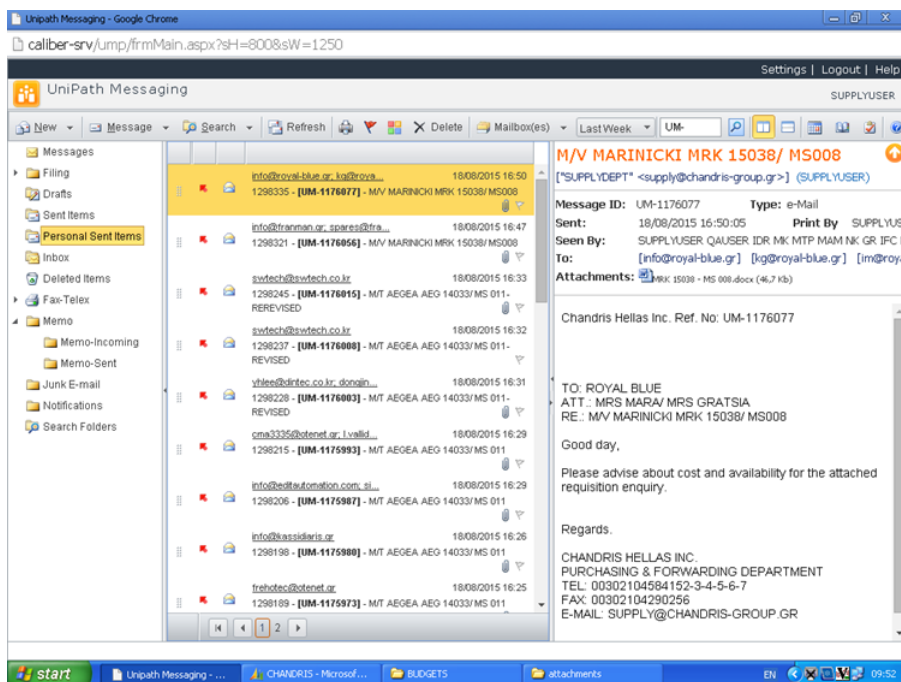
Εικόνα Caliber2



Εικόνα Caliber3

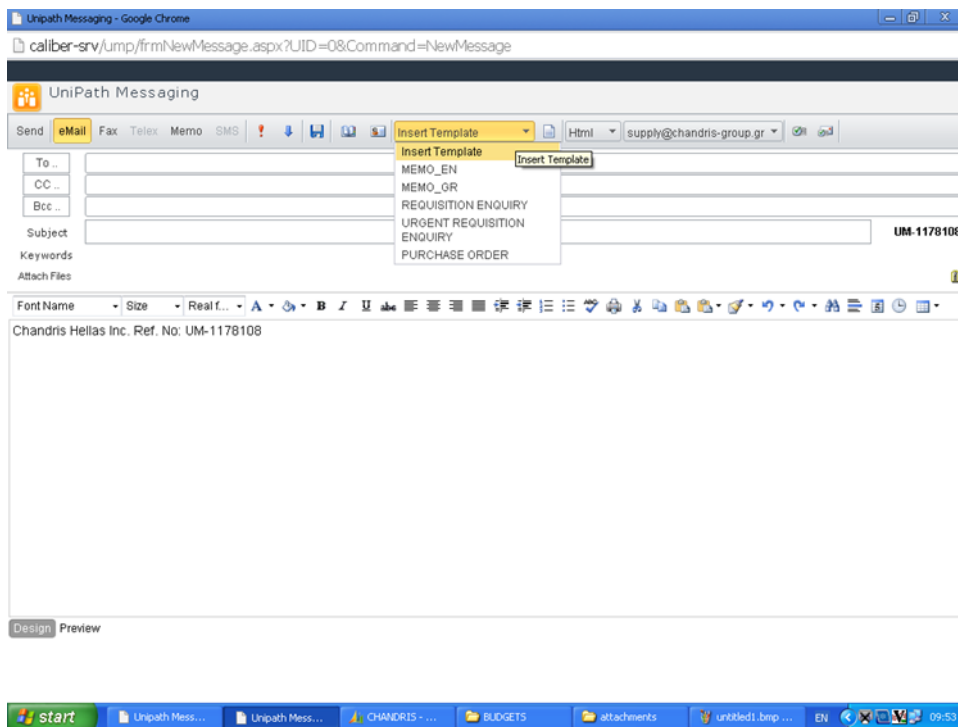
Στην εικόνα Caliber4 βλέπουμε κάποια μηνύματα σε προμηθευτές της εταιρίας που ο χρήστης τους ζητούσε να αποστείλουν τις προσφορές τους για παραγγελίες που είχε

λάβει το τμήμα προμηθειών από τα πλοία της εταιρίας για κάποια ανταλλακτικά. Όπως δείχνει η εικόνα, στην αρχή του μηνύματος υπάρχουν ορισμένες πληροφορίες για το μήνυμα οι οποίες είναι: η «ταυτότητα» του μηνύματος, το είδος του, το πότε εστάλη, ποιος το εκτύπωσε, ποίοι χρήστες της εταιρίας το έχουν δει, σε ποιες ηλεκτρονικές διευθύνσεις στάλθηκε, τυχόν επισυνάψεις και φυσικά πάνω από αυτά το θέμα του μηνύματος, από ποια ηλεκτρονική διεύθυνση και ποιο χρήστη στάλθηκε.



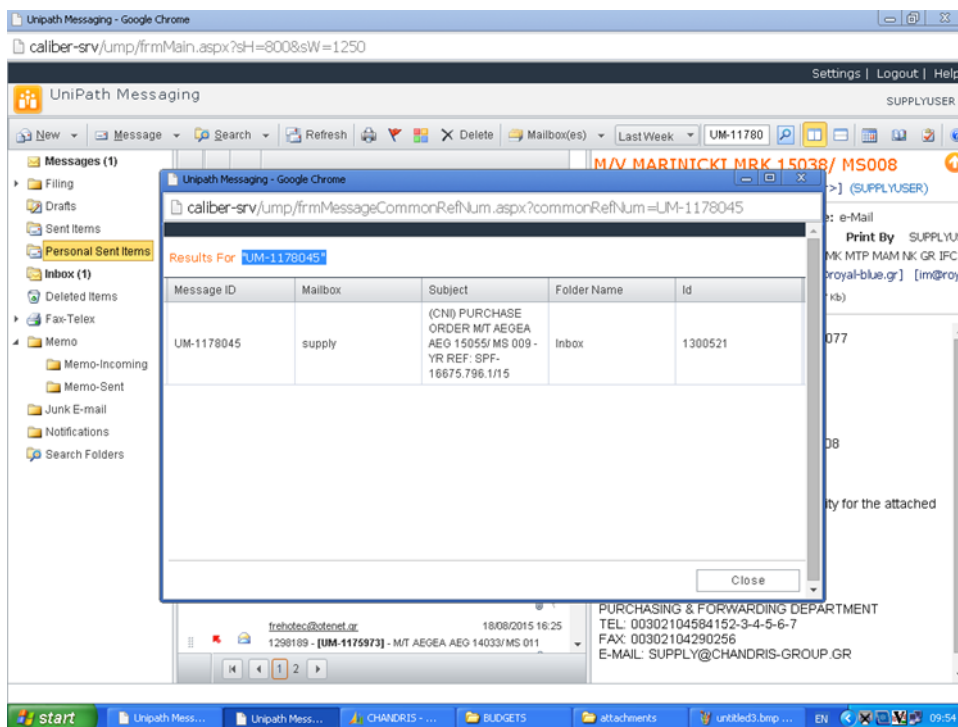
Εικόνα Caliber4

Στην εικόνα Caliber5 είναι το παράθυρο της σύνταξης νέου μηνύματος και τα διάφορα templates που έχουν δημιουργηθεί για να διευκολύνουν τον αποστολέα αν στέλνει συχνά πανομοιότυπα μηνύματα (π.χ. τα templates “requisition enquiry”, “urgent requisition enquiry” και “purchase order” είναι δημιουργημένα από τον συγκεκριμένο χρήστη (supplyuser) για την διευκόλυνση της εργασίας του). Ενώ πάντα όταν δημιουργείται ένα μήνυμα αυτόματα εκείνο παίρνει και τον αριθμό «ταυτότητά» του.



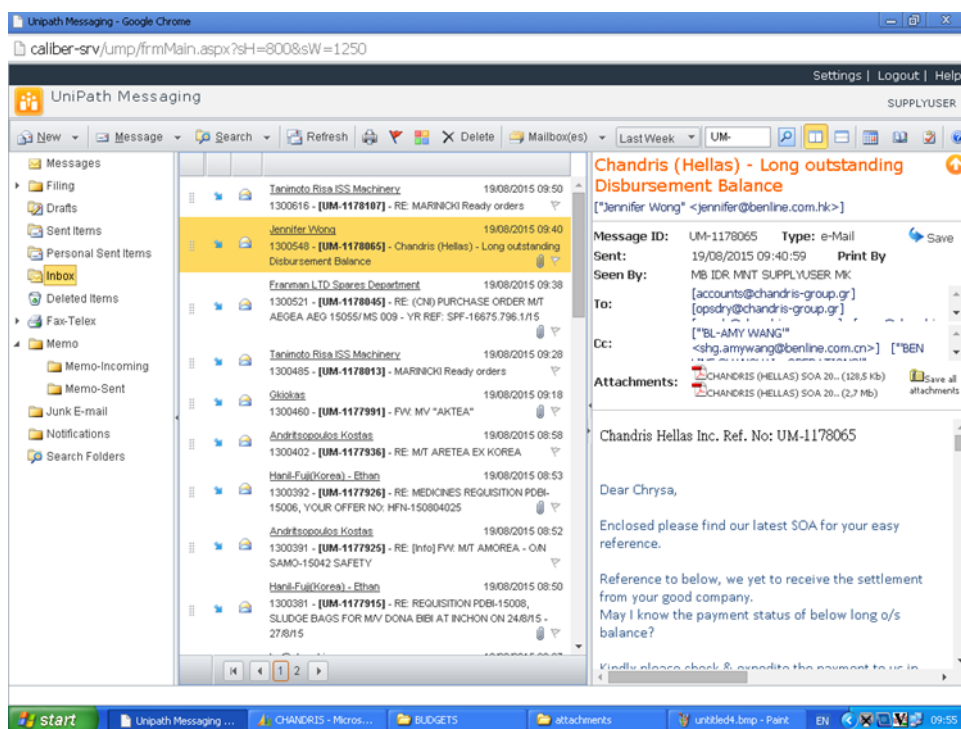
Εικόνα Caliber5

Στην εικόνα Caliber6 φαίνεται στο πως χρησιμεύει αυτός ο αριθμός «ταυτότητα», καθώς η αναζήτηση ενός μηνύματος γίνεται μια πολύ γρήγορη και εύκολη διαδικασία.



Εικόνα Caliber6

Στην εικόνα Caliber7 φαίνεται ουσιαστικά η «αρχική» σελίδα του Caliber, η οποία είναι τα εισερχόμενα μηνύματα και το πώς εμφανίζονται αυτά.

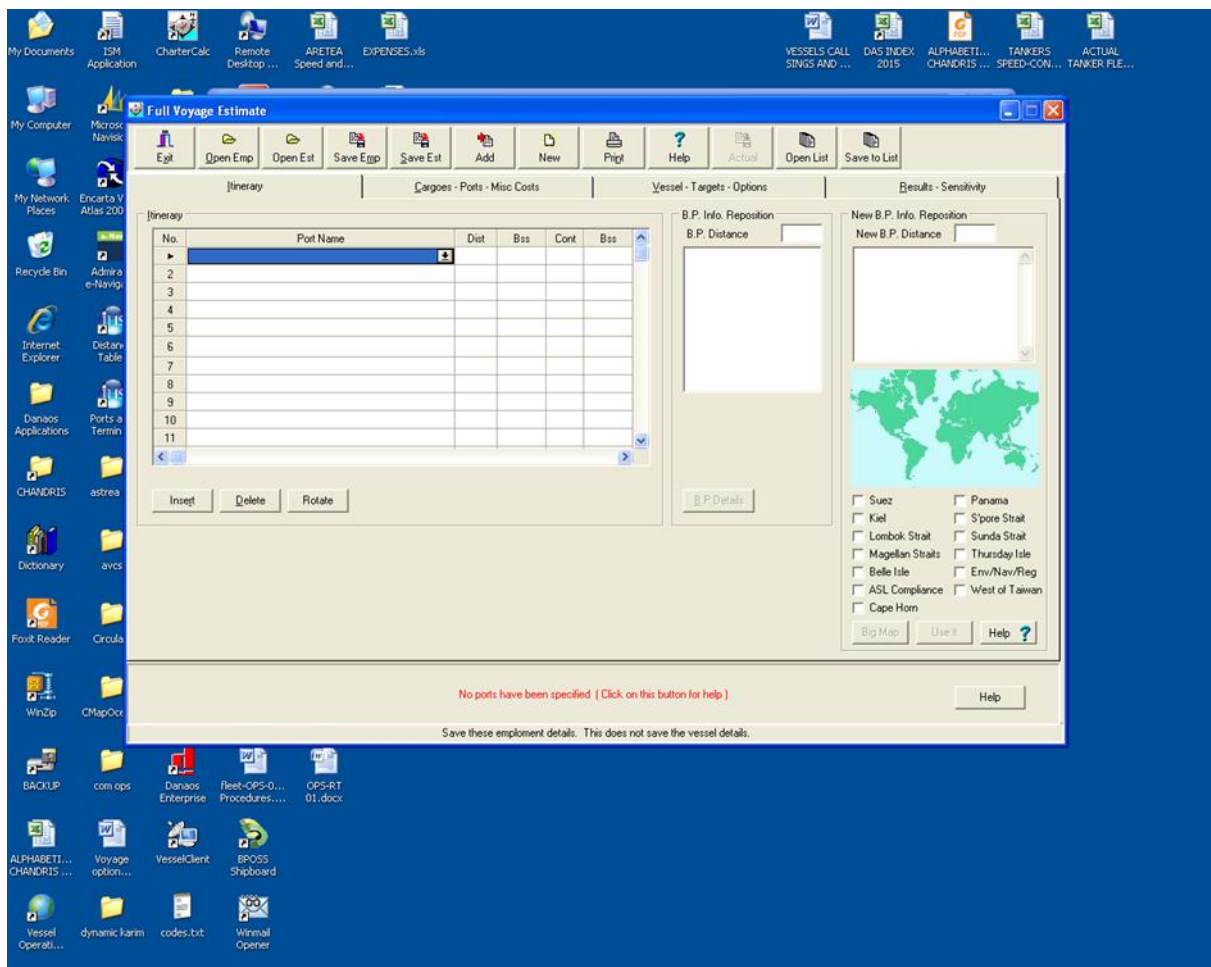


Εικόνα Caliber7

3.8.6 CHARTER

Το Charter Calc (Full Voyage Estimate) είναι ικανό να εκτελέσει έναν απεριόριστο αριθμό γρήγορων, με ακρίβεια, απλούς ή σύνθετους υπολογισμούς ναυλοσυμφώνων (ή εκτιμήσεις). Το Charter Calc κάνει τον υπολογισμό και την αυτόματη ανάλυση των πιθανών εσόδων και κόστους για τυχόν συνδυασμούς παραδείγματος χάρη πλοίων, φορτίων (ή κιβωτίων), λιμένων, φορτώσεων, όρων, ναύλων κ.λπ. Έτσι, ουσιαστικά γίνεται κατανοητό πως υπολογίζει όλα τα έσοδα που θα υπάρξουν από το ταξίδι του πλοίου, από αυτό το ποσό αφαιρεί όλες τις δαπάνες που θα δημιουργηθούν κι έτσι το ποσό που μένει μετά την αφαίρεση είναι το κέρδος που θα έχει τελικά η εταιρία από αυτόν τον ναύλο. Άρα το Charter Calc δίνει πληροφορίες στην εταιρία κατά πόσο την συμφέρει να κάνει ένα συγκεκριμένο ταξίδι.

Επειδή αυτά όμως πρόκειται για πολύ ευαίσθητες πληροφορίες της εταιρίας δεν δόθηκε άδεια για την λήψη πραγματικών στοιχείων υπολογισμών ναύλων της εταιρίας είτε περισσότερες εικόνες του προγράμματος παρά μόνο την αρχική οθόνη του (εικόνα Charter_Calc).



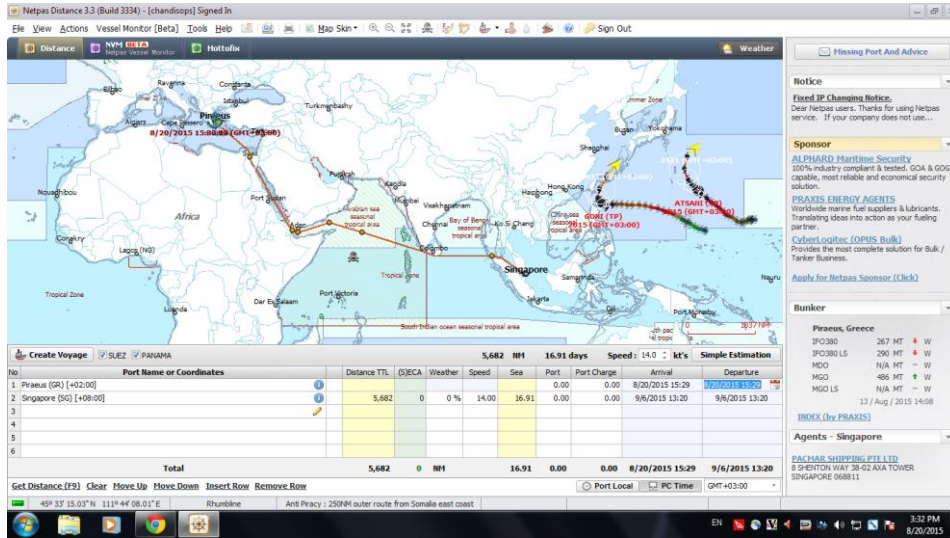
Εικόνα Charter_Calc

3.8.7 NETPAS DISTANCE

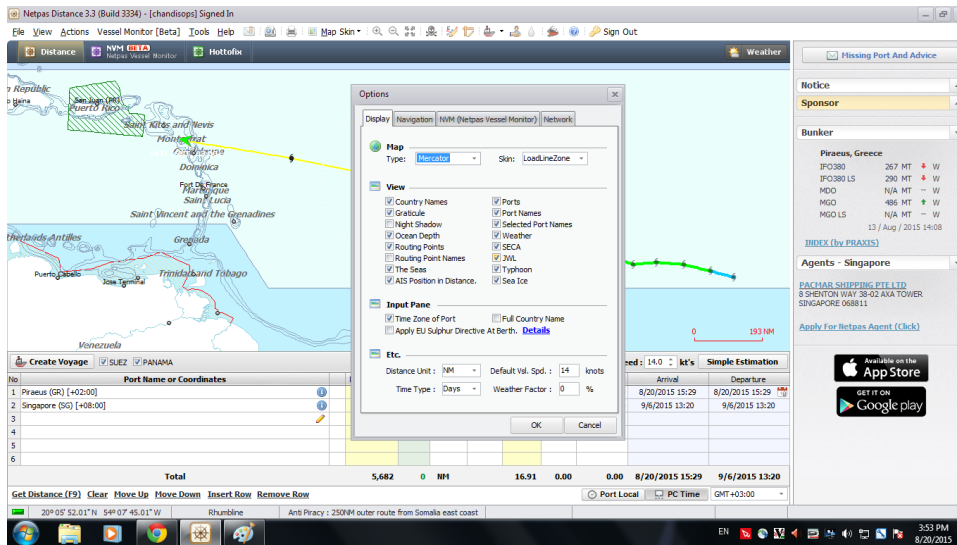
Το Netpas Distance 3.3 είναι ένα πρόγραμμα² όπου περνώντας στο σύστημα του λιμάνι αναχώρησης και λιμάνι αφίξεως υπολογίζει διάφορες παραμέτρους όπως την απόσταση από το ένα λιμάνι στο άλλο, την συνολική χρονική διάρκεια που θα χρειαστεί για να γίνει το ταξίδι, τις καταναλώσεις που θα υπάρξουν (ανάλογα πάντα με το καύσιμο και την ταχύτητα πλεύσης που θα επιλεγεί), ενώ δίνει και πληροφορίες σχετικά με το βάθος ή το πλάτος ορισμένων περασμάτων που θα χρειαστεί να διασχίσει το πλοίο, των επικινδύνων λόγω πειρατείας θαλασσιών περιοχών ή ακόμη και περιοχών που υπάρχουν πάγοι και παγόβουνα. Όπως φαίνεται και στην εικόνα netpas1 το πρόγραμμα παρέχει και κάποιες άλλες πληροφορίες όπως τις τιμές του αργού πετρελαίου στο λιμάνι αναχώρησης (σε περίπτωση που χρειάζεται να γίνει ανεφοδιασμός πριν ξεκινήσει το ταξίδι) και τους πράκτορες που χρησιμοποιεί η εταιρία στο λιμάνι προορισμού. Επίσης, μπορούμε να διακρίνουμε πως υπάρχει η επιλογή για το εάν θέλει ο χρήστης να περάσει το πλοίο από κάποιο κανάλι (στο συγκεκριμένο παράδειγμα από

του Σουέζ) καθώς αυτός είναι ένας παράγοντας που ανεβάζει το κόστος του ταξιδιού. Στην εικόνα netpas2 φαίνονται όλες αυτές τις επιλογές που δίνει το πρόγραμμα στο χρήστη προς εμφάνιση όπως είναι τα βάθη, οι καιρικές συνθήκες, οι τυφώνες και άλλα.

2. <https://www.netpas.net/>



Εικόνα netpas1



Εικόνα netpas2

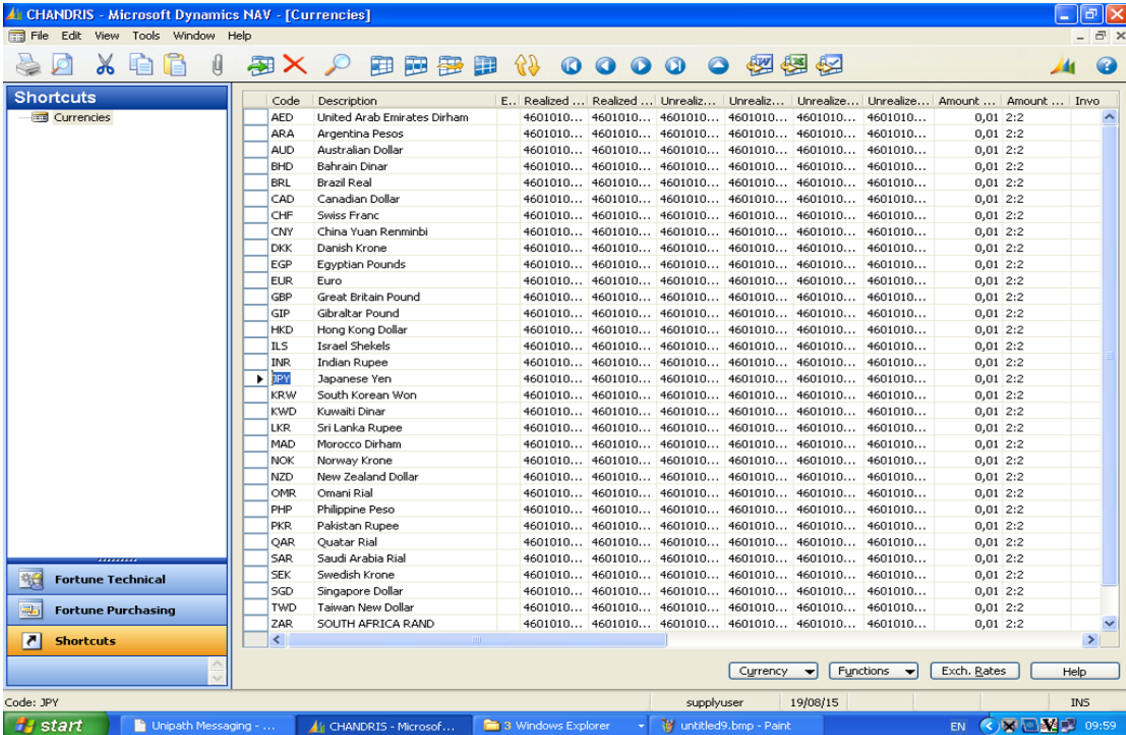
3.8.8 MICROSOFT DYNAMICS NAV

Το Microsoft Dynamics NAV (Navision) είναι ένα ERP πληροφοριακό σύστημα που αναπτύχθηκε από τη Microsoft για την καλύτερη εξυπηρέτηση μεγάλων εταιριών. Παρότι είναι ένα γενικό πρόγραμμα που μπορεί να χρησιμοποιηθεί από οποιοδήποτε κλάδου εταιρία, εισάγοντας modules μπορεί να μετατραπεί σαν πρόγραμμα και να εξειδικευτεί σε κάποιον συγκεκριμένο τομέα όπως για παράδειγμα η ναυτιλία στην προκειμένη περίπτωση.

Στην Χανδρής Ελλάς χρησιμοποιούνται κυρίως δύο συν μία κατηγορίες. Το Fortune Technical, το Fortune Purchasing και το Shortcuts.

3.8.8.1 Shortcuts

Το Shortcuts όπως φαίνεται και στις εικόνες Shortcuts1 και Shortcuts2 δίνει αποκλειστικά πληροφορίες για τις συναλλαγματικές ισοτιμίες, κάτι που όμως στον τομέα της ναυτιλίας δεν είναι καθόλου ασήμαντο αλλά κάθε άλλο καθώς οι ναυτιλιακές εταιρίες συναλλάσσονται σε δολάριο με εταιρίες από όλο τον κόσμο και η ισοτιμία διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στα οικονομικά τεκταινόμενα τους.



The screenshot shows the 'Shortcuts' window in Microsoft Dynamics NAV. The window title is 'CHANDRIS - Microsoft Dynamics NAV - [Currencies]'. The main area displays a table of currencies with columns for Code, Description, and various financial metrics. The 'Currencies' category is selected in the left-hand pane. The table lists 20 different currencies, including AED, ARA, AUD, BHD, BRL, CAD, CHF, CNY, DKK, EGP, EUR, GBP, GIP, HKD, ILS, INR, JPY, KRW, KWD, LKR, MAD, NOK, NZD, OMR, PHP, PKR, QAR, SAR, SEK, SGD, TWD, and ZAR. The 'JPY' row is highlighted. At the bottom of the window, there are buttons for 'Currency', 'Functions', 'Exch. Rates', and 'Help'. The taskbar at the bottom shows the Windows Start button and several open applications, including 'Unipath Messaging', 'CHANDRIS - Microsof...', 'Windows Explorer', and 'Paint'.

Code	Description	E..	Realized ...	Realized ...	Unrealiz...	Unrealiz...	Unrealize...	Unrealize...	Amount ...	Amount ...	Invo
AED	United Arab Emirates Dirham	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
ARA	Argentina Pesos	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
AUD	Australian Dollar	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
BHD	Bahrain Dinar	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
BRL	Brazil Real	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
CAD	Canadian Dollar	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
CHF	Swiss Franc	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
CNY	China Yuan Renminbi	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
DKK	Danish Krone	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
EGP	Egyptian Pounds	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
EUR	Euro	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
GBP	Great Britain Pound	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
GIP	Gibraltar Pound	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
HKD	Hong Kong Dollar	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
ILS	Israel Shekels	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
INR	Indian Rupee	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
JPY	Japanese Yen	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
KRW	South Korean Won	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
KWD	Kuwaiti Dinar	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
LKR	Sri Lanka Rupee	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
MAD	Morocco Dirham	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
NOK	Norway Krone	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
NZD	New Zealand Dollar	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
OMR	Omani Rial	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
PHP	Philippine Peso	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
PKR	Pakistan Rupee	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
QAR	Qatar Rial	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
SAR	Saudi Arabia Rial	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
SEK	Swedish Krone	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
SGD	Singapore Dollar	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
TWD	Taiwan New Dollar	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	
ZAR	SOUTH AFRICA RAND	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	4601010...	0,01	2:2	

Εικόνα Shortcuts1

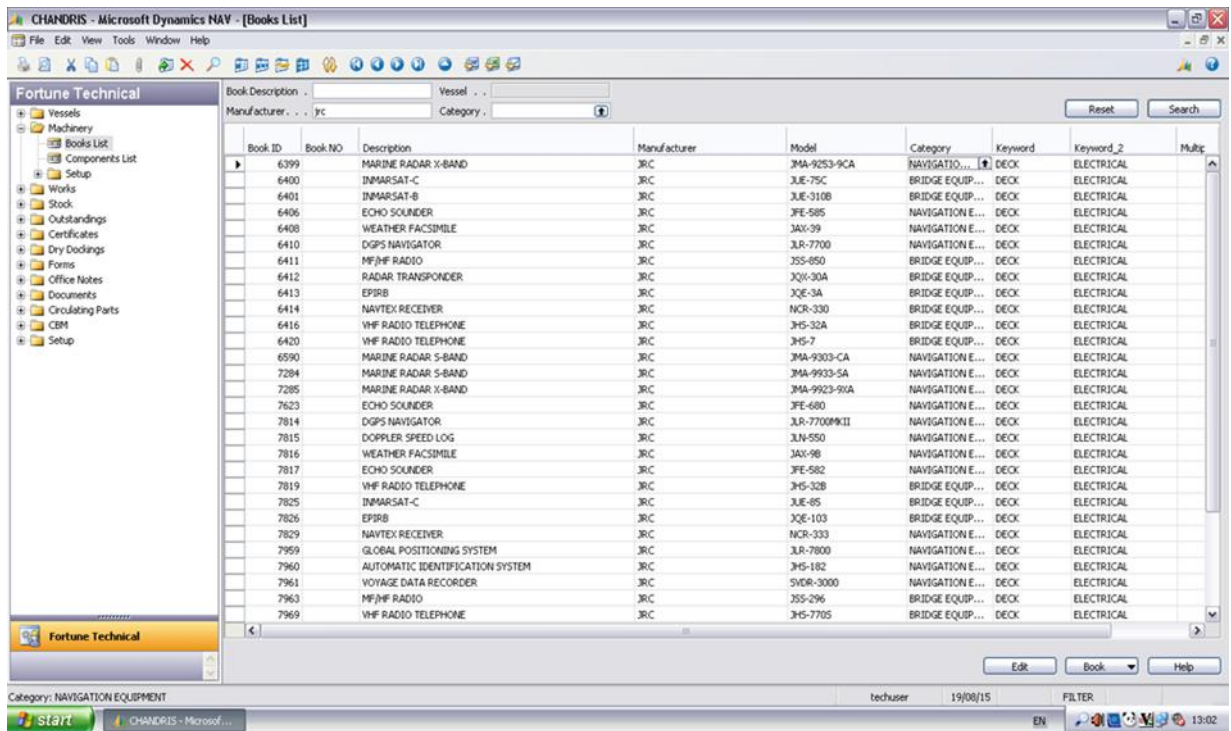
Starting ...	Currency Code	Relation...	Exchange Ra...	Relational Ex...	Adjustment E...	Relational Ad...	F...
07/01/15	JPY		119,01	1,0	119,01	1,0 R..	
13/01/15	JPY		118,31	1,0	118,31	1,0 R..	
20/01/15	JPY		118,48	1,0	118,48	1,0 R..	
27/01/15	JPY		118,01	1,0	118,01	1,0 R..	
03/02/15	JPY		117,23	1,0	117,23	1,0 R..	
10/02/15	JPY		118,68	1,0	118,68	1,0 R..	
17/02/15	JPY		118,47	1,0	118,47	1,0 R..	
24/02/15	JPY		119,24	1,0	119,24	1,0 R..	
03/03/15	JPY		119,69	1,0	119,69	1,0 R..	
10/03/15	JPY		121,79	1,0	121,79	1,0 R..	
17/03/15	JPY		121,28	1,0	121,28	1,0 R..	
24/03/15	JPY		119,6	1,0	119,6	1,0 R..	
31/03/15	JPY		120,08	1,0	120,08	1,0 R..	
07/04/15	JPY		119,57	1,0	119,57	1,0 R..	
15/04/15	JPY		119,59	1,0	119,59	1,0 R..	
21/04/15	JPY		119,48	1,0	119,48	1,0 R..	
28/04/15	JPY		119,05	1,0	119,05	1,0 R..	
05/05/15	JPY		120,13	1,0	120,13	1,0 R..	
12/05/15	JPY		120,2	1,0	120,2	1,0 R..	
19/05/15	JPY		119,93	1,0	119,93	1,0 R..	
26/05/15	JPY		122,58	1,0	122,58	1,0 R..	
02/06/15	JPY		124,64	1,0	124,64	1,0 R..	
09/06/15	JPY		124,32	1,0	124,32	1,0 R..	
16/06/15	JPY		123,58	1,0	123,58	1,0 R..	
23/06/15	JPY		123,73	1,0	123,73	1,0 R..	
30/06/15	JPY		122,45	1,0	122,45	1,0 R..	
07/07/15	JPY		122,71	1,0	122,71	1,0 R..	
14/07/15	JPY		123,34	1,0	123,34	1,0 R..	
21/07/15	JPY		124,39	1,0	124,39	1,0 R..	
28/07/15	JPY		123,52	1,0	123,52	1,0 R..	
04/08/15	JPY		124,03	1,0	124,03	1,0 R..	
11/08/15	JPY		124,79	1,0	124,79	1,0 R..	
18/08/15	JPY		124,39	1,0	124,39	1,0 R..	

Εικόνα Shortcuts2

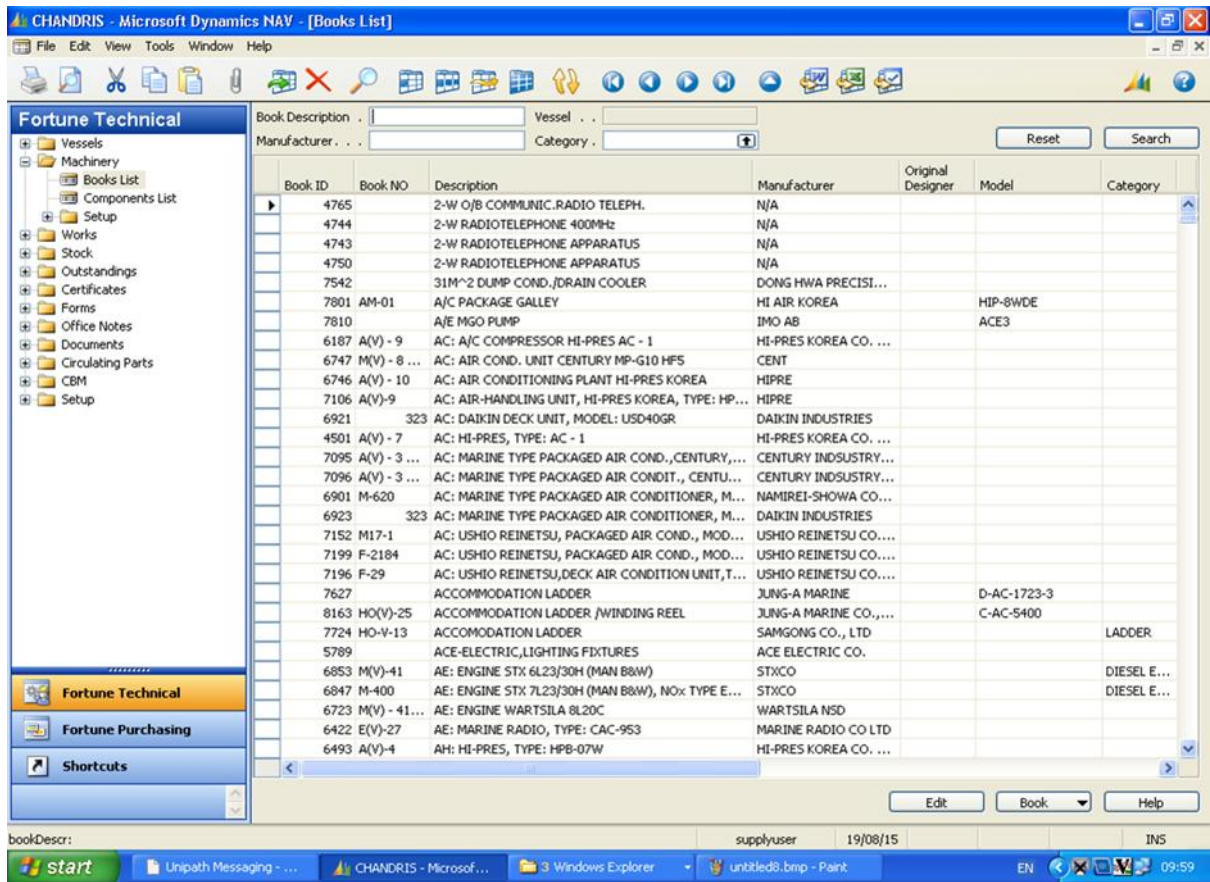
3.8.8.2 Fortune Technical

Το Fortune Technical με λίγα λόγια αφορά ότι έχει σχέση με τη συντήρηση και τα εξαρτήματα του πλοίου. Δηλαδή, παρέχει πληροφορίες για τις συντηρήσεις που έχουν γίνει, συντηρήσεις που πρέπει να γίνουν και ποιές από αυτές είναι ζωτικής σημασίας. Ακόμη, τι άλλου είδους εργασίες έχουν γίνει ή γίνονται (και σε τι βαθμό ολοκλήρωσης αυτές βρίσκονται) ή πρέπει να γίνουν σε κάποιο από τα πλοία γενικά. Επιπλέον, δυσλειτουργίες ενός ή πολλών εξαρτημάτων. Επίσης, τι είδους ανταλλακτικά και σε τι αριθμό (για κάθε ανταλλακτικό υπάρχει ένας υποχρεωτικός ελάχιστος αριθμός των οποίων θα πρέπει να βρίσκεται πάνω στο πλοίο) υπάρχουν και αν αυτά συμβαδίζουν με τους διεθνείς κανονισμούς. Επιπρόσθετα, δείχνει τα πιστοποιητικά που έχει το πλοίο και πιστοποιητικά που πρέπει να ανανεωθούν.

Στην εικόνα FT1 είναι όλα τα βιβλία που είναι περασμένα μόνο από/για τον κατασκευαστή JRC. Τα βιβλία αυτά ουσιαστικά αποτελούν manuals του κάθε εξαρτήματος που προμηθεύει αυτός ο κατασκευαστής κι έτσι με αυτόν τον τρόπο υπάρχει περασμένη στο σύστημα κάθε κρίσιμη πληροφορία για τα εξαρτήματα αυτά. Ενώ στην εικόνα FT2 είναι γενικά όλα τα βιβλία που είναι περασμένα στο σύστημα.

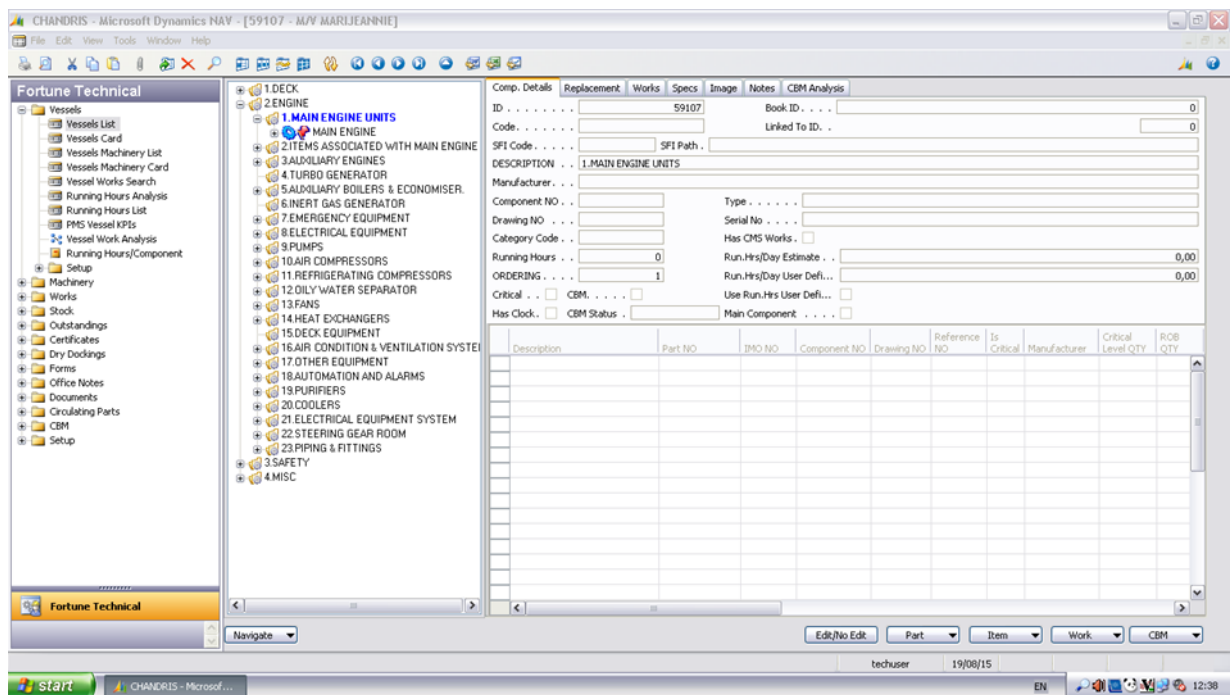


Εικόνα FT1



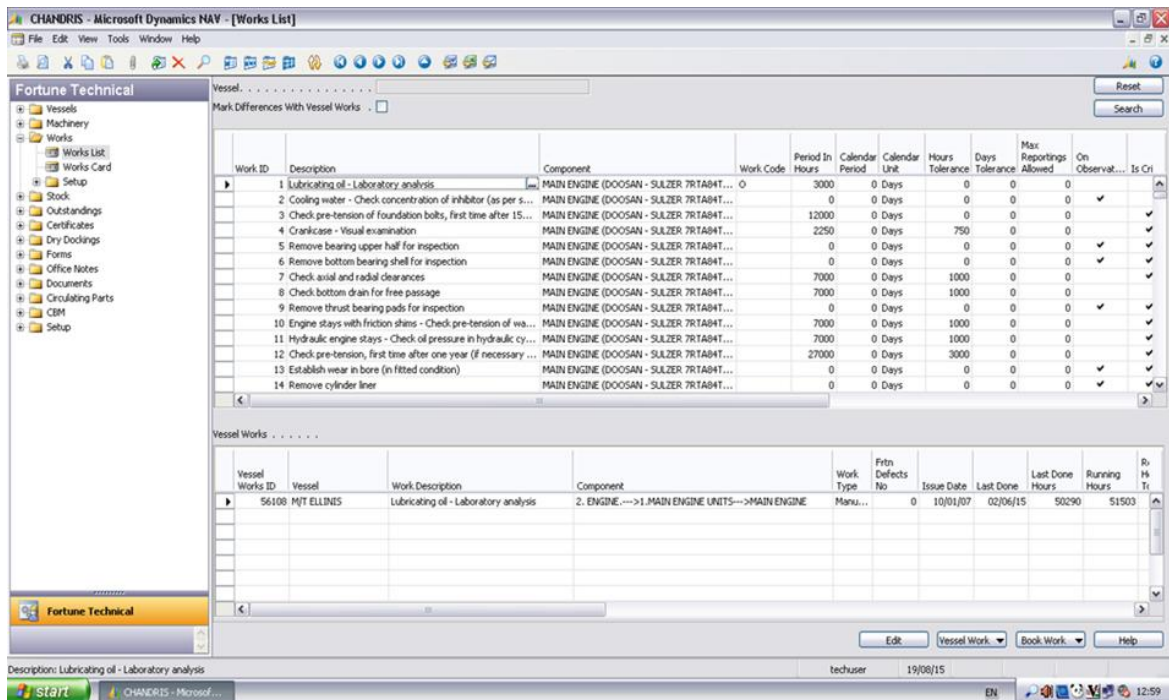
Εικόνα FT2

Στην εικόνα FT3 φαίνονται όλα τα εξαρτήματα που είναι εγκατεστημένα στο πλοίο M/V MARJEANNIE, όπως φαίνεται στην εικόνα όλα είναι κατηγοριοποιημένα σε 4 κύριες ομάδες. Στην συνέχεια ανοίγοντας την ομάδα της μηχανής (2.ENGINE) εμφανίζονται όλα τα εξαρτήματα της μηχανής, έπειτα ανοίγοντας την ομάδα της κύριας μηχανής (1.MAIN ENGINE UNITS) υπάρχει μία τελευταία ομάδα που αν ανοιγόταν θα έδειχνε όλα τα εξαρτήματα από τα οποία απαρτίζεται η κύρια μηχανή (η κόκκινη σημαία αριστερά του MAIN ENGINE σημαίνει ότι η κύρια μηχανή είναι ζωτικής σημασίας για την σωστή λειτουργία του πλοίου).



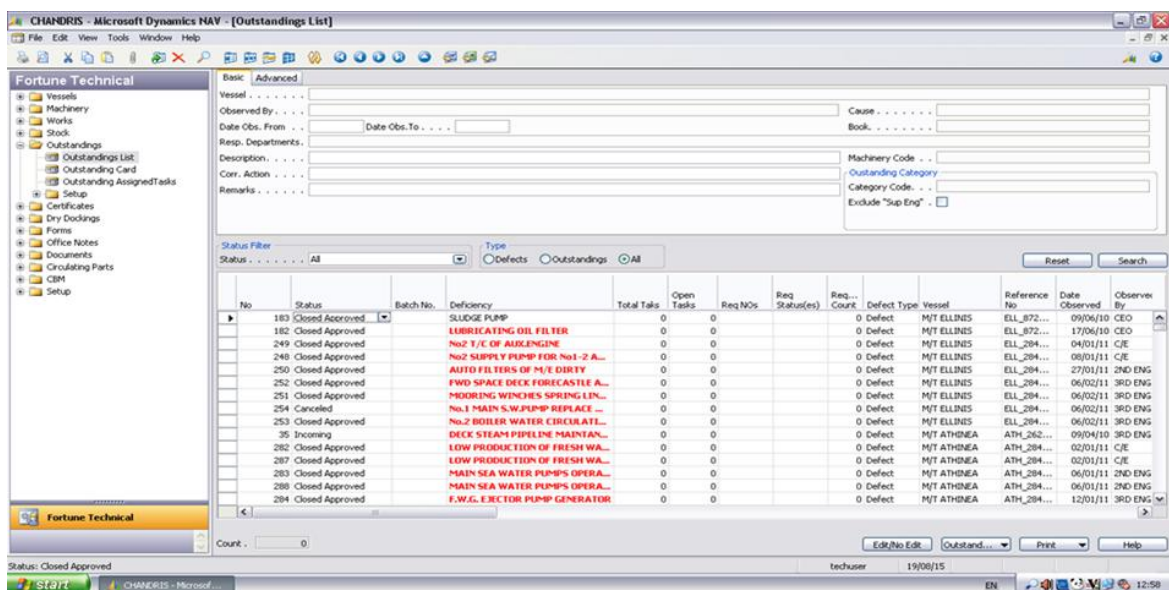
Εικόνα FT3

Στην εικόνα FT4 φαίνονται όλες τις εργασίες που μπορεί να γίνουν πάνω στα πλοία μαζί με κάποιες πληροφορίες τους όπως πχ το πόσο διαρκούν και αν είναι ζωτικής σημασίας για την επιχειρησιακή λειτουργία του πλοίου κ.α.. πατώντας πάνω σε κάθε εργασία ανοίγει νέο παράθυρο με το ποιο πλοίο την έχει κάνει, πότε την έκανε, πόσο διάρρηξε και άλλα.



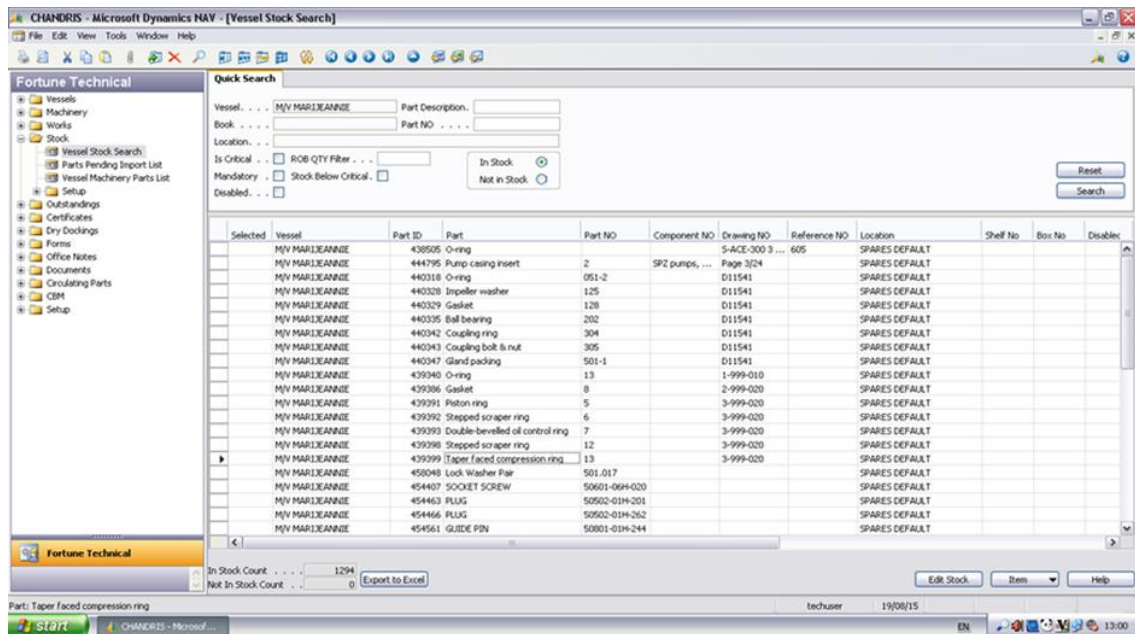
Εικόνα FT4

Η εικόνα FT5 δείχνει (κατά κύριο λόγο) δυσλειτουργίες του πλοίου όπου η κάθε μία έχει ορισμένες απαραίτητες για εμάς πληροφορίες όπως το σε τι κατάσταση βρίσκεται η δυσλειτουργία αυτή, σε ποιο πλοίο είναι, τι αριθμός reference του έχει δοθεί για να εντοπίζεται εύκολα, ποιος και πότε τακτοποίησε το ζήτημα κ.α. (το γεγονός πως όλα πλην του πρώτου είναι κοκκινισμένα απλά σημαίνει πως δεν έχουν ανοιχτεί από τον χρήστη που έχει μπει εκείνη τη στιγμή στο σύστημα, γενικά σαν πρόγραμμα το NAVISION κοκκινίζει οτιδήποτε είναι αδιάβαστο για να γνωρίζει ο χρήστης τι έχει δει και τι όχι).



Εικόνα FT5

Στην εικόνα FT6 φαίνεται πως μπαίνοντας στο Fortune Technical → stock → Vessel Stock Search υπάρχουν τα αποθέματα των ανταλλακτικών που έχει κάθε πλοίο και στην συγκεκριμένη περίπτωση το πλοίο M/V MARIJEANNIE.



Εικόνα FT6

Στην εικόνα FT7 μπαίνοντας στο Fortune Technical → Vessels → Vessels List φαίνεται η λίστα με όλα τα πλοία που είναι εν ενεργεία εκείνη τη χρονική περίοδο. Ανοίγοντας κάποιο πλοίο της λίστας (πατώντας πάνω του και στην συνέχεια πηγαίνοντας κάτω δεξιά στην οθόνη επιλέγοντας Vessel → Vessel Card) δίνεται η δυνατότητα να φανούν ορισμένες τεχνικές λεπτομέρειες για το πλοίο αυτό όπως φαίνεται και στην εικόνα FT8 όπως για παράδειγμα το Hull No, το ναυπηγείο και την ημερομηνία που ναυπηγήθηκε (αυτά τα τρία ήταν οι μόνες πληροφορίες που χρειαζόμουν και έπαιρνα από το Fortune Technical σαν υπάλληλος του τμήματος προμηθειών).

CHANDRIS - Microsoft Dynamics NAV - [Vessels List]

File Edit View Tools Window Help

Fortune Technical

- Vessels
 - Vessels List
 - Vessels Card
 - Vessels Machinery List
 - Vessels Machinery Card
 - Vessel Works Search
 - Running Hours Analysis
 - Vessel Work Analysis
 - Running Hours/Component
- Machinery
- Works
- Stock
- Outstandings
- Certificates
- Forms
- Office Notes
- Documents
- Circulating Parts
- CBM
- Setup

Fortune Technical

Fortune Purchasing

Shortcuts

Vessel ID	Vessel Name	Last Communication Date	Last Communication T...	Is Active	Sold	Sorting
22	M/T AEGEA	18/08/15	21:40:51	✓		0
3	M/T AKTEA	18/08/15	20:08:51	✓		0
8	M/T ALTHEA	18/08/15	14:49:52	✓		0
23	M/T AMOREA	19/08/15	08:32:48	✓		0
28	M/T ARETEA	18/08/15	13:51:38	✓		0
7	M/T ASTREA	18/08/15	02:01:24	✓		0
2	M/T ATHINEA	19/08/15	09:56:44	✓		0
4	M/T AUSTRALIS	19/08/15	08:29:21	✓		0
5	M/T BRITANIS	18/08/15	20:42:37	✓		0
1	M/T ELLINIS	19/08/15	08:09:02	✓		0
26	M/T OCEANIS	18/08/15	18:25:45	✓		0
24	M/T SERENEA	18/08/15	20:05:37	✓		0
25	M/T SESTREA	19/08/15	09:12:30	✓		0
15	M/V AMIRA	18/08/15	21:03:29	✓		0
16	M/V CHRIS	19/08/15	09:03:03	✓		0
29	M/V DONA BIBI	04/08/15	16:21:29	✓		0
14	M/V MARIBELLA	19/08/15	08:37:24	✓		0
11	M/V MARICHR...	18/08/15	16:21:23	✓		0
12	M/V MARIETTA	19/08/15	08:09:02	✓		0
20	M/V MARIJEA...	19/08/15	08:15:51	✓		0
18	M/V MARILOULA	19/08/15	07:07:00	✓		0
10	M/V MARINICKI	19/08/15	05:43:17	✓		0
19	M/V MARIPERLA	19/08/15	08:34:24	✓		0
21	M/V MARIVIC...	19/08/15	08:31:01	✓		0
27	OFFICE	11/08/15	13:00:52	✓		0
17	TEST VESSEL	14/08/15	16:31:37	✓		0

Vessel Name: M/T AEGEA supplyuser 19/08/15 FILTER

start Unipath Mess... CHANDRIS - ... BUDGETS attachments 3P untyped6.bmp ... EN 09:58

Εικόνα FT7

CHANDRIS - Microsoft Dynamics NAV - [22 - Vessel Card]

File Edit View Tools Window Help

Fortune Technical

- Vessels
 - Vessels List
 - Vessels Card
 - Vessels Machinery List
 - Vessels Machinery Card
 - Vessel Works Search
 - Running Hours Analysis
 - Vessel Work Analysis
 - Running Hours/Component
- Machinery
- Works
- Stock
- Outstandings
- Certificates
- Forms
- Office Notes
- Documents
- Circulating Parts
- CBM
- Setup

Fortune Technical

Fortune Purchasing

Shortcuts

General Dimensions Communications Engines Load Lines Cargo Ballast Fresh Water Bunkers Pumps Image

Vessel ID 22

Vessel Name M/T AEGEA Dead Weight 0

IMO No 9379612 Light Weight 0

Call Sign SVAC3 Engines Horse Power 0

Shipyards 7 SAMSUNG HEAVY INDU...

Hull No 1678

Classification Society LR Builder

Class NO 9379612 Owner

Class Notation Owner IMO

Official Number Manager

Port Of Registry 03617 Chios

Registration NO 440

Flag GR Greece

Vessel Type 1 TANKER

Keel Laid

Date Launched 01/04/09

Date Delivered 01/04/09

Managed Since

Picture Doc ID 0

Company Code 9068 AEGEA(9068)

Old Vessel Code

Is Active

Sold Date Sold

Virtual Vessel

Edit/No Edit Stock Certificates Machinery Works Help

Vessel ID: 22 supplyuser 19/08/15

start Unipath Mess... CHANDRIS - ... BUDGETS attachments 3P untyped7.bmp ... EN 09:59

3.8.8.3 FORTUNE PURCHASING

Το Fortune Purchasing με λίγα λόγια αφορά ότι έχει σχέση με τις προμήθειες του γραφείου για τις παραγγελίες των πλοίων. Πηγαίνοντας στο Requisition Enquiry → Vendors εμφανίζεται μία λίστα με όλους τους προμηθευτές της εταιρίας (εικόνα FP1). Ανοίγοντας την καρτέλα του κάθε προμηθευτή φαίνονται όλες οι χρήσιμες πληροφορίες που μπορεί να χρειαστεί κάποιος χρήστης για αυτόν όπως διευθύνσεις, ηλεκτρονικές διευθύνσεις, λίστα επαφών με τα τηλέφωνα τους, νόμισμα συναλλαγής κ.α..

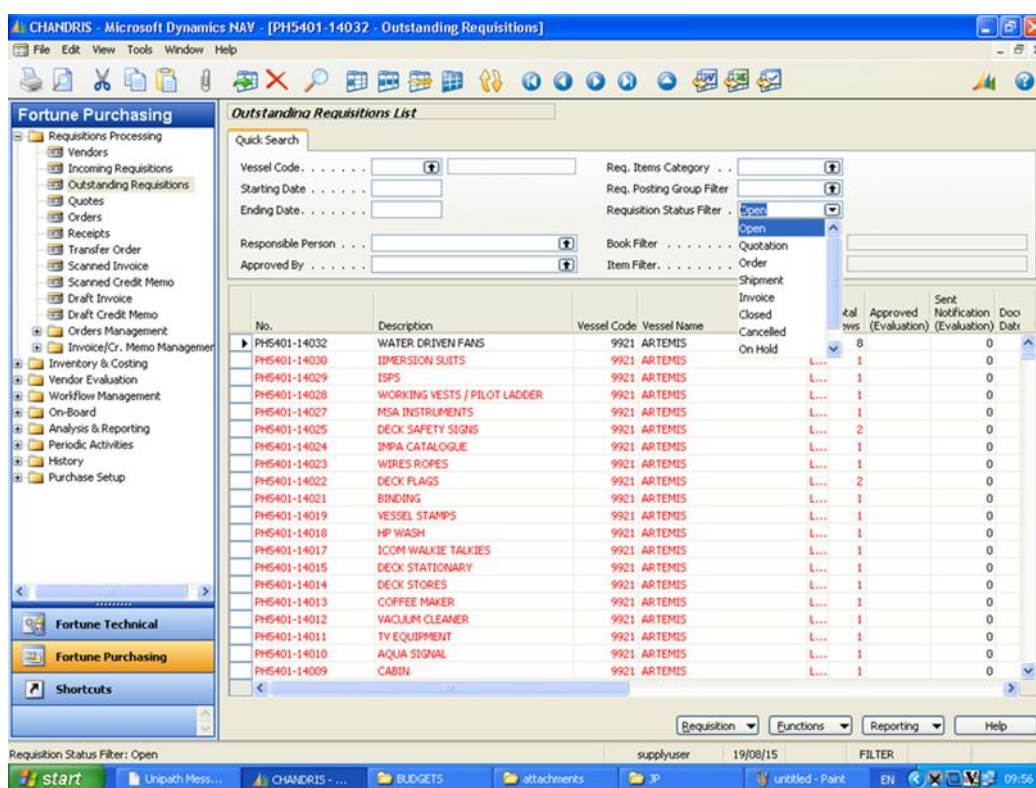
No.	Name	Name 2	Status	Phone No.	Currency Code	Old Code
V13430	CMA'D, ARGOUDELIS & SIA E.P.E	Δ.ΑΡΓΟΥΔΕΛΗΣ & ΣΙΑ ...		2104633826	EUR	50152
V14611	EUROGROUP S.A	ΓΙΟΥΡΓΟΥΠΗ Α.Ε		210 5519800	EUR	50165
V12866	COMPLUDYNAMIC E.P.E	ΚΟΜΠΟΥΝΤΑΙΝΑΜΙΚ Π...	Approved	2109414340	EUR	50168
V14580	DEFON EPE	DEFON EPE		210 4515876	EUR	50180
V13444	DIAGNOSTI SA	"ΔΙΑΓΝΩΣΗ Α.Ε."		210 6996500	EUR	50199
V06193	JOHN D. PAGONIS	ΙΩΑΝΝΗΣ Δ. ΠΑΓΩΝΗΣ	Approved	2104517115	EUR	50203
V01047	SPACE ELECTRONICS	ΔΙΑΣΤΗΜΙΚΗ ΗΛΕΚΤΡΟ...	Approved	2104174614	EUR	50204
V06218	DEKA A.E.E.E	ΔΕΚΑ Α.Ε.Ε.Ε	Approved	2104222325	EUR	50206
V13511	IAKOVOS S DROUGAS	ΙΑΚΩΒΟΣ Σ. ΔΡΟΥΓΚΑΣ		210 4533298	EUR	50214
V01085	FARAD SA	ΦΑΡΑΝΤ Α.Ε	Approved	2104227410	EUR	50221
V13431	COOL SUPPLIES AENE	ΚΟΥΛ ΕΦΟΔΙΑ ΠΛΟΙΩΝ...		2104061170	EUR	50228
V06335	Y.KAVOUSSANAKIS-D. TZEKOS & CO	Β.ΚΑΒΟΥΣΑΝΑΚΗΣ-Δ.Τ...	Approved	2104226591	EUR	50230
V01053	WILHELMSEN SHIP SERVICE HELLAS	ΒΙΛΗΛΜΣΕΝ ΣΙΠ ΣΕΡ...	Approved	2104239100	EUR	50236
V14065	GREEK SHIPPING PUBLICATIONS CO	ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΝΑΥΤΙΔΑΚ...		2104521839	EUR	50255
V13791	CHARLAFTIS EPE	ΧΑΡΛΑΥΤΗΣ ΕΠΕ		2106219374	EUR	50258
V06217	TEMAK	TEMAK	Approved	2102581583	EUR	50259
V06166	EFODIASTIKI S.A	ΕΦΟΔΙΑΣΤΙΚΗ Α.Ε.	Approved	2104637120	EUR	50261
V01198	ENVIRONMENTAL PROT.ENG.SA (EPE	ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ ...	Approved	2104060000	EUR	50262
V14556	COSMOL SA	COSMOL ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΧΑ...		210 6740110	EUR	50264
V13542	M.FRAGOPOULOU-P.DOUNAS- CH.SI	Μ.ΦΡΑΓΚΟΠΟΥΛΟΥ-Π...		2104176644	EUR	50271
V06268	EFSTATHIOS MOURATIDIS	ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΜΟΥΡΑΤΙΔΗΣ	Approved	2104280328	EUR	50277
V14759	EVAG.BOTHOS & SIA O.E	ΕΥΑΓΓ.ΜΠΟΘΟΣ & ΣΙΑ ...		210 9400995	EUR	50279
V13383	ALPHA LEASING A.E.	ALPHA LEASING A.E.		2103367900	EUR	50280
V06160	IOANNIS G. KONSTANTOURLAKIS	ΙΩΑΝΝΗΣ Γ. ΚΩΝΣΤΑΝ...	Approved	2104620159	EUR	50286
V13463	FLERIA A.V.E.E	FLERIA A.B.E.E.		2106843973	EUR	50297
V13392	ARKOUDARIS DIM.VASILEIOS	ΑΡΚΟΥΔΑΡΗΣ ΔΗΜ.ΒΑΣ...		2104119065	EUR	50300
V13288	SEKA BUNKERING STATIONS SA	ΣΕΚΑ Α.Ε	Approved	2892022483	EUR	50318
V14242	M.XIROUCHAKIS & SIA O.E.	Μ.ΧΗΡΟΥΧΑΚΗΣ & ΣΙΑ ...		2104185760	EUR	50321
V06204	IOANNIS GIOVAKIS & SYNERGATES A.	ΙΩΑΝΝΗΣ ΓΙΩΒΑΚΗΣ & ΣΥ...	Approved	2104610442	EUR	50326
V13485	GRIFFIN TRAVEL MARINE S.A	ΓΚΡΙΦΙΝ ΤΡΑΒΕΛΙΑΙΩΤ...		30 2109231 ...	EUR	50328
V13423	CHR.KAMPOURELIS SONS O.E.	ΧΡ.ΚΑΜΠΟΥΡΕΛΗ ΥΙΟΙ ...		210 4178764	EUR	50332

Εικόνα FP1

Ανοίγοντας το Outstanding Requisitions (εικόνα FP2) φαίνονται όλες τις παραγγελίες που έχουν κάνει τα πλοία, ενώ δίνεται η επιλογή να εμφανίζονται και ομαδοποιημένες με βάση κάποια κριτήρια. Οι ομάδες είναι οι εξής: Open: Η παραγγελία έχει σταλεί από το πλοίο και έχει παραδοθεί στο γραφείο. Quotation: Το γραφείο έχει στείλει την παραγγελία του πλοίου σε προμηθευτές, που έκρινε πως έπρεπε να σταλεί η συγκεκριμένη παραγγελία, και περιμένει τις προσφορές τους. Order: Έγινε η επιλογή της καταλληλότερης προσφοράς και το γραφείο προχώρα σε παραγγελία. Shipment: Αφού γίνει η αγορά κανονίζεται ο τόπος και ο χρόνος παράδοσης στο πλοίο. Invoice: Αφού παραδοθεί η παραγγελία στο πλοίο ελέγχεται στο τιμολόγιο που εκδόθηκε από τον προμηθευτή αν όλα έχουν χρεωθεί όπως θα έπρεπε σε ποσότητες και τιμές ανά

μονάδα προϊόντος. Αν όλα είναι χρεωμένα σωστά και βεβαιώσει και το πλοίο πως τα παρέλαβε όλα και είναι σε καλή κατάσταση τα προϊόντα τότε το τιμολόγιο περνά στο λογιστήριο για να γίνει η πληρωμή. Closed: Αυτό σημαίνει πως όλα τα παραπάνω βήματα έχουν ολοκληρωθεί και η παραγγελία αυτή μπαίνει στο αρχείο. Cancelled: Όταν μία παραγγελία ακυρωθεί είτε από το γραφείο είτε από το πλοίο. Τέλος On Hold: όταν για κάποιο λόγο μία παραγγελία έχει παγώσει.

Επιπλέον, δίνεται η δυνατότητα να ανοιχτούν οι παραγγελίες συγκεκριμένου πλοίου (Fortune Purchasing → Requisition Processing → Outstanding Requisition → Vessel Code), είτε όλες όσες έχει κάνει είτε ομαδοποιημένες όπως αναφέρθηκε παραπάνω. Ο κωδικός του πλοίου με βάση τον οποίον γίνεται η αναζήτηση είναι η πρώτη στήλη που φαίνεται στην εικόνα υ2. Όπως γίνεται αντιληπτό τα περισσότερα πλοία έχουν πάνω από ένα κωδικό, αυτό συμβαίνει καθώς μετά από ένα χρονικό διάστημα λειτουργίας κάθε πλοίο αλλάζει κωδικό.



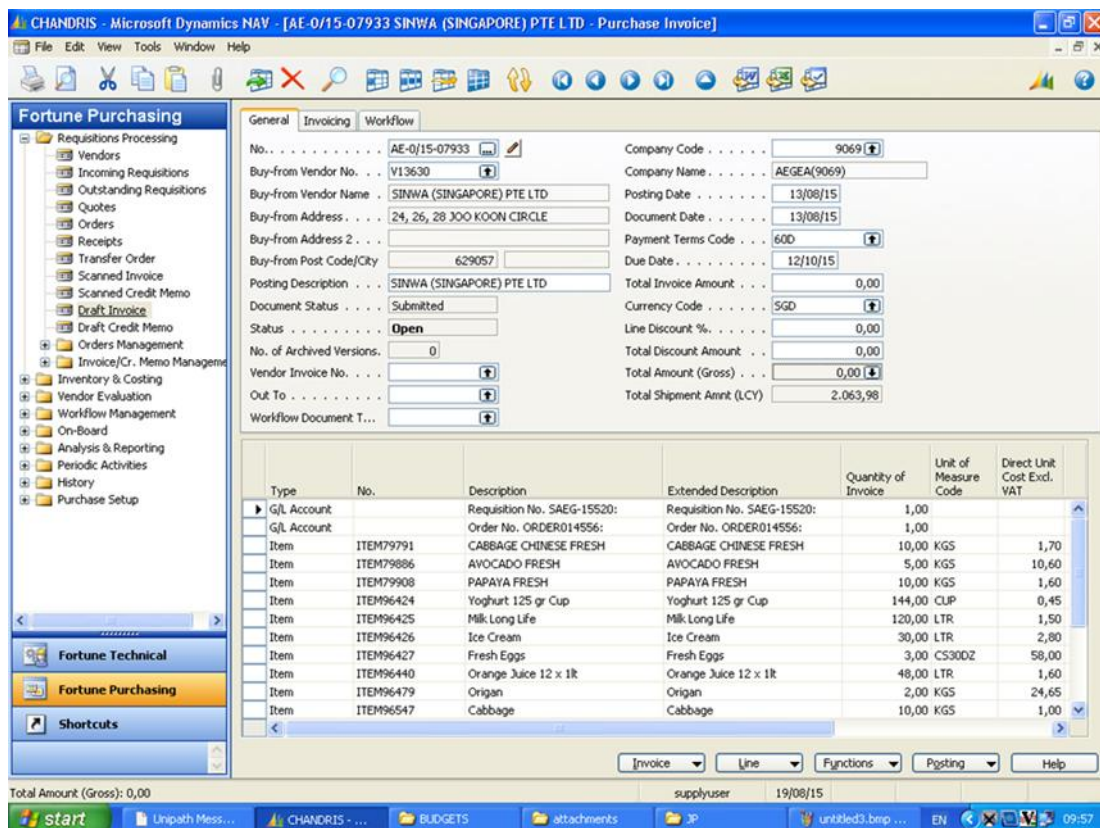
Εικόνα FP2

Στην εικόνα FP3 έχει ανοιχτεί η καρτέλα Draft Invoice από την καρτέλα Requisition Processing όπου στην προκειμένη περίπτωση φαίνεται ένα τιμολόγιο για τον προμηθευτή SINWA.

Στην πάνω καρτέλα βρίσκονται ορισμένα στοιχεία όπως για παράδειγμα το No που αποτελεί την μοναδική ταυτότητα που δόθηκε από το γραφείο σε αυτό το τιμολόγιο, το Buy-from Vendor No που είναι ο κωδικός με τον οποίο είναι περασμένος στο σύστημα ο συγκεκριμένος προμηθευτής, το Status που δείχνει εάν έχει ολοκληρωθεί ο έλεγχος του τιμολόγιου και έχει περάσει στο λογιστήριο ή όχι, το Company Code που είναι για

το σε ποιο πλοίο θα χρεωθεί το τιμολόγιο αυτό, το Currency Code που δείχνει σε τι νόμισμα θα πληρωθεί, το Total shipment Amnt (LCY) που είναι το τελικό συνολικό ποσό που θα πληρωθεί και άλλα.

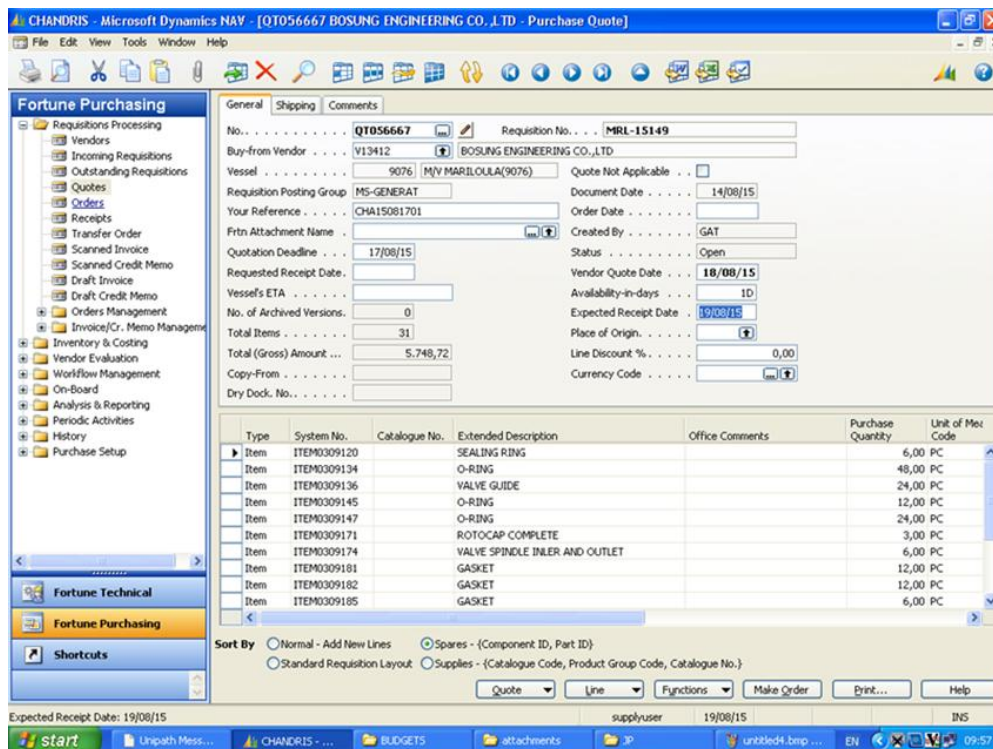
Στην κάτω καρτέλα υπάρχουν στις δύο πρώτες γραμμές κάποια αναγνωριστικά στοιχεία για την παραγγελία αυτή που μπαίνουν αυτόματα και από κάτω όλα τα προϊόντα τα οποία είναι στο τιμολόγιο με τους κωδικούς τους, τις ποσότητες τους μαζί με τις μονάδες μετρήσεως των ποσοτήτων αυτών, τις τιμές τους ανά μονάδα προϊόντος αλλά και τη συνολική τους τιμή (και μετά από έκπτωση εάν υπάρχει) και άλλα.



Εικόνα FP3

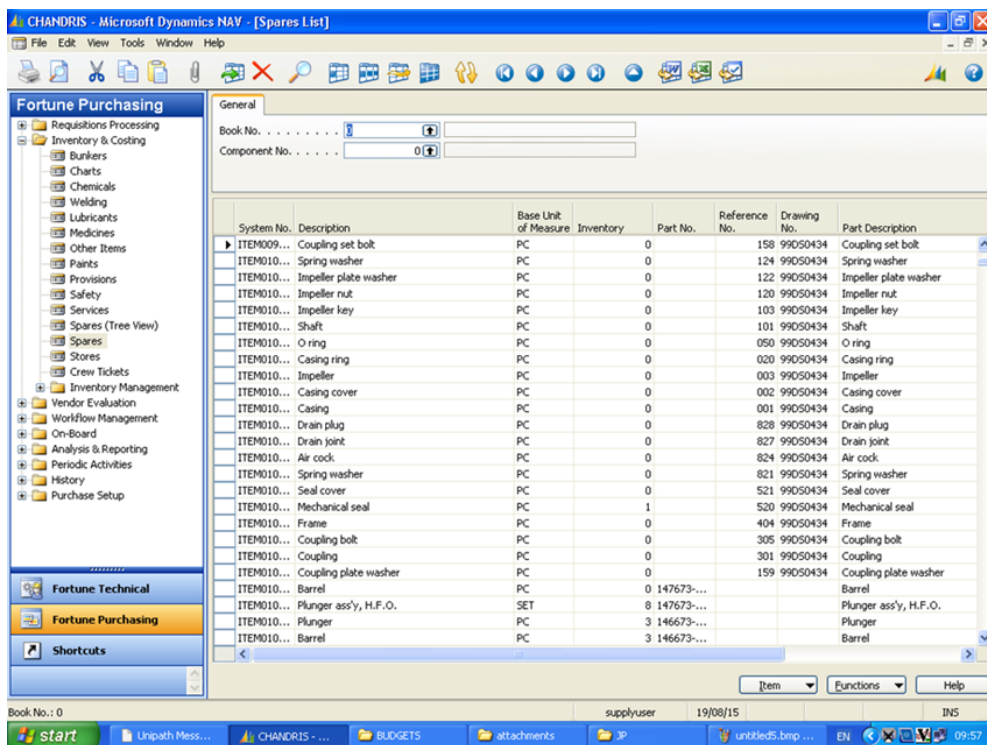
Στην εικόνα FP4 φαίνονται τα στοιχεία μιας προσφοράς που έχει περαστεί στο Navision για μία παραγγελία από τον προμηθευτή BOSUNG. Στο πάνω πίνακα υπάρχει το No που είναι ο αριθμός που έδωσε το σύστημα στην προσφορά αυτή, το Requisition No είναι ο αριθμός παραγγελίας έτσι όπως τον έστειλε το πλοίο στο γραφείο, το Buy-from Vendor είναι ο κωδικός του προμηθευτή, το Vessel είναι ο κωδικός του πλοίου για το οποίο προορίζονται τα προϊόντα, το Your Reference είναι ο χαρακτηρισμός που έχει δώσει ο προμηθευτής σε αυτή τη προσφορά, το Quotation Deadline είναι η προθεσμία μέχρι την οποία θα ήταν εμπρόθεσμη η προσφορά που θα έστελνε, το Total Items είναι ο συνολικός αριθμός προϊόντων που υπάρχουν στην προσφορά, το Total (Gross) Amount είναι η συνολική τιμή της προσφοράς (χωρίς να υπολογίζεται η έκπτωση εάν υπάρχει), το Vendor Quote Date είναι το πότε έστειλε την προσφορά, το Availability-in-days είναι το πότε μπορεί να είναι διαθέσιμα από την στιγμή που θα κάνει το

γραφείο την παραγγελία σε εργάσιμες μέρες, το Line Discount % συμπληρώνεται μόνο όταν υπάρχει έκπτωση, το Currency Code όταν είναι κενό σημαίνει πως η προσφορά είναι σε δολάρια, ενώ αν είναι σε οποιοδήποτε άλλο νόμισμα θα πρέπει να συμπληρωθεί. Στο κάτω πίνακα είναι τα προϊόντα που υπάρχουν στην προσφορά με τους κωδικούς τους, τις ποσότητες στις οποίες προσφέρονται και σε τι τιμή.



Εικόνα FP4

Στην εικόνα FP5 έχει ανοιχθεί η καρτέλα Spares από το Inventory & Costing και βρίσκεται μια λίστα με όλα τα ανταλλακτικά μαζί με κάποιες τεχνικές λεπτομέρειές τους που έχουν αγοραστεί μέχρι στιγμής και ανοίγοντας κάποιο από αυτά θα φαινόταν σε τι τιμή και από ποιόν προμηθευτή αγοράστηκαν.



Εικόνα FP5

3.8.9 SEEMBOX

Το SEEMBOX-V είναι ένα ΠΣ που παρακολουθεί όλα τα ζωτικά όργανα των πλοίου και μεταδίδει τα στοιχεία τους σε πραγματικό χρόνο στα γραφεία της εταιρίας, ώστε ανά πάσα στιγμή να γνωρίζουν τι γίνεται πάνω στο πλοίο. Η ζωντανή αυτή παρακολούθηση εμπεριέχει από τις καταναλώσεις και τις θερμοκρασίες της μηχανής, μέχρι την πορεία και την ταχύτητα του πλοίου.

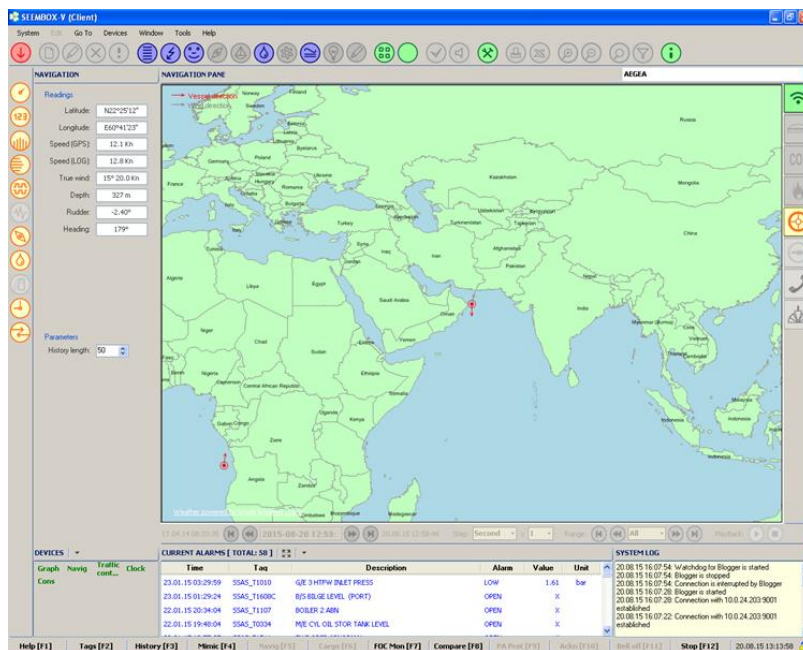
Τα οφέλη μιας ναυτιλιακής εταιρίας από ένα πρόγραμμα σαν αυτό είναι πολλαπλά καθώς η ακριβής και έγκαιρη πληροφόρηση επιτρέπει την αποτελεσματική υποστήριξης αποφάσεων. Επίσης, η συνεχής ενημέρωση πληροφοριών επιτρέπει την εύκολη ανάλυση των τάσεων. Ακόμη, η παρακολούθηση της κατάστασης του εξοπλισμού επιτρέπει την βασιζόμενη στην εκάστοτε κατάσταση την προληπτική συντήρηση με αποτέλεσμα να εξοικονομείται χρόνος και χρήμα που θα απαιτούνταν αργότερα στο χρόνο αν δεν διορθωνόταν εξ αρχής το πρόβλημα. Επιπλέον, βελτιώνει δραματικά την ακρίβεια παρακολούθησης της κατανάλωσης και ανεφοδιασμού καυσίμων με αυτό να συνεπάγεται την εξάλειψη των ανθρώπινων λαθών. Τέλος, και σημαντικότερο, ενισχύει την ανταπόκριση για την άμεση βοήθεια στο πλοίο από ξηρά σε καταστάσεις κινδύνου.

Στην εικόνα Seembox1 υπάρχουν ορισμένα παράθυρα με κάποιες εκ των λειτουργιών του προγράμματος όπως είναι ο έλεγχος κίνησης, ρολόι (τοπικό, διεθνές και πλοίου), η κατανάλωση καυσίμων, η πορεία και η ταχύτητα του πλοίου M/T AEGEA.



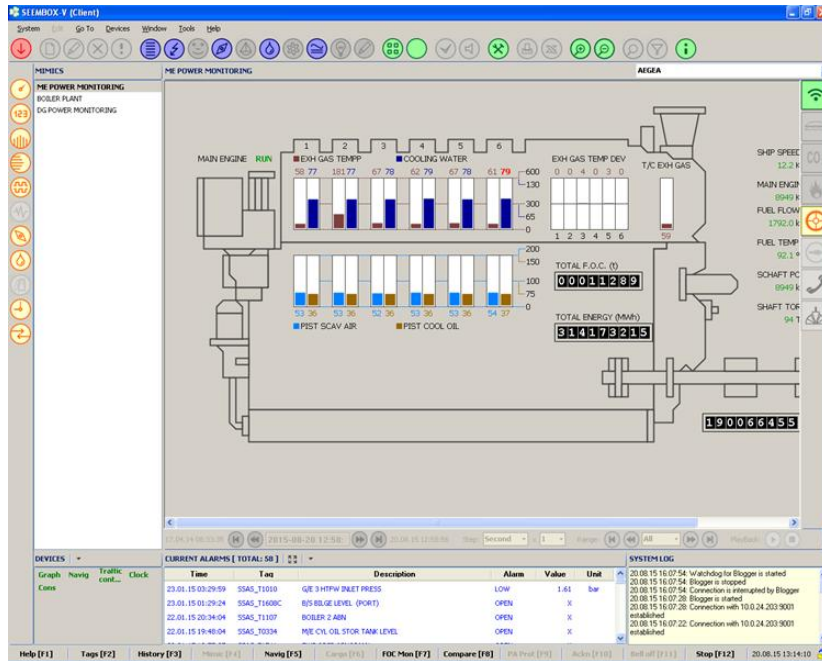
Εικόνα Seembox1

Στην εικόνα Seembox2 φαίνεται η ακριβής θέση του πλοίου AEGEA με το γεωγραφικό της μήκος και πλάτος, ενώ ταυτόχρονα και προς ποια πορεία κινείται, με τι ταχύτητα, πως είναι η φορά και η ταχύτητα του ανέμου, και διάφορες άλλες πληροφορίες του σημείου που βρίσκεται. Ενώ στην εικόνα κάτω δεξιά παρατηρείται κι άλλο ένα πλοίο της εταιρίας.



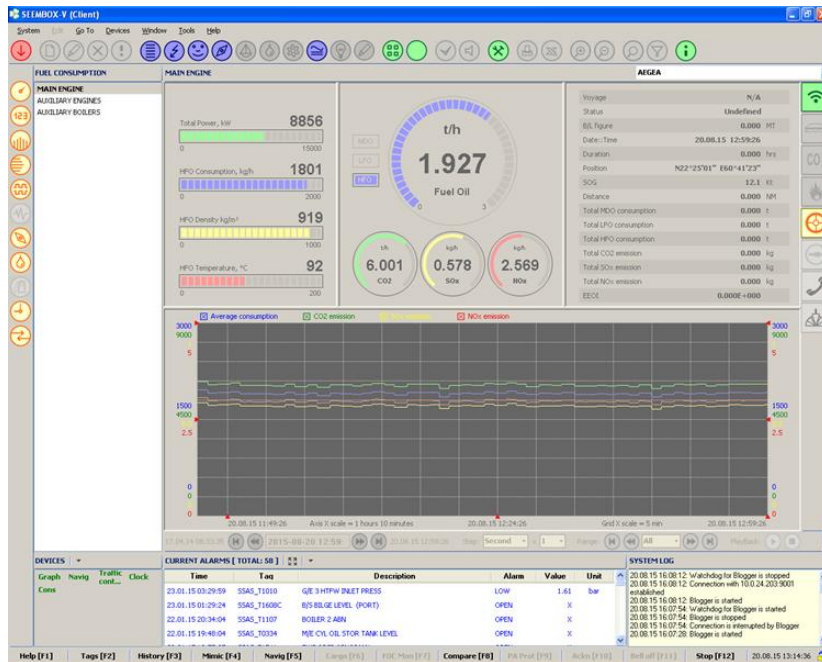
Εικόνα Seembox2

Στην εικόνα Seembox3 είναι οι καταναλώσεις ενέργειας της κύριας μηχανής του δεξαμενοπλοίου AEGEA ακριβώς εκείνη τη στιγμή που τραβήχτηκε το screenshot.



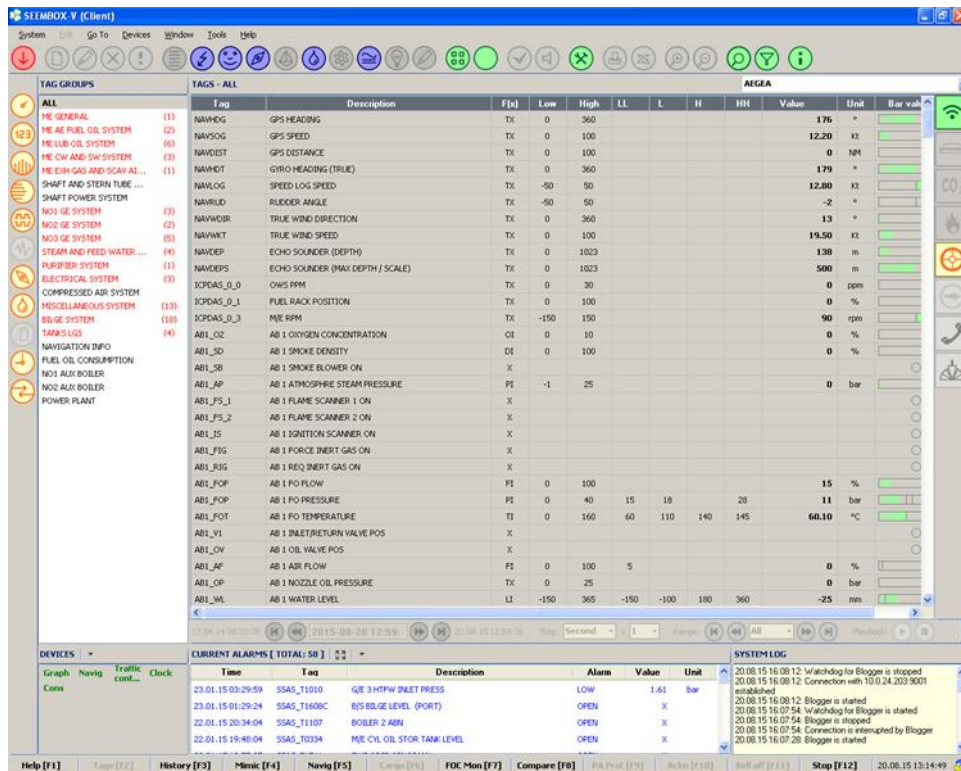
Εικόνα Seembox3

Στην εικόνα Seembox4 είναι οι καταναλώσεις ανά ώρα καυσίμου και καυσαερίων του πλοίου AEGEA.



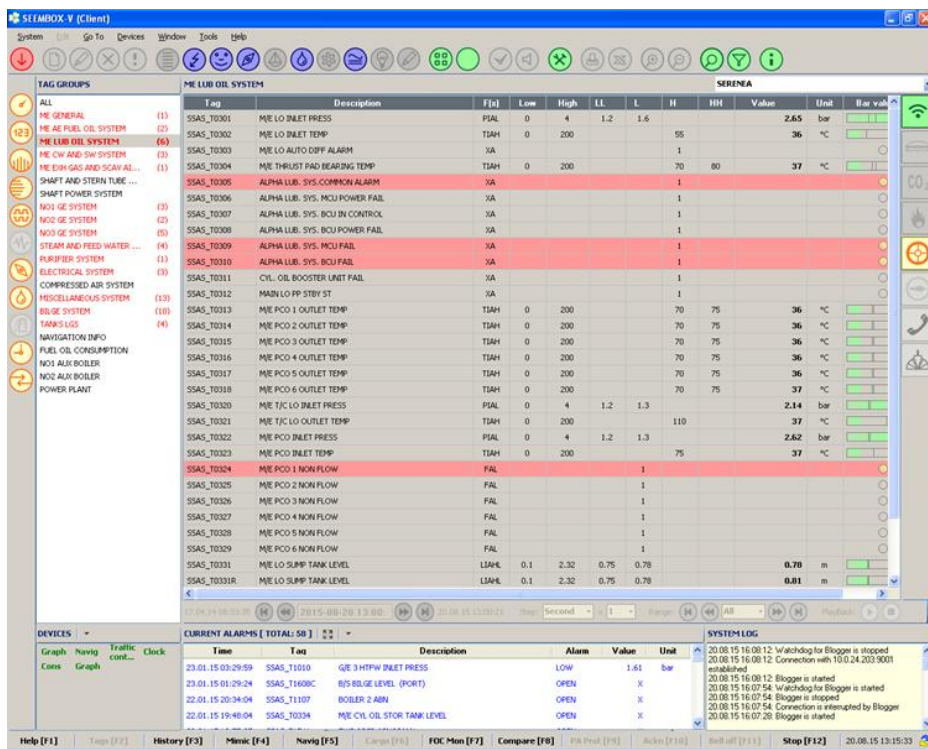
Εικόνα Seembox4

Στην εικόνα Seembox5 υπάρχει ένα μικρό μόνο μέρος όλων όσων παρακολουθούνται από το γραφείου χάρης αυτού του προγράμματος.



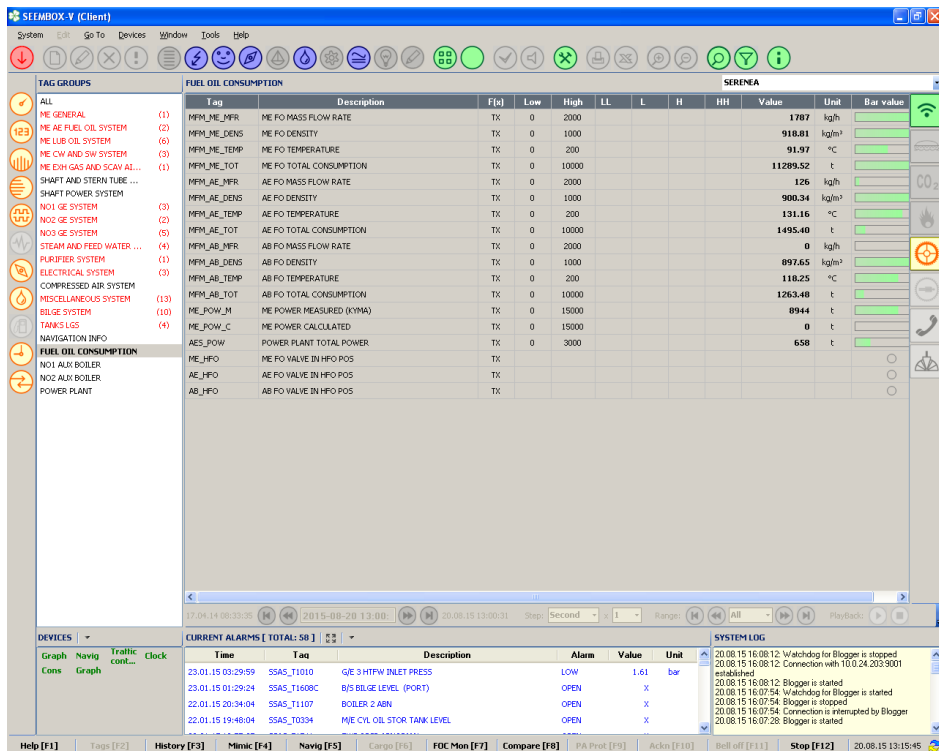
Εικόνα Seembox5

Στην εικόνα Seembox6 γίνεται πιο συγκεκριμένη η αναζήτηση των οργάνων παρακολούθησης. Εδώ παρακολουθούνται οι τιμές των οργάνων για τα λιπαντικά της κύριας μηχανής του πλοίου SERENEA. Ενώ αυτά που είναι κοκκινισμένα δείχνουν κάποια δυσλειτουργία κατά πάσα πιθανότητα.



Εικόνα Seembox6

Στην εικόνα Seembox7 υπάρχουν όσο το δυνατόν αναλυτικότερα τις καταναλώσεις καυσίμου που είχε εκείνη τη στιγμή το πλοίο SERENEA.



Εικόνα Seembox7

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4ο Συμπεράσματα

Μετά λοιπόν την αναλυτική μελέτη της εταιρείας Chandris Hellas και των Πληροφοριακών Συστημάτων που αυτή χρησιμοποιεί, ήρθε η ώρα να διαπιστώσουμε αν όντως τα συστήματα αυτά έχουν αποφέρει μεγαλύτερο όφελος στην εταιρεία, αν την έχουν βοηθήσει να διοικείται καλύτερα αποκτώντας παράλληλα και το πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της, και κατά πόσο γενικότερα τα ΠΣΔ βοήθησαν την εταιρεία στην επίτευξη των στόχων της. Γι αυτό θα απαντήσουμε σε μια σειρά από ερωτήματα. Επίσης θα βγάλουμε κάποια γενικότερα συμπεράσματα που καταλήξαμε μετά την εργασία μας.

4.1 Τι κατάφερε η εταιρεία με τη χρήση των ΠΣΔ ;

Κατ' αρχάς, μέσω των Πληροφοριακών Συστημάτων, η εταιρεία Chandris Hellas μπόρεσε να αναπτυχθεί σημαντικά στο εξοπλιστικό κομμάτι με αγορές που να ευνοούν την οικονομική διαχείριση της εταιρείας. Αναφέραμε στο προηγούμενο κεφάλαιο, πως μέσω του προγράμματος IMPA, οι προμηθευτές και οι αγοραστές (εν προκειμένω η εταιρεία) συνεργάζονται αρμονικά καθώς τα προϊόντα είναι κατηγοριοποιημένα σε λίστα με βάση διάφορα κριτήρια που ο καθένας μπορεί να επιλέξει ότι επιθυμεί. Επίσης και το Fortune Purchasing έχει τα πάντα που αφορούν τις παραγγελίες και τις προμήθειες, δίνοντας τη δυνατότητα στους υπαλλήλους να ενημερωθούν πλήρως για αυτά. Επίσης παρέχει πληροφορίες για κάθε προμηθευτή. Αυτά τα δύο προγράμματα (αν και στο πρώτο χρησιμοποιείται κυρίως η τοπολογική έκδοση) προσέφεραν στην εταιρεία Chandris τη δυνατότητα τόσο να κάνει άμεσες αγορές όσο και σωστές, καθώς αυτά τα προγράμματα τη βοηθάνε με απλά λόγια να “ξέρει τι αγοράζει”, και στη σωστή τιμή. Επίσης έχει πλήρη έλεγχο των παραγγελιών. Όλα αυτά προσφέρουν στην επιχείρηση αμεσότητα και προμήθεια εξοπλισμού χωρίς χρονοτριβή και χωρίς οικονομική ζημία για την ίδια, κάνοντας τους κατάλληλους χειρισμούς φυσικά.

Ακόμα, με το σύστημα ANKO η Chandris Hellas κατάφερε να διευκολυνθεί σημαντικά στον τομέα του προγραμματισμού φορτίου, καθώς το συγκεκριμένο πρόγραμμα διαθέτει σημαντικές λειτουργίες για το πλοίο και μπορεί να χρησιμοποιηθεί και στο σκάφος και στο γραφείο. Αυτό βοήθησε σημαντικά στην σωστή και γρήγορη φόρτωση, κάτι που είναι πολύ σημαντικό για μια εταιρεία καθώς δεν είναι λίγες οι φορές που λάθη στη φόρτωση έχουν προκαλέσει πάμπολλα προβλήματα.

Αναφερόμενοι στο Seembox, συνειδητοποιήσαμε και στο προηγούμενο κεφάλαιο πως πρόκειται για ένα πολύ σημαντικό πρόγραμμα καθώς θέτει σε παρακολούθηση όλα τα ζωτικά όργανα των πλοίου και δίνει τα στοιχεία τους στα γραφεία της εταιρίας. Χρησιμοποιώντας το η Chandris κατάφερε να έχει πλήρη έλεγχο του πλοίου ανά πάσα στιγμή αποκομίζοντας πολλαπλά οφέλη. Έλεγχο των μηχανών προς αποφυγή μηχανικού λάθους, άμεση διάγνωση και διόρθωση προβλημάτων γλυτώνοντας χρόνο και χρήμα, έλεγχο καυσίμων κ.ά. Έτσι εξασφαλίζεται η σωστή λειτουργία του πλοίου δίνοντας τεράστιο πλεονέκτημα στην Chandris.

Όσον αφορά την πληροφόρηση για τα λιμάνια και τους τερματικούς σταθμούς, το Fairplay Port & Terminals έλυσε τα χέρια της Chandris, όπως και το Netpas Distance που υπολογίζει αποστάσεις μεταξύ λιμανιών και καταναλώσεις κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Όλες αυτές είναι πολύτιμες πληροφορίες για κάθε πλοίο του ομίλου Chandris που διευκολύνουν την πορεία του πλοίου καθώς και την αποφυγή προβλημάτων.

Επίσης το πρόγραμμα αλληλογραφίας Um Caliber και το Microsoft Dynamics με τις διευκολύνσεις και τις πληροφορίες που παρέχουν αποτελούν δυο από τα πλέον σημαντικά της εταιρείας Chandris.

4.2 Τι ανταγωνιστικό πλεονέκτημα απέκτησε και πως ;

Η εταιρεία Chandris Hellas είναι φανερό ότι απέκτησε το πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της, κάτι που αποδεικνύεται από τις παραγγελίες και την εν γένει παρουσία της επιχείρησης σε σχέση με τους υπόλοιπους.

Ο λόγος που οδήγησαν όμως σε αυτό το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα είναι κυρίως οι σωστές και ουσιαστικές κινήσεις της διεύθυνσης, κάνοντας σωστές επιλογές και λαμβάνοντας σωστές αποφάσεις σε δύσκολες στιγμές. Μια πολύ σημαντική από αυτές τις επιλογές αναδεικνύεται η επένδυση στα Πληροφοριακά Συστήματα καθώς έχουν αποφέρει πολύ σημαντικά οφέλη στην επιχείρηση, καθώς διαφορετικά προγράμματα επιτελούν διαφορετικές και χρήσιμες λειτουργίες σε πολύ υψηλό επίπεδο. Με αυτό τον τρόπο η Chandris Hellas κατέχει όλα εκείνα τα στοιχεία που εξασφαλίζουν το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Όταν μια επιχείρηση λειτουργεί σε τόσο υψηλό επίπεδο, αυτομάτως δημιουργεί εμπόδια στην είσοδο νέων εταιρειών καθώς και χάσμα απέναντι στους ήδη υπάρχοντες ανταγωνιστές. Αρκεί να φανταστούμε μια εταιρεία που δεν θα επενδύσει τόσο στα Πληροφοριακά Συστήματα όσο η Chandris Hellas. Είναι δεδομένο ότι αυτή η εταιρεία δεν θα μπορέσει να λειτουργήσει με τέτοιο τρόπο ώστε να ξεπεράσει μια άλλη που θα διαθέτει όλα αυτά τα συστήματα στη διάθεση της και θα διαθέτει και έναν έμπειρο ανθρώπινο παράγοντα. Ο συνδυασμός συστημάτων και σωστής εκπαίδευσης προσωπικού ανέπτυξε κατακόρυφα την τεχνογνωσία της Chandris.

Επίσης με τη χρήση των ΠΣΔ όπως είδαμε και παραπάνω αναπτύχθηκε σημαντικά εξοπλιστικά χάρη στα συστήματα άμεσης αγοράς και μείωσε το κόστος παραγωγής, σε σημείο τέτοιο που έκανε δύσκολο για μια άλλη εταιρεία να την ανταγωνιστεί. Επίσης σημαντική συμβολή έχει και το πρόγραμμα αλληλογραφίας το οποίο προσφέρουν άμεση επικοινωνία με προμηθευτές και πελάτες, καθώς και η ιστοσελίδα q88 χάρη στην οποία η Chandris προτιμάται σε σχέση με άλλες εταιρείες του κλάδου.

Η αμεσότητα και η συνέπεια στις υπηρεσίες της εταιρείας έχουν καταστήσει μια αμοιβαία σχέση εμπιστοσύνης μεταξύ αυτής και των πελατών, η οποία είναι διαχρονική. Με τα ΠΣΔ έχει τη δυνατότητα να δημιουργεί ακόμα και νέες υπηρεσίες και να βελτιώνει την ποιότητα των υπολοίπων, με αποτέλεσμα τόσο την ενίσχυση των σχέσεων επιχείρησης-πελατών, όσο και την μείωση της διαπραγματευτικής δυνατότητας των πελατών, στοιχείο-κλειδί για την απόκτηση του ανταγωνιστικού πλεονεκτήματος.

4.3 Διοικείται καλύτερα η εταιρεία με τα ΠΣΔ ;

Μπορούμε εύκολα να δούμε πως όλα αυτά τα συστήματα “λύνουν τα χέρια” της διοίκησης της εταιρείας καθώς διαθέτει όλα τα εφόδια και εργαλεία για να διοικήσει με κατάλληλο τρόπο. Τα ΠΣΔ βοηθάνε ώστε να γίνονται γρήγορα υπολογισμοί και επεξεργασίες, υπολογίζοντας τα έσοδα, τα έξοδα, τις δαπάνες, τα κέρδη και γενικότερα θέτει ένα νέο οικονομικό πλαίσιο που διευκολύνει πολύ τη διοίκηση. Ασφαλώς οι υπολογισμοί δεν αποσκοπούν μόνο στα οικονομικά, αφού χρειάζονται ακόμα και για παράδειγμα τη μέτρηση του φορτίου.

Κύριος στόχος του μάνατζμεντ της Chandris (αλλά και κάθε εταιρείας) είναι αναμφισβήτητη η επίτευξη του κέρδους αλλά και ταυτόχρονα η επικράτηση μιας καλής φήμης. Όλα τα ΠΣΔ συμβάλλουν με τον τρόπο τους στην βελτίωση της ποιότητας των υπηρεσιών της εταιρείας μας και την περιβάλλουν με εμπιστοσύνη, όπως επίσης συμβάλλουν και στις ρυθμίσεις του προϋπολογισμού με στόχο το κέρδος, δίνοντας σημαντική βοήθεια στον μάνατζερ. Ακόμα, πολύ σημαντική είναι και η λήψη των αποφάσεων, και σε αυτό το σημείο εξαιρετικά βοηθητικά είναι τα συστήματα υποστήριξης αποφάσεων.

Επίσης, ένας από τους πρωταρχικούς στόχους του συστήματος διοίκησης θα πρέπει να είναι οι αρμονικές διαπροσωπικές σχέσεις των στελεχών, γεγονός που οδηγεί αναμφίβολα στην αύξηση της αποδοτικότητάς τους. Η σωστή πληροφόρηση και κατάρτιση των στελεχών αναμφισβήτητα τους καθιστά πιο συνεργάσιμους με συναδέλφους του ίδιου ή διαφορετικού τμήματος αλλά και περισσότερο επικοινωνιακούς. Σε όποια κλίμακα της ιεραρχίας και αν βρίσκεται κανείς η συνεχής πληροφόρηση σχετικά με το αντικείμενο του είναι απαραίτητη. Έτσι και στην Chandris, ο πρώτος Μηχανικός, αλλά και ο πλοίαρχος, οι βασικοί διευθύνοντες των πλοίων δηλαδή οφείλουν να έχουν την ευθύνη για διαχειριστικά θέματα συνεργαζόμενοι με το κεντρικό γραφείο και οργανωμένοι σύμφωνα με το ισχύον σύστημα διοίκησης βάσει του οποίου και τα υπόλοιπα στελέχη οργανώνονται. Αυτή η συνεχής πληροφόρηση που απαιτείται καθίσταται δυνατή και εύκολη μέσω των ΠΣΔ. Βέβαια εδώ πρέπει να ξανά τονίσουμε ότι τα ΠΣΔ δεν αποσκοπούν στο να αντικαταστήσουν ούτε τις ανθρώπινες εργασίες ούτε και να αδυνατίσει τις διαπροσωπικές τους σχέσεις, αλλά να τις διευκολύνει.

Ραγδαίος είναι ο ρυθμός μεταβολής των συνθηκών υπό τις οποίες υπάρχει και λειτουργεί μια ναυτιλιακή επιχείρηση. Μια τέτοιου είδους επιχείρηση καλείται να λάβει στρατηγικές, λειτουργικές ή διαχειριστικές αποφάσεις. Μία από της προτεραιότητες που θέτει το μάνατζμεντ /διοίκηση σε μία επιχείρηση είναι και η διασφάλιση της ποιότητας με δυνατότητα να εγγυηθεί για αυτό στους πελάτες της. Στην επίτευξη του συγκεκριμένου στόχου οδηγεί η σωστή συντήρηση των πλοίων αλλά και η τοποθέτηση καταρτισμένου πληρώματος σε αυτά. Η εύρεση του σωστού έμπιστου προμηθευτή, η επικράτηση ευνοϊκών συνθηκών και όρων πλεύσης και οι κατάλληλες διασυνδέσεις και συνεργασίες έχουν σημαντική συμβολή, και αρκεί να θυμηθούμε πόσο σημαντικό ρόλο έχουν τα ΠΣΔ και εδώ στο management της εταιρείας μας, καθώς συμβάλλουν τόσο στη συντήρηση του πλοίου κάνοντας όλες τις μετρήσεις, όσο και στην άμεση εύρεση κατάλληλου προμηθευτή (βλ. Case Study)

4.4 Ποιο επίπεδο συστημάτων χρησιμοποιεί περισσότερο η επιχείρηση ;

Υπάρχουν 4 ειδών επίπεδα συστημάτων.

- **Συστήματα Λειτουργικού Επιπέδου:** συμβάλλουν στην παρακολούθηση και έλεγχο των δραστηριοτήτων και συναλλαγών της επιχείρησης από τα λειτουργικά στελέχη, δραστηριότητες όπως μισθοδοσία, πωλήσεις, αγορές κ.τ.λ. Ο σημαντικότερος ρόλος των συστημάτων αυτών σε αυτό το επίπεδο είναι να δίνουν απάντηση σε τρέχουσες ερωτήσεις και να ελέγχουν τη ροή των συναλλαγών.
- **Συστήματα Επιπέδου Γνώσης:** υποστηρίζουν το εξειδικευμένο προσωπικό, βοηθάνε στην παρακολούθηση της γραφειοκρατίας
- **Συστήματα Διοικητικού Επιπέδου:** έχουν να κάνουν με τον έλεγχο, τη λήψη των αποφάσεων και τις δραστηριότητες διοίκησης των μεσαίων στελεχών δίνοντας αναφορές.
- **Συστήματα Στρατηγικού Επιπέδου:** βοηθάνε τα ανώτερα στελέχη στην αντιμετώπιση στρατηγικών θεμάτων που προκύπτουν καθώς και μακροπρόθεσμα σχέδια, τόσο εντός της εταιρείας όσο και έξω από αυτή.

Η εταιρεία Chandris Hellas χρησιμοποιεί κυρίως συστήματα λειτουργικού επιπέδου, που της προσφέρουν άμεσες λύσεις σε τρέχοντα ζητήματα. Για παράδειγμα το πρόγραμμα Seembox που βοηθάει στην παρακολούθηση του πλοίου, όπως και το πρόγραμμα Charter που υπολογίζει τα έσοδα, τις δαπάνες και τα κέρδη από το ταξίδι.

4.5 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Από όλα αυτά λοιπόν, καταλαβαίνουμε πόσο σημαντικό ρόλο διαδραμάτισε η χρήση των Πληροφοριακών Συστημάτων στην εταιρεία Chandris, πόσα οφέλη είχε και το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που απέκτησε από την απόφαση να επενδύσει σε αυτά. Αυτό μπορεί να αποτελέσει οδηγό για κάθε ναυτιλιακή (και όχι μόνο) επιχείρηση.

Στην εργασία μας γνωρίσαμε αναλυτικά τις ναυτιλιακές επιχειρήσεις, τον τρόπο λειτουργίας τους και διοίκησης τους, καθώς επίσης είδαμε αναλυτικά και τα Πληροφοριακά Συστήματα. Το σημαντικότερο είναι να μην σταθούμε μόνο στις δυνατότητες των ΠΣΔ, αλλά να εστιάσουμε στον τρόπο χρήσης τους και στον συνδυασμό ανθρώπινου παράγοντα και συστήματος. Χωρίς το σωστό συνδυασμό αυτών των δύο, κανένα Πληροφοριακό Σύστημα δεν μπορεί να είναι λειτουργικό όσο καλά και αν σχεδιαστεί.

Φυσικά είναι απόλυτα θεμιτό τα ΠΣΔ να χρησιμοποιούνται και να καθορίζουν πολλές εργασίες και λειτουργίες, ωστόσο δεν πρέπει να ξεχνάμε πως ο σημαντικότερος παράγοντας εξακολουθεί να είναι ο άνθρωπος. Κάθε εταιρεία λοιπόν θα πρέπει να αποφύγει την προσπάθεια “αυτοματοποίησης” όλων των εργασιών και να στηριχτεί και στον ανθρώπινο παράγοντα, όπως κάνουν όλες οι σπουδαίες επιχειρήσεις στις μέρες μας.

Βιβλιογραφία

Ελληνική βιβλιογραφία

- Α. Μ. Γουλιέλμος, (2004) «Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων», Σταμούλη
- Γουλιέλμος Α. (1998), Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.
- Γουλιέλμος Α. (1999), Management Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα.
- Μεταξάς Β.Ν., 1985, «Η οικονομική των Σημαίων Ευκολίας», εκδόσεις Παπαζήση, σελ. 11-30 κυρίως.
- Kenneth C. Laudon, Jane P. Laudon, “Πληροφοριακά συστήματα διοίκησης”, 8^η έκδοση, Κλειδάριθμος, 2009
- Μανωλοπούλου Ε., “Τεχνικές για την Ανάλυση και Σχεδίαση Συστημάτων”, εκδόσεις, ANUBIS, 1994

Ξένη βιβλιογραφία

- Metaxas B.N. and Parker W.N., 1980, «Towards estimated the values of ships over time», J. MP&M.
- Philip Kotler, 1994, « Marketing Management», Prentice Hall.
- Hendrik Spruyt, 1994, «The Sovereign State and Its Competitors: An Analysis of Systems Change», Southern Political Science Association
- Scott Morton, M. S., (1971), Management Decisions Systems: Computer-Based Support for Decision-Making, Cambridge, Mass.: Division of Research, Harvard University.
- Turban, E., (1995), Decision Support and Expert Systems: Management Support Systems, fourth edition, Prentice Hall.
- Papazoglou, Christos & Pentecost, Eric J. (2010), "Exchange rate policies, prices, and supply-side response: a study of transitional economies", New York: Palgrave,

Άρθρα

ΤΙΤΛΟΣ ΑΡΘΡΟΥ - On top of world Shipping Greek Shipping Companies Organization and Management Συγγραφείς: Ioannis Theotokas Ημερομηνία: 2007
Πηγή: *Research in Transportation Economics Vol.21* , *Maritime Transport The Greek Paradigm*, Elsevier Publishing Ιστοσελίδα:
<https://books.google.gr/books?id=hwklKYRn2rcC&pg=PA121&lpg=PA121&dq=employment+practices+and+greek+shipping+competitiveness&source=bl&ots=eWPo3DliO8&sig=eT3N1CMInfjRsjdj02Q8xw12m4&hl=el&ei=IywlSs2hEoqlsAaNpIyCBg&sa=>

[X&oi=book_result&ct=result&resnum=4#v=onepage&q=employment%20practices%20and%20greek%20shipping%20competitiveness&f=false](#)

Ιστοσελίδες

- <http://www.chandris-hellas.gr/pub/index.asp>
- <https://www.netpas.net/>
- <http://anko-marine.com>
- <http://impa.net>.
- http://www.libramar.net/news/impa_marine_stores_guide_v1_1/2014-06-01-1455
- <https://www.q88.com/CorpHome.aspx>
- <http://www.calibersoftware.com/>
- <http://www.setel-group.com/index.php/solutions/seembox-v>