

CONTROLLO DI GESTIONE DELLE IMRESE DI TRASPORTO 2019/2020

La funzione distintiva di un'impresa di trasporto si concretizza nella creazione di valore in condizioni di economicità rispondendo a criteri di efficacia, efficienza e conseguendo durevoli posizioni di equilibrio economico, finanziario e patrimoniale.

Le performance economico-finanziarie esprimono risultati conseguiti e risultati attesi della gestione aziendale ed entrano così nel sistema di governo e direzione aziendale. Esistono sistemi di controllo aziendali rivolti verso l'esterno (es. bilancio) e sistemi di controllo interno (es. budget); le finalità e le funzioni dei sistemi di controllo aziendali si possono sintetizzare nell'informare e coinvolgere l'esterno e nel conoscere, programmare, valutare e controllare il funzionamento interno. Fra i sistemi di controllo interno vi sono: il controllo strategico, il controllo direzionale, la valutazione personale, il controllo delle regolarità; tutti questi sistemi interagiscono tra di loro e sono complementari. Rivolti all'esterno si hanno sistemi informativi come il bilancio di esercizio, il bilancio consolidato, altra informativa finanziaria o altra reportistica (anche bilanci più dettagliati come il bilancio sociale o il bilancio ambientale).

L'attività direzionale ruota intorno a:

- dove siamo?
- dove vogliamo andare?
- come fare per andare in quella direzione?

Per rispondere a questi interrogativi occorre un'analisi correlata delle dimensioni: operativa, competitiva, economico-finanziaria e della gestione aziendale.

Il sistema di controllo interno consente di realizzare in sequenza logica le fasi fondamentali su cui si articola l'attività di governo e direzione:

- definire le condizioni per realizzare e mantenere l'equilibrio economico-finanziario nel medio-lungo termine (FASE DI PIANIFICAZIONE)
- determinare gli obiettivi di breve termine volti ad orientare il comportamento di chi detiene responsabilità gestionali (FASE DI PROGRAMMAZIONE)
- verificare il raggiungimento degli obiettivi stabiliti e la loro validità rispetto alle mutevoli situazioni operative generate dal dinamismo ambientale (FASE DI CONTROLLO)

Le due componenti del sistema di controllo sono la pianificazione strategica e il controllo di gestione (preventivo, concomitante, consuntivo)

La pianificazione strategica riguarda l'analisi dello scenario macro, vision&mission, pianificazione operativa e le strategie: di business, funzionali, di portafoglio.

La programmazione operativa riguarda l'analisi e le valutazioni di convenienza economica, le decisioni operative e la formulazione dei budget.

Il controllo di gestione riguarda il controllo concomitante, l'aggiustamento, il controllo consuntivo e la formulazione dei budget.

In tutte queste fasi assume importanza la misurazione poiché solo ciò che può essere misurato può essere controllato e, quindi, governato. Ciò che si misura, nei migliori dei casi, è ciò che si ottiene. Le misurazioni possono essere di natura economico-finanziaria o di natura fisico-tecnica e possono essere utilizzate a supporto dei processi decisionali, dei comportamenti umani e delle valutazioni dei risultati. Le misurazioni possono essere di tipo quantitativo monetario, quantitativo non monetario, qualitativo. Tra le varie tipologie

di misurazioni, particolare rilevanza è riconosciuta a quelle di natura economico-finanziaria, esprimibili in termini quantitativo-monetari aventi come oggetto redditività e valore.

BILANCIO DI ESERCIZIO

-fonte informativa per terzi (postulati per la redazione del bilancio secondo il Codice civile sono: chiaro, veritiero, corretto)

-secondo la disciplina civilistica (art.2423 CC) è un fascicolo composto da un insieme di documenti eterogenei tra loro per contenuto, formato ed obbligatorietà (dati descrittivi di bilancio, prospetti di bilancio (CE, SP), nota integrativa, rendiconto finanziario, documenti complementari (relazione sulla gestione art 2429 CC, bilancio consolidato), attestazioni e certificazioni. Il bilancio di esercizio delle società di capitali deve essere corredato dalla relazione sulla gestione da dirigersi a cura degli amministratori.

Secondo il CC il bilancio di esercizio della generalità delle imprese è composto da:

- Stato patrimoniale
- Conto economico
- Nota integrativa
- Rendiconto finanziario

Lo schema di stato patrimoniale civilistico è in grado di fornire un'informativa completa a livello patrimoniale, cioè a livello di struttura dell'attivo (per destinazione) e del passivo (per natura); a livello finanziario non consente di pervenire in via autonoma ad un raffronto delle poste secondo il criterio della liquidità ed esigibilità. Questi limiti sono superabili, almeno in parte, solo dall'interno dell'impresa. Essendo la finalità del bilancio di esercizio la tutela dei terzi, i controller che devono interpretare le performance di un'impresa devono prima, necessariamente, procedere con una fase propedeutica alla comprensione del bilancio: la RICLASSIFICAZIONE DEL BILANCIO così da rendere il bilancio più idoneo alle informazioni necessarie. Riclassificare il bilancio vuol dire cambiare il criterio classificatorio, la riclassificazione ha come obiettivi:

- adeguare gli schemi di bilancio come strumento di misurazione delle performance aziendali
- individuare un quadro di indicatori che consenta di esprimere un giudizio sulla gestione aziendale
- condurre un'analisi della gestione basata su indici e flussi, seguendo un approccio sistematico

RICLASSIFICAZIONE STATO PATRIMONIALE

Per capire se l'impresa viene gestita in condizioni di solvibilità (equilibrio) lo stato patrimoniale viene riclassificato. Il criterio più utilizzato è il criterio finanziario poiché permette di capire se l'impresa, nel suo percorso gestionale, è riuscita a tenere sotto controllo una regola generale che forma la buona gestione del patrimonio. Regola generale: un investimento a lungo termine, destinato quindi a perdurare a lungo nell'impresa, secondo il buon senso deve essere coperto da un finanziamento che sia a lungo termine. (per gli investimenti a breve termine è indifferente che il finanziamento sia a breve o a lungo termine).

Investimento a lungo termine → necessariamente finanziamento a lungo termine

Investimento a breve termine → può essere finanziato da finanziamenti a tempo variabile

Il fabbisogno finanziario è rappresentato dal totale delle attività nette di bilancio ed esprime l'ammontare dei mezzi finanziari necessari per la vita dell'azienda. La copertura dei fabbisogni finanziari è fondamentale:

Immobilizzazioni → fabbisogno finanziario durevole

Rimanenze, liquidità differite, liquidità immediate → fabbisogno finanziario variabile

Capitale proprio, debiti a medio e lungo termine → fonti durevoli

Debiti a breve termine → fonti non durevoli

Criteri di classificazione dello SP

PRINCIPALI OBIETTIVI DELL'ANALISI	CRITERI DI CLASSIFICAZIONE		SCHEMA RICLASSIFICATO
	DELI IMPIEGHI	DELLE FONTI	
<i>Situazione della solvibilità di impresa</i>	<i>Realizzabilità degli impieghi, distinti, in accezione finanziaria, tra: capitale fisso (liquidabile oltre l'anno), capitale circolante (liquidabile entro l'anno)</i>	<i>Esigibilità delle fonti distinte, in accezione finanziaria, tra: fonti non correnti (esigibili oltre l'anno), fonti correnti (esigibili entro l'anno)</i>	SP FINANZIARIO
Dinamica finanziaria indotta dalle fasi del ciclo della gestione	Funzione degli impieghi rispetto al ciclo operativo della produzione, distinti, in accezione operativa tra: capitale fisso (di struttura) e capitale circolante (di funzionamento)	Funzione i delle fonti rispetto al ciclo operativo della produzione, distinte, in accezione tra: fonti non correnti (per la struttura) e fonti correnti (per il funzionamento)	SP FUNZIONALE
Dinamica dei fabbisogni finanziari e della loro copertura	Destinazione degli impieghi nell'impresa, individuando: capitale fisso (all'origine di fabbisogni finanziari durevoli stabili e/o di fabbisogni durevoli variabili), capitale circolate (all'origine di fabbisogni finanziari temporanei)	Vincolo delle fonti all'attività aziendale, individuando: fonti permanenti (durevolmente e stabilmente vincolate), fonti consolidate (durevolmente, ma variamente vincolate), fonti correnti (temporaneamente vincolate)	SP SECONDO DESTINAZIONE (TEMPORALE)
Situazione economica (di redditività) dell'impresa	Afferenza delle attività alle diverse aree (e sub-aree) della gestione, individuando: investimenti caratteristici, investimenti extra-caratteristici, liquidità in attesa di impiego	Origine (natura dei conferimenti) delle fonti di finanziamento, individuando: capitale proprio (remunerato con utili) e capital di terzi (remunerato con oneri finanziari)	SP PER AREE DELLA GESTIONE (DESTINAZIONE PARZIALE)

RICLASSIFICAZIONE DELLO SP SECONDO IL CRITERIO FINANZIARIO

CAPITALE FISSO (fixed asset) (F)	CAPITALE NETTO (net capital) (N)
Imm.ni immateriali nette	capitale sociale (n)
Imm.ni materiali nette	riserve
Imm.ni finanziarie nette	reddito d'esercizio
CAPITALE CIRCOLANTE LORDO (working capital) (C)	DEBITI A MEDIO LUNGO TERMINE (π)
Rimanenze (R)	Debiti a lungo termine
Liquidità differite (Ld)	Fondi a lungo termine
Liquidità immediate (Li)	DEBITI A BREVE TERMINE (p)
Fondi a breve termine	Debiti a breve termine
TOTALE IMPIEGHI (K)	TOTALE FONTI (K)

L'attivo è riclassificato in due blocchi, a seconda che l'attività si ripresenti in forma liquida entro l'esercizio o oltre l'esercizio.

Il passivo è riclassificato a seconda che le passività debbano essere rimborsate in tempi brevi o in tempi lunghi.

Questo tipo di riclassificazione permette di dire molto sugli equilibri che si vogliono individuare nell'ambito dei risultati ottenuti in passato dall'azienda. Già dalla riclassificazione si è in grado di dire se con il capitale proprio si riescono a finanziare le immobilizzazioni, parte in rosso tratteggiata = una porzione di F è finanziata da debiti a medio lungo termine). Con le fonti durevoli F è completamente coperto e si residua una parte per i finanziamenti a breve termine. [Fabbisogno finanziario durevole($N+\pi$) copre gli investimenti durevoli (F).

F: Capitale fisso

Fra le Imm.ni materiali occorre prestare attenzione all'inserimento di poste non facili da individuare fra cui scorte di materie prime non impiegabili a breve termine e scorte di prodotti finiti o merci non vendibili a breve termine (buffering).

Fra le Imm.ni immateriali prestare attenzione all'inserimento di poste non semplici da associare quali i risconti attivi non a breve termine.

Fra le Imm.ni finanziarie prestare attenzione all'inserimento di poste non facili da individuare quali crediti di regolamento (e simili) non a breve e crediti verso soci non a breve (da richiamare).

C: Capitale circolante lordo

Fra le rimanenze occorre inserire i risconti attivi

Fra le liquidità differite occorre inserire i crediti verso soci a breve, titoli agevolmente negoziabili, fatture da emettere e ratei attivi.

FONTI NON CORRENTI

N: Capitale netto

Fra le poste del capitale netto va inserito l'utile di esercizio destinati a riserva.

π : Debiti a medio lungo termine

Fra i debiti a medio lungo termine vanno inseriti i fondi per rischi e oneri a lungo termine.

FONTI CORRENTI. p: Debiti a breve termine

Fra i debiti a breve termine rientrano le quote di utili da distribuire (dividendi), i debiti di finanziamento per elasticità di cassa e i fondi rischi per oneri a breve termine.

La correlazione impieghi fonti

IMPIEGHI		FONTI	
CAPITALE FISSO 1.000	ATTIVITA' IMMOBILIZZATE 1.000	CAPITALE NETTO 500	CAPITALE PROPRIO 500
CAP. CIRCOLANTE LORDO 1.300	RIMANENZE 400	PASSIVITÀ CONSOLIDATE 1.200	CAPITALE DI TERZI 1.800
	LIQUIDITÀ DIFFERITE 700		
	LIQUIDITÀ IMMEDIATE 200	PASSIVITÀ CORRENTI 600	
= CAPITALE INVESTITO 2.300		= CAPITALE ACQUISITO 2.300	

È necessario andare a vedere se c'è correlazione tra come l'azienda si è finanziata e come l'azienda ha investito. Nell'esempio l'azienda ha fonti durevoli pari a 1700 (ha reperito 500 come capitale proprio e 1200 come passività consolidate) e investimenti in immobilizzazioni pari a 1000. In questo caso la sincronizzazione delle scadenze è rispettata perfettamente. Si può notare come l'azienda abbia elevati debiti (capitale di terzi pari a 1800), questo dipende dai bassi tassi di interesse (intorno al 2%). Le aziende italiane, in questo periodo storico, sono fortemente indebitate.

ESEMPIO:

F 3000.	N 500
π 2000	

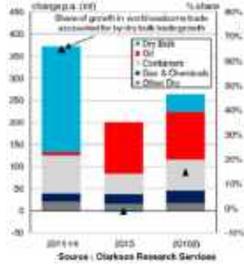
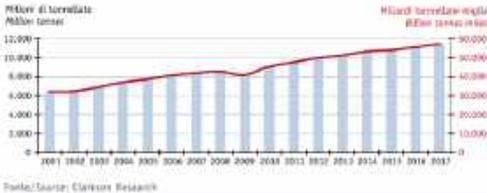
Questa è un'azienda con un'intensità di capitale investito molto alta, capitale proprio basso e debiti a lungo termine maggiori dei debiti a breve termine. In questo caso la sincronizzazione delle scadenze non è rispettata ($F > (N + \pi)$). Questa azienda potrebbe avere dei problemi nel caso in cui tutti i finanziatori a breve termine si presentassero contemporaneamente per essere rimborsati. ($C < p$)

Lunedì 23 Settembre 2019

**Il trasporto mondiale via mare:
tonnellate di merce trasportata e tonnellate miglia**



Traffico marittimo mondiale World seaborne trade



I dati che ci interessano sono i milioni di tonnellate trasportate e il kilometraggio, (in rosso, nella slide, abbiamo le tonnellate miglia)

Questi sono dati aggregati, ma quando si parla di shipping si parla non di un solo mercato, ma di un insieme composto da una varietà di mercati dove l'esperto sul mercato deve essere prossimo a conoscere i mercati adiacenti.



Questa è una prima macro - classificazione fatta per tipologia navale, a sua volta ognuno ha un'articolazione al suo interno in funzione della dimensione della nave. Vi sono navi che possono essere concorrenti tra loro (come una porta container e una RO-RO); due navi diverse su mercati diversi contendono lo stesso bene da trasportare.

Bulk carriers: esempio rinfuse secche come carbone, cereali, minerali ferrosi; **heavy lift vessel:** navi che servono per trasportare carichi molto pesanti; **oil**

tankers: rinfuse liquide (petrolio); **refrigerated cargo ships** sono navi che hanno stive refrigerate (es traffico delle banane ora poco diffuse perché si hanno dei container refrigerati che le hanno sostituite); **Lives stock carriers** per trasporto bestiame vivo; **LNG** trasporto di gas naturale liquefatto (combustibile per altre navi); **car carriers** dedicate al trasporto auto per il mercato; **container ship** navi container; **dry cargo vessel** (seconda parte del corso) sono navi deputate a tutti i carichi possibili condizionati in maniera non standard e non ordinati; **tugs** ovvero rimorchiatori; **ro-ro vessel** (roll - on roll - off) carico su gomma.

All'interno di ciascun macro - settore si ha una differenziazione a seconda della dimensione delle navi che fa sì che ogni nave sia dedicata a mercati diversi, la dimensione della nave è importante perché permette di utilizzare le economie di scala.

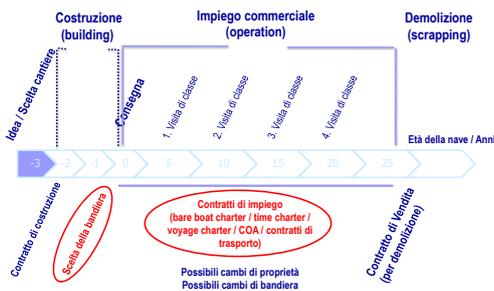
Posizionamento sul mercato. Nella tabella qui riportata vediamo l'incidenza del trasporto sul costo del bene. Tabella del 2011

L'incidenza del costo del trasporto

Item	Standard	Regional	Overseas
The Sun	1 Euro	2.50 Euro	8.00 Euro
BRUCEY Juice	1 Euro	2.00 Euro	6.00 Euro
The World	1 Euro	1.50 Euro	5.00 Euro
Santalini	1 Euro	1.00 Euro	4.00 Euro
Lemon	1 Euro	0.50 Euro	3.00 Euro
Bananas	1 Euro	0.25 Euro	2.00 Euro
Beer	1 Euro	0.10 Euro	1.00 Euro

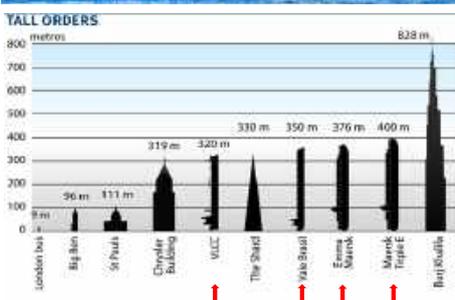
Il costo del trasporto è rilevante ma in misura ridotta rispetto al prodotto finito, sono tutti prodotti trasportati tramite container, emerge quindi che l'economia di scala è fondamentale, la domanda di trasporto è anelastica rispetto al suo prezzo.

La vita della nave



L'armatore identificava il suo bisogno da soddisfare e presentava un progetto al cantiere, dagli anni 80/90 un mercato specifico (Giappone e Korea) ha cambiato il modo di operare, erano i cantieri che presentavano navi standard e successivamente si inserivano una serie di optional, quindi si costruiva in scala; nelle fasi di crisi si ritorna al passato, i cantieri accettano anche progetti specifici risultando la domanda molto bassa. Ovviamente costruire una nave richiede tempo, per questo quando il mercato è molto favorevole il mercato second - hand è molto utilizzato. La scelta della bandiera per una nave è il corrispettivo della targa per una macchina, ma visto che a livello mondiale abbiamo che 2 navi su 3 battono bandiera di un Paese diverso rispetto al proprietario della nave la bandiera ha effetti diversi e molto più rilevanti. La nave viene consegnata e abbiamo l'impiego commerciale con una serie di verifiche tecniche periodiche effettuate; posso utilizzarla attraverso varie forme di contratto con terzi; la nave può cambiare proprietà ed essere venduta sul second hand; può cambiare la bandiera: tutto ciò ha effetto sui costi della nostra compagnia. Alla fine della vita della nave avremo costi di demolizione.

Il confronto delle dimensioni navali

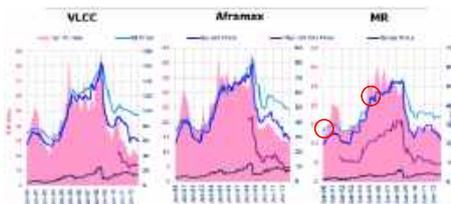


Lo sfruttamento economico della nave

Impiego

- Locazione a scafo nudo
- Noleggio a tempo
- Noleggio a viaggio
- COA
- Contratti di trasporto

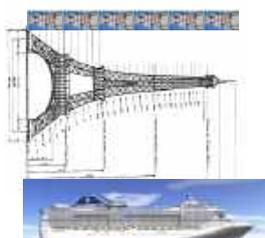
Asset play



Una petroliera MR comprata nuova nel 2000 a 26 mln di USD, nel 2005, a 5 anni di età, poteva essere venduta a 46 mln di USD.

Asset play, compravendita dell'asset nave, è una modalità di sfruttamento economico della nave, l'elemento certo nel momento in cui vendo o compro una nave usata dà per scontato che costi meno. 3 tipologie di navi: questo grafico introduce all'andamento di mercato di alcune tipologie di navi. VLCC navi giganti che trasportano greggio (petrolio sporco); aframax 100 mila tonnellate; medium range 30/40 mila tonni trasporto prodotti puliti (raffinati). In rosa vedo il quantitativo di \$ al giorno che una nave poteva ottenere es VLCC a gennaio del 2000 guadagnava circa 25mila dollari al giorno ecc, in azzurro chiaro c'è il prezzo per quella nave nuova N.B = new building, in blu il prezzo della nave vecchia di 5 anni, violetto di 15 anni, nero prezzo della nave alla demolizione. Una petroliera medium range: N.B circa 26milioni di dollari, nel 2005 la stessa nave vecchia di 5 anni valeva 46milioni di \$ di fronte ad un mercato del trasporto che cresceva il prezzo del bene sottostante è cresciuto in maniera scollegata rispetto alla sua età questo perché la nave non richiedeva attesa come una nave nuova e permetteva di sfruttare il mercato in crescita; chi aveva comprato la nave nel 2000 riesce a vendere la nave ottenendo una plusvalenza di più di 20milioni \$, questo si chiama asset play. Devo avere perfettamente sotto controllo i ricavi e i costi per sfruttare l'asset play.

Alcuni parametri dimensionali della nave

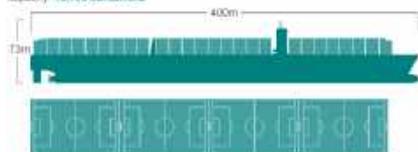


- 1 - Lunghezza
- 2 - Larghezza
- 3 - Altezza
- 4 - Pescaggio
- 5 - Stazza
- 6 - Dislocamento
- 7 - Portata
- 8 - Capacità

A noi interessano i parametri dimensionali ci interessano per i loro effetti economici finanziari, se una nave è troppo lunga per una banchina lì non posso prendere un carico o se pesca troppo;

1 - Lunghezza

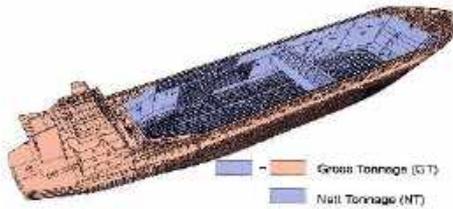
CSCL Globe cargo ship is longer than four football pitches
Capacity 19,100 containers



4 - Pescaggio



Stazza lorda e netta



5 – Stazza

Il volume o "stazza" di una nave si esprime in una unità di misura convenzionale, la "tonnellata di stazza" che equivale a 100 piedi cubi (2,832 metri cubi).

La stazza si distingue in:

- **Lorda (Gross Tonnage):** corrisponde al volume di tutti gli spazi chiusi o chiudibili situati sopra o sotto il ponte principale.
- **Netta (Net Tonnage):** corrisponde al volume di tutti gli spazi disponibili per il carico.

La stazza misura il volume di una nave, netta e lorda. La stazza serve per la misurazione delle tasse. Tonnellate da: tonno (in francese; misuravano quanti barili poteva contenere una nave).

6 - Dislocamento

È il peso della nave (lightship in inglese).

Espresso in tonnellate, si distingue in:

- **Leggero:** corrisponde al peso della nave armata ma scarica.
- **Pesante:** corrisponde al peso della nave carica fino al massimo consentito dalle regole di bordo libero estivo.

Il dislocamento è importante per sapere quanto vanto a scap la nave;
Dislocamento leggero ci serve per sapere il prezzo di scrap;

7 - Portata

La portata (deadweight) indica la capacità di carico della nave.

Si distingue in:

- **Lorda:** è data dalla differenza tra il dislocamento a pieno carico ed il dislocamento della nave vacante. In pratica corrisponde alla somma dei pesi di tutto ciò che può essere caricato a bordo.
- **Netta:** da la misura del carico effettivo che può essere imbarcato.

8 – Capacità

Per le navi portacontainer l'unità di misura utilizzata per la capacità è il TEU (twenty-foot equivalent unit), cioè la misura standard di volume nel trasporto dei container ISO, e corrisponde a circa 40 metri cubi totali.

Questa misura è usata per determinare:

- la capienza di una nave in termini di numero di container,
- il numero di container movimentati in un porto in un certo periodo di tempo,
- e può essere l'unità di misura in base al quale si determina il costo di un trasporto.

portata o capacità è per sapere quanto carico possiamo trasportare.

Giovedì 26 Ottobre 2019

NON OGGETTO DI ESAME: Prossima scadenza limitazione al contenuto di zolfo consumato dalle navi, bunker con meno zolfo. Come nasce il combustibile? C'è una materia prima che incide sulla storia del mondo che è il petrolio; il processo di raffinazione del petrolio che viene inserito in un impianto che fa decadere i prodotti più pesanti e lascia quelli più puliti. Ci serve per il calcolo del nolo per una nave tanker. Il prodotto meno raffinato e di scarto, sopra c'è la benzina che è il prodotto più pulito, il bunker è un prodotto molto inquinante e non subisce alcun processo di lavorazione.

La nave: inquadramento giuridico

- La nave è un bene mobile registrato.
- La registrazione in un determinato Paese determina la nazionalità della nave, designando l'appartenenza della stessa alla sovranità dello Stato e identificando l'ordinamento giuridico a cui è soggetta.
- Conseguenza di quanto appena esposto è che la nave potrà e dovrà **battere bandiera di quel paese.**

Es: Se la nave batte la bandiera italiana è soggetta alla legge italiana, la bandiera è a poppa di una nave, la bandiera mercantile è diversa da quella del paese es italiana ha le 4 repubbliche marinare al centro se ha anche una corona è marina militare. La bandiera più battuta in Europa di solito è Malta. Di solito dove la si costruisce la si registra di solito quando è in costruzione quando esce dal cantiere prende la bandiera collegata ad un altro criterio, cioè il luogo dove ha sede la società dell'armatore che la opera; ha anche che venga iscritta nel paese dove ha effettivo utilizzo economico. Secondo la legge dei mari, convenzione internazionale sulla legge del mare.

Il "criterio" di determinazione della nazionalità UNCLOS - II "Genuine Link"

"Each State shall fix the conditions for the grant of its nationality to ships, for the registration of ships in its territory, and for the right to fly its flag. Ships have the nationality of the state whose flag they are entitled to fly. There must exist a genuine link between the state and the ship; in particular, the state must effectively exercise its jurisdiction and control in administrative, technical and social matters over ships flying its flag".

la registrazione della nave in un Paese diverso dall'Italia è nettamente positivo rispetto a registrarla in Italia.

Ogni stato deve determinare condizioni per la registrazione della nave nel suo territorio ecc: vedo slide. Deve esserci un legame autentico: ogni stato interpresa questo legame autentico; disciplinato sulla base di un principio su cui non voleva fondarsi la convenzione. Ad oggi a livello mondiale circa il 63,7% cioè 2/3 navi a livello mondiale è registrato in un paese diverso rispetto al paese su cui la nave esercita economicamente. Principali bandiere : vedo slide. L'effetto di tipo economico che prevede

Flotta mondiale: tonnellaggio da carico controllato dai principali Paesi marittimi

Table 2.8 Top 10 flag of convenience by gross weight tonnage, 2010

Country	Registered tonnage (DWT)								
Malta	7,074	8,430	230,000	17,401	37,481	43,482	63,827	2,528	
Marshall Islands	3,478	5,635	232,828	12,331	38,822	169,600	3,817		
Liberia	3,371	3,535	225,648	15,053	41,144	67,345	3,140		
Flag State (Other)	2,619	2,770	191,400	9,162	160,269	161,922	4,380		
Cayman	2,320	3,238	177,800	6,905	19,745	30,700	2,333		
Adria	2,295	2,338	170,708	3,882	38,788	88,374	7,248		
Cuba	4,600	4,300	14,100	4,200	10,500	10,200	5,700		
Maldives	1,434	1,744	260,201	3,801	17,547	148,221	3,314		
Tanzania	1,143	1,143	12,841	3,710	15,341	23,004	0,114		
Japan	8,200	8,600	37,800	1,200	17,200	3,000	3,000		
Cyprus	3,900	1,000	34,000	1,800	18,100	34,100	3,100		
Vanuatu	4,820	4,820	27,020	1,400	38,900	160,200	16,100		
Indonesia	0,053	0,631	27,910	1,100	11,004	7,455	0,000		
Sweden	4,027	4,440	19,100	6,000	33,300	49,275	27,111		
India	7,770	1,820	14,444	0,566	0,500	10,703	0,200		
Other International Register of Shipping	1,852	1,840	14,100	0,000	14,100	61,100	7,000		
Maritime Administration Flag Register	0,000	0,000	14,000	0,000	0,000	0,000	0,000		
United Kingdom	7,107	7,107	14,700	0,000	0,000	1,000	0,000		
Italy	7,404	1,470	14,000	0,000	0,000	10,700	0,000		
Germany of Bremen	1,807	2,031	14,000	0,000	0,000	7,000	0,000		
Russian Arctic	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United States	3,000	3,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Australia	1,800	1,810	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Algeria	1,104	1,001	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany	4,000	4,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany of Bremen	2,400	2,333	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Russian Arctic	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United States	3,000	3,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Other International Register of Shipping	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Maritime Administration Flag Register	0,000	0,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United Kingdom	7,107	7,107	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Italy	7,404	1,470	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany of Bremen	1,807	2,031	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Russian Arctic	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United States	3,000	3,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Australia	1,800	1,810	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Algeria	1,104	1,001	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany	4,000	4,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany of Bremen	2,400	2,333	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Russian Arctic	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United States	3,000	3,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Other International Register of Shipping	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Maritime Administration Flag Register	0,000	0,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United Kingdom	7,107	7,107	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Italy	7,404	1,470	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany of Bremen	1,807	2,031	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Russian Arctic	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United States	3,000	3,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Australia	1,800	1,810	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Algeria	1,104	1,001	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany	4,000	4,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany of Bremen	2,400	2,333	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Russian Arctic	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United States	3,000	3,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Other International Register of Shipping	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Maritime Administration Flag Register	0,000	0,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United Kingdom	7,107	7,107	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Italy	7,404	1,470	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany of Bremen	1,807	2,031	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Russian Arctic	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United States	3,000	3,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Australia	1,800	1,810	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Algeria	1,104	1,001	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany	4,000	4,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany of Bremen	2,400	2,333	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Russian Arctic	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United States	3,000	3,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Other International Register of Shipping	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Maritime Administration Flag Register	0,000	0,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United Kingdom	7,107	7,107	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Italy	7,404	1,470	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany of Bremen	1,807	2,031	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Russian Arctic	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United States	3,000	3,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Australia	1,800	1,810	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Algeria	1,104	1,001	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany	4,000	4,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany of Bremen	2,400	2,333	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Russian Arctic	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United States	3,000	3,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Other International Register of Shipping	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Maritime Administration Flag Register	0,000	0,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United Kingdom	7,107	7,107	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Italy	7,404	1,470	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany of Bremen	1,807	2,031	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Russian Arctic	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United States	3,000	3,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Australia	1,800	1,810	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Algeria	1,104	1,001	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany	4,000	4,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany of Bremen	2,400	2,333	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Russian Arctic	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United States	3,000	3,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Other International Register of Shipping	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Maritime Administration Flag Register	0,000	0,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United Kingdom	7,107	7,107	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Italy	7,404	1,470	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany of Bremen	1,807	2,031	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Russian Arctic	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United States	3,000	3,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Australia	1,800	1,810	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Algeria	1,104	1,001	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany	4,000	4,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany of Bremen	2,400	2,333	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Russian Arctic	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United States	3,000	3,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Other International Register of Shipping	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Maritime Administration Flag Register	0,000	0,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United Kingdom	7,107	7,107	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Italy	7,404	1,470	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany of Bremen	1,807	2,031	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Russian Arctic	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United States	3,000	3,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Australia	1,800	1,810	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Algeria	1,104	1,001	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany	4,000	4,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany of Bremen	2,400	2,333	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Russian Arctic	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United States	3,000	3,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Other International Register of Shipping	1,800	1,800	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Maritime Administration Flag Register	0,000	0,000	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
United Kingdom	7,107	7,107	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Italy	7,404	1,470	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Germany of Bremen	1,807	2,031	14,000	0,000	0,000	14,000	0,000		
Russian Arctic	1,800	1,800	14,000	0,000	0,00				