

ACADEMIA NAVALA "MIRCEA CEL BATRAN" CONSTANTA

BUGET DE VENITURI SI CHELTUIELI

-EXEMPLU-

1. DESCRIEREA NAVEI SI A MARFII OPERATE

Nava M/V „STELLA” este o nava de tip vrachier. Pana in prezent, aceasta nava reprezinta cel mai mare vrachier construit vreodata in Romania si in zona Marii Negre, masurand aproape 300 m lungime, 45 m latime si 24,7 m inaltime si avand o capacitate totala de 180 000 TDW. Vrachierul are o viteza medie de navigatie de 15,4 noduri si este destinat transportului, in principal, de minereu de fier, carbune, cherestea, placi sau table de fier, etc.

Acest tip de exemplu a fost intocmit pentru transportul de carbune.

Cărbunele este o rocă sedimentară de culoare brun - neagră cu proprietăți combustibile formată prin (carbonizare) îmbogățirea în carbon (în condițiile lipsei oxigenului) a resturilor unor plante din epocile geologice.

Numele navei si alte particularitati: Numele navei: STELLA

Numarul IMO: 9434785

Call sign: SVAT3

Nationalitatea: Greceasca

Portul de inregistrare: Piraeus

Principalele dimensiuni: Lungimea totala (LOA): 291.90 m

Lungimea intre pependiculare (LBP): 283.00 m

Latimea: 45.00 m

Inaltimea de constructie: 24.70 m

Pescajul proiectat: 16.50 m

Pescajul de plina incarcare (prestabilit): 18.20 m

Viteza economica: 15.4 Nd la pescajul 16.5 m

Autonomia: 20,400 Mm la viteza economica de 15.4 Nd la pescajul 16.5 m

2. DESCRIEREA RUTEI SI A PORTURILOR DE OPERARE

Ruta aleasa ca exemplu pentru intocmirea bugetului de voiaj este urmatoarea: Baltimore (SUA) – Qingdao (China), via canalul Suez si Gibraltar. In Baltimore este incarcata carbunele care este apoi transportat catre Qingdao. Durata unui voiaj tur – retur plus stationarile in porturi pentru incarcare, respectiv descarcare este de aproximativ 71 zile.

BALTIMORE

Baltimore este un oraș independent din statul Maryland, Statele Unite ale Americii. Este amplasat în partea centrală a statului, pe malurile râului Patapsco (un râu care se varsă în golful Chesapeake, *Chesapeake Bay*), în jurul gurii de vărsare a acestuia, la o distanță de aproximativ 40 de mile (64 km) la nord-est de Washington.

Oraș fondat în anul 1729, Baltimore este unul din principalele porturi ale Statelor Unite, fiind situat mai aproape de marile piețe de mărfuri din partea centrală a țării decât

orice alt port de pe coasta de est. Această poziționare avantajoasă a jucat un rol fundamental în istoria orașului, întrucât Baltimore a fost timp îndelungat atât al doilea punct de intrare maritimă pentru emigranți de pe coasta de est a Uniunii, după New York City, precum și un mare centru industrial.



QINGDAO

Qingdao (în chineză, 青島 / 青 *Qīngdǎo* - „Insula Verde”) este un oraș portuar din China de Est, provincia Shandong. Qingdao (germană *Tsingtau*) a fost în secolul XIX un port colonial german. În anii următori ai războiului civil a urmat o perioadă de stagnare economică a regiunii. În timpul celui de-al doilea război mondial Qingdao a fost folosit de SUA ca punct de sprijin militar.

Azi Qingdao este un oraș tipic chinez cu o populație de câteva milioane de locuitori unde a fost combinată cu succes arhitectura modernă cu cea colonială veche.

Portul Qingdao, situat la Golful Jiaozhou a Peninsulei Shandong are ieșire la Marea Galbenă și este un port cu adâncime naturală a mării fără înghețarea pe tot parcursul anului. Portul Qingdao, datorită amplasării geologice avantajoase și condițiilor naturale favorabile, este un port de tranzit important în valea Fluviului Galben și pe coasta de vest a Oceanului Pacific, și este, de asemenea, un centru portuar pentru comerțul maritim internațional și transportul pe mare între nord și sud.

BUGETUL DE VENITURI SI CHELTUIELI

Durata totala a voiajului pentru care s-a intocmit bugetul de venituri si cheltuieli este de 7 luni, timp in care nava efectueaza 3 voiaje de cate 2 luni si 10 zile fiecare. In fiecare din cele trei voiaje nava va prelua cantitati diferite de marfa in functie de cerintele din portul de descarcare.

Astfel s-au calculat staliile la un numar de 3 zile la incarcare, respectiv 4 zile la descarcare. Pretul carburului este de 140 USD/t pe baza caruia s-au calculat veniturile din incasarea staliilor.

CHELTUIELI CU PERSONALUL

Cheltuielile cu personalul depind in mare masura de numarul de persoane ambarcate pe nava si al celor care lucreaza in sediul administrativ, precum si de modul de remunerare a acestora, sporuri, bonuri de masa, indemnizatii, diurna etc.

La bordul navei M/V STELLA exista un echipaj format din 16 navigatori, salarizarea depinzand de functia pe care o ocupa. Astfel s-a stabilit un nivel salarial intre 200 USD si 2000 USD.

CHELTUIELI CU CARBURANTII SI LUBRIFIANTII

Consumul specific al combustibilului este unul mediu in raport cu dimensiunea si capacitatea navei, care poate transporta o cantitate foarte mare de marfa, astfel consumul combustibilului este in totalitate acoperit prin incasarea navlului.

Consumul specific de combustibil este direct proportional cu numarul de motoare si consumul specific al acestora, precum si de pretul combustibilului, care este intr-o crestere continua. Acest consum mai depinde si de durata voiajului care variaza de la cateva zile la cateva luni, dupa cum se poate observa si in prezentul proiect, de doua luni.

CHELTUIELI CU REPARATIILE CURENTE SI CAPITALE

Avand in vedere ca nava a iesit din santier in luna august 2009, aceasta este o nava noua. Astfel ea nu are nevoie de reclasificare, decat dupa 5 ani, insa s-a stabilit o valoare anuala pentru cazul cand aceasta cheltuiala va surveni.

CHELTUIELI CU INTRETINEREA NAVEI

In functie de necesitatile de la bord, activitatile desfasurate, pericolul la care se expune echipajul si numarul membrilor acestuia am stabilit un anumit consum de materiale, apa si stocuri.

Aceste consumabile sunt reprezentate de echipamente de protectie, diferite materiale necesare la intretinerea corpului navei (ex: vopsele, perii de sarma, grund, diluanti), materiale igienico-sanitare necesare echipajului, precum si stocurile necesare navei in cazul reparatiilor de rutina.

CHELTUIELILE CU ASIGURAREA

In cadrul oricarei companii de shipping se recomanda sa se incheie asigurare, care poate fi pentru echipaj, nava si marfa. Avand in vedere conditiile grele de munca de pe mare si nesiguranta, a fost necesara intocmirea asigurarilor.

Asigurarea personalului navigant se stabileste la o cota anuala pe membru de echipaj, care apoi este raportata la numarul zilelor unui an, depinzand de durata voiajului si numarul echipajului.

Asigurarea navei depinde in primul rand de vechimea acesteia, cu cat nava este mai noua cu atat asigurarea va fi mai mica. Avand in vedere vechimea navei, adica de aproximativ un an jumate, am stabilit cota de asigurare CASCO (H&M) la 2% din valoarea totala a navei, raportata la o durata de viata totala a navei de 20 de ani. Apoi am stabilit o valoare a asigurarii pe zi de 3611 USD.

CHELTUIELILE EXECUTATE DE TERTI

Aceste cheltuieli depind de numarul echipajului in cazul cheltuielilor cu liniile telefonice, dar si de numarul de comunicari intre nave sau intre nava si coasta prin intermediul satelitilor. Solutionarea litigiilor si avariile comune sunt stabilite la o anumita valoare pe an.

CHELTUIELI PRIVIND TAXELE PORTUARE SI DE CANAL

Taxele portuare difera de la port la port, precum si de la o zona de navigatie la alta. In functie de serviciile oferite aceste taxe se stabilesc pe tona registru a navei, pe metru linar, pe tona, pe ora, in functie de puterea motorului, etc. si depind de durata stationarii navelor in port pentru incarcare-descarcare.

Ruta voiajului include si traversarea a doua mari canale: Gibraltar si Suez. In marea majoritate a canalelor, taxele se stabilesc pe TRB a navei. Gibraltar este unul din canalele a carui trecere este libera, nu se percep taxe suplimentare pentru traversarea acestuia. In schimb pentru traversarea Canalului Suez se percep taxe in functie de TRB a navei, valoarea taxei depinzand de faptul ca nava poate fi incarcata sau descarcata. Aceasta taxa este platita anual.

CHELTUIELI CU AMORTIZAREA SI UZURA OBIECTELOR DE INVENTAR

In practica se disting trei regimuri de amortizare:

- Amortizare liniara
- Amortizare degreziva
- Amortizare accelerata

Pentru calculul amortizarii navei si a sediului administrativ am folosit amortizarea liniara anuala repartizand uniform cheltuielile de exploatare pe o perioada de 12 ani in cazul navei si o perioada de 65 de ani in cazul sediului administrativ.

CHELTUIELILE DE REGIE

Cheltuielile administrative difera in functie de consumul realizat, astfel am stabilit o cota aproximativa a acestor cheltuieli.

VENITURILE IN TRANSPORTUL MARITIM - NAVLUL -

Navlul reprezinta suma de bani platita de navlositor pentru transportul marfurilor dintr-un port in altul. Aceasta suma se stabileste diferit, fie pentru tona metrica de marfa, fie pe durata de timp a voiajului, sau o anumita cota din valoarea marfii transportate.

In acest proiect am stabilit rata navlului pe tona de marfa transportata, iar cursul euro – dolar al BNR l-am stabilit conform cursului valutar din data de 17.08.2009.

CONCLUZII

In urma studierii veniturilor si cheltuielilor efectuate in decursul intregului voiaj, precum si intocmirii bugetului de venituri si cheltuieli, am constatat ca voiajul a fost rentabil din punct de vedere economic, aducand un profit substantial firmei de shipping. Aceasta s-a datorat si faptului ca nava are o capacitate de incarcare foarte mare, putand transporta mai multa marfa, implicit crescand si veniturile din incasarea navlului.