



ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ ΚΡΗΤΗΣ

**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ
ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ**

Διπλωματική Εργασία

Τίτλος: **Μελέτη σκοπιμότητας στον ναυτιλιακό τομέα**

Επιβλέπων: **Βασίλης Μουστάκης**

ΠΛΟΥΜΙΣΤΑΚΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ

Εργαστήριο Διοικητικών Συστημάτων
www.logistics.tuc.gr

Χανιά, Ιανουάριος 2009

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	2
Η κατάσταση στην ελληνική ακτοπλοΐα - εξελίξεις που σημειώθηκαν	2
Η γέννηση της επιχειρηματικής ιδέας - Κύρια στοιχεία και δομή της μελέτης	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ	7
Δομή της αγοράς.....	7
Στατιστικά στοιχεία	7
Συνθήκες Ανταγωνισμού	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΛΟΙΟΥ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ.....	12
Τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου	12
Κινητήρες - Καταναλώσεις.....	14
Στοιχεία Δρομολογίων	15
Διαμόρφωση Ναύλου.....	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ	18
Οργανωτικό Σχήμα	18
Ανθρώπινο Δυναμικό.....	20
<i>Πλήρωμα Πλοίου.....</i>	<i>20</i>
<i>Επιτελικό Προσωπικό.....</i>	<i>21</i>
Πολιτική πώλησης εισιτηρίων και προμήθειες.....	22
Θεσμικό Πλαίσιο ίδρυσης και λειτουργίας της εταιρίας	24
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 - ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΕΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	25
Κόστος Ανθρώπινου Δυναμικού.....	25
Γενικά Έξοδα	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΚΙΝΗΣΗΣ	28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 - ΕΞΟΔΑ	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ.....	38
Χρηματοοικονομικά Στοιχεία	38
Κριτήρια μέτρησης της αποδοτικότητας μιας επένδυσης.....	40
Καθαρή Παρούσα Αξία	40
Εσωτερικός Βαθμός Απόδοσης	43
Περίοδος Επανεξίσπραξης του Κεφαλαίου	44
Μέση Ετήσια Απόδοση Επένδυσης	45
Αξιολόγηση του βαθμού αποδοτικότητας	46
Ανάλυση του «νεκρού σημείου»	46
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 - ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT.....	47
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 - ΕΠΙΛΟΓΟΣ	49
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ.....	50
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	52

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 - ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η κατάσταση στην ελληνική ακτοπλοΐα - εξελίξεις που σημειώθηκαν

Η Ελλάδα είναι μια κατ' εξοχήν νησιωτική χώρα, με το μήκος των ακτών της να ξεπερνά τα 16.000 χιλιόμετρα. Άξιο αναφοράς είναι και το γεγονός ότι στην χώρα μας υπάρχουν σχεδόν 3500 νησιά και βραχονησίδες, αλλά και 750 λιμάνια. Από τα στοιχεία αυτά και μόνο γίνεται αντιληπτή η σημασία της εμπορικής ακτοπλοΐας, η οποία έχει διαδραματίσει και συνεχίζει να διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας. Παρόλα τα προβλήματα που υπάρχουν, η Ελλάδα αναγνωρίζεται διεθνώς ως μια από τις πιο υπολογίσιμες δυνάμεις στον χώρο της ναυτιλίας, καθώς μεταφέρει ετησίως εκατομμύρια επιβάτες και εμπορεύματα από και προς τα νησιά, ενώ παρέχει απασχόληση σε έναν αρκετά μεγάλο αριθμό εργαζομένων.

Οι πιο σημαντικές αλλαγές στον ναυτιλιακό τομέα σημειώθηκαν από το έτος 2004 και μετά. Η Ελλάδα, σύμφωνα και με τις οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ήταν υποχρεωμένη να συμμορφωθεί με τον κανονισμό για την πλήρη άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας (όπως συμβαίνει σε όλα τα κράτη - μέλη της Ε.Ε), γνωστή και ως άρση του cabotage. Στην πράξη, η αλλαγή αυτή σηματοδότησε την αρχή μιας διαδικασίας σταδιακής καθαίρεσης των εμποδίων πρόσβασης στην αγορά, αλλά και της εφαρμογής των κανόνων ελεύθερου ανταγωνισμού με στόχο την εξασφάλιση συνθηκών πλήρους απελευθερωμένης αγοράς. Αυτό όπως είναι φυσικό ευνοεί τις εταιρίες οι οποίες προτίθενται να δραστηριοποιηθούν στον χώρο αυτό και είναι ιδιαίτερα σημαντικό για την χώρα μας, η οποία χαρακτηριζόταν από την ολιγοπώλια ναυτιλιακή αγορά.

Ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα που είχε να αντιμετωπίσει ο κλάδος (και ισχύει ακόμα και στις μέρες μας) είναι ο εκσυγχρονισμός των πλοίων. Πολλοί ακτοπλοΐοι μετά και τις εξελίξεις αυτές, έδειξαν ιδιαίτερη προθυμία για επενδύσεις στην αγορά νέων πλοίων, ενώ άλλοι προτίμησαν εναλλακτικές λύσεις όπως η αγορά μεταχειρισμένων ή η μετασκευή των υπάρχοντων πλοίων. Η βασική αιτία που οδήγησε τους πρώτους σε τέτοιες λύσεις είναι η πεποίθηση ότι, με την άρση του cabotage, το στοιχείο που θα καθορίζει το μερίδιο αγοράς κάθε πλοίου θα είναι ο ελεύθερος ανταγωνισμός και άρα με την κίνηση τους αυτή θα δημιουργούσαν υπέρ τους ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

Ακόμα ένα σημαντικό πρόβλημα κατά το παρελθόν ήταν ο συνδυασμός την επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης, ιδιαίτερα σε ακτοπλοϊκές γραμμές που ανέκαθεν εμφάνιζαν μεγάλη κίνηση κατά τους θερινούς μήνες. Αυτό οδήγησε, τις εταιρίες που δραστηριοποιούνται σε τέτοιες γραμμές, στην χάραξη μιας νέας τακτικής, η οποία προβλέπει τον διαχωρισμό επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης. Ο διαχωρισμός αυτός κρίνεται σε μερικές περιπτώσεις αναγκαίος, γιατί δημιουργούνταν πολλά προβλήματα σε πλοία που μετέφεραν εμπορεύματα και επιβάτες στο ίδιο δρομολόγιο (προβλήματα που αφορούσαν κυρίως την τήρηση των ωρών αναχώρησης).

Ίσως μια από τις πιο αξιοσημείωτες εξελίξεις στις θαλάσσιες μεταφορές που σχετίζεται με τα δύο προβλήματα του κλάδου που αναφέραμε, είναι η δρομολόγηση των ταχύπλοων πλοίων. Τα ταχύπλοα χρησιμοποιούνται για την εξυπηρέτηση της επιβατικής κίνησης, κυρίως σε δρομολόγια που αφορούν δημοφιλής τουριστικούς προορισμούς, αυξάνοντας κατά πολύ την ποιότητα των ταξιδιών.

Μιλώντας για ποιότητα στα ταξίδια, εννοούμε συνδυασμό ασφάλειας και χρόνου. Με τα ταχύπλοα σκάφη η ασφάλεια μπορεί να διατηρηθεί στα ίδια υψηλά επίπεδα με πριν (που οι εταιρίες χρησιμοποιούσαν μόνο συμβατικά πλοία), ενώ το μεγάλο τους πλεονέκτημα βρίσκεται στην ταχύτητα πλεύσης που μπορούν να αναπτύξουν. Η ταχύτητα αυτή είναι τόσο μεγάλη που μπορεί, ανάλογα με το δρομολόγιο και τις ειδικές συνθήκες (καιρός, φόρτωση πλοίου κ.ά), να μειώσει τον χρόνο ταξιδιού ακόμα και στο μισό σε σχέση με τα συμβατικά πλοία.

Πέρα από τα θετικά στοιχεία όμως υπάρχουν και σημαντικά μειονεκτήματα σχετικά με αυτόν τον τύπο πλοίου, για τους επιβάτες, αλλά περισσότερο για την εταιρία που επιλέγει να επενδύσει σε αυτά.

Συγκεκριμένα, δεν είναι λίγοι αυτοί που θα προτιμούσαν να ταξιδεύουν μόνο με συμβατικά πλοία, καθώς θεωρούν ότι με τα νέα ταχύπλοα χάνεται η ευχαρίστηση και η ηρεμία που νιώθει κανείς βρισκόμενος στο κατάστρωμα ενός πλοίου. Αυτοί που συμμερίζονται αυτή την άποψη όμως θα αδιαφορούν για το γεγονός ότι ο χρόνος ταξιδιού διαφέρει κατά πολύ για τα δύο είδη πλοίων.

Για την εταιρία, η μόνη αρνητική παράμετρος δεν θα μπορούσε παρά να είναι οικονομικού χαρακτήρα. Τα ταχύπλοα πλοία έχουν μέση κατανάλωση καυσίμου πολύ υψηλότερη σε σχέση με τα συμβατικά, παρά το μικρότερο μέγεθός τους. Αυτό βέβαια είναι και λογικό αν αναλογιστεί κανείς ότι οι ταχύτητες που αναπτύσσουν είναι και μεγαλύτερες. Επειδή στις μέρες μας το κόστος του καυσίμου είναι μεγάλο, αυτό έχει σαν συνέπεια να αυξάνονται κατά αντίστοιχο βαθμό και τα λειτουργικά έξοδα της (τα έξοδα για τα καύσιμα αποτελούν σημαντικό μέρος αυτών), γεγονός το οποίο επηρεάζει σημαντικά τον σχεδιασμό της πολιτικής που εφαρμόζει η κάθε εταιρία, θέλοντας να διασφαλίσει τα κέρδη της.

Η γέννηση της επιχειρηματικής ιδέας - Κύρια στοιχεία και δομή της μελέτης

Παρά της θετικής εξελίξεως στον τομέα της ναυτιλίας τα τελευταία χρόνια, παρατηρούνται προβλήματα που αφορούν κυρίως το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών και την μη επαρκή κάλυψη της ζήτησης (ιδίως στην καλοκαιρινή περίοδο). Αυτό επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό την τουριστική κίνηση, τα έσοδα της οποίας συμβάλλουν ουσιαστικά στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

Το πρόβλημα που μας απασχολεί είναι η σύνδεση της Κρήτης με τα νησιά των δυτικών Κυκλάδων που αποτελούν δημοφιλής προορισμούς για πολλούς ταξιδιώτες. Σήμερα, για να μεταβεί κάποιος από την Κρήτη στις Κυκλάδες θα πρέπει πρώτα να πάει στον Πειραιά (ή την Αθήνα, ανάλογα με τον αν χρησιμοποιεί πλοίο ή αεροπλάνο) και μετά από εκεί στον επιθυμητό προορισμό του, ή μέσω Ηρακλείου να πάει με πλοίο στην Σαντορίνη και έπειτα στο νησί που πρόκειται να επισκεφτεί. Η διαδικασία αυτή όμως είναι ιδιαίτερα χρονοβόρα αφού τα χρησιμοποιούμενα μέσα είναι περισσότερα του ενός, ενώ και το κόστος αυτής της μετακίνησης αποθαρρύνει επιβάτες που θα επιθυμούσαν να κάνουν ένα τέτοιο ταξίδι.

Αυτό μας οδήγησε στην ιδέα της μελέτης αυτής, η οποία αφορά την δημιουργία μιας ακτοπλοϊκής γραμμής Χανιά - Πειραιάς - Χανιά με ενδιάμεσους σταθμούς τρία νησιά των δυτικών Κυκλάδων, την Σέριφο την Σίφνο και την Μήλο. Πρόκειται για ένα δρομολόγιο το οποίο δεν υπήρξε ποτέ κατά το παρελθόν, καθώς η κίνηση από και προς τα τρία νησιά εξυπηρετείται ως επί το πλείστον από το λιμάνι του Πειραιά. Επομένως η επιχειρηματική ευκαιρία που παρουσιάζεται σε αυτό το πρόβλημα είναι διττή: για την Κρήτη αποτελεί δημιουργία νέας αγοράς που αφορά μετακίνηση επιβατών από και προς τα νησιά αυτά, ενώ για τον Πειραιά κατάκτηση μεριδίου μιας ώριμης αγοράς, η οποία μάλιστα αναπτύσσεται συνεχώς κατά τα τελευταία χρόνια.

Η μελέτη ξεκινά στο "Κεφάλαιο 2" με την παρουσίαση των βασικών στοιχείων της αγοράς που μας ενδιαφέρει. Συγκεκριμένα παραθέτονται διάφορα (στατιστικά) δεδομένα για την ετήσια κίνηση επιβατών και οχημάτων τα οποία κρίνονται χρήσιμα για τον καταρτισμό των δρομολογίων του πλοίου μας. Επίσης γίνεται αναφορά στα δύο βασικά στοιχεία ενός δρομολογίου που αφορούν το επιβατικό κοινό για την τωρινή μορφή της αγοράς, τον χρόνο και το κόστος της μετακίνησης τους από και προς το λιμάνι του Πειραιά.

Στο "Κεφάλαιο 3" γίνεται λεπτομερής ανάλυση των χαρακτηριστικών του πλοίου και των στοιχείων του δρομολογίου. Σχετικά με το πλοίο, συμβουλευόμενοι τα δεδομένα της εταιρίας κατασκευής και ναυπήγησης ταχύπλοων πλοίων Austal, αναγράφουμε τα κύρια χαρακτηριστικά για τις χωρητικότητες, τους κινητήρες που χρησιμοποιούνται και την κατανάλωση σε καύσιμα. Έπειτα, γίνεται ο σχεδιασμός των δρομολογίων του πλοίου, με αναφορά σε λεπτομέρειες, όπως: οι ώρες αναχωρήσεων-αφίξεων, πόσα δρομολόγια εκτελούνται ανά μήνα, ποιες οι τιμές των ναύλων κ.ά.

Το "Κεφάλαιο 4" που έπεται, αφορά θέματα οργάνωσης και λειτουργίας της νεοσύστατης ναυτιλιακής εταιρίας. Στο οργανόγραμμα αποτυπώνεται η ιεραρχία και ο τρόπος συνεργασίας των εργαζομένων της εταιρίας, ενώ στους σχετικούς πίνακες που ακολουθούν φαίνεται η σύσταση του ανθρωπίνου δυναμικού, το οποίο διακρίνεται σε πλήρωμα και επιτελικό προσωπικό.

Στην επόμενη ενότητα της μελέτης, το "Κεφάλαιο 5", σύμφωνα και με τους πίνακες που αναφέρθηκαν μόλις πιο πάνω, παρουσιάζονται οι ετήσιες δαπάνες της εταιρίας

για τις αμοιβές των εργαζομένων της. Στο τέλος του κεφαλαίου γίνεται υπολογισμός των γενικών εξόδων που διαχωρίζονται σε δύο επιμέρους κατηγορίες: τις αμοιβές των διοικητικών μελών και δανειακές υποχρεώσεις της εταιρίας.

Στα επόμενα κεφάλαια (6 και 7) μελετάται η κύρια πηγή εσόδων του πλοίου, που είναι η κίνηση επιβατών και οχημάτων. Τα στοιχεία των πινάκων του "Κεφαλαίου 6" αφορούν την μηνιαία κίνηση για όλες τις κατηγορίες, που προέκυψε έπειτα από υποθέσεις που έγιναν για τις πληρότητες δρομολογίων (ανάλογα και με την εποχή που αυτά εκτελούνται). Ακολούθως, οι πίνακες του "Κεφαλαίου 7" που υπολογίζονται με τον πολλαπλασιασμό των προηγούμενων πινάκων και των αντιστοίχων τιμών ναύλων, μας δίνουν περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με το πώς διαμορφώνονται τα έσοδα της εταιρίας και πόσο συμμετέχει η κάθε κατηγορία σε αυτά.

Το "Κεφάλαιο 8" είναι το μέρος της μελέτης στο οποίο γίνεται η αξιολόγηση της επένδυσης. Αρχικά αναλύονται τα χρηματοοικονομικά στοιχεία του επενδυτικού προγράμματος (κόστος πωλήσεων, κόστος διοικητικής λειτουργίας και κόστος λειτουργίας διάθεσης) και από αυτά γίνεται η κατασκευή του πίνακα αποτελεσμάτων χρήσης, ο οποίος μας δείχνει τα ετήσια κέρδη που αναμένεται να έχει η εταιρία από την δρομολόγηση του πλοίου αυτού. Στη συνέχεια της ίδιας ενότητας γίνεται εφαρμογή τεσσάρων μεθόδων μέτρησης της αποδοτικότητας, οι οποίες μας βοηθούν στο να καταλήξουμε σε ένα ασφαλές συμπέρασμα για το αν η επένδυση αξίζει να γίνει ή όχι.

Τέλος, στο "Κεφάλαιο 9" γίνεται εφαρμογή της ανάλυσης SWOT, ενός σύγχρονου εργαλείου στρατηγικού σχεδιασμού μιας επιχείρησης. Κατά την εφαρμογή της ανάλυσης αυτής γίνεται καταγραφή των κυριοτέρων στοιχείων του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος μιας εταιρίας, που συμβάλλουν στην λήψη της απόφασης για την πραγματοποίηση μιας επένδυσης.

Σύντομη εισαγωγή και αποτελέσματα που εξήχθησαν:

Η αρχική επένδυση που απαιτείται για να ξεκινήσει η νέα ναυτιλιακή εταιρία την λειτουργία της φθάνει τα 35.000.000€. Το 60% αυτών καλύπτεται από ίδια κεφάλαια, ενώ το υπόλοιπο ποσό θα αποπληρωθεί μέσω τραπεζιτικού δανείου, με το ετήσιο κόστος από τις δόσεις να λαμβάνεται υπόψη στις λειτουργικές δαπάνες της εταιρίας. Το πλοίο με την δρομολόγησή του στην συγκεκριμένη ακτοπλοϊκή γραμμή δεν αναμένεται να αποφέρει τα επιθυμητά κέρδη κατά τα δύο πρώτα έτη, καθώς θα λειτουργεί με πλήρη δυναμικότητα πωλήσεων από το 3^ο έτος και μετά. Γενικά τα έσοδα του προέρχονται από δύο πηγές: την πώληση εισιτηρίων (που αντιστοιχεί και στο μεγαλύτερο ποσοστό των εσόδων) και την ενοικίαση των εμπορικών χώρων του πλοίου. Κατά τα δύο πρώτα έτη τα αναμενόμενα έσοδα θα φθάνουν τα 7.853.168€ και 10.148.730€ αντίστοιχα, ενώ από το 3^ο έτος και μετά τα έσοδα θα ξεκινούν από 12.444.304€ και θα αυξάνονται κλιμακωτά μέχρι τα 13.806.920€ στο 10^ο έτος λειτουργίας του πλοίου. Τα λειτουργικά έξοδα της εταιρίας ξεκινούν από 6.318.944€ το 1^ο έτος και φθάνουν στα 9.804.064€ κατά το 10^ο έτος. Όλα αυτά φαίνονται αναλυτικά στον πίνακα αποτελεσμάτων χρήσης που βρίσκεται στο Παράρτημα της μελέτης. Έπειτα από την εφαρμογή των μεθόδων μέτρησης της αποδοτικότητας στο Κεφάλαιο 8, καταλήγουμε στα εξής: α) ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης της επένδυσης για τον 10ετή χρονικό ορίζοντα της μελέτης είναι 8,67%, β) η περίοδος επανέσπραξης του αρχικού κεφαλαίου προσδιορίζεται σε κάποιο διάστημα μετά το τέλος του 7^{ου} έτους (στην αρχή του 8^{ου} δηλαδή). Υπενθυμίζουμε πως ως αρχικό κόστος της επένδυσης θεωρούμε τα 21.000.000€, καθώς οι δανειακές υποχρεώσεις έχουν ενσωματωθεί στις ετήσιες δαπάνες της εταιρίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 - ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ

Δομή της αγοράς

Στην παρούσα χρονική στιγμή η επιβατική κίνηση από και προς τα νησιά της Σερίφου, της Σίφνου και της Μήλου γίνεται είτε αποκλειστικά μέσω πλοίου, είτε με συνδυασμό αεροπλάνου και πλοίου. Ο πρώτος τρόπος μετάβασης φυσικά μπορεί να περιλαμβάνει και κάποιο όχημα (Ι.Χ. ή μοτοσυκλέτα), ενώ ο δεύτερος τρόπος αφορά μόνο επιβάτη.

Από τα τρία νησιά που μελετάμε, μόνο αυτό της Μήλου διαθέτει αεροδρόμιο, ενώ τα πλησιέστερα αεροδρόμια από άλλα νησιά των Κυκλάδων βρίσκονται στην Σύρο, την Πάρο, την Μύκονο και την Σαντορίνη.

Πιο συγκεκριμένα, αν κάποιος θελήσει να επισκεφτεί ένα από τα τρία νησιά χρησιμοποιώντας μόνο πλοίο, θα εξυπηρετηθεί ξεκινώντας από το λιμάνι του Πειραιά. Φυσικά μπορεί να φθάσει στα νησιά και μέσω των ακτοπλοϊκών γραμμών που συνδέουν τα νησιά των Κυκλάδων μεταξύ τους, αν βρίσκεται ήδη σε κάποιο κοντινό νησί (ή και από κάποιο άλλο νησί εφόσον υπάρχει αντίστοιχη γραμμή), αλλά είναι κάτι που δεν αφορά την μελέτη που κάνουμε.

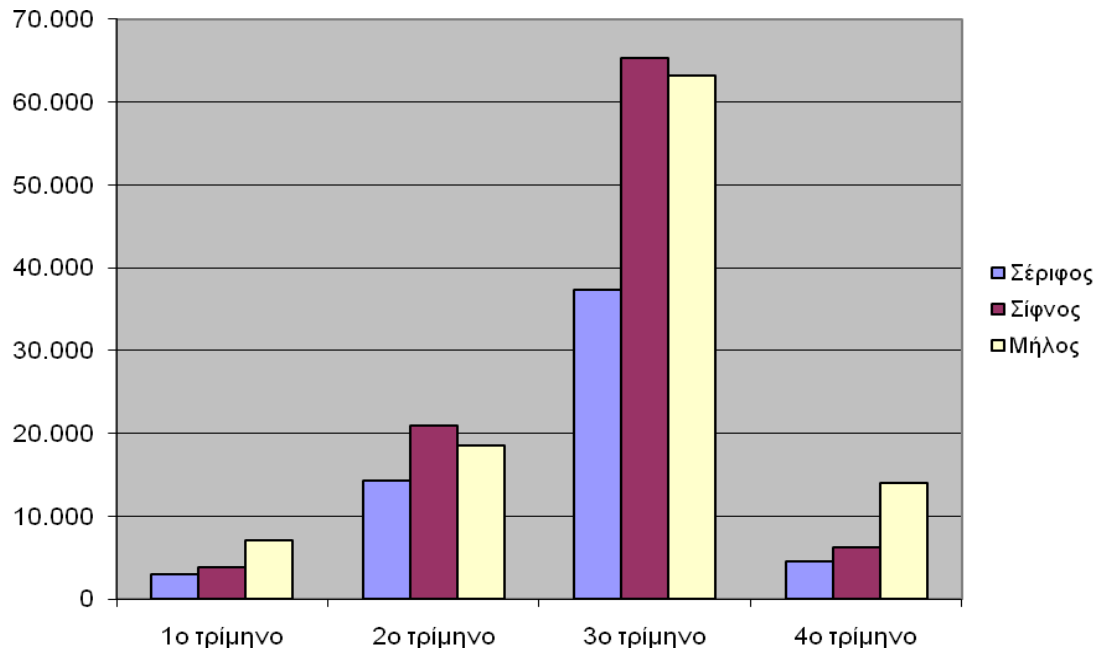
Οι επιβάτες που επιλέγουν να ταξιδέψουν με αεροπλάνο, κατά κύριο λόγο θα έχουν σαν επιθυμητό προορισμό τους την Μήλο και ίσως κάποιο άλλο από τα νησιά. Δηλαδή να ταξιδέψουν αεροπορικώς μέχρι την Μήλο (ή κάποιο άλλο αεροδρόμιο από τα παραπάνω που αναφέρθηκαν) και εφόσον ο προορισμός τους είναι κάποιο άλλο νησί να πάρουν πλοίο που θα τους μεταφέρει εκεί.

Στατιστικά στοιχεία

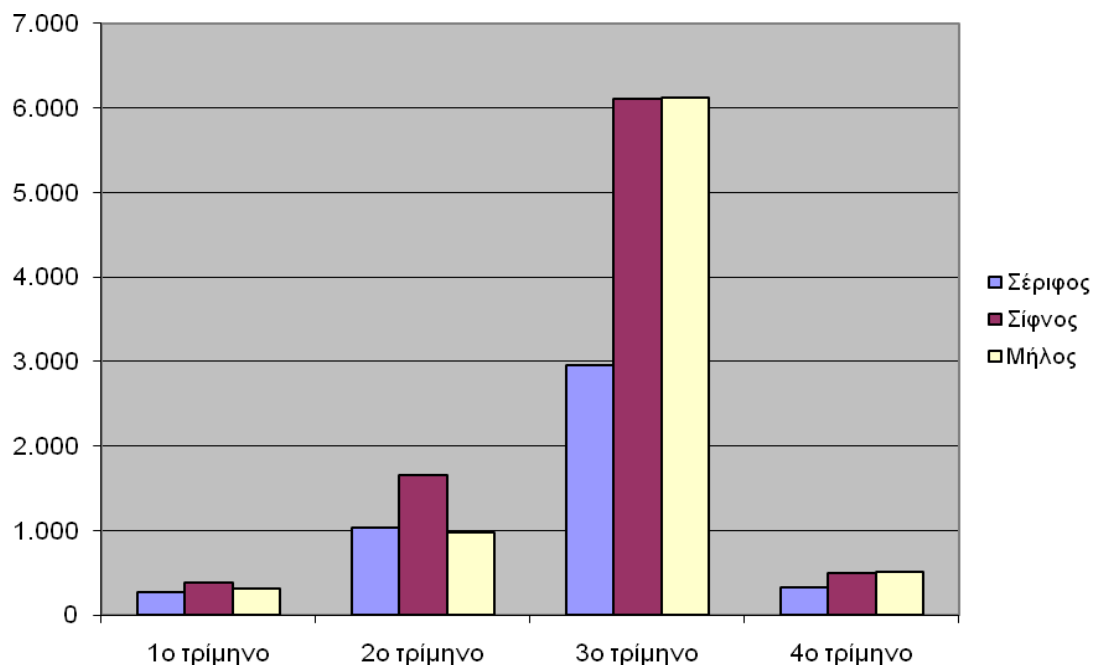
Εδώ θα παραθέσουμε κάποια στατιστικά στοιχεία σχετικά με την επιβατική κίνηση των τριών νησιών, τα οποία συλλέχθηκαν από τα δεδομένα της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος (Ε.Σ.Υ.Ε.) και αφορούν το έτος 1998.

Στα ακόλουθα σχήματα, απεικονίζεται η εξέλιξη της κίνησης για επιβάτες, Ι.Χ. και μοτοσυκλέτες, κατά την διάρκεια ενός έτους και ανά τρίμηνο.

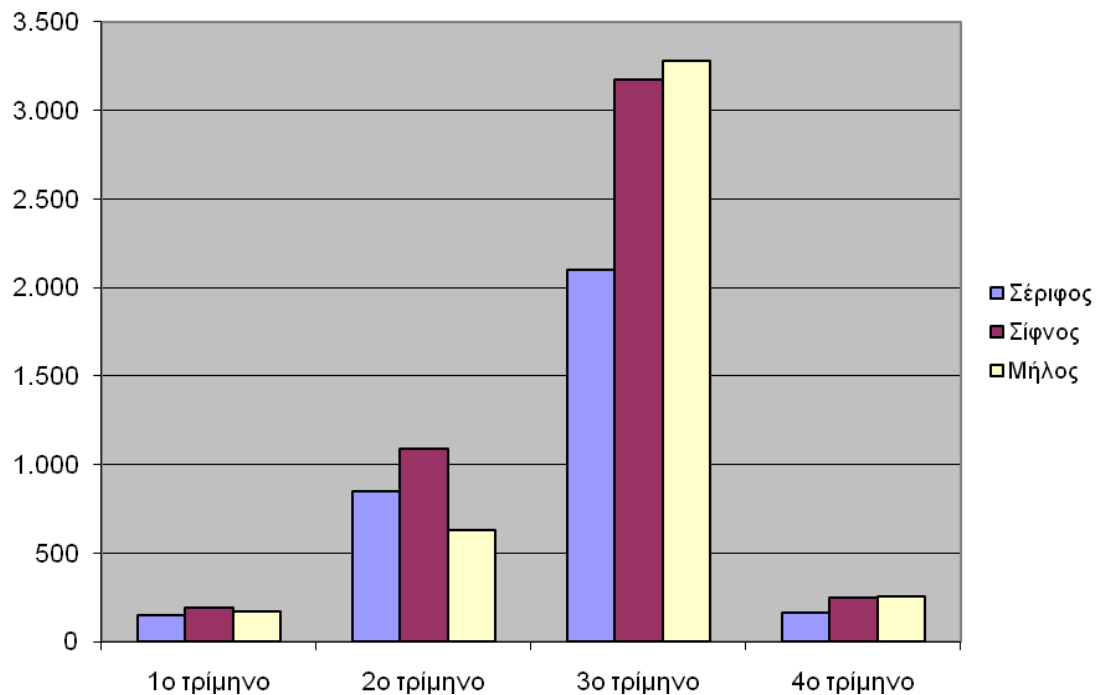
**Σχήμα 2.1 : Εξέλιξη της κίνησης επιβατών από και προς τα 3 νησιά
(πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος)**



**Σχήμα 2.2 : Εξέλιξη της κίνησης Ι.Χ από και προς τα 3 νησιά
(πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος)**



**Σχήμα 2.3: Εξέλιξη της κίνησης μοτοσυκλετών από και προς τα 3 νησιά
(πηγή: Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος)**



Μελετώντας τα γραφήματα κίνησης, παρατηρούμε ότι:

Η εξέλιξη της κίνησης ακολουθεί παρόμοια κατανομή κατά την διάρκεια του έτους και για τα τρία νησιά.

Κατά το 1^ο τρίμηνο, η επιβατική κίνηση βρίσκεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα σε σχέση με τον υπόλοιπο χρόνο, ενώ κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και κατά το 4^ο τρίμηνο. Αυτό όμως είναι και απόλυτα λογικό (συμβαίνει στην πλειονότητα των ελληνικών νησιών), αφού το μεγαλύτερο ποσοστό της κίνησης συγκεντρώνεται κατά τους καλοκαιρινούς μήνες λόγω τουρισμού.

Για τον λόγο αυτόν η κίνηση κατά το 3^ο τρίμηνο διατηρείται σε πολύ υψηλά επίπεδα, καθώς ο Ιούλιος και Αύγουστος είναι οι μήνες με την υψηλότερη τουριστική κίνηση. Τέλος βλέπουμε ότι οι αντίστοιχες τιμές για το 2^ο τρίμηνο βρίσκονται γενικά σε χαμηλά επίπεδα, αλλά όχι τόσο χαμηλά όπως και αυτά του 1^{ου} και 4^{ου} τριμήνου. Οι τιμές αυτές θα μπορούσαν μάλιστα να είναι κατά πολύ χαμηλότερες αν τα νησιά των Κυκλάδων δεν αποτελούσαν δημοφιλή προορισμούς για τις διακοπές του Πάσχα.

Τα στοιχεία για την δημιουργία των γραφημάτων είναι από το έτος 1998 και σε καμία περίπτωση δεν είναι αντιπροσωπευτικά για την επιβατική κίνηση του σήμερα, η οποία είναι σίγουρα πολύ μεγαλύτερη (πράγμα το οποίο ισχύει γενικά για τα περισσότερα νησιά της χώρας). Τα συμπεράσματα που βγήκαν όμως μπορούν να χαρακτηριστούν ως αξιόπιστα και χρήσιμα για τον καταρτισμό των δρομολογίων της γραμμής που μελετάμε, καθώς η μορφή των σχημάτων είναι ουσιαστικά το μόνο που μας ενδιαφέρει. Επομένως τα δρομολόγια κατά τους καλοκαιρινούς μήνες θα είναι κατά το δυνατόν συχνότερα, ενώ θα ελαττώνονται για τους υπόλοιπους μήνες λειτουργίας της γραμμής. Περισσότερα στοιχεία θα αναφερθούν σε επόμενο κεφάλαιο.

Συνθήκες Ανταγωνισμού

Όπως αναφέραμε και παραπάνω η αναχώρηση - άφιξη επιβατών για τα νησιά που μελετάμε, μπορεί να γίνει είτε με συνδυασμό αεροπλάνου/πλοίου είτε χρησιμοποιώντας αποκλειστικά πλοίο.

Σχετικά με τον πρώτο τρόπο μετακίνησης, το κόστος για τον επιβάτη είναι σίγουρα υψηλότερο σε σχέση με το πλοίο, ενώ ο χρόνος που απαιτείται θα είναι αισθητά μικρότερος, πράγμα το οποίο βέβαια εξαρτάται και από άλλες παραμέτρους, όπως ποιο νησί επιθυμεί να επισκεφτεί ο επιβάτης και από πού ξεκινάει. Αυτός όμως είναι τομέας μεταφορών από τον οποίο δεν μπορεί η εταιρία να διεκδικήσει μερίδιο αγοράς, αφού οι ανέσεις και ο μικρός χρόνος ταξιδιού που μπορεί να προσφέρει ένα αεροπλάνο δεν μπορούν να συγκριθούν με τα αντίστοιχα που προσφέρει ένα πλοίο (ότι τύπου και αν είναι αυτό).

Για τον δεύτερο τρόπο μετακίνησης όμως μπορούμε να αναφέρουμε τα κυριότερα σημεία που αφορούν το κόστος για έναν επιβάτη, είτε ταξιδεύει με όχημα είτε χωρίς, αλλά και τον χρόνο που θα χρειαστεί να δαπανήσει μέχρι να φθάσει στον προορισμό του.

Στους παρακάτω πίνακες βλέπουμε ενδεικτικές τιμές εισιτηρίων ανάλογα με το αν το πλοίο της υπάρχουσας γραμμής είναι συμβατικό ή ταχύπλοο, αλλά και πόσο κατά μέσο όρο διαρκεί το ταξίδι από το λιμάνι του Πειραιά προς τον κάθε προορισμό. Θεωρήσαμε δρομολόγιο εν μέρει όμοιο με το δικό μας, χωρίς να παρεμβάλλεται ενδιάμεσα κάποιος άλλος σταθμός εξυπηρέτησης, ώστε η σύγκριση να γίνεται πάνω στις ίδιες βάσεις.

Πίνακας 2.1: Ενδεικτικές τιμές εισιτηρίων για ταχύπλοο πλοίο από και προς Πειραιά (τιμές εισιτηρίων σε €)

	Σέριφος	Σίφνος	Μήλος
Επιβάτης	39	43	49
I.X.	63	65	68
Μοτοσυκλέτα	18	20	23

Πίνακας 2.2: Ενδεικτικές τιμές εισιτηρίων για συμβατικό πλοίο από και προς Πειραιά (τιμές εισιτηρίων σε €)

	Σέριφος	Σίφνος	Μήλος
Επιβάτης	25	30	34
I.X.	60	62	65
Μοτοσυκλέτα	15	17	20

Η διάρκεια του ταξιδιού από τον Πειραιά προς το κάθε νησί σύμφωνα με τα στοιχεία που αντλήσαμε (το ότι τα ταχύπλοα πλοία δεν εκτελούν πιο σύντομα το δρομολόγιο είναι προφανώς αποτέλεσμα της πολιτικής χαμηλού κόστους που πιθανόν να εφαρμόζουν οι εταιρίες που τα χρησιμοποιούν) δεν διαφέρουν πολύ για συμβατικό και ταχύπλοο πλοίο και διαμορφώνονται ως εξής:

Πίνακας 2.3: Διάρκεια ταξιδιού με αναχώρηση από τον Πειραιά

Σέριφος	2 ώρες και 30'
Σίφνος	3 ώρες και 5'
Μήλος	4 ώρες και 10'

Για τον προσδιορισμό των χρόνων αυτών θεωρήσαμε ότι το πλοίο κάνει 15' στάση σε κάθε λιμάνι, , όσο και η στάση που επιλέξαμε και εμείς για το δρομολόγιο μας.

**Τα στοιχεία των Πινάκων 2.1,2.2 και 2.3 έχουν συλλεχθεί από διαφημιστικά φυλλάδια (σε ηλεκτρονική μορφή) έπειτα από έρευνα στο διαδίκτυο.*

Όλα αυτά αφορούν τον ανταγωνισμό της γραμμής για επιβάτες που εξυπηρετούνται μέσω Πειραιά. Για την αγορά της Κρήτης η εταιρία δεν αναμένεται να συναντήσει ανταγωνισμό, αφού δεν υπάρχει δρομολόγιο που να συνδέει απευθείας κάποιο απ' τα τρία νησιά με οποιοδήποτε λιμάνι της Κρήτης. Πέρα από την δυνατότητα μετάβασης μέσω Πειραιά, ο άλλος τρόπος να για ταξιδέψει κάποιος από την Κρήτη προς τις δυτικές Κυκλάδες είναι να ξεκινήσει από το λιμάνι του Ηρακλείου, να φθάσει στην Σαντορίνη και από εκεί προς τον επιθυμητό προορισμό του.

Συμπερασματικά, αναμένουμε το λιμάνι της Σούδας, ως ένας εκ των δύο κεντρικών σταθμών, να εξυπηρετήσει το σύνολο της επιβατικής κίνησης από την δυτική Κρήτη, αλλά και το μεγαλύτερο μέρος από την κίνηση της ανατολικής Κρήτης. Αυτό ισχύει ακόμα και για τους επιβάτες οι οποίοι ταξιδεύουν με δικό τους όχημα (Ι.Χ. ή μοτοσυκλέτα), δεδομένου ότι η αποστάσεις εντός Κρήτης είναι μικρές και μπορεί εύκολα κανείς να προσεγγίσει το λιμάνι της Σούδας χωρίς μεγάλη οικονομική επιβάρυνση, αλλά και σε σχετικά μικρό χρόνο.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 - ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΛΟΙΟΥ - ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ

Η επιλογή του συγκεκριμένου τύπου πλοίου βασίστηκε στις ανάγκες και τις απαιτήσεις που έχουν δημιουργηθεί στην σύγχρονη ακτοπλοϊκή αγορά. Το σημαντικότερο στοιχείο που μας ώθησε στην επιλογή του είναι η δυνατότητα κατακόρυφης μείωσης του χρόνου ταξιδιού, ο οποίος μπορεί να φθάσει μέχρι και στο μισό σε αντιστοιχία με κάποιο συμβατικό πλοίο που θα ακολουθούσε την ίδια πορεία.

Τεχνικά χαρακτηριστικά του πλοίου

Τα κυριότερα χαρακτηριστικά του πλοίου παρουσιάζονται στους αμέσως παρακάτω πίνακες:

Πίνακας 3.1: Γενικά χαρακτηριστικά του πλοίου
(πηγή: εταιρία κατασκευής πλοίων, Austal)

Τύπος πλοίου	Catamaran / ΕΓ-ΟΓ
Μήκος (συνολικό)	85 μέτρα
Πλάτος	21,2 μέτρα
Μέγιστο βύθισμα	3,1 μέτρα
Νεκρό Βάρος	470 τόνοι
Μέγιστη Ταχύτητα	41 κόμβοι
Ολική χωρητικότητα	7395 κόροι

Η μέγιστη ταχύτητα που μπορεί να αναπτύξει το πλοίο είναι 41 κόμβοι. Αυτό μας επιτρέπει να διατηρήσουμε μια υπηρεσιακή ταχύτητα πλεύσης 38 κόμβων και το ταξίδι να είναι όχι μόνο γρήγορο αλλά και ασφαλές.

Πίνακας 3.2: Χωρητικότητα πλοίου
(πηγή: εταιρία κατασκευής πλοίων, Austal)

Επιβάτες	Οχήματα
800	154

ή

Επιβάτες		I.X.	Μοτοσυκλέτες
Οικονομική	Business Class		
640	80	90	80

Επίσης το πλοίο διαθέτει όλες τις κατάλληλες υποδομές για απασχόληση πληρώματος έως και 24 μελών.

Από το φυλλάδιο του κατασκευαστή μας δίδεται ότι το πλοίο μπορεί να ταξιδέψει έχοντας στο γκαράζ του αποκλειστικά Ι.Χ. με μέγιστο αριθμό τα 154 και μεταφέροντας 800 σε αριθμό επιβάτες. Αυτή η πληροφορία όμως είναι περισσότερο δείγμα μεγέθους του πλοίου και τίποτε παραπάνω, καθώς η πραγματική διαμόρφωση των χώρων του είναι διαφορετική. Στο γκαράζ ο μέγιστος αριθμός Ι.Χ. και μοτοσυκλετών που μπορούν να μεταφερθούν είναι 90 και 80 αντίστοιχα, ενώ όσον αφορά τους επιβάτες, υπάρχουν 80 διακεκριμένες θέσεις (business class) και 640 απλές (οικονομική κατηγορία)

Χώροι και πρόσθετες παροχές του πλοίου

Το πλοίο διαθέτει επίσης χώρους όπως:

- Εστιατόριο, self service
- Καφετέρια - bar
- Κατάστημα, duty free
- Ειδικά διαμορφωμένους χώρους με υπολογιστές για πρόσβαση στο διαδίκτυο (Internet Satellite Access)
- Παιδότοπο

Κινητήρες - Καταναλώσεις

Το ταχύπλοο θα φέρει τέσσερις κινητήρες diesel. Το κόστος αγοράς τους είναι ενσωματωμένο στο αρχικό κόστος της επένδυσης, ενώ και το κόστος συντήρησης-ελέγχου συμπεριλαμβάνεται στο ετήσιο κόστος συντήρησης και επισκευών του πλοίου.

Κυριότερα Χαρακτηριστικά Κινητήρων:

- Ισχύς: Ο κάθε (κύριος) κινητήρας έχει ονομαστική ισχύ της τάξης των 7200kW στις 1050 rpm, πράγμα το οποίο σημαίνει και ότι οι τέσσερις κινητήρες είναι ικανοί να προσδώσουν συνολική ισχύ 28800kW. Το πλοίο θα εκμεταλλεύεται το 90% αυτής για να μπορεί να ταξιδεύει με μια υπηρεσιακή ταχύτητα 38 κόμβων, η οποία είναι και το 90% της μέγιστης δυνατής ταχύτητας πλεύσης (41 κόμβοι).
- Κατανάλωση καυσίμου: Απ' την κατασκευάστρια ως ονομαστική κατανάλωση αναφέρονται τα 187-204 g/kWh, το οποίο μεταφράζεται σε κατανάλωση 147 lt/v.μ.
- Κατανάλωση λιπαντικού: Η κατανάλωση λιπαντικού σύμφωνα με τα στοιχεία της εταιρίας κατασκευής των κινητήρων είναι 0,7-0,9 g/kWh
- Όγκος - μάζα κινητήρα: Ο όγκος μετατόπισης κάθε κινητήρα είναι 333 lt με αντίστοιχη μάζα 36 τόνους

Εμείς επιλέξαμε να εργαστούμε σύμφωνα με την ωριαία κατανάλωση καυσίμου των 5000 lt/hour, ενώ η κατανάλωση λιπαντικού μπορεί να θεωρηθεί περίπου ίση με 15 kg/hour, σύμφωνα και με τις πληροφορίες που αντλήσαμε. Αυτή είναι και μια ρεαλιστική προσέγγιση, χωρίς όμως να παραβλέπουμε κάποιες υποθέσεις: α) η ταχύτητα του ανέμου είναι σε φυσιολογικά επίπεδα (σε καμιά περίπτωση να μην υπερβαίνει τα 9 μποφόρ), β) το μέγεθος φόρτωσης του πλοίου να μην υπερβαίνει το μέγιστο δυνατό (470 τόνοι).

Η αγορά λιπαντικού απ' τον προμηθευτή γίνεται σε βαρέλια των 180kg και η τιμή αγοράς του κάθε ενός από αυτά κυμαίνεται στα 400-450 €, ανάλογα με τον τύπο λιπαντικού και φυσικά θα διαφοροποιείται ανάλογα και με την εταιρία που το προμηθεύει.

Το καύσιμο που χρησιμοποιείται είναι τύπου diesel και αγοράζεται σε €/lt από την ναυτιλιακή εταιρία. Η τιμή αγοράς του μπορεί να μεταβάλλεται από μέρα σε μέρα, ενώ μια πολύ υψηλή τιμή θα αυξήσει σε μεγάλο βαθμό τα λειτουργικά έξοδα. Η αγορά του καυσίμου από όλες τις ναυτιλιακές εταιρίες γίνεται χωρίς φόρο και θεωρήσαμε για τις ανάγκες της μελέτης μια μέση τιμή στα 0,38 €/lt.

Στοιχεία Δρομολογίων

Το πλοίο είναι τύπου Catamaran / Επιβατηγό - Οχηματαγωγό και θα έχει ως βάση του το λιμάνι της Σούδας. Η διάρκεια του δρομολογίου Χανιά - Πειραιάς - Χανιά υπολογίζεται περίπου στις 13 ώρες, συμπεριλαμβανομένων και των στάσεων επιβίβασης-αποβίβασης σε Πειραιά, Σέριφο, Σίφνο, Μήλο, ενώ οι ώρες αναχώρησης και άφιξης είναι προγραμματισμένες έτσι ώστε να μπορεί να εξυπηρετείται κατά τον καλύτερο τρόπο το επιβατικό κοινό. Η αναχώρηση από το λιμάνι της Σούδας θα γίνεται στις 9πμ, ενώ η άφιξη στο ίδιο λιμάνι είναι στις 10μμ της ίδιας ημέρας. Η συνολική απόσταση που θα καλύπτει το πλοίο φθάνει τα 375 ν.μ.

Ένα ενδεικτικό πρόγραμμα δρομολογίου φαίνεται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 3.3: Πρόγραμμα αναχωρήσεων – αφίξεων

	<i>Αναχώρηση</i>	<i>Αφιξη</i>
Χανιά - Μήλος	9:00	11:15
<i>Στάση στη Μήλο</i>	11:15	11:30
Μήλος - Σίφνος	11:30	12:10
<i>Στάση στη Σίφνο</i>	12:10	12:25
Σίφνος - Σέριφος	12:25	12:45
<i>Στάση στη Σέριφο</i>	12:45	13:00
Σέριφος - Πειραιάς	13:00	15:00
<i>Στάση στον Πειραιά</i>	15:00	16:00
Πειραιάς - Σέριφος	16:00	18:00
<i>Στάση στη Σέριφο</i>	18:00	18:15
Σέριφος - Σίφνος	18:15	18:35
<i>Στάση στη Σίφνο</i>	18:35	18:50
Σίφνος - Μήλος	18:50	19:30
<i>Στάση στη Μήλο</i>	19:30	19:45
Μήλος - Χανιά	19:45	22:00

Στον Πειραιά, που είναι και ένας από τους δύο κεντρικούς σταθμούς της γραμμής, επιλέχθηκε στάση διάρκειας 1 ώρας, ενώ για τα λιμάνια της Σεριφου, της Σίφνου και της Μήλου η στάση θα διαρκεί περί τα 15 λεπτά.

Τα δρομολόγια, όπως γίνεται και στην πλειοψηφία των ναυτιλιακών εταιριών, έχουν διαμορφωθεί έτσι ώστε να ικανοποιείται κατά το δυνατόν η ζήτηση και ταυτόχρονα να μην είναι οικονομικά ασύμφορα για την εταιρία, ειδικά σε περιόδους μειωμένης κίνησης. Επομένως ο αντίστοιχος αριθμός θα διαφοροποιείται ανάλογα με τον μήνα του έτους και αυτό σημαίνει ότι κατά τους καλοκαιρινούς μήνες τα δρομολόγια που θα εκτελούνται θα είναι κατά πολύ συχνότερα σε σύγκριση με άλλους μήνες που η κίνηση δεν είναι υψηλή. Σύμφωνα και με τα σχήματα για την κίνηση που παρουσιάστηκαν στο 2^ο Κεφάλαιο, κατά το 1^ο, 2^ο και 4^ο τρίμηνο που η κίνηση είναι μικρή, πολλά δρομολόγια θα ήταν ασύμφορα για την εταιρία, καθώς το κόστος κάθε δρομολογίου ίσως θα ξεπερνούσε τα αντίστοιχα έσοδα.

Λαμβάνοντας υπόψη και τα παραπάνω, τα δρομολόγια του πλοίου θα εκτελούνται από τις 15/4 μέχρι και τις 15/10 κάθε χρόνου, δηλαδή σχεδόν καθ' όλη την διάρκεια της τουριστικής περιόδου. Τους υπόλοιπους έξι μήνες το πλοίο δεν θα πραγματοποιεί δρομολόγια, ενώ οι τρεις από αυτούς τους μήνες θα είναι αφιερωμένοι αποκλειστικά στις εργασίες συντήρησης και επισκευών, ώστε το πλοίο να είναι έτοιμο για την νέα χρονιά.

Για τις ανάγκες της μελέτης, θεωρήσαμε αριθμό δρομολογίων ανά μήνα ως εξής:

- Για τους μήνες Απρίλιο και Οκτώβριο θα εκτελούνται 9 σε αριθμό δρομολόγια (ο αριθμός αυτός είναι μικρός αν αναλογιστεί κανείς ότι το πλοίο εκτελεί τα δρομολόγια του ξεκινώντας 15/4 και τελειώνοντας στις 15/10. Επομένως θα εκτελούνται 4-5 δρομολόγια ανά εβδομάδα, με την πλειοψηφία αυτών να είναι συγκεντρωμένα στις ημέρες του σαββατοκύριακου.
- Για τους μήνες Ιούλιο, Αύγουστο όπου η επιβατική κίνηση αναμένεται να φθάσει σε πολύ υψηλά επίπεδα, το πλοίο θα εκτελεί τα περισσότερα δρομολόγια, φθάνοντας συνολικά τα 25 ανά μήνα. Αυτό σημαίνει ότι θα εκτελούνται περί τα 6 δρομολόγια ανά εβδομάδα, αριθμός που είναι και ο μέγιστος δυνατός αφού πρέπει μία μέρα της εβδομάδας να δίνεται ως ρεπό για τους εργαζόμενους εντός του πλοίου.
- Για τους μήνες Μάιο, Ιούνιο και Σεπτέμβριο, θα εκτελούνται 20 δρομολόγια ανά μήνα, αριθμός που αντιστοιχεί κατά μέσο όρο σε 5 δρομολόγια ανά εβδομάδα.

Όμως όλα τα παραπάνω στοιχεία που αναφέρονται στον προγραμματισμό των δρομολογίων προϋποθέτουν ομαλές καιρικές συνθήκες. Ορισμένες φορές όμως οι συνθήκες αυτές μπορεί να είναι τέτοιες (ιδιαίτερα οι πολύ ισχυροί άνεμοι) που να προκαλούν διαφοροποιήσεις στον προγραμματισμό αυτό. Αυτό θα σημαίνει είτε καθυστέρηση στην αναχώρηση (άρα και στην άφιξη) του πλοίου για τους πέντε σταθμούς που μας αφορούν, είτε και ακύρωση κάποιου δρομολογίου.

Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφέρουμε τον προστατευτικό κανονισμό που έχουν θεσπίσει οι ελληνικές λιμενικές αρχές σχετικά με το απαγορευτικό απόπλου (πηγή: <http://el.wikipedia.org/wiki>):

«Σε περίπτωση που η Ελληνική Μετεωρολογική Υπηρεσία (Ε.Μ.Υ) εκδώσει δελτίο θυελλωδών ανέμων και επικίνδυνων καιρικών φαινομένων με ανέμους των 9 μποφόρ και άνω, τότε τίθεται σε εφαρμογή το μέτρο της απαγόρευσης απόπλου.»

Το μέτρο αυτό ισχύει μόνο για τα επιβατηγά και οχηματαγωγά πλοία που φέρουν ελληνική σημαία και αναφέρεται όχι μόνο προς στον λιμένα απόπλου, αλλά και σε οποιαδήποτε περιοχή που περιλαμβάνεται στην διαδρομή του προς απόπλου πλοίου.

Επομένως για να είναι αντικειμενική αυτή η μελέτη, θα πρέπει να λάβει υπόψη το ενδεχόμενο ακύρωσης δρομολογίων. Θεωρούμε ότι ένα ποσοστό της τάξης του 5% επί του συνόλου των προγραμματιζομένων δρομολογίων θα ακυρωθεί λόγω καιρικών συνθηκών. Στην πράξη, αυτό σημαίνει ότι περίπου ένα δρομολόγιο ανά μήνα δεν θα πραγματοποιηθεί και για αυτόν τον λόγο στους υπολογισμούς μας αφαιρούμε 1 δρομολόγιο/μήνα σε σχέση με αυτά που αναφέραμε αμέσως πιο πάνω.

Διαμόρφωση Ναύλου

Η επιλογή των ναύλων των πλοίων γίνεται βάση διαφόρων οικονομικών κριτηρίων και κυρίως μέσω αντικειμενικών ορίων, όπως αυτά προκύπτουν από τον ανταγωνισμό στον τομέα της ναυτιλίας. Επίσης πρέπει να αναφερθεί ότι τα τελευταία χρόνια με την μερική απελευθέρωση της ναυτιλιακής αγοράς, οι ναύλοι αν και αυξήθηκαν σε κάποιο βαθμό (κύρια αιτία για αυτό είναι η υψηλή τιμή του πετρελαίου), διατηρούνται σε κάποια πλαίσια κυρίως λόγω του ανταγωνιστικού κλίματος μεταξύ των ναυτιλιακών εταιριών.

Αναφορικά με τις οδηγίες του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, η κατώτερη δυνατή τιμή ναύλου ενός ταχύπλοου πλοίου είναι η αντίστοιχη τιμή από ένα συμβατικό πλοίο που εκτελεί την ίδια διαδρομή. Επίσης για να αντιμετωπιστεί ο ανταγωνισμός και να είναι συμφέρουσα η επένδυση, οι τιμές των ναύλων επιλέχθηκαν σε επίπεδα παρόμοια με αυτά των ανταγωνιστριών εταιριών.

Σύμφωνα με όλα τα παραπάνω, οι τιμές των εισιτηρίων για επιβάτες, I.X και μοτοσυκλέτες, για τον Πειραιά και τα Χανιά, διαμορφώνονται ως εξής:

**Πίνακας 3.4: Τιμές εισιτηρίων από και προς Χανιά
(σε €)**

	Επιβάτες		I.X.	Μοτοσυκλέτες
	Οικονομική	Business Class		
Σέριφος	46	92	66	16
Σίφνος	42	84	61	13
Μήλος	37	74	60	11

**Πίνακας 3.5: Τιμές εισιτηρίων από και προς Πειραιά
(σε €)**

	Επιβάτες		I.X.	Μοτοσυκλέτες
	Οικονομική	Business Class		
Σέριφος	34	68	56	10
Σίφνος	37	74	58	11
Μήλος	43	86	61	12

*Οι τιμές των εισιτηρίων για τα οχήματα έχουν υπολογιστεί ως εξής:

1. I.X.: για αυτοκίνητα μήκους <4,2 μέτρα
2. Μοτοσυκλέτες: για κυβισμό μεγαλύτερο ή ίσο των 250cc

Οι τιμές αυτές διατηρούνται σταθερές κατά την διάρκεια του έτους και δεν λαμβάνονται υπόψη διάφορα πακέτα προσφορών της εταιρίας που έχουν εποχιακό χαρακτήρα.

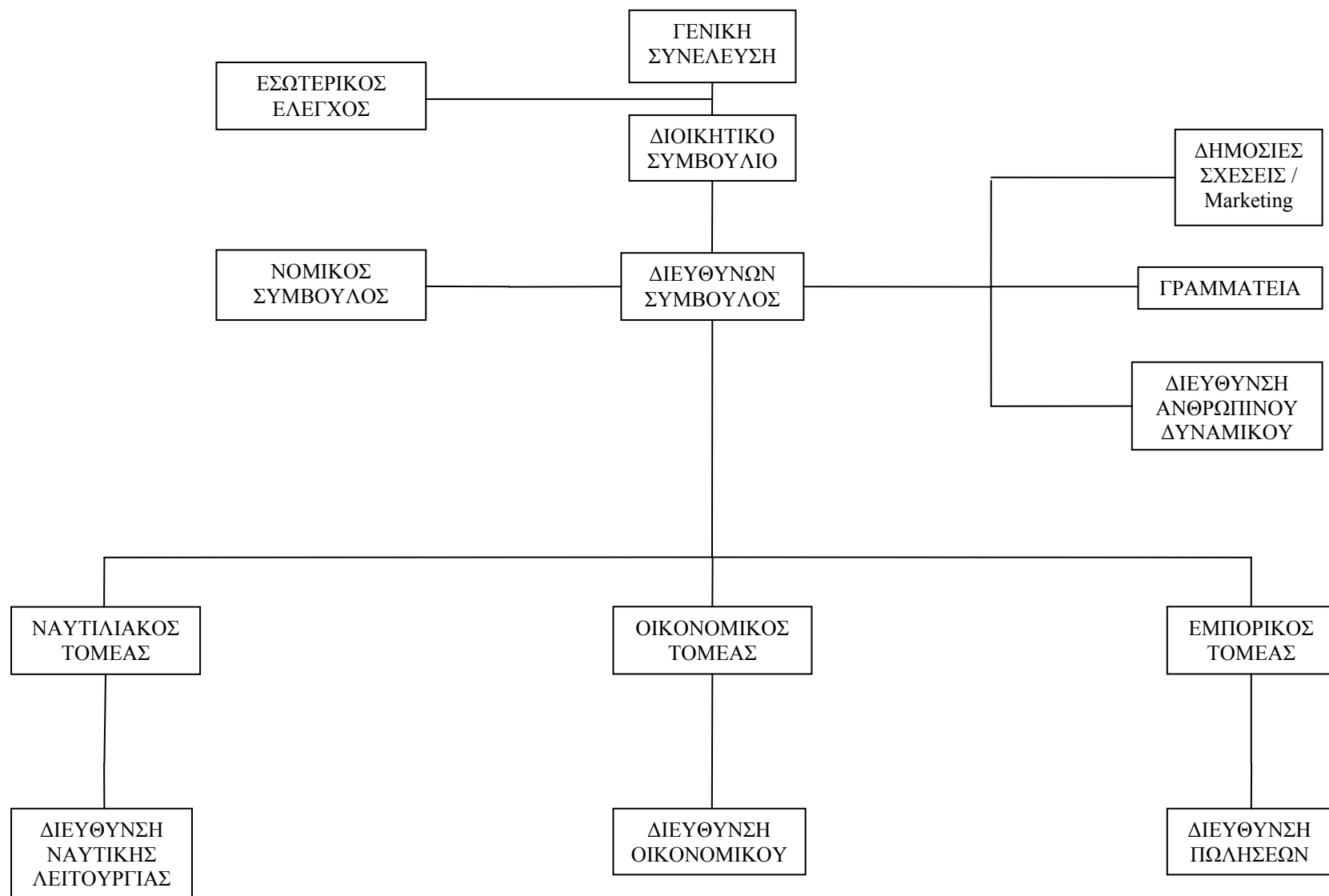
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 - ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΗ ΔΟΜΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΗΣ

Οργανωτικό Σχήμα

Η εταιρία θεωρούμε ότι έχει υπό την ιδιοκτησία της μόνο το πλοίο το οποίο θα εκτελεί την γραμμή Χανιά - Πειραιάς - Χανιά (με τους ενδιάμεσους σταθμούς των τριών νησιών) και κανένα ακίνητο περιουσιακό στοιχείο. Επίσης για λόγους απλότητας, υποθέτουμε ότι η εταιρία δεν διαθέτει μετοχές εισηγμένες στο Χρηματιστήριο Αξιών και επίσης είναι πλήρως ανεξάρτητη (δεν είναι ούτε μητρική ούτε είναι θυγατρική κάποιας άλλης).

Η διοίκηση θα ασκείται από τα κεντρικά γραφεία της, με έδρα τα Χανιά, ενώ η πώληση των εισιτηρίων θα γίνεται σε συνεργασία με κατά τόπους ταξιδιωτικούς πράκτορες όπως αναλύεται παρακάτω στο ίδιο κεφάλαιο.

Στο διάγραμμα που ακολουθεί απεικονίζεται το οργανόγραμμα της εταιρίας:



Ανθρώπινο Δυναμικό

Στο ανθρώπινο δυναμικό της εταιρίας περιλαμβάνονται όλα τα άτομα που απασχολούνται σε αυτήν, είτε ως πλήρωμα πλοίου είτε ως επιτελικό προσωπικό. Το πλήρωμα απασχολείται αποκλειστικά σε υπηρεσίες εντός του πλοίου, τόσο κατά την διάρκεια του ταξιδιού όσο και κατά την προετοιμασία του, όταν δηλαδή το πλοίο είναι δεμένο στο λιμάνι. Το επιτελικό προσωπικό είναι άτομα που απασχολούνται σε υπηρεσίες εκτός πλοίου, παρέχοντας πληροφορίες και χρήσιμα στοιχεία στα διοικητικά στελέχη της επιχείρησης.

Πλήρωμα Πλοίου

Η σύνθεση και ο αριθμός μελών του πληρώματος ανά ειδικότητα φαίνεται στον παρακάτω πίνακα. Ο σχεδιασμός του έγινε σύμφωνα με τους Κανόνες Ναυτικού Δικαίου (πηγή: "Κώδιξ Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου", βλ. βιβλιογραφία) για την ακτοπλοΐα, λαμβάνοντας υπόψη τα βασικά χαρακτηριστικά του πλοίου (τύπος πλοίου, χωρητικότητα κλπ.), αλλά και τις ανάγκες του δρομολογίου (διάρκεια ταξιδιού κ.ά.).

***Πίνακας 4.1: Ανάλυση πληρώματος πλοίου ανά ειδικότητα
(πηγή: "Κώδιξ Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου", βλ. Βιβλιογραφία)***

Ειδικότητα	Αριθμός Εργαζομένων
Πλοίαρχος Α	1
Πλοίαρχος Β	1
Υποπλοίαρχος	1
Δόκιμος πλοίαρχος	1
Ναύκληρος	1
Ναύτες	6
Μηχανικός Α	1
Μηχανικός Β	1
Μηχανικός Γ	1
Δόκιμος μηχανικός	1
Ηλεκτρολόγος	1
Οικονομικός Αξιωματικός	1
Δόκιμος οικονομικός αξιωματικός	1
Μάγειρας Α	1
Μάγειρας Β	1
Ασυρματιστής Α	1
Ασυρματιστής Β	1
Σύνολο	22

Επιτελικό Προσωπικό

Στον παρακάτω πίνακα φαίνεται η σύνθεση και ο αριθμός μελών του επιτελικού προσωπικού. Η διαμόρφωσή του έγινε σύμφωνα με τις ανάγκες και τις απαιτήσεις της εταιρίας έτσι ώστε να εξασφαλίζεται η εύρυθμη διοικητική λειτουργία της.

Το Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας είναι 5μελές, εκπροσωπούμενο από τον Διευθύνοντα Σύμβουλο, ενώ οι υπόλοιποι τέσσερις είναι απλά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου.

Πίνακας 4.2: Ανάλυση επιτελικού προσωπικού ανά τομέα

Προσωπικό	Αριθμός Εργαζομένων
Υπάλληλος Λογιστηρίου	1
Γραμματέας Γενικής Διεύθυνσης	1
Υπεύθυνος Δημοσίων Σχέσεων / marketing	1
Γραμματέας / Τηλεφωνήτρια	1
Διεύθυνση Ανθρώπινου Δυναμικού	1
Υπεύθυνος τομέα πωλήσεων	1
Οικονομικός Διευθυντής	1
Υπεύθυνος Ναυτιλιακού Τομέα	1
Σύνολο	8

Οι βασικές αρμοδιότητες του κάθε ενός από τα παραπάνω μέλη είναι οι εξής:

Υπάλληλος λογιστηρίου:

- Έλεγχος ταμείου της εταιρίας
- Έλεγχος και ενημέρωση υπολοίπου και ανεξόφλητων λογαριασμών συνεργατών

Γραμματέας Γενικής Διεύθυνσης:

- Προγραμματισμός και εφαρμογή πολιτικών που αφορούν την οικονομική και διοικητική λειτουργία της εταιρίας

Υπεύθυνος Δημοσίων Σχέσεων / Marketing:

- Παρακολούθηση και διασφάλιση της τήρησης κανόνων υγιούς ανταγωνισμού στην αγορά που δραστηριοποιείται η ναυτιλιακή εταιρία
- Βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών της εταιρίας

Γραμματέας / Τηλεφωνήτρια:

- Πλήρης και ολοκληρωμένη τηλεφωνική υποστήριξη της εταιρίας
- Αλληλογραφία
- Σύνταξη και τήρηση αρχείου των πρακτικών των συνεδριάσεων του Διοικητικού Συμβουλίου

Διεύθυνση Ανθρώπινου Δυναμικού:

- Μέρимνα για θέματα υγιεινής και ασφάλειας της εργασίας των μελών του πληρώματος του πλοίου
- Διαρκής επιμόρφωση και μετεκπαίδευση όλων των εργαζομένων της εταιρίας (επιτελικό προσωπικό και πλήρωμα)
- Διαμόρφωση καταστάσεων μισθοδοσίας
- Εξασφάλιση της τήρησης των νόμων που αφορούν το προσωπικό μιας εταιρίας

Υπεύθυνος τομέα πωλήσεων:

- Αναπτύσσει, προτείνει και εφαρμόζει βραχυπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους πωλήσεων (ή και προϋπολογισμούς)
- Διευθύνει και ελέγχει όλες τις διαδικασίες πωλήσεων με σκοπό την ικανοποίηση των προκαθορισμένων στόχων πωλήσεων

Οικονομικός Διευθυντής:

- Προετοιμασία και σύνταξη λογιστικών καταστάσεων
- Εξασφάλιση της σύννομης λειτουργίας του λογιστηρίου, με πιστή τήρηση των ισχυόντων νομοθετικών διατάξεων
- Έγκυρη και έγκαιρη τήρηση όλων των διαδικασιών πληροφόρησης της διοίκησης

Υπεύθυνος ναυτιλιακού τομέα:

- Παρακολούθηση και τήρηση όλων των ισχυουσών διατάξεων που εκδίδει το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας και άλλοι φορείς
- Καθορισμός αναγκών ετήσιας συντήρησης του πλοίου

Πολιτική πώλησης εισιτηρίων και προμήθειες

Η πολιτική της εταιρίας σχετικά με την πώληση των εισιτηρίων είναι αυτή να γίνεται κυρίως από τα συνεργαζόμενα πρακτορεία. Αυτό σημαίνει ότι δεν υπάρχει σε κανένα από τα δύο κεντρικά λιμάνια της γραμμής (Σούδα και Πειραιάς) σημείο πώλησης εισιτηρίων που να ανήκει αποκλειστικά στην εταιρία. Φυσικά εισιτήρια μπορούν να αγοραστούν από τα κεντρικά γραφεία της εταιρίας, όμως λόγω της πολιτικής αυτής αναμένουμε η πλειονότητα των κρατήσεων να γίνεται από τα συνεργαζόμενα πρακτορεία. Επομένως ο αριθμός εισιτηρίων που πωλείται από τα κεντρικά γραφεία μπορεί να θεωρηθεί αμελητέος και άρα το ποσοστό του 10% που δίνει η εταιρία ως προμήθεια στα πρακτορεία αυτά θα αφορά το σύνολο των εισιτηρίων που πωλούνται. Εκτός όμως από την προμήθεια προς τα συνεργαζόμενα πρακτορεία, συναντάμε άλλες δύο περιπτώσεις στις οποίες η εταιρία πληρώνει με αντίστοιχα μερίδια επί των πωλήσεων για παρεχόμενες προς αυτήν υπηρεσίες. Ένα ποσοστό 0,6% θα πηγαίνει στην εταιρία FORTHers, ενώ άλλο ένα 2% ποσοστό αντιστοιχεί στην αμοιβή των ανταποκριτών πρακτόρων.

Η FORTHers είναι ανεξάρτητη εταιρία (μέλος του ομίλου Forthnet) και παρέχει Η.Σ.Κ.Θ.Ε.Α. (Ηλεκτρονικό Σύστημα Κράτησης Θέσεων και Έκδοσης Αποδείξεων), του οποίου η χρήση είναι υποχρεωτική από την νομοθεσία για όλες τις ναυτιλιακές εταιρίες. Η εταιρία αυτή επίσης είναι υπεύθυνη για την διανομή των εισιτηρίων στα συνεργαζόμενα πρακτορεία αλλά και τον εφοδιασμό της ναυτιλιακής εταιρίας με το σύστημα κρατήσεων, το οποίο τροποποιείται ανάλογα με τις απαιτήσεις και τον τρόπο λειτουργίας της εταιρίας στην οποία απευθύνεται.

Οι ανταποκριτές πράκτορες είναι ειδικά συνεργαζόμενα μέλη της ναυτιλιακής εταιρίας και έχουν ως πρωτεύον ρόλο την διασφάλιση της ασφάλειας του πλοίου στην περιοχή του λιμένα που αυτοί έχουν ως έδρα. Συνολικά οι ανταποκριτές αυτοί θα είναι πέντε στον αριθμό (ένας για κάθε λιμάνι του δρομολογίου) με ιδιαίτερα υψηλή αμοιβή που θα φθάνει στο 2% επί των εσόδων από τις πωλήσεις εισιτηρίων. Αντίστοιχα με την αμοιβή όμως, μεγάλη είναι και η ευθύνη που έχουν για την εργασία τους καθώς χαρακτηριστικό είναι το γεγονός ότι οι πράκτορες αυτοί είναι οι μόνοι που μπορούν να δώσουν την σχετική άδεια ώστε το πλοίο να δέσει σε κάποιο λιμάνι αλλά και να ξεκινήσει την πλεύση του προς τον επόμενο σταθμό.

Θεσμικό Πλαίσιο ίδρυσης και λειτουργίας της εταιρίας

Στην παράγραφο αυτή θα αναφέρουμε τα κυριότερα στοιχεία σχετικά με το θεσμικό πλαίσιο ίδρυσης και λειτουργίας της ναυτιλιακής εταιρίας που μελετάμε, σύμφωνα και με τις διατάξεις του νόμου 959/1979 που προβλέπει όλες τις λεπτομέρειες για την διαδικασία ίδρυσης, τα όργανα και τον τρόπο λειτουργίας μιας ναυτιλιακής εταιρίας.

Σύμφωνα με τον νόμο αυτό, ναυτιλιακή εταιρία είναι ένας απλουστευμένος τύπος ανώνυμης εταιρίας με συντομότερο απαιτούμενο χρόνο σύστασης και κόστος ίδρυσης και λειτουργίας σημαντικά χαμηλότερο σε σχέση με τις κοινές ανώνυμες εταιρίες. Η ίδρυση της εταιρίας γίνεται με ιδιωτικό (και όχι συμβολαιογραφικό) έγγραφο το οποίο κατατίθεται στην αρμόδια υπηρεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας.

Για την ίδρυση μιας ναυτιλιακής εταιρίας, το καταστατικό απαιτεί τα εξής:

- Πλήρη στοιχεία δύο (τουλάχιστον) ιδρυτών: Πρέπει να αναφερθεί ότι αμέσως μετά την σύσταση της εταιρίας, μπορεί με ιδιωτικό συμφωνητικό να γίνει μεταβίβαση μετοχών από άλλους ιδρυτές ακόμα και σε έναν, ο οποίος σε τέτοια περίπτωση γίνεται κάτοχος του 100% των μετοχών. Σε αντίθεση με τις κοινές ναυτιλιακές εταιρίες, η μεταβίβαση αυτή δεν συνοδεύεται με επιβολή φόρου.
- Επωνυμία εταιρίας
- Έδρα της εταιρίας
- Εταιρικός σκοπός: Στην περίπτωση μας έχουμε εταιρία που έχει υπό την κατοχή της πλοίο, οπότε ο εταιρικός σκοπός της μπορεί να διατυπωθεί ως εξής: «Αποκλειστικός σκοπός της εταιρείας είναι η κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση ιδιόκτητων ελληνικών εμπορικών πλοίων και η απόκτηση μετοχών άλλων Ναυτικών Εταιρειών που έχουν τον ίδιο ως άνω σκοπό».
- Διάρκεια της εταιρίας: Ο νόμος αυτός προβλέπει μέγιστη διάρκεια λειτουργίας της εταιρίας στα 30 χρόνια.
- Εταιρικό κεφάλαιο - μετοχές: Το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο πρέπει να είναι 5000€ και η ελάχιστη ονομαστική αξία κάθε μετοχής 1€.
- Διοικητικό Συμβούλιο: Ο κατώτατος αριθμός μελών είναι 3. Τα πλήρη στοιχεία των μελών πρέπει να αναφέρονται, όπως και να οριστούν επ' ακριβώς τα αξιώματα αυτών.
- Διορισμός εκπροσώπου: Επιλέγεται ένα μέλος του Δ.Σ. ως νόμιμος εκπρόσωπος της εταιρίας.

Το σημαντικότερο στοιχείο για την λειτουργία της εταιρίας όπως προκύπτει από τον νόμο 959/79 είναι το φορολογικό καθεστώς που ισχύει στην εμπορική ναυτιλία. Πιο συγκεκριμένα, «οι ναυτιλιακές εταιρίες απαλλάσσονται κάθε φόρου, τέλους και οιασδήποτε επιβαρύνσεως υπέρ του Δημοσίου ή τρίτου, η διανομή κερδών, το καθαρό προϊόν της εκκαθάρισεως, η ανάληψη κεφαλαίου, οι εγγραφές στα τηρούμενα βιβλία της εταιρείας, τα δάνεια των μετόχων προς την εταιρεία, κ.λπ.»

Για περισσότερες λεπτομέρειες σχετικά με τον νόμο 959/79, ο αναγνώστης μπορεί να ανατρέξει στην σχετική ενότητα του Παραρτήματος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 - ΜΙΣΘΟΔΟΣΙΕΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

Κόστος Ανθρώπινου Δυναμικού

Στους επόμενους πίνακες γίνεται αναφορά στο κόστος του ανθρώπινου δυναμικού, για το πλήρωμα και το επιτελικό προσωπικό αντίστοιχα.

Στον πίνακα του πληρώματος γίνεται προσαύξηση βασικού μισθού, πολλαπλασιάζοντας με τον συντελεστή 1,66 (ο συντελεστής αυτός είναι ορισμένος από το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας) διαμορφώνοντας την καθαρή αμοιβή κάθε μέλους του πληρώματος, ενώ οι εισφορές πλοιοκτήτη αναφέρονται στα έξοδα ασφάλισης. Επομένως το άθροισμα προσαυξημένου μισθού και εισφορών αποτελούν τα έξοδα της ναυτιλιακής για το πλήρωμα. Το ετήσιο σύνολο αφορά μισθούς 12 μηνών και επιδόματα (δώρα Πάσχα-Χριστουγέννων και επίδομα αδείας).

Κάτι αντίστοιχο συμβαίνει και στον πίνακα κόστους επιτελικού προσωπικού, με τις εισφορές πλοιοκτήτη να αφορούν την ασφάλιση των εργαζομένων.

Πίνακας 5.1: Κόστος Πληρώματος Πλοίου
(πηγές: Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο - Διεύθυνση Πόρων)

		ΜΗΝΙΑΙΟΣ ΜΙΣΘΟΣ				
	Απαιτούμενο Προσωπικό	Βασικός Μισθός	Προσαύξηση 1,66	Εισφορές Πλοιοκτήτη	Σύνολο	Ετήσιο Σύνολο
Πλοίαρχος Α	1	2.459,14 €	4.082,17 €	740,81 €	7.282,12 €	101.949,71 €
Πλοίαρχος Β	1	2.459,14 €	4.082,17 €	740,81 €	7.282,12 €	101.949,71 €
Υποπλοίαρχος	1	1.332,40 €	2.211,78 €	740,81 €	4.284,99 €	59.989,92 €
Δόκιμος πλοίαρχος	1	528,97 €	878,09 €	159,35 €	1.566,41 €	21.929,74 €
Ναύκληρος	1	1.048,24 €	1.740,08 €	401,39 €	3.189,71 €	44.655,92 €
Ναύτες	6	886,02 €	1.470,79 €	266,91 €	15.742,34 €	220.392,75 €
Μηχανικός Α	1	2.436,54 €	4.044,66 €	734,01 €	7.215,21 €	101.012,89 €
Μηχανικός Β	1	1.332,44 €	2.211,85 €	401,39 €	3.945,68 €	55.239,53 €
Μηχανικός Γ	1	1.136,41 €	1.886,44 €	342,35 €	3.365,20 €	47.112,81 €
Δόκιμος μηχανικός	1	1.136,41 €	1.886,44 €	342,35 €	3.365,20 €	47.112,81 €
Ηλεκτρολόγος	1	1.570,56 €	2.607,13 €	473,14 €	4.650,83 €	65.111,61 €
Οικονομικός Αξιωματικός	1	1.570,56 €	2.607,13 €	473,14 €	4.650,83 €	65.111,61 €
Δοκ. Οικονομικός Αξιωματικός	1	656,22 €	1.089,33 €	197,68 €	1.943,23 €	27.205,15 €
Μάγειρας Α	1	1.198,90 €	1.990,17 €	361,17 €	3.550,24 €	49.703,42 €
Μάγειρας Β	1	996,20 €	1.653,69 €	300,11 €	2.950,00 €	41.300,03 €
Ασυρματιστής Α	1	1.332,44 €	2.211,85 €	401,39 €	3.945,68 €	55.239,53 €
Ασυρματιστής Β	1	1.136,41 €	1.886,44 €	342,35 €	3.365,20 €	47.112,81 €
Σύνολο	22					1.152.129,94 €

Πίνακας 5.2: Κόστος Επιτελικού Προσωπικού
(πηγές: Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο - Διεύθυνση Πόρων)

	Απαιτούμενο Προσωπικό	Μηνιαίος Μισθός	Εισφορές Πλοιοκτήτη	Σύνολο	Ετήσιο Σύνολο
Υπάλληλοι Λογιστηρίου	1	900,00 €	270,00 €	1.170,00 €	16.380,00 €
Γραμματέας Γενικής Διεύθυνσης	1	1.000,00 €	300,00 €	1.300,00 €	18.200,00 €
Υπεύθυνος Δημοσίων Σχέσεων	1	1.250,00 €	375,00 €	1.625,00 €	22.750,00 €
Γραμματέας/Τηλεφωνήτρια	1	850,00 €	255,00 €	1.105,00 €	15.470,00 €
Διεύθυνση Ανθρώπινου Δυναμικού	1	1.500,00 €	450,00 €	1.950,00 €	27.300,00 €
Υπεύθυνος τομέα Marketing	1	1.500,00 €	450,00 €	1.950,00 €	27.300,00 €
Οικονομικός Διευθυντής	1	1.450,00 €	435,00 €	1.885,00 €	26.390,00 €
Διεύθυνση Ναυτιλιακού Τομέα	1	1.400,00 €	420,00 €	1.820,00 €	25.480,00 €
Σύνολο	8				179.270,00 €

Γενικά Έξοδα

Στην κατηγορία των γενικών εξόδων κατατάσσουμε όλα τα έξοδα τα οποία δεν μπορούν να επιβαρύνουν απευθείας κάποιο κέντρο κόστους, γι' αυτό και δεν συμπεριλαμβάνονται στους πίνακες των χρηματοοικονομικών στοιχείων που θα ακολουθήσουν σε άλλη παράγραφο. Παράδειγμα τέτοιων εξόδων είναι οι αμοιβές του διευθύνοντος συμβούλου, του νομικού συμβούλου, των μελών του διοικητικού συμβουλίου, αλλά και τα έξοδα που σχετίζονται με την λήψη τραπεζτικού δανείου.

Πίνακας 5.3: Αμοιβές μελών Διοικητικού Συμβουλίου και λοιπών Συμβούλων

	Αριθμός Μελών	Μηνιαία Αμοιβή	Ασφάλιση	Σύνολο	Ετήσιο Σύνολο
Διευθύνων Σύμβουλος	1	3.200,00 €	960,00 €	4.160,00 €	49.920,00 €
Μέλη Διοικητικού Συμβουλίου	4	600,00 €	180,00 €	3.120,00 €	37.440,00 €
Νομικός Σύμβουλος	1	1.800,00 €	540,00 €	2.340,00 €	28.080,00 €
Σύνολο					115.440,00 €

Το αρχικό κόστος που απαιτείται για να ξεκινήσει η εταιρία την λειτουργία της αγγίζει τα 35.000.000 €. Στο ποσό αυτό συμπεριλαμβάνεται τόσο το κόστος αγοράς-ναύλωσης του πλοίου αλλά και η αγορά του απαραίτητου εξοπλισμού γραφείου για τα κεντρικά γραφεία της εταιρίας.

Το ποσό αυτό όμως δεν καλύπτεται στο σύνολο του από την άμεση χρηματοδότηση των επενδυτών. Από τα ίδια κεφάλαια θα καλυφθεί το 60% του ποσού αυτού (δηλαδή 21.000.000 €), ενώ για την αποπληρωμή του υπολοίπου η εταιρία έχει συνάψει συμφωνία με τράπεζα για την λήψη δανείου. Η συμφωνία αυτή προβλέπει ότι το ετήσιο επιτόκιο θα είναι ίσο με 7% και η αποπληρωμή του θα γίνεται μέσω ισόποσων διμηνιαίων δόσεων (το ποσό ανατοκίζεται ανά 2 μήνες), με 12μηνη περίοδο χάριτος και εξόφληση στα 9 έτη που ακολουθούν.

Υπολογισμός ετήσιου κόστους για την αποπληρωμή του δανείου

Το δάνειο αφορά την λήψη ενός κεφαλαίου των 14.000.000 €. Για τον υπολογισμό του ετήσιου κόστους που θα επιβαρύνει το ταμείο της εταιρίας, θα χρησιμοποιήσουμε την μεθοδολογία όπως αναφέρεται στο βιβλίο "Μεθοδολογίες Λήψης Οικονομοτεχνικών Αποφάσεων" (βλ. Βιβλιογραφία).

Το ονομαστικό επιτόκιο είναι 7%, επειδή όμως στο διάστημα ενός έτους γίνονται συνολικά 6 ανατοκισμοί (σύμφωνα με την συναφθείσα συμφωνία η περίοδος ανατοκισμού είναι διμηνιαία), πρέπει να υπολογίσουμε την αποτελεσματική τιμή του επιτοκίου, η οποία δίνεται από την σχέση:

$$i_M = (1 + i_\gamma)^{1/M} - 1$$

όπου: i_M είναι η τιμή του αποτελεσματικού επιτοκίου,

i_γ είναι η τιμή του αντίστοιχου ονομαστικού επιτοκίου και

M οι ανατοκισμοί που γίνονται σε περίοδο ενός έτους

Έπειτα από τους υπολογισμούς, το αποτελεσματικό επιτόκιο είναι ίσο με 1,13%.

Το ύψος της κάθε διμηνιαίας δόσης βρίσκεται από την σχέση:

$$A = P \left[\frac{i_M (i_M + 1)^N}{(i_M + 1)^N - 1} \right]$$

όπου: P το κεφάλαιο των 14.000.000 € και

N ο συνολικός αριθμός των δόσεων, δηλαδή στην περίπτωση μας 54 (6 δόσεις/έτος επί 9 χρόνια)

Μετά και τους υπολογισμούς η κάθε διμηνιαία δόση θα είναι ίση με:

$$A = 348.115,30 \text{ €}$$

και δεδομένου ότι όλες οι δόσεις είναι ισόποσες, το ετήσιο κόστος δανείου που θα επιβαρύνει την εταιρία είναι ίσο με: **2.088.691,80 €**

το οποίο και ενσωματώνουμε στις δαπάνες.

Τα Γενικά Έξοδα θα είναι το άθροισμα των αμοιβών του Πίνακα 5.3 και των ετήσιων δανειακών υποχρεώσεων (στο 1^ο έτος θα είναι μόνο οι αμοιβές, λόγω της 12μηνιαίας περιόδου χάριτος που αναφέραμε και πιο πάνω).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 - ΕΚΤΙΜΗΣΕΙΣ ΚΙΝΗΣΗΣ

Στους παρακάτω πίνακες φαίνεται η αναμενόμενη εξέλιξη της κίνησης για την ακτοπλοϊκή γραμμή της μελέτης μας, μετά από επεξεργασία που έγινε σε λογιστικό φύλλο excel.

Μέσω κάποιων υποθέσεων που έγιναν σχετικά με την πληρότητα θέσεων του πλοίου (για κάθε δρομολόγιο του ίδιου μήνα θεωρήσαμε μια μέση πληρότητα ανάλογα με την κατηγορία, το σημείο αναχώρησης και το σημείο άφιξης), δημιουργήσαμε αναλυτικούς πίνακες που περιγράφουν την κίνηση από και προς κάθε προορισμό για τα δρομολόγια κάθε μήνα λειτουργίας του πλοίου. Η μέση πληρότητα συνεπάγεται με την υπόθεση ότι κατά μέσο όρο όσοι φθάνουν σε έναν προορισμό, τόσοι αναχωρούν και από αυτόν. Έπειτα πολλαπλασιάζοντας τα στοιχεία των πινάκων αυτών με τον αντίστοιχο αριθμό εκτελεσθέντων δρομολογίων/μήνα, προέκυψαν οι πίνακες 6.1 ως 6.7 οι οποίοι μας δείχνουν την επιβατική κίνηση που εξυπηρετεί το πλοίο από τον Απρίλιο μέχρι και τον Οκτώβριο. Ο τελευταίος πίνακας του κεφαλαίου αυτού (6.8) είναι το άθροισμα των επτά προηγούμενων και μας αφορά την κίνηση καθ' όλη την περίοδο (εντός ενός έτους) που λειτουργεί το πλοίο μας.

Τα δρομολόγια που εκτελούνται τον πρώτο και τον τελευταίο μήνα λειτουργίας του πλοίου είναι λιγότερα, γιατί επιλέξαμε το πλοίο να ξεκινά από τις 15/4 και να εκτελεί το τελευταίο του δρομολόγιο για την χρονιά μέχρι τις 15/10.

Ακόμα μια σημαντική παρατήρηση είναι ότι δεν λάβαμε υπόψη μας την επιβατική κίνηση μεταξύ των νησιών όπως και την κίνηση από τα Χανιά προς Πειραιά (και το αντίστροφο). Ο λόγος είναι ότι το μεγαλύτερο ποσοστό κίνησης αφορά αφίξεις - αναχωρήσεις από και προς άλλους σταθμούς (Πειραιά, σύμφωνα με το τι ισχύει σήμερα στην αγορά) και οι εσωτερικές μετακινήσεις αποτελούν πολύ μικρό ποσοστό που μπορεί να θεωρηθεί αμελητέο. Όσον αφορά την κίνηση μεταξύ των δύο κεντρικών λιμανιών της γραμμής, το κόστος για τον επιβάτη είναι κατά πολύ μεγαλύτερο σε σχέση με το συμβατικό πλοίο που εκτελεί καθημερινά την διαδρομή Χανιά-Πειραιάς, ενώ ο χρόνος ταξιδιού δεν δικαιολογεί την διαφορά στις τιμές των εισιτηρίων. Αυτό σημαίνει ότι δεν είναι λογικό να προτιμήσει κάποιος το πλοίο μας για την διαδρομή Χανιά - Πειραιάς (και το αντίστροφο), χωρίς όμως να είναι και κάτι που δεν μπορεί να συμβεί. Απλά το μέγεθος αυτό είναι τόσο μικρό και απρόβλεπτο που δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη στην μελέτη μας.

**Στους πίνακες που ακολουθούν, ο δείκτης "Οικ." αναφέρεται σε επιβάτες των οικονομικών θέσεων, ενώ ο "B.C" σε επιβάτες διακεκριμένης κατηγορίας (Business Class).*

Πίνακας 6.1: Συνολική εκτιμώμενη κίνηση από και προς κάθε προορισμό για τον μήνα Απρίλιο

Προς	Χανιά				Μήλος				Σίφνος				Σέριφος				Πειραιάς			
Από	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.
	Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C		
Χανιά					776	88	104	88	720	88	96	88	352	40	48	40	0	0	0	0
Μήλος	776	88	104	88					0	0	0	0	0	0	0	0	1440	168	208	184
Σίφνος	720	88	96	88	0	0	0	0					0	0	0	0	1400	168	200	176
Σέριφος	352	40	48	40	0	0	0	0	0	0	0	0					848	104	120	104
Πειραιάς	0	0	0	0	1440	168	208	184	1400	168	200	176	848	104	120	104				

Πίνακας 6.2: Συνολική εκτιμώμενη κίνηση από και προς κάθε προορισμό για τον μήνα Μάιο

Προς	Χανιά				Μήλος				Σίφνος				Σέριφος				Πειραιάς			
Από	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.
	Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C		
Χανιά					1482	171	209	171	1387	171	190	152	665	76	95	76	0	0	0	0
Μήλος	1482	171	209	171					0	0	0	0	0	0	0	0	3173	361	437	380
Σίφνος	1387	171	190	152	0	0	0	0					0	0	0	0	3097	342	418	361
Σέριφος	665	76	95	76	0	0	0	0	0	0	0	0					1881	209	247	228
Πειραιάς	0	0	0	0	3173	361	437	380	3097	342	418	361	1881	209	247	228				

Πίνακας 6.3: Συνολική εκτιμώμενη κίνηση από και προς κάθε προορισμό για τον μήνα Ιούνιο

Προς	Χανιά				Μήλος				Σίφνος				Σέριφος				Πειραιάς			
Από	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.
	Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C		
Χανιά					2603	304	361	304	2413	285	342	285	1178	133	171	133	0	0	0	0
Μήλος	2603	304	361	304					0	0	0	0	0	0	0	0	3363	399	494	437
Σίφνος	2413	285	342	285	0	0	0	0					0	0	0	0	3287	399	475	418
Σέριφος	1178	133	171	133	0	0	0	0	0	0	0	0					1976	228	285	247
Πειραιάς	0	0	0	0	3363	399	494	437	3287	399	475	418	1976	228	285	247				

Πίνακας 6.4: Συνολική εκτιμώμενη κίνηση από και προς κάθε προορισμό για τον μήνα Ιούλιο

Προς	Χανιά				Μήλος				Σίφνος				Σέριφος				Πειραιάς			
Από	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.
	Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C		
Χανιά					5544	672	768	672	5160	624	720	624	2520	312	336	312	0	0	0	0
Μήλος	5544	672	768	672					0	0	0	0	0	0	0	0	5688	696	816	696
Σίφνος	5160	624	720	624	0	0	0	0					0	0	0	0	5544	672	792	696
Σέριφος	2520	312	336	312	0	0	0	0	0	0	0	0					3360	408	480	408
Πειραιάς	0	0	0	0	5688	696	816	696	5544	672	792	696	3360	408	480	408				

Πίνακας 6.5: Συνολική εκτιμώμενη κίνηση από και προς κάθε προορισμό για τον μήνα Αύγουστο

Προς	Χανιά				Μήλος				Σίφνος				Σέριφος				Πειραιάς			
Από	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.
	Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C		
Χανιά					5616	672	768	672	5208	624	720	624	2544	312	360	312	0	0	0	0
Μήλος	5616	672	768	672					0	0	0	0	0	0	0	0	5688	696	816	720
Σίφνος	5208	624	720	624	0	0	0	0					0	0	0	0	5544	696	792	696
Σέριφος	2544	312	360	312	0	0	0	0	0	0	0	0					3360	408	480	408
Πειραιάς	0	0	0	0	5688	696	816	720	5544	696	792	696	3360	408	480	408				

Πίνακας 6.6: Συνολική εκτιμώμενη κίνηση από και προς κάθε προορισμό για τον μήνα Σεπτέμβριο

Προς	Χανιά				Μήλος				Σίφνος				Σέριφος				Πειραιάς			
Από	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.
	Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C		
Χανιά					1691	190	228	190	1558	171	209	171	760	76	95	95	0	0	0	0
Μήλος	1691	190	228	190					0	0	0	0	0	0	0	0	3363	399	475	399
Σίφνος	1558	171	209	171	0	0	0	0					0	0	0	0	3287	399	456	399
Σέριφος	760	76	95	95	0	0	0	0	0	0	0	0					1976	228	285	247
Πειραιάς	0	0	0	0	3363	399	475	399	3287	399	456	399	1976	228	285	247				

Πίνακας 6.7: Συνολική εκτιμώμενη κίνηση από και προς κάθε προορισμό για τον μήνα Οκτώβριο

Προς	Χανιά				Μήλος				Σίφνος				Σέριφος				Πειραιάς			
Από	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.
	Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C		
Χανιά					472	48	64	48	440	40	56	48	216	24	32	24	0	0	0	0
Μήλος	472	48	64	48					0	0	0	0	0	0	0	0	1216	144	176	144
Σίφνος	440	40	56	48	0	0	0	0					0	0	0	0	1184	144	168	136
Σέριφος	216	24	32	24	0	0	0	0	0	0	0	0					720	88	104	88
Πειραιάς	0	0	0	0	1216	144	176	144	1184	144	168	136	720	88	104	88				

Πίνακας 6.8: Συνολική εκτιμώμενη κίνηση από και προς κάθε προορισμό για όλο το έτος

Προς	Χανιά				Μήλος				Σίφνος				Σέριφος				Πειραιάς			
Από	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.
	Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C		
Χανιά					18184	2145	2502	2145	16886	2003	2333	1992	8235	973	1137	992	0	0	0	0
Μήλος	18184	2145	2502	2145					0	0	0	0	0	0	0	0	23931	2863	3422	2960
Σίφνος	16886	2003	2333	1992	0	0	0	0					0	0	0	0	23343	2820	3301	2882
Σέριφος	8235	973	1137	992	0	0	0	0	0	0	0	0					14121	1673	2001	1730
Πειραιάς	0	0	0	0	23931	2863	3422	2960	23343	2820	3301	2882	14121	1673	2001	1730				

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 - ΕΣΟΔΑ

Στο κεφάλαιο αυτό θα γίνει αναλυτική εκτίμηση των εσόδων που αναμένεται να έχει η εταιρία από την δρομολόγηση του πλοίου στην συγκεκριμένη ακτοπλοϊκή γραμμή. Στο κεφάλαιο 3, στην ενότητα "διαμόρφωση ναύλου" δώσαμε τις τιμές των εισιτηρίων για όλες τις κατηγορίες, που αποτελούν και την σημαντικότερη πηγή εσόδων της εταιρίας, ενώ τα υπόλοιπα έσοδα θα προέρχονται από την ενοικίαση των εστιατορίων και των εμπορικών καταστημάτων του πλοίου σε ιδιώτες.

Σημαντικό είναι το γεγονός ότι η εταιρία ουσιαστικά σκοπεύει στο να αποσπάσει κέρδη από δύο αγορές. Η μία αγορά που μπορεί να χαρακτηριστεί και ως ώριμη, αφορά την επιβατική κίνηση από το λιμάνι του Πειραιά, ενώ η άλλη είναι μια νέα αγορά και αφορά το επιβατικό κοινό της Κρήτης. Σε κάθε περίπτωση, ως μια νέα εταιρία στον χώρο, δεν αναμένεται να κερδίσει άμεσα την πλήρη εμπιστοσύνη του επιβατικού κοινού και θα περάσει κάποιος χρόνος για να συμβεί αυτό. Γι' αυτό τον λόγο θεωρούμε ότι κατά το 1^ο έτος λειτουργίας του, το πλοίο θα ταξιδεύει με το 50% της αναμενόμενης κίνησης από το λιμάνι του Πειραιά και με το 80% από το λιμάνι της Σούδας. Τα ποσοστά αυτά για το 2^ο έτος λειτουργίας του πλοίου διαμορφώνονται στο 75% και 90% αντίστοιχα, ενώ από το 3^ο έτος και έπειτα η επιβατική κίνηση θα φθάνει στο 100% της αναμενόμενης.

Για την ενοικίαση των εμπορικών χώρων του πλοίου, η ναυτιλιακή εταιρία έχει συνάψει συμφωνία με ιδιώτη, η οποία της αποφέρει ένα ποσό της τάξης των 150.000€ ετησίως, το οποίο θεωρούμε ότι αυξάνεται με ρυθμό 1% κάθε έτος. Τα έσοδα αυτά όμως, σε αντίθεση με αυτά που προέρχονται από τους ναύλους, υπόκεινται σε φορολογία, με φορολογικό συντελεστή 25%, άρα τελικά το 75% αυτών καταλήγουν στο ταμείο της εταιρίας.

Επομένως, στους παρακάτω πίνακες όλα τα ποσά λόγω ενοικίων είναι μετά φόρων.

Πίνακας 7.1: Εκτίμηση εσόδων για το 1^ο έτος (ποσά σε χιλιάδες €)

Προς	Χανιά				Μήλος				Σίφνος				Σέριφος				Πειραιάς			
Από	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.	Επιβάτες		I.X.	Μοτ.
	Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C		
Χανιά					538,2	127,0	120,1	18,9	567,4	134,6	113,9	20,7	303,0	71,6	60,0	12,7	0	0	0	0
Μήλος	552,8	130,4	120,1	18,9					0	0	0	0	0	0	0	0	514,5	123,1	104,4	17,8
Σίφνος	567,4	134,6	113,9	20,7	0	0	0	0					0	0	0	0	431,8	104,3	95,7	15,9
Σέριφος	309,6	73,2	60,0	12,7	0	0	0	0	0	0	0	0					240,1	56,9	56,0	8,7
Πειραιάς	0	0	0	0	514,5	123,1	104,4	17,8	431,8	104,3	95,7	15,9	240,1	56,9	56,0	8,7				

Έσοδα ανά κατηγορία (σε €)

Έσοδα από επιβάτες:	6.451.349 €
Έσοδα από I.X.:	1.100.216 €
Έσοδα από μοτοσυκλέτες:	189.103 €
Έσοδα από ενοικίαση εμπορικών χώρων	112.500 €
Σύνολο	7.853.168 €

Πίνακας 7.2: Εκτίμηση εσόδων για το 2^ο έτος (ποσά σε χιλιάδες €)

Προς	Χανιά				Μήλος				Σίφνος				Σέριφος				Πειραιάς			
Από	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.	Επιβάτες		Ι.Χ.	Μοτ.
	Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C		
Χανιά					605,5	142,9	135,1	21,2	638,3	151,4	128,1	23,3	340,9	80,6	67,5	14,3	0	0	0	0
Μήλος	621,9	146,7	135,1	21,2					0	0	0	0	0	0	0	0	771,8	184,7	156,6	26,6
Σίφνος	638,3	151,4	128,1	23,3	0	0	0	0					0	0	0	0	647,8	156,5	143,6	23,8
Σέριφος	348,3	82,3	67,5	14,3	0	0	0	0	0	0	0	0					360,1	85,3	84,0	13,0
Πειραιάς	0	0	0	0	771,8	184,7	156,6	26,6	647,8	156,5	143,6	23,8	360,1	85,3	84,0	13,0				

Έσοδα ανά κατηγορία (σε €)

Έσοδα από επιβάτες:	8.360.830 €
Έσοδα από Ι.Χ.:	1.429.839 €
Έσοδα από μοτοσυκλέτες:	244.436 €
Έσοδα από ενοικίαση εμπορικών χώρων	113.625 €
Σύνολο	10.148.730 €

Πίνακας 7.3: Εκτίμηση εσόδων για το 3^ο έτος και μετά (ποσά σε χιλιάδες €)

Προς	Χανιά				Μήλος				Σίφνος				Σέριφος				Πειραιάς			
Από	Επιβάτες		I.X.	Μοτ	Επιβάτες		I.X.	Μοτ	Επιβάτες		I.X.	Μοτ	Επιβάτες		I.X.	Μοτ	Επιβάτες		I.X.	Μοτ
	Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C			Οικ.	B.C		
Χανιά					672,8	158,7	150,1	23,6	709,2	168,3	142,3	25,9	378,8	89,5	75,0	15,9	0	0	0	0
Μήλος	691,0	163,0	150	24					0	0	0	0	0	0	0	0	1.029	246,2	208,7	35,5
Σίφνος	709,2	168,3	142	26	0	0	0	0					0	0	0	0	863,7	208,7	191,5	31,7
Σέριφος	387,0	91,5	75	16	0	0	0	0	0	0	0	0					480,1	113,8	112,1	17,3
Πειραιάς	0	0	0	0	1.029	246,2	208,7	35,5	863,7	208,7	191,5	31,7	480,1	113,8	112,1	17,3				

Έσοδα ανά κατηγορία (σε €)

Έσοδα από επιβάτες:	10.270.311 €
Έσοδα από I.X.:	1.759.462 €
Έσοδα από μοτοσυκλέτες:	299.770 €
Έσοδα από ενοικίαση εμπορικών χώρων	114.761 €
Σύνολο	12.444.304 €

Στον παρακάτω πίνακα παρατίθενται τα συνολικά έσοδα του πλοίου για τον χρονικό ορίζοντα των 10 ετών που επιλέξαμε:

Πίνακας 7.4: Συνολικά ετήσια έσοδα

Έτος	Έσοδα
1 ^ο	7.853.168 €
2 ^ο	10.148.730 €
3 ^ο	12.444.304 €
4 ^ο	12.630.395 €
5 ^ο	12.819.271 €
6 ^ο	13.010.975 €
7 ^ο	13.205.549 €
8 ^ο	13.403.035 €
9 ^ο	13.603.477 €
10 ^ο	13.806.920 €

Για να γίνει αντιληπτή η συμμετοχή των τεσσάρων κατηγοριών (επιβάτες, I.X., μοτοσυκλέτες, ενοίκια) στα συνολικά έσοδα, δημιουργούμε τον ακόλουθο πίνακα (7.5). Τα ποσά αφορούν έτος που το πλοίο λειτουργεί με πλήρη δυναμικότητα πωλήσεων (έστω το 3^ο έτος).

Πίνακας 7.5: Κατανομή εσόδων ανά κατηγορία

Κατηγορία Εσόδων	Έσοδα	Ποσοστό
Ναύλοι επιβατών οικονομικής θέσης	8.293.755 €	66,65%
Ναύλοι επιβατών Business Class	1.976.556 €	15,88%
Ναύλοι I.X.	1.759.462 €	14,14%
Ναύλοι μοτοσυκλετών	299.770 €	2,41%
Ενοίκια	114.761 €	0,92%
Σύνολο	12.444.304 €	100,00%

Παρατηρούμε ότι κύρια πηγή εσόδων αποτελούν οι ναύλοι επιβατών (οικονομικής και διακεκριμένης θέσης), με ποσοστό που ξεπερνά το 80% επί του συνόλου. Επίσης υπολογίσιμο ποσοστό αποτελούν οι ναύλοι των I.X, ενώ πολύ μικρότερα ποσοστά αντιπροσωπεύουν οι ναύλοι μοτοσυκλετών και τα έσοδα από την ενοικίαση των εμπορικών χώρων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 - ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Χρηματοοικονομικά Στοιχεία

Όπως αναφέραμε σε προηγούμενο κεφάλαιο, το αρχικό κόστος της επένδυσης έχει εκτιμηθεί στα 21.000.000€, ενώ δεδομένων και των υποθέσεων που έχουν γίνει, η εταιρία θα λειτουργεί με πλήρη δυναμικότητα πωλήσεων από το 3^ο έτος και έπειτα. Για τον λόγο αυτόν επιλέξαμε όλα τα δεδομένα των παρακάτω πινάκων να προέρχονται από το 3^ο έτος λειτουργίας του πλοίου.

Αρχικά γίνεται αναφορά στα κύρια χρηματοοικονομικά στοιχεία της εταιρίας (κόστος πωλήσεων, κόστος διοικητικής λειτουργίας, κόστος λειτουργίας διάθεσης), ενώ στην συνέχεια παρατίθενται και τα αποτελέσματα χρήσης, από τα οποία ουσιαστικά υπολογίζουμε τα ετήσια καθαρά κέρδη.

Πίνακας 8.1: Κόστος Πωλήσεων (σε €)
(δεδομένα 3^{ου} έτους)

Έξοδα	Ποσοστό	Κόστος
Μισθοδοσία - λοιπά έξοδα πληρωμάτων	26,43%	1.222.295€
Κάυσιμα - Λιπαντικά	55,71%	2.576.816€
Επισκευές - Συντηρήσεις	7,57%	350.000€
Έξοδα λιμένων	1,12%	51.954€
Ασφάλιστρα πλοίου	2,28%	105.549€
Λοιπά έξοδα	6,89%	318.869€
Σύνολο	100,00%	4.625.483€

Παρατηρούμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό του κόστους πωλήσεων καταλαμβάνουν τα έξοδα καυσίμων – λιπαντικών. Αυτό είναι γεγονός που συμβαίνει κυρίως την τελευταία 10ετία λόγω της σημαντικής ανόδου των τιμών του πετρελαίου, που έχουν φθάσει σε τέτοιο σημείο ώστε να αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος από τις λειτουργικές δαπάνες μιας ναυτιλιακής εταιρίας. Σημαντικό ποσοστό επίσης συγκεντρώνουν τα έξοδα μισθοδοσίας του πληρώματος του πλοίου, που ξεπερνούν το 25% του κόστους πωλήσεων.

Πίνακας 8.2: Κόστος Διοικητικής Λειτουργίας (σε €)
(δεδομένα 3^{ου} έτους)

Έξοδα	Ποσοστό	Κόστος
Μισθοδοσία - λοιπά έξοδα προσωπικού	48,48%	190.188 €
Αμοιβές και έξοδα τρίτων	15,26%	59.856 €
Ενοίκια κτηριακών εγκαταστάσεων	14,06%	55.141 €
Λοιπά έξοδα	22,21%	87.117 €
Σύνολο	100,00%	392.302 €

Το κόστος πληρωμών του επιτελικού προσωπικού παρατηρούμε ότι συγκεντρώνει ποσοστό που πλησιάζει το 50% επί του κόστους διοικητικής λειτουργίας, με τις υπόλοιπες κατηγορίες να συγκεντρώνουν μικρότερα ποσοστά.

Πίνακας 8.3: Κόστος Λειτουργίας Διάθεσης (σε €)
(δεδομένα 3^{ου} έτους)

Έξοδα	Ποσοστό	Κόστος
Αμοιβές και έξοδα τρίτων	1,02%	19.143€
Προμήθεια σε πράκτορες	65,45%	1.232.954€
Έξοδα διαφήμισης	8,03%	151.242€
Πρόβλεψη απομείωσης επισφαλών απαιτήσεων πελατών	4,57%	86.030€
Προμήθειες προς την FORTHers	3,93%	73.977€
Προμήθειες προς ανταποκριτές πράκτορες	13,09%	246.591€
Λοιπά έξοδα	3,91%	73.736€
Σύνολο	100,00%	1.883.674€

Το υψηλότερο ποσοστό στον πίνακα λειτουργίας διάθεσης συγκεντρώνουν οι προμήθειες έκδοσης εισιτηρίων. Συγκεκριμένα, ένα ποσοστό 10% επί της καθαρής τιμής ναύλου το εισπράττουν οι κατά τόπους ταξιδιωτικοί πράκτορες με τους οποίους συνεργάζεται η ναυτιλιακή εταιρία, σύμφωνα και με την συναφθείσα συμφωνία. Επίσης άλλο ένα ποσοστό 0,6% επί της τιμής πώλησης εισιτηρίων πηγαίνει ως προμήθεια στην εταιρία FORTHers.

Πίνακας 8.4: Πίνακας Αποτελεσμάτων Χρήσης (σε €)
(δεδομένα 3^{ου} έτους)

Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)	12.444.304 €
Κόστος πωλήσεων	4.625.483 €
Μικτά Κέρδη	7.818.822 €
Έξοδα διοικητικής λειτουργίας	392.302 €
Έξοδα λειτουργίας διάθεσης	1.883.674 €
Άλλα (γενικά) έξοδα	2.211.162 €
Καθαρά Κέρδη	3.331.684 €

Στον πίνακα των αποτελεσμάτων χρήσης, τα γενικά έξοδα είναι το άθροισμα των αμοιβών του Πίνακα 5.3 και των δανειακών υποχρεώσεων της εταιρίας.

Η αναλυτική μορφή των πινάκων 8.1, 8.2, 8.3 και 8.4 (και για τα 10 έτη λειτουργίας) βρίσκεται στο Παράρτημα.

Κριτήρια μέτρησης της αποδοτικότητας μιας επένδυσης

Στην συνέχεια θα εφαρμόσουμε τέσσερις μεθόδους που αναφέρονται στην αξιολόγηση ενός επενδυτικού έργου: την Καθαρή Παρούσα Αξία, τον Εσωτερικό Βαθμό Απόδοσης, την Περίοδο Επανείσπραξης Κεφαλαίου και την Μέση Ετήσια Απόδοση Επένδυσης. Οι δύο πρώτες (οι οποίες είναι και αυτές που χρησιμοποιούνται σε μεγαλύτερο βαθμό) ανήκουν στις ορθολογικές μεθόδους, ενώ οι άλλες δύο στις μη ορθολογικές.

Καθαρή Παρούσα Αξία

Με την μέθοδο αυτή εκφράζουμε τις καθαρές ταμειακές ροές του επενδυτικού προβλήματος κατά τα έτη λειτουργίας που μελετάμε και τις συγκρίνουμε με το κόστος της αρχικής επένδυσης στον χρόνο μηδέν, όταν καλούμαστε δηλαδή να αποφασίσουμε για το αν θα πραγματοποιήσουμε ή όχι την επένδυση αυτή. Έτσι προεξοφλούμε στο παρόν, τη διαφορά ταμειακών εισροών-εκροών για κάθε χρόνο, σύμφωνα με ένα επιτόκιο προεξόφλησης που έχουμε επιλέξει.

Η μέθοδος μας υπαγορεύει ότι μια επένδυση είναι συμφέρουσα αν η τιμή της συνολικής Καθαρής Παρούσας Αξίας που την αντιπροσωπεύει είναι θετική. Η αρνητική τιμή θα σημαίνει ότι η επένδυση δεν είναι συμφέρουσα, ενώ μια μηδενική τιμή αποτελεί σημείο αδιαφορίας ως προς το κριτήριο αυτό (αδιαφορία σημαίνει ότι συνίσταται η εφαρμογή άλλου κριτηρίου).

Η μαθηματική σχέση που εκφράζει την μέθοδο αυτή είναι η:

$$ΚΠΑ = \sum_{t=0}^N (B_t - C_t) * (P / F, i, t)$$

όπου: με B_t και C_t συμβολίζουμε τις ταμειακές εισροές και τις ταμειακές εκροές αντίστοιχα ενός έτους t

N : ο χρονικός ορίζοντας της επένδυσης (στην περίπτωση μας $N=10$)

$(P/F, i, t)$: είναι ο συντελεστής του κόστους ευκαιρίας κεφαλαίου i για το έτος t

Στην εφαρμογή της ΚΠΑ, σημαντικό είναι να αναφέρουμε ότι η διάρκεια ωφέλιμης ζωής των ταχύπλοων πλοίων είναι αρκετά μεγαλύτερη από τον χρονικό ορίζοντα των 10 ετών της υπό μελέτη επένδυσης (η διάρκεια ζωής του συγκεκριμένου πλοίου σύμφωνα και με τον κατασκευαστή μπορεί να φθάσει τα 25 χρόνια). Αυτό σημαίνει ότι το πλοίο στο τέλος του 10^{ου} έτους θα έχει κάποια υπολειμματική αξία (αξία μεταπώλησης δηλαδή) ίση περίπου με το 10% του αρχικού κόστους αγοράς, δηλαδή 3.500.000€. Το ποσό αυτό ουσιαστικά είναι μια ταμειακή εισροή για την εταιρία στο τέλος του 10^{ου} έτους.

Για την εφαρμογή όλων των παραπάνω κατασκευάστηκε ο επόμενος πίνακας. Καταγράφουμε τις ετήσιες χρηματικές εισροές - εκροές και από αυτές υπολογίζουμε τις καθαρές χρηματικές ροές κάθε έτους. Στη συνέχεια πολλαπλασιάζοντας με τον συντελεστή του κόστους ευκαιρίας κεφαλαίου, προκύπτει η Καθαρή Παρούσα Αξία για κάθε έτος της επένδυσης

Επιλέχθηκε κόστος ευκαιρίας κεφαλαίου ίσο με 6% και από αυτό σύμφωνα με την βιβλιογραφία, οι αντίστοιχοι συντελεστές για κάθε έτος.

**Πίνακας 8.5: Συντελεστές κόστους ευκαιρίας κεφαλαίου για τα 10 έτη μιας επένδυσης
(πηγή: "Μεθοδολογίες Λήψης Οικονομοτεχνικών Αποφάσεων", βλ. Βιβλιογραφία)**

Έτος	P/F
1	0,9434
2	0,8900
3	0,8396
4	0,7921
5	0,7473
6	0,7050
7	0,6651
8	0,6274
9	0,5919
10	0,5584

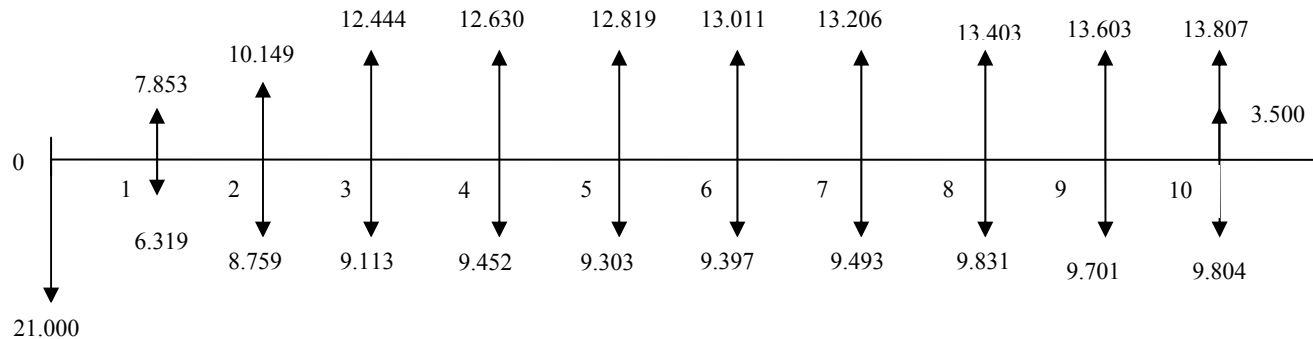
Όλα τα παραπάνω φαίνονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 8.6: Προεξοφλημένες ταμειακές ροές και Καθαρή Παρούσα Αξία (σε χιλιάδες €)

	ΕΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ											Σύνολο
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	
A. Χρηματικές Εισροές	0	7.853	10.149	12.444	12.630	12.819	13.011	13.206	13.403	13.603	17.307	126.426
1. Έσοδα	0	7.853	10.149	12.444	12.630	12.819	13.011	13.206	13.403	13.603	13.807	
2. Πώληση πλοίου											3.500	
B. Χρηματικές Εκροές	21.000	6.319	8.759	9.113	9.452	9.303	9.397	9.493	9.831	9.701	9.804	112.172
1. Αρχική επένδυση	21.000											
2. Λειτουργικό κόστος		6.319	8.759	9.113	9.452	9.303	9.397	9.493	9.831	9.701	9.804	
Γ. Καθαρή Χρηματική Ροή	-21.000	1.534	1.389	3.332	3.179	3.516	3.614	3.713	3.572	3.902	7.503	14.254
Δ. Κόστος Ευκαιρίας Κεφαλαίου	1,000	0,9434	0,8900	0,8396	0,7921	0,7473	0,7050	0,6651	0,6274	0,5919	0,5584	
Ε. Καθαρή Παρούσα Αξία	-21.000	1.447	1.237	2.797	2.518	2.628	2.548	2.469	2.241	2.310	4.190	3.384

*οι εισροές και εκροές ανάγονται πάντα στο τέλος κάθε έτους

Στις χρηματικές εισροές του 10^{ου} έτους έχουμε συμπεριλάβει και τα έσοδα από την πώληση του πλοίου (μεταπωλητική αξία των 3.500.000 €)



Επειδή η (συνολική) Καθαρή Παρούσα Αξία της επένδυσης είναι θετική, η επένδυση σύμφωνα με αυτή την μέθοδο κρίνεται συμφέρουσα.

Εσωτερικός Βαθμός Απόδοσης

Ο ΕΒΑ είναι μια τιμή επιτοκίου για την οποία η παρούσα αξία των ταμειακών εισροών γίνεται ίση με την παρούσα αξία των ταμειακών εκροών. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι το άθροισμα της παρούσας αξίας των ταμειακών ροών ισούται με την αρχική του δαπάνη.

Αν συμβολίσουμε με i το επιτόκιο που ζητάμε, τότε η μέθοδος αυτή θα εκφράζεται από την σχέση:

$$\sum_{t=0}^N B_t * (P / F, i, t) = \sum_{t=0}^N C_t * (P / F, i, t)$$

όπου:

B_t : οι ταμειακές εισροές για το έτος t

C_t : οι ταμειακές εκροές για το έτος t

N : διάρκεια ωφέλιμης ζωής του επενδυτικού έργου (μέγιστος αριθμός ετών που μελετάμε)

i : επιτόκιο προεξόφλησης

P : κεφάλαιο αρχικής επένδυσης

F : η ισοδύναμη αξία μιας χρηματικής ροής

Για να είναι η επένδυση συμφέρουσα σύμφωνα με αυτό το κριτήριο, πρέπει ο ΕΒΑ που θα υπολογίσουμε να είναι τουλάχιστον ίσος με το κόστος ευκαιρίας κεφαλαίου που έχουμε επιλέξει (στην περίπτωση μας και πάλι ίσο με 6%)

Κατά την επεξεργασία σε λογιστικό φύλλο Excel, προκύπτει εσωτερικός βαθμός απόδοσης ίσος με **8,67%**

Επομένως, με την τιμή του εσωτερικού βαθμού που υπολογίσαμε το επενδυτικό πρόγραμμα μπορεί να γίνει αποδεκτό.

Περίοδος Επανείσπραξης του Κεφαλαίου

Όπως αναφέραμε και προηγουμένως, το αρχικό κόστος της επένδυσης είναι ίσο με 21.000.000 €, αφού το υπόλοιπο ποσό καλύπτεται μέσω δανείου και οι δανειακές υποχρεώσεις έχουν ενσωματωθεί στις ετήσιες δαπάνες της εταιρίας. Η περίοδος επανείσπραξης είναι ο αριθμός των ετών που απαιτούνται ώστε να ανακτήσουμε το κεφάλαιο που καταβάλλαμε για την πραγματοποίηση της επένδυσης. Από το σημείο αυτό και μετά η συσσωρευμένη ταμειακή ροή θα γίνει θετική.

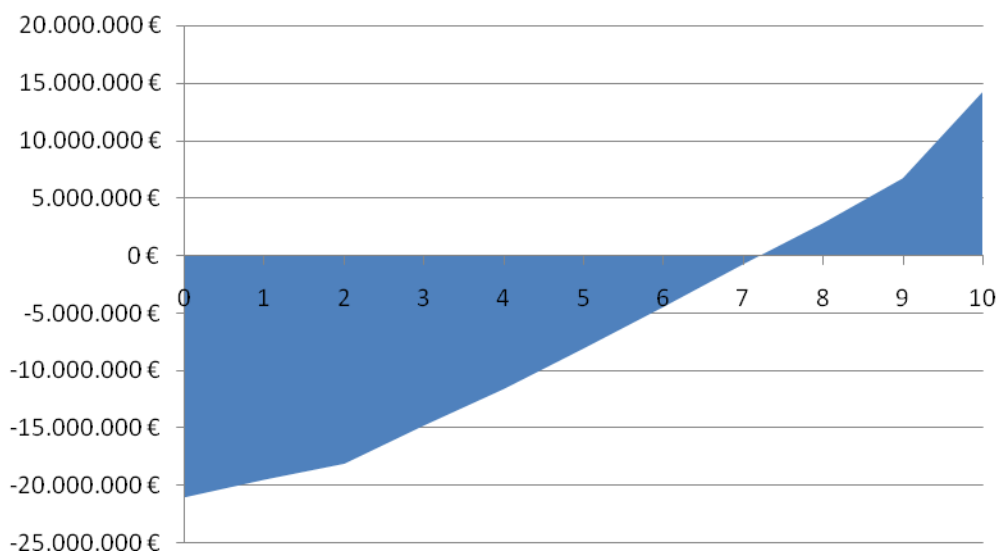
Πίνακας 8.7: Καθαρά Κέρδη και συσσωρευμένη ταμειακή ροή

Έτος	Καθαρά Κέρδη / έτος	Συσσωρευμένη Ταμειακή Ροή
1 ^ο	1.534.224 €	-19.465.776 €
2 ^ο	1.389.443 €	-18.076.333 €
3 ^ο	3.331.684 €	-14.744.649 €
4 ^ο	3.178.510 €	-11.566.139 €
5 ^ο	3.515.997 €	-8.050.142 €
6 ^ο	3.614.131 €	-4.436.011 €
7 ^ο	3.712.899 €	-723.111 €
8 ^ο	3.572.286 €	2.849.175 €
9 ^ο	3.902.277 €	6.751.452 €
10 ^ο	7.502.856 €	14.254.309 €

Από τον πίνακα συμπεραίνουμε ότι θα έχουμε απόσβεση του αρχικού κεφαλαίου που επενδύθηκε κατά τη διάρκεια του 8^{ου} έτους λειτουργίας του πλοίου (η συσσωρευμένη ταμειακή ροή μηδενίζεται μεταξύ του έτους 7 και 8. Τα αποτελέσματα που πίνακα αυτού μπορούν να γίνουν περισσότερο κατανοητά από το παρακάτω σχήμα (σχήμα 8.1), όπου φαίνεται ξεκάθαρα σε ποιο σημείο μηδενίζεται η συσσωρευμένη ταμειακή ροή.

Παρατηρούμε ότι τα καθαρά κέρδη και η συσσωρευμένη ταμειακή ροή του 10^{ου} έτους είναι κατά πολύ μεγαλύτερα σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, διότι στο έτος αυτό συμπεριλάβαμε και την αξία μεταπώλησης του πλοίου (3.500.000 €).

Σχήμα 8.1: Περίοδος επανείσπραξης του κεφαλαίου



Μέση Ετήσια Απόδοση Επένδυσης

Η μέθοδος αυτή ορίζει την Μέση Ετήσια Απόδοση Επένδυσης, ως τον λόγο του καθαρού ετήσιου κέρδους προς το κόστος της αρχικής επένδυσης.

Ενδεικτικά για το 3^ο έτος λειτουργίας της γραμμής, θα έχουμε:

$$MEA = \frac{\text{Κέρδος}}{\text{Κεφάλαιο}} = \frac{3.331.684}{21.000.000} = 0,159 \quad (15,9\%)$$

Ο αναλυτικός πίνακας με τις τιμές Μέσης Ετήσιας Απόδοσης για όλα τα έτη βρίσκεται στο Παράρτημα.

Αξιολόγηση του βαθμού αποδοτικότητας

Ανάλυση του «νεκρού σημείου»

Το νεκρό σημείο (Break Even Point) ή αλλιώς και όριο αποδοτικότητας ορίζεται ως το ποσό των πωλήσεων (κύκλου εργασιών) με το οποίο μια επιχείρηση καλύπτει επ' ακριβώς τόσο τα σταθερά όσο και τα μεταβλητά έξοδά της, χωρίς να εμφανίζεται κέρδος ή ζημιά.

Γενικά εδώ θα ισχύει ότι:

$$\text{Πωλήσεις} = \text{Μεταβλητά έξοδα} + \text{Σταθερά Έξοδα}$$

Τα σταθερά έξοδα δεν θα επηρεάζονται από τις πωλήσεις, αλλά κυρίως από την οργανωτική διάρθρωση της επιχείρησης. Τέτοια έξοδα μπορεί να είναι, τα ενοίκια, τα διάφορα διοικητικά έξοδα, τα έξοδα αποσβέσεων, χρηματοοικονομικά έξοδα κ.ά. Στην πραγματικότητα οι δαπάνες αυτές μεταβάλλονται, αλλά για αιτίες που δεν σχετίζονται με το μέγεθος της δραστηριότητας της επιχείρησης

Τα μεταβλητά έξοδα συνδέονται άμεσα με τις πωλήσεις και θα επηρεάζονται από την δραστηριότητα της επιχείρησης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι προμήθειες επί των εισιτηρίων. Ένα ποσοστό 10% αυτών θα λαμβάνουν οι διάφοροι ταξιδιωτικοί πράκτορες που με τους οποίους συνεργάζεται η εταιρία, ένα άλλο 0,6% καταλήγει στην εταιρία FORTHers, ενώ και ένα 2% καταλήγει στους ανταποκριτές πράκτορες.

Χρησιμοποιούμε τους εξής συμβολισμούς:

Π: πωλήσεις

Μ: μεταβλητά έξοδα

Σ: σταθερά έξοδα

Το νεκρό σημείο των εσόδων από τις πωλήσεις θα δίνεται από την σχέση:

$$\Pi = 7.559.098 + 1.553.522 = 9.112.620 \text{ €}$$

Επιλέχθηκε ένα έτος πλήρους δυναμικότητας, δηλαδή κάλυψης του 100% της δυνατής ζήτησης (έστω το 3^ο έτος)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 - ΑΝΑΛΥΣΗ SWOT

Στην ενότητα αυτή θα κάνουμε εφαρμογή της ανάλυσης SWOT. Η ανάλυση SWOT είναι «ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού το οποίο χρησιμοποιείται για την ανάλυση του εσωτερικού και εξωτερικού περιβάλλοντος μιας επιχείρησης, όταν η επιχείρηση πρέπει να λάβει μία απόφαση σε σχέση με τους στόχους που έχει θέσει ή με σκοπό την επίτευξή τους» (πηγή: <http://el.wikipedia.org/wiki>).

Τα αρχικά του ονόματός της, προκύπτουν από τις λέξεις Strengths (δυνατά σημεία), Weaknesses (αδυναμίες), Opportunities (ευκαιρίες) και Threats (απειλές).

Επομένως με την ανάλυση αυτή γίνεται προσπάθεια για την καταγραφή όλων εκείνων των λεπτομερειών που επηρεάζουν την εταιρία. Τα δυνατά και τα αδύνατα σημεία αφορούν κυρίως το εσωτερικό περιβάλλον της επιχείρησης, καθώς προκύπτουν από τους εσωτερικούς πόρους που αυτή κατέχει (είτε οικονομικούς είτε ανθρώπινους), σε αντίθεση με τις ευκαιρίες και τις απειλές που αντανακλούν μεταβλητές του εξωτερικού περιβάλλοντος μιας επιχείρησης, τις οποίες θα πρέπει να αντιμετωπίσει, να προσαρμοστεί σε αυτές ή ακόμα και να τις προσαρμόσει αν κάτι τέτοιο είναι εφικτό. Η μήτρα της SWOT μπορεί να αποτελείται τόσο από ποιοτικά, όσο και από ποσοτικά στοιχεία.

Εσωτερικό Περιβάλλον

Δυνατά σημεία:

- Άρτια εκπαίδευση του πληρώματος του πλοίου, ώστε να μπορεί να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις και τις δυσκολίες που τυχόν να υπάρξουν.
- Ευέλικτο διοικητικό σχήμα, το οποίο δύναται να πάρει έγκαιρα αποφάσεις σχετικά με την λειτουργία της εταιρίας.

Αδυναμίες:

- Χρηματοοικονομική υγεία της εταιρίας. Ισχύει περισσότερο για τα πρώτα χρόνια λειτουργίας, όπου η συσσωρευμένη ταμειακή ροή είναι αρνητική και υπάρχει άμεση ανάγκη ρευστότητας, ώστε από κάποια στιγμή και μετά η επένδυση να αποφέρει κέρδη. Μάλιστα σε περίπτωση που υπάρξει σημαντική διαφορά με τα αναμενόμενα έσοδα (ή και έξοδα), η κατάσταση μπορεί να γίνει ιδιαίτερα προβληματική.

Εξωτερικό Περιβάλλον

Ευκαιρίες:

- Διαρκής αύξηση της τουριστικής κίνησης κατά τα τελευταία χρόνια προς τα νησιά που μας ενδιαφέρουν, άρα μεγαλύτερο αγοραστικό κοινό.

- Δημιουργία νέας αγοράς όσον αφορά την επιβατική κίνηση της Κρήτης, άρα σχεδόν μηδαμινός ανταγωνισμός, τουλάχιστον σε αρχικό στάδιο.
- Βελτίωση της ποιότητας των ταξιδιών, αφού ο ισχυρός ανταγωνισμός σε μια ακτοπλοϊκή αγορά μόνο θετικό στοιχείο μπορεί να είναι για τους επιβάτες.

Απειλές:

- Πιθανή αντίδραση των ανταγωνιστριών εταιριών (για την αγορά που αφορά το λιμάνι του Πειραιά) που για να διαφυλάξουν το μερίδιο αγοράς που κατέχουν θα προσπαθήσουν με την πολιτική τους να υπερισχύσουν της εταιρίας που θα εμφανιστεί στην αγορά.
- Πιθανή αύξηση του λειτουργικού κόστους. Αυτή προκύπτει κυρίως από την άνοδο των τιμών των καυσίμων, η οποία επηρεάζει και μειώνει σημαντικά τα έσοδα μιας ναυτιλιακής εταιρίας, η οποία πρέπει ταυτόχρονα να ανταπεξέλθει στις διαρκώς αυξημένες δαπάνες της αλλά και να παραμείνει ανταγωνιστική.
- Ένα άλλο χαρακτηριστικό που μπορεί να διαμορφώσει αλλαγές στα έσοδα της εταιρίας είναι οι καιρικές συνθήκες. Δυσμενείς καιρικές συνθήκες είναι ικανές να μην επιτρέψουν τον απόπλου του πλοίου (βλ. *Κεφάλαιο 3, Στοιχεία Δρομολογίων*) και όπως γίνεται αντιληπτό ακυρωθέντα δρομολόγια σημαίνουν μείωση των εσόδων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 - ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Σε αυτή διπλωματική εργασία παρουσιάστηκε μια μελέτη για την πιθανότητα δημιουργίας μιας ακτοπλοϊκής γραμμής Χανιά - Πειραιάς - Χανιά, έχοντας ως ενδιάμεσους σταθμούς τα νησιά των δυτικών Κυκλάδων: Σέριφος, Σίφνος και Μήλος. Τα δεδομένα που χρησιμοποιήθηκαν δεν μπορούν σε καμία περίπτωση να είναι πλήρως αντιπροσωπευτικά, επομένως δεν συνίσταται κάποιος να βασιστεί αποκλειστικά σε αυτά. Η εργασία αυτή είναι περισσότερο ένα ερέθισμα για την διενέργεια μιας πιο αναλυτικής και εμπεριστατωμένης μελέτης από τους υποψήφιους επενδυτές, ώστε να μελετηθούν διεξοδικά όλοι οι παράμετροι που επηρεάζουν την βιωσιμότητα της επένδυσης.

Η συγκεκριμένη γραμμή αφορά κυρίως την τουριστική κίνηση για τα τρία αυτά νησιά των Κυκλάδων, σε μια αγορά που εξελίσσεται διαρκώς την τελευταία περίοδο, αφού και τα νησιά αυτά ανέκαθεν αποτελούσαν δημοφιλείς προορισμούς. Η επιβατική κίνηση κατά τους καλοκαιρινούς μήνες είναι πολύ μεγαλύτερη σε σχέση με το υπόλοιπο έτος, επομένως το μεγαλύτερο ποσοστό των εσόδων της εταιρίας προφανώς θα δημιουργείται κατά την περίοδο αυτή. Αυτό όμως δεν είναι αρκετό για την βιωσιμότητα της επένδυσης, επομένως η πολιτική της εταιρίας πρέπει να είναι τέτοια που θα εξασφαλίζει την κατά το δυνατόν μεγαλύτερη επιβατική κίνηση όσο το πλοίο εκτελεί τα δρομολόγιά του.

Για να αντιμετωπίσει αρχικά τον ανταγωνισμό και στην συνέχεια να διατηρήσει το μερίδιο αγοράς που αναμένεται να απορροφήσει, η ναυτιλιακή εταιρία θα πρέπει να διατηρεί τις τιμές των ναύλων σε επίπεδο που να της δίνει πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών της. Οι τιμές που χρησιμοποιήθηκαν στην μελέτη αυτή μπορούν να θεωρηθούν αρκετά ελκυστικές για το επιβατικό κοινό, ειδικά για τους επιβάτες που ταξιδεύουν από Κρήτη, καθώς εξοικονομούν χρήματα και δεν επιβαρύνονται σχετικά με τον χρόνο μετακίνησης από και προς τα νησιά.

Η κατάρτιση των δρομολογίων έγινε με τέτοιο τρόπο ώστε να εξυπηρετείται κατά τον μεγαλύτερο δυνατό βαθμό το επιβατικό κοινό, τόσο αυτό που χρησιμοποιεί ως λιμάνι άφιξης (και αναχώρησης) το λιμάνι του Πειραιά, όσο και αυτό που χρησιμοποιεί το λιμάνι της Σούδας. Όμως ενώ οι χρόνοι μετακίνησης από σταθμό σε σταθμό είναι αρκετά ρεαλιστικοί, ίσως να μην ισχύει το ίδιο και για τους χρόνους στάσης στα τρία νησιά. Και αυτό γιατί ο χρόνος στάσης των 15' σε πολλές περιπτώσεις ίσως να είναι και λίγο μεγαλύτερος, ειδικά κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, όταν δηλαδή ο αριθμός επιβιβάσεων και αποβιβάσεων σε κάθε λιμάνι είναι μεγαλύτερος. Όσο αυτές οι καθυστερήσεις είναι μικρές, δεν αναμένεται να δημιουργηθεί κάποιο πρόβλημα, ενώ σε αντίθετη περίπτωση υπάρχει κίνδυνος δυσανεξίας του επιβατικού κοινού, το οποίο σε βάθος χρόνου μπορεί και να αποτελέσει πλήγμα για την αξιοπιστία της ναυτιλιακής εταιρίας.

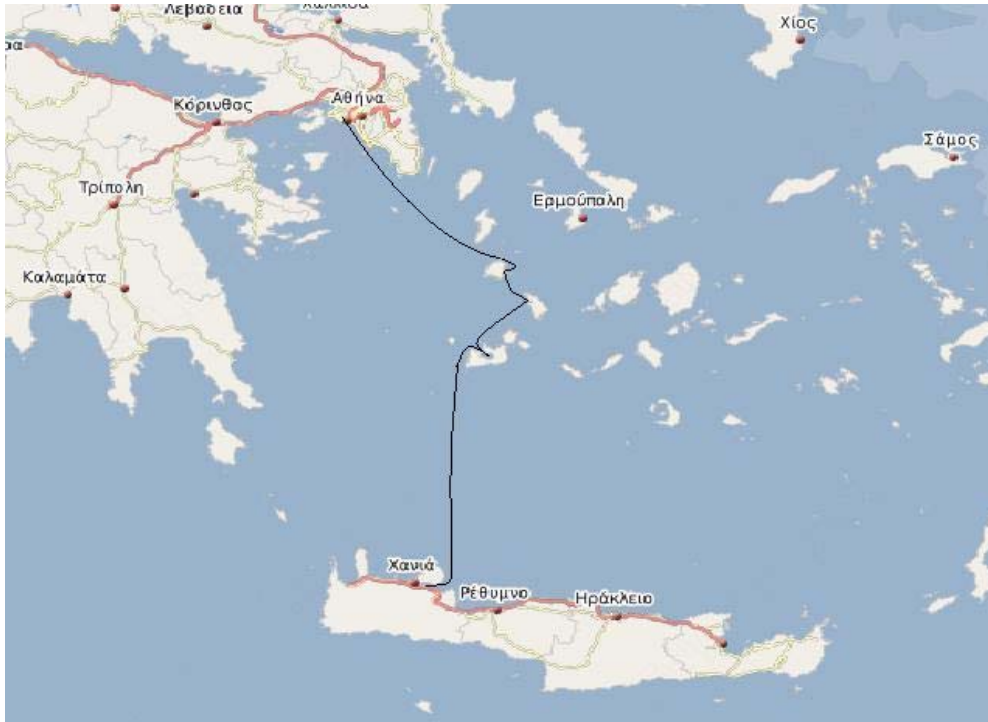
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΠΗΓΕΣ

1. "Μεθοδολογίες Λήψης Οικονομοτεχνικών Αποφάσεων", 2002
Γ. Δούνιας, Β. Μουστάκης
2. "Βασικές Αρχές και Σύγχρονα Θέματα Χρηματοοικονομικού Μάνατζμεντ",
2000 Κ. Ζοπουνίδης
3. "Κώδιξ Δημοσίου Ναυτικού Δικαίου", 2004 Μ. Μαλέρμπας
4. Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο – Διεύθυνση Πόρων
5. <http://www.hellenicseaways.gr> Ιστοσελίδα της ναυτιλιακής εταιρίας Hellenic Seaways
6. <http://www.austal.com> Ιστοσελίδα της κατασκευαστικής πλοίων Austal με έδρα την Αυστραλία
7. <http://www.statistics.gr> Ιστοσελίδα της Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδος
8. <http://yen.gr> Ιστοσελίδα του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας, Αιγαίου και Νησιωτικής Πολιτικής
9. <http://nautilia.gr/forum> Φόρουμ σχετικά με θέματα που απασχολούν την εμπορική ναυτιλία
10. <http://www.aegeanspeedlines.gr> Ιστοσελίδα της ναυτιλιακής εταιρίας Aegean Speedlines
11. <http://el.wikipedia.org/wiki> Ιστοσελίδα της ηλεκτρονικής εγκυκλοπαίδειας Wikipedia στην ελληνική της έκδοση
12. <http://www.cat.com> Ιστοσελίδα της εταιρίας παραγωγής κινητήρων Caterpillar
13. <http://www.energia.gr> Ιστοσελίδα που ασχολείται με την ενεργειακή αγορά και το περιβάλλον
14. <http://www.gandoil.gr> Ιστοσελίδα της εταιρίας Gandoil που δραστηριοποιείται στον τομέα της παροχής λιπαντικών
15. <http://filippistours.gr> Ταξίδια, Εισιτήρια, Κρουαζιέρες
16. <http://www.ferries.gr> Ιστοσελίδα που περιέχει πληροφορίες σχετικά με τα δρομολόγια ελληνικών πλοίων
17. <http://www.logistics.tuc.gr> Ιστοσελίδα του Εργαστηρίου Διοικητικών Συστημάτων του Πολυτεχνείου Κρήτης
18. <http://www.efoplistis.gr> Ιστοσελίδα του περιοδικού «Εφοπλιστής»

19. <http://www.travelling.gr> Ιστοσελίδα που παρέχει πληροφορίες σχετικά με τον τουρισμό στην Ελλάδα
20. <http://www.forthers.gr> Ιστοσελίδα της εταιρίας FORTHers που παρέχει ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης εισιτηρίων
21. <http://maps.in.gr> Αναζήτηση για χάρτες της Ελλάδας από την ψηφιακή πύλη in.gr

Η αναζήτηση πληροφοριών από όλες τις ιστοσελίδες που αναφέρονται παραπάνω έγινε στο διάστημα 5/11/2008 έως 15/12/2008.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

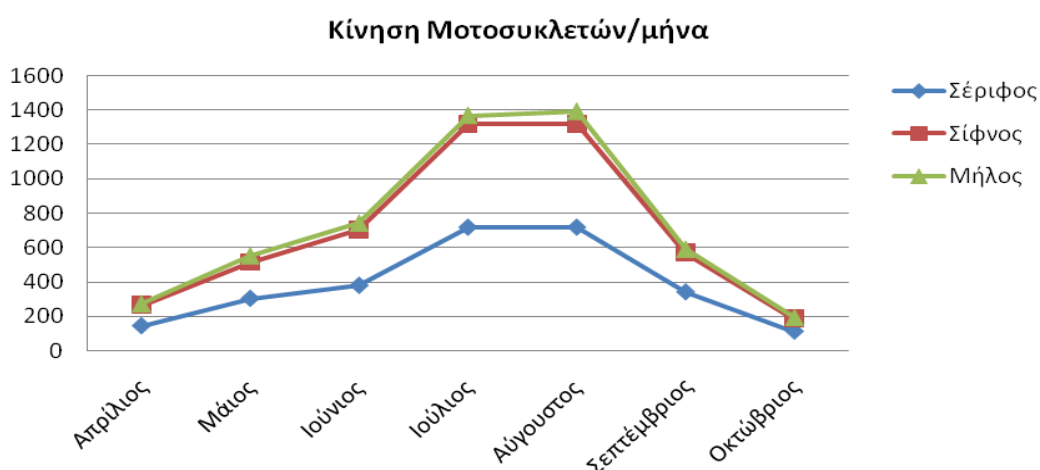
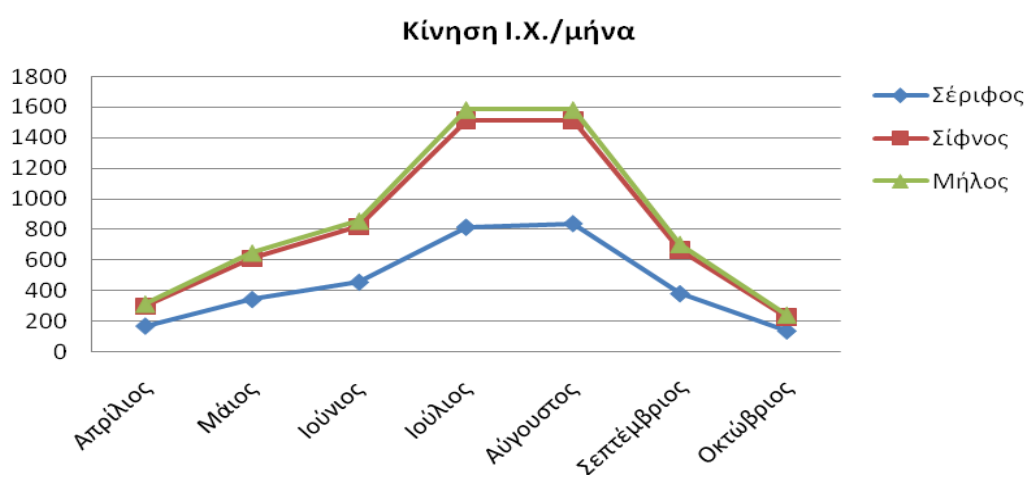
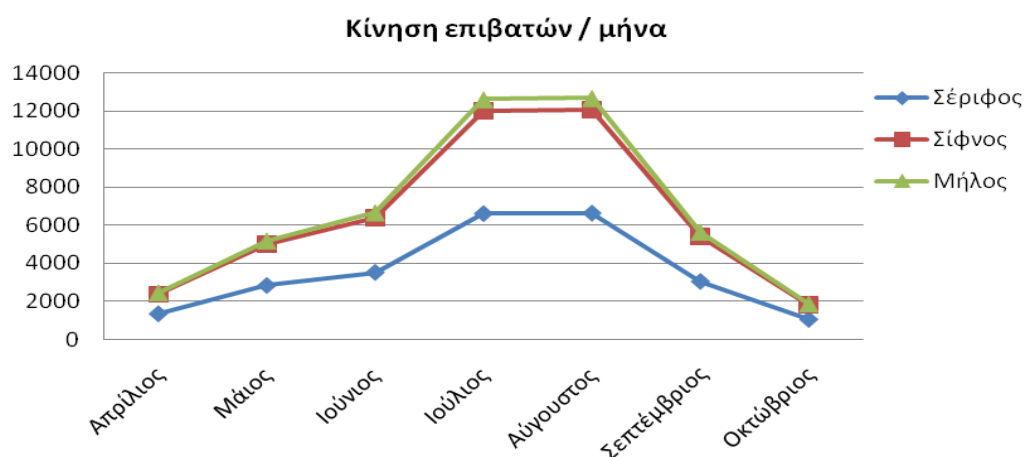


Χρήσιμες έννοιες

Στο μέρος αυτό παρατίθενται μερικές σημαντικές έννοιες, και προσεγγίσεις που χρησιμοποιήθηκαν στην μελέτη:

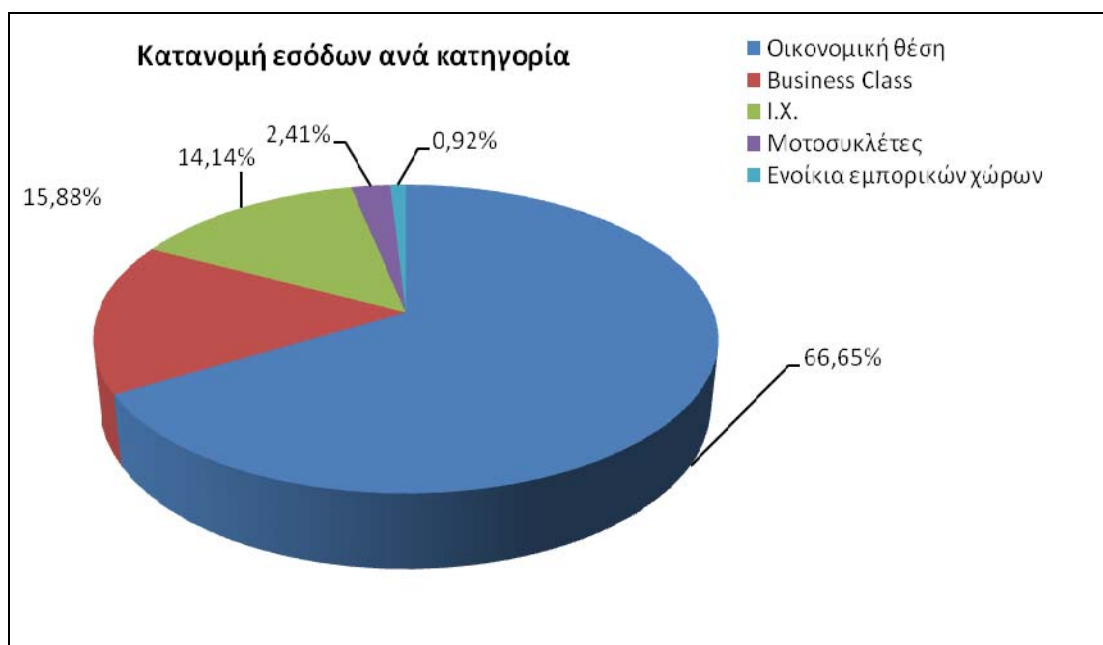
- Ναυτικό μίλι: μονάδα μέτρησης της απόστασης, ίσο με 1852 μέτρα
- Κόμβος: αναφέρεται στην ταχύτητα πλεύσης και είναι σε ναυτικά μίλια / ώρα.
- Κόρος: μονάδα μέτρησης όγκου, με την οποία μετράται η χωρητικότητα ενός πλοίου. Ένας κόρος αντιστοιχεί σε 100 κυβικά πόδια ή 2,83 κυβικά μέτρα
- Ολική Χωρητικότητα (Gross Register Tonnage): μετριέται σε κόρους. Είναι ο συνολικός εσωτερικός όγκος όλων των μόνιμα σκεπαστών και κλειστών χώρων του πλοίου που βρίσκονται είτε κάτω είτε πάνω απ' το ανώτατο κατάστρωμα του πλοίου. Στην ολική χωρητικότητα περιλαμβάνονται όλοι οι μονίμως κλειστοί χώροι που διατίθενται για φορτίο, εφόδια πλοίου και ενδιαίτηση πληρώματος-επιβατών. Το Register Tonnage σημαίνει ότι αυτό το μέγεθος καταχωρείται επίσημα στα Νηολόγια των λιμένων.
- Νεκρό Βάρος (Dead Weight Tonnage): Μπορεί να αναφερθεί και ως χωρητικότητα εκτοπίσματος και προσδιορίζει το μέγιστο συνολικό βάρος που μπορεί με ασφάλεια να μεταφέρει το πλοίο (σε φορτίο, εφόδια κ.ά.). Αν από αυτό αφαιρέσουμε το βάρος καυσίμων και εφοδίων, προκύπτει η πραγματική σε φορτίο μεταφορική ικανότητα του πλοίου.

1. Γραφήματα κίνησης



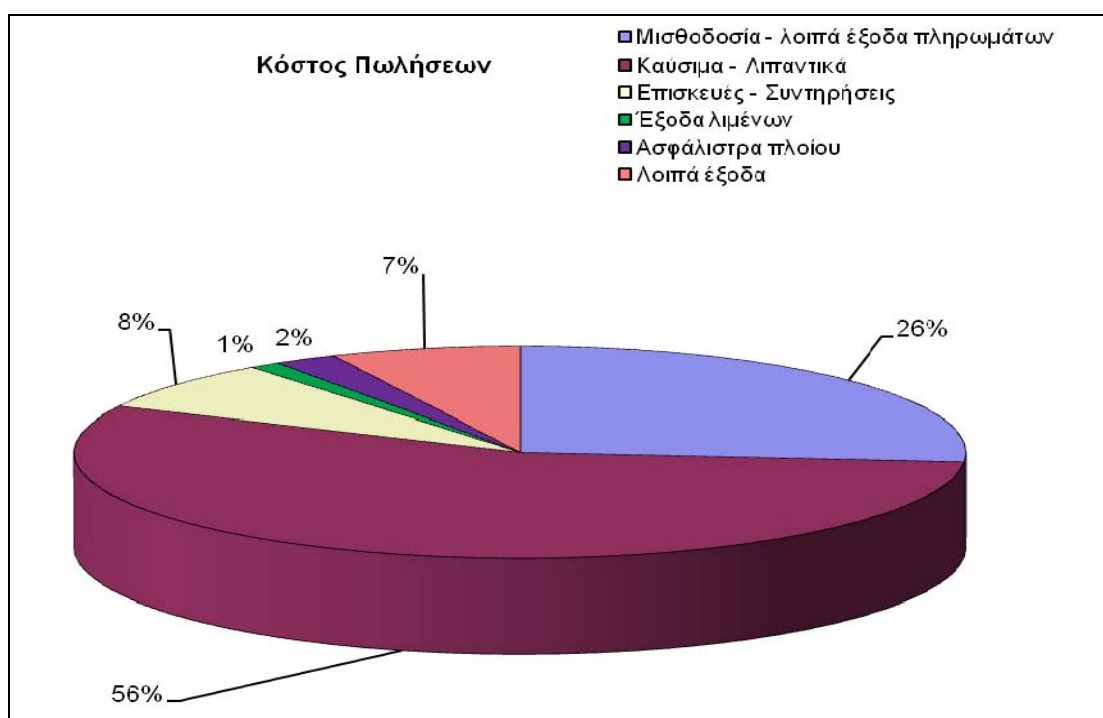
Η σχεδίαση των τριών παραπάνω γραφημάτων έγινε με τη βοήθεια των πινάκων 6.1 - 6.7 και είναι ενδεικτική της εξέλιξης της επιβατικής κίνησης που (κατά μέσο όρο σε κάθε έτος) αναμένεται να εξυπηρετήσει το πλοίο μας.

2. Συμμετοχή επιμέρους κατηγοριών στα ετήσια έσοδα (για το 3^ο έτος λειτουργίας)

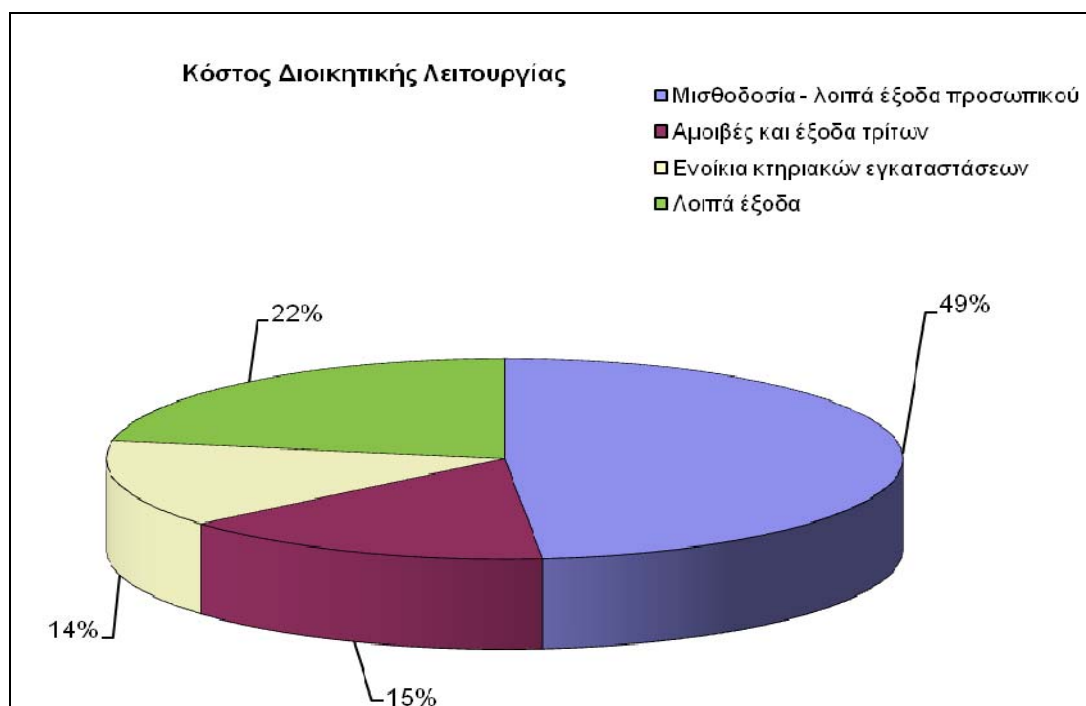


Η κατασκευή του σχήματος 2 έγινε μέσω των αποτελεσμάτων του πίνακα 7.5 που αναφέρεται στις επιμέρους κατηγορίες εσόδων και σε τι ποσοστό συμμετέχουν στα συνολικά έσοδα

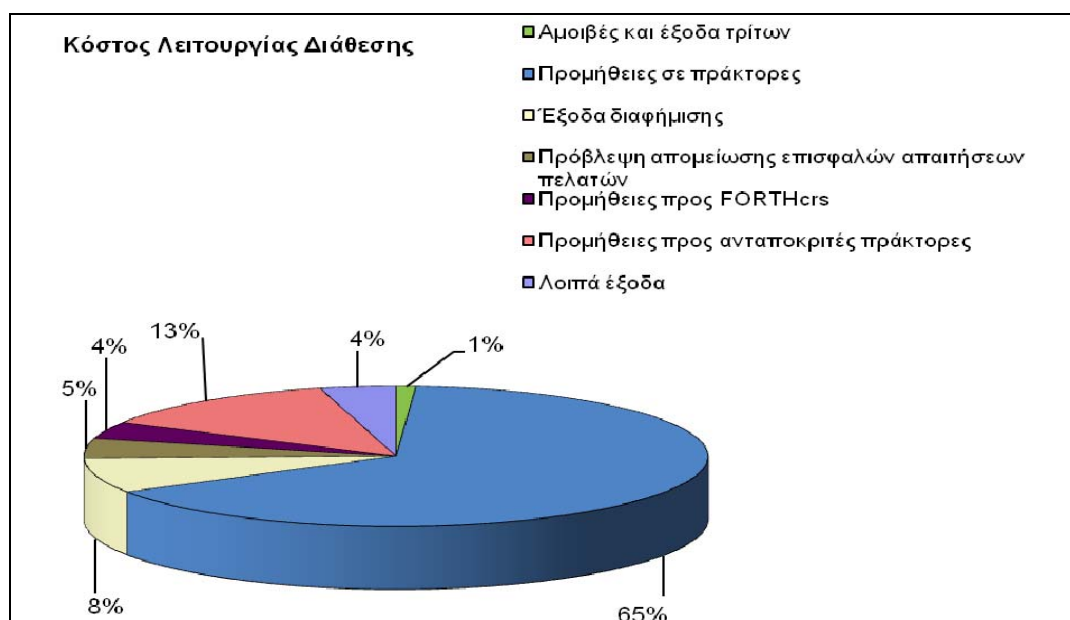
3. Κατανομή Κόστους Πωλήσεων (για το 3^ο έτος λειτουργίας)



4. Κατανομή Κόστους Διοικητικής Λειτουργίας (για το 3^ο έτος λειτουργίας)

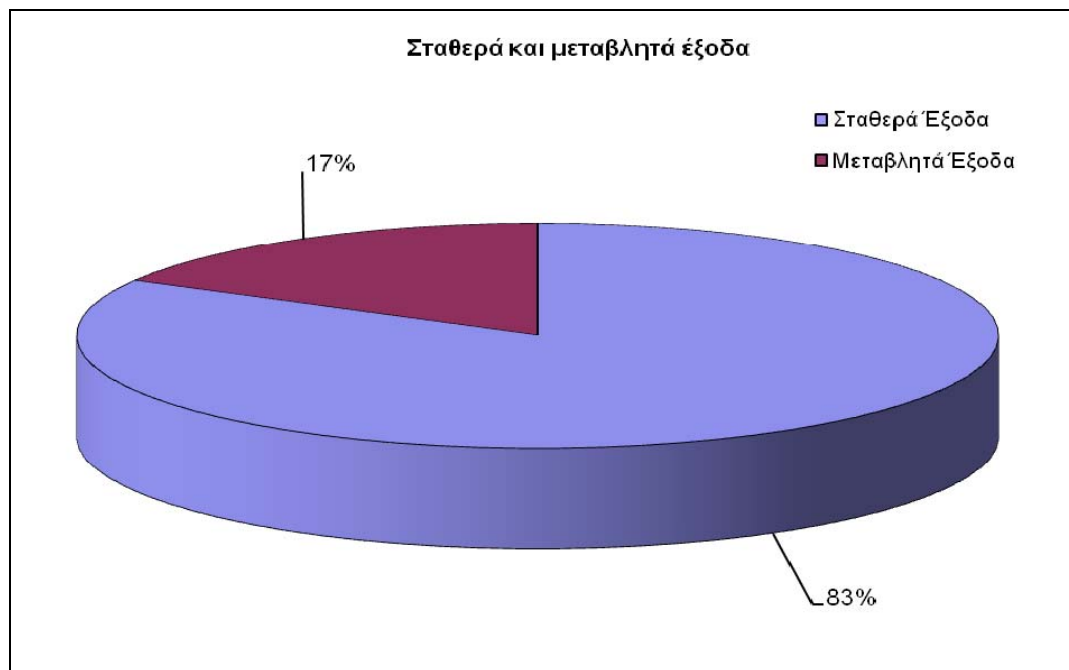


5. Κατανομή Κόστους Λειτουργίας Διάθεσης (για το 3^ο έτος λειτουργίας)



Η κατασκευή των σχημάτων 3,4 και 5 έγινε μέσω των αποτελεσμάτων που αναγράφονται στους πίνακες 8.1,8.2,8.3 και αφορούν τα χρηματοοικονομικά στοιχεία της εταιρίας για το 3^ο έτος λειτουργίας της.

6. Κατανομή σταθερών και μεταβλητών εξόδων (για το 3^ο έτος λειτουργίας)



Στο σχήμα αυτό βλέπουμε τα ποσοστά συμμετοχής των σταθερών και των μεταβλητών εξόδων στις συνολικές δαπάνες της εταιρίας και αφορούν το 3^ο έτος λειτουργίας. Οι τιμές για την δημιουργία του προέκυψαν κατά τον υπολογισμό του «νεκρού σημείου» των πωλήσεων (Κεφάλαιο 8, Αξιολόγηση του βαθμού αποδοτικότητας)

Πίνακας Ι: Κόστος Πωλήσεων για τα πρώτα 10 χρόνια της επένδυσης (ποσά σε €)

Κατηγορία Κόστους	Ποσοστό	ΕΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Μισθοδοσία - λοιπά έξοδα πληρωμάτων	26,43%	1.152.130	1.186.694	1.222.295	1.258.963	1.296.732	1.335.634	1.375.703	1.416.975	1.459.484	1.503.268
Καύσιμα - Λιπαντικά	55,71%	2.576.816	2.576.816	2.576.816	2.576.816	2.576.816	2.576.816	2.576.816	2.576.816	2.576.816	2.576.816
Επισκευές - Συντηρήσεις	7,57%	350.000	350.000	350.000	600.000	360.000	360.000	360.000	600.000	370.000	370.000
Έξοδα λιμένων	1,12%	50.430	51.186	51.954	52.734	53.525	54.327	55.142	55.969	56.809	57.661
Ασφάλιστρα πλοίου	2,28%	101.450	103.479	105.549	107.660	109.813	112.009	114.249	116.534	118.865	121.242
Λοιπά έξοδα	6,89%	306.487	312.617	318.869	325.246	331.751	338.386	345.154	352.057	359.098	366.280
Σύνολο	100,00%	4.537.313	4.580.792	4.625.483	4.921.419	4.728.637	4.777.173	4.827.065	5.118.351	4.941.072	4.995.268

Η κατηγορία " Μισθοδοσία - λοιπά έξοδα πληρωμάτων " του Πίνακα Ι αφορά τις ετήσιες δαπάνες για το πλήρωμα του πλοίου (πίνακας 5.1). Για τον υπολογισμό των δαπανών σε καύσιμα και λιπαντικά, θεωρήσαμε τιμές έτους αναφοράς 2008, σταθερές καθ' όλη τη διάρκεια της επένδυσης. Όσον αφορά τα έξοδα συντήρησης του πλοίου, υποθέσαμε ένα ποσό των 350.000€ (με μια μικρή αύξηση στα επόμενα έτη), ενώ για το 4^ο και το 8^ο έτος, το κόστος αυτό είναι κατά πολύ μεγαλύτερο καθώς κρίνεται απαραίτητη μια πιο εκτεταμένη συντήρηση του πλοίου.

Για τις ετήσιες αυξήσεις των παραπάνω τιμών θεωρήσαμε ποσοστά από 1,5% έως και 3% ανάλογα με την κατηγορία (για την μισθοδοσία αύξηση 3%/έτος, για τα έξοδα λιμένων 1,5%/έτος και 2%/έτος για τις υπόλοιπες κατηγορίες).

Το ποσοστό συμμετοχής της κάθε κατηγορίας στο συνολικό Κόστος Πωλήσεων αναφέρεται στο 3^ο έτος λειτουργίας του πλοίου.

Πίνακας II: Κόστος Διοικητικής Λειτουργίας για τα πρώτα 10 χρόνια της επένδυσης (ποσά σε €)

Κατηγορία Κόστους	Ποσοστό	ΕΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Μισθοδοσία - λοιπά έξοδα προσωπικού	48,48%	179.270	184.648	190.188	195.893	201.770	207.823	214.058	220.479	227.094	233.907
Αμοιβές και έξοδα τρίτων	15,26%	57.532	58.683	59.856	61.053	62.274	63.520	64.790	66.086	67.408	68.756
Ενοίκια	14,06%	53.000	54.060	55.141	56.244	57.369	58.516	59.687	60.880	62.098	63.340
Λοιπά έξοδα	22,21%	83.734	85.409	87.117	88.859	90.636	92.449	94.298	96.184	98.108	100.070
Σύνολο	100,00%	373.536	382.799	392.302	402.050	412.050	422.308	432.833	443.630	454.707	466.073

Η κατηγορία “Μισθοδοσία - λοιπά έξοδα προσωπικού” του Πίνακα II αφορά τις ετήσιες δαπάνες για το επιτελικό προσωπικό της ναυτιλιακής εταιρίας (πίνακας 5.2). Η κατηγορία “Ενοίκια” αφορά τα έξοδα για την ενοικίαση των χώρων όπου στεγάζονται τα κεντρικά γραφεία και οι λοιποί χώροι της εταιρίας, στην έδρα της, τα Χανιά.

Για τις ετήσιες αυξήσεις των παραπάνω τιμών θεωρήσαμε ποσοστά από 2% έως και 3% ανάλογα με την κατηγορία (για την μισθοδοσία αύξηση 3%/έτος και 2%/έτος για τις υπόλοιπες κατηγορίες).

Το ποσοστό συμμετοχής της κάθε κατηγορίας στο συνολικό Κόστος Διοικητικής Λειτουργίας αναφέρεται στο 3^ο έτος λειτουργίας του πλοίου.

Πίνακας III: Κόστος Λειτουργίας Διάθεσης για τα πρώτα 10 χρόνια της επένδυσης (ποσά σε €)

Κατηγορία Κόστους	Ποσοστό	ΕΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ									
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Αμοιβές και έξοδα τρίτων	1,02%	18.400	18.768	19.143	19.526	19.917	20.315	20.721	21.136	21.559	21.990
Προμήθειες σε πράκτορες	65,45%	774.067	1.003.511	1.232.954	1.251.449	1.270.220	1.289.274	1.308.613	1.328.242	1.348.166	1.368.388
Έξοδα διαφήμισης	8,03%	145.369	148.276	151.242	154.267	157.352	160.499	163.709	166.983	170.323	173.729
Πρόβλεψη απομείωσης επισφαλών απαιτήσεων πελατών	4,57%	82.689	84.343	86.030	87.750	89.505	91.295	93.121	94.984	96.883	98.821
Προμήθειες προς FORTHcrs	3,93%	46.444	60.211	73.977	75.087	76.213	77.356	78.517	79.695	80.890	82.103
Προμήθειες προς ανταποκριτές πράκτορες	13,09%	154.813	200.702	246.591	250.290	254.044	257.855	261.723	265.648	269.633	273.678
Λοιπά έξοδα	3,91%	70.873	72.290	73.736	75.211	76.715	78.250	79.815	81.411	83.039	84.700
Σύνολο	100,00%	1.292.655	1.588.101	1.883.674	1.913.579	1.943.967	1.974.844	2.006.218	2.038.098	2.070.492	2.103.409

Για τις ετήσιες αυξήσεις των παραπάνω τιμών θεωρήσαμε ποσοστό 2%/έτος.

Το ποσοστό συμμετοχής της κάθε κατηγορίας στο συνολικό Κόστος Λειτουργίας Διάθεσης αναφέρεται στο 3^ο έτος λειτουργίας του πλοίου.

Πίνακας IV: Πίνακας Αποτελεσμάτων Χρήσης για τα πρώτα 10 χρόνια της επένδυσης (ποσά σε €)

	ΕΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ									
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
Κύκλος εργασιών (πωλήσεις)	7.853.168	10.148.730	12.444.304	12.630.395	12.819.271	13.010.975	13.205.549	13.403.035	13.603.477	13.806.920
Κόστος Πωλήσεων	4.537.313	4.580.792	4.625.483	4.921.419	4.728.637	4.777.173	4.827.065	5.118.351	4.941.072	4.995.268
Μικτά Κέρδη	3.315.855	5.567.938	7.818.822	7.708.976	8.090.634	8.233.802	8.378.483	8.284.683	8.662.405	8.811.652
Κόστος Διοικητικής Λειτουργίας	373.536	382.799	392.302	402.050	412.050	422.308	432.833	443.630	454.707	466.073
Κόστος Λειτουργίας Διάθεσης	1.292.655	1.588.101	1.883.674	1.913.579	1.943.967	1.974.844	2.006.218	2.038.098	2.070.492	2.103.409
Άλλα έξοδα	115.440	2.207.595	2.211.162	2.214.836	2.218.621	2.222.518	2.226.533	2.230.668	2.234.928	2.239.315
Καθαρά Κέρδη	1.534.224	1.389.443	3.331.684	3.178.510	3.515.997	3.614.131	3.712.899	3.572.286	3.902.277	4.002.856

Για τον υπολογισμό των εσόδων από τις πωλήσεις εισιτηρίων θεωρήσαμε ότι από το 3^ο έτος και μετά (δηλαδή απ' όταν η εταιρία λειτουργεί με πλήρη δυναμικότητα κίνησης), τα έσοδα αυτά αυξάνονται με μέσο ετήσιο ρυθμό της τάξης του 1,5%.

Πίνακας V: Πίνακας απλού συντελεστή απόδοσης της επένδυσης για τα 10 έτη

Έτος	Απόδοση
1 ^ο	0,073
2 ^ο	0,066
3 ^ο	0,159
4 ^ο	0,151
5 ^ο	0,167
6 ^ο	0,172
7 ^ο	0,177
8 ^ο	0,170
9 ^ο	0,186
10 ^ο	0,191

Στον πίνακα αυτό αναφέρουμε τις τιμές της Μέσης Ετήσιας Απόδοσης για τα 10 έτη της επένδυσης, σύμφωνα και με την μεθοδολογία που αναπτύχθηκε στην υποενότητα “Κριτήρια μέτρησης της αποδοτικότητας μιας επένδυσης” (Κεφάλαιο 8).

Νόμος 959/1979

Εισαγωγικό Σημείωμα:

Ο Νόμος 959/1979 αποτελείται από 65 συνολικά άρθρα και προβλέπει με λεπτομέρειες την διαδικασία ίδρυσης, τα όργανα και τον τρόπο λειτουργίας της Ν.Ε. Ο θεσμός της ναυτικής εταιρείας έχει δοκιμαστεί με επιτυχία όλες αυτές τις δεκαετίες (έχουν μέχρι σήμερα ιδρυθεί περισσότερες από 4.000 ναυτικές εταιρείες) και προτιμάται από επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται και αποκτούν «εμπορικά πλοία» (σχετικά μικρής χωρητικότητας τα οποία ονομάζονται και μεσογειακά). Στην έννοια των «εμπορικών πλοίων» συμπεριλαμβάνονται και τα επιβατηγά πλοία θαλασσίων περιηγητικών ταξιδιών όπως χαρακτηριστικά αναφέρεται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 του Νόμου. Η Ναυτική Εταιρεία (Ν.Ε.) είναι απλουστευμένος τύπος ανωνύμου εταιρείας, ο χρόνος σύστασής της είναι συντομότερος και το κόστος ίδρυσης και λειτουργίας της σημαντικότερα χαμηλότερο συγκρινόμενο με την κοινή ανώνυμη εταιρεία, αφού η εταιρεία ιδρύεται με ιδιωτικό και όχι συμβολαιογραφικό έγγραφο, το οποίο κατατίθεται στο αρμόδια διεύθυνση του ΥΕΝ όπου τηρείται μητρώο Ν.Ε. χωρίς να χρειάζεται δημοσίευση στο ΦΕΚ. Επίσης, στα πλαίσια της Ν.Ε. δεν είναι υποχρεωτικός ο διορισμός ορκωτών λογιστών ούτε η σύνταξη και δημοσίευση ετήσιων ισολογισμών σε εφημερίδες ή στο ΦΕΚ, ο διορισμός ή η αλλαγή μελών του Διοικητικού Συμβουλίου, όλες οι τροποποιήσεις καταστατικού όπως η αλλαγή έδρας, επωνυμίας, η αύξηση κεφαλαίου, κ.λπ. δεν χρειάζονται δημοσιεύσεις σε Νομαρχία και στο ΦΕΚ παρά μόνον στο Μητρώο Ν.Ε. του ΥΕΝ, κατά την σύστασή της επί του κεφαλαίου της ή στις μετέπειτα αυξήσεις αυτού δεν επιβάλλεται φόρος συγκέντρωσης κεφαλαίου 1% όπως στις ΕΠΕ, Α.Ε. και φυσικά τα μερίσματα και η διανομή καθαρών κερδών, δεν υπόκεινται σε φόρο με βάση συγκεκριμένες φορολογικές διατάξεις που αφορούν εισόδημα αποκτώμενο από την άσκηση της συγκεκριμένης δραστηριότητας και παραθέτω κατωτέρω.

Τα στοιχεία που χρειάζονται για την σύνταξη καταστατικού Ναυτικής Εταιρείας του Ν. 959/79 είναι τα εξής :

1. Πλήρη στοιχεία δύο (2) τουλάχιστον ιδρυτών. Οι ιδρυτές δύνανται να έχουν ο καθένας οποιοδήποτε ποσοστό, μπορεί να έχουμε δηλαδή και την περίπτωση ενός μετόχου με 99% και ενός με 1%. Μετά την ίδρυση της εταιρείας υπάρχει δυνατότητα με ιδιωτικό συμφωνητικό και δήλωση φόρου μεταβίβασης που κατατίθενται στην Εφορία, να μετεβιβασθούν οι μετοχές του ενός ιδρυτού στον άλλο, οπότε η Ναυτική Εταιρεία γίνεται μονομετοχική. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι ενώ για την μεταβίβαση μετοχών μιας κοινής ανωνύμου εταιρείας επιβάλλεται φόρος μεταβίβασης 5% επί της υπεραξίας των πωλούμενων μετοχών, η μεταβίβαση μετοχών Ν.Ε. **δεν επιβαρύνεται με φόρο**. Το 51% του εταιρικού κεφαλαίου πρέπει να ανήκει σε Έλληνες ή υπηκόους μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και μέχρι 49% του κεφαλαίου μπορεί να ανήκει σε αλλοδαπούς τρίτης χώρας.

Χρειάζονται λοιπόν για τους δύο (2) ιδρυτές τα παρακάτω στοιχεία :

- Όνομα
- Επώνυμο
- Όνομα πατέρα - όνομα μητέρας
- Τόπος γέννησης
- Έτος γέννησης
- Διεύθυνση κατοικίας και περιοχή
- Υπηκοότητα
- Αριθμός Δελτίου Ταυτότητας ή Διαβατηρίου
- ΑΦΜ

2. Επωνυμία εταιρείας. Θα πρέπει πριν την σύνταξη του καταστατικού να ζητηθεί προέγκριση ονόματος από το ΥΕΝ. Για αυτό θα πρέπει να δοθούν δύο - τρεις εναλλακτικές επωνυμίες για την περίπτωση που κάποια άλλη Ναυτική Εταιρεία με την ζητούμενη επωνυμία, ήδη είναι καταχωρημένη στο Μητρώο.

3. Έδρα της εταιρείας. Δήμος και πλήρης διεύθυνση. Η Ν.Ε. είναι δυνατόν να εδρεύει σε οποιοδήποτε Δήμο της Επικράτειας ενώ το πλοίο που της ανήκει να είναι νηολογημένο σε οποιοδήποτε νηολόγιο, διαφορετικό από την έδρα της Εταιρείας. Δηλαδή είναι δυνατόν η έδρα της εταιρείας να είναι π.χ. στα Χανιά της Κρήτης και το πλοίο της νηολογημένο στον λιμένα του Πειραιά ή του Αγίου Νικολάου Κρήτης.

4. Εταιρικός σκοπός. Σύμφωνα με τον Νόμο έχουμε δύο περιπτώσεις διατύπωσης σκοπού, ο πρώτος όταν η εταιρεία αποκλειστικά εκμεταλλεύεται ή διαχειρίζεται ιδιόκτητα πλοία και ο δεύτερος όταν η εταιρεία εκμεταλλεύεται ή διαχειρίζεται και πλοία τρίτων που δεν είναι δικά της.

- Στην πρώτη περίπτωση, η διατύπωση του εταιρικού σκοπού θα πρέπει να είναι: «Αποκλειστικός σκοπός της εταιρείας είναι η κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση ιδιόκτητων ελληνικών εμπορικών πλοίων και η απόκτηση μετοχών άλλων Ναυτικών Εταιρειών που έχουν τον ίδιο ως άνω σκοπό.»
- Στην δεύτερη περίπτωση, η διατύπωση του εταιρικού σκοπού θα πρέπει να είναι: «Αποκλειστικός σκοπός της εταιρείας είναι η κυριότητα, εκμετάλλευση ή διαχείριση ελληνικών εμπορικών πλοίων και η απόκτηση μετοχών άλλων Ναυτικών Εταιρειών που έχουν τον ίδιο ως άνω σκοπό.»
- Στην πρώτη περίπτωση εκδίδονται βιβλία Β' Κατηγορίας με αφορολόγητα όλα τα καθαρά κέρδη αφού όπως είπαμε προέρχονται από εκμετάλλευση ιδιοκτητών πλοίου, ενώ στην δεύτερη περίπτωση εκδίδονται βιβλία Γ' Κατηγορίας με αφορολόγητα τα κέρδη που προέρχονται από την εκμετάλλευση ή διαχείριση ιδιόκτητου πλοίου και φορολογητέα τα καθαρά κέρδη που προέρχονται από εκμετάλλευση διαχείριση πλοίων που ανήκουν σε τρίτους και όχι στην εταιρεία. Εάν ο πλοιοκτήτης δεν προτίθεται να διαχειρίζεται πλοία τρίτων, η καλύτερη από φορολογικής / λογιστικής πλευράς είναι η πρώτη περίπτωση που περιορίζουμε τον σκοπό στα ιδιόκτητα πλοία, αποφεύγοντας έτσι την σύγχυση που δυνατόν δημιουργηθεί ως προς

την πηγή των καθαρών κερδών της εταιρείας και τον τρόπο φορολόγησής τους.

5. Διάρκεια της εταιρείας. Η διάρκειά της μπορεί να ορισθεί μέχρι το πολύ 30 χρόνια.

6. Εταιρικό κεφάλαιο - μετοχές - μετόχους. Το ελάχιστο εταιρικό κεφάλαιο πρέπει να είναι 5.000 Ευρώ και με ελάχιστη ονομαστική αξία κάθε μετοχής 1 Ευρώ. Οι μετοχές είναι ανώνυμες ή ονομαστικές, σε κάθε περίπτωση όμως προτιμώνται οι ανώνυμες, αφού αυτές μεταβιβάζονται με άλλο ιδιωτικό έγγραφο βεβαίας χρονολογίας ενώ οι ονομαστικές μετοχές μεταβιβάζονται μόνον με συμβολαιογραφικό έγγραφο και πολυπλοκότερες διαδικασίες.

7. Διοικητικό Συμβούλιο. Ο Νόμος προβλέπει κατώτατο αριθμό τριών (3) μελών. Επομένως χρειάζονται πλήρη στοιχεία όπως και στην περίπτωση των ιδρυτών για τρία (3) τουλάχιστον μέλη. Δύο (2) από τα μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου μπορεί να είναι οι ίδιοι οι ιδρυτές. Πάντως ο Νόμος επιτρέπει μέλη του Δ.Σ. να είναι άλλα πρόσωπα εκτός των ιδρυτών. Θα πρέπει, επίσης, να καθοριστούν τα αξιώματα στο Διοικητικό Συμβούλιο δηλαδή ποιος θα είναι Πρόεδρος, Αντιπρόεδρος και Γραμματέας του Διοικητικού Συμβουλίου.

8. Διορισμός εκπροσώπου. Στο καταστατικό θα πρέπει να ορίζονται και ένας (1) από τα μέλη του Δ.Σ. ως νόμιμος εκπρόσωπος της εταιρείας. Ο νόμιμος εκπρόσωπος ασφαλίζεται υποχρεωτικά στο Ταμείο Ασφαλίσεων Ναυτικών Πρακτόρων Υπαλλήλων (Τ.Α.Ν.Π.Υ.). Στην περίπτωση που ο νόμιμος εκπρόσωπος είναι ήδη ασφαλισμένος σε άλλο ασφαλιστικό φορέα, π.χ. NAT, IKA, Τ.Ε., Τ.Ε.Β.Ε, κ.λ.π., κατατίθεται αίτηση του νομίμου εκπροσώπου στο ΤΑΝΠΥ για εγγραφή του και αφού προσκομίσει από τον ασφαλιστικό του φορέα συγκεκριμένα πιστοποιητικά, επιτυγχάνει με έκδοση απόφασης του Διευθυντή του ΤΑΝΠΥ την εξαίρεσή του από την ασφάλιση νοσοκομειακής και ιατροφαρμακευτικής περίθαλψης στο ΤΑΝΠΥ. Το μηνιαίο ασφάλιστρο πλήρους ασφάλισης στην κατώτατη ασφαλιστική κλάση (12η) στο ΤΑΝΠΥ είναι περίπου Ευρώ 700. Εννοείται ότι εάν έχουμε στόλο πλοών και επομένως περισσότερες της μιας Ναυτικές Εταιρείες, εάν σε αυτές διορισθεί το ίδιο φυσικό πρόσωπο ως νόμιμος εκπρόσωπος τους, σ' αυτή την περίπτωση εννοείται ότι αυτός μία φορά ασφαλίζεται στο ΤΑΝΠΥ χωρίς άλλη επιβάρυνση λόγω της παραπάνω ιδιότητας του σε περισσότερες Ναυτικές Εταιρείες. Υπόψη ότι η εταιρεία εγγράφεται ως προαιρετικό μέλος στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος (Ν.Ε.Ε.) και καθίσταται οριστικό μέλος του Ν.Ε.Ε. με την απόκτηση εμπορικού πλοίου δηλαδή «πλοίου περιηγητικών πλοών αναψυχής». Τα ετήσια τέλη / συνδρομή στο Ν.Ε.Ε. εισπράττονται για λογαριασμό του Ν.Ε.Ε. μέσω του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου (Ν.Α.Τ.) μαζί με τις εργοδοτικές ασφαλιστικές εισφορές της πλοιοκτήτριας εταιρείας με το άνοιγμα του ναυτολογίου για το πλήρωμα.

Μετά την ολοκλήρωση της σύνταξής του, το καταστατικό υπογράφεται από τους ιδρυτές και θεωρούνται οι υπογραφές τους από Αστυνομία ή Λιμεναρχείο. Στην συνέχεια καταβάλλεται στην Δ.Ο.Υ. το ανάλογο παράβολο σύστασης και το καταστατικό κατατίθεται στο ΥΕΝ προς καταχώρηση. Σε τρεις - τέσσερις εργάσιμες ημέρες το καταστατικό καταχωρείται και εκδίδεται η αντίστοιχη βεβαίωση από το ΥΕΝ που πιστοποιεί την ίδρυσή της, τα μέλη του Δ.Σ. και τον νόμιμο εκπρόσωπό της. Στην συνέχεια καταχωρείται η εταιρεία στο Ναυτικό Επιμελητήριο Ελλάδος και ο νόμιμος εκπρόσωπος στο ΤΑΝΠΥ όπως αναφέρω παραπάνω. Από ΝΕΕ και ΤΑΝΠΥ εκδίδονται δύο βεβαιώσεις και με το καταστατικό, την βεβαίωση από το ΥΕΝ και τις βεβαιώσεις από ΝΕΕ και ΤΑΝΠΥ ο λογιστής της εταιρείας αναλαμβάνει στην Εφορία Πλοίων ή στην Εφορία της έδρας της εταιρείας την θεώρηση βιβλίων και στοιχείων της εταιρείας και την απόδοση ΑΦΜ. Εννοείται ότι για την απόδοση ΑΦΜ με όλα τα παραπάνω δικαιολογητικά κατατίθεται στην Εφορία και το σχετικό μισθωτήριο των γραφείων της εταιρείας.

Παρακάτω (ενότητες 3.1 και 3.2) παρατίθενται τα απαραίτητα δικαιολογητικά που απαιτούνται για την νηολόγηση του πλοίου στο Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιά (ο κατάλογος ισχύει φυσικά για όλα τα Λιμεναρχεία της χώρας) για την περίπτωση της για πρώτη φορά νηολόγησης πλοίου που εισάγεται από το εξωτερικό ή προέρχεται από ξένο νηολόγιο, καθώς επίσης και κατάλογο δικαιολογητικών για την περίπτωση της μεταβίβασης, δηλ. της πώλησης και αλλαγής πλοιοκτησίας πλοίου ήδη νηολογημένου σε ελληνικό λιμένα. Η διαδικασία της νηολόγησης ή της καταχώρησης αλλαγής πλοιοκτησίας λόγω μεταβίβασης στο Νηολόγιο ακολουθεί φυσικά την ίδρυση της Ναυτικής Εταιρείας από τον Αγοραστή. Από την αρμόδια Υπηρεσία του ΥΕΝ και συγκεκριμένα από το Κέντρο Επιθεώρησης Εμπορικών Πλοίων (Κ.Ε.Ε.Π.) εκδίδεται, μετά την κατάθεση όλων των προβλεπόμενων σχεδίων και άλλων εγγράφων και σχετικής αυτοψίας, Πρωτόκολλο Γενικής Επιθεώρησης (Π.Γ.Ε.) για πλοία κάτω των 25 μέτρων ολικού μήκους με το οποίο καθορίζονται τα όρια των κυκλικών πλοών του, η σύνθεση πληρώματος, τα σωστικά μέσα, κ.λπ. ή Πιστοποιητικό Ασφάλειας για πλοία άνω των 25 μέτρων ολικού μήκους. Προβλέπεται επίσης μετά την έκδοση των ανωτέρω εγγράφων από το Κ.Ε.Ε.Π. και η έκδοση αντίστοιχης Άδειας Πλοίων από το κατά τόπο αρμόδιο Λιμεναρχείο.

Όσον αφορά την φορολόγηση των Ναυτικών Εταιρειών η ισχύουσα νομοθεσία προβλέπει ότι απαλλάσσονται κάθε φόρου, τέλους και οιασδήποτε επιβαρύνσεως υπέρ του Δημοσίου ή τρίτου, η διανομή κερδών, το καθαρό προϊόν της εκκαθάρισεως, η ανάληψη κεφαλαίου, οι εγγραφές στα τηρούμενα βιβλία της εταιρείας, τα δάνεια των μετόχων προς την εταιρεία, κ.λπ.