

καθεστώς των βρετανικών πλοίων.

5.—Ότι εις την υπηρεσιακήν ταχύτητα των 13.75 μιλίων αντίστοιχει ισχύς 4.500 ίππων χαλινωτηρίου.

6.—Ότι η εις την ανωτέρω ταχύτητα και ισχύν καταναλώσις είναι 18 τόννοι ένδιάμεσον πετρέλαιον 15 καθ' ήμέραν.

7.—Η αντίστοιχος εις λιπαντικά καταναλώσις είναι 37.7 γαλλόνια.

Α' Υπολογισμός εξόδων εξυπηρετήσεως κεφαλαίου και ασφαλίσεως

Τιμή πλοίου	\$	2.500.000
Προκαταβολή	>	500.000
Όφειλόμενον ποσόν (Ρο)	>	2.000.000
Έπιτόκιον (τ)	6%	
Περίοδος εξοφλήσεως (η)	8 έτη	
		2.000.000
Έτήσιον χρεωλύσιον	=	\$ 250.000
	8	
ήμερησίως	\$	684,93.
Τόκος των 8 έτών 0,06 [(8Χ2.000.000) — (4Χ7Χ250.000)]	=	\$ 540.000.
	540.000	
Μέσος έτήσιος τόκος	=	67.500, ή-
	8	
μερησίως	\$	184,93.
Ασφάλιστρα	=	3%.
Έτησια απόσβεσις διά ζωήν πλοίου 15 έτών 2.500.000	=	\$ 166.666,66.

15

Σύνολον ασφαλιστρων οκταετίας 0.03 (8Χ2.500.000 — 4Χ7Χ166.666,66 = 460.000.

Μέσον έτήσιον ποσόν ασφαλιστρων 460.000 | | 8 | = \$ 57.500, ήμερησίως 157,53. |

Β' Άνακεφαλαίωσις εξόδων εξυπηρετήσεως κεφαλαίου και ασφαλίσεως, δι' ήμερησίον κόστος

Εξοφλήσις κεφαλαίου	\$	684,93
Τόκος	>	184,93
Ασφάλιστρα	>	157,53
Σύνολον	>	1.027,39
Άξια πλοίου εις τó τέλος τής οκταετίας (2.500.000 — 8Χ166.666,66 = \$ 1.166.666,72.		

Δοθέντος ότι ή απόσβεσις ύπολογίζεται δια δεκαπενταετίαν, κατά την ήμέραν εξοφλήσεως τού δανείου, εις τó τέλος μιάς οκταετίας, θά έχη απόσβεσθη ποσόν 1.333.333, 28 δολλαρίων και επομένως, ή άξια τού πλοίου τότε θά έχη κατάλοιπα, ώς ανωτέρω πρηνε- από τά \$ 2.500.000 εις \$ 1.166.666, 72.

14. Υπολογίζει άφ' έτέρου ή μελέτη τής δαπάνας συντηρήσεως τού πλοίου, ώς ακολουθώσ:

Έτήσια έξοδα εξαρμησμοφ, επιθεωρήσεως και χροματισμοφ ύφάλων	\$	12.500
Έτήσιον κόστος ύλικού καταστρώματος και μηχανής	>	4.500
Έτήσιον κόστος συντηρήσεως μηχανών πρòς \$ 1 ανά ίππον και 5.000 ώρας λειτουργίας	>	6.480
Σύνολον έτήσιας δαπάνης συντηρήσεως	>	23.480

Βάσει των ανωτέρω, αί ήμερησiai τρέχουσαι δαπάναι τού πλοίου αναλύονται ώς κάτωθι:

Δια την περίπτωσιν χρονοαυλώσεως:		
Δαπάναι εξοφλήσεως δανείου και ασφάλιστρα, ήμερησίως	\$	1.027,39
Μισθοτροφοδοσία και άμισθα ιενικώς πληρώματα	>	217,09

— Συντήρησις πλοίου και μηχανής > 64,32

— Λιπαντικά > 31,26

— Σύνολον ήμερησίων δαπανών £ 178,59 > 1.340,06

Δια την περίπτωσην τής κατά ταξίδιον ναυλώσεως, εις τά ανωτέρω έξοδα προστίθεται και τó κόστος των καυσίμων και επομένως ή δαπάνη άνέρχεται εις £ 592,37 ή εις \$ 1.658,32 ήμερησίως.

Μίλια	3.000	4.000	5.000	6.000	7.000
Διάρκεια ταξιδίου εις ήμέρας	9,09	12,12	15,15	18,18	21,21
Σύνολον έξόδων εις δολλάρια	15,074	20,098	25,123	30,148	35,172
Κόστος ανά τόννον d.w. (διά 13.600 τ.)	\$ 1,10	1,47	1,84	2,21	2,58

Λαμβανομένου ύπ' όψιν ότι ή από Βραουόβερ εις Γιοκοχάμα απόστασις είναι 4.280 μίλια και ό ισχύων έκείθεν ναύλος είναι \$ 7, επίσης δε ότι ή από Νέας Όρλεάνης εις Άμβέρσον απόστασις είναι 4.801 μίλια και ό ισχύων έκείθεν ναύλος είναι περί τά 4,75 δολλάρια, οι συντάκται τής μελέτης καταλήγουν εις τó συμπέρασμα ότι εις ιδίωτην πλοιοκτήτη, ό όποίος δύναται να καταβάλη έξ ίδιων 500.000 δολλαρίων δια την ναυπήγησιν ενός πλοίου «Φρήτομ», άξιας συνολικώς δύομισυ εκατομμυρίων δολλαρίων, θέν να είναι βέβαιος, ότι ή εκμετάλλευσις τού σκάφους αúτου θά τού άποδώσ ηίαν ικανοποιη-

Οι συντάκται τής μελέτης ύπολογίζουν ό- τι, με την σημερινήν ναυλαγοράν, τó πλοιοδύναται εύκόλως να έπιτύχη εις χρονοναυλασις £ 615 ήμερησίως. Υπολογίζουν επίσης, ότι τó κόστος μιάς κατά ταξίδιον ναυλώσεως, μη περιλαμβανομένων έξόδων λιμένων, πλοηγικών, πρακτορεισικών, διοδίων, προμηθειών, φορτοεκφορτωτικών και έξόδων διαχειρίσεως, έχουν ώς ακόλουθως, δια ταξίδιον προυποθέτον συνολικόν πλουν μιλίων:

τικά κέρδη. Τó εκ τού ναυπηγείου δάνειον των δύο εκατομμυρίων θά εξοφληθη άνέτως έντός δετίας με τόκον 6%, θά άξίζη τότε τó πλοιοδ του τούλάχιστον 1.167.000 δολλάρια και, με βίον πλοίου 15 έτών, θά αποσβένυνται \$ 166.666 έτησίως. Πρόκειται επομένως περι λίαν άποδοτικής, έμπορικής, έπιχειρήσεως.

Υπολογίζουν ώς κάτωθι οι συγγραφείς τής μελέτης τó κόστος του πληρώματος των 22 άνδρων, με τó άγγλικόν μισθολόγιον και κόστος τροφοδοσίας 7 σελλίνα ήμερησίως κατ' άτομον:

Ειδικότης	Μισθός	Άδειαι και Κυριακαί εν πλώ	Τροφοδοσία κ.λ.π.	Έξτρα άμοιβαι - υπερωριαί	Εισφορά εις Κοιν. Ασφάλ.	Εισφορά πλοιοκτητή εις Ταμεία Συντάξεων
Πλοίαρχος	\$ 184. 0.0	30.13.4	1.15.0	9. 0.0	2.0.0	7. 4.0
Υποπλοίαρχος	\$ 112. 7.6	18.15.0	1.15.0	10. 5.0	2.0.0	5.12.0
Άνθυποπλοίαρχος	\$ 80.15.0	13.10.0	1.15.0	10. 5.0	2.0.0	4. 1.0
Άστυματιστής	\$ 73.10.0	14.15.0	1.15.0	—	2.0.0	3.13.0
Α' Μηχανικός	\$ 142. 7.6	28.15.0	1.15.0	9. 0.0	2.0.0	7. 2.0
Β' " " "	\$ 112. 7.6	17.15.0	1.15.0	10. 5.0	2.0.0	6. 0.0
Γ' " " "	\$ 80.15.0	13.10.0	1.15.0	10. 5.0	2.0.0	4. 1.0
Θαλαμηπόλος	\$ 63. 2.6	29. 9.0	3.13.1	—	2.0.0	—
Μάγειρος	\$ 57. 0.0	8.11.0	1. 3.7	22.10.0	2.0.0	—
Βοηθοί	\$ 25. 2.6	8.15.5	1. 3.7	12.10.0	2.0.0	—
Ναύκληρος	\$ 61. 7.6	9. 4.6	1. 3.7	7.12.6	2.0.0	—
Ναύται	\$ 47. 0.0	7. 1.0	1. 3.7	12. 1.8	2.0.0	—
Ναυτόπαιδες	\$ 40. 0.0	5. 0.0	1. 3.7	10. 0.0	2.0.0	—
Καθαρισταί	\$ 47. 5.0	7. 1.9	1. 3.7	12. 1.8	2.0.0	—
Άβροισμα δι' 22 άνδρας	1.487. 7.6	261.15.7	33.11.1	225. 0.10	44.0.0	48. 4.0

Η στήλη, αν και κρίνη ότι ή μελέτη εις τó σύνολόν τής είναι άξιόλογος, δέν συμφωνεί με άρισμέναι εκ των συμπερασμάτων τής, τά όποια προδήλωσ ύπαγορεύει ή έπιθυμία όπως τó σκάφος «Φρήτομ» παρουσιασθη πολυ πλέον οικονομικόν από ό,τι πράγματι είναι. Διότι ούτε τó έτήσιον κόστος καταστρώματος και μηχανής είναι δυνατόν να καλυφθη ύπό τού ποσού των \$ 4.500 που αναφέρει εν προκειμένω ή μελέτη, ούτε τó κόστος συντηρήσεως μηχανών, έστω και δια τά όκτώ πρώτα έτη τής ζωής τού πλοίου, δύναται να περιορισθη εις μόνον \$ 6.480 έτησίως. Φοβούμεθα ότι τó ανωτέρω ποσόν δέν έπάρκει ούτε δια τās υπερωριας του προσωπικού μηχανής και τās ειδικάς αυτού άμοιβάς δια την συνήθη κατά ταξίδιον περιοδική επιθεώρησιν και συντήρησιν πρòς διατήρησιν τής συνεχούς του μηχανοστασίου επιθεωρήσεως (continuous survey).

Δέν σημαίνει βεβαίως τούτο ότι τó ανωτέρω πλοιοδ δέν είναι καλόν. Άντιθέτως, ει-

ναι άριστον, ύπό την προυπόθεσιν ότι διατίθενται καλοί και εύσυνείδητοι μηχανικοί και ότι τóς δίδεται ό χρόνος δια κανονικήν ανά ταξίδιον συντήρησιν. Άπλάς, τά οικονομικά αποτελέσματα τής εκμεταλλεύσεως του, από άπίστων τρεχουσών ήμερησίον δαπανών, δέν είναι τόσοσν αίσθησι βίον ή μελέτη τās παρουσιάζει. Και, δια την ιστορίαν τού πργματος, ύπενηθμίζομεν μελέτην τού ίδιου οίκου, αναφερομένην εις την εκμετάλλευσιν δεξιομοπλοίου έφωδιασμένου με άπμοστροβίλους Τζένεραλ Μότσορ, περι τής όποίας άνεγράφομεν εις τó τεύχος μας τής 15ης Ιουίνου 1965. Κατά σύμπτωσιν ή μελέτη, συγκρίνουσα την απόδοσιν άπμοστροβίλου (GM-MST) - 13, λαμβάνει εν άντιπαραβολή δύο δηζελομηχανάς, μίαν Σούλτζερ RD και μίαν Πίλοτνικ, έκεί δέ πολυ διάφορα είναι τās συμπεράσματά τής, δικαιολογούντα πλήρως τās επιφυλάξεις μας δια την ακρίβειαν των ανωτέρω οικονομικών αποτελεσμάτων.

J. P. EASTWICK S.A.

105, rue Saint - Lazare - 75 - PARIS (9^ο)
 Telephone : 874 79 - 84 + Cables : EASTWIC - PARIS — Telex : 21058 EASTWIC

Shipbrokers - Chartering - Sale - Purchase and Newbuilding of ships and all floating property. Agents for repairs with first class Continental Yard.