

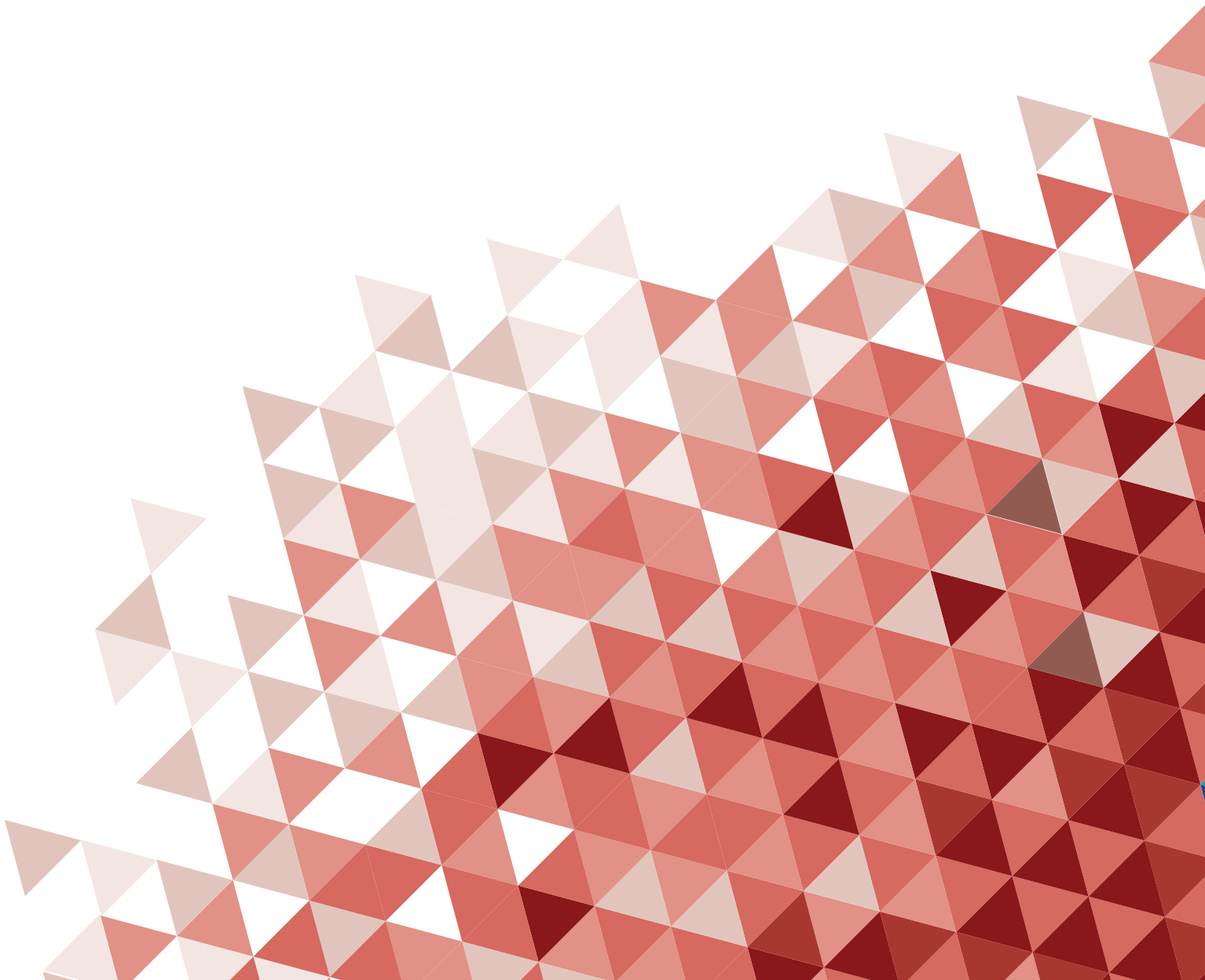


Μονάδα Καινοτομίας & Επιχειρηματικότητας
ΕΘΝΙΚΟ ΜΕΤΣΟΒΙΟ ΠΟΛΥΤΕΧΝΕΙΟ

ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΣΗ ΠΛΟΙΟΥ ΣΤΙΣ ΔΥΤΙΚΕΣ ΚΥΚΛΑΔΕΣ

**Παντελής Αναξαγόρου, Ναυπηγός - Μηχανολόγος Μηχανικός,
Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών.**

**Αθανάσιος Παππάς, Υποψήφιος Διδάκτωρ,
Ειδικός Πληροφορικής και Επιχειρησιακής Έρευνας,
Εργαστήριο Θαλασσίων Μεταφορών.**



Περιεχόμενα

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ	5
<i>Η ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ</i>	5
Γενικά – Ορισμός	5
Σημασία - Διαστάσεις σκοπιμότητας/βιωσιμότητας μιας επένδυσης	6
<i>ΑΝΑΓΚΗ - ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ</i>	7
<i>Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ</i>	8
2. Η ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ	9
<i>Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ – Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ</i>	9
Η κατάσταση στην αγορά σήμερα	9
Ο ανταγωνισμός	10
<i>ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗΣ</i>	11
<i>ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΕ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ</i>	12
Η Ιστορία της "ΤΗΛΟΣ 21ος ΑΙΩΝΑΣ Ν.Ε."	12
Ο στόλος – Τα δρομολόγια – Το κόστος μεταφοράς	13
Το Διοικητικό Συμβούλιο	14
Η Διαδικασία Συλλογής Στοιχείων	15
Επικοινωνία με Λιμεναρχεία, Φορείς και Δημόσιους Οργανισμούς	15
<i>ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ</i>	17
Το Προφίλ Λειτουργίας Γενικά	17
Εκτίμηση και Γενικές Παραδοχές Πάνω Στην Πληρότητα	18
Διαμόρφωση του Ναύλου	21
Η στρατηγική της επιχείρησης θα χρησιμοποιήσει για να πετύχει τους σκοπούς της	24
Οργανωτική δομή της επιχείρησης	25
Ισχυρά και αδύνατα σημεία της εξεταζόμενης επένδυσης, προοπτικές & παράγοντες επιτυχίας ή αποτυχίας	25
<i>ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΛΟΙΩΝ</i>	27
Καθορισμός Επιθυμητών Χαρακτηριστικών	27
Εκτίμηση του κόστους αγοράς του Πλοίου Αναφοράς	28
Έρευνα Αγοράς του Πλοίου Αναφοράς	29
3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ – ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ	32
<i>ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ</i>	32
Σταθερές, Παράμετροι & Παράμετροι Αβεβαιότητας	32
Χρηματοδότηση (Κόστος χρήματος - Ίδια Κεφάλαια - Τραπεζικό Σύστημα – Ομόλογα)	33
<i>ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΚΜΕΤΑΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΑΝΑΦΟΡΑΣ</i>	34
Λειτουργικά Έσοδα	34
Λειτουργικές Δαπάνες	35
Σύνθεση & Μισθοδοσία Πληρωμάτων	37

Λιμενικά Τέλη.....	39
Έξοδα Καυσίμων, Λιπαντικών Και Νερού	39
<i>ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ – ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</i>	<i>39</i>
4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ & ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΣΥΖΗΤΗΣΗ	43
5. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ	47
<i>Παράρτημα Α: Χρηματοδοτικοί Πόροι</i>	<i>47</i>
Ίδια κεφάλαια ή Καθαρή Θέση μιας εταιρίας συνιστούν:.....	47
Τραπεζικό Σύστημα	47
Ομόλογα /ομολογίες	49
Παράρτημα Β: Πηγές επικοινωνίας και πληροφόρησης.....	51
Παράρτημα Γ: Αποτελέσματα σεναρίου χρηματοδότησης	52

**ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ
ΕΝΔΟΚΥΚΛΑΔΙΚΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗΣ ΠΛΟΙΟΥ**

ΑΘΗΝΑ 2015

“Το έργο υλοποιείται στο πλαίσιο του Επιχειρησιακού Προγράμματος «Εκπαίδευση και Δια Βίου Μάθηση» και συγχρηματοδοτείται από την Ευρωπαϊκή Ένωση (Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο) και από εθνικούς πόρους.”

1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ

Γενικά – Ορισμός

Κάθε επίδοξος επιχειρηματίας σίγουρα έχει μια σχετική άποψη για το είδος του προϊόντος ή της υπηρεσίας που θέλει να προσφέρει. Αυτή η ιδέα μπορεί να προκύψει είτε από την αντιγραφή ενός επιτυχημένου προϊόντος/υπηρεσίας είτε έπειτα από μια συζήτηση με σχετιζόμενα πρόσωπα. Ωστόσο, μόνη της μια επιχειρηματική ιδέα δεν αποτελεί επαρκή λόγο ώστε να αρχίσει η άμεση εφαρμογή της χωρίς πρώτα να εξεταστούν οι διάφορες πτυχές σχετικές με την πραγματική λειτουργία της.

Ένα συχνό πρόβλημα που αντιμετωπίζουν πολλές επιχειρηματικές ιδέες είναι ότι δεν εμπεριέχουν ένα ή και τα δύο από τα εξής χαρακτηριστικά: 1) εξέταση βιωσιμότητας και 2) εξέταση σκοπιμότητας. Το πρώτο σημαίνει ότι κάποιος θα προχωρήσει στην υλοποίηση μιας επένδυσης έτσι ώστε να σχεδιαστεί και να εκτελεστεί με βάση αυτά που προβλέπονται με τρόπο βιώσιμο και προσοδοφόρο, ούτως ώστε να αποσβεστεί το κόστος επένδυσης και αυτή να αποφέρει κέρδη. Το δεύτερο σημαίνει πως η συγκεκριμένη επιχειρηματική ιδέα θα μπορέσει να βρει εφαρμογή και να υιοθετηθεί από τις σχετικές ομάδες αγοράς στις οποίες απευθύνεται, αλλά και να εξυπηρετήσει κάποιο επιζητούμενο σκοπό εντός της ίδιας της επιχείρησης. Μπορεί να φαίνεται απλή η διαπίστωση για το αν μια επιχειρηματική ιδέα χαρακτηρίζεται από κάποια ή και τις δύο αυτές ιδιότητες, αλλά δεν είναι. Για να μειωθεί ο κίνδυνος της αποτυχίας και της απώλειας χρημάτων, ο κάθε εν δυνάμει επενδυτής θα πρέπει να εκπονήσει μια μελέτη σκοπιμότητας με την οποία θα προκύψει το αντίστοιχο επιχειρηματικό σχέδιο. Η εμπειρία του δυνητικού επιχειρηματία μπορεί να είναι σημαντικότερη και κομβική για την επιτυχία μιας νέας επιχείρησης, αλλά σίγουρα χρειάζεται την απαραίτητη υποστήριξη με τη χρήση μελετών σκοπιμότητας και βιωσιμότητας που θα αξιολογήσουν την παρουσία αυτών των ιδιοτήτων σε μια επιχειρηματική ιδέα.

Ως μελέτη σκοπιμότητας / βιωσιμότητας ορίζεται η διαδικασία εντοπισμού προβλημάτων και ευκαιριών, στοχοθέτησης, εξεύρεσης κατάλληλων λύσεων καθώς και της στάθμισης των μειονεκτημάτων και των πλεονεκτημάτων των διάφορων εναλλακτικών. Ουσιαστικά, στα πλαίσια μιας επένδυσης, η μελέτη σκοπιμότητας θα μπορούσε να οριστεί ως μια ελεγχόμενη διαδικασία για την εξακρίβωση προβλημάτων και ευκαιριών, καθορισμού στόχων, περιγραφής καταστάσεων, προσδιορισμού επιτυχημένων αποτελεσμάτων και εκτίμησης του εύρους στα κόστη και στα οφέλη που σχετίζονται με διάφορες εναλλακτικές για τη λύση ενός προβλήματος. Με άλλα λόγια, η μελέτη σκοπιμότητας χρησιμοποιείται για την ενίσχυση της διαδικασίας λήψης αποφάσεων, βασιζόμενη πάνω σε μια ανάλυση κόστους-οφέλους της πραγματικής βιωσιμότητας μιας επένδυσης ή ενός project. Στις περισσότερες των περιπτώσεων, η μελέτη σκοπιμότητας διεξάγεται πριν από την κατάρτιση ενός επιχειρηματικού σχεδίου, λειτουργώντας ως ένα αναλυτικό εργαλείο που περιλαμβάνει προτάσεις και περιορισμούς, που χρησιμοποιούνται ως βοήθεια για τον καθορισμό της βιωσιμότητας μιας επιχειρηματικής ιδέας. Επιπλέον, οι μελέτες σκοπιμότητας / βιωσιμότητας περιλαμβάνουν αναλυτικές πληροφορίες σχετικά με τη δομή της επιχείρησης, τα προϊόντα της, τον κλάδο στον οποίο δραστηριοποιείται, το σύστημα αποθήκευσης

και διανομής της, τους παραγωγικούς συντελεστές της καθώς και οποιαδήποτε άλλη πληροφορία θεωρείται σημαντική για τη λειτουργία της. Τα αποτελέσματα της μελέτης βιωσιμότητας συμβάλλουν στον αναλυτικό σχεδιασμό και μειώνουν τον χρόνο συλλογής πληροφοριών κατά την διάρκεια υλοποίησης του επιχειρηματικού σχεδίου. Εάν η μελέτη καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η επιχειρηματική ιδέα είναι βιώσιμη τότε το επόμενο στάδιο είναι η υλοποίηση της.

Σημασία - Διαστάσεις σκοπιμότητας/βιωσιμότητας μιας επένδυσης

Επειδή δεν είναι όλες οι επιχειρηματικές ιδέες εμπορικά βιώσιμες, μια μελέτη σκοπιμότητας είναι ένας αποτελεσματικός τρόπος προστασίας και εξασφάλισης από την απώλεια πόρων σε μια ατυχή επένδυση. Μια καλή ανάλυση της αγοράς και μια καλά επικεντρωμένη ανάλυση ευαισθησίας είναι επίσης απαραίτητες για τον επιτυχή καθορισμό της σκοπιμότητας της επιχειρηματικής ιδέας. Ουσιαστικά, μια μελέτη σκοπιμότητας εξαρτάται από την ενδελεχή ανάλυση και έρευνα αγοράς, ενώ παρέχει στους ενδιαφερόμενους ποικίλων βαθμών αποδείξεις ότι η επιχειρηματική τους ιδέα είναι βιώσιμη. Επιπρόσθετα, μια εκ βαθέως μελέτη βιωσιμότητας/σκοπιμότητας παρέχει αφθονία πληροφοριών που χρειάζονται για την εκπόνηση ενός επιχειρηματικού σχεδίου. Δηλαδή, τα στοιχεία της έρευνας και οι πληροφορίες που προέκυψαν κατά διάρκεια της μελέτης σκοπιμότητας στην επόμενη φάση θα υποστηρίξουν το στάδιο του επιχειρηματικού σχεδιασμού και θα μειώσουν το χρόνο που απαιτείται για επιπλέον έρευνα και επακόλουθα θα οδηγήσουν στη μείωση του κόστους του επιχειρηματικού σχεδίου που είναι το επόμενο λογικό βήμα στην περίπτωση που ένα project αποδεικνύεται βιώσιμο.

Η μελέτη σκοπιμότητας θα πρέπει να περιλαμβάνει ξεκάθαρες αποδείξεις για την υποστήριξη των προτάσεων της. Προτάσεις βασιζόμενες σε ένα μείγμα από αριθμητικά δεδομένα μαζί με ποσοτική και ποιοτική, βασισμένη στην εμπειρία, τεκμηρίωση. Η δύναμη αυτή των προτάσεων μπορεί να ενισχυθεί από την ικανότητα της περαιτέρω έρευνας να παρουσιάσει τη συνέχεια που υπάρχει ανάμεσα στην ερευνητική ανάλυση και στο προτεινόμενο επιχειρηματικό μοντέλο.

Τα αποτελέσματα της μελέτης θα εκτιμηθούν από τους μελλοντικούς επενδυτές και ενδιαφερόμενους με βάση την αξιοπιστία τους και το βάθος των επιχειρημάτων. Η μελέτη σκοπιμότητας παρουσιάζει με επίσημο τρόπο τις διαστάσεις του επιχειρηματικού μοντέλου βιωσιμότητας, ενώ ταυτόχρονα ευθυγραμμίζει τα αποτελέσματα με τις λειτουργικές διαδικασίες μιας επιχείρησης με τέτοιο τρόπο ώστε ο οποιοδήποτε να μπορεί εύκολα να τα κατανοήσει. Το πλαίσιο των διαστάσεων της επιχειρηματικής βιωσιμότητας είναι το ακόλουθο: Βιωσιμότητα Αγοράς, Τεχνική Βιωσιμότητα, Βιωσιμότητα επιχειρηματικού μοντέλου, Βιωσιμότητα μοντέλου διοίκησης, Οικονομική και χρηματοοικονομική βιωσιμότητα, Βιωσιμότητα στρατηγικής.

Συνοψίζοντας, θα πρέπει να τονιστεί, ότι ο σαφής καθορισμός του υπό εξέταση θέματος καθώς και ο σαφής προσδιορισμός των δεδομένων που θα συλλεχθούν, αποτελούν το πρώτο σημαντικό βήμα στη δημιουργία και ανάλυση μιας μελέτης περίπτωσης. Για τη δημιουργία μιας ορθής επιστημονικά μελέτης, ακολουθεί η αξιολόγηση, η ερμηνεία και η ορθή ανάλυση των πληροφοριών, σε συνδυασμό με τη μελέτη σκοπιμότητας. Οι διαδικασίες αυτές αποτε-

λούν το πιο νευραλγικό κομμάτι στη διαδικασία συγγραφής μιας έγκυρης μελέτης περίπτωσης.

Ο σκοπός της παρούσας οικονομοτεχνικής μελέτης είναι να εξετάσει την βιωσιμότητα της επένδυσης, εντοπίζοντας παράλληλα πιθανές αδυναμίες και να δώσει απάντηση στο ερώτημα αν θα είναι επιτυχής η συγκεκριμένη επένδυση

ΑΝΑΓΚΗ - ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Ο ακτοπλοϊκός στόλος αποτελεί ένα σχετικά μικρό μέρος του συνολικού ελληνόκτητου στόλου, αλλά ιδιαίτερα σημαντικό για τη χώρα μας και την οικονομία της. Η σημασία της ελληνικής ακτοπλοΐας γίνεται ευδιάκριτη και από το γεγονός ότι στη χώρα μας υπάρχουν 750 λιμάνια, 3000-3500 μικρά νησιά και περίπου 15.000 χιλιόμετρα ακτών. Εξασφαλίζοντας την ικανοποιητική επικοινωνία μεταξύ των κατοικημένων νησιών, ο ελληνικός ακτοπλοϊκός στόλος συμβάλλει παράλληλα και στην άμυνα της χώρας καθώς τα νησιά του Αιγαίου οριοθετούν το μεγαλύτερο μέρος των ελληνικών συνόρων με την Τουρκία.

Ειδικά για την περίπτωση των Δυτικών Κυκλάδων, η συνεπής και συνεχής ακτοπλοϊκή σύνδεση τους τόσο με τον Πειραιά όσο και με τα υπόλοιπα νησιά είναι ένα γνωστό πρόβλημα εδώ και χρόνια. Ωστόσο τον τελευταίο καιρό έχει οξυνθεί και έχει οδηγήσει τις τοπικές κοινωνίες - φορείς, ιδιώτες, επιχειρηματίες κλπ. - σε απόγνωση και αγανάκτηση, αφού όλοι με τον ένα ή τον άλλο τρόπο υφίστανται τις έντονα αρνητικές συνέπειες. Για παράδειγμα η μη έγκαιρη δημοσιοποίηση των δρομολογίων από τα συμβατικά πλοία που εξυπηρετούν τις Δυτικές Κυκλάδες αποτελεί κορυφαίο πρόβλημα με αποτέλεσμα να μην μπορούν οι επισκέπτες αυτών των νησιών να προγραμματίζουν τα ταξίδια τους και τις διακοπές τους. Το γεγονός αυτό δημιουργεί και αθέμιτο ανταγωνισμό έναντι άλλων νησιών των Κυκλάδων.

Σε μια περίοδο στην οποία οι επιπτώσεις της οικονομικής ύφεσης αποτυπώνονται με ιδιαίτερα αρνητικό τρόπο στην καθημερινότητά μας, τα οικονομικά στοιχεία που προέρχονται από την βιομηχανία του τουρισμού αποδεικνύουν ότι μπορεί να αποτελέσει κεντρικό πυλώνα ανάπτυξης της χώρας, όντας ταυτόχρονα ένας από τους ελάχιστους τομείς της εθνικής οικονομίας ο οποίος είναι ανταγωνιστικός σε παγκόσμιο επίπεδο. Εξάλλου, η διευκόλυνση μετακίνησης επιβατών προς τα νησιά των Δυτικών Κυκλάδων θα υποστηρίξει την αειφόρο βιωσιμότητα και την ανάπτυξη τους. Επιπλέον δίνεται η δυνατότητα ανάπτυξης συνεργασιών μεταξύ των νήσων επάνω σε διοικητικές, πολιτιστικές ή αθλητικές δράσεις.

Ο βασικός σκοπός της μελέτης σκοπιμότητας που εξετάζεται εδώ είναι ακριβώς η ανάπτυξη μιας ολοκληρωμένης λύσης που θα απαντά στα καίρια προβλήματα και τις προκλήσεις των νησιών αυτών με βασικές συνιστώσες την υποβοήθηση του τουριστικού προϊόντος τους θερινούς μήνες και την εξασφάλιση καθημερινής πρόσβασης στον Πειραιά τους χειμερινούς μήνες.

Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΤΗΣ ΜΕΛΕΤΗΣ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Η μελέτη που εφαρμόζεται ακολουθεί συγκεκριμένα βήματα έτσι ώστε να γίνει πλήρως κατανοητό το πρόβλημα που υπάρχει και να αντιμετωπιστεί βέλτιστα κάθε συνιστώσα του. Ειδικότερα, στο πρώτο τμήμα ξεκινά με την ακριβή περιγραφή της υπηρεσίας, δίνει ένα παράδειγμα αντίστοιχης κλίμακας επιτυχημένης επιχειρηματικής δραστηριοποίησης, αποδίδονται με κάθε δυνατή λεπτομέρεια τα χαρακτηριστικά της επένδυσης δίνοντας τις εκτιμήσεις και τις παραδοχές που αναλαμβάνονται, καθορίζονται τα τεχνικά χαρακτηριστικά της και βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων προτείνεται το πλοίο προς δρομολόγηση, ενώ τέλος γίνεται εκτίμηση του ναύλου.

Στο δεύτερο τμήμα γίνεται η οικονομική ανάλυση της επένδυσης. Για την καλύτερη κατανόηση της οικονομικής ανάλυσης αναλύονται οι παράμετροι του προβλήματος, οι διάφοροι τρόποι χρηματοδότησης, τα στοιχεία εκμετάλλευσης (έσοδα - έξοδα) και τα σενάρια λειτουργίας του πλοίου αναφοράς. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι λόγω της πολυπλοκότητας της μελέτης έχει δημιουργηθεί με τη βοήθεια Η/Υ ειδικό χρηματοοικονομικό μοντέλο για να χειριστεί όλα τα δεδομένα του προβλήματος και κάνει την εκτίμηση των οικονομικών αποτελεσμάτων καθώς και την ανάλυση της αποδοτικότητας της επένδυσης βάσει συγκεκριμένων κριτηρίων. Τα συμπεράσματα και τα θέματα προς συζήτηση καλύπτονται στο τρίτο και τελευταίο τμήμα.

2. Η ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΗΣ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ

Η ΣΗΜΕΡΙΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ – Ο ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ

Η κατάσταση στην αγορά σήμερα

Όσον αφορά τον εσωτερικό τουρισμό, οι Κυκλάδες αποτελούν μεταφορικό «φιλέτο» επειδή έχουν την ιδιαιτερότητα να βρίσκονται κοντά στην Αθήνα, το μεγαλύτερο αστικό κέντρο της Ελλάδας, αποτελώντας ένα εύκολο προορισμό διακοπών από πλευράς χρόνου άφιξης και ποικιλίας επιλογών. Ο επισκέπτης μέσα στο αιγαιοπελαγίτικο χρώμα των νησιών αυτών μπορεί να επιλέξει μεταξύ ακραίων ξηρών τοπίων και πλούσιων σε βλάστηση περιοχών. Εκτός των επισκεπτών, πολλοί κάτοικοι της ενδοχώρας προέρχονται από τις Κυκλάδες και μετακινούνται αρκετά συχνά από και προς τον τόπο καταγωγής τους (Άνδρος, Τζια, Τήνος, Μύκονος κλπ). Επιπλέον, τα τελευταία χρόνια, πολλοί Έλληνες και ξένοι, έχουν αγοράσει εξοχικές κατοικίες σε διάφορα νησιά των Κυκλάδων, γεγονός που μετατρέπει αυτούς και τους φιλοξενούμενούς τους σε ένα σεβαστό ποσοστό της μεταφορικής κίνησης. Τέλος λόγω της ιδιαίτερης ομορφιάς τους, πολλά από τα νησιά των Κυκλάδων διακρίνονται ως διεθνώς αναγνωρισμένοι προορισμοί διακοπών με αποκορύφωμα τη Σαντορίνη και τη Μύκονο. Σε αυτό συντελούν και οι επιλογές πολλών επωνύμων για διακοπές και αγορές εξοχικών κατοικιών καθώς και οι στοχευμένες επιχειρηματικές κινήσεις προς την Ασία και τη Βόρεια Ευρώπη.

Η σύνδεση των Κυκλάδων γίνεται κύρια με τα λιμάνια του Πειραιά (Ανατολικές & Δυτικές Κυκλάδες), της Ραφήνας (Ανατολικές Κυκλάδες), του Λαυρίου (Ανατολικές Κυκλάδες) αλλά και με την Κρήτη (Σαντορίνη, Ίος, Μύκονος) και τα Δωδεκάνησα (κυρίως Σαντορίνη), ενώ η Σύρος αποτελεί τον ενδιάμεσο σταθμό για τις διαδρομές προς τα νησιά του Βορείου Αιγαίου. Ειδικότερα, τουλάχιστον επτά (7) ναυτιλιακές εταιρείες προσφέρουν δρομολόγια αποκλειστικά από Πειραιά, Ραφήνα και Λαύριο. Το μεταφορικό έργο στις Κυκλάδες γίνεται με εταιρείες που έχουν στόλο πολλών και διαφορετικών πλοίων αλλά και με εταιρείες-ιδιοκτήτες ενός και μόνο πλοίου. Από αυτές, οι δύο (2) είναι μεγάλες με πολυετή παρουσία στην περιοχή (*Hellenic Seaways, Blue Star Ferries*) με αρκετά δρομολόγια, σχετικά νέα πλοία, αλλά και με πλοία νέας τεχνολογίας. Τρεις (3, *Hellenic Seaway, Seajets, ANEK Lines*) εταιρείες πραγματοποιούν δρομολόγια σύνδεσης με την Κρήτη και Δύο (2 *Blue Star Ferries, ANEK Lines*) με τα Δωδεκάνησα κυρίως με τις νότιες αλλά και τις κεντρικές Κυκλάδες.

Σχετικά με τον τύπο των πλοίων που δρομολογούνται διακρίνουμε πλοία νέας (*Catamarans, Wave-piercing Catamarans, DeepV vessels*) αλλά και συμβατικής τεχνολογίας με αντίστοιχες υπηρεσιακές ταχύτητες 30-40 και 16-28.5 κόμβων. Οι νέοι παίκτες χρησιμοποιούν μόνο πλοία νέας τεχνολογίας, με υψηλές υπηρεσιακές ταχύτητες, διαφοροποιούμενοι ως προς τον τύπο ανά εταιρεία μεταξύ *Catamaran* και *DeepV*. Όσον αφορά την μεταφορική ικανότητα έχουμε πλοία αμιγώς επιβατηγά (μικρά *Catamarans*) και πλοία RO-RO (*Catamarans, Wave-piercing Catamarans, DeepV vessels, Συμβατικά Monohuls*) που μεταφέρουν επιβάτες και οχήματα. Τα συμβατικής τεχνολογίας συνήθως είναι μεγαλύτερα ως προς τη μεταφορική ικανότητα αλλά και αυτά που δρομολογούνται όλο το χρόνο και όχι μόνο την περίοδο αιχμής των καλοκαιρινών μηνών.

Ο ανταγωνισμός

Ένα πρώτο χαρακτηριστικό γνώρισμα των δρομολογίων είναι οι γραμμές μιας κατεύθυνσης είτε ανατολικών είτε δυτικών Κυκλάδων. Ένα δεύτερο χαρακτηριστικό γνώρισμα είναι ότι οι σημαντικοί παίκτες της αγοράς επικεντρώνονται σε δρομολόγια που περιλαμβάνουν κυρίως τα νησιά με τη μεγαλύτερη τουριστική κίνηση και κύρια κατά την περίοδο αιχμής. Ένα τρίτο χαρακτηριστικό γνώρισμα είναι τα ελάχιστα ενδοκυκλαδικά δρομολόγια ή τα δρομολόγια σύνδεσης ανατολικών και δυτικών Κυκλάδων από τις ναυτιλιακές εταιρείες.

Ο ανταγωνισμός λοιπόν κυρίως υφίσταται μεταξύ των εταιρειών στην ίδια γραμμή και μεταξύ προορισμών με τη μεγαλύτερη κίνηση. Ακόμη υπάρχει ανταγωνισμός με βάση το κόστος μεταφοράς μεταξύ συμβατικών και πλοίων νέας τεχνολογίας. Εφόσον οι πληρότητες και ο αριθμός των δρομολογίων δεν δικαιολογεί μειώσεις και ανταγωνιστικές τιμές στα ενεργοβόρα και με μεγαλύτερα πληρώματα γρήγορα πλοία νέας τεχνολογίας σε σχέση με τα αργότερα συμβατικά, τα τελευταία προσφέρουν γενικά αρκετά χαμηλότερα εισιτήρια.

Ένα άλλο είδος ανταγωνισμού θα μπορούσε να εντοπιστεί στα σύντομα τοπικά δρομολόγια. Αυτό προκύπτει από την ύπαρξη πολλών, κύρια μικρών, πλοίων που εκτελούν σύντομα τοπικά ενδοκυκλαδικά δρομολόγια με αυξητική δυναμική. Ειδικότερα καταγράφεται ότι, μια εταιρεία (Μικρές Κυκλάδες NE) με ένα μικρό παλιό συμβατικό πλοίο κάνει αποκλειστικά τοπικά δρομολόγια, αγόνων γραμμών, στις ανατολικές Κυκλάδες και μόνο μια άλλη (NEL) δρομολογεί ένα πλοίο αμιγώς ενδοκυκλαδικά σε παρόμοια υπηρεσία. Πρακτικά αυτή την στιγμή τα ενδοκυκλαδικά δρομολόγια των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων της NEL (AQUA SPIRIT και AQUA JEWEL) έχουν σταματήσει και εκκρεμεί ακρόαση που έχει καλέσει ο αναπληρωτής γενικός γραμματέας Ναυτιλίας. Σύμφωνα με πληροφορίες το AQUA JEWEL έχει μηχανική βλάβη που δεν έχει αποκατασταθεί ακόμη ενώ τι προκαλεί την ακινησία του AQUA SPIRIT είναι αδιευκρίνιστο. Στην περίπτωση που η NEL δεν μπορέσει να ανταποκριθεί στις υποχρεώσεις της, δεν αποκλείεται το υπουργείο Ναυτιλίας να προχωρήσει σε έκπτωση της εταιρίας από τα ενδοκυκλαδικά δρομολόγια, την προκήρυξη τους για κάλυψη και σε απευθείας ανάθεση σε άλλη εταιρία. Συνεπώς τα ενδοκυκλαδικά δρομολόγια είναι λίγα και λόγω των μικρών αποστάσεων μεταξύ των λιμανιών γίνονται με πλοία συμβατικής τεχνολογίας. Τα παραπάνω καταδεικνύουν σαφώς ότι υπάρχει περιθώριο ένταξης, με βάση τη ζήτηση, μιας εταιρείας σε κυκλική ενδοκυκλαδική γραμμή αλλά ενδεχομένως και μιας εταιρείας που να παρέχει τη σύνδεση των αεροδρομίων με τα γύρω νησιά. Άλλωστε, προβλέπεται ότι στο μέλλον ολοένα και περισσότεροι τουρίστες θα επιλέγουν την άμεση αεροπορική πρόσβαση σε κάποιο νησί, παρακάμπτοντας τον ενδιάμεσο προορισμό της Αθήνας.

Αναφορικά με τις δυτικές Κυκλάδες, το πρόβλημα ακτοπλοϊκής σύνδεσης τόσο με τον Πειραιά όσο και με τα υπόλοιπα νησιά είναι γνωστό εδώ και χρόνια, ωστόσο τον τελευταίο καιρό έχει οξυνθεί και έχει οδηγήσει τις τοπικές κοινωνίες - φορείς, ιδιώτες, επιχειρηματίες κλπ. - σε απόγνωση και αγανάκτηση, αφού όλοι με τον ένα ή τον άλλο τρόπο υφίστανται έντονες αρνητικές συνέπειες. Το κορυφαίο πρόβλημα της μη έγκαιρης δημοσιοποίησης των δρομολογίων από τα συμβατικά πλοία που τα εξυπηρετούν έχουν αποτέλεσμα να μην μπορούν οι επισκέπτες αυτών των νησιών να προγραμματίζουν τα ταξίδια τους και τις διακοπές τους. Το γεγονός αυτό δημιουργεί και αθέμιτο ανταγωνισμό έναντι άλλων νησιών των Κυκλάδων. Τε-

λευταία το κενό προσπαθούν να καλύψουν 2 νέες εταιρείες, η μια (Aegean Speedlines) με πλοία DeepVs και η άλλη (Sea Jets) με Catamarans, που προσπαθούν να μπουν επιθετικά στην αγορά με πλοία νέας τεχνολογίας και με σκοπό να πάρουν το μεγαλύτερο κομμάτι της πίτας από την τρίτη που χρησιμοποιεί δύο παλιά συμβατικά πλοία (Κοινοπραξία Δυτικών Κυκλάδων).

ΤΟ ΠΡΟΦΙΛ ΤΗΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗΣ

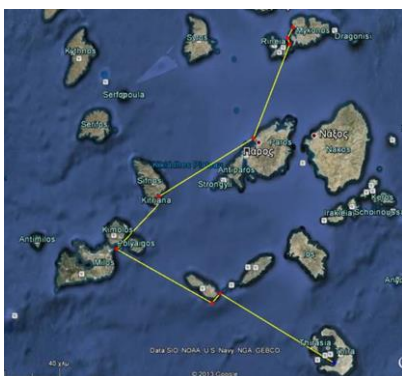
Η εξεταζόμενη υπηρεσία θα περιλαμβάνει οκτώ νησιά στις δυτικές και κεντρικές Κυκλάδες. Ονομαστικά τα παρακάτω: Μήλος, Σίφνος, Σέριφος, Πάρος, Μύκονος, Φολέγανδρος, Ίος, Σαντορίνη. Από αυτά στη Μύκονο, Σαντορίνη, Πάρο και Μήλο λειτουργούν διεθνή αεροδρόμια (Πάρος και Μήλος με κάποιους περιορισμούς στο μέγεθος των αεροπλάνων). Ο σκοπός της υπηρεσίας είναι τα οκτώ αυτά νησιά να συνδεθούν μεταξύ τους μέσω ενός γρήγορου ακτοπλοϊκού δρομολογίου. Σύμφωνα με το προτεινόμενο δρομολόγιο, το πλοίο θα περνάει τουλάχιστον μία φορά την ημέρα από κάθε νησί. Έτσι, ο κάθε πιθανός επιβάτης, κάθε μέρα, θα μπορεί είτε να πηγαίνει είτε να φεύγει από κάθε νησί που περιλαμβάνεται στην υπηρεσία.

Στα περισσότερα από τα νησιά που περιλαμβάνονται στην υπηρεσία η πρόσβαση από και προς τον Πειραιά είναι προβληματική (δύσκολη, πολύωρη και με μικρή συχνότητα). Δεδομένου αυτού, για κάποιον που έχει τελικό προορισμό κάποιο από τα εμπλεκόμενα νησιά, η υπηρεσία μπορεί να φανεί ιδιαίτερα χρήσιμη, αφού μόλις αυτός φτάσει με τα γρήγορα, συχνά δρομολόγια σε κάποιο από τα μεγάλα νησιά (Μύκονος, Πάρος) έχει τη δυνατότητα να επιβιβαστεί στο καράβι της υπηρεσίας άμεσα (το δρομολόγιο θα είναι ρυθμισμένο ανάλογα) και να κατευθυνθεί εύκολα και τάχιστα σε οποιοδήποτε από τα μικρότερα νησιά (π.χ. Φολέγανδρος, Σίφνος). Επιπρόσθετα η υπηρεσία θα είναι αποδοτική και για τουρίστες που έρχονται στα νησιά χρησιμοποιώντας τα παραπάνω διεθνή αεροδρόμια και είτε θέλουν να επισκεφθούν ένα ή περισσότερα από τα οχτώ νησιά, είτε ενδιαφέρονται για κάποιο τουριστικό τουρ σε όλα. Η εξεταζόμενη υπηρεσία μπορεί να εξυπηρετήσει τους κατοίκους αυτών των νησιών που για δουλειά ή άλλους λόγους (υγεία, δικαστήρια, πιστοποιητικά) πρέπει να μετακινούνται εντός του νησιωτικού συμπλέγματος. Τέλος, η εξεταζόμενη υπηρεσία ειδικά κατά τους χειμερινούς μήνες, στους οποίους η διακίνηση τουριστών είναι αρκετά μειωμένη, είναι σημαντικό να εξυπηρετεί τη διασύνδεση των νησιών των Δυτικών Κυκλάδων με το νησί της Σύρου. Η Σύρος είναι νησί των Κυκλάδων και ήταν πρωτεύουσα του ομώνυμου Νομού, ενώ είναι πρωτεύουσα της Περιφέρειας Νότιου Αιγαίου. Εκτός από τη διευκόλυνση που θα προσφέρει η υπηρεσία στην καθημερινότητα των κατοίκων θα παρέχει τη δυνατότητα διασύνδεσης με τον Πειραιά, με ανταπόκριση στη Σύρο. Για παράδειγμα, το ταξίδι Σίφνος- Πειραιάς θα διαρκεί 7- 7,5 ώρες με διάρκεια αναμονής μίας ώρας στη Σύρο.

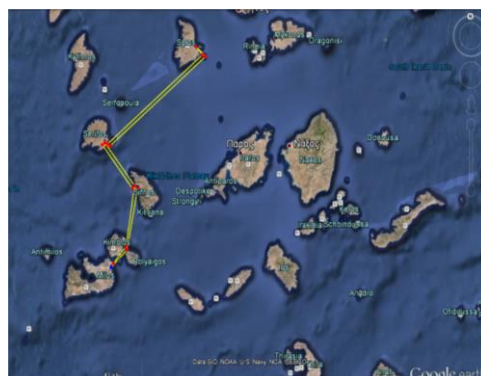
Το πλοίο που θα χρησιμοποιηθεί προτείνεται να είναι επιβατηγό πλοίο με ταχύτητα λειτουργίας 22 κόμβων ώστε οι χρόνοι ταξιδιού θα είναι πολύ μικροί. Ο χρόνος ταξιδιού από κάθε νησί προς το διεθνές αεροδρόμιο της Μυκόνου ή της Σαντορίνης δεν προβλέπεται να είναι παραπάνω από 2 ώρες. Το πρόγραμμα δρομολογίων θα είναι σταθερό και θα δημοσιοποιείται στο διαδίκτυο. Πρόκειται για μια υπηρεσία που αυτή τη στιγμή λείπει από το μεταφορικό σύστημα των νησιών αυτών και η παρουσία του θα δώσει μια σημαντική ανάσα και ευκολία σε πολλές κοινωνικές ομάδες όπως των ταξιδιωτικών πρακτόρων, τουριστών και κατοίκων.

Η υπηρεσία αφορά άμεσα τους τουριστικούς πράκτορες που έχουν την Ελλάδα στους προορισμούς τους και καθιστά πιο ευέλικτο τον τουρισμό στα ελληνικά νησιά και ανοίγει νέους ορίζοντες, δυνατότητες, επιλογές και ευκαιρίες.

Στις εικόνες 1 και 2 που ακολουθούν παρουσιάζεται μια απεικόνιση της υπηρεσίας για τους θερινούς και χειμερινούς μήνες.



Εικόνα 1: Προτεινόμενη διασύνδεση των νησιών των Δυτικών Κυκλάδων στο δρομολόγιο των θερινών μηνών



Εικόνα 2: Προτεινόμενη διασύνδεση των νησιών των Δυτικών Κυκλάδων στο δρομολόγιο των χειμερινών μηνών

ΕΠΙΤΥΧΗΜΕΝΟ ΠΑΡΑΔΕΙΓΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΣΕ ΑΝΤΙΣΤΟΙΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ

Η Ιστορία της "ΤΗΛΟΣ 21ος ΑΙΩΝΑΣ Ν.Ε."

Το 2000, με πρωτοβουλία του Δήμου της Τήλου, και ειδικότερα του αείμνηστου Δημάρχου Τάσου Αλιφέρη, ιδρύθηκε η Ναυτική Εταιρεία "ΤΗΛΟΣ 21ος ΑΙΩΝΑΣ" με μοναδικό σκοπό την ανάπτυξη της Τήλου, την ευημερία των κατοίκων και την εξυπηρέτηση των φίλων και επισκεπτών του νησιού. Αποκτήθηκε ένα ταχύπλοο σκάφος τύπου catamaran, το «Sea Star», το οποίο ανήκει στην παραπάνω εταιρεία της οποίας το πλειοψηφικό πακέτο ανήκει στον δήμο, που το ίδιο έτος δρομολογήθηκε για να πραγματοποιεί, κατά την θερινή κυρίως περίοδο, καθημερινά σχεδόν δρομολόγια με την Ρόδο. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα, λόγω της σταθερότητας των δρομολογίων και της ευκολίας πρόσβασης, το νησί να γνωρίσει μια πρωτοφανή τουριστική ανάπτυξη (+50%) αλλά και πληθυσμιακή αύξηση κρατώντας τους κατοίκους όλων των ηλικιών στον τόπο τους και φέρνοντας περισσότερους τουρίστες που το θεωρούν ελκυστικό προορισμό λόγω του φυσικού πάρκου του. Βάσει της τελευταίας απογραφής, στην Τήλο - που σημειωτέον δεν διαθέτει ιατρό - διαμένουν τον χειμώνα 800 άτομα ενώ το καλοκαίρι ξεπερνούν τις δύο χιλιάδες.

Ευθύς εξ'αρχής, η επιτυχία αυτής της προσπάθειας έδειξε ότι αυτός ο τρόπος συγκοινωνιακής διασύνδεσης των μικρών νησιών, μπορεί να συμβάλει όχι μόνον στην διευκόλυνση μετακίνησης των κατοίκων και των επισκεπτών, την μεταφορά των ασθενών στα νοσοκομεία, αλλά και στην ανάπτυξη των ίδιων των νησιών δίνοντας στα χέρια των επαγγελματιών ένα τέτοιο εργαλείο που να μπορούν να προγραμματίσουν με ασφάλεια τις μετακινήσεις προϊότων και οργανωμένων ομάδων τουριστών σε συνεργασία με μεγάλους τουριστικούς οργα-

νισμούς, οι οποίοι ενδιαφέρονται μεν για τα Ελληνικά νησιά, αλλά προσκρούουν στην έλλειψη σταθερής συγκοινωνίας εκ των προτέρων γνωστής, η οποία ταυτόχρονα να διασυνδέεται με τις αφίξεις των αεροπλάνων (charter) στα μεγάλα διεθνή αεροδρόμια του κάθε νομού. Κατά γενική ομολογία, η συγκεκριμένη πρωτοβουλία αποτελεί το μοναδικό φωτεινό παράδειγμα ανάπτυξης μικρού νησιού αλλά και το πιο πετυχημένο μοντέλο ανάπτυξης σε ελληνικό νησί.

Όπως κάθε επιχείρηση, έτσι και η "ΤΗΛΟΣ 21ος ΑΙΩΝΑΣ Ν.Ε.", έχει να αντιμετωπίσει διάφορα προβλήματα. Εκτός των προβλημάτων με τον ανταγωνισμό στην ευρύτερη περιοχή, έχει να ξεπεράσει επιμέρους λειτουργικά και οικονομικά προβλήματα, αλλά και να αντιμετωπίσει δικαστικές περιπέτειες ¹.

Επιπλέον, σημειώνεται ότι, ο σκοπός της εταιρείας βρίσκεται σε ευθεία αντίθεση με τους σκοπούς των άλλων ναυτιλιακών εταιρειών, επειδή αυτή, αντλεί πελάτες από την ίδια δεξαμενή με κοινωνικά πρωταρχικά και δευτερευόντως οικονομικά κριτήρια. Προφανώς αυτό βαίνει προς το συμφέρον των ταξιδιωτών και γενικότερα του νησιού της Τήλου αλλά όχι του ανταγωνισμού.

Ο στόλος – Τα δρομολόγια – Το κόστος μεταφοράς

Για την υπηρεσία της συγκοινωνίας με το νησί της Ρόδου και τις αντίστοιχες συνθήκες θάλασσας επιλέχθηκε ένα μικρό ταχύπλοο σκάφος τύπου catamaran (βλέπε στοιχεία και φωτογραφίες παρακάτω). Ο συγκεκριμένος τύπος ταχύπλοου έχοντας υψηλή υπηρεσιακή ταχύτητα, προσφέρει γρήγορη μετακίνηση προς και από την πρωτεύουσα του νομού αλλά και τη δυνατότητα περισσότερων δρομολογίων καθημερινά εφόσον παραστεί ανάγκη. Το πλοίο αποκτήθηκε από δεύτερο χέρι θεωρώντας πιο συμφέρουσα την αγορά από προσφερόμενα σκάφη καλής κατάστασης σε ανταγωνιστικές τιμές. Η μικρότερη τιμή αγοράς δίνει μικρότερη περίοδο αποπληρωμής και ευελιξία επιλογών χρηματοδότησης, ενώ το γεγονός ότι το πλοίο είναι ήδη έτοιμο μειώνει το χρόνο ένταξης στην υπηρεσία.

¹ Η εταιρεία, έχει να αντιμετωπίσει μια δικαστική διαμάχη με τεχνική εταιρεία η οποία, είχε αναλάβει επισκευές του πλοίου που ωστόσο λόγω πλημμελούς επισκευής το καλοκαίρι του 2012 το «Sea Star» έμεινε ακινητοποιημένο για ενάμιση μήνα μέσα στην υψηλή περίοδο Ιουλίου - Αυγούστου. Μάλιστα η τεχνική εταιρεία διεκδίκησε οφειλόμενα από τον Δήμο Τήλου, και σύμφωνα με δημοσιεύματα του τοπικού Τύπου αποφασίστηκε να γίνει πλειστηριασμός στις 18 Σεπτεμβρίου του ίδιου έτους με βάση διαταγή πληρωμής του Μονομελούς Πρωτοδικείου Πειραιά. Από την πλευρά της η δήμαρχος Τήλου αναφέρει ότι ο πλειστηριασμός αναστάληκε με άλλη απόφαση του Μονομελούς Πρωτοδικείου Ρόδου μέχρι να εκδοθεί η τελεσίδικη απόφαση για τη δικαστική διαμάχη. Η υπόθεση θα εκδικαστεί ξανά το 2016.

Όνομα πλοίου : SEA STAR
Τύπος πλοίου : Ε/Γ-Δ/Ρ ΚΑΤΑΜΑΡΑΝ
Έτος ναυπήγησης : 1989
Τόπος : Νορβηγία
Λιμάνι Νηολόγησης : Πειραιάς
Αριθ. Νηολογίου : 10728
IMO : 8921913
Μέγιστη ταχύτητα : 45 μίλια
Υπηρεσιακή ταχύτητα : 30 μίλια
Άδεια απόπλου : μέχρι 7 μποφόρ



Επιπλέον, το πλοίο λόγω της υψηλής του ταχύτητας έχει τη δυνατότητα να προγραμματιστεί να συμπεριλαμβάνει στο δρομολογίο του επιπλέον προσεγγίσεις και σε άλλα νησιά. Για παράδειγμα, στις ημερήσιες εκδρομές από τη Ρόδο στην Τήλο κατά την περίοδο από το Μάιο έως τον Οκτώβριο, μέσα στον ημερήσιο χρονικό ορίζοντα αναχώρηση στις 0900 το πρωί και επιστροφή 1800 το απόγευμα, για 1-2 φορές την εβδομάδα, το δρομολογίο του πλοίου ήδη σχεδιάστηκε να παρέχει τη δυνατότητα προσέγγισης σε ακόμη 2 νησιά την Νίσυρο και την Χάλκη. Αξίζει δε να αναφερθεί ότι, το καλοκαίρι του 2013 έγινε προσπάθεια επέκτασης των δρομολογίων, με στόχο την αύξηση εσόδων, προς τη Σύμη, νησί που χαρακτηρίζεται ως ένας εξίσου ελκυστικός προορισμός.

Τέλος, αναφορικά με το κόστος μεταφοράς, επειδή σύμφωνα με τους βασικούς σκοπούς της εταιρείας, επιχειρείται πρωτίστως η κοινωνική και αναπτυξιακή προσφορά της στο νησί, με το κέρδος να μπαίνει σε δεύτερη μοίρα, η αντίστοιχη τιμολογιακή της πολιτική συγκλίνει σε κόστος εισιτηρίου χαμηλότερο των ανταγωνιστών (ίσως και κάτω του μισού – 10 ευρώ έναντι 23 ευρώ), και άντληση κεφαλαίων λειτουργίας από άλλες πηγές όπως περιγράφεται σε επόμενη παράγραφο.

Το Διοικητικό Συμβούλιο

Χρήσιμη θα ήταν η περιγραφή της Νομικής Μορφής της εταιρείας και ο λόγος που επιλέχθηκε να έχει αυτή τη μορφή:

Η διοίκηση της εταιρείας γίνεται από το ΔΣ που στην πλήρη σύνθεσή του απαρτίζεται από 5 άτομα, τον πρόεδρο-διευθύνοντα σύμβουλο, τον αντιπρόεδρο, τον γραμματέα και δύο μέλη. Το αρχικό διοικητικό συμβούλιο με προεδρεύοντα τον δήμαρχο (στη θέση του διευθύνοντα συμβούλου) παρουσιάζεται αναλυτικά στον επόμενο πίνακα.

Όνομα	Θέση
Αλιφέρης Σπυρίδων του Αναστασίου	Πρόεδρος Διευθύνων Σύμβουλος Δ.Σ.
Κυπραίος Μιχαήλ του Αντωνίου	Αντιπρόεδρος Δ.Σ.
Γκούνη Ασπασία του Παναγιώτη	Γραμματέας Δ.Σ.
Χριστοφής Ηλίας του Νικολάου	Μέλος Δ.Σ.
Οικονόμου Αντώνιος του Σωτηρίου	Μέλος Δ.Σ.

Με άλλα λόγια ο δήμος έχει αναλάβει την εταιρία και την στελεχώνει με άτομα της δημοτικής αρχής ψηφισμένα από το λαό και ευρέως αποδεκτά στην τοπική κοινωνία γνωστά για το ύφος και το ήθος τους αλλά και το έργο που προσφέρουν στο νησί.

Οικονομικά και Κοινωνικά Στοιχεία

Το κόστος αγοράς και λειτουργίας ενός πλοίου αυτού του μεγέθους, για τη συγκεκριμένη υπηρεσία, είναι αρκετά σημαντικό για τις δυνατότητες ενός μικρού νησιού. Η αγορά του από μόνη της αποτελεί το μεγαλύτερο κομμάτι της αρχικής επένδυσης παρότι πρόκειται για πλοίο από δεύτερο χέρι. Επειδή στη συγκεκριμένη επένδυση αναφερόμαστε σε μια εταιρεία μετόχων με αναλογικό καταμερισμό υποχρεώσεων και κερδών, ο δήμος σαν κύριος μέτοχος επωμίζεται ανάλογα το μεγαλύτερο κομμάτι των εξόδων και οι υπόλοιποι μέτοχοι με ποσοστιαία αντιστοιχία το δικό τους. Για το σκοπό αυτό λοιπόν, ο δήμος Τήλου προέβη σε δάνειο από ιδιωτική τράπεζα με μηνιαία δόση 29000 ευρώ².

Ο κοινωνικός και αναπτυξιακός χαρακτήρας της συγκεκριμένης επένδυσης όμως περιορίζει την κερδοφορία. Για την ομαλή και εύρυθμη λειτουργία της εταιρείας, επειδή τα έσοδα από τα εισιτήρια ενδέχεται να μην είναι αρκετά (αρκετά μειωμένο αντίτιμο), ο ισολογισμός της γενικά θα πρέπει να συμπεριλαμβάνει εισφορές από τα έσοδα του δήμου, τα έσοδα εκδηλώσεων, την οικονομική υποστήριξη από τις τοπικές επιχειρήσεις (ανάλογα με την αύξηση των εσόδων που οφείλονται στη λειτουργία του), τις εισφορές από το κράτος για την υποστήριξη των συγκοινωνιών στις ακριτικές και άγονες γραμμές, καθώς και κονδύλια από την Ευρωπαϊκή Ένωση³. Ο δήμος Τήλου από το ρόλο του μεγαλομετόχου και του διευθύνοντος συμβούλου καταβάλει συνεχώς κάθε δυνατή προσπάθεια να αντλήσει κεφάλαια από όλες τις παραπάνω πηγές ώστε να συνεχιστεί η απρόσκοπτη λειτουργία του πλοίου, η χρήση του οποίου, αποδείχθηκε καθοριστική ώστε να μην ερημώσει αλλά να γνωρίσει πολύ σημαντική ανάπτυξη το νησί. Χαρακτηριστικά αναφέρεται η επιχορήγηση από το κράτος επιπλέον 150000ευρώ στα ταμεία του δήμου μετά την ανάδειξη των προβλημάτων το 2013.

Η Διαδικασία Συλλογής Στοιχείων Επικοινωνία με Λιμεναρχεία, Φορείς και Δημόσιους Οργανισμούς

Στα πλαίσια αυτής της μελέτης περίπτωσης έγινε συλλογή πληροφοριών, στοιχείων και δεδομένων που αφορούν την κίνηση επιβατών προς το σύμπλεγμα των Κυκλάδων είτε με καράβια είτε με charter πτήσεις προς Μύκονο, Πάρο, Σαντορίνη και ειδικότερα την ζήτηση και το ενδιαφέρον για μετάβαση στην Σέριφο, Σίφνο, Φολέγανδρο. Εξετάστηκαν τα δρομολόγια των επιβατηγών πλοίων προς Κυκλάδες και τα δρομολόγια charter πτήσεων προς τα διεθνή

² Κατά δήλωση της δημάρχου αναρτημένη στο διαδίκτυο, τα έσοδα του δήμου Τήλου από κεντρικούς αυτοτελείς πόρους είναι 40000 ευρώ/μήνα, έχοντας έξοδα 30000ευρώ για τη μισθοδοσία και 10000ευρώ για άλλα λειτουργικά έξοδα. <http://www.tilosferries.gr/index.php/el/>

³ Ο πρόεδρος του Ελληνικού Δικτύου Μικρών Νησιών, αναφέρει (10.09.2013) πως έλαβε απάντηση του ευρωπαϊκού επιτρόπου η οποία δίνει τη δυνατότητα χρησιμοποίησης πόρων για την αγορά και διατήρηση στη γραμμή πλοίων από κονδύλια του ΕΣΠΑ τα οποία καλύπτουν ανάγκες μικρών νησιών.

κυκλαδίτικα αεροδρόμια. Έγιναν προβλέψεις για αριθμούς επιβατών που θα χρησιμοποιήσουν την υπηρεσία και διάφορα άλλα που παρουσιάζονται παρακάτω.

Πραγματοποιήθηκε επικοινωνία με ιδιωτικούς και δημόσιους φορείς όπως ταξιδιωτικούς πράκτορες εσωτερικού και εξωτερικού, ταξιδιωτικά γραφεία, ναυτιλιακές εταιρίες επιβατηγού ναυτιλίας, στατιστικές υπηρεσίες, αεροδρόμια, δήμους κλπ. Έγιναν αναλυτικές συζητήσεις είτε τηλεφωνικώς είτε με ραντεβού. Ο όγκος των πληροφοριών που προέκυψε ήταν μεγάλος. Με προσοχή σημειώθηκαν απόψεις, ιδέες και ενστάσεις όσον αφορά τις παροχές και τις προδιαγραφές της υπηρεσίας. Όλα σημειώθηκαν αναλύθηκαν και παρουσιάζονται στο παρόν κείμενο.

Μεγάλη σημασία για τα επιβατηγά επίπεδα στα οποία πρόκειται να κινηθεί η υπηρεσία έχουν βασικές ενδείξεις που προέκυψαν και αφορούν την κίνηση στα υφιστάμενα δρομολόγια. Το ήδη υπάρχον πλοίο για Δυτικές Κυκλάδες διακινεί ημερησίως περί τα 300 άτομα σύμφωνα με τους tour operators. Πιο πολύ ενδιαφέρον έχουν τα δύο παρακάτω δρομολόγια, Αγ. Γεώργιος που κάνει Σαντορίνη-Σίφνο είναι σχεδόν γεμάτο, περίπου 600 άτομα την ημέρα και η γραμμή Μύκονος-Πάρος-Νάξος-Σαντορίνη που μετακινεί τους θερινούς μήνες επί καθημερινής βάσης 3500 άτομα, πάντα σύμφωνα με τους tour operators. Πολλοί ταξιδιωτικοί πράκτορες θεωρούν πως μεγάλο μέρος του παραπάνω επιβατηγού κοινού θα επιλέξει να εξυπηρετηθεί με την προτεινόμενη υπηρεσία. Πολύ σημαντικό κριτήριο για την επιλογή αυτή των ταξιδιωτών και κάτι που θα ξεχωρίσει την υπηρεσία από τις υπόλοιπες, όπως ανέφεραν πολλοί πράκτορες θα αποτελέσει ένα αξιόπιστο πλοίο καθώς και αν η υπηρεσία σέβεται και εξυπηρετεί τους πελάτες, αυτό θα είναι κάτι που θα μαθευτεί πολύ γρήγορα στο κοινό και θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της.

Χαρακτηριστικά οι charter πτήσεις προς Μύκονο έχουν αυξηθεί τα τελευταία χρόνια κατά 120%, συνεπώς είναι μια πολύ καλή περίοδος με την κατάλληλη προώθηση η υπηρεσία να γνωστοποιηθεί επαρκώς και να εδραιωθεί στις επιλογές του επιβατηγού κοινού. Πολύ σημαντική παράμετρος που θα επηρεάσει θα είναι και η τιμή του εισιτηρίου. Αντιπροσωπευτικό αντιπαράδειγμα είναι η τιμή του εισιτηρίου Μύκονος-Σίφνος που είναι 65 ευρώ.

Ακόμη μια σοβαρή ένδειξη αποτελεί το ότι τα 2/10 του συνολικού αριθμού των ατόμων που φτάνουν Μύκονο και Σαντορίνη τους θερινούς μήνες ενδιαφέρεται για tours στα γύρω νησιά. Ο αριθμός αυτός είναι ιδιαίτερα σημαντικός αν αναλογιστούμε πως στα δύο μεγάλα νησιά κατά τους θερινούς μήνες του προηγούμενου χρόνου έφτασαν 108 charter πτήσεις με 12448 επιβάτες την εβδομάδα για Σαντορίνη και 136 πτήσεις charter με 5298 επιβάτες προς Μύκονο από 30 πόλεις της Ευρώπης.

Σύμφωνα με κάποιους ταξιδιωτικούς πράκτορες ιδιαίτερο ενδιαφέρον θα παρουσιαστεί από τους Κινέζους τουρίστες που έως τώρα χρησιμοποιούν τη διαδρομή Πειραιά - Μύκονο - ... - Ηράκλειο. Μια ακόμη αισιόδοξη πρόβλεψη από το μέρος των tour operators ήταν πως τουλάχιστον το 50% των ταξιδιωτών που φτάνουν συνολικά στις Κυκλάδες το καλοκαίρι θα χρησιμοποιούσαν την ενδοκυκλαδική διασύνδεση. Συγκεκριμένα για τη Μύκονο μας ανέφεραν το 40% αυτών που φτάνουν θα χρησιμοποιήσουν την υπηρεσία. Να αναφερθεί ειδικά πως τα

τελευταία 5 χρόνια έχει παρουσιαστεί πολύ ζήτηση για το νησί της Σίφνου, όπως παρατήρησαν πολλοί ταξιδιωτικοί πράκτορες.

Τώρα όσον αφορά κάποιες αριθμητικές εκτιμήσεις των *tour operators*, υπολογίζουν μια πληρότητα του πλοίου κατά 70%. Περί τα 400 με 500 άτομα ανά εβδομάδα προβλέπουν να χρησιμοποιούν την υπηρεσία από Μύκονο, 300 με 400 από Σαντορίνη και 200 με 300 από Πάρο. Ειδικά για προορισμό τη Σίφνο που υπάρχει αρκετή ζήτηση αλλά υπάρχει μεταφορικό πρόβλημα υπολογίζουν γύρω στα 250 άτομα από Μύκονο και 200 από Σαντορίνη ανά εβδομάδα κατά τους μήνες του καλοκαιριού.

Με βάση προτάσεις και ιδέες που κατατέθηκαν από τους *tour operators* που εξετάστηκαν είναι ότι θα μπορούσε η Σίφνος να ενσωματωθεί σε καθημερινή βάση στα ήδη υπάρχοντα δρομολόγια όπως για παράδειγμα αυτό της Μυκόνου-Πάρου-Νάξου-Σαντορίνης. Αναφέρθηκε πως καθώς πρόκειται για μια υπηρεσία που χρειάζεται άμεσες αποφάσεις στιγμής θα είναι δύσκολο να διοικείται από Δ.Σ. και ίσως να χρειαστεί να δημιουργηθεί μια φόρμουλα άμεσης λήψης αποφάσεων. Ακόμη ιδιαίτερα σημαντικό είναι η Σίφνος να αποκτήσει κλίνες, οργάνωση και υποδομές ώστε να μπορέσει να υποστηρίξει αποδοτικότερα την νέα αυτή υπηρεσία. Στη συνέχεια μια επισήμανση ενός "*tour operator*" ήταν πως αν στο δρομολόγιο προστεθεί και η Σύρος τότε θα υπάρχει η δυνατότητα χρηματοδότησης της γραμμής και θα μπορεί να παίρνει επιδότηση όπως η ΝΕΛ.

Τέλος να αναφέρεται ότι ακούστηκαν πολύ θετικά σχόλια για την εξεταζόμενη επένδυση και ότι κρίνεται σαν μια υπηρεσία που λείπει αυτή τη στιγμή. Επίσης αναγνωρίστηκε ότι ουσιαστικά με αυτή την υπηρεσία οι ταξιδιώτες κερδίζουν μια ημέρα διακοπών και πως με τη σωστή προώθηση και λογικές τιμές σίγουρα θα καταξιωθεί, θα εδραιωθεί και θα επιλεγεί από το επιβατηγό κοινό.

ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Σε αυτή την ενότητα παρουσιάζεται το προφίλ λειτουργίας του πλοίου στο υπό μελέτη δρομολόγιο όπου με βάση τις ανάλογες παραδοχές γίνεται εκτίμηση όσον αφορά την προβλεπόμενη πληρότητα. Εξετάζονται, η προβλεπόμενη πληρότητα και η διαμόρφωση του προτεινόμενου ναύλου. Επίσης στην συνέχεια γίνεται αναφορά στις μεθόδους και την στρατηγική που πρέπει να ακολουθησει η εταιρία για να επιτύχει τους στόχους της, παρουσιάζεται και αναλύεται η οργανωτική δομή της και τέλος παρατίθενται τα ισχυρά και τα αδύνατα σημεία της επιχείρησης όπως και οι προοπτικές επιτυχίας ή αποτυχίας.

Το Προφίλ Λειτουργίας Γενικά

Το προφίλ λειτουργίας ενός πλοίου σε μία γραμμή της κλίμακας που εξετάζεται εδώ (ενδοκυκλαδική) δηλαδή η συχνότητα των δρομολογίων, οι ώρες άφιξης και αναχώρησης εξαρτώνται από τις εξής παραμέτρους:

- Τη νομοθεσία. Ο πλοιοκτήτης υποχρεούται να προσφέρει 10-μηνιαία λειτουργία του πλοίου και έως 2-μηνιαία περίοδο ακινητοποίησης για λόγους συντήρησης. Επιλέγεται συνήθως το πλοίο να συντηρείται κατά τους «νεκρούς» χειμερινούς μήνες.
- Την επιβατική κίνηση της γραμμής. Αφορά τον αριθμό και αναλογία επιβατών, Ι.Χ. οχημάτων και φορτηγών, κατά μηνιαία – τριμηνιαία – ετήσια διακύμανση, ή ετήσια αύξηση/μείωση.
- Τον ανταγωνισμό. Αναφέρεται σε θαλάσσια μέσα με Συμβατικά Πλοία ή Πλοία Νέας Τεχνολογίας, εναέρια ή επίγεια ανταγωνιστικά μέσα, σε δρομολόγια, τιμολογιακή πολιτική, επίπεδο παροχής υπηρεσιών και πληρότητα.
- Τις συνδυασμένες μεταφορές. Έχει να κάνει με τυχόν ανταποκρίσεις δρομολογίων με γραμμές άλλης κατεύθυνσης.
- Τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά γραμμής. Επάρκεια λιμένων, καιρικά φαινόμενα.

Εκτίμηση και Γενικές Παραδοχές Πάνω Στην Πληρότητα

Εκτίμηση Πληρότητας

Τα Ο/Γ-Ε/Γ Πλοία Νέας Τεχνολογίας (ΠΝΤ) είναι μία πρόσφατη πραγματικότητα στην ελληνική ακτοπλοΐα και αναμένεται να καλύψουν το μεγάλο κενό ανάμεσα στα συμβατικά πλοία και στα αεροπλάνα. Από τα μέχρι τώρα δεδομένα φαίνεται πως προσελκύουν επιβατικό κοινό και από τα δύο ανταγωνιστικά μέσα ενώ παράλληλα συντελούν στην αύξηση της μεταφορικής κίνησης λόγω της αναβάθμισης στον τομέα των μεταφορών και της εκδήλωσης της λανθάνουσας ζήτησης για ανώτερες μεταφορικές υπηρεσίες. Οι επιβάτες του συμβατικού πλοίου, με εισιτήριο Α ή Β θέσης (καμπίνα) που επιδιώκουν υψηλή ποιότητα υπηρεσιών, οι επιβάτες του αεροπλάνου που επιθυμούν να πάρουν μαζί το όχημα τους και επιβάτες με υψηλή αξία χρόνου αλλά όχι τόσο ώστε να μεταπηδήσουν στις αεροπορικές μεταφορές, αποτελέσουν το επιβατικό κοινό των ΠΝΤ. Αντίθετα κατά την τουριστική περίοδο, τα ΠΝΤ είναι δύσκολο να προσελκύσουν τουρίστες «χαμηλής ποιότητας», καθώς, για τους τουρίστες αυτούς, ο χρόνος αλλά και ο τρόπος μετάβασης στο τόπο των διακοπών αποτελεί αναπόσπαστο τμήμα των διακοπών.

Στη παρούσα μελέτη, ο αριθμός και το ωρολόγιο πρόγραμμα των δρομολογίων αποφασίζεται βάση του μεταφορικού όγκου της γραμμής και της λειτουργίας του ανταγωνισμού. Ο πλέον κρίσιμος παράγοντας της οικονομοτεχνικής μελέτης είναι η πρόβλεψη με ακρίβεια του ποσοστού πληρότητας που θα επιτύχει το πλοίο με το επιλεγέν προφίλ και ναύλο λειτουργίας. Για το συγκεκριμένο θέμα γενικά απαιτείται έρευνα αγοράς. Εναλλακτικά, η εκτίμηση της πληρότητας μπορεί να επιτευχθεί μελετώντας ενδελεχώς την επιβατική κίνηση και εξάγοντας εξαιρετικά χρήσιμα συμπεράσματα που οδηγούν σε ασφαλέστερες παραδοχές.

Προβλήματα και παραδοχές

Σε γραμμές με πολύ υψηλό μεταφορικό όγκο, μία πρόχειρη εκτίμηση θα μπορούσε να γίνει βάση δεδομένων του ανταγωνισμού. Στην περίπτωση μας, οι προς εξέταση γραμμές δεν είναι τέτοιας μεγάλης δυναμικότητας και η τήρηση κοινού ποσοστού πληρότητας σε όλα τα πλοία, υστερεί σε δυο σημεία. Πρώτον διότι ευνοεί τα μεγάλης κλίμακας πλοία και δεύτερον

διότι αγνοεί πλήρως τον πεπερασμένο όγκο της κίνησης. Το αποτέλεσμα θα ήταν ένα αισιόδοξα εκτιμημένο ποσοστό πληρότητας με λανθασμένα αποτελέσματα για την τελική αποτίμηση της επένδυσης. Προσεγγίζοντας το θέμα διαφορετικά και διαμοιράζοντας το συνολικό μεταφορικό όγκο ισομερώς σε κάθε πλοίο, είναι προφανές πως πριμοδοτούνται τα μικρά έναντι των μεγάλων πλοίων. Το αποτέλεσμα θα ήταν διαφορετικές πληρότητες ανά πλοίο που λαμβάνουν μεν υπόψη τον όγκο της γραμμής, αλλά αγνοούν παντελώς τη κλίμακα των πλοίων, τον παράγοντα διαφήμιση και το «όνομα» της εταιρίας.

Η πληρότητα επηρεάζεται και από παράγοντες όπως η συμπεριφορά του πλοίου σε κυματισμούς, δημιουργώντας αντίστοιχα καλή ή κακή «φήμη», την αισθητική του κ.τ.λ. Το πρόβλημα περιπλέκεται ακόμη περισσότερο από την διαφοροποίηση του ποσοστού πληρότητας κατά την υψηλή, τη μέση και τη χαμηλή περίοδο και ανά κατηγορία φορτίου δηλαδή επιβάτες ή Ι.Χ. οχήματα.

Στην παρούσα μελέτη, η πληρότητα βασίστηκε στα αποτελέσματα από την έρευνα αγοράς (συλλογή στατιστικών δεδομένων) της επιβατικής κίνησης που πραγματοποιήθηκε στις κατά τόπους Λιμενικές Αρχές, την Ελληνική Στατιστική Αρχή και την Στατιστική Υπηρεσία του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας. Ακολουθώντας, συγκεντρώθηκαν στοιχεία για τα έτη αναφοράς 2010 - 2012 από τα νησιά των Κυκλάδων, στα οποία απευθυνόταν η υπό μελέτη υπηρεσία και μελετήθηκε η εξέλιξη της επιβατικής ροής μεταξύ των νησιών, όπου υπήρχε δυνατότητα διασύνδεσης τα έτη αναφοράς, κατηγοριοποιώντας, για μεγαλύτερη αξιοπιστία των αποτελεσμάτων, την επιβατική κίνηση ανά τρίμηνα. Έχοντας μία πρώτη εκτίμηση των επιβατικών ροών και λαμβάνοντας υπόψη τα αποτελέσματα των συνεντεύξεων από τους μεγάλους Tour Operators αποφασίστηκε να ληφθεί ένα ποσοστό 25% λανθάνουσας ζήτησης, για όλες τις περιόδους του έτους, με δεδομένο βέβαια τον πεπερασμένο όγκο της γραμμής. Ακόμα, υπολογίστηκε μία μείωση της τάξης του 40% στην επιβατική κίνηση που θα εξυπηρετεί η προτεινόμενη υπηρεσία λόγω απώλειας από τον ανταγωνισμό.

Τα πρώτα έτη λειτουργίας η προσφερόμενη υπηρεσία, όπως είναι απολύτως κατανοητό, δεν θα είναι ευρέως γνωστή στο επιβατικό κοινό με άμεση επίπτωση στα ποσοστά πληρότητας. Για το λόγο αυτό υπολογίστηκε τα δύο πρώτα έτη να λειτουργεί με το 75% της δυνατής πληρότητας, ενώ τα επόμενα χρόνια και με βασική προϋπόθεση την ορθή και αποτελεσματική λειτουργία του τμήματος Marketing να υπάρξει μία αύξηση 1% ανά δύο έτη στην επιβατική κίνηση.

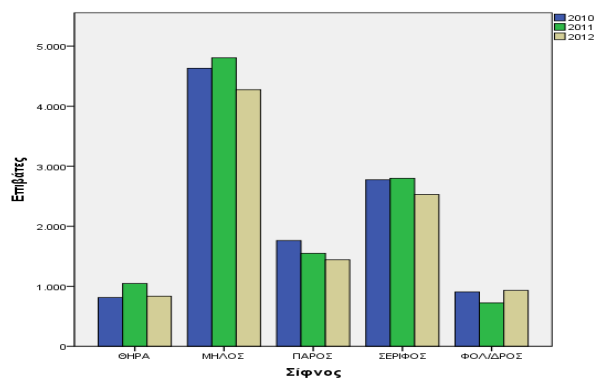
Η διάκριση των περιόδων αιχμής και των χρονικών διακυμάνσεων είναι ένα πολύ σημαντικό θέμα στον σχεδιασμό δρομολογίων και υπάρχουν διάφορες μέθοδοι αντιμετώπισης της αυξημένης ζήτησης κατά τις αιχμές για βέλτιστη αξιοποίηση των πόρων (λιμενική υποδομή, πλοία, προσωπικό) και ανταπόκριση στις ανάγκες του κοινού. Γενικά με βάση προηγούμενες πληροφορίες εντοπίζονται οι ακόλουθες διακυμάνσεις:

- Ημερήσια διακύμανση. Παρατηρούνται αιχμές σε ορισμένα λιμάνια (π.χ. Θήρα, Πάρος)

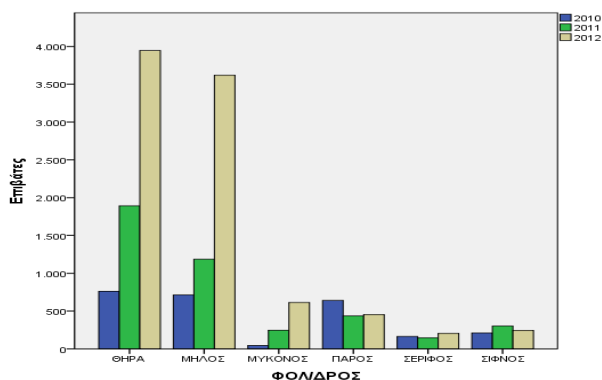
- Εβδομαδιαία διακύμανση. Παρατηρούνται αιχμές κατά το Σαββατοκύριακο λόγω του αυξημένου αριθμού εκδρομών.
- Ετήσια διακύμανση. Αυξημένη κίνηση παρατηρείται το καλοκαίρι ειδικά από μέσα Ιουλίου ως τέλη Αυγούστου λόγω τουρισμού, ενώ χαμηλή κίνηση υπάρχει το χειμώνα.
- Άλλες ετήσιες αιχμές στη ζήτηση. Πρόσθετες αιχμές σε σχέση με την κανονική κίνηση της εποχής υπάρχουν ιδιαίτερα κατά τις περιόδους του Πάσχα, των Χριστουγέννων/ Πρωτοχρονιάς και άλλων εορτών.

Τα θερινά δρομολόγια ισχύουν από τέλη Ιουνίου ως τέλη Οκτωβρίου ενώ κατά την χειμερινή περίοδο αντιπροσωπευτική συμπεριφορά παρουσιάζει ο Νοέμβριος.

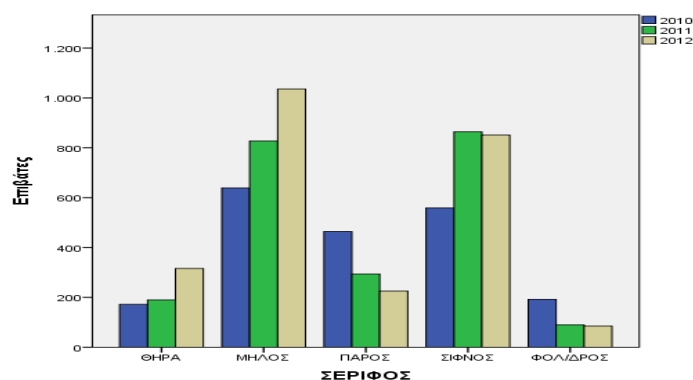
Ενδεικτικά στα Διαγράμματα 1,2 και 3 παρουσιάζεται η επιβατική κίνηση για το τρίτο τρίμηνο του έτους από τα τρία λιμάνια της Σίφνου, Σεριφου και Φολεγάνδρου προς τα λιμάνια των υπό εξέταση προς διασύνδεση νήσων βάση δεδομένων της Στατιστικής Υπηρεσίας του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας για τα έτη 2010 - 2012.



Διάγραμμα 1: Εξέλιξη επιβατικής κίνησης από το λιμάνι της Σίφνου (Πηγή: Λιμενικός Σταθμός Σίφνου)



Διάγραμμα 2: Εξέλιξη επιβατικής κίνησης από το λιμάνι της Φολεγάνδρου (Πηγή: Λιμενικός Σταθμός Φολ/δρου)



Διάγραμμα 3: Εξέλιξη επιβατικής κίνησης από το λιμάνι της Σεριφου (Πηγή: Λιμενικός Σταθμός Σεριφου)

Στον παρακάτω πίνακα μπορούμε να παρατηρήσουμε τη διακίνηση επιβατών και οχημάτων από το λιμάνι της Μήλου για τους λιμένες των νήσων Σίφνου, Σερίφου, Φολεγάνδρου, Θήρας και Πάρου για το έτος 2012.

Πίνακας 1: Διακίνηση επιβατών και οχημάτων από το λιμάνι της Μήλου

Λιμένες	Επιβάτες	Ε.Ι.Χ	Δίκυκλα	Φορτηγά
Σίφνος	6209	576	337	45
Σέριφος	1774	186	124	20
Φολεγάνδρος	3186	66	36	03
Θήρα	8031	97	52	03
Πάρος	1744	107	42	08

(Πηγή: Υπολιμεναρχείο Μήλου)

Σύμφωνα με την ΕΛ.ΣΤΑΤ. η κωδικοποιημένη γραμμή 011 Πειραιάς- Δυτικές Κυκλάδες αναφέρει ότι το 2011 πραγματοποιήθηκαν 8026 κατάπλοι και μεταφέρθηκαν περίπου 557.000 επιβάτες.

Γενικές Παραδοχές Πάνω Στην Πληρότητα

Όσον αφορά τη μελέτη γίνονται οι παρακάτω παραδοχές για την πληρότητα με βάση την εμπειρία από τις επαφές με τους εμπλεκόμενους φορείς και τα συγκεντρωμένα στοιχεία σχετικά με την επιβατική κίνηση των Κυκλάδων.

- Η χρονική περίοδος λειτουργίας των πλοίων κατ' έτος χωρίζεται σε τέσσερα τρίμηνα με την παραδοχή πως τα πλοία θα συντηρούνται κατά το μήνα Ιανουάριο όπου και παρουσιάζεται η μικρότερη κίνηση.
- Το μήνα Αύγουστο τα πλοία και θα επιτυγχάνουν τα μεγαλύτερα ποσοστά πληρότητας κατ' έτος. Με τη λογική υπόθεση ενός υψηλού ποσοστού για το μήνα Αύγουστο και την αναγωγή του στο 3^ο τρίμηνο, εκτιμάται η μέση πληρότητα τριμήνου. Ακολουθώντας την πτώση της μεταφορικής κίνησης, εκτιμώνται και τα ποσοστά πληρότητας και των άλλων τριμήνων. Η εκτίμηση είναι πως και τα πλοία θα επιτυγχάνουν υψηλότερα ποσοστά πληρότητας καθώς είναι ταχύτερα, ασφαλέστερα, και με καλλίτερο επίπεδο εξυπηρέτησης.
- **Πιο συγκεκριμένα, ύστερα από μελέτη των παραπάνω στοιχείων εκτιμήθηκε ότι η μέση πληρότητα θα αγγίζει το 75-80 % σε ισοδύναμους επιβάτες του θερινούς μήνες και 10-15 % τους χειμερινούς μήνες.**

Διαμόρφωση του Ναύλου

Η επιλογή του ναύλου των πλοίων γίνεται με συνδυασμό βασικών οικονομικών κριτηρίων και αντικειμενικών ορίων, όπως αυτά προκύπτουν από τον ανταγωνισμό. Η εφαρμογή στο οικονομικό μοντέλο λειτουργίας των πλοίων βάσει του κριτηρίου της Καθαρής Παρούσης αξίας (NPV) για 20 χρόνια δίνει τον ελάχιστο απαιτούμενο ναύλο (RFR20), ενώ η εφαρμογή του για 10 χρόνια δίνει τον ελάχιστο απαιτούμενο ναύλο (RFR10), ο οποίος ταυτόχρονα αποτελεί και μια ρεαλιστική τιμή ναύλου λειτουργίας. Στην τελική επιλογή του υπεισέρχονται ως ανώτατο

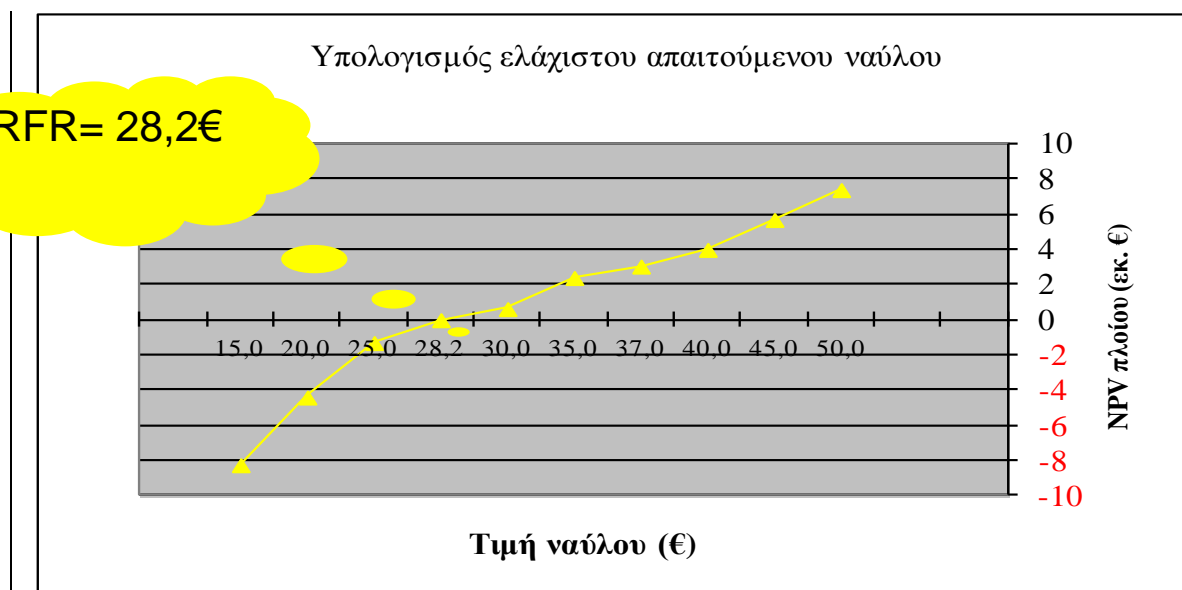
όριο ναύλου, η τιμή των ναύλων πλοίων που πραγματοποιούν το ταξίδι σε μικρότερο χρόνο κινούμενα με ταχύτητες αρκετά πάνω από 30 *Knots*, ενώ ως κατώτερο όριο, (εκτιμάται) η τιμή του ναύλου των συμβατικών πλοίων που εξυπηρετούν τη διασύνδεση σήμερα των νησιών των Δυτικών Κυκλάδων.

Ο κανονικός ναύλος υπόκειται και σε διάφορες προσαυξήσεις ώστε να διαμορφωθεί η τελική τιμή ναύλου που πληρώνει ο επιβάτης, το Ι.Χ. όχημα ή το φορτηγό. Οι προσαυξήσεις παρουσιάζονται στον παρακάτω πίνακα:

Πίνακας 2: Προσαυξήσεις επί του ΚΝ

Προσαυξήσεις	Λιμενικά τέλη	3,0%
	NAT	5,0%
	ΦΠΑ	13,0%
Προμήθειες πρακτόρων (% επί της τιμής εισιτηρίου)		10
Ναύλος Ι.Χ. (ως προς ναύλο επιβάτη)		2

Συμπερασματικά, ο απαιτούμενος ναύλος (RFR), που εκφράζει τον ελάχιστο ναύλο ώστε η καθαρά παρούσα αξία της επένδυσης να είναι μεγαλύτερη ή ίση με το μηδέν, για την διαδρομή Σίφνος-Μύκονος (με Σέριφο) (Μονοhull sbs0130) υπολογίστηκε αναλυτικά και παρουσιάζεται όπως προέκυψε στον παρακάτω πίνακα.



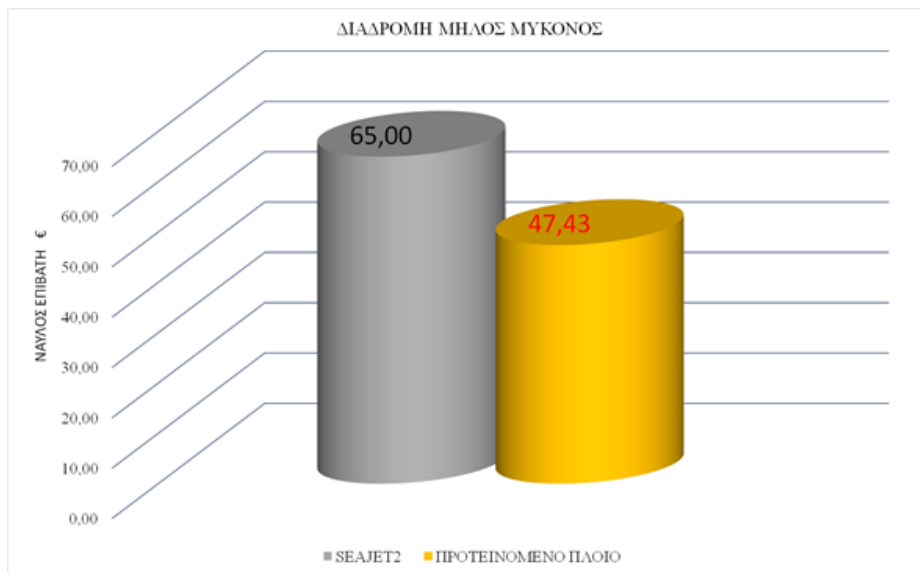
Παρατηρούμε λοιπόν στο διάγραμμα τον απαιτούμενο ναύλο συναρτήσει της καθαρής παρούσας αξίας του πλοίου. Αυτό που θα πρέπει να συμβαίνει λοιπόν θα είναι η καθαρά παρούσα αξία να είναι μεγαλύτερη ή ίση του μηδέν. Σε αυτά τα πλαίσια λοιπόν ο απαιτούμενος ναύλος όπως φαίνεται ορίζεται στα 28,2 ευρώ με καθαρά παρούσα αξία ίση με 0.

Παρακάτω έχουμε μία συγκριτική παράθεση του προτεινόμενου ναύλου συγκριτικά με τον αντίστοιχο ανταγωνισμό

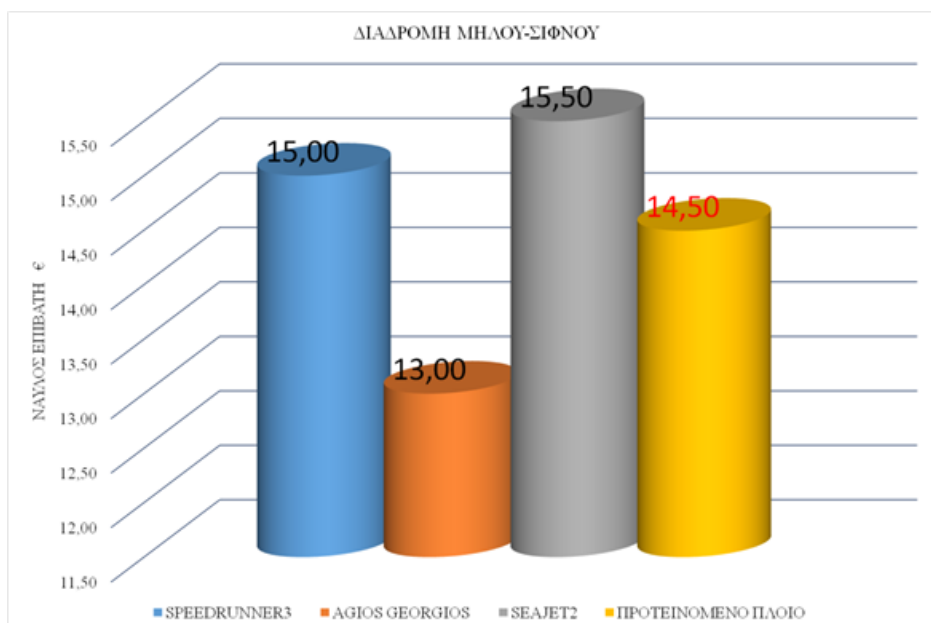
Τιμές Ναύλων *	Μήλος	Σίφνος	-	Πάρος	Μύκονος	Φολέγανδρος	Σαντορίνη
Μήλος		14,50	0,00	29,81	47,43	19,71	38,35
Σίφνος	14,50		0,00	19,31	36,93	30,22	48,86
-	0,00	0,00		0,00	0,00	0,00	0,00
Πάρος	29,81	19,31	0,00		21,61	45,54	64,17
Μύκονος	47,43	36,93	0,00	21,61		63,16	81,80
Φολέγανδρος	19,71	30,22	0,00	45,54	63,16		22,63
Σαντορίνη	38,35	48,86	0,00	64,17	81,80	22,63	

Στο πάνω διάγραμμα παρατηρούμε τις τιμές του ναύλου συγκριτικά με τα νησιά

Και από κάτω συγκριτικά με τον ανταγωνισμό για την διαδρομή Μήλος - Μύκονος



Παρατηρείται πως η προτεινόμενη υπηρεσία σε σύγκριση με τον υπάρχοντα ανταγωνισμό (Seajet2) προβλέπει μειωμένο ναύλο κατά 18 περίπου ευρώ. Και για την διαδρομή Μήλος – Σίφνος



Η στρατηγική της επιχείρησης θα χρησιμοποιήσει για να πετύχει τους σκοπούς της

Η συγκεκριμένη επιχειρηματική ιδέα για να μπορέσει να βρει εφαρμογή και να υιοθετηθεί από τις σχετικές ομάδες αγοράς στις οποίες θα απευθυνθεί έτσι ώστε να επιτελέσει με επιτυχία τους σκοπούς της επιχείρησης, θα πρέπει να εφαρμόσει τις ακόλουθες στρατηγικές κινήσεις:

- Εδραίωση στην περιοχή εφαρμόζοντας ετήσια υπηρεσία με πλοίο νέας τεχνολογίας.
- Δυναμική είσοδος με υπηρεσία που δεν υπάρχει εν λειτουργία αυτήν την περίοδο. Παρόλα αυτά προηγούμενες προσπάθειες έδειξαν πως οι προοπτικές είναι μεγάλες και η ανάγκη και η ζήτηση εξίσου αρκετή ώστε να καταστήσει βιώσιμο ένα ανάλογο εγχείρημα.
- Εφαρμογή τακτικών – καθημερινών μετακινήσεων σε 8 τουλάχιστον νησιά των κεντρικών και δυτικών Κυκλάδων (Μήλος, Σίφνος, Σέριφος, Πάρος, Μύκονος, Φολέγανδρος, Ίος, Σαντορίνη – και ίσως Σύρος, Σίκινος), 4 αεροδρόμια (Μύκονος, Σαντορίνη, Πάρος, Μήλος - Ο χρόνος ταξιδιού από κάθε νησί προς το διεθνές αεροδρόμιο της Μυκόνου ή Σαντορίνης δεν θα είναι παραπάνω από 2 ώρες) μέσω ενός γρήγορου ακτοπλοϊκού δρομολογίου. Το πλοίο θα λειτουργεί στην ταχύτητα των 22 κόμβων και ως αποτέλεσμα οι χρόνοι ταξιδιού θα είναι πολύ μικροί. Θα περνάει τουλάχιστον μία φορά την ημέρα από κάθε νησί - ο κάθε πιθανός επιβάτης κάθε μέρα θα μπορεί είτε να πηγαίνει είτε να φεύγει από κάθε νησί που περιλαμβάνεται στην υπηρεσία.
- Ένωση με μεγαλύτερα λιμάνια που προσφέρουν συχνότερη ακτοπλοϊκή σύνδεση με την ενδοχώρα. Στα περισσότερα από τα νησιά που περιλαμβάνονται στην υπηρεσία η πρόσβαση από τον Πειραιά, κύρια στις περιόδους εκτός θερινής περιόδου, είναι δύσκολη, πολύωρη και με μικρή συχνότητα. Δεδομένου αυτού για κάποιον που έχει τελικό προορισμό κάποιο από αυτά τα νησιά, η υπηρεσία μπορεί να φανεί ιδιαίτερα χρήσιμη επειδή μόλις αυτός έχει φτάσει σε κάποιο από τα μεγάλα νησιά (Μύκονος, Πάρος) θα έχει τη δυνατότητα να επιβιβαστεί στο καράβι της υπηρεσίας αμέσως (το δρομολόγιο θα είναι ρυθμισμένο ανάλογα) και να κατευθυνθεί σε οποιοδήποτε από τα μικρότερα νησιά (π.χ. Φολέγανδρος, Σίφνος). Αλλά και το χειμώνα η σύνδεση με το νησί της Σύρου εκτός από τη διευκόλυνση που θα προσφέρει η υπηρεσία στην καθημερινότητα των κατοίκων θα παρέχει τη δυνατότητα διασύνδεσης με τον Πειραιά, με ανταπόκριση στη Σύρο. Για παράδειγμα, το ταξίδι Σίφνος- Πειραιάς θα διαρκεί 7- 7,5 ώρες με διάρκεια αναμονής μίας ώρας στη Σύρο.
- Ενδοκυκλαδική σύνδεση αεροδρομίων και άλλων νησιών αλλά και δυνατότητα ενδοκυκλαδικών εκδρομών. η υπηρεσία θα είναι αποδοτική και για τουρίστες που έρχονται στα νησιά χρησιμοποιώντας τα παραπάνω διεθνή αεροδρόμια και είτε θέλουν να επισκεφθούν ένα ή περισσότερα από τα οχτώ νησιά είτε ενδιαφέρονται για κάποιο τουριστικό τουρ σε όλα. Τέλος η υπηρεσία μπορεί να εξυπηρετήσει τους κατοίκους αυτών των νησιών που για δουλειά ή άλλους λόγους πρέπει να μετακινούνται μεταξύ αυτού του νησιωτικού συμπλέγματος.
- Υπηρεσία και κατά τη χειμερινή περίοδο στους οποίους η διακίνηση τουριστών είναι αρκετά μειωμένη. διασύνδεση των νησιών των Δυτικών Κυκλάδων με το νησί της Σύ-

ρου. Η Σύρος είναι νησί των Κυκλάδων και ήταν πρωτεύουσα του ομώνυμου Νομού, ενώ είναι πρωτεύουσα της Περιφέρειας Νότιου Αιγαίου.

- Εξυπηρέτηση τοπικής κοινωνίας, επιχειρηματιών και επισκεπτών και επιδίωξη για συνεχή υποστήριξη των φορέων διοίκησης και των επαγγελματιών του τουρισμού. Είναι μια υπηρεσία που αφορά άμεσα τουριστικούς πράκτορες που έχουν την Ελλάδα στους προορισμούς τους, ικανοποιεί τα ενδιαφέροντα τους όπως επίσης και των πελατών τους. Καθιστά πιο ευέλικτο τον τουρισμό στα ελληνικά νησιά και ανοίγει νέους ορίζοντες, δυνατότητες, επιλογές και ευκαιρίες.
- Λογική και ορθολογική τιμολόγηση ναύλου, κάτω από τα επίπεδα του ανταγωνισμού, μέσα στα πλαίσια της χρηματοδότησης και της καλής λειτουργίας.

Οργανωτική δομή της επιχείρησης

Η προτεινόμενη οργανωτική δομή της επιχείρησης φαίνεται στο παρακάτω διάγραμμα.



Είναι σημαντική η παρουσία του εσωτερικού ελέγχου για να υπάρχει διαφάνεια σε όλα τα επίπεδα και διαδικασίες, τόσο από κάτω προς τα πάνω όσο και από πάνω προς τα κάτω.

Ισχυρά και αδύνατα σημεία της εξεταζόμενης επένδυσης, προοπτικές & παράγοντες επιτυχίας ή αποτυχίας

Στα ισχυρά σημεία συγκαταλέγονται η πολύ καλή ομάδα μελέτης η θετική στάση της τοπικής κοινωνίας, η πρόταση για μια υπηρεσία που λείπει, τα περιθώρια επιτυχίας που δίνει η συνεχής άνοδος του τουρισμού στην περιοχή, η δυνατότητα πολλαπλής χρηματοδότησης της επιχειρηματικής ιδέας και οι ευκαιρίες στην απόκτηση του πλοίου στην αγορά των μεταχειρισμένων. Ειδικότερα,

- Όσον αφορά την μελέτη:
 - Σωστή επιστημονικά μελέτη βιωσιμότητας και σκοπιμότητας στην οποία ασχολήθηκαν έμπειροι επιστήμονες στα οικονομικά των θαλασσιών μεταφορών. Η εμπειρία του επιχειρηματία είναι σημαντικότερη αλλά χρειάζεται την απαραίτητη υποστήριξη, με τη χρήση μελετών σκοπιμότητας και βιωσιμότη-

τας, οι οποίες αξιολογούν την παρουσία αυτών των ιδιοτήτων σε μια επιχειρηματική ιδέα.

- Εις βάθος ανάλυση, έρευνα αγοράς και χρήση όλων των πληροφοριών από τους εμπλεκόμενους φορείς. Ενδελεχής έρευνα της αγοράς, πληροφορίες από όλους τους ενδεχόμενους φορείς. Μεγάλη συμβολή στην μελέτη αποτέλεσε η γνώση του προβλήματος και η εμπειρία των τοπικών αρχών και των επιχειρηματιών. Η συσσωρευμένη εμπειρία των εμπλεκόμενων φορέων βοήθησε σημαντικά και στην ανάλυση του προβλήματος αλλά και στην καθεαυτή λειτουργία της εταιρείας (ιδέες, μελανά σημεία , promotion).
 - Πολυ-παραγοντική αντιμετώπιση του προβλήματος ακολουθώντας την τεχνική μοντελοποίησης με τη χρήση Η/Υ.
 - Χρήση κοινών πρακτικών αλλά και τεχνικών του ανταγωνισμού συνεκτιμώνται για το βέλτιστο αποτέλεσμα της μελέτης.
 - Πλήρης τοποθέτηση του προβλήματος επάνω σε μια συντηρητική αντιμετώπιση σε δεδομένα εισόδου και με μικρό ποσοστό διακινδύνευσης. Συντηρητικές προβλέψεις απόδοσης, σενάρια περιορισμένα σε σχέση με τις αποδόσεις – αρκετά χαμηλότερα σε σχέση με τις απόψεις των εμπλεκόμενων.
- Όσον αφορά τη χρηματοδότηση:
 - Δυνατότητα πολλαπλής χρηματοδότησης αλλά και δυνατότητας επιδότησης (π.χ. άγωνα γραμμής).
 - Ορθολογική εκτίμηση του ναύλου σε επίπεδα κάτω του ανταγωνισμού, αλλά πάντα μέσα στα περιθώρια μιας βιώσιμης και προσοδοφόρας επιχειρηματικής πρότασης, ούτως ώστε να αποσβέσει το κόστος επένδυσης και να αποφέρει κέρδη.
 - Όσον αφορά το μεταφορικό μέσο:
 - Δυνατότητα αγοράς καλού πλοίου σε συμφέρουσα τιμή λόγω κρίσης.
 - Όσον αφορά την υπηρεσία:
 - Υποστήριξη από τις τοπικές κοινωνίες, διοίκηση, κάτοικους και επιχειρηματίες
 - Υπηρεσία σύνδεσης των αεροδρομίων. Η άφιξη στο κοντινότερο αεροδρόμιο σε μικρό χρόνο, κάτι που λείπει από τις Κυκλάδες
 - Υπηρεσία εσωτερικών εκδρομών στο σύμπλεγμα των Κυκλάδων. Αυτή η υπηρεσία προβλέπεται να υποστηριχθεί από την καινούργια τάση των επισκεπτών για μικρές μετακινήσεις στα γύρω νησιά του κύριου προορισμού τους.
 - Υπηρεσία σύνδεσης των νησιών με το διοικητικό κέντρο καθημερινά, σημαντικό για τους μόνιμους κατοίκους και τους εμπλεκόμενους φορείς.
 - Υπηρεσία σύνδεσης με κεντρικά λιμάνια που έχουν συχνά δρομολόγια με την ενδοχώρα.
 - Τα στοιχεία δείχνουν ανοδική τάση του τουρισμού στην περιοχή που με τη σειρά της δίνει μεγάλα περιθώρια εδραίωσης και ισχυροποίησης της υπηρεσίας.
 - Στο μέλλον ολοένα και περισσότεροι τουρίστες θα επιλέγουν την άμεση αεροπορική πρόσβαση σε κάποιο νησί παρακάμπτοντας τον ενδιάμεσο προορισμό της Αθήνας.

(-) Στα αδύνατα σημεία συγκαταλέγονται ο ευέλικτος ανταγωνισμός από τις ναυτιλιακές εταιρείες που επιχειρούν στην περιοχή, ο απαιτούμενος χρόνος εδραίωσης της

εταιρείας και της υπηρεσίας επιχειρηματικά και οι συνήθειες «παιδικές» ασθένειες των νέων εταιρειών.

- Καθώς ο ανταγωνισμός στη ναυτιλία είναι έντονος και λαμβάνονται ταχύτατες επιχειρηματικές αποφάσεις, η υπηρεσία θα έχει πιθανόν να αντιμετωπίσει εταιρείες με πολλά πλοία που ίσως να διαθέσουν ένα από αυτά σε αντίστοιχη γραμμή (δυνατότητα εμπλοκής στην ίδια υπηρεσία - υπάρχοντα πλοία έτοιμα να πάρουν κομμάτι της υπηρεσίας), εταιρείες με γρήγορα πλοία ΠΝΤ που κινούνται σε παραπλήσια δρομολόγια.
- Η υπηρεσία θα πρέπει να αντιμετωπίσει εταιρείες που έχουν ήδη εδραιώσει καλό όνομα στην περιοχή.
- Τουρίστες που ενδιαφέρονται μόνο για τη μετακίνηση χωρίς να συνυπολογίζουν το ναύλο, το χρόνο μετακίνησης ή την ποιότητα των υπηρεσιών.
- Σε παρόμοιες προσπάθειες που έγιναν στο παρελθόν αποδείχθηκε πως οι αντίστοιχες υπηρεσίες συγκεντρώνουν ικανό αριθμό επιβατών ώστε να υποστηρίξουν τη βιωσιμότητα της συγκεκριμένης γραμμής. Στοιχεία για την ύπαρξη πολλών, κύρια μικρών, πλοίων που εκτελούν ενδοκυκλαδικά δρομολόγια με αυξητική δυναμική (κυρίως μικρά πλοία σε σύντομα τοπικά δρομολόγια).

Στους παράγοντες επιτυχίας του εγχειρήματος συγκαταλέγονται:

- Οι ευοίωνες προοπτικές για αύξηση του τουρισμού στην περιοχή. Επιπλέον προβλέπεται ότι στο μέλλον ολοένα και περισσότεροι τουρίστες θα επιλέγουν την άμεση πρόσβαση σε κάποιο νησί παρακάμπτοντας τον ενδιάμεσο προορισμό της Αθήνας.
- Η ανάγκη της νέας υπηρεσίας και η εφαρμογή της σε ετήσια βάση.
- Η υποστήριξη της κοινωνίας (ηγεσίας και πολιτών) και των επαγγελματιών του τουρισμού στην επιχειρηματική προσπάθεια.

Στους παράγοντες αποτυχίας του εγχειρήματος συγκαταλέγονται:

- Ο ευέλικτος ανταγωνισμός των άλλων ναυτιλιακών εταιρειών.
- Ο απαιτούμενος χρόνος εδραίωσης της εταιρείας στην περιοχή και οι αναπόφευκτες παιδικές ασθένειες μιας νέας εταιρείας.

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΚΑΙ ΕΠΙΛΟΓΗ ΠΛΟΙΩΝ

Καθορισμός Επιθυμητών Χαρακτηριστικών

Μετά από συζητήσεις με τους παράγοντες της περιοχής και αναλύοντας την υπάρχουσα κατάσταση, τα βασικά χαρακτηριστικά για την επιλογή του πλοίου αναφοράς, που θα εξυπηρετεί τη δεδομένη υπηρεσία διασύνδεσης των Δυτικών Κυκλάδων, ανέκυψαν η υπηρεσιακή ταχύτητα (*Service Speed*), το μέγιστο μήκος του πλοίου (*Length Overall*) και η χωρητικότητα επιβατών και οχημάτων (*Pax/Car Capacity*). Το πλοίο μπορεί να είναι συμβατικό τύπου μονόγαστρο (*Monohull*) ή δύγαστρο (*Catamaran*).

- Υπηρεσιακή Ταχύτητα (*Service Speed*) Δεδομένου της ανάγκης για όσο το δυνατό πιο γρήγορες μετακινήσεις του επιβατικού κοινού, αρχικά προτείνεται το πλοίο να έχει υπηρεσιακή ταχύτητα όχι μικρότερη από 20 knots. Για παράδειγμα το νησί της Σίφνου

θα έχει τη δυνατότητα διασύνδεσης με τα νησιά της Μυκόνου και Σαντορίνης, στο οποία υπάρχουν Διεθνή Αεροδρόμια, σε περίπου 3 ώρες.

- Μέγιστο Μήκος Πλοίου (*Length Overall*) Το μήκος του πλοίου αποτελεί βασικό παράγοντα στη συμπεριφορά του στους θαλάσσιους κυματισμούς και τη μεταφορική ικανότητα. Δεδομένου ότι η υπηρεσία αφορά πλοίο της ακτοπλοΐας και η μεταφορά του επιβατικού κοινού αποτελεί την κύρια δραστηριότητα η καλή συμπεριφορά σε κυματισμούς θεωρείται αναγκαία. Το εύρος που θεωρήθηκε για το μέγιστο μήκος πλοίου κυμαίνεται από 40-70 μέτρα.
- Μεταφορική Ικανότητα Επιβάτες/Οχήματα (*Pax/Car Capacity*) Έχοντας μια αρχική εκτίμηση της επιβατικής ροής ανάμεσα στα νησιά που συμπεριλάβαμε στη μελέτη μας, καθώς και την εκτίμηση που προέκυψε από την επικοινωνία μας από τους ταξιδιωτικούς πράκτορες, προχωρήσαμε στην εκτίμηση ότι το πλοίο θα πρέπει να έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει 250 με 400 επιβάτες. Η μεταφορά οχημάτων δεν κρίνεται αναγκαία ωστόσο μια ικανότητα μεταφοράς μέχρι 50 οχήματα θα ήταν αποδεκτή.

Στη συνέχεια παρατίθενται ο συγκεντρωτικός πίνακας με τα επιθυμητά χαρακτηριστικά του πλοίου αναφοράς.

Πίνακας 3: Επιθυμητά χαρακτηριστικά του πλοίου αναφοράς

Επιθυμητά Χαρακτηριστικά του Πλοίου Αναφοράς	
Υπηρεσιακή Ταχύτητα (<i>Service Speed</i>)	> 20 Knots
Μέγιστο Μήκος Πλοίου (<i>Length Overall</i>)	40-70 m
Μεταφορική Ικανότητα Επιβάτες (<i>Pax Capacity</i>)	250-400
Μεταφορική Ικανότητα Οχήματα (<i>Car Capacity</i>)	< 50

Εκτίμηση του κόστους αγοράς του Πλοίου Αναφοράς

Η απόκτηση του πλοίου αναφοράς μπορεί να πραγματοποιηθεί είτε με τη κατασκευή νέου (*new building*) είτε με την αγορά μεταχειρισμένου. Πιο συγκεκριμένα ύστερα από έρευνα και συνυπολογίζοντας την οικονομική κατάσταση στην οποία βρίσκεται σήμερα η παγκόσμια οικονομία και ναυτιλία ειδικότερα προέκυψαν στα εξής συμπεράσματα:

- Νέα κατασκευή (*newbuilding*) Το πλοίο ως νέα κατασκευή αποτελεί μία μάλλον ακριβή επιλογή. Σύμφωνα με κύκλους της ελληνικής ακτοπλοΐας, η τιμή του πλοίου αναφοράς, κυμαίνεται γύρω στα 13-20 εκατ.\$ (9-15 εκατ. €).
- Αγορά μεταχειρισμένου Εξετάζοντας την εναλλακτική της αγοράς υπάρχοντος πλοίου, ο προσδιορισμός της τιμής είναι ακόμη πιο δύσκολος υπό τις παρούσες συνθήκες. Εδώ οι επιλογές είναι περιορισμένες, διότι αυτή η κατηγορία πλοίων δεν ήταν αρκετά δημοφιλής στο παρελθόν δεδομένου της τάση που υπήρχε την προηγούμενη δεκαετία στην ακτοπλοΐα για κατασκευή όσο το δυνατόν μεγαλύτερων πλοίων. Ωστόσο ύστερα από έρευνα και επικοινωνία με *Broker* του εξωτερικού ένα πλοίο το οποίο πληροί τα περισσότερα κριτήρια της μελέτης, σε καλή κατάσταση και εναρμονισμένο με τους πρόσφατους κανονισμούς ασφαλείας αναμένονται σε αρχική τιμή μεταξύ 1,5 και 4 εκατ.€ (*asking price*) .

Πρέπει να αναφερθεί ότι λόγω της οικονομικής ύφεσης που υπάρχει έντονα στο χώρο της ακτοπλοΐας, μπορεί κάποιος να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η κατασκευή νέου πλοίου καθιστά την επένδυση οικονομικά μη βιώσιμη, δεδομένου του μεγάλου αρχικού κόστους επένδυσης, ενώ αντίθετα, εκμεταλλευόμενοι την ύφεση που υπάρχει σήμερα στη βιομηχανία της ναυτιλίας, αναπτύσσονται συνέχεια ευκαιρίες στην αγορά πλοίων, καθιστώντας την απόκτηση ενός μεταχειρισμένου πλοίου οικονομικά πιο ευνοϊκή σήμερα σε σύγκριση με κάθε άλλη χρονική περίοδο.

Ωστόσο υπάρχουν ορισμένα ζητήματα στα οποία θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή.

- Η αξιοπιστία του πλοίου που θα αγοραστεί θεωρείται υψίστης σημασίας καθώς ένα μη αξιόπιστο πλοίο μπορεί να δημιουργήσει μη βιώσιμα προβλήματα στην επενδυτική πρόταση. Επομένως, αναγκαία θεωρείται η επιθεώρηση του πλοίου σε όλους τους τομείς του, όπως για παράδειγμα τα μηχανολογικά, τη μεταλλική κατασκευή γάστρας κ.α. από ειδικούς μηχανικούς με σχετική εμπειρία στην επιθεώρηση πλοίων.
- Του θερινούς μήνες μπορεί η ζήτηση της υπηρεσίας να ξεπερνάει τη μεταφορική ικανότητα του πλοίου ωστόσο η επιλογή μεγαλύτερου πλοίου εμπεριέχει μεγάλο ρίσκο και θα πρέπει να εξεταστεί περαιτέρω βασιζόμενο σε μελέτη ευαισθησίας.

Έρευνα Αγοράς του Πλοίου Αναφοράς

Στη προσπάθεια να σκιαγραφηθεί η σημερινή κατάσταση στην αγορά πλοίων και με σκοπό να καλυφθεί όσο το δυνατό ευρύτερο φάσμα της, παρατίθενται ορισμένα πλοία (*second hand*) διαφόρων ηλικιών. Ειδικότερα παρουσιάζονται ένα μονόγαστρο, ένα δύγαστρο χωρίς ικανότητα μεταφοράς οχημάτων και ένα μονόγαστρο με δυνατότητα μεταφοράς οχημάτων.

Πίνακας 4: Monohull Aluminium Fast Ferry “SBS 0130”

Βασικά Χαρακτηριστικά Πλοίου	
Built :	2006
Builder :	Damen Shipyards Singapore
Class :	BV HSC 2000
Length :	41 m
Beam :	8,3 m
Draft :	2,3 m
Tonnage :	325 Gross
Passenger Capacity :	245 (300 when including outdoor seats)
Speed Service :	25 knots at 60 % MCR
Main Engines :	3* CATERPILLAR C32
Power :	3*1000 Kw
Generators :	2* generator sets “Caterpillar 3056”
Asking Price	2,2 M €

Στην συνέχεια μπορούμε να παρατηρήσουμε το εν λόγω πλοίο στις Εικόνες 5-6.



Εικόνα 3: Πλοίο Monohull Aluminium Fast Ferry “SBS 0130



Εικόνα 4: Εσωτερική διαρρύθμιση Monohull Aluminium Fast Ferry “SBS 0130”

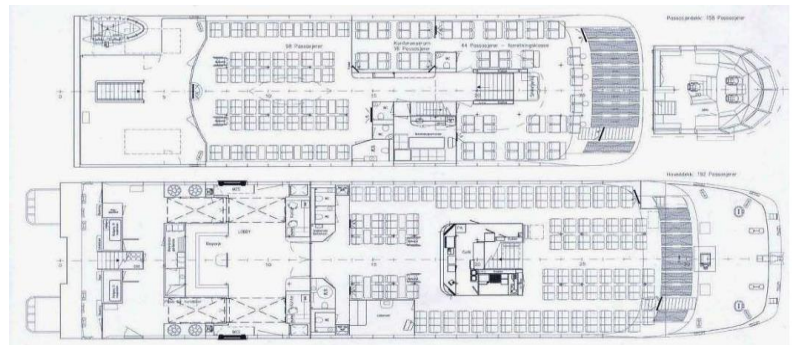
Πίνακας 5. Catamaran Flying Cat 46

Βασικά Χαρακτηριστικά Πλοίου	
Built :	2005
Class :	DNV*1A1-HSLC Passenger R3-Nor-E0
Length :	45,2 m
Beam :	11,2 m
Passenger Capacity :	350
Speed Service :	37 Knots Loaded
Main Engines :	4 x MTU 12V 4000 M70,
Power :	4 x 1740 Kw
Generators :	2 x Volvo Penta TAMD 225 kW
Asking Price	3,8 M €

Στην συνέχεια μπορούμε να παρατηρήσουμε το εν λόγω πλοίο στις Εικόνες 7-8.



Εικόνα 5: Catamaran Flying Cat 46



Εικόνα 6: Γενική διάταξη Catamaran Flying Cat 46

Πίνακας 4: High Speed Passenger/Car Ferry “CORSAIRE 6000”

Βασικά Χαρακτηριστικά Πλοίου	
Built :	1993
Where Built:	France
Class :	BV - Light Ship - Due
Length :	66 m
Beam :	11 m
Draft :	2,3 m
Tonnage :	852 Gross
Passenger Capacity :	400
Car Capacity	42 Light Vehicles
Speed Service :	28 knots
Main Engines :	4 *Deutz MWM TBD 620B V16-604

Power :	4*1840 kWw
Generators :	2* Deutz MWM 8V 200 KVA
Asking Price	2,0 M €

Στην συνέχεια μπορούμε να παρατηρήσουμε το εν λόγω πλοίο στις Εικόνες 9-10.



Εικόνα 7: Πλοίο High Speed Passenger/Car Ferry "CORSAIRE 6000



Εικόνα 8: Εσωτερική διαρρύθμιση High Speed Passenger/Car Ferry "CORSAIRE 6000

Συνεπώς φαίνεται να υπάρχουν στην αγορά μεταχειρισμένα πλοία που εξυπηρετούν τις προτεινόμενες προδιαγραφές

3. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ - ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΜΟΝΤΕΛΟΥ ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΩΝ

ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

Λόγω της ανάγκης συγκριτικής χρήσης πολλών μεταβλητών, η οικονομική αξιολόγηση των πλοίων αναφοράς που επιλέγηκαν για την υπηρεσία διασύνδεσης των Δυτικών Κυκλάδων μπορεί να γίνει με τη χρησιμοποίηση μοντέλου και αντίστοιχου προγράμματος αναπτυγμένου σε περιβάλλον excel. Με αυτό μπορεί να γίνει αποτελεσματικά η προσπάθεια συγκριτικής θεώρησης όσο των δυνατών συνδυασμών με σκοπό τα βέλτιστα αποτελέσματα. Η ενδελεχής μελέτη ευαισθησίας αποτελεί το επόμενο στάδιο της ανάλυσης, ενώ για τη διευκόλυνση των υπολογισμών και για μια ενιαία παρουσίαση, καλό είναι όλα τα δεδομένα του μοντέλου αποτιμώνται σε ενιαίο νόμισμα (ευρώ €). Πριν όμως από την οικονομική ανάλυση και έλεγχο της βιωσιμότητας, πρέπει να προσδιοριστούν οι διάφορες παράμετροι και μεταβλητές που επηρεάζουν το μοντέλο και αφορούν την λειτουργία των πλοίων αναφοράς στα επιλεγμένα δρομολόγια (χειμερινής και θερινής περιόδου) καθώς και ο τρόπος χρηματοδότησης.

Σταθερές, Παράμετροι & Παράμετροι Αβεβαιότητας

Σταθερές παράμετροι είναι εκείνες οι οποίες δεν εξαρτώνται από τη λειτουργία του πλοίου, δηλαδή:

- Το κόστος κατασκευής/αγοράς των πλοίων ΠΝΤ
- Τα διοικητικά έξοδα
- Τα ασφαλιστικά
- Το κόστος χρήματος παγίων στοιχείων
-

Μεταβλητές παράμετροι είναι εκείνες οι οποίες εξαρτώνται από τη λειτουργία του πλοίου και μεταβάλλονται τόσο σε σχέση με τα διάφορα πλοία όσο και διαχρονικά, είναι:

- Μισθοδοσία πληρώματος
- Καύσιμα
- Λιπαντικά
- Νερό
- Λιμενικά έξοδα
- Διαφήμιση
- Συντήρηση
- Κόστος χρήματος λειτουργίας πλοίου

Παράμετροι αβεβαιότητας θεωρούνται οι παράγοντες εκείνοι που ενέχουν τη μεγαλύτερη ασάφεια και αβεβαιότητα ως προς τις τελικές τους τιμές. Τέτοιες είναι:

- Το κόστος κατασκευής/αγοράς των πλοίων ΝΤ
- Το ύψος και το επιτόκιο δανεισμού
- Η πληρότητα

- Το ύψος του ναύλου
- Το κόστος των καυσίμων και των λιπαντικών
- Το κόστος μισθοδοσίας πληρώματος
-

Για όλες αυτές τις παραμέτρους αναζητήθηκαν στοιχεία και έγιναν αντίστοιχες εκτιμήσεις για την εξέλιξή τους στην περίπτωση της συγκεκριμένης δρομολόγησης που εξετάζεται εδώ.

Χρηματοδότηση (Κόστος χρήματος - Ίδια Κεφάλαια - Τραπεζικό Σύστημα – Ομόλογα)

Στο μοντέλο υπολογισμών θα πρέπει να δίνεται η δυνατότητα να επιλεγεί διαφορετική σύνθεση χρηματοδοτικού σχήματος ανάλογα με το εξεταζόμενο σενάριο. Με βάση την τρέχουσα πρακτική, η χρηματοδότηση του κόστους απόκτησης των πλοίων αναφοράς εκτιμήθηκε ότι μπορεί να καλυφθεί από τεσσάρων ειδών πόρους:

Ίδια Κεφάλαια

Τραπεζικό Σύστημα - Δάνεια

Ομόλογο (Εταιρικό)

Συγχρηματοδότηση από Ε.Ε

Στην περίπτωσή μας θα προσεγγισθεί το ζήτημα της χρηματοδότησης με δύο διαφορετικές περιπτώσεις με βάση τις κοινές πρακτικές για αντίστοιχες χρηματοδοτήσεις. Στην πρώτη περίπτωση θεωρείται ότι θα εκδοθεί εταιρικό ομόλογο το οποίο θα καλύπτει το 70 % του κόστους, ενώ η υπόλοιπη δαπάνη θα καλύπτεται από το τραπεζικό σύστημα με τη μορφή δανείου το οποίο θα αγγίζει το 30%. Στην δεύτερη περίπτωση θεωρείται ότι τα ίδια κεφάλαια της επένδυσης θα καλύπτουν το 60% του κόστους, ενώ η υπόλοιπη δαπάνη θα καλύπτεται από δάνειο.

Στον πίνακα 7 παρουσιάζονται τα σενάρια χρηματοδότησης.

Πίνακας 5: Σενάρια Χρηματοδότησης

Σενάριο A	Σενάριο B
Εταιρικό ομόλογο : 70 %	Ίδια κεφάλαια : 60 %
Δάνειο : 30%	Δάνειο : 40%

Επιπλέον υποθέσεις:

- Γίνεται η υπόθεση ότι το πρώτο έτος ναυπήγησης ή αντίστοιχα της αγοράς του πλοίου θα απορροφηθεί το 50% του προϋπολογισμού του, το δε υπόλοιπο 50 % θα απορροφηθεί μέσα στο 2^ο έτος ναυπήγησης-αγοράς του.
- Σε ότι αφορά το εταιρικό ομόλογο θα χρησιμοποιηθεί απόδοση 5%, ενώ η αποπληρωμή του “κουπονιού” θα γίνει το 15^ο έτος .
- Σε ότι αφορά τη δανειοδότηση του πλοίου θεωρήθηκε, για μεν τον μακροπρόθεσμο δανεισμό αποπληθωρισμένο επιτόκιο 6,5 %, βετής διάρκεια εξυπηρέτησης, περίοδος χάριτος 2 χρόνια και κεφαλαιοποίηση των τόκων της κατασκευαστικής περιόδου, για δε τα βραχυπρόθεσμα αποπληθωρισμένο επιτόκιο 8%.

- Οι οικονομικές ροές υπολογίζονται σε σταθερές τιμές και το επιτόκιο ευκαιρίας υπολογίζεται σε 8%. Η περίοδος ζωής των πλοίων υπολογίζεται σε 20 έτη με υπολειμματική αξία το 10% της αρχικής επένδυσης.

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΕΚΜΕΤΑΛΕΥΣΗΣ ΤΟΥ ΠΛΟΙΟΥ ΑΝΑΦΟΡΑΣ

Στην ενότητα αυτή παρουσιάζεται...μία εικόνα των λειτουργικών εσόδων / δαπανών. Παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά των πλοίων βάση των οποίων έγινε ο υπολογισμός των δαπανών όπως η σύνθεση και η μισθοδοσία των αντίστοιχων πληρωμάτων ανά πλοίο ταξοδολιμένων, έξοδα καυσίμων, λιπαντικών κλπ.

Λειτουργικά Έσοδα

Πρόκειται για έσοδα από τα εισιτήρια, τη διαφήμιση, την κατανάλωση επί του πλοίου, διάφορες πωλήσεις προϊόντων, επιδοτήσεις, και δωρεές. Για την εκτίμηση των εσόδων από τη λειτουργία των πλοίων θεωρήθηκαν οι παρακάτω παραδοχές:

- Οι ετήσιοι ισοδύναμοι ναύλοι θα παρουσιάζουν μικρή μέση ετήσια αύξηση, δεδομένου ότι θα υπάρχει τόσο αύξηση της κίνησης της γραμμής όσο και μείωση της ζήτησης του πλοίου λόγω παλαίωσης και αύξησης του ανταγωνισμού.
- Τα κέρδη από την κατανάλωση στο bar του πλοίου εκτιμήθηκαν σε 8 € / επιβάτη/διαδρομή, ενώ θεωρήθηκε ότι θα υπάρξει μια ετήσια αύξηση της κατανάλωσης της τάξεως του 3% λόγω βελτίωσης του εισοδήματος των επιβατών (σε σταθερές τιμές).

Ο υπολογισμός των εσόδων στηρίχθηκε στις παρακάτω παραμέτρους λειτουργίας πλοίων.

Πίνακας 6: Παράμετροι γραμμών

Συνολικές ημέρες λειτουργίας / έτος	330	
Συνολικό μήκος διαδρομής (n. miles) 1η περίοδος	105	
Συνολικό μήκος διαδρομής (n. miles) 2η περίοδος	230	
Συνολικό μήκος διαδρομής (n. miles) 3η περίοδος	105	
Συνολικό μήκος διαδρομής (n. miles) 4η περίοδος	105	
1η περίοδος	Μήνες	2
	Συχνότητα Δρομολογίων	1 ανά δύο μέρες
2η περίοδος	Μήνες	3
	Συχνότητα Δρομολογίων	1 ανά δύο μέρες
3η περίοδος	Μήνες	3
	Συχνότητα Δρομολογίων	1 ανά μέρα
4η περίοδος	Μήνες	3
	Συχνότητα Δρομολογίων	1 ανά δύο μέρες

Ωστόσο, για να δοθεί μια πιο σφαιρική (και πιο συντηρητική) άποψη των δυνατοτήτων της επενδυτικής πρότασης εξετάστηκε το ενδεχόμενο η υπηρεσία να λειτουργεί μόνο για 5 μήνες το έτος, συμπεριλαμβάνοντας στην 3^η περίοδο ένα μήνα από τη 2^η και 4^η περίοδο. Συγκεκριμένα τους μήνες Ιούλιο, Αύγουστο, Σεπτέμβριο η υπηρεσία να διαθέτει καθημερινά δρομολόγια ενώ τους μήνες Ιούνιο και Οκτώβριο να πραγματοποιείται ένα δρομολόγιο ανά δύο ημέρες (ενδεικτικά αποτελέσματα παρουσιάζονται αναλυτικότερα στο παράρτημα Γ).

Λειτουργικές Δαπάνες

Οι δαπάνες λειτουργίας χωρίζονται σε δύο μεγάλες κατηγορίες: τις σταθερές (π.χ. έξοδα διοίκησης, μισθοί προσωπικού ξηράς, κτήρια, ενοίκια, λογαριασμοί, έξοδα ασφάλισης, δάνεια/αποσβέσεις) και τις μεταβλητές (π.χ. μισθοί πληρώματος, κατανάλωση σε καύσιμα-λιπαντικά-νερό, λιμενικά, κόστος συντήρησης και επισκευών, φόροι). Για την εκτίμηση των λειτουργικών εξόδων των πλοίων έγιναν οι παρακάτω παραδοχές:

A. Μεταβλητές δαπάνες

- Στα έξοδα μισθοδοσίας πληρώματος δεν έχει συμπεριληφθεί ετήσια αύξηση λόγω ωρίμανσης.
- Το κόστος δεξαμενισμού του πλοίου συμπεριλαμβάνεται στο ετήσιο κόστος συντήρησης. Εκτιμήθηκε ότι απαιτείται δεξαμενισμός μία φορά το χρόνο περίπου, ή μία φορά κάθε 3.000 ώρες λειτουργίας. Το σύνηθες κόστος του κυμαίνεται από 180.000 έως 250.000 €, το τελικό ποσό εξαρτάται από τις απαιτούμενες εργασίες, ενώ είναι λογικό να αυξάνεται την ηλικία του σκάφους. Για το σκοπό αυτό υπολογίστηκε ένα κόστος

δεξαμενισμού 180.000 € για τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του πλοίου, ενώ εκτιμήθηκε ότι θα παρουσιάσει ετήσια αύξηση 1 %.

B. Σταθερές δαπάνες

- Στα έξοδα διοίκησης (μισθοί προσωπικού), έχει συμπεριληφθεί ετήσια αύξηση 3% λόγω ωρίμανσης του προσωπικού
- Για έξοδα ασφάλισης λαμβάνεται το 7% του κόστους του πλοίου
- Ο υπολογισμός των αποσβέσεων έγινε με τον τύπο της τοκοχρεολυτικής εξυπηρέτησης κεφαλαίου για λογιστική διάρκεια ζωής της επένδυσης 8 χρόνια

Ο υπολογισμός των λειτουργικών δαπανών των πλοίων έγινε βάσει των κάτω στοιχείων των πλοίων όπως αυτά δίνονται από τον κατασκευαστή.

Πίνακας 7: Στοιχεία κατασκευαστή ανά τύπο πλοίου

Τεχνικά χαρακτηριστικά πλοίου	Monohull Aluminium Fast Ferry SBS 0130	Catamaran Flying Cat 46	High Speed Passenger/Car Ferry [CORSAIRE 6000]
Υπηρεσιακή ταχύτητα (Kn)	25	37	28
Τύπος μηχανολογικής εγκατάστασης	3 x CATERPILLAR C32	4 x MTU 12V 4000 M70	4 x Deutz MWM TBD 620B V16
Εγκατεστημένη ισχύς (kW)	3000,0	6960,0	7350,0
Εγκατεστημένη ισχύς (bhp)	4080,0	9465,6	9996,0
Κατανάλωση καυσίμου (t/h)	0,620	1,450	1,56
Ειδική κατανάλωση μηχανών (g/kWh)	206,7	208,3	212,2

Οι τιμές των μεταβλητών παραμέτρων όπως προσδιορίστηκαν για τις ανάγκες του μοντέλου:

Πίνακας 8: Τιμές των Μεταβλητών Παραμέτρων

Καύσιμα: τιμή καυσίμου diesel oil (€/t)	750
Λιπαντικά: τιμή λιπαντικού(€/l)	4
Κατανάλωση λιπαντικού(% επί της κατανάλωσης καυσίμου)	1
Κατανάλωση νερού(lt/άτομο/διαδρομή)	3
Τιμή νερού(€/t)	5

Παρακάτω υπολογίζονται ακόμα πιο αναλυτικά οι λειτουργικές δαπάνες των πλοίων.

Σύνθεση & Μισθοδοσία Πληρωμάτων

Η σύνθεση του πληρώματος στα ΠΝΤ, ακολουθεί τις αποφάσεις και τροποποιήσεις των προεδρικών διαταγμάτων του Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας που αφορούν συμβατικά πλοία. Πρακτικά η ισχύουσα νομοθεσία είναι προσαρμοσμένη στις τρέχουσες ανάγκες και απαιτήσεις των ΠΝΤ λόγω των δραματικών αλλαγών στην εφαρμοζόμενη τεχνολογία και στο κενό που είχε δημιουργηθεί. Οι όποιες εξελίξεις επί του θέματος στηρίζονται στη διεθνή σύμβαση STW 95 η οποία προσδιορίζει τους χώρους εργασίας των εργαζομένων και τους όρους ασφαλείας των επιβαινόντων και των ναυτικών.

Στη μελέτη, η σύνθεση του πληρώματος προσδιορίστηκε λαμβάνοντας υπόψη τα υπάρχοντα πληρώματα στα πλοία. Οι κύριοι παράμετροι που καθορίζουν τη σύνθεση του πληρώματος είναι το είδος του πλοίου, ο τύπος των μηχανών, ο αριθμός των κλινών, ο αριθμός των επιβαινόντων και η ολική χωρητικότητα σε κόρους. Τα τρία πλοία της μελέτης είναι ημερόπλοιο καθώς δεν διαθέτουν κλίνες.

Οι αμοιβές των ναυτικών προσδιορίστηκαν με βάση τα δεδομένα από το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο παραβλέποντας ενδεχόμενες διαφοροποιήσεις σε μισθούς από εταιρία σε εταιρία. Τα συνολικά έξοδα μισθοδοσίας εξαρτώνται και από τον αριθμό των πληρωμάτων που χρησιμοποιεί το πλοίο για να πραγματοποιήσει τον καθορισμένο αριθμό δρομολογίων.

Για τους σκοπούς της μελέτης, για όλα τα πλοία και για όλες τις γραμμές, χρησιμοποιήθηκε ένα πλήρωμα. Ακολουθούν πίνακες με τη σύνθεση και τη μισθοδοσία για τους 3 τύπους πλοίου υπό εξέταση.

Πίνακας 9: Σύνθεση - μισθοδοσία πληρώματος Monohull Aluminium Fast Ferry SBS 0130

Πλήρωμα	Άτομα	Αριθμός πληρωμάτων / έτος	Μηνιαία αμοιβή σε € (συμπεριλαμβ. NAT)
Πλοίαρχος	1	1	8434
Υποπλοίαρχος	1	1	4988
Μηχανικός Β'	1	1	4988
Μηχανικός Γ'	1	1	4346
Αξ/κός Α/Τ Α'	1	1	4988
Φροντιστής	1	1	5343
Ναύκληρος	1	1	3724
Ναύτης	2	1	3417
Ναυτόπαις	1	1	2739
Δοκ. Μηχανικός	1	1	2706
Μαθητευόμενος βοηθός Φροντιστού	1	1	2742

Ο συνολικός αριθμός πληρώματος είναι 12 άτομα και η μισθοδοσία αγγίζει τα 570,000 €.

Πίνακας 10.: Σύνθεση - μισθοδοσία πληρώματος Catamaran Flying Cat 46

Πλήρωμα	Άτομα	Αριθμός πληρωμάτων / έτος	Μηνιαία αμοιβή σε € (συμπερι- λαμβ. NAT)
Πλοίαρχος	1	1	8434
Υποπλοίαρχος	1	1	4988
Μηχανικός Β'	1	1	4988
Μηχανικός Γ'	1	1	4346
Αξ/κός Α/Τ Α'	1	1	4988
Οικον. Αξ/κός Α'	1	1	4988
Φροντιστής	1	1	5343
Ναύκληρος	1	1	3724
Ναύτης	3	1	3417
Μηχανοδηγός Α'	1	1	3778
Καθαριστής	1	1	3373
Δοκ. Μηχανικός	1	1	2706
Μαθητευόμενος βοηθός Φροντιστού	1	1	2742

Ο συνολικός αριθμός πληρώματος σε αυτή την περίπτωση είναι 15 άτομα και η μισθοδοσία αγγίζει τα 710,000 €.

Πίνακας 11: Σύνθεση - μισθοδοσία πληρώματος High Speed Passenger/Car Ferry (CORSAIRE 6000)

Πλήρωμα	Άτομα	Αριθμός πληρωμάτων / έτος	Μηνιαία αμοιβή σε € (συμπερι- λαμβ. NAT)
Πλοίαρχος	1	1	8434
Υποπλοίαρχος	1	1	4988
Ανθυποπλοίαρχος	1	1	4346
Μηχανικός Α'	1	1	8393
Μηχανικός Β'	1	1	4988
Μηχανικός Γ'	1	1	4346
Αξ/κός Α/Τ Α'	1	1	4988
Οικον. Αξ/κός Α'	1	1	4988
Φροντιστής	1	1	5343
Ναύκληρος	1	1	3724
Ναύτης	3	1	3417
Μηχανοδηγός Α'	1	1	3778
Μηχανοδηγός Β'	1	1	3444
Καθαριστής	1	1	3373
Δοκ. Μηχανικός	1	1	2706
Μαθητευόμενος βοηθός Φροντιστού	1	1	2742
Επίκουρος	1	1	2739

Ο συνολικός αριθμός πληρώματος είναι 19 άτομα και η μισθοδοσία αγγίζει τα 910,000 €.

Λιμενικά Τέλη

Τα πλοία ανάλογα με τον αριθμό κατάπλων, τις ημέρες πρυμνοδέτησης και το μέγεθος τους πληρώνουν αντίστοιχα τέλη και προσδετικά στα λιμάνια που προσεγγίζουν.

- Λιμενικά τέλη ΟΛΠ Ο Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς για τον υπολογισμό των δικαιωμάτων του επί των πλοίων εκδίδει ετήσιο κανονισμό και τιμολόγια.
- Λιμενικά τέλη λοιπών λιμένων εσωτερικού Οι λιμένες των Δυτικών Κυκλάδων ακολουθούν την μεθοδολογία του κανονισμού του ΟΛΠ για τον υπολογισμό των δικαιωμάτων τους επί των πλοίων. Το τελικό αποτέλεσμα όμως ανά περίπτωση (κόροι, μήκος πλοίου, αριθμός κατάπλων, ημέρες πρυμνοδετήσεως - παραβολής) είναι, για λόγους ανταγωνισμού με το λιμάνι του Πειραιά, τα λιμενικά έξοδα να αποτελούν μόνο το 40% επί των δικαιωμάτων του ΟΛΠ.
- Αμοιβή λιμενεργατών (προσδετικά) Η αμοιβή κυμαίνεται από 15 € ανά κατάπλου για πλοία μικρά ενώ για πλοία όπως αυτά της μελέτης έως και 25 € ανά κατάπλου όμοια με τα μεγάλα συμβατικά πλοία. Οι λιμενεργάτες έχουν δικό τους φορέα - σωματείο, ανεξάρτητο από τους κατά τόπους οργανισμούς λιμένα.

Έξοδα Καυσίμων, Λιπαντικών Και Νερού

Το συνολικό κόστος καυσίμων, λιπαντικών και νερού, περιλαμβάνει παραμέτρους λειτουργίας ανά πλοίο και τεχνικές παραμέτρους ανά πλοίο. Είναι προφανές πως τα συνολικά ετήσια έξοδα καυσίμου, λιπαντικών και νερού αναφέρονται στο δεδομένο σύστημα λειτουργίας (κινητήρας & βοηθητικά συστήματα) του κάθε πλοίου. Επειδή το κόστος καυσίμου αποτελεί το κύριο λειτουργικό έξοδο μια αλλαγή στα διανυόμενα μίλια ετησίως, επιφέρει δραματικές αλλαγές επί της συνολικής απόδοσης της επένδυσης και αυτό αποτελεί αντικείμενο της ανάλυσης ευαισθησίας.

ΕΚΤΙΜΗΣΗ ΤΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΩΝ – ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ

Η συγκεκριμένη οικονομική ανάλυση σκοπιμότητας, λόγω της ιδιαιτερότητάς και πολυπλοκότητάς της, απαίτησε τη δημιουργία του παρουσιαζόμενου ειδικού χρημα-οοικονομικού μοντέλου, αλλά και τη χρήση Η/Υ για την πραγματοποίηση των υπολογισμών μέσω ενός εξειδικευμένου για το σκοπό αυτό προγράμματος. Ο ρόλος του χρηματοοικονομικού μοντέλου είναι τριπλός:

- υπολογίζει χρηματοροές και οικονομικούς δείκτες απόδοσης για κάθε πλοίο
- συγκρίνει τα εναλλακτικά επενδυτικά σχέδια ως προς την οικονομική τους απόδοση
- αναλύει την οικονομική σκοπιμότητα αλλά και την πρόταση βέλτιστης λύσης ως προς σημαντικούς παράγοντες αβεβαιότητας που υπεισέρχονται στη μελέτη.

Αποτελέσματα χρήσης

Το λογιστικό αποτέλεσμα χρήσης (για θετικά καθαρά κέρδη - όχι ζημίες), πραγματοποιείται με την ακόλουθη σειρά:

- Κάλυψη ζημιών προηγούμενων ετών
- Τακτικό αποθεματικό: 5% επί των αποτελεσμάτων προ φόρων μέχρι το 1/3 του Μετοχικού Κεφαλαίου
- Φόρος εισοδήματος (υπολογισμένος με συντελεστή 30%) επί των μη διανεμομένων κερδών (κράτηση για τακτικό αποθεματικό και κέρδη εις νέον).
- Τοκομερίδιο εταιρικού ομολόγου: Ονομαστικό επιτόκιο ομολόγου 5%, έτος αποπληρωμής το 15 [Χρηματοδοτικό Σενάριο Α]
- Διανομή μερίσματος: 35% επί των καθαρών κερδών μετά την αφαίρεση του τακτικού αποθεματικού [Χρηματοδοτικό Σενάριο Β]
- Αμοιβές Δ.Σ.: 3% επί του υπολοίπου των κερδών
- Κέρδη εις νέον (λοιπά αποθεματικά) = Καθαρά αποτελέσματα – Τακτικό αποθεματικό – Μερίσματα – Αμοιβές ΔΣ

Χρηματοροές

Παράλληλα εκτιμούνται οι ταμειακές ροές (*cash flows*). Αυτές είναι οι προσημασμένες διαφορές μεταξύ ταμειακών εισροών (*cash inflows*) και ταμειακών εκροών (*cash outflows*) ώστε να είναι δυνατή η ανάλυση οικονομικής αποδοτικότητας των εναλλακτικών επενδυτικών σχεδίων.

Ο υπολογισμός των χρηματοροών, των αποτελεσμάτων χρήσεως και των οικονομικών δεικτών απόδοσης πραγματοποιείται για 20 έτη λειτουργίας των πλοίων. Αυτό είναι αναγκαίο ώστε να μπορέσουν να πραγματοποιηθούν οι αποσβέσεις και η αποπληρωμή των δανείων, αλλά και για να μπορέσει να υπάρξει πλήρης εκμετάλλευση της αρχικής επένδυσης του πλοίου.

Οι ταμειακές ροές εμφανίζονται σύντομα θετικές στις περιπτώσεις όπου το αρχικό κόστος κτήσεις δεν ξεπερνάει τα 2,5 εκατ. €, η δε πορεία των *cash flows* ενισχύεται όταν πλέον έχουν αποπληρωθεί τα δάνεια και έχουν αποσβεσθεί οι επενδύσεις. Αντίθετα, στην περίπτωση των πλοίων με αρχικό κόστος κτήσης να ανέρχεται πάνω από 2,5 εκατ. € οι ταμειακές ροές εμφανίζονται αρνητικές. Επίσης, στην πραγματοποίηση του Σεναρίου Α παρατηρείτε αρνητικό πρόσημο στις ταμειακές ροές εφόσον γίνει επιλογή χρήσης εταιρικού ομολόγου στο επιλεγμένο έτος αποπληρωμής.

Δίδονται δύο επιπλέον παραδοχές αναφορικά με την αξιολόγηση-κατάταξη του επενδυτικού σχεδίου σε σχέση με τις ταμειακές ροές:

- Οι ταμειακές ροές πραγματοποιούνται στο τέλος κάθε χρόνου.
- Δεν γίνεται προεξόφληση των ταμειακών ροών.

Οικονομικοί δείκτες απόδοσης

Οι οικονομικοί δείκτες απόδοσης, οι οποίοι δείχνουν τη σκοπιμότητα και βιωσιμότητα της επένδυσης, υπολογίστηκαν με βάση την ταμειακή ροή (*cash flow*) για κάθε πλοίο και αναφέρονται στα ίδια κεφάλαια της επένδυσης (δηλαδή το ιδιωτικό μετοχικό κεφάλαιο). Και τούτο γιατί οι οικονομικοί δείκτες που αναφέρονται στα ίδια κεφάλαια μίας επένδυσης αποτελούν τα βασικά κριτήρια εκτίμησης της σκοπιμότητας και βιωσιμότητάς της. Αντίθετα, όταν οι οικονομικοί δείκτες υπολογίζονται ως προς το σύνολο των επενδυθέντων κεφαλαίων, έχουν νόημα για την εκτίμηση της οικονομικής σκοπιμότητας νηολόγησης ενός πλοίου σε μια γραμμή στα πλαίσια της Εθνικής Οικονομίας. Βάσει της προβληματικής αυτής, ο υπολογισμός των οικονομικών δεικτών απόδοσης πραγματοποιείται επί των χρηματοροών καθαρού ταμειακού ισοζυγίου που προκύπτουν στους πίνακες ταμειακής ροής (*cash flow*) για κάθε πλοίο.

Υπολογίστηκαν τρεις δείκτες οικονομικής απόδοσης ως προς τα ίδια κεφάλαια (Χ.Ν.Ψαραύτης: Σημειώσεις Οικονομικής Ι), ο καθένας από τους οποίους αξιολογείται διαφορετικά.:

- Το κριτήριο της καθαρής παρούσας αξίας (*net present value*).

Εδώ στην περίπτωση μας επιλέχθηκε επιτόκιο αναγωγής (*discounted factor*) = 6,5 %

- Ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης (*Internal Rate of Return*).

Με την ανάλυση της αποδοτικότητας ελέγχεται το κατά πόσο η υπόψη επένδυση είναι βιώσιμη και αν παρέχει ικανοποιητική απόδοση στα κεφάλαια που πρόκειται να επενδυθούν. Γενικά, η απόδοση των κεφαλαίων που θα επενδυθούν θεωρείται ικανοποιητική και η επένδυση κρίνεται συμφέρουσα για τους επενδυτές αν είναι τουλάχιστον ίση με την απόδοση που θα μπορούσαν να είχαν τα κεφάλαια αυτά σε μία εναλλακτική λύση (άλλη επένδυση, κατάθεση σε λογαριασμό καταθέσεων κλπ).

Σημειώνεται επίσης ότι κάθε συνδυασμός πλοίου και γραμμής έχει τη δική του φυσιογνωμία και επομένως οι βασικές παραδοχές σχετικά με τη δυναμικότητά τους και τα μεγέθη εσόδων και εξόδων διαφέρουν.

Στην τρέχουσα ανάλυση θεωρήθηκε αρκετό να εξεταστούν μόνο οι δύο δείκτες οικονομικής απόδοσης: η καθαρή παρούσα (NPV) και ο εσωτερικός βαθμός απόδοσης (IRR). Γενικά, αν θεωρήσουμε τις εναλλακτικές επενδυτικές λύσεις από την πλευρά της Εθνικής Οικονομίας, η επιλογή θα πρέπει να γίνει με βάση το κριτήριο της Καθαρής Παρούσας Αξίας, ενώ, αν τις θεωρήσουμε από την πλευρά του επενδυτή, η επιλογή θα πρέπει να γίνει βάσει του συνδυασμού των κριτηρίων του Εσωτερικού Βαθμού Απόδοσης και της Καθαρής Παρούσας Αξίας. Η τεχνικοοικονομική ανάλυση των διαφόρων εναλλακτικών περιπτώσεων οδηγούν σε ικανοποιητικά αποτελέσματα, τόσο σε ότι αφορά το κριτήριο της Καθαρής Παρούσας Αξίας, όσο και στο κριτήριο του Εσωτερικού Βαθμού Απόδοσης.

Η ανάλυση «νεκρού» σημείου» (*break even analysis*) καθορίζει το σημείο στο οποίο τα έσοδα του πλοίου σε μια συγκεκριμένη γραμμή είναι ίσα με τα έξοδά του και ορίζεται από τον αριθμό των ισοδυνάμων ναύλων για τον οποίο τα έσοδα και τα έξοδα ισούνται.

Η διαχρονική εκτίμηση των οικονομικών μεγεθών της ανάλυσης παρουσιάζεται μέσω των συγκεντρωτικών αποτελεσμάτων σε πίνακες και διαγράμματα, αναφορικά με το ενδεικτικό παράδειγμα της Α' περίπτωσης, στο τέλος της μελέτης.

Αναλυτικότερα, στο παράρτημα Γ παρουσιάζονται οι πίνακες των στοιχείων, όπως καταγράφονται στο χρησιμοποιούμενο λογισμικό, οι οποίοι αναφέρονται στη σύνθεση του χρηματοδοτικού σχήματος, της ανάλυσης του κεφαλαίου κίνησης (μακροπρόθεσμος δανεισμός, σταθερές και μεταβλητές δαπάνες, αποσβέσεις) για τα 20 (+2 περίοδος χάριτος) χρόνια λειτουργίας του πλοίου, ο λογαριασμός εκμετάλευσης, τα αποτελέσματα χρήσης και οι ταμειακές ροές του πλοίου και των ιδίων κεφαλαίων για το παράδειγμα του πλοίου υπό εξέταση.

Στα αποτελέσματα χρήσης και τις ταμειακές ροές το αρνητικό πρόσημο ακολουθεί την επένδυση μέχρι το 6ο έτος (σωρευτικό ταμειακό ισοζύγιο) με απιστροφή της καμπύλης στο 2ο έτος, ενώ σημειώνεται μια απότομη εκροή κεφαλαίων το 15ο έτος με την αποπληρωμή του ομολόγου. Απίστοιχα οι ταμειακές ροές στο σύνολο των κεφαλαίων ακολουθούν αρνητική πορεία μέχρι το 8ο διατηρώντας τα υπόλοιπα χαρακτηριστικά.

Επίσης παρατίθεται ο πίνακας υπολογισμού του νεκρού σημείου και 2 διαγράμματα που αντιστοιχούν σε 2 διαφορετικές εκτιμήσεις του ελάχιστου απαιτούμενου αριθμού επιβατων (που αποτελεί παράμετρο αβαβαιότητας) δεχόμενοι ότι το νεκρό σημείο στην πρώτη περίπτωση είναι στα 10 έτη και τη δεύτερη στα 12.

Τέλος αναφορικά στην ανάλυση της αποδοτικότητας, γίνεται συγκριτική παράθεση των αποτελεσμάτων της ΚΠΑ (20ετίας) για τα τρία εξεταζόμενα πλοία σε δύο σενάρια διαδρομής.

4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ & ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΣΥΖΗΤΗΣΗ

Τα συμπεράσματα από την παρούσα μελέτη αφορούν κυρίως την αξιολόγηση των χαρακτηριστικών μιας οικονομικής πρότασης που αφορά την επιλογή του κατάλληλου πλοίου, της γραμμής και του προφίλ λειτουργίας. Κατά τη μελέτη συνεκτιμήθηκαν όλοι εκείνοι οι παράγοντες που αλληλεπιδρούν θετικά ή αρνητικά, τα χαρακτηριστικά της επιχείρησης και με βάση αυτά έγινε οικονομική ανάλυση. Σε επόμενο στάδιο πραγματοποιήθηκε μερική ανάλυση ευαισθησίας (*what if analysis*) εξετάζοντας τη συμπεριφορά της επένδυσης σε διαφορετικούς τύπους πλοίων, χρηματοδοτικά σχήματα και προφίλ λειτουργίας. Από τα συμπεράσματα της μελέτης διακρίνεται η δυνατότητα της γραμμής να υποστηρίξει μια βιώσιμη επένδυση.

Σημαντικά ζητήματα που καθορίζουν τη βιωσιμότητα της υπηρεσίας είναι:

- Το αρχικό κόστος επένδυσης. Τα αποτελέσματα δείχνουν πως μια επένδυση της τάξεως των 2 εκ. ευρώ θα μπορούσε να είναι βιώσιμη και κερδοφόρα, εάν βέβαια πληρούνται οι βασικές προδιαγραφές όπως σωστή επιλογή πλοίου, προφίλ λειτουργίας, χρηστή διαχείριση και προβολής της υπηρεσίας προς τους ενδιαφερόμενους και εν δυνάμει χρήστες. Μεγαλύτερες επενδύσεις δεν είναι απαγορευτικές αλλά θα περιορίζαν την λειτουργία μόνο κατά τους καλοκαιρινούς μήνες και θα απαιτούσαν μεγάλες συνοδευτικές ενέργειες στην οικονομία και τις υποδομές στα νησιά. Σημειώνεται πως η παραδοχή της επιβατικής ζήτησης κρίνεται αρκετά ασφαλής, δεδομένου πως παρόμοια υπηρεσία που υφίσταται την τρέχουσα περίοδο σε ενδο-κυκλαδικό δρομολόγιο συγκεντρώνει μεγαλύτερο αριθμό επιβατών. Είναι βέβαια κρίσιμο το ζήτημα των κινήσεων του ανταγωνισμού και δυστυχώς στο συγκεκριμένο δύσκολο μπορεί κανείς να εκτιμήσει ακόμα και το άμεσο μέλλον.
- Το προφίλ λειτουργίας. Η γραμμή πρέπει να εξασφαλίζει κατά τους καλοκαιρινούς μήνες τη δυνατότητα ημερήσιων εκδρομών και για το λόγο αυτό προτείνεται η εναλλαγή της φοράς εκτέλεσης των δρομολογίων (σκέλος 1 & 2). Αυτό αποτελεί σημαντική προϋπόθεση για τη μεγιστοποίηση της χρησιμότητας της υπηρεσίας στην ομάδα των επιβατών που κάνει island hopping. Το στοιχείο αυτό αποτυπώθηκε και στις συνεντεύξεις καθώς η μεγάλη συχνότητα δρομολογίων αποτελεί απόλυτα επιθυμητό στοιχείο για τον επιβάτη που επιθυμεί να μεταβεί σε δευτερεύοντα προορισμό από το νησί που έχει ως έδρα κατά τη διαμονή του στη χώρα. Σημαντικό στοιχείο επίσης είναι η υπηρεσία να δύναται να εκτελέσει το ημερήσιο πρόγραμμα της μέσα σε 10 ώρες ώστε να μην είναι υποχρεωτική η χρήση διπλών πληρωμάτων. Η Σέριφος δημιουργεί μια αύξηση των ωρών δρομολόγησης και αύξηση του λειτουργικού κόστους που δεν ισοσταθμίζεται από την αύξηση της κίνησης. Συνεπώς η επιλογή ενός δρομολογίου με ενδιάμεσο σταθμό τη Σέριφο θα πρέπει να συνδυαστεί με άλλα αντισταθμιστικά οφέλη που ξεκινά από την σημαντική συμμετοχή της τοπικής κοινωνίας στο εγχείρημα και φθάνει ακόμα και στην πριμοδότηση της λειτουργίας. Η προτεινόμενη λειτουργία κατά τους χειμερινούς μήνες μπορεί να δώσει μια κοινωνική διάσταση στο εγχείρημα και να εξασφαλίσει την κοινωνική στήριξη αλλά δυστυχώς με καθαρά ιδιωτικο-οικονομικά κριτήρια συνεισφέρει αρνητικά στον ετήσιο απολογισμό. Είναι συνεπώς

στην διακριτική ευχέρεια του νομικού προσώπου που θα υλοποιήσει την πρόταση να επιλέξει την μεγιστοποίηση του οικονομικού, του κοινωνικού αποτελέσματος ή ενός συνδυασμού τους.

- Το χρηματοδοτικό σχήμα. Διακρίνεται μια τάση των τοπικών κοινωνιών, του επιχειρηματικού κόσμου και της τοπικής αυτοδιοίκησης να λάβουν πρωταγωνιστικό ρόλο στην επίλυση του προβλήματος της διασύνδεσης τους. Αυτό αποτυπώθηκε και στην ημερίδα παρουσίασης των αποτελεσμάτων με το έκδηλο ενδιαφέρον στην συμμετοχή και στην λύση. Συνεπώς κρίνεται θετικά μια ενδεχόμενη λύση με ομολογιακό δάνειο και συμμετοχή των τοπικών κοινωνιών των νησιών, των επιχειρηματιών και της δημοτικής αυτοδιοίκησης. Η λύση έχει συγκριτικά πλεονεκτήματα έναντι του τραπεζικού δανεισμού και παρέχει τη δυνατότητα μετοχοποίησης του ομολόγου στο μέλλον. Συντελεί στην συνέργεια κοινωνίας – εγχειρήματος καθώς εμπλέκει και οικειοποιεί την επένδυση με τους πολίτες, τους ιδιώτες και την αυτοδιοίκηση.
- Ο τύπος του πλοίου. Από τα στοιχεία που οι μελετητές είχαν την κατοχή τους, μια προσφερόμενη μεταφορική ικανότητα της τάξης των 300 επιβατών κρίνεται ικανοποιητική και ασφαλής για την υπηρεσία. Στο σημείο αυτό να τονισθεί πως παρόλη την οικονομική κρίση της χώρας μας, οι μελλοντικές ενδο-κυκλαδικές ροές αναμένεται να μείνουν ανεπηρέαστες καθώς καθορίζονται αποκλειστικά από την έξωθεν οικονομία και κατάσταση. Αυτό φαίνεται από τα στοιχεία για την ύπαρξη πολλών πλοίων που εκτελούν ενδο-κυκλαδικά δρομολόγια με αυξητική δυναμική (κυρίως μικρά πλοία σε σύντομα τοπικά δρομολόγια). Παράλληλα η μείωση του εγχώριου εισοδήματος δημιουργεί πτώση των μετακινήσεων για αναψυχή και ο τουρισμός των νησιών θα βασίζεται ολοένα και περισσότερο στους ξένους τουρίστες. Εάν λάβει κανείς υπόψη το πλεονέκτημα των διεθνών αεροδρομίων των νησιών έναντι του αεροδρομίου των Αθηνών, μπορεί κάλλιστα να υποθέσει πως στο μέλλον ολοένα και περισσότεροι τουρίστες θα επιλέγουν την άμεση πρόσβαση σε κάποιο νησί παρακάμπτοντας τον ενδιάμεσο προορισμό της Αθήνας. Πρόκειται ουσιαστικά για μια νέα αγορά με τεράστια δυναμική εάν γίνουν οι απαραίτητες υποστηρικτικές ενέργειες. Συνεπώς η ενδο-κυκλαδική γραμμή έχει ένα θετικό στοιχείο για τη βιωσιμότητα της συγκριτικά με την γραμμή που συνδέει τα νησιά με τον Πειραιά και το Λαύριο ή την Ραφήνα. Σημαντικό στοιχείο είναι επίσης το γεγονός πως η υπηρεσία σκοπεύει να μεγιστοποιήσει τη χρησιμότητα της έναντι των τουριστών που επισκέπτονται τη χώρα με πτήσεις charter και που σπανίως επιθυμούν να μεταφέρουν όχημα από νησί σε νησί καθώς παντού παρέχεται η δυνατότητα της ενοικίασης. Συνεπώς η λύση που προκρίνεται δεν πρέπει να θυσιάζει σημαντική μεταφορική ικανότητα για μεταφορά οχημάτων. Η ταχύτητα του πλοίου πρέπει να παρέχει τη δυνατότητα εκπλήρωσης του δρομολογίου μέσα σε 10 ώρες αλλά και ταυτόχρονα να κρατά το κόστος καυσίμου σε λογικά επίπεδα. Από τα δεδομένα δρομολόγησης μια ταχύτητα της τάξης των 25 κόμβων κρίνεται ικανοποιητική. Η συμπεριφορά του πλοίου σε θαλάσσιους κυματισμούς δεν εμφανίζεται να έχει σημαντική επίπτωση καθώς η υπηρεσία απευθύνεται σε επισκέπτες της «μιας φοράς» και συνεπώς δεν ενδιαφέρει καθοριστικά η δημιουργία φήμης περί «καλοτάξι-δου» πλοίου. Η τήρηση όμως των δρομολογίων στις ειδικές συνθήκες του Αιγαίου επιβάλλει ένα πλοίο τουλάχιστον 40 μέτρα για να μπορεί να ταξιδεύει μέχρι κατάσταση

ανέμου 8 μποφόρ. Η ανάγκη για αξιοπιστία, οικονομία και ταχύτητα επιβάλλει την αγορά νέου σχετικά πλοίου από την αγορά των παλαιών μεταχειρισμένων. Η τρέχουσα οικονομική συγκυρία στη ναυτιλία έχει δημιουργήσει ευκαιρίες, προσφέροντας ελκυστικές τιμές μεταχειρισμένων, παρέχοντας μεγάλη γκάμα πλοίων που μπορούν να «κουμπώσουν» ιδανικά στα απαιτούμενα χαρακτηριστικά ευρισκόμενα παράλληλα σε χαμηλές τιμές. Η νέα κατάσταση όπως έχει διαμορφωθεί δίνει στο εγχείρημα το συγκριτικό πλεονέκτημα να έχει την απόλυτη δυνατότητα επιλογής του μέσου όταν άλλες εταιρίες αγωνιούν να λειτουργήσουν με τα υπερδιαστασιοποιημένα ενεργοβόρα πλοία των «καλών» εποχών.

Ανακεφαλαιώνοντας τα προτεινόμενα χαρακτηριστικά της υπηρεσίας είναι:

- 10ωρη (κατά το μέγιστο) κυκλική λειτουργία.
- Εκτέλεση των δρομολογίων όπως περιγράφεται στο αντίστοιχο σημείο της μελέτης (σκέλος 1 & 2)
- Αντιστροφή της φοράς εκτέλεσης των δρομολογίων.
- Συσχέτιση της επιλογής της Σερίφου ως ενδιάμεσου προορισμού με αντισταθμιστικά οφέλη για την υπηρεσία.
- Λειτουργία για 5 ή 11 μήνες ανάλογα με τον προσανατολισμό της επένδυσης (κοινωνικός ή ιδιωτικός σκοπός)
- Προσπάθεια δημιουργίας κοινωνικού ταμείου για την υπηρεσία και έκδοσης αντίστοιχου εταιρικού ομολόγου.
- Παροχή δυνατότητας μετοχοποίησης του ομολόγου κατά την ωρίμανση του.
- Επιθυμητή μεταφορική ικανότητα σε επιβάτες: 300 επιβάτες κατά το θέρος
- Επιθυμητή μεταφορική ικανότητα σε οχήματα: όχι παραπάνω από 15 οχήματα - μη υποχρεωτικό χαρακτηριστικό.
- Ύψος επένδυσης έως 2 - 2.5 εκ ευρώ.

Από τα εξεταζόμενα πλοία αυτό που πληροί κατά μέγιστο βαθμό τα παραπάνω στοιχεία είναι το *Monohull Aluminium Fast Ferry* "SBS 0130". Το συγκεκριμένο αποτελεί απλώς μια υπόδειξη του τύπου, της ηλικίας, της μεταφορικής ικανότητας, της ταχύτητας κτλ και δεν είναι πρόταση ή υπόδειξη αγοράς. Είναι βέβαιο πως στην παγκόσμια αγορά υπάρχουν πολλά πλοία που πληρούν τα παραπάνω χαρακτηριστικά με καλύτερο τρόπο και ίσως ευρίσκονται σε καλύτερες τιμές.

Το εγχείρημα μπορεί να τύχει συγχρηματοδότησης από την Ε.Ε. εάν πληρούνται κάποια κριτήρια όπως της μεγιστοποίησης της προσβασιμότητας των πολιτών, της βελτίωσης των υπηρεσιών και της χρήσης διατάξεων με θετικό περιβαλλοντικό πρόσημο. Πρέπει να σημειωθεί πως ο φορέας υλοποίησης πρέπει να έχει την ανάλογη εμπειρία για την επίτευξη οικονομικής λειτουργίας. Υπάρχει επίσης μια σειρά από συνοδευτικές ενέργειες που πρέπει να εκτελεστούν για την δημιουργία και υποστήριξη της βιωσιμότητας της επένδυσης. Επιγραμματικά να αναφέρουμε πως στα εξεταζόμενα νησιά δεν παρέχεται αυτή την στιγμή η δυνατότητα ανεφοδιασμού με συγκεκριμένο καύσιμο (MGO) και αυτό θα πρέπει να λυθεί μέχρι

την υλοποίηση της. Παράλληλα πρέπει να γίνουν ενέργειες που να ενισχύουν τις ενδοκυκλαδικές σχέσεις, ενέργειες *marketing* της υπηρεσίας κτλ έτσι ώστε να εξασφαλισθεί η βιωσιμότητα της και η υποστήριξη ανάπτυξης της στα νησιά των Δυτικών Κυκλάδων.

Τέλος τα κοινωνικά και ιδιωτικο-οικονομικά οφέλη των εμπλεκόμενων φορέων και επιχειρηματιών στο εγχείρημα από την λειτουργία της επένδυσης είναι πολλά, άμεσα και έμμεσα, και θα αρχίσουν να φαίνονται από την πρώτη στιγμή υλοποίησης με προσθετική τάση κατά τη λειτουργία της:

- Άμεσα οφέλη:
 - Αύξηση εισπραξη λιμενικών δικαιωμάτων
- Έμμεσα
 - Αύξηση εισπραξης τελών από την μεγέθυνση της οικονομίας τοπικής κοινωνίας και του τουρισμού
 - Επίτευξη των στόχων και των σκοπών του λιμενικού ταμείου και του Δήμου για την βελτίωση των υπηρεσιών και της ποιότητας ζωής των πολιτών.

ΘΕΜΑΤΑ ΠΡΟΣ ΣΥΖΗΤΗΣΗ

1. Προοπτική της χρήσης ενός μεγαλύτερου πλοίου στην υπηρεσία.
2. Δυνατότητες, πρωτερήματα και μειονεκτήματα της χρήσης 2 πλοίων ταυτόχρονα στην υπηρεσία.
3. Άλλες μορφές χρηματοδότησης της υπηρεσίας (π.χ. με ποσοστό στην τιμή άλλων υπηρεσιών στα νησιά).
4. Πρόταση για πολιτική της άγονης γραμμής μόνο κατά τους χειμερινούς μήνες.
5. ΠΝΤ και προσωπικό λειτουργίας, ΠΝΤ και ασφάλεια πλόων.
6. Δυσκολίες στην αντιμετώπιση μιας πλήρους μελέτης σκοπιμότητας στη ναυτιλία.
7. Παράγοντες ευελιξίας μιάς ακτοπλοϊκής υπηρεσίας στη ναυτιλία.

5. ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Παράρτημα Α: Χρηματοδοτικοί Πόροι

Στη συνέχεια γίνεται μια σύντομη αναφορά των χρηματοδοτικών πόρων ώστε να αποκτηθεί μία ευρεία άποψη για τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα του καθενός από αυτούς.

Ίδια κεφάλαια ή Καθαρή Θέση μιας εταιρίας συνιστούν:

- Το Μετοχικό Κεφάλαιο (σε χρήμα και είδος) που εισφέρουν οι φορείς στην επιχείρηση, κατά την ίδρυση της ή και αργότερα κατά τη διάρκεια της παραγωγικής της ζωής
- Τα Αποθεματικά, δηλαδή τα κέρδη που δεν διανέμονται στους φορείς της επιχείρησης, αλλά παρακρατούνται σ' αυτή (παρακρατηθέντα / αδιανέμητα κέρδη).
- Τα κεφάλαια (σε χρήμα και είδος) που χορηγούν δωρεάν στην επιχείρηση διάφοροι τρίτοι, χωρίς να αποκτούν την ιδιότητα του φορέα.
- Οι Υποχρεώσεις της ατομικής επιχείρησης προς τον φορέα της.

Το κύριο χαρακτηριστικό των ιδίων κεφαλαίων είναι ότι δεν λήγουν σε προκαθορισμένο χρόνο. Παραμένουν επενδυμένα στα στοιχεία του Ενεργητικού της επιχείρησης μέχρι να επιτευχθεί ο σκοπός της ίδρυσης και της λειτουργίας της.

Τραπεζικό Σύστημα

Δάνεια

Οι αποκτήσεις πλοίων απαιτούν τη διάθεση ενός μέσου είτε μεγάλου κεφαλαίου προκειμένου να πραγματοποιηθούν. Για να μπορέσουν να επιτευχθούν οι συγκεκριμένες χρηματοδοτικές απαιτήσεις, έχει αναπτυχθεί ο δανεισμός. Ένα δάνειο μπορεί να θεωρηθεί ως μια ακριβής νομική ρύθμιση όπου η τράπεζα θα δανείσει ένα ορισμένο ποσό για μια καθορισμένη περίοδο η οποία υπερβαίνει το ένα έτος, με αποπληρωμή είτε κατά τη διάρκεια της ζωής του κύκλου δανείου ή σε περιόδους ωριμότητας κανονικά από τη χρηματοροή που δημιουργείται από το συγκεκριμένο πλάνο και πιθανώς από την υπόλοιπη αξία αυτού. Το συγκεκριμένο ποσό που παραχωρείται αναφέρεται ως *drawdown*. Μια περίοδος 2 – 5 έτη θεωρείται συνήθως ως μεσοπρόθεσμο δάνειο, με περιόδους που υπερβαίνουν τα 5 έτη να θεωρούνται ως μακροπρόθεσμα.

Υπάρχουν δύο τύποι δανείων – *straight* και *standby*. Τα *straight* δάνεια είναι δομημένα έτσι ώστε όλο το ποσό να εκταμιεύεται εξ αρχής και να αποπληρώνεται κατά τη διάρκεια της διάρκειας ζωής του δανείου. Ενώ στα *standby* δάνεια η τράπεζα διαθέτει στην εταιρεία μια χρονική περίοδο για να δανειστεί όλο ή ένα μέρος των χρημάτων του δανείου, στο τέλος της οποίας το δάνειο μετατρέπεται σε δάνειο συγκεκριμένης χρονικής διάρκειας (*term loan of specified maturity*). Συνήθως εφαρμόζεται μια εφάπαξ καταβολή (*drawdown*) σε απόκτηση

ενός μόνο πλοίου ενώ για προγράμματα απόκτησης πλοίων ή αναχρηματοδότησης, υιοθετούνται συνήθως πολλαπλές καταβολές (*drawdowns*) έως μια συγκεκριμένη ημερομηνία.

Το επιτόκιο είναι περιοδικά σταθερό κατά τη διάρκεια του δανείου συνήθως ανά περιόδους τριών ή έξι μηνών. Στο δανειστή κανονικά θα δοθεί η επιλογή να ορίσει την περίοδο του επιτοκίου εκ των προτέρων, διευκολύνοντας την τράπεζα να δανειστεί παρόμοια κεφάλαια εάν χρειαστεί καθώς και το δανειζόμενο να αξιολογήσει μελλοντικές μεταβολές των επιτοκίων.

Η αποπληρωμή βασίζεται σ' ένα συγκεκριμένο πρόγραμμα δόσεων και μπορεί να διαφέρει, ανάλογα με τη χρηματοροή μιας εταιρείας και την πρόθεση της τράπεζας να διαμορφώσει ένα δάνειο βάσει μιας συγκεκριμένης οδού. Συνεπώς, το δάνειο μπορεί να διαμορφωθεί έτσι ώστε να ταιριάζει στις αντίστοιχες πλευρές και με βάση κάποιες συγκεκριμένες περιστάσεις. Τα χρονοδιαγράμματα των δόσεων είναι δυνατόν να βασίζονται σε ισόποσες (παραδοσιακό χρονοδιάγραμμα) είτε σε μη ισόποσες καταθέσεις. Οι ισόποσες καταθέσεις μπορούν να δομηθούν γύρω από ένα σταθερό σύνολο πληρωμής κεφαλαίου και τόκων ή μόνο αποπληρωμή ίσου ποσού κεφαλαίου με ξεχωριστές πληρωμές των τόκων.

Μη ισόποσες αποπληρωμές μπορούν να δομηθούν γύρω από:

- Moratoria Όπου μια περίοδος χάρης χορηγείται πριν από την έναρξη αποπληρωμής του δανείου και κατά την οποία μόνο η αποπληρωμή των τόκων γίνεται. Τα *Moratoria* είναι ιδιαίτερα κοινά σε νέες κατασκευές πλοίων και σε αναδιαμόρφωση προβληματικών δανείων. Μια επιπλέον εφαρμογή του *moratorium* βρίσκεται στην αγορά ενός πλοίου σε μια καταπιεσμένη αγορά ενώ αναμένεται άνοδος αυτής. Η συμφωνημένη περίοδος έχει ως αποτέλεσμα την εξάλειψη μιας, πιθανώς απαγορευτικής, έλλειψης ρευστού πριν την αλλαγή του κλίματος στην αγορά.
- Αποπληρωμή με Balloon Στη συγκεκριμένη περίπτωση, ένα σημαντικό μέρος της συνολικής αποπληρωμής οφείλεται κατά το τέλος της διάρκειας του δανείου και το οποίο ακολουθεί τη σειρά των δόσεων που αποπληρώνουν τους τόκους και ένα μέρος του κεφαλαίου. Στις αποπληρωμές με *balloon*, οι οποίες συνήθως οφείλονται σε ανεπαρκείς χρηματοροές για την αποπληρωμή του συνολικού χρέους που δημιουργείται από το επιχειρούμενο σχέδιο, συνήθως το *Balloon* αντιστοιχεί στην εναπομένουσα αξία του χρηματοδοτούμενου περιουσιακού στοιχείου. Για την αποφυγή προβλημάτων στην εκτίμηση της εναπομένουσας αξίας και ως εκ τούτου και της αντίστοιχης τιμής του *balloon*, συνήθως ως *balloon* χρησιμοποιείται η αξία του πλοίου στο τέλος της οικονομικής διάρκειας ζωής του (*scrap value*).
- Αποπληρωμή Bullet Όπου το κεφάλαιο οφείλεται εξολοκλήρου έως την καθορισμένη ημερομηνία αποπληρωμής και μόνο οι τόκοι αποπληρώνονται κατά τη διάρκεια ζωής του δανείου. Εξαιτίας της φύσης των υψηλών κεφαλαίων που απαιτούνται για την απόκτηση ενός πλοίου, μια τέτοια δομή θεωρείται μάλλον απαγορευτική και συνεπώς δεν είναι τόσο κοινή στη ναυτιλιακή χρηματοδότηση.

- Back / Front End Σε περιπτώσεις όπου μια άνοδος της αγοράς αναμένεται, ο δανειζόμενος μπορεί να ζητήσει μικρότερες αρχικές δόσεις με μια οριοθέτηση για μετέπειτα μεγαλύτερες όπου οι αποπληρωμή του κεφαλαίου θα είναι μεγαλύτερη προς το τέλος του δανείου απ' ό τι στην αρχή. Ο συνήθης στόχος σ' αυτήν την περίπτωση είναι ότι τα χρήματα που παράγονται στην αρχική φάση του δανείου θα αρκούσαν μόνο για την κάλυψη μικρότερων δόσεων εξαιτίας των φτωχών συνθηκών της αγοράς ενώ μια αναμενόμενη άνοδος της αγοράς αργότερα κατά τη διάρκεια του δανείου θα ήταν πιθανό να παράγει μεγαλύτερες χρηματοροές ικανές να καλύψουν τις μεγαλύτερες δόσεις. Εκτός από την αυξημένη έκθεση σε κίνδυνο λόγω της «βεβαρημένης προς το τέλος» δομής του δανείου η οποία μπορεί να παρουσιάσει την ανάγκη για πρόσθετη ασφάλεια επιπλέον παράγοντας που θα πρέπει να εκτιμηθεί είναι ότι υποθέτοντας ότι τα λειτουργικά έξοδα κλιμακώνονται, η πιθανότητα της μείωσης στην αποπληρωμή των τόκων (καθώς το αρχικό δάνειο μειώνεται), δεν είναι παράλληλη με την κλιμάκωση των λειτουργικών εξόδων εξαιτίας της υποχρέωσης μεγαλύτερης δόσης στο τελικό στάδιο της περιόδου αποπληρωμής. Συνεπώς, τα έξοδα του δανειζόμενου μπορεί να αυξηθούν κατά τη διάρκεια αποπληρωμής του δανείου.

Τα πλεονεκτήματα των δανείων έναντι άλλων πιστωτικών δραστηριοτήτων που προσφέρονται από τις τράπεζες είναι ότι προσφέρεται στο δανειολήπτη το πλεονέκτημα ενός οικονομικού πακέτου βασισμένο σε συγκεκριμένες απαιτήσεις δίνοντας επίσης τη δυνατότητα για διαμόρφωση μιας πιο στενής, προσωποποιημένης σχέσης δανειστή/δανειολήπτη. Το παραπάνω μπορεί να θεωρηθεί εξαιρετικής σημασίας σε περίπτωση σχεδίων διεύρυνσης ή εν αντιθέσει σε περίπτωση που προκύψει η ανάγκη για αναπροσαρμογή ή αναδόμηση του δανείου. Επιπροσθέτως, η αποπληρωμή ενός δανείου βασίζεται κυρίως σε αποθέματα μιας δυναμικής διατήρησης κερδών και το συγκεκριμένο πρόγραμμα περιοδικής αποπληρωμής των δόσεων βοηθά στον αποτελεσματικό σχεδιασμό. Η νομική ασφάλεια είναι ένα επιπλέον κέρδος ως προς το ότι για όσο διάστημα οι όροι και οι προϋποθέσεις του δανείου έχουν υιοθετηθεί, η πιθανότητα επιτάχυνσης των δόσεων από την τράπεζα έχει εξαιρεθεί.

Ένα πιθανό μειονέκτημα των δανείων είναι ότι δεν υπάρχει ελαστικότητα ώστε να δανειστεί κάποιος και να αποπληρώσει όταν αυτός θελήσει και πρόωρες αποπληρωμές εμποδίζονται μερικές φορές από ποινικές ρήτρες. Παρόλα αυτά όμως, στη μέση της δεκαετίας του 1980, λαμβάνοντας υπόψη τις αξιόλογες ναυτιλιακές επενδύσεις και τα οικονομικά προβλήματα, η πρόωρη αποπληρωμή θεωρήθηκε μεγάλο πλεονέκτημα.

Ομόλογα /ομολογίες

Πρόκειται για αξιόγραφα σταθερού εισοδήματος με γνωστό επιτόκιο, που εκδίδονται από το δημόσιο (*government bonds*) και επιχειρήσεις (*corporate bonds*) και έχουν διάρκεια από 3 μήνες μέχρι 30 χρόνια. Οι ομολογιούχοι είναι οι κάτοχοι των ομολόγων ή αλλιώς οι δανειστές (*lenders*) του ομολόγου. Ο εκδότης έχει την υποχρέωση να καταβάλει, στην λήξη της σύμβασης, την ονομαστική αξία αυτής και σε τακτά προκαθορισμένα διαστήματα ποσό χρη-

μάτων (το κουπόνι). Ομολογίες με ληκτότητα (*term to maturity*) από 1 ως 5 έτη θεωρούνται βραχυπρόθεσμες (*short term bonds*), μεταξύ 5 και 12 χρόνων είναι μεσοπρόθεσμες, ενώ άνω των 12 χρόνων είναι μακροχρόνιες (*long term bonds*). Στην Ελλάδα τα ομολογιακά δάνεια εκδίδουν το δημόσιο, τα νομικά πρόσωπα Δημοσίου δικαίου, οι κρατικές επιχειρήσεις, οι τράπεζες και οι ανώνυμες εταιρείες.

Χαρακτηριστικά ομολογιών:

- Ονομαστική αξία (*face or par value*). Είναι το ποσό που θα εισπράξει ο κάτοχος της ομολογίας στην ημερομηνία λήξης της (*maturity*).
- Ονομαστικό επιτόκιο (*coupon rate ή nominal rate*). Είναι το επιτόκιο με το οποίο δανείστηκε ο εκδότης του ομολογιακού δανείου το κεφάλαιο. Η διαφορετικά είναι το επιτόκιο που πληρώνει ο εκδότης στον κάτοχο του ομολογιακού δανείου. Το ονομαστικό επιτόκιο μπορεί να είναι σταθερό ή να μεταβάλλεται ανά τακτά χρονικά διαστήματα. Ανάλογα με τη συχνότητα καταβολής του τοκομεριδίου, έχουμε τις παρακάτω κατηγορίες ομολόγων:
 - Ομόλογα με μηδενικό τοκομερίδιο. (*zero coupon bonds*)
 - Ομόλογα με σταθερό (περιοδικό) τοκομερίδιο (*coupon bond*)
 - Ομόλογα με κυμαινόμενο επιτόκιο (*floating rate bonds*).
- Ληκτότητα (*date to maturity*): Η ημερομηνία λήξης της ομολογιακής σύμβασης όπου ο εκδότης είναι υποχρεωμένος να καταβάλλει στον δανειστή την ονομαστική αξία της ομολογίας.

Ένα ομόλογο είναι απλώς ένα δάνειο, αλλά υπό μορφή ασφάλειας, αν και η ορολογία που χρησιμοποιείται είναι μάλλον διαφορετική. Ο εκδότης είναι ο οφειλέτης, ο κάτοχος ομολόγων ο δανειστής και το κουπόνι είναι ο τόκος. Τα ομόλογα επιτρέπουν στον εκδότη να χρηματοδοτήσει μακροπρόθεσμες επενδύσεις με εξωτερικά κεφάλαια. Μπορεί κανείς λοιπόν να διακρίνει ότι τα στοιχεία που προσδίδουν σε ένα ομόλογο την ταυτότητά του είναι πρώτον ο εκδότης, δεύτερον το κουπόνι με βάση το οποίο θα γίνονται οι τακτικές πληρωμές και τρίτον η χρονική διάρκεια της σύμβασης

Τα ομόλογα είναι πολύ σημαντικά προϊόντα της κεφαλαιαγοράς διότι δίνουν την ευκαιρία σε έναν επενδυτή να κερδίσει σταθερές αποδόσεις με σχετικά μικρό ή μηδενικό κίνδυνο απώλειας του αρχικού κεφαλαίου, αλλά ταυτόχρονα δίνουν και τη δυνατότητα πολύ υψηλών αποδόσεων για αυτούς που είναι διατεθειμένοι να κερδοσκοπήσουν πάνω στη μεταβολή των επιτοκίων.

Παράρτημα Β: Πηγές επικοινωνίας και πληροφόρησης

Ακολουθεί η λίστα με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες/tour operators, ελληνικούς και ξένους, καθώς και με τις υπηρεσίες που πραγματοποιήθηκε επικοινωνία για την άντληση των πληροφοριών.

Ελληνες tour operators

Mykonos Accommodation Center	Hellenic Islands Services	Suntime Travel	Santorineos Travel Services
Sostis	Planesi	Akrotiri Travel Agency	Erkyna Travel
Bellonia	Drossos Travel	Santorama Tours	Kivotos of Aegean
Waterblue	Betis Travel	Meridian	Velas Tours
Likouris Travel	Island Mykonos	Mykonos Express	Info-Cyclades
Azzurro	Delia	Excursions	Cyclades 24
Adge	Praxis Tours	Meltemi Travel	visit-cyclades.com
Polos Tours	Holidays Travel	Perantinos Travel	Magic Blue
Paros Web - Interisland	Euro Mykonos	Papoutsas Travel	Romani Tours
Mykonos International	Tui Hellas	Gats and Tourgats	Kamari Tours
Pieri	Earth Travel	Sea Majore	Pelican
Cyclades Master Travel	Matt Holidays	Kyklomar	Damigos Tours
NS Travel	True Greece	Antelope Travel	Dakoutros Travel
Windmills	Suspots Travel	Amphitriion Holidays	Sea and Sky Travel
Paralos Travel	Triple Travel	Gryparis Travel	Santo Volcano
Mykonos Turismo Services	Hellenic Islands Services	Cyclades Master Travel	Kavalieros Viajes Mykonos

Ξένοι tour operators

Apollo	Tui	Inviaggi	Original Travel
Jahnreisen	Neckerman	ThomasCook	Greeksun
ATB Holidays	Travel 4 Greece	Classic Journeys	Sailingholidays
Peter Sommer Travels	Senkron Tours		

Δημόσιες Υπηρεσίες

Δήμος Σερίφου	Δήμος Πάρου	Δήμος Σαντορίνης
Δήμος Μυκόνου	Αεροδρόμιο Μυκόνου	Αεροδρόμιο Σαντορίνης

Παράρτημα Γ: Αποτελέσματα σεναρίου χρηματοδότησης

Στην παρούσα ενότητα παρουσιάζονται τα αποτελέσματα του σεναρίου χρηματοδότησης Α δηλαδή η έκδοση εταιρικού ομολόγου. Θεωρείται δηλαδή ότι θα εκδοθεί εταιρικό ομόλογο το οποίο θα καλύπτει το 70 % του κόστους, ενώ η υπόλοιπη δαπάνη θα καλύπτεται από το τραπεζικό σύστημα με τη μορφή δανείου το οποίο θα αγγίζει το 30 %. Επιπλέον, η διάρκεια της υπηρεσίας θα είναι έντεκα μήνες με καθημερινά δρομολόγια τους θερινούς μήνες και ένα δρομολόγιο ανά δύο μέρες τους χειμερινούς μήνες. Τα αποτελέσματα αναφέρονται στα χαρακτηριστικά των τριών επιλογών (3 πλοία) ως πιθανές δυνατές λύσεις.

Ο προβλεπόμενος λογαριασμός της εκμετάλλευσης και των αποτελεσμάτων χρήσης αφορά το αναμενόμενο χρηματικό αποτέλεσμα, δηλαδή τη διαφορά μεταξύ εσόδων και λειτουργικών δαπανών κατά τα έτη λειτουργίας του πλοίου. Στον αντίστοιχο πίνακα παρουσιάζεται ο προβλεπόμενος λογαριασμός εκμετάλλευσης για μια εικοσαετία λειτουργίας των διαφόρων πλοίων σύμφωνα με τα σενάρια νηολόγησής τους.

Σύνθεση χρηματοδοτικού σχήματος

Πλοίου: 1 Monohull Aluminium Fast Ferry SBS 0130
Γραμμής: 1 Ενδοκυκλαδική Γραμμή

(ποσά σε εκ €)

		Χρηματοδοτικό σχήμα & ετήσια κατανομή πηγών χρηματοδότησης			
		Έτος		Συνολικό ποσό	
		-2	-1	(εκ. \$)	%
Α. Ίδια Κεφάλαια (εκατ. €.)		0,00	0,00	0,00	0,0%
Β. Εταιρικό Ομολόγο		0,77	0,77	1,54	70,0%
Γ. Επιχορηγήσεις (συγχρηματοδότηση από Ε.Ε)		0,00	0,00	0,00	0,0%
Δ. Δάνεια	Τραπεζών	0,33	0,33	0,66	30,0%
	Πιστώσεις χρηματοδοτικών οργανισμών				
	Ομολογιακό δάνειο				
Ε. Πιστώσεις προμηθευτών					
Σύνολο		1,10	1,10	2,20	100%

Παρατηρήσεις

- Κλιμάκωση απαιτούμενων κεφαλαίων ανά φορέα κόστους πλοίου
- Έγινε η υπόθεση ότι το πρώτο έτος ναυπήγησης του πλοίου θα απορροφηθεί το 50% του προϋπολογισμού του, το δε υπόλοιπο 50% θα απορροφηθεί μέσα στο 2ο έτος ναυπήγησης του.

Κεφάλαιο κίνησης πλοίου

Πλοίου: 1 Monohull Aluminium Fast Ferry SBS 0130
Γραμμής: 1 Ενδοκυκλαδική Γραμμή

(ποσά σε εκ €)

Αποπληρωσιμότητα επιτόκιο δανεισμού: 8%			ΗΜΕΡΕΣ		Έτη λειτουργίας																			
			ΔΕΣΜΕΥΣΗΣ	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
προσδιορισμός κεφαλαίου κίνησης	Κυκλοφορούν	Λιθέσιμα (μετρητά) για έξοδα διοίκησης και μισθούς	10	0,000	0,008	0,000	0,008	0,000	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008	0,008
	Επιχειρησιακό (προστιθέμενα ποσά)	Αποθέματα πρόπαιον υλίων		0,001	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,002	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001	0,001
		Χρεώσεις (πιστώσεις προς πελάτες - ανοικτές λογαριασμούς & γραμμάτια)	30	0,142	0,142	0,181	0,181	0,182	0,183	0,184	0,185	0,185	0,186	0,187	0,188	0,189	0,189	0,190	0,191	0,192	0,192	0,193	0,194	0,194
	Τρίγωνες υποχρεώσεις (Απαιτούμενα ποσά)	Πιστώσεις προμηθευτών πρόπαιον υλίων (καύσιμα, λιπαντικά)	30	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080	0,080
Αναγκαίο κεφάλαιο κίνησης			0,06	0,07	0,10	0,11	0,10	0,11	0,11	0,11	0,11	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	
Χρηματοδότηση κεφαλαίου κίνησης	Ίδια κεφάλαια α. Αυτοχρηματοδότηση β. Νέες εισφορές φορέα επένδυσης Ξένα κεφάλαια α. Μεσοπρόθεσμα β. Βραχυπρόθεσμα																							
		0,06	0,07	0,10	0,11	0,10	0,11	0,11	0,11	0,11	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	0,12	
Σύνολο τόκων κεφαλαίου κίνησης			0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	

ΠΑΡΑΛΟΙΣΕΣ

Ποσότητες εισηγητήριον μετρητός : 30 % - Το υπόλοιπο 70 % πιστώσεις προς πελάτες

Μακροπρόθεσμος δανεισμός

Πλοίου: 1 Monohull Aluminium Fast Ferry SBS 0130

Γραμμής: 1 Ενδοκυκλαδική Γραμμή

(ποσά σε εκ Ε)

Table with columns for years (-2 to 20) and rows for interest rate (7%), maturity period (6 years), and various financial metrics like depreciation and interest payments.

Μεταβλητές δαπάνες Πλοίου

Πλοίου: 1 Monohull Aluminium Fast Ferry SBS 0130

Γραμμής: 1 Ενδοκυκλαδική Γραμμή

(ποσά σε εκ Ε)

Main table with columns for years (-2 to 20) and rows for various cost categories (Maintenance, Crew, Fuel, etc.) and their monthly costs.

Παρατηρήσεις: 1. Στις εδράς μεθοδολογίας πληρωμάτων δεν έχει συμπεριληφθεί επίσημη αύξηση λόγω ωρίμανσης. 2. Το κόστος δειγματοληψίας συμπεριλαμβάνεται στο επίσημο κόστος συντήρησης. Εκτιμήθηκε ότι απαιτείται δειγματοληψία 1 φορά το χρόνο περίπου, ή μία φορά κάθε 3.000 ώρες λειτουργίας.

Σταθερές δαπάνες Πλοίου

Πλοίου: 1 Monohull Aluminium Fast Ferry SBS 0130

Γραμμής: 1 Ενδοκυκλαδική Γραμμή

(ποσά σε εκ €)

		Έτη λειτουργίας																					
		-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
Διοικητικά έξοδα	Μισθοί, ημερομίσθια, εργοδ. Εισφορές	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14	0,14
	Γενικά λειτουργικά έξοδα	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02	0,02
Ασφάλιστρα (εκ. € / χρόνο)				0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11	0,11
Τόκοι μακροπρόθεσμων δανείων				0,05	0,04	0,03	0,03	0,02	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Απόδοση ομολόγου				0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Γενικό σύνολο σταθερών δαπανών		0,15	0,15	0,38	0,38	0,37	0,36	0,35	0,35	0,34	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	

Παρατηρήσεις:

1. Στα έξοδα διοίκησης (μισθοί προσωπικού), δεν έχει συμπεριληφθεί ετήσια αύξηση λόγω ωρίμανσης του προσωπικού
2. Για έξοδα ασφάλισης λαμβάνεται το 5 % του κόστους του πλοίου

Αποσβέσεις

Πλοίου: 1 Monohull Aluminium Fast Ferry SBS 0130

Γραμμής: 1 Ενδοκυκλαδική Γραμμή

(ποσά σε εκ €)

	-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
Αξία κτήσης			2																				
Αξία προς απόσβεση			2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Ετήσια απόσβεση			0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	

Ο υπολογισμός των αποσβέσεων έγινε με τον τύπο της τοκοχρεολυτικής εξυπηρέτησης κεφαλαίου για λογιστική διάρκεια ζωής της επένδυσης 8 χρόνια

Λογαριασμός εκμετάλλευσης

Πλοίου: 1 Monohull Aluminium Fast Ferry SBS 0130

Γραμμής: 1 Ενδοκυκλαδική Γραμμή

(ποσά σε εκ €)

		-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
Αποτελέσματα Χρήσης	Έσοδα λειτουργίας				2,43	2,43	3,10	3,11	3,12	3,14	3,15	3,16	3,18	3,19	3,21	3,22	3,23	3,25	3,26	3,27	3,29	3,30	3,31	3,33
	Μείον:																							
	Κόστος λειτουργίας	0,00	0,05	2,02	2,03	2,11	2,13	2,13	2,13	2,12	2,12	2,12	2,12	2,12	2,11	2,11	2,11	2,11	2,12	2,12	2,12	2,12	2,12	2,12
	ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΑΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ		-0,05	0,40	0,39	0,99	0,99	0,99	0,99	1,01	1,03	1,04	1,06	1,07	1,09	1,10	1,12	1,13	1,14	1,16	1,17	1,18	1,19	1,20
	Μείον:																							
	Λοιπά έξοδα	0,15	0,15	0,38	0,38	0,37	0,36	0,35	0,35	0,34	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26	0,26
	ΛΗΤΟΥΡΓΙΚΟ ΛΗΠΤΕΛΕΣΜΑ	-0,15	-0,20	0,02	0,02	0,62	0,62	0,64	0,66	0,69	0,78	0,80	0,81	0,83	0,84	0,86	0,87	0,88	0,90	0,91	0,92	0,93	0,94	0,94
	Μείον:																							
	τόκοι μακροπρόθεσμων δανείων			0,05	0,04	0,03	0,03	0,02	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	τόκοι βραχυπρόθεσμων δανείων			0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01
	απόδοση ομολόγου			0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Αποτέλεσμα προ αποσβέσεων και φόρων	-0,15	-0,20	-0,11	-0,11	0,50	0,51	0,53	0,57	0,60	0,77	0,79	0,81	0,82	0,83	0,85	0,86	0,87	0,89	0,90	0,91	0,92	0,94	0,94
	Μείον:																							
	Αποσβέσεις	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,28	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Αποτέλεσμα προ φόρων	-0,15	-0,20	-0,38	-0,38	0,22	0,24	0,26	0,29	0,33	0,50	0,79	0,81	0,82	0,83	0,85	0,86	0,87	0,89	0,90	0,91	0,92	0,94	0,94
	Σερευνητικό αποτέλεσμα	-0,15	-0,35	-0,73	-1,11	-0,89	-0,66	-0,40	-0,10	0,22	0,72	1,51	2,32	3,14	3,97	4,82	5,68	6,56	7,44	8,34	9,26	10,18	11,11	11,11
	φόρος εισοδήματος μη διανεμημένων κερδών	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06	0,10	0,15	0,15	0,16	0,16	0,16	0,16	0,16	0,17	0,17	0,17	0,17	0,18	0,18
Αποτέλεσμα μετά από φόρους	-0,15	-0,20	-0,38	-0,38	0,22	0,24	0,26	0,29	0,27	0,40	0,64	0,65	0,66	0,67	0,69	0,70	0,71	0,72	0,73	0,74	0,75	0,76	0,76	
Διάθεση αποτελεσμάτων	Μη διανεμημένα κέρδη	α. Τακτικό αποθεματικό			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,02	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,04	0,05	0,05	0,05	
		β. Κέρδη εις νέον			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,19	0,29	0,46	0,47	0,48	0,49	0,50	0,51	0,51	0,52	0,53	0,54	0,55
	Διανεμημένα κέρδη	γ. Μερίσματα			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,17	0,26	0,27	0,27	0,28	0,28	0,29	0,29	0,29	0,30	0,30	0,31	0,31
		δ. Αμοιβές ΔΣ			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03

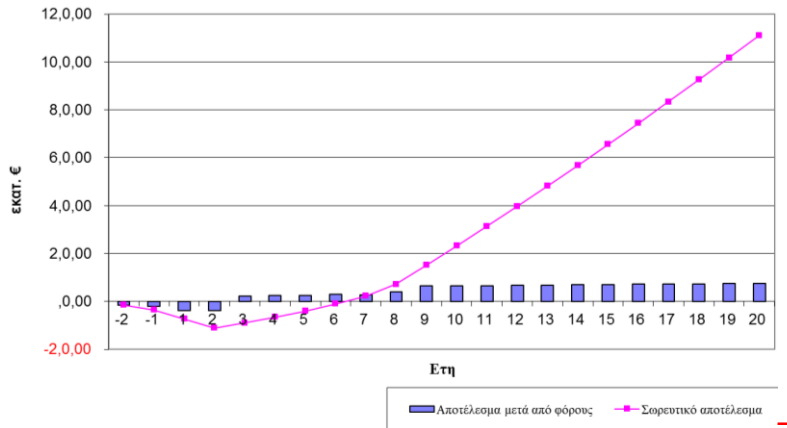
Ο προβλεπόμενος λογαριασμός εκμετάλλευσης αφορά το συγκεκριμένο χρηματικό αποτέλεσμα, δηλαδή τη διαφορά μεταξύ εσόδων και λειτουργικών δαπανών κατά τη λειτουργία του πλοίου. Στον πίνακα αυτόν παρουσιάζονται οι προβλεπόμενοι λογαριασμοί εκμετάλλευσης για μια εκατοστή λειτουργίας των διαφόρων πλοίων σύμφωνα με τα στοιχεία ημερήσιας τους.

ΠΑΡΑΡΤΗΣΕΙΣ

Το λογιστικό αποτέλεσμα χρήσης, εφόσον είναι θετικό, διατίθεται με την ακόλουθη σειρά:

- α. Κάλυψη ζημιών προηγούμενων ετών
- β. Τακτικό αποθεματικό: 5% επί των αποτελεσμάτων προ φόρων μέχρι το 1/3 του Μεταχικού Κεφαλαίου
- γ. Φόρος εισοδήματος επί των μη διανεμημένων κερδών (κράτηση για τακτικό αποθεματικό και κέρδη εις νέον)
 Ο φόρος έχει υπολογιστεί με συντελεστή 30%
- δ. Τοκομερίδιο εταιρικού ομολόγου: Ονομαστικό επίτοκο ομολόγου 5%, έτος αποπληρωμής το 15
- ε. Διανομή μερισμάτων: 35% επί των καθαρών κερδών μετά την αφαίρεση του τακτικού αποθεματικού (6%)
- στ. Αμοιβές Δ.Σ.: 3% επί του υπολοίπου των κερδών
- ζ. κέρδη εις νέον (λοιπά αποθεματικά) = Καθαρά αποτελέσματα - Τακτικό αποθεματικό - Μερίσματα - Αμοιβές ΔΣ

Αποτελέσματα λειτουργίας πλοίου



1. Ταμειακές ροές (Cashflows) πλοίου

Πλοίου: 1 Monohull Aluminium Fast Ferry SBS 0130
 Γραμμής: 1 Ενδοκελευστική Γραμμή

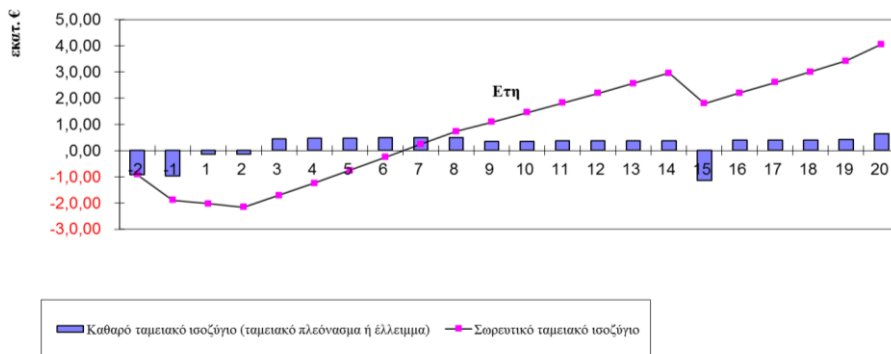
ποσά σε εκατ.€

		-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
ΕΙΣΡΟΕΣ	Εσφορά μεταγκοκή ή εταιρικό κεφάλαιο (Δύο Κεφάλαια)	0,00	0,00																					
	Κέρδη προ αποσβέσεων	Εσοδα	0,00	0,00	2,43	2,43	3,10	3,11	3,12	3,14	3,15	3,16	3,18	3,19	3,21	3,22	3,23	3,25	3,26	3,27	3,29	3,30	3,31	3,33
		Εξοδα	0,15	0,20	2,46	2,46	2,52	2,52	2,51	2,49	2,47	2,39	2,39	2,39	2,39	2,38	2,38	2,38	2,38	2,39	2,39	2,39	2,39	2,39
		Σύνολο κερδών	-0,15	-0,20	-0,03	-0,03	0,57	0,59	0,61	0,65	0,68	0,77	0,79	0,81	0,82	0,83	0,85	0,86	0,87	0,89	0,90	0,91	0,92	0,94
	Επηρεργήσεις αναπτ. Νόμου	0,00	0,00																					
	Μακροπρόθεσμα επενδυτικά δάνεια	0,33	0,33																					
Πώληση παγίων (πλοίου scap)																							0,22	
Σύνολο εισροών	0,18	0,13	-0,03	-0,03	0,57	0,59	0,61	0,65	0,68	0,77	0,79	0,81	0,82	0,83	0,85	0,86	0,87	0,89	0,90	0,91	0,92	0,92	1,16	
ΕΚΡΟΕΣ	Δαπάνες επένδυσης (αγορά πλοίου)	1,10	1,10																					
	Αποσπληρωμή ομιλόγυ			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Χρεώσιμo μακροπρόθεσμου δανεισμού			0,10	0,11	0,12	0,12	0,13	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Φόροι			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06	0,10	0,15	0,15	0,16	0,16	0,16	0,16	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,18	0,18
	Μερίσματα			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,17	0,26	0,27	0,27	0,28	0,28	0,29	0,29	0,29	0,30	0,30	0,30	0,31	0,31
	Αμοιβές ΔΣ			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
Σύνολο εκροών	1,10	1,10	0,10	0,11	0,12	0,12	0,13	0,14	0,18	0,28	0,44	0,45	0,45	0,46	0,47	0,48	2,02	0,49	0,50	0,50	0,51	0,51	0,52	
Καθαρό ταμειακό ισοζύγιο (ταμειακό πλεόνασμα ή έλλειμμα)	-0,92	-0,97	-0,13	-0,14	0,46	0,46	0,48	0,50	0,50	0,50	0,35	0,36	0,37	0,37	0,38	0,38	-1,15	0,40	0,40	0,41	0,41	0,41	0,64	
Σωρευτικό ταμειακό ισοζύγιο	-0,92	-1,89	-2,02	-2,16	-1,70	-1,24	-0,76	-0,26	0,24	0,74	1,09	1,45	1,82	2,19	2,57	2,95	1,80	2,20	2,60	3,01	3,42	3,83	4,47	

Θεωρούνται οι παραδοχές:
 α. Η διάρκεια ζωής του επενδυτικού σχεδίου (project life) θεωρείται 22-ετής.
 β. Η περίοδος λειτουργίας του επενδυτικού σχεδίου (useful life) 20-ετής

Μέση ετήσια απόδοση : 0,18 εκ. €
 Ετήσια τυπική απόκλιση : 0,52 εκ. €

Ταμειακές ροές (Cash Flows)



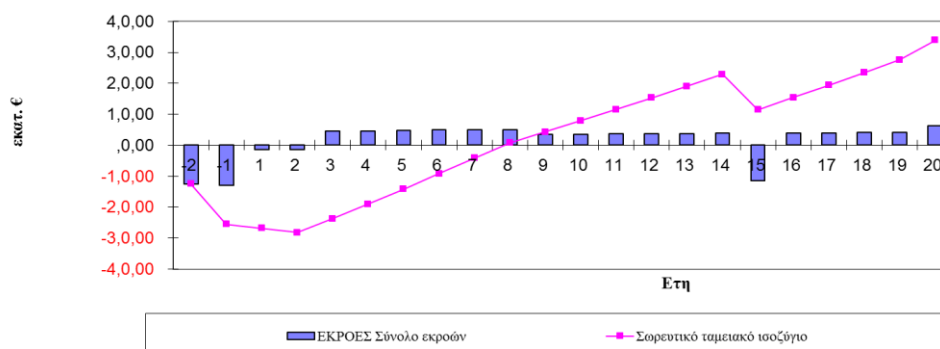
1. Ταμειακές ροές (Cashflows) ιδίων κεφαλαίων

Πλοίου: 1 Monohull Aluminium Fast Ferry SBS 0130
 Γραμμής: 1 Ενδοσυγκοινωνική Γραμμή

ποσά σε εκατ. €

		-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	
ΕΙΣΡΟΕΣ	Κέρδη προ αποσβέσεων	0,00	0,00	2,43	2,43	3,10	3,11	3,12	3,14	3,15	3,16	3,18	3,19	3,21	3,22	3,23	3,25	3,26	3,27	3,29	3,30	3,31	3,33	
	Εξοδα	0,15	0,20	2,46	2,46	2,52	2,52	2,51	2,49	2,47	2,39	2,39	2,39	2,39	2,38	2,38	2,38	2,38	2,39	2,39	2,39	2,39	2,39	
	Σύνολο κερδών	-0,15	-0,20	-0,03	-0,03	0,57	0,59	0,61	0,65	0,68	0,77	0,79	0,81	0,82	0,83	0,85	0,86	0,87	0,89	0,90	0,91	0,92	0,94	
	Επιχορηγήσεις αναπτ. Νόμου	0,00	0,00																					
	Μακροπρόθεσμα επενδυτικά δάνεια	0,33	0,33																					
	Πώληση παγίων (πλοίου scrap)																							0,22
Σύνολο εισροών		0,18	0,13	-0,03	-0,03	0,57	0,59	0,61	0,65	0,68	0,77	0,79	0,81	0,82	0,83	0,85	0,86	0,87	0,89	0,90	0,91	0,92	1,16	
ΕΚΡΟΕΣ	Δαπάνες επένδυσης (αγορά πλοίου)	1,10	1,10															1,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Αποσπληρωμή ομολόγου			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	
	Χρεολίσιο μακροπρόθεσμου δανεισμού			0,10	0,11	0,12	0,12	0,13	0,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	Φόροι			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,06	0,10	0,15	0,15	0,16	0,16	0,16	0,16	0,17	0,17	0,17	0,17	0,17	0,18	0,18
	Μερίσματα			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,17	0,26	0,27	0,27	0,28	0,28	0,29	0,29	0,29	0,30	0,30	0,31	0,31	0,31
	Αμοιβές ΔΣ			0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,01	0,02	0,02	0,02	0,02	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03	0,03
Σύνολο εκροών		1,10	1,10	0,10	0,11	0,12	0,12	0,13	0,14	0,18	0,28	0,44	0,45	0,45	0,46	0,47	0,48	2,02	0,49	0,50	0,50	0,51	0,52	
Καθαρό ταμειακό ισοζύγιο (ταμειακό πλεόνασμα /		-0,92	-0,97	-0,13	-0,14	0,46	0,46	0,48	0,50	0,50	0,50	0,35	0,36	0,37	0,37	0,38	0,38	-1,15	0,40	0,40	0,41	0,41	0,64	
Σωρευτικό ταμειακό ισοζύγιο		-0,92	-1,89	-2,02	-2,16	-1,70	-1,24	-0,76	-0,26	0,24	0,74	1,09	1,45	1,82	2,19	2,57	2,95	1,80	2,20	2,60	3,01	3,42	4,06	

Ταμειακές ροές (Cash Flows)



Ανάλυση Αποδοτικότητας του πλοίου

Με την ανάλυση της αποδοτικότητας ελέγχεται το κατά πόσο η υπόψη επένδυση είναι βιώσιμη και αν παρέχει οικονομική απόδοση στα κεφάλαια που πρόκειται να επενδυθούν. Γενικά, η απόδοση των κεφαλαίων που θα επενδυθούν θεωρείται οικονομική και η επένδυση κρίνεται συμφέρουσα για τους επενδυτές αν είναι τουλάχιστον ίση με την απόδοση που θα μπορούσαν να είχαν τα κεφάλαια αυτά σε μια εναλλακτική λύση (άλλη επένδυση, κατάθεση σε λογαριασμό καταθέσεων κλπ).

Για τη μέτρηση της αποδοτικότητας χρησιμοποιούνται διάφορα κριτήρια, τα κυριότερα των οποίων είναι:

- α. Η μέθοδος αποπληρωμής των επενδεδιμένων κεφαλαίων (Pay Back Period - **PBP**)
- β. Η καθαρή παρούσα αξία (Net Present Value - **NPV**).
- γ. Ο εσωτερικός συντελεστής απόδοσης (Internal Rate of Return - **IRR**).

Η αξιολόγηση - κατάταξη του επενδυτικού σχεδίου γίνεται με βάση τις παρακάτω παραδοχές:

- α. Η επένδυση πραγματοποιείται σε άνοσα ετήσια ποσά Ει. Κατά τη ν-έτη της χρήσιμης ζωής του σχεδίου αποπληρώνεται άμεσα επίσημα καθαρά ταμειακά αποτελέσματα Νι
- β. Οι ταμειακές ροές πραγματοποιούνται στο τέλος κάθε χρόνου.
- γ. Δεν γίνεται προεξόφληση των ταμειακών ροών.
- δ. Θεωρούνται n-έτη ολικής ζωής του σχεδίου επένδυσης και προεξόφληση των ταμειακών ροών στο έτος μηδέν με συντελεστή προεξόφλησης α.

Η ανάλυση αποδοτικότητας θα γίνει για τα ίδια κεφάλαια

1. Περίοδος αποπληρωμής (PayBack Period) PBP

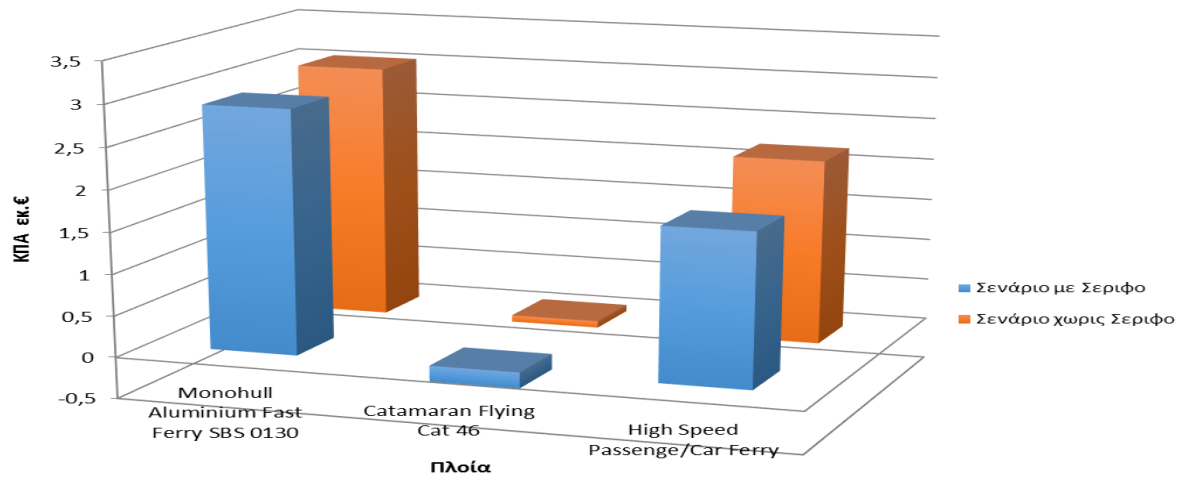
Η μέθοδος αυτή που λέγεται και περίοδος επανεισπράξης της επένδυσης, υπολογίζει τον αριθμό των ετών που απαιτούνται ώστε οι καθαρές εισπράξεις να καλύψουν το ύψος των επενδεδιμένων κεφαλαίων.

Ετη		-2	-1	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	(ποσά σε εκ €)
Σύνολο επενδεδιμένων κεφαλαίων	Κόστος επένδυσης	1,10	1,10																					
	Καθαρές εισπράξεις			-0,11	-0,11	0,50	0,51	0,53	0,57	0,54	0,68	0,64	0,65	0,66	0,67	0,69	0,70	0,71	0,72	0,73	0,74	0,75	0,76	
	Υπόλοιπο τέλους έτους	-1,10	-2,20	-2,31	-2,41	-1,92	-1,41	-0,87	-0,30	0,24	0,92	1,55	2,21	2,87	3,54	4,23	4,93	5,63	6,35	7,08	7,82	8,56	9,32	
	Χρόνος αποπληρωμής (έτη)	8,57																						
Ίδια κεφάλαια	Κόστος επένδυσης	0,00	0,00																					
	Καθαρές εισπράξεις			-0,11	-0,11	0,50	0,51	0,53	0,57	0,54	0,68	0,64	0,65	0,66	0,67	0,69	0,70	0,71	0,72	0,73	0,74	0,75	0,76	
	Υπόλοιπο τέλους έτους	0,00	0,00	-0,11	-0,21	0,28	0,79	1,33	1,90	2,44	3,12	3,75	4,41	5,07	5,74	6,43	7,13	7,83	8,55	9,28	10,02	10,76	11,52	
	Χρόνος αποπληρωμής (έτη)	4,43																						

Αποτελέσματα ΚΠΑ (20ετίας) για τα 3 εξεταζόμενα πλοία σε δύο σενάρια διαδρομής.

<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> Πλοίο </div> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; margin-left: 20px;"> Γραμμή </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> Σενάριο με Σερφο <i>Ενδοκοκλαδική Γραμμή</i> </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> Σενάριο χωρίς Σερφο <i>Ενδοκοκλαδική Γραμμή</i> </div>
	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 1 Monohull Aluminium Fast Ferry SBS 0130 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; background-color: #e0ffe0;"> 2,93 </div>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 2 Catamaran Flying Cat 46 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; background-color: #e0ffe0;"> -0,19 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; background-color: #e0ffe0;"> 0,08 </div>
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block;"> 3 High Speed Passage/Car Ferry </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; background-color: #e0ffe0;"> 1,83 </div>	<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; display: inline-block; background-color: #e0ffe0;"> 2,21 </div>

Συγκεντρωτική παρουσίαση αποδόσεων Εναλλακτικών Πλοίων





Ευρωπαϊκή Ένωση
Ευρωπαϊκό Κοινωνικό Ταμείο



ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΙΑ ΒΙΟΥ ΜΑΘΗΣΗ
επένδυση στην κοινωνία της γνώσης

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΠΑΙΔΕΙΑΣ ΚΑΙ ΘΡΗΣΚΕΥΜΑΤΩΝ
ΕΙΔΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Με τη συγχρηματοδότηση της Ελλάδας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης



πρόγραμμα για την ανάπτυξη
ΕΥΡΩΠΑΪΚΟ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ