

# **ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗΝ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

**ΕΙΔΙΚΟΤΗΤΑ**

**Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων**

**ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ**

***"Η χρήση του ACV ως ευέλικτη μορφή επένδυσης  
στην Ακτοπλοϊκή Αγορά:***

***Η περίπτωση γραμμής ΠΕΙΡΑΙΩΣ – ΜΥΚΟΝΟΥ"***

**Επιμέλεια: Φωτεινέας Ανδρέας**

## ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

<b>ΠΡΟΛΟΓΟΣ</b> .....	<b>4</b>
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b> .....	<b>6</b>
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>Ο</sup> ΕΡΕΥΝΑ ΑΓΟΡΑΣ</b> .....	<b>16</b>
1.1. Εισαγωγή .....	16
1.2. Στοιχεία της έρευνας .....	16
1.3. Αποτελέσματα Έρευνας .....	19
1.3.1. Αποτελέσματα έρευνας απόψεων – επιθυμιών των χρηστών.....	23
1.3.2. Συμπέρασμα έρευνας .....	25
1.4. Έρευνα αγοράς από την πλευρά της προσφοράς .....	25
1.4.1. Οι Ακτοπλοϊκές εταιρείες.....	26
1.4.2. Διευκρινίσεις για το νομικό καθεστώς.....	29
1.4.3. Το ναυτολόγιο του 2004 .....	30
1.4.4. Γενικά χαρακτηριστικά Ο/Γ-Ε/Γ. ....	34
1.4.5. Γενικά χαρακτηριστικά ταχύπλων .....	37
1.4.6. Γενική εκτίμηση – Επίλογος έρευνας .....	44
1.5. Το νέο επενδυτικό σχέδιο και ο βαθμός ανταπόκρισης .....	46
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>Ο</sup> ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ Α.Σ.Υ</b> .....	<b>50</b>
2.1. Εισαγωγή .....	50
2.2. Κατηγορίες ταχύπλων σκαφών .....	52
2.3. Η Φιλοσοφία του Αερόστρωμνου (Hovercraft).....	56
2.4. Η Ιστορία του Hovercraft .....	57
2.5. Προϋποθέσεις ναυπήγησης ενός Hovercraft .....	58
2.6. Λειτουργία του Hovercraft .....	59
2.7. Περισσότερα τεχνικά χαρακτηριστικά .....	63
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>Ο</sup> S.R.N.4 MARK III ΕΝΑ ΝΕΟ ΤΑΧΥΠΛΟΟ</b> .....	<b>65</b>
3.1. Εισαγωγή .....	65
3.2. Ιστορικό SRN4 MARK III.....	65
3.3. Περιγραφή SRN4 Mark III .....	67
3.4. Περιγραφή δρομολογιακής γραμμής Πειραιώς - Μυκόνου .....	70
3.5. Περιγραφή καιρικών συνθηκών – Εντάσεις ανέμων .....	72
3.6. Μερικό Συμπέρασμα .....	78
3.7. Το αερόστρωμο τύπου Zubr στο Αιγαίο.....	78
3.8. Οι υποδομές ελλιμενισμού SRN 4 Mark III .....	81
3.9. Vessel Traffic System Πειραιά (V.T.S. Πειραιά) .....	83
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>Ο</sup> Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ</b> .....	<b>85</b>
4.1. Εισαγωγή .....	85

4.2. Η φιλοσοφία της εταιρείας .....	85
4.3. Η μορφή της εταιρείας.....	87
4.4. Η στρατηγική της νέας εταιρείας .....	88
4.5. Περιγραφή του επενδυτικού σχεδίου .....	89
4.5.1. Το SRN.4 Mark III στα πρότυπα της "Ferrari" .....	91
4.5.2. Η εσωτερική διαμόρφωση του SRN.4 Mark III .....	94
4.5.3. Η διαφήμιση στο εσωτερικό της Ferrari.....	98
4.5.4. Άλλοι χορηγοί.....	101
4.5.5. Χώρος ενοικίασης – Café Bar – Fast Food .....	102
4.6. Το Marketing.....	103
4.7. Το Ticketing .....	104
4.8. Η ασφάλιση του πλοίου.....	105
4.9. Η δρομολόγηση του πλοίου και τα πληρώματα.....	107
4.10. Πετρέλευση και συντήρηση.....	109
4.11. Η συνέργεια Σ.Α.Σ. και Υ.Ε.Ν.....	110
4.12. Η Αποστολή (Mission Statement).....	111
4.13. Το Target Group.....	112
4.14. S.W.O.T. Ανάλυση.....	115
4.15. Αξιολόγηση της ιδέας.....	116
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup> ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ .....</b>	<b>118</b>
5.1. Εισαγωγή .....	118
5.2. Διαβάθμιση του κόστους των Ακτοπλοϊκών Εταιρειών.....	118
5.3. Το κόστος διοίκησης .....	121
5.4. Το κόστος του πληρώματος (Μισθοδοσία) .....	121
5.5. Κόστος πρόσδεσης και προσόρμισης.....	124
5.6. Κόστος καυσίμων και λιπαντικών .....	125
5.7. Φορολόγηση του πλοίου.....	129
5.8. Το κόστος ασφάλισης.....	131
5.9. Συντήρηση και ανταλλακτικά .....	132
5.10. Κόστος κεφαλαίου και πηγές κάλυψης .....	132
5.11. Έσοδα από την εκμετάλλευση του πλοίου - Τιμολόγηση .....	134
5.11.1. Έσοδα από εμπορική εκμετάλλευση του ταχύπλοου .....	138
5.12. Επιχειρηματικά κεφάλαια Υψηλού Κινδύνου – Venture Capitals.....	140
5.12.1. Κατηγορίες Επενδύσεων Venture Capital .....	143
5.12.2. Ενδεικτικά χαρακτηριστικά που διέπουν τις εταιρείες - στόχους.....	144
5.13. Η προβλεπόμενη κερδοφορία για το 1 <sup>ο</sup> εξάμηνο .....	147
5.14. Ανάλυση νεκρού σημείου (Break even point analysis).....	150
5.15. Ταμειακές Ροές (Cash flows).....	151
5.16. Λογιστική αποδοτικότητα.....	153
5.17. Η Μέση Απόδοση.....	154

5.18. Ο Εσωτερικός Συντελεστής Απόδοσης (IRR) .....	154
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>Ο</sup> ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....</b>	<b>156</b>
6.1. Επίλογος – Γενικό Συμπέρασμα .....	156
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι .....</b>	<b>158</b>
Στατιστικά στοιχεία .....	161
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ.....</b>	<b>162</b>
Ακτοπλοϊκές εταιρείες γραμμών ΑΤΤΙΚΗΣ – ΜΥΚΟΝΟΥ .....	162
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ .....</b>	<b>173</b>

## ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η παρούσα διπλωματική εκπονήθηκε κατά τη διάρκεια του 1<sup>ου</sup> εξαμήνου του 2004. Σκοπός της εργασίας αυτής είναι η πρόταση ενός νέου, για τα ελληνικά ακτοπλοϊκά δεδομένα, σκάφους, η εκμετάλλευση του οποίου μπορεί να είναι όχι μόνο κερδοφόρος, αλλά ταυτόχρονα, να αποτελέσει και έναυσμα για ραγδαίες εξελίξεις στον κλάδο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Το σκάφος αυτό είναι το αερόστρωμνο (A.C.V.-AIR CUSHION VEHICLE – HOVERCRAFT) που εντάσσεται στη κατηγορία των HighSpeed Crafts (σκάφη υψηλής ταχύτητας). Η λειτουργία και εκμετάλλευση του σκάφους πρέπει να γίνεται από μία εταιρεία Holding (εταιρεία χαρτοφυλακίου) ως θυγατρική μιας υπάρχουσας ακτοπλοϊκής εταιρείας.

Η Ελληνική ακτοπλοΐα παρουσιάζει μια διαχρονική βελτίωση των παρεχομένων υπηρεσιών της. Ταυτόχρονα, όμως, εξ αιτίας του κρατικού παρεμβατισμού ο κλάδος αυτός δεν εκμεταλλεύεται πλήρως τις δυνατότητες του οικονομικού και γεωγραφικού περιβάλλοντος στον οποίο δραστηριοποιείται. Τόσο η συγκράτηση του ναυτολογίου, η μη ανταποδοτικότητα των διαφόρων τελών όσο και η εποχικότητα της ζήτησης συνθέτουν ένα ανάχωμα στην περαιτέρω αναβάθμιση των υπηρεσιών και κατ' επέκτασιν της κερδοφορίας του κλάδου.

Η διπλωματική αυτή μελέτη ανιχνεύει όλα εκείνα τα προσκόμματα και προτείνει ουσιαστικά ένα επενδυτικό σχέδιο (Business Plan) πάνω στη γραμμή Πειραιά

– Μυκόνου το οποίο θα μπορούσε να αποτελέσει προπομπό για τα επερχόμενα επενδυτικά σχέδια των Ελληνικών ακτοπλοϊκών επιχειρήσεων.

Στα κεφάλαια που θα ακολουθήσουν γίνεται παρουσίαση μιας έρευνας αγοράς τόσο από την πλευρά της ζήτησης (χρήστες) όσο και από την πλευρά της προσφοράς (ακτοπλοϊκές επιχειρήσεις) στη γραμμή Πειραιά – Μύκονος.

Στη συνέχεια παρουσιάζεται τεχνικά το νέο σκάφος και οι προδιαγραφές του, συναρτήσει των κλιματολογικών φαινομένων και των κανόνων ασφαλείας που διέπουν τη συγκεκριμένη γραμμή.

Τέλος, γίνεται μία χρηματοοικονομική ανάλυση του όλου επενδυτικού σχεδιασμού λαμβάνοντας υπόψη το κόστος κεφαλαίου, το κόστος λειτουργίας και εκμετάλλευσης.

Α. Φωτεινέας

*Πειραιάς, Μάιος 2004*

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Απαντήσεις σε εύλογα ερωτήματα.

Στο σημείο αυτό, θα ήταν σκόπιμο να αποσαφηνιστούν ορισμένα ζητήματα τα οποία ενδεχομένως έχουν προκύψει από την ανάγνωση του προλόγου.

*1. Ποιος ο λόγος, βάσει του οποίου επιλέχθηκε η γραμμή Πειραιώς - Μυκόνου ;*

**Απάντηση:** Ο Πειραιάς είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Ελλάδας. Οι χώροι ελλιμενισμού είναι τέτοιοι ώστε να μπορεί να δεχτεί ένα H.S.C. (HighSpeed Craft) τύπου A.C.V. (Air Cushion Vehicle-Hovercraft). Ταυτόχρονα ο λιμένας του Πειραιά βρίσκεται εντός του λεκανοπεδίου της Αττικής και πλησίον των Νοτίων και Δυτικών Προαστίων του Λεκανοπεδίου. Αυτό σημαίνει πως σε 2.757.892 κατοίκους της περιφέρειας Πρωτεύουσας (σε σύνολο 3.761.810 κατοίκων) είναι ευκολότερο και οικονομικότερο να μεταβούν στο λιμένα αυτό απ' ό,τι στις Ραφήνας ή του Λαυρίου. Με άλλα λόγια το 73,3% του πληθυσμού της Πρωτεύουσας κατοικεί κοντά στο λιμάνι του Πειραιά, (Νότια Προάστια, Δυτικά Προάστια, Κέντρο) ήτοι το 25,15% του πραγματικού πληθυσμού της χώρας<sup>1</sup>.

Από την άλλη πλευρά η Μύκονος ως ακτοπλοϊκός προορισμός κατέχει την πρώτη θέση ανάμεσα στα Ελληνικά νησιά με ετήσια κίνηση 1.285.470 επιβάτες και

---

<sup>1</sup> Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδος/Ε.Σ.Υ.Ε. Απογραφή 2001.  
Internet: [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)

67.613 οχήματα<sup>2</sup>. Τα στοιχεία αυτά είναι υποβαθμισμένα περίπου στο 30% δεδομένου ότι τα πλοία υπερφορτώνονται, κυρίως κατά τους θερινούς μήνες, λόγω έκδοσης υπεράριθμων εισιτηρίων. Αυτό σημαίνει πως η επιβατική κίνηση ανεβαίνει περίπου στα 1.671.111 άτομα ετησίως και στα 87.897 οχήματα.

Βέβαια θα μπορούσε κανείς να ισχυριστεί πως η αγορά της Κρήτης ή του Αργοσαρωνικού παρουσιάζουν εξίσου ενδιαφέρουσα επιβατηγό και οχηματαγωγό ζήτηση.

Σίγουρα ναι, ωστόσο η Μύκονος απέχει από τον Πειραιά 94 μίλια ενώ τα Χανιά 146, το Ρέθυμνο 161, το Ηράκλειο 175 και ο Άγιος Νικόλαος 197 μίλια<sup>3</sup>. Ταυτόχρονα η σταυροειδής ελαστικότητα της αεροπορικής ζήτησης (ως προς την ακτοπλοϊκή ζήτηση) είναι περισσότερο ελαστική. Σε μία μεταβολή του ναύλου δηλαδή, παρουσιάζεται αντίθετη συμπεριφορά στην αεροπορική ζήτηση για Κρήτη (υπηρεσίες). Στη χώρα μας η μεταβολή του ναύλου υπό κανονικές συνθήκες δεν πρόκειται να είναι πτωτική. Άρα διαχρονικά, ο ανταγωνισμός μεταξύ αεροπλάνου και πλοίου στην αγορά της Κρήτης, μάλλον θα γίνεται εντονότερος.

Αυτό το δεδομένο στη γραμμή Πειραιώς – Μυκόνου δεν ισχύει. Η απόσταση είναι μικρότερη, πράγμα που σημαίνει λιγότερη κατανάλωση καυσίμου, χαμηλότερος ναύλος, αλλά κυρίως ασθενής ανταγωνισμός μεταξύ αεροπλάνου και πλοίου.

---

<sup>2</sup> Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υπηρεσία Στατιστικής)  
Internet : [www.yen.gr/ports](http://www.yen.gr/ports)

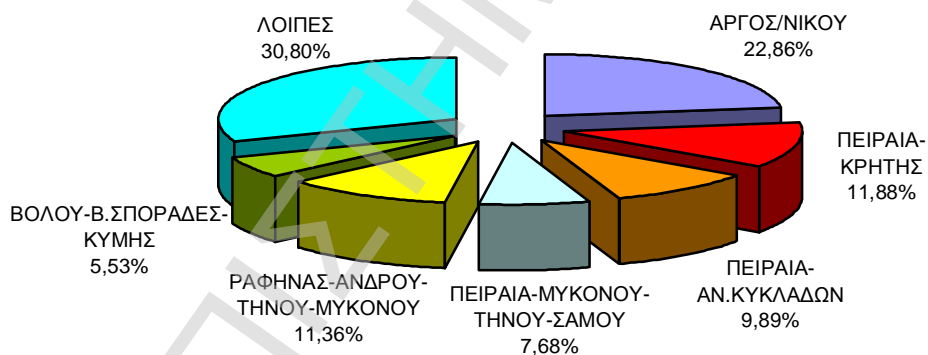


Από την άλλη πλευρά ο Αργοσαρωνικός παρουσιάζει υψηλή επιβατική κίνηση η οποία όμως επιμερίζεται σε αρκετά νησιά. Οι αποστάσεις είναι πολύ μικρότερες συγκριτικά με αυτή της γραμμής Πειραιώς - Μυκόνου , ωστόσο, όπως θα δούμε και στο επόμενο κεφάλαιο ο Αργοσαρωνικός δεν αποτελεί κύριο τουριστικό προορισμό όπως η Μύκονος.

Στους παρακάτω πίνακες παρατηρούμε πως η αγορά των Κυκλάδων

### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.

ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΝΘΕΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ  
ΑΝΑ ΚΥΡΙΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ (1998)



**Πηγή:** Ελληνική Ακτοπλοΐα: Κατάσταση, Προοπτικές και Επενδυτικές Ευκαιρίες –

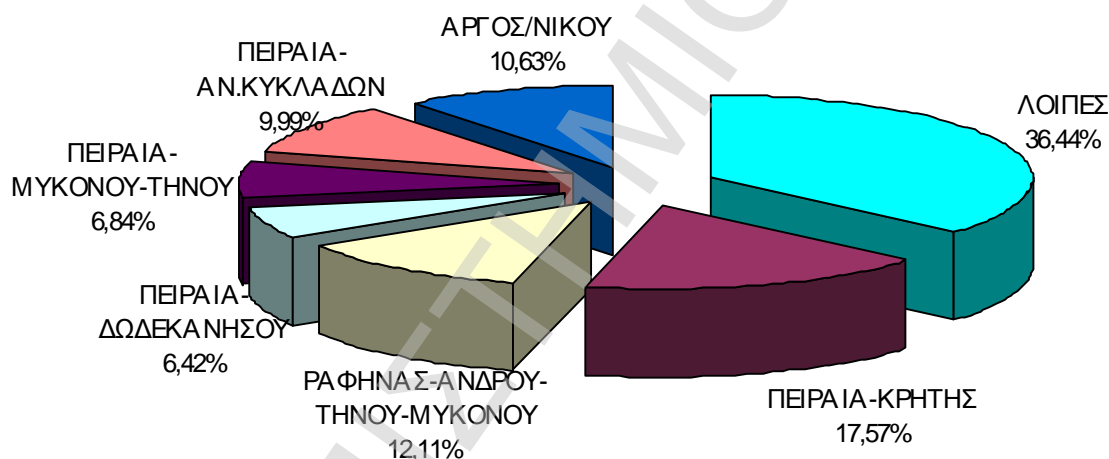
Εθν. Μετσόβειο Πολυτεχνείο (Ε.Μ.Π.) – Αθήνα 1993, σελ. 3-75 και σελ. 3-76.

καταλαμβάνει την 1<sup>η</sup> θέση με 28.93% ενώ ο Αργοσαρωνικός τη 2<sup>η</sup> με 22,86% της επιβατικής κίνησης.

Η ίδια εικόνα παρουσιάζεται για την αγορά των Κυκλάδων, όσον αφορά τη ποσοστιαία σύνθεση των μεταφερθέντων οχημάτων.

#### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2.

#### ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΣΥΝΘΕΣΗ ΜΕΤΑΦΕΡΘΕΝΤΩΝ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΤΑ ΔΡΟΜ ΟΛΟΓΙΑΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΤΟΥ 1998



**Πηγή:** ICAP: Κλαδική Μελέτη - «Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία» - Νοέμβριος 2000

Από τους παραπάνω πίνακες προκύπτει πως η αγορά των Κυκλάδων σε κίνηση επιβατών και οχημάτων κατέχει το μεγαλύτερο μερίδιο. Από το μερίδιο αυτό όπως θα δούμε στη συνέχεια (κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>) το μεγαλύτερο κομμάτι κατέχει η Μύκονος.

Στο σημείο αυτό (από την ανάγνωση των παραπάνω διαγραμμάτων) ο αναγνώστης θα διακρίνει μία λογική αντίφαση. Μολονότι ο λιμένας της Ραφήνας εξυπηρετεί μεγαλύτερη κίνηση από και προς την Μύκονο, η παρούσα μελέτη υποδεικνύει το λιμάνι του Πειραιά ως το καταλληλότερο για την ανάπτυξη του επενδυτικού σχεδίου.

Η απάντηση στον εύλογο αυτό προβληματισμό δίνεται στο κεφάλαιο 1 της εργασίας. Αρχικά πάντως πρέπει να τονισθεί πως το λιμάνι της Ραφήνας απέχει από τη Μύκονο 70 μίλια (24 μίλια λιγότερο απ' ό,τι ο Πειραιάς) και φαινομενικά είναι οικονομικότερο από την πλευρά του επενδυτή να κάνει χρήση του λιμένα αυτού (λιγότερα καύσιμα). Κλείνοντας το ερώτημα: «Γιατί επένδυση στη γραμμή Πειραιώς - Μυκόνου », πρέπει να τονισθεί το γεγονός πως η περιοχή Ταγκού Μυκόνου, η οποία βρίσκεται μεταξύ παλαιού και καινούργιου λιμένα, είναι ιδανική για προσόρμιση αερόστρωμνου – Hovercraft.

2. Ποιος ο λόγος, που το συγκεκριμένο επενδυτικό σχέδιο προβλέπει χρήση αερόστρωμνου – Hovercraft;

**Απάντηση:** Πριν απαντηθεί το ερώτημα αυτό, κρίνεται σκόπιμο να εξετάσουμε αρχικά την κατηγορία των σκαφών υψηλής ταχύτητας (HighSpeed Crafts).

Θα ήταν δύσκολο να φανταστεί κανείς είκοσι ή ακόμα και δέκα χρόνια πριν, τη ραγδαία εξέλιξη των ταχέων θαλάσσιων μεταφορών. Τα ταχύπλοα πλοία είναι πλέον ένα συνηθισμένο φαινόμενο στα λιμάνια και τις θάλασσες όλου του κόσμου. Μέχρι και

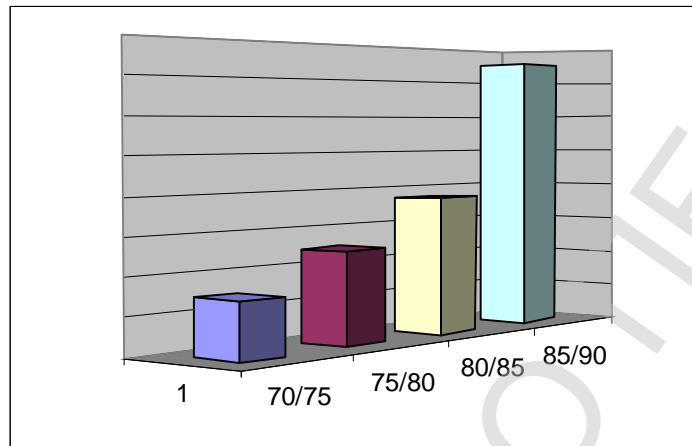
το 1990 όλα τα ταχύπλοα σκάφη ήταν αμιγώς επιβατηγά με εξαίρεση έναν μικρό αριθμό ταχύπλοων τα οποία μετέφεραν και οχήματα. Όπως φαίνεται και στο Διάγραμμα 3 από την αρχή της δεκαετίας όμως και μετά, η ανάπτυξη του κλάδου των ταχέων θαλάσσιων μεταφορών είναι εντυπωσιακή.

Η παραπάνω αύξηση στο tonnage οφείλεται στην αύξηση τόσο του αριθμού όσο και του μεγέθους των ταχύπλοων πλοίων. Η αύξηση του μεγέθους την τελευταία δεκαετία είχε ως συνέπεια την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας με αποτέλεσμα να είναι πλέον δυνατή η μεταφορά, εκτός από μεγάλο αριθμό επιβατών, αυτοκινήτων καθώς ακόμα και φορτηγών.

Τα ταχύπλοα μέσα έχουν κερδίσει την προτίμηση του κοινού για βραχείς και μεσαίους πλόες. Αυτό οφείλεται στη σημαντική μείωση του χρόνου ταξιδιού και την αυξημένη άνεση. Για παράδειγμα σε μία διαδρομή 50nm ο χρόνος ταξιδιού για ένα ταχύπλοο σκάφος με υπηρεσιακή ταχύτητα 40kn, είναι 1h15', ενώ για το ίδιο ταξίδι ένα συμβατικό πλοίο με υπηρεσιακή ταχύτητα 18kn χρειάζεται 2h45', δηλαδή η διαφορά είναι 1h30'

### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.

Αύξηση του υπό παραγγελία tonnage HSC την περίοδο 1970-1995



**Πηγή:** Μελέτη των διατάξεων του διεθνή κώδικα ασφάλειας H.S.C. Code:

A. ΠΑΠΑΚΥΡΙΛΟΥ – ΣΤ. ΡΙΣΣΑΚΗ ΕΜΠ.

Εκτός από την αυξημένη ταχύτητα, τα νέα σκάφη προσφέρουν και επιπλέον άνεση στους επιβάτες. Αν και απαγορεύονται οι καμπίνες για τους επιβάτες, το επίπεδο ενδιαίτησης στα σκάφη αυτά είναι υψηλό, οπότε σε συνδυασμό με την μικρή διάρκεια παραμονής στο σκάφος, καθίστανται ιδιαίτερα ελκυστικά.

Η σχεδίαση των ταχύπλοων έχει αλλάξει σημαντικά κατά τη διάρκεια των τελευταίων χρόνων και τα σκάφη που λειτουργούν σήμερα έχουν μακρινή μόνο σχέση με τις πρωτότυπες σχεδιάσεις που ξεκίνησαν την επανάσταση της υψηλής ταχύτητας στις θαλάσσιες μεταφορές.

Το αερόστρωμνο πλοίο δε δημιουργεί τα απόνερα (κυματισμός προκαλούμενος από το σύστημα πρόωσης) που δημιουργούν άλλοι τύποι σκαφών. Ταυτόχρονα μπορεί να αναπτύξει μεγάλες ταχύτητες έως και πάνω από 70 κόμβους την ώρα υπό ορισμένες βέβαια προϋποθέσεις.

Λόγω κατασκευής, ανατρέπεται πολύ δύσκολα ενώ παράλληλα, σε περίπτωση κινδύνου, μετατρέπεται ουσιαστικά σε ένα μεγάλο σωσίβιο. Τέλος, έχει τη δυνατότητα να κινηθεί τόσο σε υδάτινες όσο και σε χερσαίες επιφάνειες.

Περισσότερες λεπτομέρειες γύρω από το συγκεκριμένο τύπο πλοίου δίνονται σε επόμενο κεφάλαιο. Το αερόστρωμνο πάντως είναι ένα πλοίο ιδιόμορφο. Συνδυάζει τεχνικά χαρακτηριστικά τόσο πλοίου όσο και αεροπλάνου. Τόσο η άνωση όσο και η πρόωσή του βασίζονται στην ταχύτητα και τον αέρα. Για το λόγο αυτό, κατατάσσεται στη κατηγορία των αεροστατικά υποστηριζόμενων σκαφών- πλοίων. Αυτό σημαίνει πως για να υπόκειται σε εύρυθμη λειτουργία/χρήση βασική προϋπόθεση αποτελεί η ύπαρξη μικρών ή μεσαίων πλώων, όπου η θαλάσσια περιοχή είναι σχετικά ανοιχτή. Είναι λοιπόν εύκολο να γίνει αντιληπτό πως η χρήση του στον Αργοσαρωνικό δεν είναι βέβαια αδύνατη αλλά σίγουρα η γραμμή Πειραιώς – Μυκόνου είναι πιο πρόσφορη.

3. Ποιος ο λόγος που το συγκεκριμένο σκάφος θα είναι αντικείμενο εκμετάλλευσης μιας εταιρείας χαρτοφυλακίου ( *Holding*);

**Απάντηση:** Μία εταιρεία  *Holding* δραστηριοποιείται σε διαφορετικές αγορές (όχι βέβαια κατ' ανάγκην). Αυτό το ιδιαίτερο χαρακτηριστικό, βοηθά την εταιρεία στο

διαφορισμό των κινδύνων (κυρίως χρηματοοικονομικών) που αντιμετωπίζει. Ταυτόχρονα είναι δυνατή η χρηματοδότηση της εταιρείας αυτής από Επιχειρηματικά Κεφάλαια Υψηλού Κινδύνου (Venture Capitals). Η μορφή αυτή χρηματοδότησης προσδίδει, όπως θα δειχτεί στα επόμενα κεφάλαια, ευελιξία και ταχύτητα στις επενδυτικές δραστηριότητες απαλείφοντας τη διαδικασία αποπληρωμής του κεφαλαίου μέσω της δανειοληπτικής διαδικασίας (καταβολή τοκοχρεωλυσίων).

4. *Ποιος ο λόγος να αναλάβει την εκμετάλλευση μια υπάρχουσα ακτοπλοϊκή εταιρεία και για ποιο λόγο να μην συσταθεί μία νέα;*

**Απάντηση:** Με τη σύσταση μιας νέας ακτοπλοϊκής εταιρείας η οποία αντιπροσωπεύει ένα κατεξοχήν καινοτόμο προϊόν και σύνολο υπηρεσιών υψηλής ποιότητας, είναι σίγουρο πως θα προκληθούν αντιδράσεις (ίσως και «πόλεμος») τιμών από τις άλλες ακτοπλοϊκές εταιρείες. Είναι πρόσφατο το παράδειγμα της Hellas Flying Dolphins με την εισαγωγή των HighSpeed<sup>4</sup> στην ελληνική αγορά. Ωστόσο η συγκεκριμένη εταιρεία κατάφερε να αφομοιώσει τους κραδασμούς από τις αντιδράσεις που δημιουργήθηκαν. Μια νέα ακτοπλοϊκή εταιρεία χωρίς την υποστήριξη ενός ισχυρού ομίλου υπό τη μορφή mother company (μητρική εταιρεία) δε θα μπορέσει εύκολα να επιτύχει τους σκοπούς της και εν τέλει να ευδοκιμήσει το επενδυτικό της σχέδιο. Εξάλλου, η εμπειρία και το «όνομα-πρόσωπο» μιας μεγάλης ακτοπλοϊκής εταιρείας προσδίδουν ευελιξία κινήσεων

---

<sup>4</sup> Πηγή: Έρευνα αγοράς2004.

στη θυγατρική τόσο όσον αφορά την εκχώρηση αδείας σκοπιμότητας τη διαπραγμάτευση της με τις ασφαλιστικές εταιρείες, τα P+I Clubs όσο και στις σχέσεις με τους λοιπούς φορείς που θα εμπλακούν στο όλο επενδυτικό εγχείρημα.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1<sup>ο</sup> ΕΡΕΥΝΑ ΑΓΟΡΑΣ

### 1.1. Εισαγωγή

Το κεφάλαιο αυτό ουσιαστικά εντοπίζει τις προτεραιότητες των χρηστών, όσον αφορά την επιλογή τύπου πλοίου, για τις θαλάσσιες μεταφορές τους. Παράλληλα, αποδεικνύει το ειδικό βάρος της Μυκόνου ως ακτοπλοϊκό προορισμό αλλά και τις δυνατότητες που διαθέτει αναφορικά με την αύξηση του αριθμού των ακτοπλοϊκών επισκεπτών της. Ταυτόχρονα, παρουσιάζεται το κομμάτι της επιβατικής κίνησης που αποσπά η Μύκονος από την αγορά των Κυκλάδων. Επιπλέον, γίνεται εκτίμηση των επιθυμιών των χρηστών όσον αφορά την υπάρχουσα κατάσταση που επικρατεί στην Ελληνική Ακτοπλοΐα εν γένει. Επίσης, από την έρευνα που θα παρουσιαστεί εξάγονται συμπεράσματα για τον τρόπο που αντιμετωπίζουν οι χρήστες το όλο θέμα.

Από την πλευρά της προσφοράς, παρουσιάζονται οι εταιρείες που δραστηριοποιούνται στις γραμμές Αττική – Μύκονος, γίνεται καταγραφή του στόλου και των τεχνικών χαρακτηριστικών των πλοίων καθώς επίσης και παρουσίαση του ναυτολογίου όπως έχει διαμορφωθεί στο 1<sup>ο</sup> εξάμηνο του 2004.

### 1.2. Στοιχεία της έρευνας

Η παρούσα έρευνα έλαβε χώρα από τις 15 Μαρτίου 2004 έως τις 15 Απριλίου 2004 (30 ημέρες) στο Λεκανοπέδιο της Αττικής. (Επιβατικός σταθμός γραμμής

Πειραιώς - Μυκόνου, Επιβατικός σταθμός γραμμής Ραφήνας- Μυκόνου, Μετρό – σταθμός Συντάγματος, Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς, - ΟΛΠ, Κεντρικό κατάστημα Αγροτικής Τράπεζας, Πάντειο Πανεπιστήμιο, Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Δραπετσώνα, Καλλιθέα, Νέα Σμύρνη, Γλυφάδα, Μαρούσι, Παγκράτι, Πατήσια, Αθήνα-Κέντρο, Πειραιάς, Αιγάλεω, Χαλάνδρι, Γέρακας, Αγία Παρασκευή, Χολαργός, Υμηττός, Ραφήνα, Βύρωνα). Το δείγμα αποτελείται από 750 άτομα, ηλικίας από 17 έως 60 έτη και χρησιμοποιήθηκε η μέθοδος της συνέντευξης βάσει ερωτηματολογίου προκαθορισμένων απαντήσεων.

Σκοπός της έρευνας ήταν η εύρεση, αφ' ενός, του target group του επενδυτικού σχεδίου και αφ' ετέρου η εξαγωγή ορθών συμπερασμάτων όσον αφορά τις γραμμές Αττικής – Μυκόνου. Το population group, δηλαδή το σύνολο των χρηστών στους οποίους απευθύνεται το νέο προϊόν, (παροχή θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας μέσω ενός νέου τύπου πλοίου) καθορίζεται στους ενεργά οικονομικούς πολίτες της περιοχής πρωτεύουσας (17-60 έτη). Ο πληθυσμός ανάμεσα σ' αυτές τις ηλικίες είναι 2.397.635 άτομα (άνδρες και γυναίκες). Το δείγμα τηρεί τις αναλογίες ηλικίας και φύλου που παρουσιάζονται στο Δεκανοπέδιο .

## ΠΙΝΑΚΑΣ 1.2.

### ΠΟΣΟΣΤΙΑΙΑ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΤΟΥ ΠΛΗΘΥΣΜΟΥ ΤΟΥ ΛΕΚΑΝΟΠΕΔΙΟΥ ΚΑΤΑ ΟΜΑΔΑ ΗΛΙΚΙΩΝ ΚΑΙ ΦΥΛΛΟ

ΗΛΙΚΙΕΣ	%	ΑΝΔΡΕΣ
17-20	8,5	48,1%
21-30	26,1	
31-40	24,9	ΓΥΝΑΙΚΕΣ
41-50	22,2	51,9%
51-60	18,3	
<b>Σύνολο</b>	100%	100%

Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε. (Βιβλιοθήκη). Internet: [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)

Ο τρόπος με τον οποίο καταρτίστηκαν οι ερωτήσεις του ερωτηματολογίου και η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε (Non probability Sampling) βασίζεται στα εγχειρίδια:

- 1) Research Methods for Business Students των M. Sanders και P. Lewis, εκδόσεις: Prentice Hall και 2) Research Methods in Social Relations των L.H. Kidder και G.M. Sudd εκδόσεις: Holt, Rinehart and Winston 1986.

### 1.3. Αποτελέσματα Έρευνας

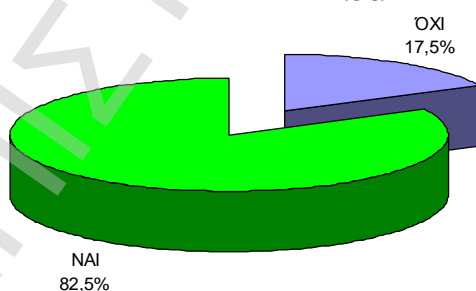
Από τον πληθυσμό του Λεκανοπεδίου στις ηλικίες 17-60 προκύπτει πως τις Κυκλάδες έχει επισκεφθεί το 82,5%. Από τα άτομα αυτά το 58,2% έχει επισκεφθεί τη Μύκονο τουλάχιστον μία φορά ακτοπλοϊκά.

Αυτό σημαίνει πως η Μύκονος αποσπά πάνω από το 55% της επιβατικής κίνησης των Κυκλάδων.

Επιπλέον το ποσοστό που λαμβάνει η Μύκονος στο σύνολο των ερωτηθέντων (για το αν την έχουν επισκεφθεί ακτοπλοϊκά) είναι διόλου ευκαταφρόνητο και αγγίζει το 48%. Το υπόλοιπο των ερωτηθέντων που απάντησε αρνητικά (52%) παρουσιάζει εξίσου ενδιαφέρον. Πιο συγκεκριμένα το 63,5% από τα άτομα αυτά δηλώνει πως επιθυμεί να επισκεφθεί το νησί ενώ το 36,5% δηλώνει πως δεν επιθυμεί.

- i. Στις Κυκλάδες έχετε ταξιδέψει ακτοπλοϊκά;

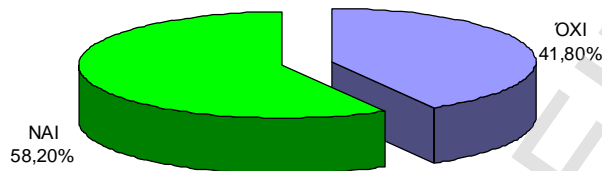
**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.3α**



**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

- ii. Αν έχετε ταξιδέψει στις Κυκλάδες ακτοπλοϊκά τη Μύκονο την έχετε επισκεφθεί (ακτοπλοϊκά);

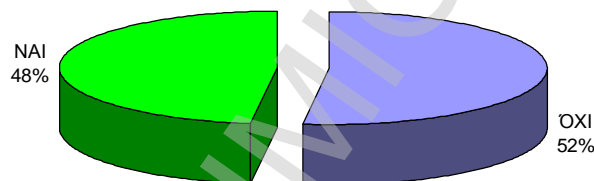
**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.3β**



**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

- iii. Τη Μύκονο την έχετε επισκεφθεί ακτοπλοϊκά;

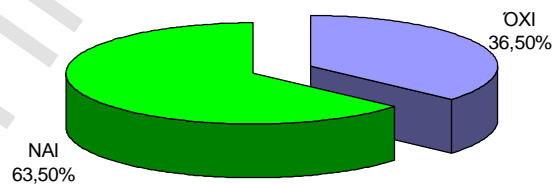
**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.3γ**



**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

- iv. Αν δεν έχετε ως τώρα επισκεφθεί τη Μύκονο θα θέλατε να την επισκεφθείτε;

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.3δ**



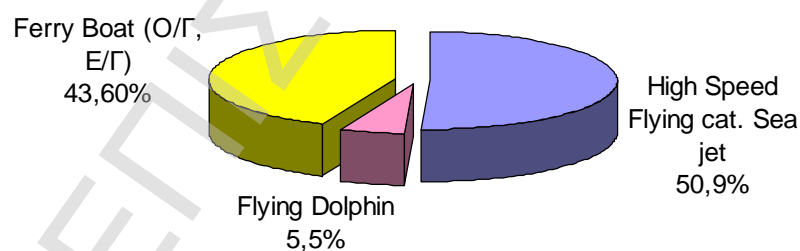
**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

Από τα 4 παραπάνω διαγράμματα προκύπτει αυτό που ήδη έχει κατατεθεί στην εισαγωγή πως δηλαδή οι Κυκλάδες είναι κύριος ακτοπλοϊκός προορισμός. Την άποψη αυτή ενισχύει και η έρευνα της Trademco και Truth που δημοσιεύτηκε στην ειδική έκδοση της «Ναυτεμπορικής» με τίτλο «Ναυτιλία» τον Ιούνιο του 2002. Συγκεκριμένα αναφέρεται πως «οι ζώνες με το μεγαλύτερο ποσοστό ταξιδιών για αναψυχή είναι οι Κυκλάδες, η Κρήτη και ορισμένα νησιά του Ιονίου».

Από τα 4 παραπάνω διαγράμματα προκύπτει επιπλέον πως η Μύκονος στο νησιωτικό σύμπλεγμα των Κυκλάδων αποτελεί τον κυριότερο ακτοπλοϊκό προορισμό. Από την έρευνα που διενεργήθηκε προέκυψε πως σε επιβατική κίνηση στις Κυκλάδες η Πάρος έρχεται δεύτερη και η Σαντορίνη τρίτη<sup>5</sup>.

Στο ερώτημα: «Ποιο τύπο πλοίου προτιμάτε συνήθως για τις θαλάσσιες μεταφορές σας προς Κυκλάδες» οι απαντήσεις είναι οι ακόλουθες.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.3ε**



**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

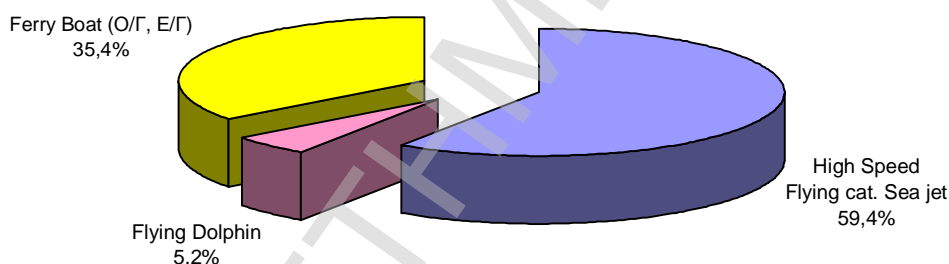
---

<sup>5</sup> Πηγή: Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υπηρεσία Στατιστικής).  
Internet: [www.yen.gr/ports](http://www.yen.gr/ports)

Στο σημείο αυτό πρέπει να διευκρινιστεί πως χρήση του Highspeed (CATAMARAN) για Κυκλάδες δεν κάνει το 50,9%. Οι χρήστες θα προτιμήσουν σίγουρα ταχύπλοο τύπο σκάφους, ωστόσο αν δεν βρουν έγκαιρα εισιτήριο, αν η ώρα αναχώρησης ή άφιξης δεν ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις τους ή αν τέλος κρίνουν τον ναύλο (εισιτήριο) ακριβό, τότε θα προτιμήσουν (αναγκαστικά) το σύνηθες, συμβατικό Ο/Γ, Ε/Γ σκάφος.

Στο ερώτημα: «Ποιο τύπο πλοίου προτιμάτε συνήθως για τις θαλάσσιες μεταφορές σας προς Μύκονο» οι απαντήσεις είναι οι ακόλουθες:

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.3στ**



**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

Όπως στην παραπάνω ερώτηση, έτσι και σε αυτή η προτίμηση προς τα ταχύπλοα σκάφη είναι δεδομένη. Βέβαια και εδώ ισχύει πως η επιβατική κίνηση προς Μύκονο δεν εξυπηρετείται στο 64,6% από ταχύπλοα σκάφη για τους λόγους που έχουν

ήδη αναφερθεί. Ωστόσο για προορισμό τη Μύκονο, το ποσοστό προτίμησης στα ταχύπλοα πλοία αυξάνεται.

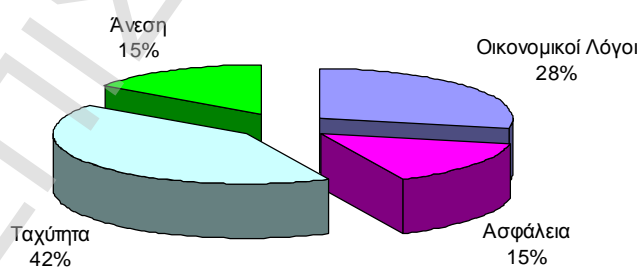
### 1.3.1. Αποτελέσματα έρευνας απόψεων – επιθυμιών των χρηστών

Το κομμάτι αυτό της έρευνας σχετίζεται με την άποψη που έχουν διαμορφώσει οι χρήστες όσον αφορά τη κατάσταση – δεδομένα που επικρατούν στην ελληνική ακτοπλοΐα. Με άλλα λόγια οι παρακάτω απαντήσεις σκιαγραφούν τα «θέλω» και τις απόψεις του χρήστη αναφορικά με την ελληνική ακτοπλοΐα ανεξάρτητα από γραμμή και περίοδο (χειμερινή ή θερινή).

Στο ερώτημα «Βάσει ποιων κριτηρίων επιλέγετε ένα σκάφος» οι απαντήσεις είναι οι ακόλουθες:

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.3.1.**

#### **ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΣΚΑΦΟΥΣ**



**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004



Η ερώτηση προϋπέθετε ότι η ώρα αναχώρησης και άφιξης είναι η επιθυμητή. Επιπλέον ως υπόθεση δινόταν στον ερωτώμενο πως στη γραμμή δραστηριοποιούνται όλοι οι τύποι πλοίων.

Από το διάγραμμα γίνεται αντιληπτό πως τα κριτήρια επιλογής δεν είναι σίγουρα ένα, αλλά αντίθετα αποτελούν ένα συνδυασμό κριτηρίων. Η ταχύτητα είναι ο κυριότερος παράγοντας επιλογής και αμέσως μετά το ύψος του εισιτηρίου, ενώ η ασφάλεια και η άνεση έρχονται ως παράγοντες επιλογής στην 3<sup>η</sup> θέση. Γενικά πάντως η άποψη που έχουν διαμορφώσει οι κάτοικοι του Λεκανοπεδίου όσον αφορά την ελληνική ακτοπλοΐα είναι πως τα εισιτήρια είναι σχετικά ακριβά, η συχνότητα των δρομολογίων κατά τους θερινούς μήνες ικανοποιητική ενώ κατά τους χειμερινούς μήνες θα περίμεναν κάτι περισσότερο από τις ακτοπλοϊκές εταιρείες. Όσον αφορά την αναμονή στο λιμάνι οι χρήστες παρουσιάζονται ικανοποιημένοι, ωστόσο δηλώνουν πως από τους χώρους αναμονής και υποδοχής οι εγκαταστάσεις/ υποδομές είτε είναι ανύπαρκτες είτε σε πολύ κακή κατάσταση. Τέλος, όσον αφορά τις παρεχόμενες υπηρεσίες εν πλω (π.χ. άνεση, κλιματισμός, επαγγελματισμός – ευγένεια πληρώματος) οι κάτοικοι του Λεκανοπεδίου θεωρούν πως η ελληνική ακτοπλοΐα βρίσκεται σε μία μέτρια κατάσταση με τάση ελαφρώς πτωτική.

### **1.3.2. Συμπέρασμα έρευνας**

Οι χρήστες του Λεκανοπεδίου ζητούν φθηνότερα εισιτήρια, καλύτερες παρεχόμενες υπηρεσίες, οργανωμένους χώρους υποδοχής και αναμονής στους λιμένες καθώς και αύξηση των δρομολογίων κυρίως τις ώρες 7-9 π.μ. και 6-8 μ.μ.<sup>6</sup>. Η ταχύτητα παίζει το καθοριστικότερο ρόλο στη ζήτηση (ελαστική ζήτηση) και αμέσως μετά η τιμή του ναύλου (επίσης ελαστική ζήτηση, σίγουρα πάντως πιο ανελαστική, ως προς την ταχύτητα). Επιπλέον ο πληθυσμός του Λεκανοπεδίου αναγνωρίζει τη Μύκονο ως έναν από τους μελλοντικούς του προορισμούς, σε ποσοστό 63,5% με προτίμηση 50% - 60% στα ταχύπλοα ως επιλογή μέσου μετάβασης με τα σημερινά δεδομένα (ταχύτητες, δρομολόγια, ναυλόγιο).

### **1.4. Έρευνα αγοράς από την πλευρά της προσφοράς**

Σε αυτή την παράγραφο θα εξετάσουμε τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται στη γραμμή Πειραιώς – Μυκόνου και Ραφήνας – Μυκόνου. Βασικό ζητούμενο είναι η εξακρίβωση του βαθμού ανταγωνισμού, η ποιότητα του στόλου, το ύψος των ναύλων και τέλος η σχέση ωφέλειας – κόστους για το μέσο επιβάτη.

---

<sup>6</sup> Πηγή: Ναυτιλία- Ειδική έκδοση Ναυτεμπορικής Ιούnius 2002, σελ. 68.

#### **1.4.1. Οι Ακτοπλοϊκές εταιρείες**

Οι Ακτοπλοϊκές εταιρείες που προσεγγίζουν από την Αττική (Πειραιάς – Ραφήνα) τη Μύκονο είναι: (α) Hellas Flying Dolphins, (β) Blue Star Ferries (Γραμμές Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε.), (γ) NEL LINES (Ναυτιλιακή Εταιρεία Λέσβου), (δ) Πειραιϊκές Ν.Ε., (ε) Ευβοϊκές Ν.Ε. (στ) G.A. Ferries (Γ.Α. Ακτοπλοϊκή Ναυτιλιακή Α.Ε.).

Από μία πρώτη ματιά γίνεται αντιληπτό πως η αγορά και των δύο γραμμών (Πειραιώς - Μυκόνου και Ραφήνα – Μύκονος) είναι ολιγοπωλιακή. Στην πραγματικότητα, όμως, το συγκεκριμένο νησί το εκμεταλλεύεται η Η.Φ.Δ. (Hellas Flying Dolphins). Το καθεστώς που έχει διαμορφωθεί είναι δυοπώλιο μεταξύ Hellas Flying Dolphins (HFD) και BLUE STAR FERRIES (B.S.F.) τόσο στην κατηγορία των ταχύπλοων όσο και στα Ο/Γ-Ε/Γ πλοία. Στο δυοπώλιο αυτό παρεμβάλλεται το κράτος με τη διαμόρφωση των τιμών στη Γ (3<sup>η</sup>) θέση καθώς και στη διαμόρφωση των τιμών επί των μεταφερομένων οχημάτων (ΙΧ αυτοκίνητα, δίκυκλα κ.λ.π.). Μάλιστα η Η.Φ.Δ. βρίσκεται από θέση ισχύος έναντι της BLUE STAR FERRIES, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο μέρος του αριθμού των πλοίων, που εξυπηρετούν τις γραμμές Αττική – Μυκόνου, είναι υπό την κατοχή της. Πιο συγκεκριμένα, η NEL LINES δρομολογεί ένα μόνο πλοίο (ταχύπλοο) το ΑΙΟΛΟΣ EXPRESS II για το καλοκαίρι του 2004 (2<sup>η</sup> περίοδος), οι εταιρείες Πειραιϊκές Ν.Ε. και Ευβοϊκές Ν.Ε., διαθέτουν από 1 Flying Dolphin εκάστη, τα οποία άλλες φορές τα δρομολογούν από Ραφήνα για Μύκονο,

άλλοτε πάλι όχι. Μάλιστα, ύστερα από την έρευνα αγοράς φάνηκε ότι οι εταιρείες αυτές έληξαν τη δραστηριότητά τους. Ταυτόχρονα, η G.A. FERRIES έχει περάσει κατά το 46% στη H.F.D. από το Φεβρουάριο του 2000<sup>7</sup>. Από τη Διεύθυνση Θαλάσσιων Συγκοινωνιών του Υ.Ε.Ν. γνωστοποιείται πως η H.F.D., από Πειραιά, δραστηριοποιείται με δύο πλοία (HighSpeed 4 και EXPRESS OLYMPIA) ενώ για το καλοκαίρι του 2004 θα προστεθεί το HighSpeed 3 και το EXPRESS ΑΦΡΟΔΙΤΗ. Η απάντηση της BLUE STAR FERRIES τόσο για τη χειμερινή όσο και για τη θερινή περίοδο είναι το BLUE STAR ΙΤΗΑΚΙ (1 μόνο πλοίο). Στο λιμάνι της Ραφήνας η H.F.D. έχει δρομολογήσει το EXPRESS ΠΗΝΕΛΟΠΗ και το EXPRESS ΑΘΗΝΑ καθώς και το FLYINGCAT 3. Η BLUE STAR FERRIES έχει δρομολογημένα 2 πλοία το SUPERFERRY II καθώς και το SEA JET 2. Κατά τη 2<sup>η</sup> περίοδο, την καλοκαιρινή δηλαδή, δεν θα υπάρξουν αλλαγές (επιπρόσθετα σκάφη από Ραφήνα για Μύκονο τόσο από την H.F.D. όσο και από την BLUE STAR FERRIES).

---

<sup>7</sup> Πηγή: ICAP – Κλαδική μελέτη επιβατηγού Ναυτιλίας – Νοέμβριος 2000.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4.1.

#### ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΕΙΣ ΠΛΟΙΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ

#### ΠΕΙΡΑΙΩΣ – ΡΑΦΗΝΑΣ - ΜΥΚΟΝΟΥ

<b>Χειμερινή περίοδος 2004</b>		
<b>ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ</b>	<b>ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ Αριθμός πλοίων</b>	<b>ΡΑΦΗΝΑ-ΜΥΚΟΝΟΣ Αριθμός πλοίων</b>
H.F.D.	2 (1Ο/Γ-Ε/Γ+ 1 CATAMARAN	3 (2Ο/Γ-Ε/Γ+ 1 CATAMARAN
B,S,F,	1 (1Ο/Γ-Ε/Γ)	2 (1Ο/Γ-Ε/Γ+ 1 CATAMARAN
NEL LINES	-	-
<b>Θερινή περίοδος 2004</b>		
H.F.D.	4 (2 Ο/Γ-Ε/Γ+ 2 CATAMARAN)	3 (2 Ο/Γ-Ε/Γ+ 1 CATAMARAN)
B,S,F,	1 (1Ο/Γ-Ε/Γ)	2 (1Ο/Γ-Ε/Γ+ 1 CATAMARAN
NEL LINES	1 (HighSpeed Craft)	-

**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

Στο σημείο αυτό πρέπει να ειπωθεί πως η G.A. FERRIES δεν εξυπηρετεί τακτικά τη Μύκονο αλλά περιστασιακά. Επίσης θα ήταν παράλειψη αν δε σημειωθεί πως ο όμιλος Στρίντζη έχει εξαγοραστεί από τις ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. (SUPER FAST FERRIES) στο 48,57% των μετοχών της από το 2000<sup>8</sup>. Επίσης η B.S.F. πούλησε το SEA JET 1 στον εφοπλιστή κ. Ηλιόπουλο. Το SEA JET 1 επιχειρούσε από

---

<sup>8</sup> Πηγή: Internet: [www.bluestarferries.gr](http://www.bluestarferries.gr)

Ραφήνα προς Μύκονο αλλά κατά το 2003 λόγω ατυχήματος (καλοκαίρι 2003) βγήκε εκτός λειτουργίας.

Συνοψίζοντας, παρατηρούμε πως στη κατηγορία των ταχύπλοων σκαφών, που δραστηριοποιούνται στις γραμμές Αττική – Μύκονος, η HFD δρομολογεί συνολικά 3 το χρόνο (1 για όλο το έτος από Ραφήνα και 1+1 από Πειραιά για χειμερινή και θερινή περίοδο αντίστοιχα) και η BSF με τη NEL LINES από 1 αντίστοιχα.

#### **1.4.2. Διευκρινίσεις για το νομικό καθεστώς**

Η υπάρχουσα νομοθεσία προβλέπει πως για να πάρει άδεια σκοπιμότητας μια ακτοπλοϊκή εταιρεία πρέπει να ικανοποιεί τη δρομολογιακή γραμμή για 12 μήνες με κάποιο ελάχιστο αριθμό δρομολογίων ανά γραμμή. Δικαίωμα ακινησίας έχει το σκάφος μέχρι και 2 μήνες για συντήρηση και επισκευές. Σε μια τέτοια περίπτωση, η εταιρεία υποχρεούται να καλύψει το κενό που δημιουργείται στη θαλάσσια συγκοινωνία και όχι εφάμιλλος τύπος πλοίου (βέβαια το σκάφος που θα κάνει την αντικατάσταση πρέπει να ενσωματώνει ορισμένα τεχνικά χαρακτηριστικά ίδια με εκείνο που πρόκειται να αντικαταστήσει). Τέλος, από 1.1.2004 απελευθερώθηκαν οι ακτοπλοϊκές γραμμές και τα πλοία των εταιρειών δεν είναι υποχρεωμένα πλέον να εκτελούν ενδιάμεσες στάσεις (π.χ. πλέον είναι δυνατή η ακτοπλοϊκή ανταπόκριση από και προς Μύκονο με Πειραιά χωρίς να παρεμβάλλεται ο λιμένας της Σύρου και της Τήνου).

### 1.4.3. Το ναυτολόγιο του 2004

Οι τιμές των εισιτηρίων διαμορφώνονται βάσει του παρακάτω πίνακα: (οι τιμές είναι δοσμένες σε ευρώ).

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4.3α.

##### ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ - ΜΥΚΟΝΟΥ

Από Πειραιά-Μύκονο	ΘΕΣΗ Α	ΘΕΣΗ Β	ΘΕΣΗ Γ	ΑΥΤ/ΤΟ	ΔΙΚΥΚΛΟ
EXPRESS ΟΛΥΜΠΙΑ/ ΑΦΡΟΔΙΤΗ	32,30	ΟΧΙ	18,20	66,60- 79,80	13,20 - 19,70
BLUE STAR ΙΤΗΑΚΙ	25,90	ΟΧΙ	21,70		
ΑΙΟΛΟΣ EXPRESS ΙΙ	46,60	ΟΧΙ	35,80		
HIGHSPEED 4/ HIGHSPEED 3	63,90	46,30	35,80		

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4.3β.

##### ΝΑΥΤΟΛΟΓΙΟ ΡΑΦΗΝΑΣ - ΜΥΚΟΝΟΥ

Από Ραφήνα-Μύκονο	ΘΕΣΗ Α	ΘΕΣΗ Β	ΘΕΣΗ Γ	ΑΥΤ/ΤΟ	ΔΙΚΥΚΛΟ
SUPER FERRY ΙΙ	30,40	ΟΧΙ	15,20	53,90 - 64,70	10,80 - 16,20
EXPRESS ΠΗΝΕΛΟΠΗ/ΑΘΗΝΑ	27,40	ΟΧΙ	15,20		
SEA JET 2	ΟΧΙ	ΟΧΙ	30,50	Δεν παίρνει αυτοκίνητα ούτε δίκυκλα	
FLYING CAT 3	39,60	ΟΧΙ	30,50		

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται πως το λιμάνι του Πειραιά είναι πιο ακριβό συγκριτικά με αυτό της Ραφήνας. Η τιμή, δε, για τα αυτοκίνητα και τα δίκυκλα, είναι καθορισμένη από το Υ.Ε.Ν. (όπως και αυτή της γ' θέσης), ο διαχωρισμός της τιμής στα

αυτοκίνητα γίνεται βάσει του μήκους τους. Πάνω δηλαδή από 4,25 μέτρα χρεώνεται ακριβός ναύλος και κάτω από 4,25 μέτρα ο φθηνότερος. Αντίστοιχη πρακτική ακολουθείται και στα δίκυκλα βάσει όμως του κυβισμού τους (250 κυβ. εκατοστά).

Αν λοιπόν κάποιος χρήστης μεταβεί στη Μύκονο με ταχύπλοο από το Πειραιά με εισιτήριο γ' θέσης και αυτοκίνητο κάτω των 4,25 μέτρων θα πληρώσει:  $35,80+66,60=102,40$  ευρώ για 94 μίλια (3 ώρες ταξίδι) πράγμα που μεταφράζεται σε 1,08 ευρώ/μίλι ή 34,13 ευρώ/ώρα ταξιδιού.

Αν πάλι ο χρήστης μεταβεί από τη Ραφήνα στη Μύκονο δε θα έχει τη δυνατότητα να πάρει αυτοκίνητο (το Sea Jet 2 και το Flying cat 3 δεν δέχονται οχήματα). Αυτό σημαίνει πως το λιγότερο που θα κληθεί να πληρώσει είναι 30,50 ευρώ για 70 μίλια (2 ώρες ταξίδι) δηλαδή 0,44 ευρώ/μίλι ή 15,25 ευρώ/ώρα ταξιδιού.

Αν τώρα αναλογιστούμε πως ο χρόνος μετάβασης από Δυτικά Προάστια, Πειραιά, Κέντρο και Νότια Προάστια με μέση ταχύτητα 50km/h προς το λιμένα της Ραφήνας είναι περίπου 1 ώρα, τότε αντιλαμβανόμαστε πως η οικονομία που επιτυγχάνεται από το λιμένα της Ραφήνας εξανεμίζεται λόγω υψηλού κόστους ευκαιρίας.

Στο πίνακα που ακολουθεί (Πίνακας 1.4.3<sup>γ</sup>) η ανάλυση των ναύλων στα ταχύπλοα αφορά τα HighSpeed 3 και 4. Το ΑΙΟΛΟΣ EXPRESS II εμφανίζεται στη θέση (ε), μόνο, και παρουσιάζει τη μικρότερη τιμή: 46,60, 0,49 και 15,5.



**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4.3γ**

Γραμμή Πειραιώς - Μυκόνου

**ΚΟΣΤΟΣ ΧΡΗΣΤΗ ΑΝΑ ΜΙΛΙ ΚΑΙ ΩΡΑ**

ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ ΜΕ ΤΑΧΥΠΛΑΟΟ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (σε μίλια)	ΧΡΟΝΟΣ (σε ώρες)	ΚΟΣΤΟΣ ΧΡΗΣΤΗ (σε €)	ΚΟΣΤΟΣ/ ΜΙΛΙ (σε €)	ΚΟΣΤΟΣ/ ΩΡΑ (σε €)
α) 1 <sup>η</sup> θέση+αυτ/το>4,25m	94	3	143,7	1,53	47,9
β) 3 <sup>η</sup> θέση+αυτ/το<4,25m	94	3	102,4	1,08	34,13
γ) 2 <sup>η</sup> θέση+αυτ/το<4,25m	94	3	112,9	1,2	37,63
δ) 3 <sup>η</sup> θέση+αυτ/το>4,25m	94	3	115,6	1,23	38,53
ε) 1 <sup>η</sup> θέση	94	3	63,90 ή 46,60	0,68 ή 0,49	21,3 ή 15,5
στ) 2 <sup>η</sup> θέση	94	3	46,30	0,49	15,4
ζ) 3 <sup>η</sup> θέση	94	3	35,80	0,38	11,93

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4.3δ**

Γραμμή Ραφήνα – Μύκονος

**ΚΟΣΤΟΣ ΧΡΗΣΤΗ ΑΝΑ ΜΙΛΙ ΚΑΙ ΩΡΑ**

ΣΥΝΔΥΑΣΜΟΙ ΜΕΤΑΒΑΣΗΣ ΜΕ ΤΑΧΥΠΛΑΟΟ	ΑΠΟΣΤΑΣΗ (σε μίλια)	ΧΡΟΝΟΣ (σε ώρες)	ΚΟΣΤΟΣ ΧΡΗΣΤΗ (σε €)	ΚΟΣΤΟΣ/ ΜΙΛΙ (σε €)	ΚΟΣΤΟΣ/ ΩΡΑ (σε €)
1 <sup>η</sup> θέση	70	2	39,60	0,57	19,8
2 <sup>η</sup> θέση	70	2	ΟΧΙ	ΟΧΙ	ΟΧΙ
3 <sup>η</sup> θέση	70	2	30,50	0,44	15,25

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

Από τους δύο παραπάνω πίνακες είναι διακριτή η διαφορά που έχει ο χρήστης στο κόστος του ανάλογα με τη γραμμή που θα χρησιμοποιήσει για να φτάσει ακτοπλοϊκά (με ταχύπλοο) στη Μύκονο. Βέβαια αυτή η διαφορά είναι φαινομενική διότι μπορεί σε απόλυτες τιμές το κόστος επιβάρυνσης του χρήστη να είναι χαμηλότερο στη Ραφήνα, ωστόσο η επιβάρυνση (κόστος) ανά μίλι και για τις 3 θέσεις είναι μεγαλύτερη. Εξαιρέση αποτελούν τα HighSpeed 3 και 4 του Πειραιά στην 1<sup>η</sup> θέση. Η χρέωση ανά μίλι λοιπόν από το λιμάνι του Πειραιά χωρίς να συμπεριλαμβάνονται τα οχήματα είναι (με εξαίρεση την 1<sup>η</sup> θέση των HighSpeed 3 και 4) οικονομικότερη.

Παρ' όλα αυτά (υψηλό κόστος ευκαιρίας και ακριβότερη τιμολόγηση ανά μίλι) η Ραφήνα εξυπηρετεί τις Κυκλάδες και κατ' επέκταση τη Μύκονο σε κομμάτι επιβατικής κίνησης μεγαλύτερο από εκείνο του Πειραιά (βλ. πίνακες ποσοστιαίας επιβατικής κίνησης και οχημάτων στην εισαγωγή). Στο σημείο αυτό θα μπορούσε να ισχυριστεί κάποιος πως μόνο στα ταχύπλοα λαμβάνει χώρα αυτή η αυξημένη χρέωση ανά μίλι. Αυτό δεν ισχύει διότι και στα Ferry Boat (τόσο για την HFD όσο και για την BSF) η εικόνα είναι η ίδια τόσο στην κατηγορία των επιβατών όσο και των οχημάτων.

Βέβαια η χρέωση ανά ώρα ταξιδιού είναι και αυτή αυξημένη στα ταχύπλοα της Ραφήνας με εξαίρεση τη πρώτη (1<sup>η</sup>) θέση των HighSpeed 3,4 του Πειραιά, αλλά αυτό είναι εύλογο λόγω του μικρότερου χρόνου μετάβασης.

Συμπερασματικά μπορούμε να πούμε πως ο λιμένας του Πειραιά για τον χρήστη είναι φαινομενικά ακριβότερος σε σχέση με αυτόν της Ραφήνας. Ταυτόχρονα η NEL

LINES με το ΑΙΟΛΟΣ EXPRESS II προσφέρει τον καλύτερο συνδυασμό χρέωσης ανά μίλι στη κατηγορία της 1<sup>ης</sup> θέσης.

Γενικά οι χρήστες δείχνουν να προτιμούν τον λιμένα της Ραφήνας για μετάβαση στις Κυκλάδες λόγω μικρότερου χρόνου παραμονής στο σκάφος και δευτερευόντως λόγω χαμηλότερου εισιτηρίου (φαινομενικά χαμηλότερο).

#### **1.4.4. Γενικά χαρακτηριστικά Ο/Γ-Ε/Γ.**

Όπως θα παρατηρήσουμε τα Ferry Boats (Συμβατικά Ο/Γ-Ε/Γ) είναι μεγάλης ηλικίας και χαμηλής ταχύτητας. Ο λόγος που παραθέτονται τα ακόλουθα στοιχεία είναι για να διαμορφωθεί μία πλήρης εικόνα των ανταγωνιστών στο οικονομικό περιβάλλον της γραμμής Πειραιώς – Μυκόνου και Ραφήνας – Μυκόνου. Τα Ο/Γ – Ε/Γ πλοία (Ferry Boats) αποτελούν για την αγορά των ταχύπλοων, έμμεσους ανταγωνιστές, διότι οι στρατηγικές επιλογές των εταιρειών στα συμβατικά σκάφη δεν επηρεάζουν ευθέως την επίδοση της αγοράς των ταχύπλοων<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Πηγή: Managerial Economics – Α.Μ. Γουλιέλμος, σελ. 37.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.1.4<sup>α</sup>**

**HELLAS FLYING DOLPHINS (HELLAS FERRIES)**

<b>Γενικές Πληροφορίες:</b>	<b>ΕΞΗΡΕΣ ΟΛΥΜΠΙΑ</b>	<b>ΕΞΗΡΕΣ ΑΘΗΝΑ</b>
Όνομα Πλοίου	Εξπρές Ολυμπία	Εξπρές Αθηνά
Τύπος Πλοίου	Pax/Car Ferry	Pax/Car Ferry
Αριθμός & τόπος εγγραφής:	9806 Πειραιάς	10126 Πειραιάς
Intern. Call Letters:	SXMU	SVFR
Τόπος κατασκευής:	Γαλλία	Ιταλία
Χρόνος κατασκευής	1973	1973
Χρόνος ανακαίνισης:	1996	1999
Τύπος Μηχανών:	X Αρ. X BHP: 2X5800 MHP PIELSTICK 12PC2V MK5	X Αρ. X BHP: 2X9000 PS SEMT PIELSTICK-MOTEURS DIESEL 18PC2 2V400
Gross Tonnage:	4.357,51	5.642,84
Net Tonnage:	1.998,34	3.962,85
DWT:	894	122
Μήκος:	110,5 m.	118 m
Πλάτος:	17 m.	19.22 m
Ταχύτητα:	19 Κν.	21 kn
Τάξη	BV	H.R.S./BV
<b>Χωρητικότητα:</b>		
Επιβάτες:	1400	1.900
Οχήματα:	230	240
Καμπίνες/ κρεβάτια:	80/294	41/115

**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

### ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4.4β

#### HELLAS FLYING DOLPHINS (HELLAS FERRIES)

Γενικές Πληροφορίες	ΕΞΠΡΕΣ ΑΦΡΟΔΙΤΗ	ΕΞΠΡΕΣ ΠΗΝΕΛΟΠΗ
Όνομα Πλοίου	Εξπρές Αφροδίτη	Εξπρές Πηνελόπη
Τύπος Πλοίου	Pax/Car Ferry	Pax/Car Ferry
Αριθμός και τόπος εγγραφής:	10469 Πειραιάς	9906 Πειραιάς
Intern. Call Letters:	SVXT	SZNZ
Τόπος κατασκευής:	Γαλλία	Γαλλία
Χρόνος κατασκευής	1977	1972
Χρόνος ανακαίνισης:	1997	1992
Τύπος Μηχανών:	X Αρ. X BHP: 2X9000 BHR 13428 KW STORK-WERK SPOOR V 16TN 410	X Αρ. X BHP: 2X7500 PS SEMT PIELSTICK-16PC2 2V400
Gross Tonnage:	7.041,95	5.108,64
Net Tonnage:	3.254,21	2.580,82
DWT:	1945	1030
Μήκος:	129 m.	119,46 m.
Πλάτος:	20,6 m.	19,22 m.
Ταχύτητα:	19,5 Kn	19 Kn
Τάξη	H.R.S.	H.R.S./BV
<b>Χωρητικότητα:</b>		
Επιβάτες:	2000	1114
Οχήματα:	335	220
Καμπίνες/ κρεβάτια:	16/68	-

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4.4γ

	<b>BLUE STAR ΙΤΗΑΚΙ</b>	<b>SUPERFERRY ΙΙ</b>
Ταχύτητα	25 κόμβοι	21 κόμβοι
Επιβάτες	1.238	1.832
I.X.	250	260
Stabilisers	√	√
Πλήρης Κλιματισμός	√	√
Καφετέρια/FLOCAFE	√	√
Self –Service Εστιατόριο/ GOODY’S	√	√
Θέσεις Αεροπορικού Τύπου	√	√
Κατάστημα	√	√
Open Deck Bar	√	√
Κυλιόμενες Σκάλες	√	√
Χώροι μη καπνιστών	√	√
Έτος ναυπήγησης	2000	1974
KOX	4920	4984

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

#### 1.4.5. Γενικά χαρακτηριστικά ταχύπλοων

Εδώ παρουσιάζονται τα ταχύπλοα των ακτοπλοϊκών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα. Τα υδροπτέρυγα (Flying Dolphins) δεν αναφέρονται δεδομένου ότι στη κείμενη μελέτη δίνεται έμφαση στο χώρο των ταχυπλόων που δραστηριοποιούνται στις γραμμές Αττική – Μύκονος. Εξάλλου εδώ και αρκετό χρονικό διάστημα τα υδροπτέρυγα έπαψαν να εκτελούν πλόες προς τη Μύκονο σε συνεχή βάση.

Ο λόγος που παραθέτονται όλα τα Catamaran και Water Jet και όχι μόνο εκείνα που εκτελούν δρομολόγια προς Μύκονο (Flyingcat 1, Highspeed 2, Highspeed 4, Sea Jet 2 και Αίολος Express II) είναι διότι οι τρεις εκμεταλλεύτριες εταιρείες μπορούν να δρομολογήσουν στις γραμμές της Μυκόνου κάποιο άλλο σκάφος του ίδιου τύπου σε περίπτωση που κρίνουν σκόπιμο.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4.5α**

Γενικές Πληροφορίες:	Flyingcat 1	Flyingcat 2
Όνομα Πλοίου	Flyingcat 1	Flyingcat 2
Τύπος Πλοίου	Pax Catamaran	Pax Catamaran
Αριθμός και τύπος εγγραφής:	9733 Πειραιάς	10554 Πειραιάς
Intern. Call Letters:	SW 6920	SX 6710
Τόπος κατασκευής:	Νορβηγία	Αυστραλία
Χρόνος κατασκευής	1991	1998
Χρόνος ανακαίνισης:	-	-
Τύπος Μηχανών:	X Αρ. X BHP MTU 2X200	X Αρ. X BHP MTU 4X2320
Gross Tonnage:	478	949,95
Net Tonnage:	152	683,73
DWT:	40	55
Μήκος:	40,00m	47,60m
Βάθος:	1,010m	1,300m
Ταχύτητα:	34Kn	38Kn
Τάξη	DNV	GL
Χωρητικότητα:		
Επιβάτες:	362	516
Οχήματα:	-	-
Καμπίνες/ κρεβάτια:	-	-

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

### ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4.5β

Γενικές Πληροφορίες:	Flyingcat 3	Flyingcat 4
Όνομα Πλοίου	Flyingcat 3	Flyingcat 4
Τύπος Πλοίου	Pax Catamaran	Pax Catamaran
Αριθμός και τόπος εγγραφής:	10659 Πειραιάς	10562 Πειραιάς
Intern. Call Letters:	SX 7749	SX 6671
Τόπος κατασκευής:	Αγγλία	Αγγλία
Χρόνος κατασκευής	1999	1998
Χρόνος ανακαίνισης:	-	-
Τύπος Μηχανών:	X Αρ. X BHP TAURUS 2x4525	X Αρ. X BHP TAURUS 2x4525
Gross Tonnage:	886,05	613,81
Net Tonnage:	630,1	414,67
DWT:	50	40
Μήκος:	55,07m.	47,70m.
Βάθος:	1,300m.	1,180m.
Ταχύτητα:	40Kn	40Kn
Τάξη	DNV	DNV
<b>Χωρητικότητα:</b>		
Επιβάτες:	446	360
Οχήματα:	-	-
Καμπίνες/ κρεβάτια:	-	-

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

### ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4.5γ

SEA JET 2	
Ταχύτητα	40 κόμβοι
Επιβάτες	386
Bar/FLOCAFE	NAI

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004



**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4.5δ**

<b>Γενικές Πληροφορίες:</b>	<b>Highspeed 1</b>	<b>Highspeed 2</b>
Όνομα Πλοίου	Highspeed 1	Highspeed 2
Τύπος Πλοίου	Catamaran Car Pax Ferry	Catamaran Car Pax Ferry
Αριθμός και τόπος εγγραφής:	10484 Πειραιάς	10748 Πειραιάς
Intern. Call Letters:	SZLM	SXMP
Τόπος κατασκευής:	Ολλανδία	Αυστραλία
Χρόνος κατασκευής	2000	2000
Χρόνος ανακαίνισης:	-	-
Τύπος Μηχανών:	X Αρ. X BHP CAT 4X7644	X Αρ. X BHP TMTU16V595 4X5261
Gross Tonnage:	2721,97	2321,28
Net Tonnage:	1724	1464,02
DWT:	150	190
Μήκος:	76,60m.	7270m.
Βάθος:	22,15m.	1,75m.
Ταχύτητα:	34Kn	36Kn
Τάξη	DNV	GL
<b>Χωρητικότητα:</b>		
Επιβάτες:	726	674
Οχήματα:	150	70
Καμπίνες/ κρεβάτια:	-	-

**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4.5ε**

<b>Γενικές Πληροφορίες:</b>	<b>Highspeed 3</b>	<b>Highspeed 4</b>
Όνομα Πλοίου	Highspeed 3	Highspeed 4
Τύπος Πλοίου	Catamaran Car Pax Ferry	Catamaran Car Pax Ferry
Αριθμός και τόπος εγγραφής:	10772 Πειραιάς	10773 Πειραιάς
Intern. Call Letters:	SVZQ	SWJD
Τόπος κατασκευής:	Αυστραλία	Αυστραλία
Χρόνος κατασκευής	2000	2000
Χρόνος ανακαίνισης:	-	-
Τύπος Μηχανών:	X Αρ. X BHP MTU16V595 4x5261	X Αρ. X BHP CAT 3618 4X9655
Gross Tonnage:	2376,56	4156,33
Net Tonnage:	1494,44	2522,18
DWT:	190	470
Μήκος:	72,70m.	92,04m.
Βάθος:	1,75m.	2,40m.
Ταχύτητα:	36Kn	38Kn
Τάξη	GL	GL
<b>Χωρητικότητα:</b>		
Επιβάτες:	647	1010
Οχήματα:	70	188
Καμπίνες/ κρεβάτια:	-	-

**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4.5στ**

	<b>ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ</b>	<b>ΑΙΟΛΟΣ EXPRES II</b>	<b>ΑΙΟΛΟΣ EXPRESS</b>
<b>Χαρακτηριστικά Πλοίου</b>			
Μήκος (σε μέτρα):	140	104	112,2
Πλάτος (σε μέτρα):	21,8	15,7	15,7
Ταχύτητα (κόμβοι):	40	36	36
Βύθισμα (σε μέτρα):	5,3	4	4
Αριθμός Επιβατών:	1742	777	997
Αριθμός ΙΧ:	442	190	210
Συνδυασμός ΙΧ/ΦΓ.	124/38	110/10	124/16
Διεθνές Σήμα Κλήσης:	SZMJ	SXXF	SYDK
Έτος ναυπήγησης:	2001	2001	2000
Ναυπηγείο:	ALSTROM LEROUX NAVAL S.A. Γαλλία		
<b>Υπηρεσίες</b>			
Καθίσματα οικον. & διακεκριμ.	√	√	√
Bar οικονομ. & διακεκριμ.	√	√	√
Εστιατόριο Self Service	√	√	√
Τηλ/σεις με δορυφ.συνδ.	127	41	52
Ακουστικά με μουσική σε κάθε κάθισμα	√	√	√
Ασανσέρ επιβατών	√	√	√
Ηλεκτρικές σκάλες επιβίβασης	√	√	√
Reception	√	√	√
Φύλαξη τιμαλφών	√	√	√
Τηλέφωνο	√	√	√
WC για άτομα με ειδ. ανάγκες	√	√	√

**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

Από τα παραπάνω στοιχεία διακρίνουμε πως τα ταχύτερα σκάφη είναι τα Flyingcat 3 και 4, το ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ καθώς και το Sea Jet 2, με ταχύτητα 40 κόμβων την ώρα. Από τα Highspeed, το 4 είναι και το γρηγορότερο με 38 κόμβους την ώρα.

Από την πλευρά της χωρητικότητας επιβατών το Flyingcat 2 παρουσιάζει τη μεγαλύτερη (516 θέσεις) στην κατηγορία των ταχύπλοων χωρίς γκαράζ. Στην κατηγορία των ταχύπλοων με γκαράζ το ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ παρουσιάζει τη μεγαλύτερη χωρητικότητα με 1.742 επιβάτες.

Τέλος τη μεγαλύτερη χωρητικότητα σε αυτοκίνητα έχει και πάλι το ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ με χωρητικότητα 442 θέσεων. Εδώ παρουσιάζονται τα ταχύπλοα των ακτοπλοϊκών εταιρειών που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα.

Στον παρακάτω πίνακα γίνεται ένας διαχωρισμός των ταχύπλοων που είναι δρομολογημένα στις γραμμές της Μυκόνου βάσει των «δυνατών» τους χαρακτηριστικών.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 1.4.5ζ**

ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΜΕΝΑ ΤΑΧΥΠΛΟΑ ΣΤΙΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΗΣ ΜΥΚΟΝΟΥ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΜΕ ΓΚΑΡΑΖ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΟΧΗΜΑΤΩΝ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ	ΜΕΓΙΣΤΗ ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΧΩΡΙΣ ΓΚΑΡΑΖ
FLYINGCAT 3			NAI→40 kn	
HIGHSPEED 3				
HIGHSPEED 4	NAI→1.010			
SEA JET 2			NAI →190	NAI→380
ΑΙΟΛΟΣ EXPRESS II		NAI→190		

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

Βάσει των προηγούμενων περιγραφών και πινάκων φαίνεται πως στις γραμμές Αττικής – Μυκόνου ελάχιστα θα μπορούσε να αυξηθεί η ταχύτητα και η χωρητικότητα (από τα υπάρχοντα σκάφη). Εξαιρεση αποτελεί το ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ της NEL LINES. Αν δρομολογηθεί αυτό το πλοίο στη γραμμή Πειραιώς – Μυκόνου στη θέση του ΑΙΟΛΟΣ EXPRESS II τότε θα μπορούμε να πούμε πως στην αγορά των ταχύπλοων η Μύκονος εξυπηρετείται από τα ταχύτερα και μεγαλύτερης χωρητικότητας σκάφη. (Υποθέτοντας, πως μέχρι πέντε H.S.C. μπορεί να δεχτεί ταυτόχρονα το νησί αυτό των Κυκλάδων).

Στο Παράρτημα παρουσιάζονται συνοπτικά οι 3 κύριες ακτοπλοϊκές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στη γραμμή Πειραιώς – Μυκόνου.

#### **1.4.6. Γενική εκτίμηση – Επίλογος έρευνας**

Οι τρεις ακτοπλοϊκές εταιρίες, των οποίων το ιστορικό και κάποια χρηματοοικονομικά δεδομένα βρίσκονται στο παράρτημα, παρουσιάζουν ένα κοινό χαρακτηριστικό. Η Blue Star Ferries έχει ουσιαστικά παραχωρήσει το management στον Όμιλο Επιχειρήσεων Αττικής και λειτουργεί ως θυγατρική της. Ομοίως η Hellas Flying Dolphins ανήκει στον όμιλο συμφερόντων της MINOAN (Μινωϊκές Γραμμές). Τέλος η NEL είναι συνδεδεμένη με την ANEK.

Σύμφωνα με δημοσίευμα του Κόσμου του Επενδυτή (18-19/10/2003) και οι τρεις όμιλοι για το α' εξάμηνο του 2003 παρουσίασαν ζημιές αρκετών εκατομμυρίων

ευρώ. Αθροιστικά, ο κλάδος της ακτοπλοΐας τοποθετείται σε ένα ύψος ζημιών της τάξης των 25 εκατομμυρίων ΕΥΡΩ. Με άλλα λόγια ο κλάδος της ακτοπλοΐας δεν είναι κερδοφόρος. Η κύρια αιτία των αρνητικών αποτελεσμάτων σχετίζεται με τη διόγκωση των δανειακών υποχρεώσεων των εταιρειών από την παραλαβή μεγάλου αριθμού νεότευκτων επιβατηγών/οχηματαγωγών πλοίων. Ενδεικτικά μπορεί να αναφερθεί η ναυπήγηση 2 Flyingcat (Flyingcat 5 και Flyingcat 6) καθώς και 2 Highspeed (Highspeed 5 και Highspeed 6) από την HFD.

Από την άλλη πλευρά, για λόγους που έχουν ήδη αναφερθεί, τα περισσότερα προβλήματα της ελληνικής ακτοπλοΐας παραμένουν άλυτα εδώ και πολλά χρόνια. Το κύριο πρόβλημα παραμένει η εποχικότητα της ζήτησης το οποίο γεννά με τη σειρά του χαμηλές πληρότητες σε αθροιστική ετήσια βάση. Μολονότι το κράτος παρεμβαίνει με τη διαμόρφωση του ναυτολογίου, με τον ορισμό του χρόνου ακινησίας των σκαφών, με την επιβολή διπλών πληρωμάτων στα ταχύπλοα, με την εμμονή στην επιβολή μη ανταποδοτικών τελών, το πρόβλημα της οικονομικής στασιμότητας του κλάδου της ακτοπλοΐας μπορεί να αντιμετωπιστεί.

Ο τρόπος για να ξεπεραστούν αυτά τα προσκόμματα, χωρίς αναγκαστικά να αλλάξει το νομικό καθεστώς, είναι να δοθεί στο χρήστη της Ακτοπλοΐας αυτό που πραγματικά ζητά ώστε να αυξηθούν οι πληρότητες (αύξηση της επιβατικής κίνησης).

Με άλλα λόγια, κρίνεται σκόπιμο να βρεθούν τέτοιοι μηχανισμοί ώστε η ζήτηση για ακτοπλοϊκή μεταφορά να αυξηθεί ακόμα περισσότερο.

### 1.5. Το νέο επενδυτικό σχέδιο και ο βαθμός ανταπόκρισης

Η ζήτηση για θαλάσσια μεταφορά είναι εποχιακή, ξεκινώντας από τον Απρίλιο με την περίοδο του Πάσχα και λήγει, τέλη Σεπτεμβρίου<sup>10</sup>. Σύμφωνα με τη μελέτη των Trademco και Truth ο κύριος σκοπός ταξιδιού των επιβατών είναι η αναψυχή κατά 69%. (Τη χειμερινή περίοδο κατά 29% και τη θερινή κατά 78%).

Για να τονωθεί/αυξηθεί η ζήτηση στην ακτοπλοΐα δεν αρκεί μία αύξηση του πληθυσμού ούτε κάποια ελκυστικά τουριστικά πακέτα. Το ζητούμενο είναι να «έρθει» η θάλασσα μέσα στην καθημερινότητα του χρήστη και η μετάβαση στον ακτοπλοϊκό προορισμό του, να αποτελεί μία γρήγορη και συνηθισμένη πρακτική ώστε να επαναλαμβάνεται το ταξίδι, αν είναι δυνατό, σε δεκαπενθήμερη βάση (Με σκοπό την αναψυχή). Πρέπει δηλαδή να αλλάξει η φιλοσοφία του «πάω ταξίδι με πλοίο μία φορά το χρόνο για διακοπές»<sup>11</sup> και να αντικατασταθεί για παράδειγμα με το «-Πάμε σινεμά;» «-Δεν πάμε καλύτερα Μύκονο;»

Το εφικτό της αλλαγής αυτής βασίζεται στις απαντήσεις των ηλικιών 17-60 στο Λεκανοπέδιο της Αττικής στο ερώτημα: «Θα πραγματοποιούσατε ποτέ ημερήσιες

---

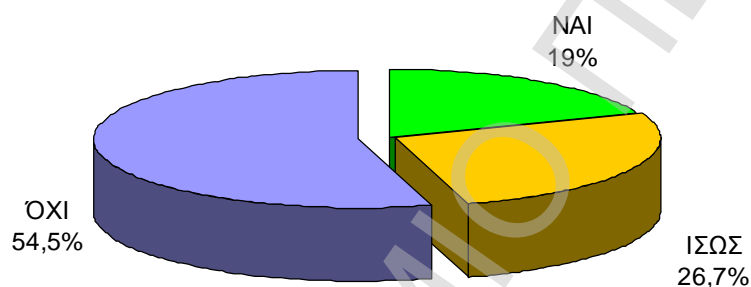
<sup>10</sup> Πηγή: Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία μικρών αποστάσεων, 2002, Α.Μ. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ – Ε.

ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ, Εκδόσεις: ΑΘ. ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, σελ. 228.

<sup>11</sup> Πηγή: «Ναυτιλία» – ειδική έκδοση Ναυτεμπορικής, Ιούνιος 2002, σελ. 68 →Συχνότητα δρομολογίων.

εκδρομές στη Μύκονο, σύμφωνα με τα δεδομένα των εμπειριών σας και τη κατάσταση που επικρατεί σήμερα στην ελληνική Ακτοπλοΐα;». Απάντηση: ΟΧΙ 54,5%, ΝΑΙ 19%, ΙΣΩΣ 26,5%.

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.5α**

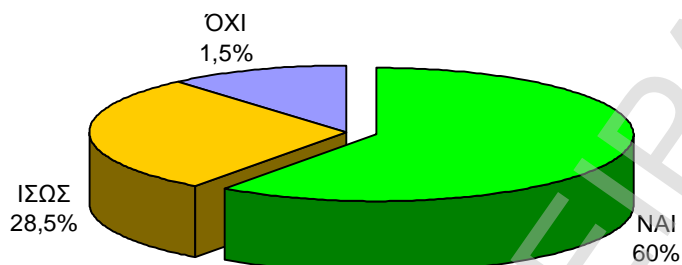


**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

Οι θετικές απαντήσεις ήταν μόλις 19% ενώ αντίθετα στο ερώτημα: «αν μπορούσατε να φτάσετε Ακτοπλοϊκά στη Μύκονο, από το λιμάνι του Πειραιά το αργότερο σε 90 λεπτά, με κόστος 15 ευρώ, ταξιδεύοντας μέσα σε ένα ασφαλές και πολυτελές σκάφος, με συχνότητα δρομολογίων ανά 4 ώρες, θα επιχειρούσατε ημερήσιες εκδρομές;» Απάντηση: ΝΑΙ 60%.



**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1.5β**



**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

Στο ερώτημα αυτό οι αρνητικές απαντήσεις περιορίζονται στο 11,5%. Ενώ στις ηλικίες 21-30 το ΝΑΙ ανεβαίνει στο 63,5% και το ΟΧΙ στο 9,6%.

Ειδικότερα οι γυναίκες του λεκανοπεδίου ηλικίας 21-30 (target group) δείχνουν πρόθυμες να πραγματοποιήσουν ημερήσιες εκδρομές στη Μύκονο σε ποσοστό 69,2%.

Από την παραπάνω έρευνα φαίνεται πως το κοινό ανταποκρίνεται στη ζητούμενη αλλαγή φιλοσοφίας που αναφέρθηκε προηγουμένως. Αυτό βέβαια συμβαίνει διότι, τα κριτήρια που θέτουν οι χρήστες δηλαδή ταχύτητα και οικονομία ικανοποιούνται στο 100%.

Από την άλλη πλευρά η άρνηση του 54,5% να πραγματοποιήσει σήμερα τέτοιες εκδρομές καταδεικνύει την αδυναμία των υπάρχουσών ακτοπλοϊκών εταιρειών να προσφέρουν πραγματικά αυτό που επιθυμεί ο χρήστης. Το ερώτημα που θα πρέπει να τεθεί στο σημείο αυτό είναι: «Τι τελικά επιθυμεί ο χρήστης;». Η απάντηση συνοψίζεται

στα αποτελέσματα της έρευνας που ήδη παρουσιάστηκε. Ωστόσο, αν το ερώτημα αυτό αντιμετωπιστεί σε γενικότερη βάση θα μπορούσαμε να πούμε πως ο επιβάτης ως καταναλωτής πάνω απ' όλα (μεταφορικών υπηρεσιών) επιθυμεί διασκέδαση και πρωτοτυπία. Στη συνέχεια της μελέτης αυτής θα τεθεί το φιλοσοφικό πλαίσιο του νέου επενδυτικού σχεδίου καθώς και όλες εκείνες οι παράμετροι που συνηγορούν στην υλοποίησή του. Αυτές οι παράμετροι σχετίζονται άμεσα με τη διασκέδαση αλλά κυρίως με την πρωτοτυπία/καινοτομία. Στο επόμενο κεφάλαιο θα παρουσιαστεί το A.C.V.-HoverCraft (αερόστρωμνο) το οποίο αποτελεί και το καινοτομικό στοιχείο στην αγορά των ταχύπλοων της γραμμής Πειραιώς - Μυκόνου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2<sup>ο</sup> ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΗ Α.Σ.Υ.

### 2.1. Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστεί συνοπτικά το ταχύπλοο τύπου ACV-HOVERCRAFT (Αερόστρωμο). Πιο συγκεκριμένα, θα αναφερθούν τα τεχνικά χαρακτηριστικά του, οι περιορισμοί του, τα πλεονεκτήματα καθώς και τα μειονεκτήματά του. Αρχικά, πάντως, πρέπει να ειπωθεί πως ο συγκεκριμένος τύπος ταχύπλοου προσφέρει, συγκριτικά με τους υπόλοιπους τύπους ταχύπλοων, τη μέγιστη δυνατή ταχύτητα και συνακόλουθα τον ελάχιστο χρόνο μεταφοράς (μετάβασης) του χρήστη προς τον προορισμό του.

Στο σημείο αυτό κρίνεται σκόπιμο να αναφερθεί πως τα ταχύπλοα σκάφη μπορούν να διαχωριστούν, με βάση τις δυνάμεις που υποστηρίζουν το βάρος τους στην κατάσταση λειτουργίας, σε αυτά που υποστηρίζονται από δυνάμεις

- ◆ υδροστατικές,
- ◆ υδροδυναμικές και
- ◆ αεροστατικές

Παράλληλα υπάρχουν και σκάφη που λειτουργούν με συνδυασμούς των παραπάνω. Ένας άλλος βασικός διαχωρισμός που γίνεται έχει σχέση με τον αριθμό των γαστρών: Υπάρχουν μονόγαστρα και πολύγαστρα σκάφη. Στην πρώτη κατηγορία ανήκουν επίσης

και τα περισσότερα υδροπτέρυγα (hydrofoils) και αερόστρωμα (Air Cushion Vehicles, ACV)<sup>12</sup>.

Η επίτευξη υψηλών ταχυτήτων στη θάλασσα γίνεται με δύο τρόπους. Ο πρώτος είναι η αύξηση της εγκατεστημένης προωστήριας ώσης και/ή η μείωση της απαιτούμενης ώσης (αντίστασης) που απαιτείται για την προώθηση του σκάφους στη θάλασσα.

Αν και η αύξηση της διαθέσιμης ώσης εξαρτάται κυρίως από την εγκατεστημένη προωστήρια ιπποδύναμη και επηρεάζεται από την εξέλιξη στον τομέα των ναυτικών μηχανών, η μείωση της αντίστασης σε ήρεμο νερό και σε κυματισμό είναι κυρίως συνάρτηση των υδροδυναμικών στοιχείων και σε μικρότερο βαθμό των αεροδυναμικών χαρακτηριστικών του σκάφους. Η προσπάθεια μείωσης της αντίστασης οδήγησε στην ανάπτυξη μίας μεγάλης ποικιλίας ταχύπλοων σκαφών ενώ παράλληλα, είχε ως απαίτηση το μικρό βύθισμα του σκάφους δηλαδή μικρότερο βάρος και κατά συνέπεια ελαφρύτερη κατασκευή.

Οι κύριες μέθοδοι ελαχιστοποίησης της υδροδυναμικής αντίστασης του σκάφους είναι δύο:

1. Η δημιουργία υδροδυναμικής ή/και αεροδυναμικής άντωσης έτσι ώστε το σκάφος να ανυψώνεται από την επιφάνεια του νερού είτε μερικά (π.χ. ολισθάκατοι, υδροπτέρυγα, SES και συνδυασμοί των παραπάνω) είτε ολικά (π.χ. ACV, WIG).
2. Με την σχεδίαση μιας γάστρας εκτοπίσματος ή ημiekτοπίσματος με τέτοιο τρόπο ώστε να μειώνονται οι συνιστώσες της αντίστασης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν τα πλοία με υψηλό λόγο μήκους/εκτοπίσματος (π.χ. λεπτόγραμμα μονόγαστρα και τα περισσότερα αρκετά πολύγαστρα).

---

<sup>12</sup> Πηγή: Μελέτη των διατάξεων του διεθνή κώδικα ασφάλειας, H.S.C. Code Αβραάμ Παπακυρίλου – Στυλιανή Ρισσάκη, ΕΜΠ σελ. 17.

## 2.2. Κατηγορίες ταχύπλων σκαφών

Τα ταχύπλοα σκάφη διαχωρίζονται στις παρακάτω κατηγορίες:

1. Ταχύπλοα σκάφη εκτοπίσματος
2. Ολισθάκατοι
3. Υδροπτέρυγα
4. Αερόστρωμα σκάφη
5. Υβριδικά σκάφη

Επιγραμματικά οι κυριότεροι τύποι σκαφών που κυκλοφορούν σήμερα είναι οι εξής:<sup>13</sup>

1. **SWATH**. Small Waterplane Area Twin Hull, συνώνυμο με το SSC, πλοία με εξαιρετικά χαρακτηριστικά σε κυματισμό ιδιαίτερα σε θάλασσες με μικρή περίοδο κυματισμού, μικρή μεταφορική ικανότητα, αρκετά ικανοποιητική συμπεριφορά σε ήρεμο νερό.
2. **MWATH**: Medium Waterplane Area Twin Hull Ship, όπως ο πρώτος τύπος, όμως με μεγαλύτερη ίσαλο επιφάνεια, αυξημένη μεταφορική ικανότητα, χειρότερη συμπεριφορά σε κυματισμό.
3. **SWATH hybrids**: πρωραία μορφή SWATH και πρυμναία μορφή ολισθαίνοντος catamaran (π.χ-HSS)
4. **WAVE PIERCER**: catamaran ημεκτοπίσματος της INCAT Ltd με καλή συμπεριφορά σε κυματισμό σε θάλασσες με μεγάλη περίοδο κυματισμού, καλή συμπεριφορά σε ήρεμη θάλασσα και καλή μεταφορική ικανότητα.

---

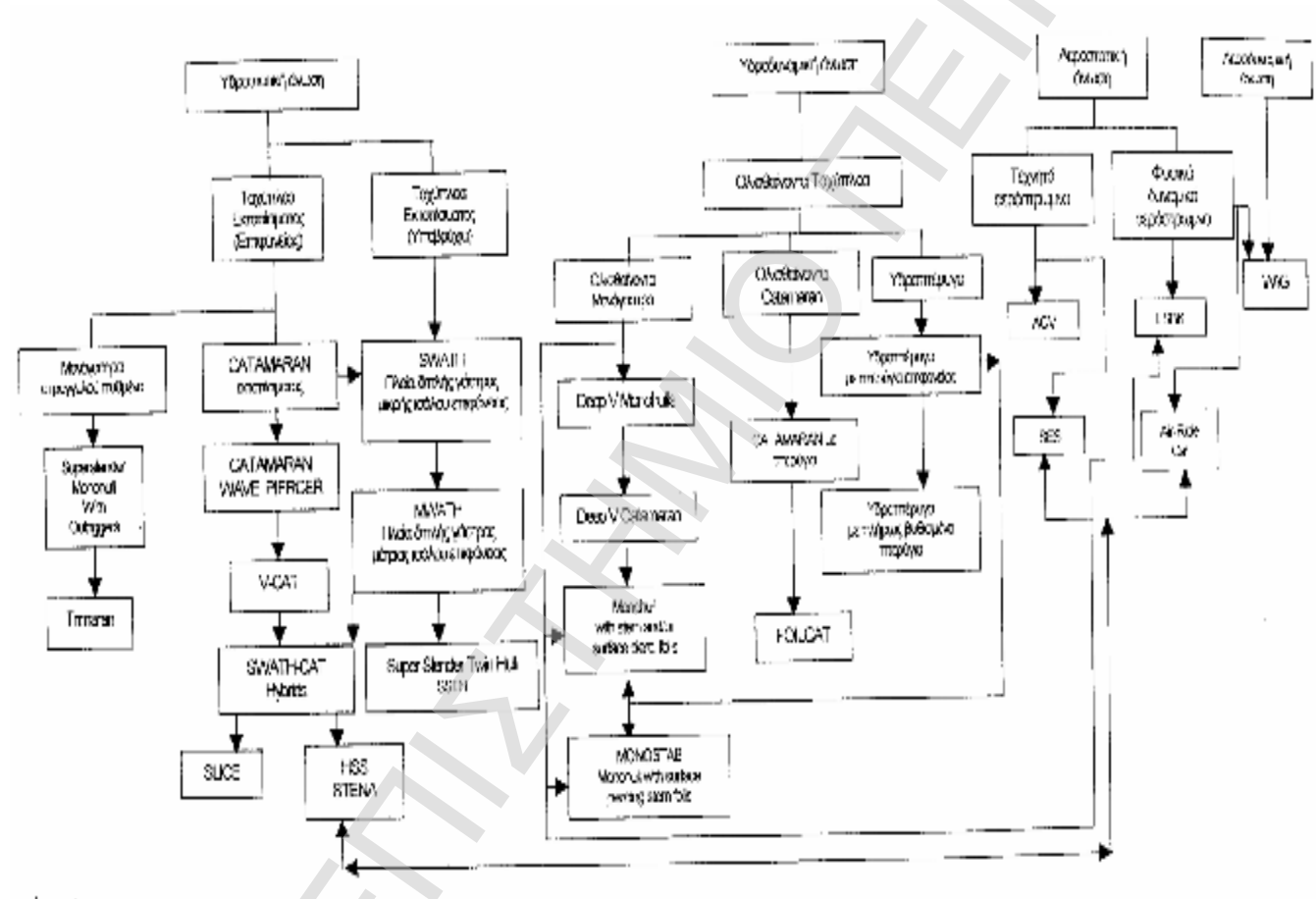
<sup>13</sup> Πηγή: Τμήμα μελέτης πλοίων (Τμήμα Ναυπηγικής) – Καθηγητής κ. Παπανικολάου Ε.Μ.Π.  
- έρευνα αγοράς  
- Internet

5. **Superslender Monohull with Outriggers:** μονόγαστρο μεγάλου μήκους με δύο μικρούς πλωτήρες στο πίσω μέρος KVAERNER-MASA (Φιλανδία), εξαιρετική συμπεριφορά σε ήρεμο νερό και πολύ καλή μεταφορική ικανότητα, καλή συμπεριφορά όταν ο καιρός είναι από την πλώρη.
6. **Trimaran:** μονόγαστρο μεγάλου μήκους με δύο μικρούς πλωτήρες στο κέντρο, UCL London (Ηνωμένο Βασίλειο), όπως ο παραπάνω τύπος όμως με κατώτερη συμπεριφορά σε ήρεμο νερό και μεταφορική ικανότητα.
7. **TRICAT:** δίγαστρο catamaran ημικτοπίσματος με μεσαία γάστρα πάνω από SWL της FBM Marine Ltd. (Ηνωμένο Βασίλειο).
8. **Low Wash Catamaran (LWC):** υπερλεπτόγραμμα πλοίο διπλής γάστρας ημικτοπίσματος με χαμηλούς κυματισμούς, της FBM Marine Ltd. (Ηνωμένο Βασίλειο), κατάλληλο για ποτάμια και κλειστά λιμάνια.
9. **V-CAT: catamaran** ημικτοπίσματος με νομείς σχήματος V, NKK (Ιαπωνία),
10. **SSTH: Superslender Twin Hull:** υπερλεπτόγραμμα catamaran ημικτοπίσματος του ναυπηγείου IHI (Ιαπωνία).
11. **TSL-F: Techno-Superliner Foil version,** βυθισμένη χαμηλή γάστρα με πτερύγια επιφανείας, συνεργασία ναυπηγείων (Ιαπωνία)
12. **MIDFOIL:** βυθισμένο σώμα πτερυγίων με διπλές αντιρήδες της NAVATEK-LOCKHEED (USA).
13. **Deep V Monohull:** νομείς σχήματος V (ΗΠΑ), εξαιρετική συμπεριφορά σε ήρεμο νερό και μεταφορική ικανότητα, αποδεκτά επίπεδα συμπεριφοράς σε κυματισμό, ποικίλες σχεδιάσεις AQUASTRADA (RODRIGUEZ, Ιταλία), PEGASUS (FINCANTIERY, Ιταλία), MESTRAL (BAZAN, Ισπανία), CORSAIR (LEROUX & LOTZ, Γαλλία).
14. **Superslender Monohull:** εξαιρετικά χαρακτηριστικά σε ήρεμο νερό και μεταφορική ικανότητα, μη εμπεριστατωμένα χαρακτηριστικά σε κυματισμό και

κατασκευαστικό σχέδιο, EUROEXPRESS των ναυπηγείων KVAERNER-MASA (Φινλανδία).

15. **MONOSTAB:** Ημιολισθαίνον μονόγαστρο με πλήρως βυθισμένα πρυμναία πτερύγια της RODRIGUEZ (Ιταλία).
16. **FOILCAT:** Δίγαστρο υδροπτέρυγο σκάφος της KVAERNER (Νορβηγία), ομοίως της MITSUBISHI (Ιαπωνία), εξαιρετική συμπεριφορά σε κυματισμό (αλλά περιορισμένο ύψος κύματος) και σε ήρεμο νερό, περιορισμένη μεταφορική ικανότητα.
17. **ACV: Air Cushion Vehicle - Hovercraft,** εξαιρετική συμπεριφορά σε ήρεμο νερό και αποδεκτή σε κυματισμό (αλλά περιορισμένο ύψος κύματος), περιορισμένη μεταφορική ικανότητα.
18. **SES: Surface Effect Ships,** Αερόστρωμα διπλής γάστρας, όπως ο παραπάνω τύπος όμως με βελτιωμένη συμπεριφορά σε κυματισμό και μεταφορική ικανότητα.
19. **WIG: Wing in Ground Effect Craft,** διάφορες σχεδιάσεις και πατέντες, μεταφοράς επιβατών και φορτίου, εξαιρετική συμπεριφορά σε ήρεμο νερό, περιορισμένη μεταφορική ικανότητα, περιορισμένο ύψος κύματος, πιο διακεκριμένα πρωτότυπα τα ECRANOPLANS της πρώην USSR.

ΣΧΗΜΑ 2.2 Κατάταξη βασικών τύπων ταχύπλοων σκαφών.



Πηγή: (Από το αρχείο του κ. Παπανικολάου)



### 2.3. Η Φιλοσοφία του Αερόστρωμνου (Hovercraft)

Το αερόστρωμνο (Hovercraft) είναι ένα όχημα το οποίο έχει σχεδιαστεί για να κινείται πάνω σε χερσαίες ή υδάτινες επιφάνειες. Τα οχήματα αυτά υποστηρίζονται από κινητήρες τέτοιους ώστε να παρέχεται αέρας μεταξύ επιφάνειας (χερσαίας ή υδάτινης) και οχήματος. Ο αέρας που παρεμβάλλεται προκαλεί ανύψωση του οχήματος και με τη βοήθεια είτε προπελών είτε υδάτινων πιδάκων (Air propellers or water jets) παράγεται η προωστήρια ώση.

Οι κινητήρες που παρέχουν αέρα μεταξύ επιφάνειας και οχήματος συνδέονται με αεροπροπέλες (αεροπορικός τύπος προπέλας/ έλικας), οι οποίες τροφοδοτούν με αέρα την ποδιά (skirt) του οχήματος. Ο αέρας εγκλωβίζεται στο skirt (ποδιά) το οποίο είναι μια μεγάλη ουσιαστική ελαστική επιφάνεια, με διόδους εξόδου του αέρα ώστε το όχημα να προσαρμόζεται στη μορφολογία της επιφάνειας πάνω στην οποία κινείται.

Αυτήν εντελώς συνοπτικά είναι και η φιλοσοφία λειτουργίας ενός ACV Aircraft. Σκόπιμα το ACV δεν αποκαλείται στην παράγραφο αυτή πλοίο ή ταχύπλοο. Το ACV είναι πάνω απ' όλα μία κατασκευή (όχημα) το οποίο μπορεί να χρησιμοποιηθεί είτε αποκλειστικά στη στεριά, είτε αποκλειστικά στη θάλασσα, είτε και στα δύο (θάλασσα και στεριά).

Η κεντρική ιδέα για την κατασκευή τέτοιων οχημάτων βασίζεται στο τρίπτυχο! Απαλοιφή τριβών, ελαχιστοποίηση μηχανικής ισχύος, μεγιστοποίηση της ταχύτητας. Παράδειγμα χρήσης στην ξηρά αποτελεί ο Γαλλικός και ο Βρετανικός

αεροσιδηρόδρομος, ενώ στη θάλασσα, η ακτοπλοϊκή σύνδεση Dover-Calais με τα ταχύπλοα ACV της Hoverspeed.

Συμπερασματικά, το ACV χρησιμοποιεί απλές αρχές φυσικής ενώ ταυτόχρονα δανείζεται (ενσωματώνει) τεχνικά χαρακτηριστικά από το χώρο της αεροπορίας και της ναυτιλίας.

#### **2.4. Η Ιστορία του Hovercraft**

Το πρώτο καταγεγραμμένο ιστορικά σχέδιο ACV παρουσιάζεται κατά το 1716 από το Σουηδό σχεδιαστή και φιλόσοφο Emmanuel Swedenborg. Το σχέδιο του δεν υλοποιήθηκε ποτέ και το σκάφος του παρέμεινε στη φάση της σχεδίασης. Ο λόγος ήταν διότι ο Swedenborg συνειδητοποίησε πως για να λειτουργήσει τη μηχανή του σκάφους του, θα χρειαζόταν πολύ περισσότερη ισχύ από εκείνη που η τεχνολογία της εποχής του, θα μπορούσε να του προσφέρει.

Κατά το 1870 ο Βρετανός μηχανικός Sir John Thornycroft κατασκεύασε μία σειρά μοντέλων προκειμένου να μελετήσει τις επιδράσεις του συμπιεσμένου αέρα όσον αφορά την κίνηση των πλοίων, και ειδικότερα πάνω στη συμπεριφορά της γάστρας. Το επίπεδο βέβαια της τεχνολογίας, της εποχής εκείνης, εμπόδισε τον Thornycroft όχι μόνο να υλοποιήσει αλλά και να ολοκληρώσει το σχέδιό του (project).

Από το 1870 και μετά, τόσο οι Αμερικανοί όσο και οι Ευρωπαίοι μηχανικοί συνέχισαν να εργάζονται με μεγαλύτερη επιμονή πάνω στο ACV και να μελετούν τρόπους επίλυσης των διαφόρων τεχνικών προβλημάτων.

Στις αρχές του 1950 ο Βρετανός εφευρέτης Christopher Cockerell άρχισε να πειραματίζεται με σκάφη τύπου ACV και το 1955 κατείχε μία ευρεσιτεχνία (πατέντα) για ένα όχημα το οποίο δεν ήταν ούτε αεροπλάνο, ούτε πλοίο, ούτε αυτοκίνητο. Το πρωτότυπο όχημά του, είχε τη μορφή πλοίου. Το 1956 το παρουσίασε στον Βρετανικό στρατό χωρίς όμως ο τελευταίος να δείξει κάποιο ενδιαφέρον. Ο Cockerell όμως δεν εγκατέλειψε το φιλόδοξο σχέδιό του και το 1959 ένα μονοθέσιο εμπορικό Hovercraft διέσχισε τη Μάγλη – χάρη στη δική του επιμονή.

Το 1962 το σχέδιο του Cockerell τέθηκε σε εφαρμογή, και το σκάφος του μπήκε σε υπηρεσία με τη μορφή ferry πιάνοντας 19 κόμβους την ώρα.

## **2.5. Προϋποθέσεις ναυπήγησης ενός Hovercraft**

Πριν ξεκινήσει η ναυπήγηση ενός Hovercraft κρίνεται ως επιτακτική ανάγκη να ληφθούν σοβαρά υπόψη ορισμένα δεδομένα όπως κάποιες βασικές αρχές φυσικής. Η ναυπήγηση ενός τέτοιου σκάφους δεν προϋποθέτει εξεζητημένα μαθηματικά ή γνώσης υδροδυναμικής, υψηλού επιπέδου.

Τα δεδομένα που πρέπει να ληφθούν υπ' όψιν είναι η χρηστικότητα του σκάφους, το κόστος ναυπήγησης και λειτουργίας, συναρτήσει της διαθεσιμότητας και

τέλος η ασφάλεια. Επιπλέον, πρέπει να αξιολογηθεί ο τύπος του κινητήρα που θα εγκατασταθεί, καθώς και οι αεροπροπέλες, προκειμένου να επιτυγχάνεται αποδοτική λειτουργία και σταθερότητα στο στάδιο της ανύψωσης αλλά και της πρόωσης. Για την επίτευξη της σταθερότητας και της μέγιστης δυνατής πρόωσης, βασική προϋπόθεση αποτελεί η ύπαρξη ενός καλά μελετημένου ναυπηγικού σχεδίου το οποίο θα δίνει έμφαση τόσο στη γάστρα όσο και στο υπόλοιπο μέρος της δομικής κατασκευής η οποία πρέπει να έχει αεροδυναμική γραμμή. Τέλος, το σύστημα διεύθυνσης (πηδάλιο) πρέπει να είναι τέτοιου βάρους και όγκου ώστε να μην εμποδίζεται η ανύψωση αλλά ταυτόχρονα να διευκολύνεται και η κίνηση του αέρα στο εσωτερικό της γάστρας (skirt-ποδιά).

## **2.6. Λειτουργία του Hovercraft**

Τα ACV λειτουργούν βάσει δύο αρχών, της ανύψωσης (lift) και της πρόωσης.

Η ανύψωση είναι σημαντική παράμετρος διότι επιτρέπει τη μεσολάβηση συμπιεσμένου αέρα μεταξύ του σκάφους και της επιφάνειας πάνω στην οποία κινείται. Η διαδικασία ανύψωσης ξεκινά με τη παροχή συμπιεσμένου αέρα στην περιοχή της ποδιάς (γάστρα → κατώτερο σημείο του σκάφους). Η ποδιά αποτελεί ουσιαστικά ένα προφυλακτικό περίβλημα του αέρα μεταξύ κυρίως κύτους και γάστρας. Το υλικό της είναι ελαστικό και έχει ουσιαστικά τη μορφή μιας μεγάλης σαμπρέλας. Η παροχή αέρα στο κάτω μέρος του σκάφους συντελεί στη δημιουργία αεροστατικής πίεσης η οποία και σηκώνει/ανυψώνει το ACV από το έδαφος. Ο ελεγχόμενος ρυθμός παροχής αέρα

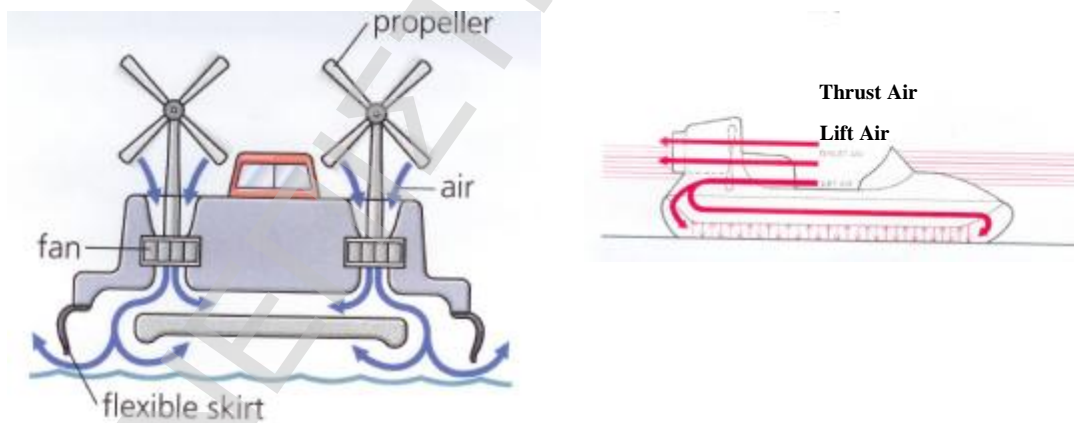
στη ποδιά του σκάφους συντηρεί τη σταθερότητά του κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Η υπερβολική παροχή αέρα μπορεί να προκαλέσει ανατροπή του σκάφους, (να πάρει δηλαδή απότομα ύψος, να μετατοπιστεί το κέντρο βάρους και να αναποδογυρίσει), ενώ η χαμηλή παροχή αέρα δεν θα του επιτρέψει να σηκωθεί από το έδαφος. Ο μηχανισμός που τροφοδοτεί με αέρα τη ποδιά είναι ένας ανεμιστήρας. Ο ανεμιστήρας αυτός (fan), χρησιμοποιείται τόσο στο στάδιο της ανύψωσης όσο και στο στάδιο της πρόωσης. Η χρήση του μπορεί να γίνει είτε σταδιακά (1<sup>ο</sup> στάδιο: ανύψωση, 2<sup>ο</sup> στάδιο: πρόωση) είτε ταυτόχρονα (ανύψωση και πρόωση). Ανεξάρτητα από τον τρόπο που θα επιλεγεί για να χρησιμοποιηθεί ο ανεμιστήρας (σε 1 ή 2 χρόνους) η σταθερότητα του σκάφους θα επηρεαστεί. Αυτό θα συμβεί διότι, με το που θα ξεκινήσει η παροχή αέρα προς τη ποδιά ώστε να δημιουργηθεί το αέριο υπόστρωμα, ο αέρας μέσω αγωγού θα διαπεράσει κάθετα το σκάφος έως τη βάση του. Στο πίσω μέρος του σκάφους βρίσκεται ο κινητήρας, του οποίου το βάρος είναι σημαντικό. Για την ομοιόμορφη ανύψωση του σκάφους χρειάζεται επιπλέον παροχή αέρα. Η επιπλέον αυτή παροχή πραγματοποιείται σε δεύτερο χρόνο μέσω των αγωγών που αναφέρθηκαν προηγουμένως. Η μετάβαση από το πρώτο στο δεύτερο χρόνο είναι στιγμιαία. Ουσιαστικά το σκάφος ανυψώνεται ταυτόχρονα. Μέχρι όμως ο συμπιεσμένος αέρας να φτάσει και στο πίσω μέρος του σκάφους η σταθερότητα του ACV είναι πολύ ευαίσθητη. Για το λόγο αυτό ο έλεγχος της παροχής αέρα αποτελεί ζωτικής σημασίας διαδικασία τόσο στη φάση της ανύψωσης όσο και κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Όσον αφορά τη πρόωση, αυτή είναι και που διαφοροποιεί το Hovercraft όχι μόνο από τα ταχύπλοα αλλά και από τους άλλους τύπους πλοίων. Ο λόγος είναι απλός, ωστόσο δύσκολα μπορεί να τον φανταστεί ο κοινός νους: Το Hovercraft για να κινηθεί χρειάζεται πολύ λίγη ισχύ. Η πρόωση του σκάφους προέρχεται από αεροπροπέλες. Αυτές παράγουν ώση περισσότερη από εκείνη που χρειάζεται το ACV για να κινηθεί. Αυτό οφείλεται στην έλλειψη τριβών.

Τα Hovercraft δεν εφάπτονται ούτε στο νερό, ούτε στη ξηρά αλλά σε ένα υπόστρωμα συμπιεσμένου αέρα. Με τον τρόπο αυτό οι τριβές εξαλείφονται και λόγω της αρχής της αδράνειας η κινητική ενέργεια που απαιτείται είναι περιορισμένη.

Τα παρακάτω σχήματα παρουσιάζουν όχι μόνο τη ροή του αέρα εντός ενός ACV αλλά και τον τρόπο με τον οποίο επιτυγχάνεται η ανύψωση και η πρόωση

**ΣΧΗΜΑ 2.6: ΣΧΗΜΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΚΟΝΙΣΗ ACV**



Πηγή: Internet

Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί πως μία συνηθισμένη αεροπροπέλα δεν είναι αποδοτική και αυτό διότι η φορά του αέρα είναι ελικοειδής και όχι οριζόντια με το σκάφος, ώστε ο αέρας να φεύγει ακριβώς από πίσω. Για το λόγο αυτό οι μηχανικοί αποφάσισαν να χρησιμοποιήσουν είτε τουρμπίνες, είτε ειδικές αεροπροπέλες που αποελικοποιούν τη φορά του αέρα.

Ένας άλλος ζωτικός παράγοντας για τη λειτουργία του σκάφους είναι το εμβαδόν της γάστρας. Όσο πιο μεγάλο είναι το εμβαδόν της γάστρας τόσο καλύτερη συμπεριφορά στο κυματισμό παρουσιάζει το σκάφος. Με άλλα λόγια, το μεγαλύτερο πλάτος της βάσης του σκάφους, του προσδίδει και μεγαλύτερη ευστάθεια. Από την άλλη πλευρά, όσο το μήκος του ACV μεγαλώνει και οι γραμμές του στενεύουν, τόσο αυξάνεται και η ταχύτητα. Ωστόσο με τον τρόπο αυτό μειώνεται η ευστάθεια. Για να συνδυαστεί η μέγιστη ταχύτητα και ευστάθεια, τα ACV έχουν άκρα ελλειπτικής διαμόρφωσης.

Όσον αφορά τη ποδιά, το μόνο που πρέπει να προστεθεί είναι πως δεν αποτελεί υπερκατασκευή αλλά αντίθετα χωρίζεται σε τμήματα. Κάθε τμήμα της ποδιάς μπορεί να δεχτεί αέρα ξεχωριστά από τα άλλα τμήματα. Αυτό διευκολύνει τις επισκευές πάνω στη ποδιά και αυξάνει τη σταθερότητα του ACV. Ωστόσο, όσο πιο σταθερή είναι η ποδιά, τόσο πιο αργό είναι το σκάφος.

Τέλος, να σημειώσουμε πως το σύστημα διεύθυνσης υποστηρίζεται από πηδάλια τα οποία ελέγχονται από ηλεκτρονικούς υπολογιστές της γέφυρας. Τα πηδάλια

είναι αεροπορικού τύπου και το βάρος τους πρέπει να είναι σχετικά μικρό, δεδομένου ότι είναι εγκατεστημένα πάνω από την περιοχή του κινητήρα. Υπερβολικό βάρος στη περιοχή αυτή δεν συνιστάται, δεδομένου ότι επηρεάζεται τόσο η διαδικασία ανύψωσης όσο και η ευστάθεια του σκάφους γενικότερα.

Τα παραπάνω σχήματα παρουσιάζουν όχι μόνο τη ροή του αέρα εντός ενός ACV αλλά και τον τρόπο με τον οποίο επιτυγχάνεται η ανύψωση και η πρόωση.

## **2.7. Περισσότερα τεχνικά χαρακτηριστικά**

Για κάθε αεροπροπέλα και ανεμιστήρα παροχής αέρα εκτός της ποδιάς (skirt) το ACV έχει ξεχωριστό κινητήρα. Ο ρυθμός περιστροφής τόσο της αεροπροπέλας, του ανεμιστήρα ποδιάς όσο και του μοτέρ πρέπει να είναι ίδιος και αυτό διότι το ποσοστό του αέρα ανύψωσης εντός της ποδιάς υπαγορεύει και τη ταχύτητα του σκάφους. Με άλλα λόγια, η ταχύτητα (πρόωση) αποτελεί συνάρτηση της ανύψωσης. Το σύστημα που ελέγχει την ομοιόμορφη ρύθμιση τους βήματος τόσο της αεροπροπέλας όσο και του ανεμιστήρα ανύψωσης ονομάζεται ενιαίο σύστημα ανύψωσης και πρόωσης (integrated lift/propulsion system).

Οι κινητήρες που χρησιμοποιούν τα ACV είναι κυρίως αεροστρόβιλοι (gas turbines). Οι κινητήρες αυτοί χρησιμοποιούν ελαφρύ diesel. Βέβαια, ένα ACV μπορεί να «φορέσει» και απλό ντιζελοκινητήρα (marine diesel engine). Πάντως, ο



αεροστρόβιλος προσδίδει στο σκάφος μεγαλύτερη ταχύτητα. Η διαδικασία ανάφλεξης είναι η ίδια σε κάθε τύπο αεροστροβίλου και δε θα εξεταστεί στη κείμενη μελέτη.

Τέλος, αξίζει να σημειωθεί πως λόγω έλλειψης τριβών η πλοήγηση του σκάφους είναι αρκετά δύσκολη. Επιπλέον, η πλοήγηση επιβαρύνεται ακόμα περισσότερο από τυχόν παρουσίαση ανέμων υψηλής έντασης. Με άλλα λόγια, το Hovercraft δεν αντιμετωπίζει σοβαρά προβλήματα στους υψηλούς κυματισμούς, τόσο, όσο από την ίδια την ένταση του ανέμου. Τυχόν λάθος κατά τη διάρκεια της πλοήγησης σε περιβάλλον ανέμων υψηλής έντασης, είναι δυνατόν να προκαλέσει απότομη περιστροφή του σκάφους κατά 360 μοίρες. Βέβαια όσο μεγαλύτερο είναι το Hovercraft τόσο λιγότερα προβλήματα τέτοιας φύσεως αντιμετωπίζει.

Από την άλλη πλευρά, λόγω και πάλι έλλειψης τριβών το Hovercraft κατά τη διάρκεια εκτέλεσης ενός ταξιδιού δε δημιουργεί απόνερα, κυματισμούς δηλαδή, προκαλούμενους από το σύστημα πρόωσης και το εκτόπισμά του. Επιπλέον ένα άλλο πρόσθετο τεχνικό του χαρακτηριστικό είναι πως έχει τη δυνατότητα να υπερβαίνει χερσαία και θαλάσσια εμπόδια (π.χ. υφάλους).

Όσον αφορά ζητήματα ασφάλειας, το Hovercraft λόγω κατασκευής ανατρέπεται από κυματισμό πολύ δύσκολα. Επιπρόσθετα σε περίπτωση μακράς παραμονής εκτός λιμένα το σκάφος έχει τη δυνατότητα να κλειδώσει τις εξόδους αέρα από τη ποδιά (Skirt) μετατρέποντάς το έτσι, σε ένα μεγάλο σωσίβιο.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3<sup>ο</sup> S.R.N.4 MARK III ENA ΝΕΟ ΤΑΧΥΠΛΟΟ**

### **3.1. Εισαγωγή**

Στο προηγούμενο κεφάλαιο παρουσιάστηκαν συνοπτικά οι τύποι των ταχύπλοων σκαφών, ενώ το ενδιαφέρον επικεντρώθηκε πάνω στη τεχνική ανάλυση του αεροστατικά υποστηριζόμενου ταχύπλοου, τύπου ACV-HOVERCRAFT. Στο κεφάλαιο αυτό προτείνεται το SRN.4 MARK III ως εκείνο το ταχύπλοο σκάφος (τύπου ACV) που μπορεί να δρομολογηθεί στη γραμμή Πειραιώς - Μυκόνου . Τα ερωτήματα που πρέπει να απαντηθούν είναι δύο από τεχνικής άποψης. Πρώτον, αν το συγκεκριμένο σκάφος μπορεί να εκτελέσει πλόες στη συγκεκριμένη γραμμή και δεύτερον, αν υπάρχουν χώροι υποδομής/ ελλειμνισμού του SRN4 MARK III τόσο στον Πειραιά όσο και στη Μύκονο. Στα επόμενα κεφάλαια βέβαια θα δοθούν απαντήσεις και στα οικονομικά ζητήματα που προκύπτουν από την υλοποίηση ενός τέτοιου επενδυτικού εγχειρήματος.

### **3.2. Ιστορικό SRN4 MARK III**

Τα αερόστρομνα τύπου SRN.4 (Mark I, Mark II, Mark III) εκτελούσαν την δρομολογιακή/ ακτοπλοϊκή γραμμή Dover – Calais και Dover – Boulogne ενώνοντας την Αγγλία και τη Γαλλία μέσω του στενού της Μάγχης. Πλοιοκτήτριες εταιρείες ήταν η Seaspeed (θυγατρική της British Rail) και η Hoverlloyd. Το 1981 οι δύο αυτές εταιρείες συγχωνεύτηκαν δημιουργώντας μία νέα, τη Hoverspeed. Το SRN.4 MARK III

αποτελεί μοντέλο εξέλιξης του SRN.1. Τα αρχικά του ονόματός του προέρχονται από το Sanders Roe Nautical (SRN). Έτσι είχε «βαπτίσει» ο σχεδιαστής του, το πρώτο σκάφος της κλάσης. Ο σχεδιαστής ήταν ο ίδιος ο Cockerell για τον οποίο αναφορά έγινε στο προηγούμενο κεφάλαιο. Το SRN1 (Sanders Roe Nautical One) σχεδιάστηκε και ναυπηγήθηκε στις 25 Ιουλίου του 1959.

Το SRN.4 Mark III κατασκευάστηκε το 1977 από το ναυπηγείο British Hovercraft Corporation και το πρώτο του ταξίδι το εκτέλεσε τον Απρίλιο του 1979 στη γραμμή Dover – Calais. Το αερόστρωμνο αυτού του τύπου είναι το μεγαλύτερο σε παγκόσμιο επίπεδο. Σήμερα διατηρούνται προς πώληση δύο (τα μοναδικά) «The Princess Margaret (GH-2006)» και το «The Princess Anne (GH-2007)». Πωλητής είναι η Hoverspeed και σύμφωνα με έρευνα αγοράς η τιμή τους ανέρχεται στα 3,5 εκατ. δολάρια μαζί με αναλώσιμα και ανταλλακτικά<sup>14</sup>. Η τιμή τους από τις 23.10.2003 έως τις 11.3.2004 μειώθηκε κατά 1,75 εκατ. δολάρια λόγω χαμηλής ζήτησης<sup>15</sup>.

Η Hoverspeed αντικατέστησε τα SRN4 Mark III με τα Catamaran Seacat τα οποία έχουν 50% μεγαλύτερη χωρητικότητα, ωστόσο αναπτύσσουν χαμηλότερη ταχύτητα. Κατά τη διάρκεια της υπηρεσίας τους και ειδικότερα το 1980 τα τέσσερα SRN.4 της Hoverlloyd και τα δύο της Seaspeed μετέφεραν πάνω από 2,4 εκατ. επιβάτες

---

<sup>14</sup> Πηγή: [www.angelfire.com](http://www.angelfire.com)

<sup>15</sup> Πηγή: [www.hover-usa.com](http://www.hover-usa.com)

και πάνω από 389.000 οχήματα<sup>16</sup>.

### 3.3. Περιγραφή SRN4 Mark III

Το SRN4 Mark III αποκαλείται και “Super 4”. Τα τεχνικά του χαρακτηριστικά (specifications) είναι τα ακόλουθα:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3<sup>α</sup>**  
**ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ SRN 4 MARK III**

<b>ΤΥΠΟΣ:</b>	Αερόστρωμνο/ Αμφίβιο (ταχύπλοο), επιβατηγό/ οχηματαγωγό
<b>ΒΑΡΟΣ:</b>	300 gt (gross ton)
<b>ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ:</b>	153 Dwt (περίπου με συντελεστή: 0,51) <sup>17</sup>
<b>ΕΠΙΒΑΤΕΣ:</b>	424
<b>ΟΧΗΜΑΤΑ:</b>	65 αυτοκίνητα/ 50 Δίκυκλα
<b>ΙΣΧΥΣ:</b>	4 αεροστροβίλοι Rolls-Royce Marine Proteus gas turbines των 3.800 shp (horsepower).
<b>ΜΗΚΟΣ:</b>	56,38 μέτρα
<b>ΠΛΑΤΟΣ:</b>	23,16 μέτρα
<b>ΒΥΘΙΣΜΑ:</b>	- (Μηδέν)
<b>ΥΨΟΣ:</b>	11,43 μέτρα
<b>ΥΨΟΣ ΜΕ ΠΟΔΙΑ (SKIRT) ΦΟΥΣΚΩΜΕΝΗ:</b>	3 μέτρα
<b>ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΥΨΟΣ:</b>	14,43 μέτρα
<b>ΤΑΧΥΤΗΤΑ:</b>	60-70 κόμβοι μέχρι και 3 Beaufort, 55-60 κόμβοι από 4 έως και 8 Beaufort
<b>ΥΠΗΡΕΣΙΑΚΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑ:</b>	60 κόμβοι
<b>ΑΥΤΟΝΟΜΙΑ:</b>	392,6 ναυτικά μίλια με υπηρεσιακή ταχύτητα 60 κόμβων
<b>ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ ΚΑΥΣΙΜΟΥ:</b>	28,45 τόνοι
<b>ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΚΑΥΣΙΜΟΥ:</b>	1 τόνος/13,8 λεπτά 1 τόνος/13,8 μίλια
<b>ΜΕΓΙΣΤΗ ΦΟΡΤΩΣΗ:</b>	112 τόνοι

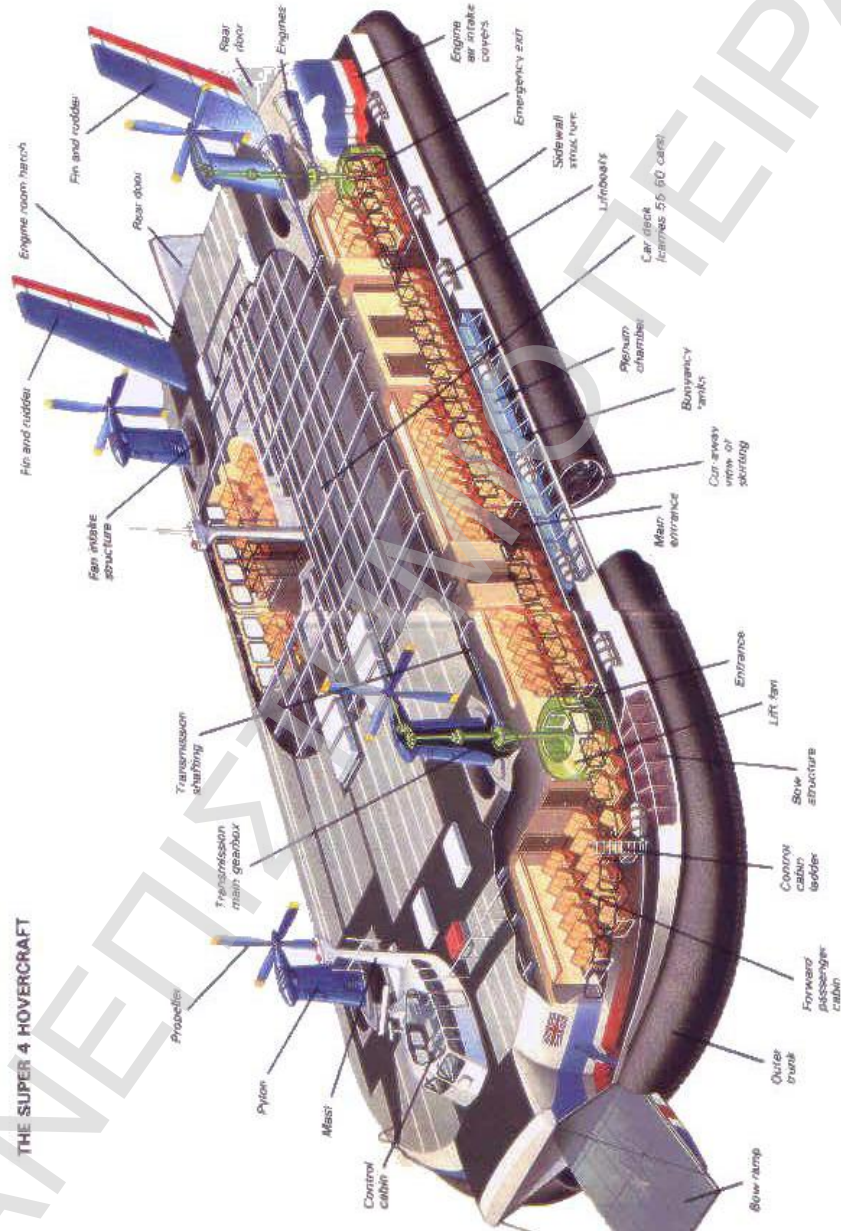
Πηγή: Hoverspeed, Rolls- Royce

<sup>16</sup> Πηγή: Hoverspeed.Fast Ferries

<sup>17</sup> Πηγή: ISL Bremen 1997, σελ. 480.

### ΣΧΗΜΑ 3.3α

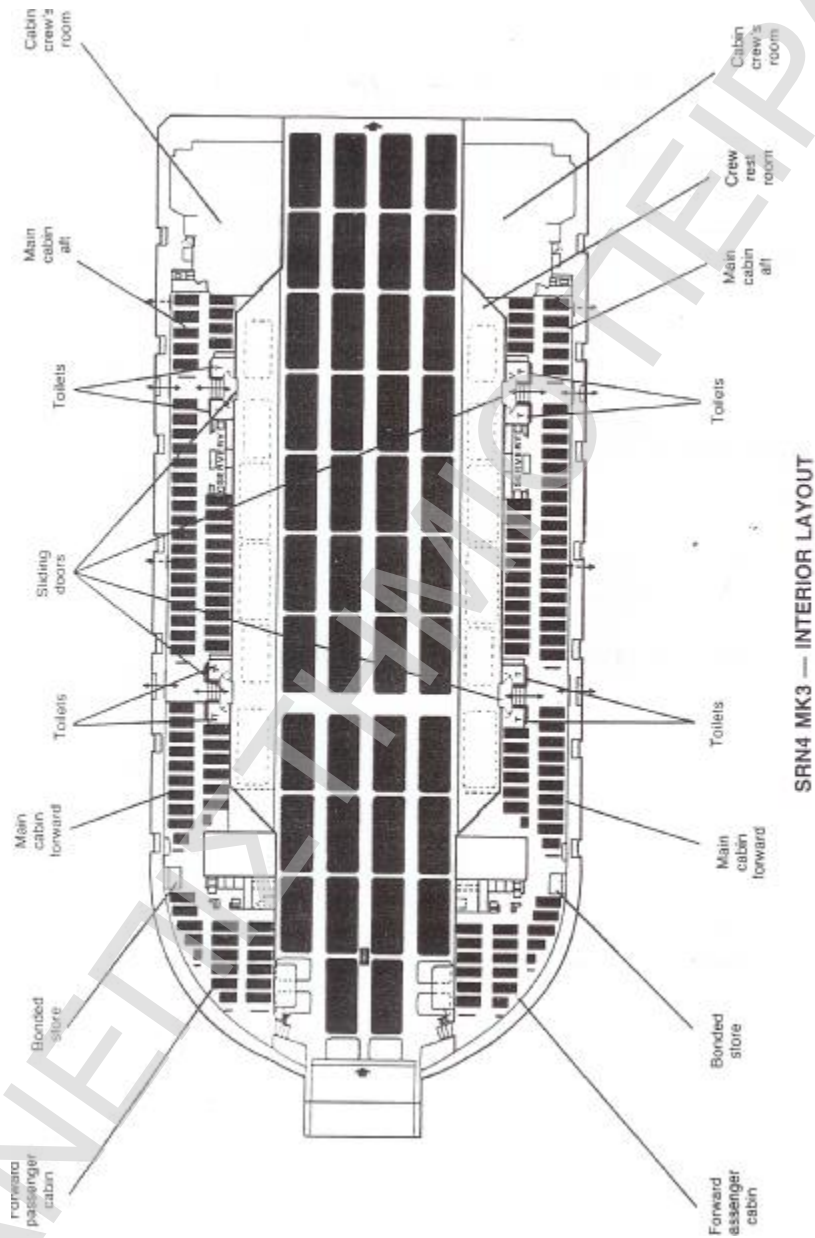
### SRN 4 MARK III



Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

### ΣΧΗΜΑ 3.3β

#### SRN 4 MARK III (εσωτερική διαρρύθμιση)



Πηγή: Hoverspeed, Rolls-Royce

### 3.4. Περιγραφή δρομολογιακής γραμμής Πειραιώς - Μυκόνου

Το σκάφος ακολουθώντας τη γραμμή Πειραιώς – Μυκόνου θα διέλθει από τον Σαρωνικό, στη συνέχεια μετά τις νήσους Φλέβες θα πάρει πορεία ανατολική και θα περάσει ανάμεσα από Κύθνο και Κέα. Από εκεί και ύστερα η πορεία θα εξακολουθήσει να είναι ανατολική και το σκάφος θα διέλθει μεταξύ Σύρου και Τήνου. Μετά την πάροδο αυτή το σκάφος θα πάρει ελαφρά νοτιο-ανατολική πορεία προς Μύκονο. Το λιμάνι της Μυκόνου βρίσκεται νοτιο-δυτικά της νήσου. (Γεωγραφική θέση λιμένα: Πλάτος:  $37^{\circ} 27' 15''$  και Μήκος:  $25^{\circ} 19' 61''$ )<sup>18</sup>.

Όπως μπορούμε να δούμε και από το παρακάτω σχήμα, λόγω της πορείας που θα ακολουθήσει το σκάφος θα εκτεθεί κυρίως σε νότιους και νοτιοδυτικούς ανέμους.

---

<sup>18</sup> Πηγή: [www.yen.gr/ports/Html-Files/m\\_197.asp](http://www.yen.gr/ports/Html-Files/m_197.asp)

### ΣΧΗΜΑ 3.4<sup>α</sup>

### ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ



Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004



Η θάλασσα του Σαρωνικού προστατεύεται από βόρειους και βορειοανατολικούς ανέμους ωστόσο από τις Φλέβες έως τη Κύθνο το σκάφος εκτίθεται σε νότιους και νοτιοδυτικούς ανέμους. Από τα στενά Κύθνου – Κέας έως τα στενά Σύρου – Τήνου το σκάφος προστατεύεται σχετικά απ' όλες τις κατευθύνσεις λόγω του Κυκλαδίτικου νησιωτικού συμπλέγματος. Από τη Τήνο όμως μέχρι και περίπου 1-1,5 μίλι από το λιμένα της Μυκόνου, το σκάφος εκτίθεται σε βόρειους κυρίως ανέμους.

### **3.5. Περιγραφή καιρικών συνθηκών – Εντάσεις ανέμων**

Ως υπόθεση εργασίας θεωρούμε πως το σκάφος θα λειτουργήσει στη γραμμή Πειραιώς – Μυκόνου για έξι (6) μήνες κάθε χρόνο, από 1<sup>η</sup> Απριλίου έως 30 Σεπτεμβρίου. Στο διάστημα αυτό κρίνεται σκόπιμο να μελετηθούν οι καιρικές συνθήκες που επικρατούν στη δρομολογιακή γραμμή Πειραιώς - Μυκόνου. Το ζητούμενο συμπέρασμα που πρέπει να εξαχθεί είναι κατά πόσο το SRN4 Mark III μπορεί να εκτελεί απρόσκοπτα αυτή τη δρομολογιακή γραμμή (Πειραιώς - Μυκόνου) με ταχύτητα από 60 κόμβους και πάνω.

Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί πως βάσει των δεδομένων του κεντρικού Λιμεναρχείου Πειραιώς κανένα ταχύπλοο δεν εκτελεί τη δρομολογιακή γραμμή με ένταση ανέμων πάνω από έξι (6) Beaufort.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3.5.α: Δρομολογιακή Γραμμή Πειραιάς – Μύκονος

#### ΣΧΕΣΗ SWH ΜΕ ΕΝΤΑΣΗ ΑΝΕΜΩΝ

Σημαντικό Ύψος Κύματος (SWH) (σε μέτρα)	Εντάσεις ανέμων (σε Beaufort)							
	B	BA	A	NA	N	NΔ	Δ	ΒΔ
3, 5	8	8	8	8	7	7	8	9
3,0	8	7	8	7	6	6	8	8
2,5	7	7	7	7	6	6	7	8
2,0	6	6	6	6	5	5	6	7

**Πηγή:** Διεύθυνση Ελέγχου Εμπορικών Πλοίων/ Τμήμα Γ' Ναυπηγικό

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε πως οι Νότιοι και οι Νοτιοδυτικοί άνεμοι μπορούν να δώσουν στη δρομολογιακή γραμμή Πειραιάς - Μυκόνου ύψος κύματος από 2 έως 3,5 μέτρα. Βέβαια και οι υπόλοιποι άνεμοι μπορούν να δώσουν αυτό το ύψος κυματισμού, ωστόσο η διαφορά είναι πως οι Νότιοι και Νοτιοδυτικοί άνεμοι δίνουν το ύψος αυτό σε χαμηλότερη ένταση (δηλαδή σε μικρότερα Beaufort).

Η συμπεριφορά πλεύσης κάθε πλοίου κατά τη διάρκεια εκτέλεσης ενός ταξιδιού δεν επηρεάζεται άμεσα από την ένταση των ανέμων αυτή καθαυτή αλλά από το ύψος κύματος που δημιουργεί.

Το SRN.4 Mark III «πιάνει» ταχύτητα από 60 έως 70 κόμβους μέχρι και στα 3 Beaufort δηλαδή μέχρι και στο 0,61m σημαντικού ύψους κύματος.

Το σκάφος έχει σχεδιαστεί βάσει των καιρικών συνθηκών της Μάγχης, οι οποίες είναι «δυσκολότερες» συγκριτικά με αυτές που επικρατούν στο Αιγαίο.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3.5.B

#### ΣΧΕΣΗ ΤΑΧΥΤΗΤΑΣ, ΚΥΜΑΤΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΝΤΑΣΗΣ ΑΝΕΜΩΝ

Ταχύτητα σε km	Ύψος κύματος σε m.	Beaufort	Διεύθυνση Ανέμων
60-70	0,61	3	Όλες οι διευθύνσεις
55-60	1,52	5	-----//----- εκτός N και ΝΔ
40-45	2,44	6	-----//----- εκτός N και ΝΔ
35-40	3,35	7	-----//----- εκτός N και ΝΔ
25-30	4,57	8	Όλες οι διευθύνσεις

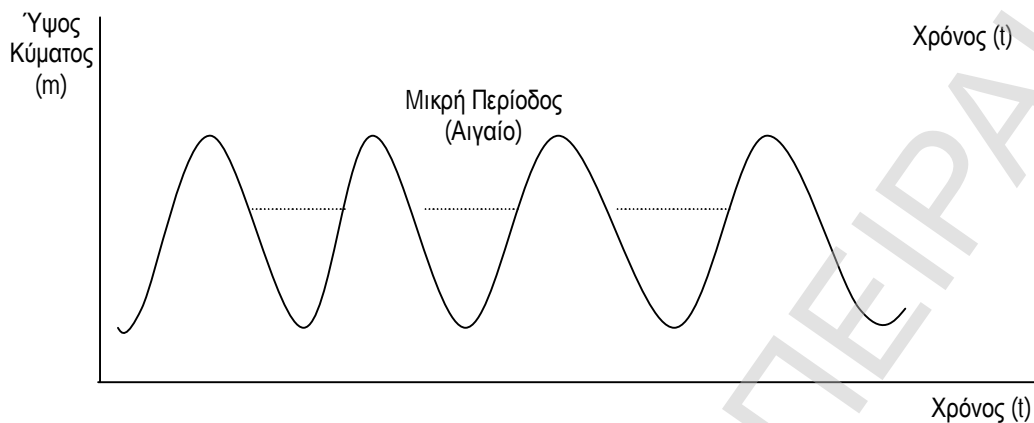
Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

Από τον παραπάνω πίνακα παρατηρούμε πως το SRN.4 Mark III υπερέχει σε επιδόσεις ταχύτητας έναντι οποιουδήποτε ελληνικού ταχύπλου που βρίσκεται σε υπηρεσία. Σύμφωνα με έρευνα αγοράς ο συγκεκριμένος τύπος ταχύπλου μπορεί να «αντέξει» μέχρι και τα 8 Beaufort με ύψος κύματος από 3m έως 4,7m. Ωστόσο ο κυματισμός αυτός προϋποθέτει μεγάλη περίοδο προκειμένου το σκάφος ουσιαστικά να πλεύσει πάνω στο κύμα. Στη Μάχη αυτή η μορφή κυματισμού συναντάται αρκετά συχνά σε αντίθεση με αυτή που συναντάται στο Αιγαίο (Μικρή Περίοδος Κυματισμού).

#### ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3.5α

##### ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΥΜΑΤΙΣΜΟΥ





**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

Από τα παραπάνω διαγράμματα γίνεται αντιληπτό πως το SRN.4 Mark III αλλά και κάθε A.C.V. μπορεί να ανταποκριθεί σαφώς καλύτερα σε κυματισμό μεγάλης περιόδου, ακόμα και στα 8 Beaufort δεδομένου ότι θα κινηθεί ουσιαστικά πάνω στο κύμα. Αντίθετα σε υψηλό κυματισμό μικρής περιόδου (όπως αυτή του Αιγαίου) το υψηλό κύμα θα «σκαει» πάνω στο σκάφος με αποτέλεσμα το προβληματικό έλεγχο πλεύσης του (σε συνδυασμό με ταχύτητες ανέμων υψηλής έντασης).

Το ερώτημα που τίθεται είναι ποιες διευθύνσεις ανέμων πνέουν στη γραμμή Πειραιώς - Μυκόνου κατά την εξάμηνη περίοδο 1<sup>η</sup> Απριλίου – 30 Σεπτεμβρίου και σε ποια ένταση.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3.5.γ

#### ΈΝΤΑΣΗ ΑΝΕΜΩΝ ΓΡΑΜΜΗΣ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΜΥΚΟΝΟΥ 1989 – 1997

Τιμές % Μήνες	BEAUFORT									Σύνολο %
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	
Απρίλιος	11,471	0,244	10,620	21,483	25,671	17,038	11,229	1,988	0,256	100%
Μάιος	13,504	0	11,114	20,897	22,573	13,609	13,865	4,073	0,365	100%
Ιούνιος	16,297	0	10,854	20,373	19,384	15,673	12,598	3,466	1,355	100%
Ιούλιος	5,979	0	3,233	10,757	15,657	24,008	28,297	11,113	0,956	100%
Αύγουστος	7,409	0,246	3,837	8,490	21,979	25,441	26,397	5,610	0,591	100%
Σεπτέμβριος	12,711	0,378	10,845	15,668	20,493	19,269	16,069	4,323	0,244	100%
Μέσος όρος	11,23	0,14	8,42	16,28	20,96	19,17	18,08	5,1	0,62	100%

Πηγή: Ε.Μ.Υ. τμήμα Κλιματολογίας

Τα στοιχεία του παραπάνω πίνακα αφορούν τις εντάσεις του ανέμου σε ποσοστιαία ανά μήνα βάση για τη γραμμή Πειραιώς - Μυκόνου. Η βάση δεδομένων δεν είναι βέβαια επαρκής αλλά ενδεικτική, δεδομένου ότι ορθά συμπεράσματα δεν μπορούν να εξαχθούν από τη μελέτη μιας οκταετίας και αυτό διότι ο μετεωρολογικός σταθμός της Μυκόνου (σταθμός 750) εγκαταστάθηκε το 1989 (Από το 1997 έως σήμερα τα δεδομένα δεν έχουν επεξεργαστεί).

Αν υποθέσουμε πως οι παραπάνω τιμές δεν παρουσίασαν αξιόλογη μεταβολή για τα τελευταία 50 με 60 έτη, τότε σύμφωνα με τον παρακάτω πίνακα ο μήνας Απρίλιος είναι και ο πιο «επικίνδυνος» όσον αφορά τους Νότιους και Νοτιοδυτικούς ανέμους.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3.5.Α

#### ΝΟΤΙΟΙ ΚΑΙ ΝΟΤΙΟΔΥΤΙΚΟΙ ΑΝΕΜΟΙ ΕΝΤΑΣΕΩΣ ΜΕΧΡΙ ΚΑΙ 5 BEAUFORT ΣΤΗ ΓΡΑΜΜΗ ΠΕΙΡΑΙΩΣ - ΜΥΚΟΝΟΥ

Τιμές επί % Μήνες	N	ΝΔ	Σύνολο
Απρίλιος	9	11	20%
Μάιος	7	8	15%
Ιούνιος	5	6	11%
Ιούλιος	1	1	2%
Αύγουστος	1,5	2	3,5%
Σεπτέμβριος	4	5,5	9,5%
Μέσος όρος	4,58	5,58	10,16%

Πηγή: Ε.Μ.Υ. Τμήμα Κλιματολογίας (1989 – 1997)

Το εξάμηνο, πάνω στο οποίο επικεντρώνεται το ενδιαφέρον της έρευνας, από άποψη εντάσεων και διευθύνσεων των ανέμων, παρουσιάζει μία σχετικά ευνοϊκή κατάσταση για τις προδιαγραφές του SRN.4 Mark III. Πιο συγκεκριμένα βάσει των δύο παραπάνω πινάκων αλλά και έρευνας που διενεργήθηκε από την Ε.Μ.Υ. και το τμήμα Ναυπηγών του Ε.Μ.Π. (Εθνικό Μετσόβειο Πολυτεχνείο), οι νότιοι άνεμοι (Νότιοι, Νοτιοδυτικοί και Νοτιοανατολικοί) είναι σχετικά περιορισμένοι. Ο μήνας Απρίλιος συγκεντρώνει το υψηλότερο ποσοστό Νοτίων και Νοτιοδυτικών ανέμων με 20,5% ωστόσο στα 5 Beaufort περιορίζεται μόλις στο 2,5%.

### **3.6. Μερικό Συμπέρασμα**

Το SRN.4 Mark III μπορεί να εκτελέσει τη δρομολογιακή γραμμή Πειραιώς - Μυκόνου με ταχύτητα πάνω από 60 κόμβους την ώρα για το 57,03% του εξαμήνου που εξετάζουμε. Με ταχύτητα μέχρι και 60 κόμβους το ποσοστό ανεβαίνει στο 76,2% (μέχρι και 5 Beaufort) με σημαντικό ύψος κύματος 1,52m και με παρουσίαση Νότιων (Νοτιοδυτικών ανέμων στο 4,58% και 5,58% του εξαμήνου αντίστοιχα, με τάση μείωσης από τα 5 Beaufort και πάνω.

Είναι γεγονός πάντως πως το συγκεκριμένο ταχύπλοο αντιμετωπίζει προβλήματα πάνω από τα 1,52m σε ύψος κυματισμού. Ωστόσο το πρόβλημα αυτό αντιμετωπίζεται σε περίπτωση που η ποδιά (SKIRT) υποστεί μετασκευή και υψωθεί κατά ένα μέτρο (1m). Με μια τέτοια μετασκευή το σκάφος ακόμα και στα 6 Beaufort θα μπορεί να εκτελεί πλόες με ταχύτητα μέχρι και 60 κόμβων την ώρα.

### **3.7. Το αερόστρωμο τύπου Zubr στο Αιγαίο**

Ολοκληρώνοντας την απάντηση στο πρώτο ερώτημα της εισαγωγής, (για το αν δηλαδή το SRN.4 Mark III μπορεί τεχνικά να δρομολογηθεί στη γραμμή Πειραιώς - Μυκόνου), θα ήταν χρήσιμο να παρουσιαστεί συνοπτικά το αερόστρωμο τύπου Zubr το οποίο τα τελευταία χρόνια προστέθηκε στις τάξεις του Πολεμικού Ναυτικού (Π.Ν.).

Το A.C.V. τύπου Zubr είναι Ουκρανικής κατασκευής και η φιλοσοφία λειτουργίας (Ανύψωση / Πρόωση) δε διαφοροποιείται καθόλου από αυτή του SRN.4

Mark III ή οποιουδήποτε άλλου A.C.V. Η φέρουσα δομή του σκάφους είναι κατασκευασμένη από συμπιεσμένα ελάσματα κράματος αλουμινίου – μαγγανίου πάχους 3 χιλ.-4 χιλ. Η υπερκατασκευή αποτελείται από ένα τεράστιο κεντρικό διαμέρισμα που καταλήγει σε προωαίο και πρυμναίο καταπέλτη και δεξιά και αριστερά τα πλευρικά τμήματα – διαμερίσματα. Τα πλευρικά τμήματα φιλοξενούν δύο αεριοστροβίλους ανυψώσεως, 4 συμπιεστές, τα συγκροτήματα ηλεκτρισμού, τα οπλικά συστήματα, 4 δωμάτια με 35 θέσεις το καθένα και ενδαιτήσεις πληρώματος. Τα δωμάτια του πληρώματος είναι κλιματιζόμενα, αεριζόμενα, θερμομονωμένα, ηχομονωμένα και διαθέτουν αντικραδασμικό σύστημα. Η αντιπυρική προστασία περιλαμβάνει εκτεταμένο εξοπλισμό πυροπροστασίας – πυροσβέσεως με τηλεχειριζόμενα συστήματα εντοπισμού και συναγερμού, δίκτυα ύδατος, αφρού, χημικών, ψεκασμού καθώς και πυροσβεστήρες. Η γέφυρα και άλλα ευαίσθητα σημεία διαθέτουν ελαφρά θωράκιση. Το σκάφος έχει τη δυνατότητα υπέρβασης των χερσαίων εμποδίων ύψους 1,5 μέτρων.



## ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ<sup>19</sup>

- ◆ Μήκος σκάφους: 56,2μ.
- ◆ Μήκος με στρώμα: 57,3μ.
- ◆ Πλάτος σκάφους: 22,3μ.
- ◆ Πλάτος με στρώμα: 25,6μ.
- ◆ Ύψος με φουσκωμένο στρώμα: 21,9
- ◆ Ταχύτητα Μεγίστη: 60 κόμβοι
- ◆ Ταχύτητα Διατηρούμενη ωφέλιμη: 55 κόμβοι
- ◆ Ταχύτητα με κύματα 2 μέτρων: 40 κόμβοι
- ◆ Αυτονομία – Ακτίνα δράσεως: 300 ν.μ. με 60 κόμβους, 1.000 ν.μ. με 55 κόμβους
- ◆ Αυτάρκεια 5 ημερών
- ◆ Πλήρωμα: 27

Το σκάφος χρησιμοποιείται με επιτυχία από το Πολεμικό Ναυτικό της Ελλάδας και υπάρχει πρόβλεψη για αγορά επιπλέον τέτοιων ACV μικρότερου μεγέθους, στο προσεχές μέλλον. Προς το παρόν στο Αιγαίο δραστηριοποιούνται τέσσερα (4) σκάφη τύπου Zubr ακόμα και σε ακραίες καιρικές συνθήκες.

---

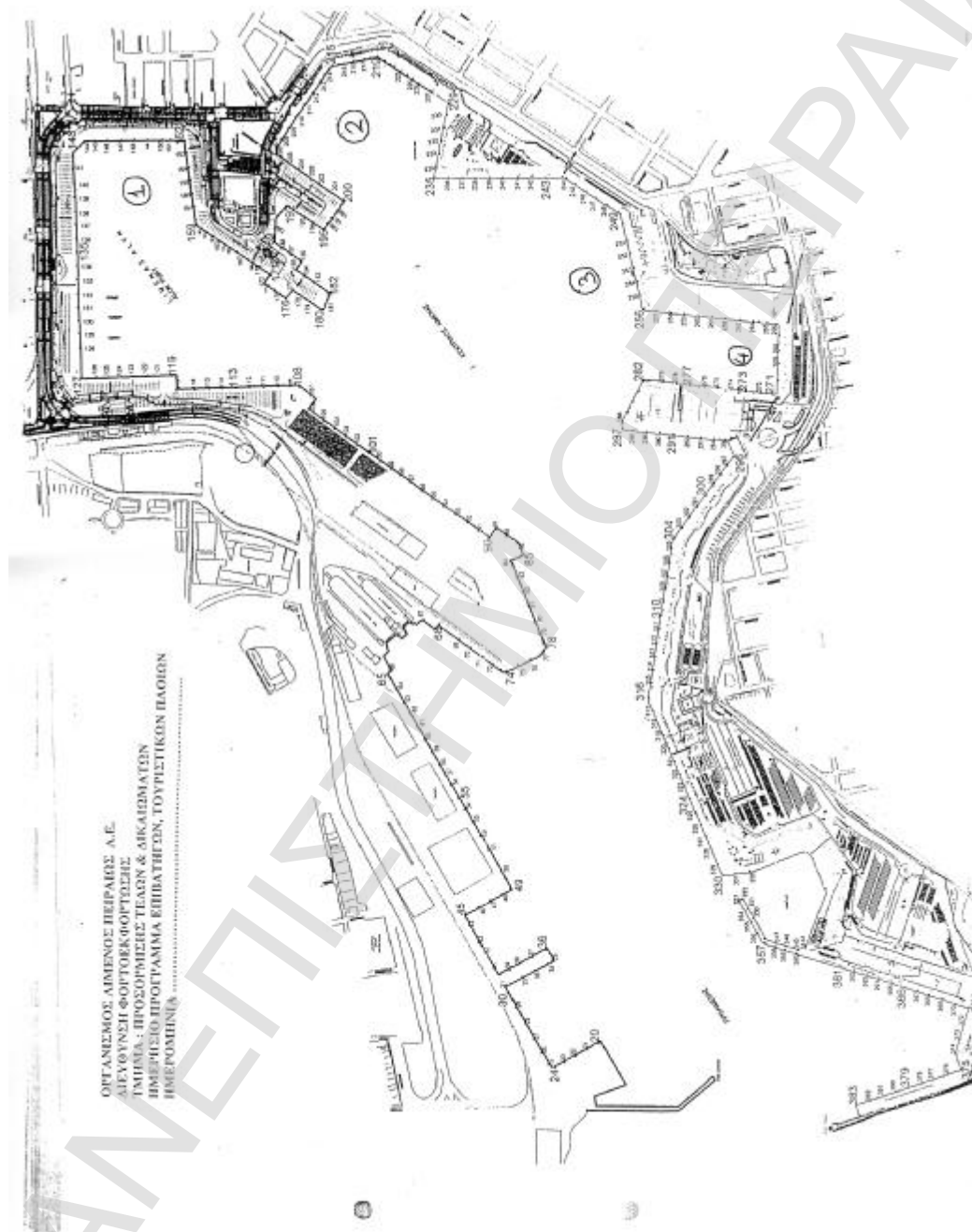
<sup>19</sup> Πηγή: Internet: [www.hellasarmy.gr/zubr.htm](http://www.hellasarmy.gr/zubr.htm)

### **3.8. Οι υποδομές ελλιμενισμού SRN 4 Mark III**

Απαντώντας στο δεύτερο ερώτημα της εισαγωγής (για το αν δηλαδή υπάρχουν χώροι υποδομής/ελλιμενισμού στον λιμένα του Πειραιά και της Μυκόνου για το SRN.4 Mark III) τα στοιχεία είναι τα ακόλουθα.

Όσον αφορά το λιμάνι του Πειραιά, το Τμήμα Προσόρμισης, Τελών και Δικαιωμάτων του ΟΛΠ (Οργανισμός Λιμένος Πειραιώς) θεωρεί πως το SRN.4 Mark III μπορεί βάσει του παρακάτω χάρτη να λάβει τέσσερις θέσεις. Η No 1 όπως παρατηρούμε βρίσκεται απέναντι από την αφετηρία του Ηλεκτρικού Σιδηροδρόμου, η No 2 θέση πρόσδεσης βρίσκεται στο χώρο πρόσδεσης των σκαφών του Αργοσαρωνικού, η No 3 θέση πρόσδεσης βρίσκεται έξω από το κεντρικό Λιμεναρχείο ενώ η No 4 απέναντι από τον εκθεσιακό χώρο του ΟΛΠ.

**ΣΧΗΜΑ 3.8 ΠΙΘΑΝΕΣ ΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣΟΡΜΗΣΗΣ ΤΟΥ SRN 4 ΜΚ ΙΙΙ**



Πηγή: ΟΔΠ – Τμήμα προσόρμισης, τελών, και δικαιωμάτων, 2004

Η περιοχή στη Μύκονο που μπορεί να «υποδεχτεί» το SRN.4 Mark III βρίσκεται μεταξύ παλαιού και νέου λιμένα (Ταγκού Μυκόνου). Η τοποθεσία Ταγκού ενδείκνυται δεδομένου ότι το βάθος της παραλίας ξεπερνά τα τριάντα (30) μέτρα ενώ το μήκος της ακτογραμμής τα εκατό (100) μέτρα. Με μία ειδική διαμόρφωση η συγκεκριμένη περιοχή θα μπορούσε να υποδεχτεί το SRN.4 Mark III.

### **3.9. Vessel Traffic System Πειραιά (V.T.S. Πειραιά)**

Το VTS του λιμεναρχείου Πειραιώς είναι εκείνο το σύστημα – διεύθυνση, που αντικειμενική του δραστηριότητα είναι να ρυθμίζει την κυκλοφορία των πλοίων που προσορμίζονται στο λιμένα καθώς και των πλοίων που αποπλέουν από το λιμένα. Η ταχύτητα που πρέπει να έχουν τα συμβατικά πλοία αλλά και τα ταχύπλοα σκάφη δεν πρέπει να ξεπερνά τους 15 κόμβους την ώρα για τα πρώτα 4 μίλια εκτός του λιμένα. Βέβαια η ταχύτητα των πλοίων δεν είναι ένα ζήτημα που υπαγορεύεται στις ακτοπλοϊκές εταιρείες και πρέπει να εφαρμόζεται απαρέγκλιτα. Αντίθετα εναπόκειται στη διακριτική ευχέρεια του Λιμεναρχείου να καθορίσει τα όρια ταχύτητας εισόδου και εξόδου από τον λιμένα ανάλογα με τις προδιαγραφές του σκάφους και τα επιχειρήματα που θα προβάλλει η πλοιοκτήτρια εταιρεία<sup>20</sup>.

---

<sup>20</sup> Πηγή: VTS Πειραιά – Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς.

Αυτό σημαίνει πως το SRN 4 Mark III, δεδομένου, ότι δε δημιουργεί απόνερα και η άνωση του αποτελεί συνάρτηση ανύψωσης και ταχύτητας, δεν θα υπόκειται στο περιορισμό των 15 κόμβων την ώρα για τα πρώτα 4 μίλια εκτός του λιμένα του Πειραιά. Ομοίως, οι ανάλογοι περιορισμοί δε θα ισχύουν και από το Λιμεναρχείο Μυκόνου τόσο στο στάδιο της προσόρμισης όσο και στο στάδιο του απόπλου.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4<sup>ο</sup> Η ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

### 4.1. Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστεί η φιλοσοφία της εταιρείας εκμετάλλευσης του SRN.4 Mark III και η στρατηγική της. Επιπλέον θα γίνει περιγραφή όλων εκείνων των παραμέτρων που έμμεσα ή άμεσα εμπλέκονται στην ομαλή διεξαγωγή των υπηρεσιών/ εργασιών της ακτοπλοϊκής εταιρείας με σκοπό την ανάπτυξή της.

### 4.2. Η φιλοσοφία της εταιρείας

Η εταιρεία που θα εκμεταλλεύεται το SRN.4 Mark III στη γραμμή Πειραιώς - Μυκόνου θα έχει ως κεντρικό άξονα των δραστηριοτήτων της τη μεγιστοποίηση του λόγου ωφέλειας/ κόστους. Η μεγιστοποίηση του λόγου αυτού θα προέρχεται όχι μόνο από τη συμβατική πρακτική συμπίεσης του κόστους παραγωγής αλλά προπάντων θα προσανατολίζεται στην ιδέα της καινοτομίας.

Η ιδέα της καινοτομίας δε σχετίζεται αποκλειστικά και μόνο με ένα νέο προϊόν (παραγωγή και διάθεση), αντίθετα μία επιτυχημένη καινοτομική προσπάθεια – επένδυση οφείλει να εφευρίσκει πρωτοποριακές μεθόδους και ευέλικτα διοικητικά σχήματα ώστε να καλύπτονται αποτελεσματικά τα επίπεδα προγραμματισμού, οργάνωσης, ηγεσίας και ελέγχου. Με άλλα λόγια, σε περιβάλλοντα ακραίως

ανταγωνιστικά όπως αυτά των επιχειρήσεων, ένα καινοτομικό προϊόν/ υπηρεσία, θα πρέπει να ενσωματώνει πρωτοποριακές μεθόδους διοίκησης (management), διαφήμισης (marketing), χρηματοδότησης, (financing), λογιστικής υποστήριξης και σχεδιασμού (planning).

Επειδή η διεθνής εμπειρία αποδεικνύει πως τα περισσότερα καινοτομικά προϊόντα τελικά δε καταφέρνουν να φτάσουν στο στάδιο της μαζικής παραγωγής και διάθεσης, (και από αυτά που τελικά φτάνουν στο στάδιο αυτό, λίγα κατακτούν το καταναλωτικό κοινό), είναι πολύ πιθανότερο το κοινό να ανταποκριθεί σε ένα καινοτομικό προϊόν/ υπηρεσία από τη στιγμή που το προϊόν/ υπηρεσία αυτή θα προέρχεται από μία επιχείρηση η οποία θα ενσωματώνει σε όλες τις φάσεις των δραστηριοτήτων της καινοτομικά χαρακτηριστικά.

Μια τέτοια θεώρηση προϋποθέτει τη γνώση. Τη γνώση όχι ως παράγοντα άσκησης εξουσίας<sup>21</sup> από τη διοίκηση της επιχείρησης προς τους υπαλλήλους αλλά αντίθετα ως παράγοντα συνοχής και επικοινωνίας του συνόλου των εργαζομένων της επιχείρησης<sup>22</sup>. Τέτοια μορφή οργάνωσης προσδίδει στην επιχείρηση υψηλό βαθμό προσαρμοστικότητας στις αλλαγές του περιβάλλοντος που δραστηριοποιείται.

Η εταιρεία εκμετάλλευσης λοιπόν θα προσανατολίζεται στην ιδέα της καινοτομίας παρουσιάζοντας οργανωτική δομή με βάση τη γνώση.

---

<sup>21</sup> Πηγή: Σημειώσεις Α. Γουλιέλμου: «Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων» σελ. 75, διάγραμμα 2.2.15.

### 4.3. Η μορφή της εταιρείας

Η εταιρεία που θα κληθεί να πραγματοποιήσει την επένδυση (Αγορά SRN.4 Mark III, Μετασκευή σκάφους και Δρομολόγηση στη γραμμή Πειραιώς - Μυκόνου), θα ακολουθήσει μία διαφορετική, για τα ελληνικά δεδομένα, μορφή χρηματοδότησης, η οποία όμως σε τελική ανάλυση θα προσδιορίσει και το εταιρικό της πρόσωπο. Η χρηματοδότηση της επένδυσης θα πραγματοποιηθεί από κεφάλαια υψηλού κινδύνου (venture capitals). Στο επόμενο κεφάλαιο θα γίνει εκτενής αναφορά πάνω στη χρηματοδότηση της μορφής αυτής. Πάντως μια τέτοια μορφή χρηματοδότησης υποχρεώνει την πλοιοκτήτρια εταιρεία να εισαχθεί στο χρηματιστήριο μετά την πάροδο συνήθως πενταετίας ώστε ο χρηματοπιστωτικός οργανισμός (τράπεζα) ως ανάδοχος να εισπράξει το κεφάλαιο συνεισφοράς του και τα προβλεπόμενα κέρδη του από την αποκλειστική διαχείριση του πακέτου των μετοχών της νεοεισερχόμενης εταιρείας στο χρηματιστήριο.

Ωστόσο η κείμενη ελληνική νομοθεσία απαγορεύει την είσοδο ακτοπλοϊκής εταιρείας στο Χ.Α.Α. (Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών) εάν η τελευταία δεν διαθέτει τουλάχιστον 4 πλοία άνω των 20.000 ΚΟΧ (Κόροι Ολικής Χωρητικότητας)<sup>23</sup>.

Βάσει των παραπάνω δεδομένων η εταιρική μορφή της επιχείρησης που θα εκμεταλλεύεται το SRN.4. Mark III πρέπει να είναι Holding (Εταιρεία Συμμετοχών).

---

<sup>22</sup> Πηγή: Σημειώσεις Α. Γουλιέλμου: «Στρατηγική Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων» σελ. 41.

<sup>23</sup> Πηγή: Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, Τμήμα Εισαγωγής, ΜΑΙΟΣ 2004.



Με τη μορφή holding εταιρείας η είσοδος στο Χ.Α.Α. είναι εφικτή (οπότε και η χρηματοδότηση μέσω Venture Capital).

Για να υλοποιηθεί η παραπάνω πρόταση, υποτίθεται πως μία υπάρχουσα ακτοπλοϊκή εταιρεία που δραστηριοποιείται ως όμιλος επιχειρήσεων θα προχωρήσει σε αναδιαμόρφωση (restructuring) του ομίλου της και θα εντάξει το SRN.4. Mark III στο χαρτοφυλάκιο των παγίων της νεοσυσταθείσας Holding εταιρείας.

Με άλλα λόγια την πλοιοκτησία θα κατέχει Holding εταιρεία (θυγατρική ακτοπλοϊκής) ενώ την εκμετάλλευση θα αναλάβει η «μητέρα» εταιρεία.

Στο επόμενο κεφάλαιο θα αποσαφηνιστεί ο λόγος χρηματοδότησης του επενδυτικού σχεδίου μέσω Venture Capital.

#### **4.4. Η στρατηγική της νέας εταιρείας**

Η στρατηγική που θα κληθεί να εφαρμόσει η νέα εταιρεία, που θα υλοποιήσει το επενδυτικό σχέδιο, θα είναι αυτή της ανάπτυξης. Αντικειμενικός σκοπός θα είναι αφ' ενός η παγίωση μιας νέας φιλοσοφίας στη συνείδηση των χρηστών, όσον αφορά τις ακτοπλοϊκές μεταφορές, και αφ' ετέρου η ενεργός εκμετάλλευση της νέας αυτής φιλοσοφίας προς ανάδειξη του ηγετικού της ρόλου στο χώρο των ταχύπλων.

Η νέα αυτή εταιρεία θα αντιμετωπίσει το SRN.4 Mark III όχι μόνο ως μέσο παροχής θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας αλλά ταυτόχρονα και ως πλατφόρμα διαφήμισης. Το ζητούμενο, από την πλευρά αυτή, είναι να μετατραπεί κάθε

τετραγωνικό εκατοστό του εσωτερικού χώρου του σκάφους σε πηγή εσόδων για την εταιρεία. Ως κεντρική θεώρηση του όλου εγχειρήματος αποτελεί η μεταφορά του χρήστη στο μισό, ει δυνατόν, χρόνο, προς και από τη Μύκονο, σε τιμή κάτω από τη μισή, συγκριτικά, με το ναυολόγιο των ανταγωνιστικών ταχύπλοων.

Πιο συγκεκριμένα η εταιρεία θα αναζητήσει τέτοιους χορηγούς προκειμένου, αφ' ενός, να θέλουν να διαφημιστούν μέσα από τους εσωτερικούς χώρους του σκάφους, αφ' ετέρου δε, να αποτελούν από μόνοι τους πόλο έλξης για το καταναλωτικό κοινό. Οι χορηγοί αυτοί θα αποτελούν για τη νέα εταιρεία στρατηγικό σύμμαχο.

Συνοψίζοντας η στρατηγική της νέας εταιρείας εγγυάται στο δίπτυχο ανάπτυξη – ηγεσία στο χώρο. Το δίπτυχο αυτό μπορεί να υλοποιηθεί μέσω της υπερταχείας μεταφοράς των επιβατών σε τιμή ασύγκριτα χαμηλή. Τη συμπίεση του ναύλου (εισιτηρίου) προς τα κάτω αναλαμβάνουν ουσιαστικά οι στρατηγικοί σύμμαχοι – χορηγοί.

#### **4.5. Περιγραφή του επενδυτικού σχεδίου**

Από το πρώτο κεφάλαιο (έρευνα αγοράς) έγινε αντιληπτό πως η γραμμή Πειραιώς - Μυκόνου αποτελεί έναν από τους κυριότερους ακτοπλοϊκούς προορισμούς (ίσως τον κυριότερο). Ταυτόχρονα δηλώθηκε πως η πλειοψηφία των επιβατών θα πραγματοποιήσει ένα ταξίδι το χρόνο. Επιπλέον είναι γνωστό ότι η ζήτηση της ακτοπλοϊκής μεταφοράς είναι εποχιακή.

Η πρόταση η οποία κατατίθεται ουσιαστικά φέρνει «επανάσταση» στο χώρο των θαλάσσιων μεταφορών. Πιο συγκεκριμένα η εταιρεία εκμετάλλευσης του SRN.4 Mark III αξιοποιώντας τα καινοτομικά – τεχνολογικά χαρακτηριστικά του σκάφους της «φέρει» τη Μύκονο και μακροχρόνια τις Κυκλάδες πιο κοντά στο λεκανοπέδιο της Αττικής. Με μία μετασκευή της ποδιάς του SRN.4 Mark III οι ταχύτητες που το σκάφος θα επιτυγχάνει για το εξάμηνο χρήσης (Απρίλιος – Σεπτέμβριος) θα αγγίζουν τουλάχιστον τους 60kn/h (για το 100% της περιόδου συγκριτικά με το 76,2% που ισχύει βάσει των σημερινών δεδομένων). Μια τέτοια ταχύτητα, μειώνει το χρόνο μετάβασης από Πειραιά για Μύκονο (και αντίστροφα) στα 90' το μέγιστο. Μετατρέπει δηλαδή το νησί της Μυκόνου ουσιαστικά σε προέκταση του λεκανοπεδίου (ενιαίος γεωγραφικός χώρος). Ο χρόνος μετάβασης (90 λεπτά) είναι πλέον ο ίδιος (ίσως και μικρότερος) με το χρόνο που απαιτείται για να μεταβεί με αυτοκίνητο, κατά τους θερινούς μήνες, ο κάτοικος της δυτικής Αττικής στην πλαζ της Βάρκιζας.

Σκοπός επιπλέον του επενδυτικού σχεδίου είναι να «απολαύσει» ο επιβάτης σε ένα ταξίδι 90 λεπτών, υπηρεσίες τέτοιου επιπέδου ώστε κατά κάποιο τρόπο να καταστεί «εθισμένος» από τη πολυτέλεια και την άνεση των εσωτερικών χώρων. Το ζητούμενο είναι να μην αισθανθεί ο επιβάτης κορεσμένος κατά τη διάρκεια του ταξιδιού. Τα 90 λεπτά της μεταφοράς αποτελούν χρόνο ικανό ώστε ο επιβάτης – χρήστης να μη «βαρεθεί», ενώ ταυτόχρονα να νιώσει πως τελικά το ταξίδι διήρκεσε πολύ λιγότερο.

Από τα παραπάνω συνάγεται το συμπέρασμα πως ένα τέτοιο σκάφος, σαφώς ωθεί το χρήστη να ταξιδέψει προς τη Μύκονο πάνω από μία φορά το χρόνο (προοπτική πληρότητας 100%).

#### **4.5.1. Το SRN.4 Mark III στα πρότυπα της "Ferrari"**

Στόχος του επενδυτικού σχεδίου είναι να απορροφήσει η νέα εταιρεία στις τάξεις των πελατών της, και το μεγαλύτερο μέρος των κατοίκων του λεκανοπεδίου που δήλωσαν στην έρευνα αγοράς ότι δεν επιθυμούν να ταξιδέψουν προς τη Μύκονο (36,5%). Προκειμένου λοιπόν να βρει απήχηση αυτό το επενδυτικό σχέδιο σε όσο το δυνατό πλατύτερη βάση θα πρέπει το σκάφος να προσφέρει κάτι το εντελώς διαφορετικό. (Στην προηγούμενη παράγραφο έγινε αναφορά για το επίπεδο των ανέσεων).

Σύμφωνα με την έρευνα αγοράς το 79% του πληθυσμού του λεκανοπεδίου ηλικίας 17-60 ετών δήλωσε πως θα ήθελε να «νιώσει» τις εμπειρίες που μπορεί να του προσφέρει μία Ferrari με κόστος 15 ευρώ.

Η εσωτερική διαμόρφωση του SRN.4 Mark III θα είναι πανομοιότυπη με αυτή μιας Ferrari συμβατικής. Το κόστος δε του εισιτηρίου θα ξεκινάει από τα 15 ευρώ. (Στο επόμενο κεφάλαιο θα παρουσιαστεί αναλυτικά η τιμολόγηση στην οποία θα προχωρήσει η νέα εταιρεία).

Πιο συγκεκριμένα στο χώρο της Formula 1 αλλά και γενικότερα στο χώρο της αυτοκίνησης η Ferrari αποτελεί διαχρονική (σταθερή) αξία. Έναν από τους «κρυφούς πόθους» σχεδόν κάθε μέσου καταναλωτή ηλικίας 17-60 είναι να οδηγήσει μια Ferrari. Το SRN.4 Mark III ουσιαστικά θα μεταφέρει τη Ferrari από το χώρο της ξηράς στο χώρο της θάλασσας. Ως το ταχύτερο ταχύπλοο της Ελληνικής αγοράς και σίγουρα ένα από τα ταχύτερα σκάφη στον κόσμο, το SRN.4 Mark III θα μπορούσε να ταυτιστεί μόνο με το όνομα της Ferrari.

Όπως στην Ferrari της Formula 1 έτσι και στο SRN.4 Mark III της Μυκόνου, οι χορηγοί της νέας εταιρείας θα είναι η Vodafone, η Royal Dutch/ Shell και η Marlboro (Phillip Morris). (Για τις εταιρείες αυτές και το βαθμό εμπλοκής τους στο επενδυτικό σχέδιο, θα γίνει εκτενής ανάλυση στη συνέχεια). Οι επιχειρήσεις αυτές αποτελούν, με τα προϊόντα τους, σημείο αναφοράς στο καταναλωτικό κοινό σε παγκόσμιο επίπεδο. Η συνεργασία των επιχειρήσεων αυτών στο χώρο της Formula 1 και ειδικότερα πάνω στη Ferrari είναι υπαρκτή και θα μπορούσε να μεταφερθεί μέσω ενός εντελώς καινοτόμου σκάφους και πάνω στην ακτοπλοΐα. Στη παρακάτω μακέτα απεικονίζεται το SRN.4 Mark III ειδικά διαμορφωμένο (μετασκευή ενός μέτρου στο skirt-ποδιά) για τις απαιτήσεις του επενδυτικού σχεδίου και «ντυμένο» στα χρώματα της Ferrari της Formula 1.

**ΕΙΚΟΝΑ 4.5.1<sup>ο</sup> ΤΟ SRN 4 MARK III ΣΤΑ ΠΡΟΤΥΠΑ ΤΗΣ F1**



**Πηγή:** Φωτεινάς Ανδρέας, 2004

#### **4.5.2. Η εσωτερική διαμόρφωση του SRN.4 Mark III**

Στην παρακάτω φωτογραφία φαίνεται το εσωτερικό του σκάφους όπως είναι σήμερα.

##### **ΕΙΚΟΝΑ 4.5.2<sup>α</sup>**

##### **Η ΕΣΩΤΕΡΙΚΗ ΔΙΑΜΟΡΦΩΣΗ ΤΟΥ SRN 4 MARK III**



**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

Ύστερα από την αναδιαμόρφωση του σαλονιού, η σειρά των καθισμάτων θα παραμείνει η ίδια, ωστόσο στην περιοχή τοποθέτησης μικρών αποσκευών, πάνω δηλαδή από τις κουρτίνες, θα τοποθετηθούν ειδικές προθήκες με πτυσσόμενα

ακουστικά για κάθε κάθισμα ώστε ο επιβάτης να έχει δυνατότητα να ακούσει είτε ραδιόφωνο είτε επιλεγμένα ακυκλοφόρητα CD's τα οποία θα βρίσκονται εντός των ειδικών προθηκών. (Οι ραδιοφωνικοί σταθμοί που θα βρίσκονται στο καντράν των προθηκών θα είναι συγκεκριμένοι).

Στην παρακάτω μακέτα παρουσιάζεται η άποψη της σειράς των καθισμάτων.

#### **ΕΙΚΟΝΑ 4.5.2β**

#### **ΤΟ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟ ΤΟΥ SRN 4 MARK III**



**Πηγή:** Φωτεινάς Ανδρέας, 2004



Τα καθίσματα θα είναι αεροπορικού τύπου και θα είναι πανομοιότυπα με αυτά μιας συμβατικής Ferrari.

#### ΕΙΚΟΝΑ 4.5.2γ

#### ΤΟ ΚΑΘΙΣΜΑ ΤΟΥ "ΝΕΟΥ " SRN 4 MARK III



Πηγή: Φωτεινάς Ανδρέας, 2004

Στην πίσω πλευρά του καθίσματος θα υπάρχει μία ειδική προθήκη με την ονομασία Smart Bag.(Για το Smart Bag θα γίνει στη συνέχεια εκτενής αναφορά) καθώς και μία παραλληλόγραμμη οθόνη (wide screen) από την οποία ο επιβάτης θα έχει σαφή εικόνα του cockpit (πιλοτήριο – γέφυρα) του σκάφους (π.χ. ταχύτητα, στίγμα, καλυπτόμενη διαδρομή, βαθμός ανύψωσης κ.τ.λ). Σε περίπτωση που ο επιβάτης δε θα επιθυμεί να «παρακολουθήσει» τη γέφυρα θα μπορεί να βγει από το site της και θα έχει τη δυνατότητα είτε να μπει στο Internet είτε να παραγγείλει ηλεκτρονικά στο bar του σκάφους κάποιο αναψυκτικό, ποτό ή φαγητό.

Στη μακέτα που ακολουθεί παρουσιάζεται το πρότυπο της πίσω πλευράς του καθίσματος.

**ΕΙΚΟΝΑ 4.5.2δ**  
**ΤΟ ΚΑΘΙΣΜΑ (ΟΠΙΣΘΙΑ ΟΨΗ) ΤΟΥ "ΝΕΟΥ " SRN 4 MARK III**



Πηγή: Φωτεινάς Ανδρέας, 2004

### **4.5.3. Η διαφήμιση στο εσωτερικό της Ferrari**

Μία από τις πηγές εσόδων του σκάφους θα είναι η διαφήμιση. Η εσωτερική διαμόρφωση του SRN.4 Mark III-Ferrari θα είναι τέτοια ώστε κυριολεκτικά ο επιβάτης να «βομβαρδίζεται» από έμμεσα και άμεσα διαφημιστικά μηνύματα.

#### **SMART BAG**

Το Smart Bag αποτελεί ένα φορέα επικοινωνίας των εταιρειών με τον επιβάτη. Είναι ουσιαστικά μία προθήκη τοποθετημένη σε κάθε κάθισμα στο εσωτερικό της οποίας βρίσκεται μία τσάντα (bag). Η τσάντα αυτή θα περιέχει περιοδικά, δώρα (π.χ. CD's, αρώματα, μινιατούρες, αναπτήρες κ.τ.λ.) έντυπα με χρηστικές πληροφορίες όσον αφορά το προορισμό του επιβάτη και γενικότερα προϊόντα τέτοια τα οποία θα διαφημίζουν τις επιχειρήσεις που τα προσφέρουν. Για τους επιβάτες που κλείνουν τα εισιτήριά τους τηλεφωνικά ή μέσω του Internet θα διατίθεται το Smart Bag με τρόπο τέτοιο ώστε το περιεχόμενό του να είναι «κομμένο και ραμμένο» (tailor made) σύμφωνα με τις προτιμήσεις του χρήστη. Οι επιβάτες μετά την ολοκλήρωση του ταξιδιού θα παίρνουν μαζί τους το Smart Bag.

#### **SHELL**

Η πετρελαϊκή εταιρεία Shell θα έχει τη δυνατότητα να διαφημίζεται εντός του σκάφους εκχωρώντας στο χρήστη την κάρτα smart (smart card). Το προσωπικό –

πλήρωμα του σαλονιού θα αναλάβει την προώθηση της κάρτας αυτής. Στόχος είναι η διανομή αρχικά 1.700 καρτών ημερησίως μιας που τα δρομολόγια θα έχουν συχνότητα ανά 4 ώρες (συνολικά 8 ταξίδια την ημέρα) μεταφέροντας 3.392 επιβάτες την ημέρα. Ταυτόχρονα η Shell θα συνδέσει την επωνυμία της με το καινοτόμο σκάφος ταυτιζόμενη πλήρως με την «επανάσταση» που θα συντελεστεί στο χώρο της ακτοπλοΐας.

Από την πλευρά της η Shell θα εκχωρεί καύσιμα και λιπαντικά στην εταιρεία εκμετάλλευσης του SRN.4 Mark III-Ferrari σε τιμή κάτω του κόστους.

#### **MARLBORO – PHILIP MORRIS**

Η Marlboro ως χορηγός της Ferrari στη Formula 1 θα έχει ενεργό συμμετοχή στη κείμενη πρόταση που παρουσιάζεται. Βέβαια, στο χώρο της ακτοπλοΐας η διαφήμιση των τσιγάρων απαγορεύεται. Για το λόγο αυτό η Marlboro θα διαφημίζεται έμμεσα. Πιο συγκεκριμένα η αναγραφή του λογότυπου της Marlboro θα είναι: MALBORO και όχι MARLBORO, θα λείπει δηλαδή το γράμμα R. Επιπλέον δεν θα χρησιμοποιηθεί το άσπρο χρώμα στο βάθος (background) του λογότυπου ούτε και ο χρυσός θυρεός της PHILIP MORRIS.

Ως αντιστάθμισμα της συμμετοχής της στη Ferrari Πειραιά – Μυκόνου (SRN.4 Mark III-Ferrari) η Marlboro θα αναλάβει το promotion του σκάφους και θα

χρηματοδοτήσει μέρος της βαφής και εσωτερικής αναδιαμόρφωσης του σκάφους. Σαν παράδειγμα promotion ενδεικτικά αναφέρεται ο διαγωνισμός Five (5) Extras.

## **VODAFONE**

Η εταιρεία αυτή όπως και οι δύο (2) προηγούμενες θα διαφημίζεται «παθητικά» σε 3.392 επιβάτες ημερησίως. Ωστόσο όπως και η Shell έτσι και η Vodafone θα έχει και «ενεργητικές» δυνατότητες προώθησης των προϊόντων της.

Πιο συγκεκριμένα, προσωπικό – πλήρωμα του σαλονιού θα παρέχει πληροφορίες – ενημέρωση των επιβατών γύρω από τα προϊόντα της Vodafone τόσο προφορικά όσο και με τη διανομή έντυπου υλικού.

Από την πλευρά της η Vodafone θα χρηματοδοτήσει μέρος της βαφής και της εσωτερικής αναδιαμόρφωσης του σκάφους. Παράλληλα μέσω της αλυσίδας καταστημάτων Vodafone-Stores θα εκδίδει μέρος των εισιτηρίων (όσον αφορά το ticketing) θα γίνει αναφορά στη συνέχεια.

## **FIAT-FERRARI**

Η Ferrari θα δώσει ουσιαστικά την επωνυμία της στο νέο ταχύπλοο και θα συμμετάσχει με ένα εφάπαξ ποσό στη βαφή και την εσωτερική αναδιαμόρφωση του σκάφους. Ταυτόχρονα θα έχει δικαίωμα εισόδου στο Smart Bag άνευ οικονομικής επιβάρυνσης. Ο λόγος της προνομιακής αυτής μεταχείρισης έγκειται στο γεγονός πως

χωρίς την εξασφάλιση της επωνυμίας της, η πρόταση δε θα μπορέσει να εξασφαλίσει την επιτυχία της.

#### **4.5.4. Άλλοι χορηγοί**

Εκτός από τις τέσσερις επιχειρήσεις που αναφέρθηκαν προηγουμένως το σκάφος έχει δυνατότητες να φιλοξενήσει και άλλους χορηγούς.

Αρχικά πρέπει να τονιστεί πως πέρα από το Smart Bag θα υπάρχουν 70 οθόνες πλάσματος LCD των 30 ιντσών, τοποθετημένες σε σταθερά σημεία του σκάφους, μία ανά έξι καθίσματα (1/6). Οι οθόνες αυτές θα προβάλλουν στο 100%, για όλο το χρονικό διάστημα του ταξιδιού, διαφημιστικά μηνύματα. Το 80% των μηνυμάτων αυτών (TV spots) θα σχετίζονται με επιχειρήσεις και αξιοθέατα της Μυκόνου ενώ το υπόλοιπο 20% θα καλύπτεται από τηλεοπτικό διαφημιστικό πρόγραμμα άλλων επιχειρήσεων.

Οι επιχειρήσεις της Μυκόνου που θα προβάλλονται μέσω των οθονών πλάσματος και εν μέρει από το Smart Bag θα χρηματοδοτήσουν τη διαμόρφωση (επιχωμάτωση) της περιοχής όπου θα προσεδαφίζεται το σκάφος (αεροστρωμοδρόμιο – Hover Port). Βέβαια σ' αυτή τη χρηματοδότηση θα πρέπει να συνεισφέρει κατά ένα μέρος και η κοινότητα της Μυκόνου, μιας που η συγκεκριμένη επενδυτική πρόταση προσβλέπει όχι μόνο στη διαχείριση της υπάρχουσας ζήτησης αλλά πολύ περισσότερο στην αύξησή της.

#### **4.5.5. Χώρος ενοικίασης – Café Bar – Fast Food**

Στο εσωτερικό του σκάφους θα υπάρχουν δύο Café Bar. Τα Bar αυτά θα βρίσκονται υπό καθεστώς ενοικίασης. Οι επιχειρήσεις οι οποίες θα μπορούσαν να προχωρήσουν σε εκμετάλλευση των bar αυτών είναι πολλές, ωστόσο δεδομένου ότι το όλο project είναι καινοτόμο, οι επιχειρήσεις αυτές θα πρέπει να εισέρχονται στο χώρο της Ακτοπλοΐας για πρώτη φορά. Ενδεικτικά το πρώτο bar θα μπορούσε να το εκμεταλλευτεί (νοικιάσει) η ποδοσφαιρική ομάδα Manchester United ή η Real Madrid διαμορφώνοντας το χώρο με τρόπο τέτοιο ώστε να προβάλλεται η ιστορία της ομάδας (μίνι μουσείο). Σ' αυτό θα προσφέρονται μόνο χυμοί, αναψυκτικά, ποτά και καφές και ροφήματα ενώ θα αποτελεί περισσότερο χώρο προβολής της ομάδας παρά το συνηθισμένο κυλικείο.

Ο δεύτερος χώρος ενοικίασης θα μπορούσε να είναι fast food στα πρότυπα του Goody's Restaurant του Blue Star Ithaki. Το Fast Food - Restaurant αυτό θα πρέπει να είναι επίσης πρωτοποριακό για τα ελληνικά καταναλωτικά πρότυπα. Ενδεικτικά αναφέρουμε πως η αλυσίδα εστιατορίων Rubby Thuesday αναπτύσσεται τώρα στην Ελλάδα με γρήγορους ρυθμούς. Η ιστορία της στις Η.Π.Α. χρονολογείται τουλάχιστον δύο δεκαετίες και τα προϊόντα της χαίρουν της αποδοχής του καταναλωτικού κοινού. Από την άλλη πλευρά, η αλυσίδα γρήγορου φαγητού Friday's Restaurant αποτελεί μια εξίσου καλή επιλογή για ενοικίαση του εν λόγω χώρου.

#### 4.6. Το Marketing

Από τις προηγούμενες παραγράφους έγινε αντιληπτό πως το marketing θα διαδραματίσει σημαίνοντα ρόλο στην επιτυχία του όλου εγχειρήματος. Στη πραγματικότητα αυτή η μορφή του προωθημένου marketing, που περιγράφηκε πιο πάνω, αποτελεί τον ένα πυλώνα πάνω στον οποίο βασίζεται η κερδοφορία/ επιτυχία του επενδυτικού σχεδιασμού.

Το ζητούμενο της όλης προσπάθειας είναι να εξασφαλιστεί υψηλή (έως και 100%) πληρότητα κατά τη διάρκεια χρήσης του σκάφους. Μολονότι η ταχύτητα (60 τουλάχιστον κόμβοι/ώρα), η πολυτέλεια (Ferrari), η τιμή του ναύλου (15 ευρώ/επιβάτη και 33 ευρώ/αυτοκίνητο <4,25 μέτρα) και η συχνότητα δρομολογίων (4 αναχωρήσεις από Πειραιά για Μύκονο και 4 αναχωρήσεις από Μύκονο για Πειραιά ημερησίως) οδηγούν σε αυξημένη ζήτηση και πληρότητες δρομολογίων, εντούτοις το πακέτο αυτό προκειμένου να αποδώσει, θα πρέπει να προωθηθεί με τρόπο τέτοιο ώστε η διαφήμισή του να μην αποτελέσει πρόβλημα στις ταμειακές ροές της πλοιοκτήτριας εταιρείας.

Για να προωθηθεί/γνωστοποιηθεί το όλο εγχείρημα θα πρέπει λοιπόν να βρεθούν οικονομικές μέθοδοι marketing. Αρχικά θα μπορούσε η μητρική εταιρεία να διανείμει ενημερωτικά έντυπα στους επιβάτες της. Στη συνέχεια οι δισκογραφικές εταιρείες που θα συνεργαστούν στις μουσικές προθήκες, θα μπορούσαν να τυπώσουν στο εξώφυλλο των CD's που παράγουν τη μακέτα του σκάφους, το χρόνο μετάβασης



και τα δρομολόγια. Επιπλέον η Marbolro, μέσω του διαγωνισμού 5 Extras, μπορεί να πράξει το ίδιο.

Τέλος, γνωστοί καλλιτέχνες θα μπορούσαν να παραστούν στα εγκαίνια και σε συνεννόηση με τις δισκογραφικές τους εταιρείες να εκτελέσουν συναυλίες με background stage ομοιώματα του SRN.4 Mark III.

Ύστερα από έρευνα αγοράς εξήχθη το συμπέρασμα πως οι πιο πάνω μέθοδοι marketing είναι και οι αποδοτικότερες από την πλευρά ωφέλειας – κόστους.

#### **4.7. Το Ticketing**

Το καθεστώς που υφίσταται στην ελληνική ακτοπλοΐα όσον αφορά την έκδοση εισιτηρίων, ουσιαστικά θέτει τις ακτοπλοϊκές εταιρείες «δέσμιες» από τα ταξιδιωτικά γραφεία. Αυτό συμβαίνει διότι τα ταξιδιωτικά γραφεία έχουν τη δυνατότητα να κατευθύνουν τη ζήτηση (κυρίως από το εξωτερικό και λιγότερο από το εσωτερικό) σε συγκεκριμένες ακτοπλοϊκές εταιρείες ανάλογα με τα συμφέροντά τους. Επιπλέον, παρακρατούν από το ναύλο (εισιτήριο) το 8-10% (προμήθεια) ενώ ταυτόχρονα εισπράττουν από τις εταιρείες μεγάλο όγκο εισιτηρίων για να ικανοποιήσουν τις ανάγκες τους, χωρίς όμως να προεξοφλούν τον όγκο των εισιτηρίων που δέχτηκαν. Αυτό μεταφράζεται συχνά σε παρουσίαση χαμηλής πληρότητας. Τέλος οι πληρωμές

των ταξιδιωτικών γραφείων προς τις ακτοπλοϊκές εταιρείες γίνονται σε περιορισμένο χρονικό διάστημα αλλά ενδέχεται να καθυστερήσουν και αρκετούς μήνες<sup>24</sup>.

Για να εξαλειφθούν τα προβλήματα αυτά αλλά κυρίως για να γίνονται οι πληρωμές άμεσα και χωρίς την παρακράτηση του 8-10% επί της τιμής του εισιτηρίου, η έκδοση των εισιτηρίων για το SRN.4 Mark III-Ferrari θα γίνεται από την αλυσίδα καταστημάτων της Vodafone (ενδεχομένως και από το Γερμανό) καθώς και από τα καταστήματα της «μητρικής» εταιρείας. Οι κρατήσεις (booking) μέσω Internet ή τηλεφωνικά στα κεντρικά γραφεία της εταιρείας θεωρούνται επιβεβλημένες.

#### **4.8. Η ασφάλιση του πλοίου**

Η ασφάλιση του σκάφους διαρθρώνεται ως εξής:<sup>25</sup>

- H+M insurance/ ασφάλιστρα κύτους+μηχανών
- P+I insurance/ ασφάλιστρα ευθύνης έναντι τρίτων (+Back Calls).
- F.D.D. insurance/ασφάλιστρα
- Grew insurance/ ασφάλιστρα πληρώματος
- Loss of hire insurance/ ασφάλιστρα για απώλεια μισθώματος
- War risk insurance/ ασφάλιστρα κινδύνων πολέμου.

---

<sup>24</sup> Πηγή: Τμήμα Marketing Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε.

<sup>25</sup> Πηγή: Χρηματοοικονομική Ναυτιλιακή Λογιστική – Απ. Αποστόλου. Πανεπιστήμιο Πειραιώς, σελ. 30.

Όπως παρατηρούμε από την παραπάνω διαβάθμιση των ασφαλιστρών, οι κίνδυνοι που πρέπει να αντισταθμίσει μέσω της ασφάλισης η πλοιοκτήτρια εταιρεία είναι δύο κατηγοριών. Πρώτη κατηγορία αποτελεί η αστική ευθύνη έναντι τρίτων και η δεύτερη κατηγορία ταυτίζεται με τους κινδύνους που διατρέχει το ίδιο το σκάφος.

Γενικά το ασφάλιστρο προέρχεται από τον τύπο:

$$\text{Rate} \times \text{Ασφαλιζόμενη αξία} = \text{Ασφάλιστρο}$$

Το Rate εξαρτάται από την κατάσταση του πλοίου και κυμαίνεται από 0,05% έως 1,5%. Βέβαια σπουδαίο ρόλο παίζει το «όνομα» της ναυτιλιακής εταιρείας. Επίσης όσο μεγαλύτερη είναι η ναυτιλιακή εταιρεία τόσο και μεγαλύτερη διαπραγματευτική ικανότητα έχει η πλοιοκτήτρια εταιρεία έναντι της ασφαλιστικής.

Επιπλέον, σημαντικό παράγοντα αποτελεί το εκπιπόμενο ποσό (Deductible Amount) επί της ασφαλιζόμενης αξίας του πλοίου. Με λίγα λόγια η ασφάλιση του πλοίου δε γίνεται σε όλη την αξία του αλλά σε ένα κομμάτι αυτής. (π.χ. από ζημιά ενός εκατομμυρίου δολαρίων και πάνω). Όσο μεγαλύτερο είναι το Deductible Amount τόσο μικρότερο είναι το ασφάλιστρο<sup>26</sup>.

Το SRN.4 Mark III είναι ένα σκάφος 27 ετών (μεγάλο σε ηλικία). Αυτό σημαίνει πως δύσκολα θα βρεθούν ασφαλιστικές εταιρείες για να το ασφαλίσουν. Για να ξεπεραστεί το πρόβλημα αυτό η ασφάλιση θα πρέπει να γίνει με διαπραγματευτή τη

---

<sup>26</sup> Πηγή: Οικονομικό Τμήμα Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε.

«μητρική» εταιρεία ώστε και να βρεθούν ασφαλιστικές εταιρείες και να περιοριστεί το Rate. Ταυτόχρονα το Deductible Amount θα πρέπει να είναι υψηλό.

#### 4.9. Η δρομολόγηση του πλοίου και τα πληρώματα

Το SRN.4 Mark III-Ferrari θα δρομολογηθεί στη γραμμή Πειραιώς - Μυκόνου χωρίς ενδιάμεσο σταθμό. Το όνομα του σκάφους θα είναι Ferrari 1 με συντομογραφία F-1 ώστε να παραπέμπει λόγω της ταχύτητας του στη Formula 1. Ενδεικτικά αναφέρουμε πως το συγκεκριμένο όνομα, ύστερα από έρευνα αγοράς βρήκε την αποδοχή του 41,5% των κατοίκων στο Λεκανοπέδιο ηλικίας 17-60 ετών.

Ένα ενδεικτικό πρόγραμμα των αναχωρήσεων από το Πειραιά προς τη Μύκονο και το αντίστροφο δίνεται από το παρακάτω πίνακα:

**Πίνακας 4.9: ΔΡΟΜΟΛΟΓΗΣΗ**

<b>Περίοδος 1.4 έως 30.9 Πειραιώς - Μυκόνου</b>		
<b>ΗΜΕΡΑ</b>	<b>ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΠΕΙΡΑΙΑ</b>	<b>ΑΦΙΞΗ ΣΤΗ ΜΥΚΟΝΟ</b>
<b>ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ</b>	7.30	9.00
	11.30	13.00
	15.30	17.00
	19.30	21.00
<b>Περίοδος 1.4 έως 30.9 Μύκονος - Πειραιάς</b>		
<b>ΗΜΕΡΑ</b>	<b>ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΜΥΚΟΝΟ</b>	<b>ΑΦΙΞΗ ΣΤΟΝ ΠΕΙΡΑΙΑ</b>
<b>ΚΑΘΗΜΕΡΙΝΑ</b>	9.30	11.00
	13.30	15.00
	17.30	19.00
	21.30	23.00

**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

Τα δρομολόγια είναι τέσσερα (4) από Πειραιά για Μύκονο και τέσσερα (4) από Μύκονο για Πειραιά. Οι ώρες λειτουργίας του σκάφους είναι 16 ώρες. Αυτό σημαίνει πως απαιτούνται δύο (2) πληρώματα. Πιο συγκεκριμένα απαιτούνται τουλάχιστον τέσσερα (4) άτομα ως προσωπικό καταστρώματος (Γέφυρα), τρία (3) άτομα ως προσωπικό μηχανής και πέντε (5) άτομα ως προσωπικό γενικών υπηρεσιών<sup>27</sup>, σύνολο προσωπικού: δώδεκα (12) άτομα.

Τα παραπάνω στοιχεία προέρχονται από το νομοθετικό πλαίσιο που αφορά τη σύνθεση προσωπικού για πλοία τύπου Catamaran χωρίς αυτοκίνητα (CATAMARAN – Ε/Γ). Για τα ταχύπλοα τύπου ACV δεν προέκυψε από την έρευνα ανάλογο ρυθμιστικό πλαίσιο.

Ωστόσο από το εγχειρίδιο λειτουργίας του σκάφους, το οποίο δόθηκε από τη Hoverspeed, το απαιτούμενο προσωπικό (πλήρωμα) ανέρχεται στα 18 άτομα: 3 άτομα προσωπικό καταστρώματος – Γέφυρα, 7 άτομα προσωπικό μηχανής και γκαράζ και 8 άτομα προσωπικό γενικών υπηρεσιών.

Το πλήρωμα λοιπόν θα κυμαίνεται από 12 έως 18 άτομα. Λόγω της ύπαρξης διπλών πληρωμάτων ο συνολικός αριθμός των εργαζομένων στο πλοίο θα κυμανθεί από 24 έως 36 άτομα. Ως υπόθεση εργασίας θα θεωρηθεί ότι το μονό πλήρωμα αποτελείται

---

<sup>27</sup> Πηγή: ΦΕΚ 42311.4/201/95.

από 15 άτομα, οπότε το σύνολο των εργαζομένων στο πλοίο θα ανέρχεται στα 30 άτομα.

#### **4.10. Πετρέλευση και συντήρηση**

Από το εγχειρίδιο λειτουργίας του σκάφους (Hoverspeed), η χρήση του SRN.4 Mark III για 16 συνεχόμενες ώρες την ημέρα επί 183 ημέρες (2.928 ώρες) κρίνεται αποδεκτή. Το ίδιο ισχύει και από την πλευρά του κατασκευαστή (Rolls-Royce). Η συντήρησή του θα γίνεται ανά εξάμηνο κατά την περίοδο ακινησίας.

Η πετρέλευση του σκάφους θα γίνεται μόνο στον Πειραιά με χερσαία μέσα και αυτό διότι ο τύπος του καυσίμου με τον οποίο ενδείκνυται να τροφοδοτείται δεν μπορεί να χορηγηθεί από τη Shell με πλοiάριο. Η αυτονομία του σκάφους φτάνει τις 6 ώρες και 54 λεπτά. Αυτό σημαίνει πως το πλοίο θα πρέπει να εφοδιαστεί με καύσιμα (από τον Πειραιά) τις ακόλουθες ώρες: 7.00, 11.00, 15.00, 19.00.

Γενικότερα πάντως ο χρόνος που μεσολαβεί από την ώρα προσόρμισης του ταχύπλου στο λιμένα τόσο του Πειραιά όσο και της Μυκόνου, έως την ώρα αναχώρησης, θα πρέπει να είναι ικανός ώστε να είναι εφικτή η αποβίβαση και η επιβίβαση των επιβατών – οχημάτων (αυτοκίνητα και δίκυκλα), η τροφοδοσία και η πετρέλευση. Ο χρόνος των 30 λεπτών είναι ένας από τους στόχους για την ομαλή διεξαγωγή των δρομολογίων.

Πάντως, όσον αφορά την πετρέλευση, ύστερα από έρευνα αγοράς κρίθηκε εφικτή η κατασκευή μιας δεξαμενής εντός του λιμένα του Πειραιά, ώστε το σκάφος να τροφοδοτείται με καύσιμα, μέσω αντλιών, σε πολύ μικρό χρονικό διάστημα (κάτω από 30 λεπτά).

#### **4.11. Η συνέργεια Σ.Α.Σ. και Υ.Ε.Ν.**

Τα προβλήματα που παρουσιάζει το συγκεκριμένο επενδυτικό σχέδιο είναι αρκετά. Αρχικά η ηλικία του πλοίου (μη συμβατό με τον High Speed Craft Code 96,97 και ο υποχρεωτικός παροπλισμός του σε τρία έτη), η πρόβλεψη για εξάμηνη λειτουργία, η επιβαλλόμενη προτεραιότητα που πρέπει να έχει από το VTS του Πειραιά και το Λιμεναρχείο Μυκόνου, καθώς και η ειδική διαμόρφωση υποδοχής του σκάφους εκτός των λιμένων Μυκόνου (παλαιού και νέου) ώστε να καταβάλλονται τα λιμενικά τέλη κατά το ήμισυ, αποτελούν θέματα στα οποία εμπλέκεται το Συμβούλιο Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών (Σ.Α.Σ.) και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υ.Ε.Ν.).

Πιο συγκεκριμένα, η παροχή θαλάσσιας μεταφοράς επιβατών, οχημάτων και εμπορευμάτων αποτελεί δημόσιο αγαθό. Στο πλαίσιο αυτό θα πρέπει να κινηθεί το Σ.Α.Σ. και το Υ.Ε.Ν και όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς ώστε να χορηγηθεί η άδεια σκοπιμότητας για το συγκεκριμένο πλοίο μέχρι και τα 35 έτη, στη συγκεκριμένη ακτοπλοϊκή γραμμή. Ο λόγος συνίσταται στο ότι το συγκεκριμένο σκάφος θα παρέχει υψηλές ταχύτητες μεταφοράς, πολυτελή παραμονή των επιβατών κατά τη διάρκεια του

ταξιδιού, συχνότατη δρομολογιακή ανταπόκριση σε ημερήσια βάση και όλα αυτά σε τιμή πολύ χαμηλή. Φυσικά, από την υλοποίηση ενός τέτοιου επενδυτικού σχεδίου θα τονωθεί ακόμη περισσότερο η οικονομική ανάπτυξη της Μυκόνου και μακροχρονίως και των Κυκλάδων. Εκτός αυτού θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας και το σχέδιο αυτό θα αποτελέσει το προηγούμενο για ανάλογες επενδύσεις τόσο στις εσωτερικές γραμμές όσο και σε ορισμένους ακτοπλοϊκούς προορισμούς του εξωτερικού. Βάσει των παραπάνω η έννοια του δημοσίου συμφέροντος και των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών ως δημόσιο αγαθό βρίσκουν πρόσφορο έδαφος.

Η κείμενη μελέτη λαμβάνει ως υπόθεση εργασίας τη συμπαράσταση του Σ.Α.Σ. και του Υ.Ε.Ν και των λοιπών εμπλεκομένων φορέων.

#### **4.12. Η Αποστολή (Mission Statement)**

Η αποστολή της νέας ακτοπλοϊκής εταιρείας είναι η ακόλουθη: «Να καταστήσουμε το νησιωτικό σύμπλεγμα των Κυκλάδων ενιαίο γεωγραφικό χώρο με το Λεκανοπέδιο της Αττικής. Τα καινοτομικής σχεδίασης ταχύπλοά μας με την τεχνολογία αιχμής που ενσωματώνουν, αποτελούν εγγύηση για την ταχύτατη και ασφαλή ακτοπλοϊκή μεταφορά των επιβατών μας. Οδηγός και πυξίδα των επενδυτικών μας δραστηριοτήτων αποτελούν οι ανάγκες και οι προτιμήσεις του επιβατικού κοινού».



Στην παραπάνω Mission Statement (Αποστολή) δηλώνεται η φιλοσοφία της εταιρείας, η γεωγραφική της τοποθέτηση, η υπηρεσία που προσφέρει καθώς και η επικέντρωση της πάνω στην υψηλή τεχνολογία<sup>28</sup>.

#### 4.13. Το Target Group

Η νέα εταιρεία απευθύνεται σ' όλους τους κατοίκους του Λεκανοπεδίου ηλικίας 17-60 ετών (Population Group). Το target group της νέας εταιρείας, δηλαδή το σύνολο εκείνων των ατόμων που δείχνει τη μεγαλύτερη αποδοχή στο επενδυτικό σχέδιο και στο οποίο στοχεύει η επιχείρηση, αποτελείται από άτομα 21 – 30 ετών. Πιο συγκεκριμένα, αυτή η κατηγορία χρηστών δείχνει πως επιθυμεί να διεξάγει ημερήσιες εκδρομές στη Μύκονο σε ποσοστό 63,5% ενώ το 26,9% αντιμετωπίζει το ενδεχόμενο αυτό μάλλον θετικά. Μόλις το 9,6% τοποθετήθηκε αρνητικά. Από την ηλικία αυτή (21-30 έτη) οι γυναίκες αποδέχονται την πρόταση της ημερήσιας εκδρομής στη Μύκονο από τον Πειραιά με το SRN.4 Mark III-Ferrari σε ποσοστό 69,2% ενώ το 23,1% δείχνει μάλλον θετική στάση. Πιο συγκεκριμένα στην ερώτηση:

«Αν μπορούσατε να φτάσετε ακτοπλοϊκά στη Μύκονο, από το λιμάνι του Πειραιά το αργότερο σε 1 ½ ώρα (90 λεπτά) με κόστος 15,00€, ταξιδεύοντας μέσα σε

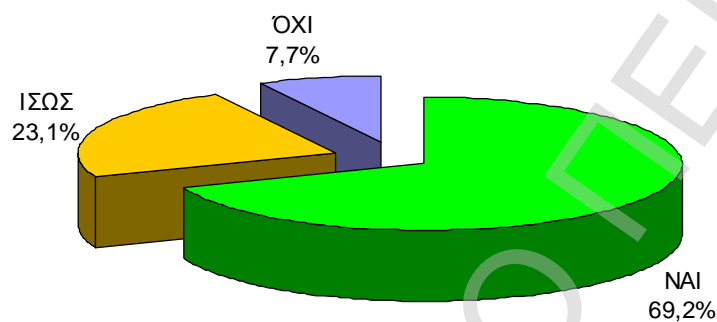
---

<sup>28</sup> Πηγή; Σημειώσεις Α.Μ. Γουλιέλμου: «Στρατηγική των Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων» Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup>, σελ. 19.

ένα ασφαλές και πολυτελές σκάφος με συχνότητα δρομολογίων ανά 4 ώρες, θα επιχειρούσατε ημερήσιες εκδρομές;»

Οι απαντήσεις παρουσιάζονται από το παρακάτω διάγραμμα:

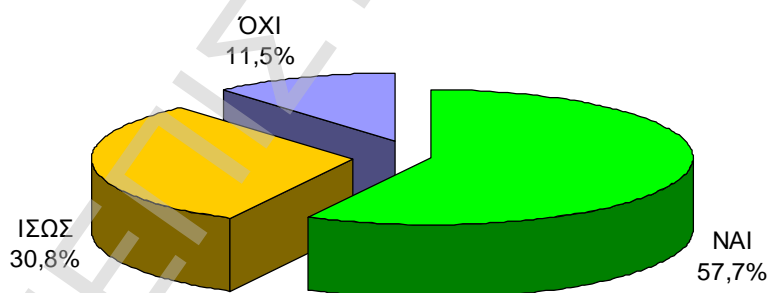
**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.13α: (TARGET GROUP: ΓΥΝΑΙΚΕΣ 21-30 ΕΤΩΝ)**



Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

Στην ίδια ερώτηση οι άντρες της ηλικίας αυτής απάντησαν σύμφωνα με το παρακάτω διάγραμμα:

**ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4.13β: (TARGET GROUP: ΑΝΔΡΕΣ 21-30 ΕΤΩΝ)**



Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

Στην ερώτηση: «Θα θέλατε να νιώσετε τις εμπειρίες που μπορεί να σας προσφέρει μία Ferrari με κόστος 15 ευρώ, οι γυναίκες απάντησαν θετικά με ποσοστό 81% και οι άντρες με ποσοστό 80,8%.

Από την παραπάνω παρουσίαση γίνεται αντιληπτό πως το target group της νέας εταιρείας διαφοροποιείται ως προς το φύλο με τις γυναίκες να φέρονται πιο δεκτικές στη νέα πρόταση. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του target group σε ποσοστιαία κατάτμηση, αθροιστικά (Άνδρες + Γυναίκες) και μεμονωμένα (κατά φύλο).

**Πίνακας 4.13**

**ΤΟ TARGET GROUP ΤΟΥ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ**

Ηλικία 21-30 (Άνδρες + Γυναίκες) Περιοχή: Λεκανοπέδιο	Ηλικία 21-30 (Άνδρες) Περιοχή: Λεκανοπέδιο	Ηλικία: 21-30 (Γυναίκες) Περιοχή: Λεκανοπέδιο
<b>ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ</b>		
Έγγαμοι: 13,5%	11,5%	15,4%
Άγαμοι: 86,5%	88,5%	84,6%
<b>ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ</b>		
Πρωτοβάθμια: 3,8%	3,8%	3,8%
Μέση: 17,4%	19,3%	15,4%
Τριτοβάθμια: 78,8%	76,9%	80,8%
<b>ΧΕΙΡΙΣΜΟΣ INTERNET</b>		
ΝΑΙ: 86,5%	88,5%	84,6%
ΟΧΙ: 13,5%	11,5%	15,4%
<b>ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ</b>		
Μαθητής/ φοιτητής: 42,3%	38,5%	46,2%
Υπάλληλος Γραφείου: 26,9%	23,1%	30,8%
Ελεύθερος Επαγγελματίας: 17,3%	30,8%	3,8%
Πωλητής: 9,7%	3,8%	15,4%
Εργάτης/ Τεχνίτης: 1,9%	3,8%	0%
Οικιακά: 1,9%	0%	3,8%

**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

#### 4.14. S.W.O.T. Ανάλυση

Από τον παρακάτω πίνακα γίνεται μία ανάλυση (S.W.O.T. Analysis) των δυνατών σημείων (strengths), των αδύνατων σημείων (weaknesses) καθώς και των ευκαιριών (opportunities) και των απειλών (threats), της εταιρείας που θα αναλάβει την υλοποίηση του επενδυτικού σχεδίου.

<p><b>ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ</b> (strengths)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Καινοτόμο/ πρωτοποριακό σκάφος (ταχύτητα και οικονομία)</li><li>• Θυγατρική μεγάλης ακτοπλοϊκής εταιρείας</li><li>• Αδυναμία γρήγορης απάντησης από τους ανταγωνιστές.</li><li>• Ανώτερο management</li><li>• Συνεργασία με μεγάλες εταιρείες</li><li>• Δραστηριοποίηση σε γραμμή υψηλής ζήτησης</li></ul>	<p><b>ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ</b> (weaknesses)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Μεγάλης ηλικίας σκάφος</li><li>• Δυσκολία συντονισμού εμπλεκόμενων φορέων</li></ul>
<p><b>ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ</b> (opportunities)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Επέκταση στο εξωτερικό</li><li>• Μονοπωλιακή εκμετάλλευση της γραμμής Πειραιάς – Μύκονος</li><li>• Ηγεσία στην αγορά των ταχύπλων σκαφών</li></ul>	<p><b>ΑΠΕΙΛΕΣ</b> (threats)</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Μπούκοτάζ του επενδυτικού εγχειρήματος από ανταγωνιστές.</li></ul>

#### 4.15. Αξιολόγηση της ιδέας

Κλείνοντας το κεφάλαιο που αναφέρεται στη περιγραφή της επιχειρησιακής δράσης υλοποίησης του επενδυτικού σχεδίου, κρίνεται σκόπιμο να παρουσιαστεί μία αξιολόγηση της καινοτομικής ιδέας<sup>29</sup> που παρουσιάστηκε στο κεφάλαιο αυτό.

#### ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΙΔΕΑΣ

**ΠΡΟΪΟΝ: Ακτοπλοϊκή μεταφορά (Πειραιώς - Μυκόνου ) με F1**

**ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΠΟ: Στελέχη επιχειρήσεων ΑΘΗΝΑ: 10.3.2004 – 24.3.2004**

A/a	ΦΙΛΤΡΑ ΙΔΕΑΣ	Συντ/τής	Βαθμολογία από 1-10	Σύνολο %
1.	Μέγεθος Αγοράς	1,5	8	12
2.	Δυσκολία αντιγραφής & μοναδικότητα του προϊόντος	1,2	9	10,8
3.	Χρόνος που απαιτείται για την καθιέρωση του προϊόντος	1,2	9	10,8
4.	Σχέση του προϊόντος με τις υπάρχουσες αγορές της εταιρείας	0,7	10	7
5.	Βελτίωση της θέσης της επιχείρησης σε σχέση με ανταγωνιστές	0,9	10	9
6.	Δυνατότητα επιχείρησης να υποστηρίξει το προϊόν (τεχνική, παραγωγική Marketing)	1,3	8	10,4
7.	Επίδραση στη σχέση με τους υπάρχοντες πελάτες	0,7	8	5,6
8.	Χρήση της υπάρχουσας γνώσης	0,7	6	4,2
9.	Συμβάλλει σε ανάπτυξη επιθυμητού (know how)	0,4	9	3,6
10.	Χρήση του υπάρχοντος εξοπλισμού	0,5	4	2
11.	Επάρκεια προσωπικού σε όλες τις λειτουργίες	0,4	9	3,6
12.	Χρησιμοποίηση αργούσας παραγωγικής δυναμικότητας	0,2	8	1,6
13.	Χρήση παραγωγικών διαδικασιών ήδη γνωστών στο προσωπικό παραγωγής	0,2	7	1,4
<b>ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ</b>				<b>79,2</b>

0-50: Απόρριψη

51-70: Συζήτηση

71-100: Αποδοχή

Η παραπάνω αξιολόγηση πραγματοποιήθηκε από στελέχη τραπεζών, ναυτιλιακών εταιρειών, εμπορικών εταιρειών καθώς και από μηχανικούς, ναυπηγούς και φυσικούς.

Ως ιδέα το πακέτο: **Αερόστρωμο – Ferrari – Μύκονος** δείχνει να έχει αποδοχή. Στο επόμενο κεφάλαιο θα πραγματοποιηθεί αξιολόγηση της προτεινόμενης επένδυσης καθώς και παρουσίαση των στοιχείων κόστους.

---

<sup>29</sup> Πηγή: Πολιτική Προϊόντος, Σπύρος Γούναρης (Ο.Π.Α.), Πολίνα Παπασταθοπούλου (Ο.Π.Α.) Υλικό διαλέξεων 2 Ακαδημαϊκό έτος 2002-2003 (εαρινό εξάμηνο – Ο.Π.Α.).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5<sup>ο</sup> ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

### 5.1. Εισαγωγή

Στο κεφάλαιο αυτό θα παρουσιαστούν τα στοιχεία κόστους της προβλεπόμενης επένδυσης. Ταυτόχρονα, θα πραγματοποιηθεί χρηματοοικονομική αξιολόγηση της επένδυσης βάσει του προτεινόμενου τρόπου χρηματοδότησης που είναι τα Επιχειρηματικά Κεφάλαια Υψηλού Κινδύνου - Venture Capitals (E.K.Y.K. –V.C.)

Τα στοιχεία κόστους της όλης επένδυσης χωρίζονται σε 4 κατηγορίες: 1) στο κόστος χρηματοδότησης των υποδομών στον λιμένα Πειραιώς και στον λιμένα Μυκόνου, 2) στο κόστος ανακατασκευής της ποδιάς του SRN.4 Mark III, 3) στο κόστος αναδιαμόρφωσης του εσωτερικού χώρου του SRN.4 Mark III και 4) στο κόστος λειτουργίας του σκάφους.

### 5.2. Διαβάθμιση του κόστους των Ακτοπλοϊκών Εταιρειών

Η ακτοπλοΐα αποτελεί ένα παραγωγικό κλάδο υψηλού μέσου κόστους. Πιο συγκεκριμένα ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τη ποσοστιαία διάρθρωση Μέσου Κόστους Εκμετάλλευσης της Ελληνικής Ακτοπλοΐας για τα έτη 1988-1998.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2.α.

#### ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΑΚΤΟΠΛΟΪΑΣ

Είδος δαπάνης	Σύνολο πλοίων
Αμοιβές και έξοδα πληρώματος	41,5%
Επισκευές, συντήρηση, εφόδια	14,4%
Ασφάλιστρα	3,5%
Έξοδα διοίκησης, γενικά έξοδα	8,8%
Μέσο Σταθερό Κόστος (ΜΣΚ)	68,2%
Καύσιμα, λιπαντικά	22,0%
Έξοδα λιμένων	9,8%
Μέσο Μεταβλητό Κόστος (ΜΜΚ)	31,8%
Μέσο Κόστος Εκμετάλλευσης (ΜΕΚ)	100,0%

**Πηγή:** Ακτοπλοΐα και ναυτιλία μικρών αποστάσεων – Α.Μ. Γουλιέλμος και Ε. Σαμπράκος, 2002, Εκδόσεις ΑΘ. Σταμούλης, σελ. 175.

Από τον παραπάνω πίνακα γίνεται αντιληπτό πως το μέσο σταθερό κόστος εκμετάλλευσης (Μ.Σ.Κ.) είναι πολύ υψηλό σε σχέση με το μέσο μεταβλητό κόστος εκμετάλλευσης (Μ.Σ.Κ.: 68,2% και Μ.Μ.Κ.: 31,8%). Αυτό σημαίνει πως σε περίοδο ακινησίας (π.χ. χειμερινή περίοδος – 2μηνη περίοδος ακινησίας λόγω επισκευών) η ακτοπλοϊκή εταιρεία θα συμπίεσει το μέσο συνολικό της κόστος κατά 31,8%.

Τα παραπάνω στοιχεία προέρχονται από την έρευνα του ΚΕΠΠΕ το 1992 όπου μέσα δε συμπεριλαμβάνεται (για τον παραπάνω πίνακα) το κόστος κεφαλαίου.



Μία πιο ολοκληρωμένη διάρθρωση των κατηγοριών κόστους παρουσιάζεται από τον παρακάτω πίνακα:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2.β.**

**ΔΙΑΡΘΡΩΣΗ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ ΚΟΣΤΟΥΣ**

<b>ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΟΣΤΟΥΣ</b>
<b>1. CAPITAL COST – ΚΟΣΤΟΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ</b> α. Αποπληρωμή Κεφαλαίου β. Επιτόκιο Χρηματοδότησης
<b>2. OPERATING COST – ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ</b> α. Μισθοί πληρώματος β. Προμήθειες γ. Ανταλλακτικά δ. Λιπαντικά ε. Επισκευές και Συντήρηση στ. Ασφάλεια ζ. Διοίκηση η. Άλλα
<b>3. VOYAGE COST – ΚΟΣΤΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ</b> α. Καύσιμα β. Λιμενικά Τέλη γ. Διόδια Διωρύγων/ Πορθμών δ. Άλλα

**Πηγή:** Drewry Shipping Consultants Ltd

Σκοπός του επενδυτικού σχεδίου είναι η, όσο το δυνατόν και στο μέτρο του εφικτού συμπίεση του σταθερού και μεταβλητού κόστους.

### **5.3. Το κόστος διοίκησης**

Έχει ήδη παρουσιαστεί το εταιρικό προφίλ της νέας εταιρείας που θα κατέχει στο χαρτοφυλάκιο των παγίων της το SRN.4 Mark III. Τα έξοδα διοίκησης δεν θα επιβαρύνουν την εταιρεία αυτή (Holding) δεδομένου ότι η διοίκηση θα ασκείται από τη «μητρική» εταιρεία.

Από την άλλη πλευρά ούτε η «μητρική» εταιρεία θα επιβαρυνθεί ιδιαίτερα μιας που η προσθήκη ενός επιπλέον πλοίου ουσιαστικά στο στόλο της δεν θα απαιτήσει πρόσληψη επιπλέον προσωπικού. Η έδρα της εταιρείας Holding μπορεί να συσχεγάζεται ακόμα και στο ίδιο κτίριο με τη μητρική εταιρεία.

Τέλος, το promotion του σκάφους, το οποίο εμπίπτει στην κατηγορία του κόστους διοίκησης, αναλαμβάνει η PHILIP MORRIS-MARLBORO, η SHELL, Δισκογραφικές εταιρείες και Ραδιοφωνικοί σταθμοί.

### **5.4. Το κόστος του πληρώματος (Μισθοδοσία)**

Στο προηγούμενο κεφάλαιο έγινε δεκτό ως υπόθεση εργασίας πως το SRN.4 Mark III-Ferrari θα απασχολεί προσωπικό 30 ατόμων (2 πληρώματα των 15 ατόμων). Ο

παρακάτω πίνακας δείχνει τη διάρθρωση του πληρώματος με τις οικονομικές τους απολαβές (μισθοδοσία) ανά μήνα.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4.α.

#### ΜΙΣΘΟΛΟΓΙΑ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

Προσωπικό καταστρώματος (Γέφυρα)	Μισθοδοσία (σε ευρώ)
Πλοίαρχος Α	5.576,65
Πλοίαρχος Β'	3.673,58
Πλοίαρχος Γ'	3.303,27
Ναύτης	2.443,39
<b>Προσωπικό Μηχανής και Γκαράζ</b>	
Μηχανικός Α'	5.524,96
Μηχανικός Β'	3.348,74
Ναύτης	2.443,39
Ναύτης	2.443,39
Ναύτης	2.443,39
<b>Προσωπικό γενικών Υπηρεσιών</b>	
Οικονομικός Αξιωματικός α'	3.005,71
Θαλαμηπόλος	2.332,29
Θαλαμηπόλος	2.332,29
Θαλαμηπόλος	2.332,29
Επίκουρος (BAR 1)	ΟΧΙ (πληρώνεται από BAR 1)
Επίκουρος (BAR 2)	ΟΧΙ (πληρώνεται από BAR 2)
<b>ΓΕΝ. ΣΥΝΟΛΟ ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΩΝ ΑΠΟΔΟΧΩΝ</b>	<b>41.203,34</b>

Πηγή: Πηγή: Μισθοδοσία Sea Jet 2 (Τμήμα πληρωμάτων).

Τα μέλη του πληρώματος που θα καταλαμβάνουν τη θέση του επίκουρου θα πληρώνονται από τις επιχειρήσεις που θα έχουν ενοικιάσει το χώρο των Café Bar

(κυλικείων). Επιπλέον, μετά την ολοκλήρωση της φόρτωσης/ εκφόρτωσης των οχημάτων στο ή από το γκαράζ οι δύο ναύτες της μηχανής θα εκτελούν και χρέη βοηθού επίκουρου των BAR. Ως ανταπόδοση των υπηρεσιών αυτών οι ενοικιάστριες επιχειρήσεις των BAR (π.χ. Manchester United ή Real Madrid, Rubby Tuesday ή Friday's restaurant) θα εισφέρουν στην εταιρεία πέρα από το ενοίκιο και 1.221,695 ευρώ εκάστη κάθε μήνα (δηλαδή 2.443,39).

Βάσει των παραπάνω το μηνιαίο μισθολόγιο του ενός πληρώματος διαμορφώνεται ως εξής:

ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ ΑΚΑΘ. ΑΠΟΔΟΧΩΝ – ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ  
ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΤΩΝ BAR = 41.203,34 – 2.443,39 = 38.759,95 ευρώ.

Άρα το μηνιαίο κόστος των δύο πληρωμάτων ανέρχεται στα  
38.759,95 X 2 = 77.519,9 ευρώ.

Από τον παρακάτω πίνακα παρουσιάζεται το κόστος των δύο πληρωμάτων αθροιστικά ανά ημέρα, μήνα και εξάμηνο.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4.β. ΚΟΣΤΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ

ΧΡΟΝΟΣ	ΚΟΣΤΟΣ ΠΛΗΡΩΜΑΤΟΣ ( € )
1 ημέρα	2.583,99 → 2.584
30 ημέρες (μήνας)	77.519,9 → 77.520
183 ημέρες (εξάμηνο)	472.871,37 → 472.872

(Οι στρογγυλοποιήσεις έχουν γίνει προς τα πάνω για λόγους ευκολίας).

**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

## 5.5. Κόστος πρόσδεσης και προσόρμισης

Ως υπόθεση εργασίας λαμβάνεται πως το σκάφος (SRN.4 Mark III) θα καταβάλει κόμιστρο πρόσδεσης και προσόρμισης μόνο για τον λιμένα του Πειραιά.

Το κόμιστρο πρόσδεσης και προσόρμισης αποτελεί ουσιαστικά το ενοίκιο που πρέπει να πληρώνει η πλοιοκτήτρια εταιρεία για τη χρήση του λιμένα. Το σκάφος επειδή θα επιστρέφει στο λιμάνι του Πειραιά πριν την πάροδο έξι (6) ωρών δεν θα πληρώνει πρόσδεση αλλά μόνο προσόρμιση<sup>30</sup>.

Με άλλα λόγια το ενοίκιο χρήσης του λιμένα του Πειραιά αφορά τέσσερις προσορμίσεις την ημέρα και μία πρόσδεση.

Οι τύποι των προσδέσεων είναι δύο (2), πρυμοδέτηση και πλαγιοδέτηση. Το σκάφος θα προσδένεται από την πρύμνη (πρυμοδέτηση).

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει το κόστος μίας ενοικίασης του λιμένα Πειραιώς (προσόρμιση και πρόσδεση) αποβάθρας.

Η τιμή της μίας προσόρμισης για το SRN.4 Mark III- Ferrari είναι 8,012 ευρώ ενώ για την πρόσδεση (πρυμοδέτηση) η τιμή (κόστος) προέρχεται από το γινόμενο των ποδών (feet) του σκάφους επί του συντελεστή 0,076% διότι το πλοίο είναι κάτω από 500 ΚΟΧ.

---

<sup>30</sup> Πηγή: Τμήμα προσόρμισης τελών και δικαιωμάτων – ΟΛΠ.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5.α.

#### ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ ΚΑΙ ΠΡΟΣΔΕΣΗΣ

Αριθμός προσορμίσεων /ημέρα (κόστος)	Αριθμός προσδέσεων/ ημέρα (κόστος)
4 4 X 8,012 ευρώ = 32,048 ευρώ κόστος	1 1 X 185 feet X 0,076 = 14,06 ευρώ κόστος

ΣΥΝΟΛΟ ενοικίασης αποβάθρας: 32,048+14,06 =46,108 ευρώ

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει το κόστος ενοικίασης αποβάθρας ανά ημέρα, τρίμηνο και εξάμηνο.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 5.5.β.

#### ΚΟΣΤΟΣ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΑΠΟΒΑΘΡΑΣ

ΧΡΟΝΟΣ	ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΟΣΟΡΜΙΣΗΣ +ΠΡΥΜΝΙΟΔΕΤΗΣΗΣ (€)
1 ημέρα	46,108 → 47
30 ημέρες (μήνας)	1.383,24 → 1.384
183 ημέρες (εξάμηνο)	8.437,764 → 8.438

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

#### 5.6. Κόστος καυσίμων και λιπαντικών

Το σκάφος για λειτουργία έξι (6) μηνών θα διανύσει συνολικά 137.616 ναυτικά μίλια (752 ναυτικά μίλια την ημέρα) ενώ θα απασχοληθεί για 2.928 ώρες (16 ώρες την ημέρα). Από αυτές τις 16 ώρες το πλοίο θα ταξιδεύει 12 ώρες. Οι υπόλοιπες 4 ώρες αποτελούν το χρόνο στάθμευσης (αποβίβασης – επιβίβασης) στους λιμένες του

Πειραιά και της Μυκόνου. Συνεπώς, το σκάφος για το εξάμηνο λειτουργίας του θα αναλώσει 2.196 ώρες εν πλω.

Για μία (1) ώρα λειτουργίας και ταχύτητα 60 με 65 kn/h το σκάφος χρειάζεται 4,35 τόνους καυσίμου (Marine Gas Oil Automotive) και λιπαντικό (Aeroshell Turbine 500) 3,039 λίτρα. Κατά συνέπεια, σε ημερήσια βάση θα απαιτηθούν 60,9 τόνοι Marine Gas Oil Automotive (για 12+2 ώρες λειτουργίας την ημέρα) και 45,456 λίτρα Aeroshell Turbine 500. Η τιμή για το συγκεκριμένο καύσιμο και λιπαντικό που έδωσε η αγορά του Πειραιά<sup>31</sup> (9 Μαρτίου 2004) είναι 327,50 δολάρια ανά τόνο καυσίμου και 18,75 ευρώ το λίτρο του λιπαντικού.

Ο παρακάτω πίνακας απεικονίζει το κόστος και τις ποσότητες καυσίμων και λιπαντικών ανά ημέρα, μήνα και εξάμηνο (183 ημέρες) λειτουργίας του SRN.4 Mark III-Ferrari. Η ισοτιμία ευρώ/δολαρίου είναι 1,18<sup>32</sup> (κατά συνέπεια, 327,5 δολ = 277,54 ευρώ). Επίσης 1 τόνος λιπαντικού υγρού είναι ίσος με 1.131 λίτρα<sup>33</sup>

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει το κόστος καυσίμων και λιπαντικών ανά ώρα και ναυτικό μίλι.

---

<sup>31</sup> Πηγή: Shell Marine.

<sup>32</sup> Πηγή: Χρηματιστήριο Νέας Υόρκης – 21.4.2004 ώρα Ελλάδας 21.00.

<sup>33</sup> Πηγή: Ενεργειακό Ινστιτούτο Μεγ. Βρετανίας [www.petroleum.co.uk](http://www.petroleum.co.uk)

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5.6α: ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ ΑΝΑ ΗΜΕΡΕΣ ΚΑΙ ΩΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ**

1 ΗΜΕΡΑ (14 ΩΡΕΣ)				30 ΗΜΕΡΕΣ (420 ΩΡΕΣ)				183 ΗΜΕΡΕΣ (2.562 ΩΡΕΣ)			
12 ώρες		2 ώρες ΑΠΟΘΕΜΑ		360 ώρες		60 ώρες ΑΠΟΘΕΜΑ		2196 ώρες		366 ώρες ΑΠΟΘΕΜΑ	
ΚΑΥΣΙΜΑ	ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	ΚΑΥΣΙΜΑ	ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	ΚΑΥΣΙΜΑ	ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	ΚΑΥΣΙΜΑ	ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	ΚΑΥΣΙΜΑ	ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ	ΚΑΥΣΙΜΑ	ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ
52,2 τόνοι X (277,54 ευρώ)	36,468 λίτρα X (18,75 ευρώ)	8,7 τόνοι X (277,54 ευρώ)	6,078 λίτρα X (18,75 ευρώ)	1.566 τόνοι X (277,54 ευρώ)	1.094,04 λίτρα X (18,75 ευρώ)	261 τόνοι X (277,54 ευρώ)	182,34 λίτρα X (18,75 ευρώ)	9.552,6 τόνοι (277,54 ευρώ)	6.673,644 λίτρα X (18,75 ευρώ)	1592,1 τόνοι X (277,54 ευρώ)	1.112,274 λίτρα X (18,75 ευρώ)
Κόστος (ευρώ)											
14.487,588	683,775	2.414,598	113,9625	434.627,64	20.513,25	72.437,94	3.418,875	2.651.288,6	125.130,825	441.871,434	20.885.1375
ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ		ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ		ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ		ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ		ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ		ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ	
52,232 τόνοι		8,705 τόνοι		1.566,967 τόνοι		261,161 τόνοι		9.558,500 τόνοι		1.593,083 τόνοι	
ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ		ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ		ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ		ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ		ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ		ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ	
15.171,363 ευρώ		2.528,5605 ευρώ		455.140,89 ευρώ		75.856,815 ευρώ		2.776.359,43 ευρώ		462.726.572 ευρώ	
ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ Για 1 ημέρα λειτουργίας				ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ Για 30 ημέρες λειτουργίας				ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ Για 183 ημέρες λειτουργίας			
60,937 τόνοι				1.828,128 τόνοι				11.151,583 τόνοι			
ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ Για 1 ημέρα λειτουργίας				ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ Για 30 ημέρες λειτουργίας				ΣΥΝΟΛΟ ΚΟΣΤΟΣ ΠΟΣΟΤΗΤΑΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ Για 183 ημέρες λειτουργίας			
17.699,9235 ευρώ				530,997,705 ευρώ				3.239,086 ευρώ			

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004



**ΠΙΝΑΚΑΣ 5.6.β.****ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ/ΩΡΑ**

<b>Ημέρες και ώρες λειτουργίας</b>	<b>Κόστος 1 ώρας (ευρώ)</b>
1 ημέρα λειτουργίας 14 ώρες (12+2)	1.264,28
30 ημέρες λειτουργίας 420 ώρες (360+60)	1.264,28
183 ημέρες λειτουργίας 2.562 ώρες (2.196+366)	1.264,28

**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5.6.γ.****ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ /ΝΑΥΤΙΚΟ ΜΙΛΙ**

<b>Ημέρες και ώρες λειτουργίας</b>	<b>Κόστος για ένα ναυτικό μίλι (ευρώ)</b>
1 ημέρα λειτουργίας 752 ναυτικά μίλια	23,54 ευρώ
30 ημέρες λειτουργίας 22.560 ναυτικά μίλια	23,54 ευρώ
183 ημέρες λειτουργίας 137.616 ναυτικά μίλια	23,54 ευρώ

**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

Από τους παραπάνω πίνακες γίνεται αντιληπτό πως το σκάφος θα έχει δύο (2) επιπλέον ώρες καυσίμου +λιπαντικού (κάθε μέρα) ως απόθεμα. Η χρήση του

αποθέματος αυτού θα πραγματοποιείται στη φάση ανύψωσης του σκάφους καθώς και σε περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης. Έως το τέλος του εξαμήνου το ενεργειακό αυτό απόθεμα θα ανέρχεται στις 366 ώρες λειτουργίας με κόστος 462.726,572 ευρώ (15,25 ημέρες). Ωστόσο, η κατανάλωση του αποθέματος αυτού εντός των 183 ημερών χρήσης κρίνεται βέβαιη. Με άλλα λόγια, αν στο τέλος της λειτουργικής περιόδου περισσέψουν καύσιμα και λιπαντικά, αυτά θα προέρχονται από το ενεργειακό απόθεμα των 366 ωρών. Σε μία τέτοια περίπτωση τα καύσιμα και τα λιπαντικά που θα απομείνουν δεν θα ξεπερνούν τις 18,3 ώρες (5% του συνολικού αποθέματος, δηλαδή, περίπου 79,6 τόνοι καυσίμου και 55,6 λίτρα λιπαντικού).

Αν τελικά, περισσέψουν τα καύσιμα και τα λιπαντικά αυτά, τότε θα χρησιμοποιηθούν είτε κατά την επόμενη περίοδο, είτε θα χορηγηθούν στα πλοία του ομίλου της «μητρικής» εταιρείας.

#### **5.7. Φορολόγηση του πλοίου**

Βάσει του νόμου 27/1975 το σκάφος θα φορολογηθεί ανάλογα με τους Κόρους Ολικής Χωρητικότητας του (ΚΟΧ). (Λόγω της κατηγορίας στην οποία ανήκει, η ηλικία του δεν παίζει ιδιαίτερο ρόλο).

Ο νόμος 27/1975 έχει υποστεί αρκετές τροποποιήσεις (4 συνολικά) με έκδοση υπουργικών αποφάσεων και νόμων (Ν. 1731/87, Ν. 2459/97- ΦΕΚ 17/7/97, Ν. 2948/01 – ΦΕΚ 242/7 και Ν. 2234/94 – ΦΕΚ 142/Α/94).

Στη παράγραφο αυτή θα παρουσιαστεί η φορολόγηση που θα επιβληθεί στο πλοίο σύμφωνα με το πρωτότυπο νόμο (27/1975) χωρίς τις επιπλέον προσθήκες του. Ως υπόθεση εργασίας θα ληφθεί πως η φορολογική κλίμακα μετατράπηκε σε ευρώ και τηρουμένων των αναλογιών η φορολόγηση πλέον ακολουθεί τη διαβάθμιση που παρουσιάζει ο παρακάτω πίνακας.

Το SRN.4 Mark III είναι της τάξεως των 300 ΚΟΧ και ανήκει στη δεύτερη κατηγορία φορολόγησης (εκτέλεση πλόων αποκλειστικά εντός λιμένων του εσωτερικού). Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τη κλίμακα φορολόγησης ανάλογα με τους ΚΟΧ.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 5.7α.

#### ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ SRN 4 MARK III (F1)

Κλίμακα ΚΟΧ	Φορολογικός Συντελεστής	Φόρος σε ευρώ
10	10	100
10	15	150
20	20	400
30	25	750
30	30	900
<b>100 ΚΟΧ</b>		<b>2.300</b>

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

Πάνω από τους 100 Κ.Ο.Χ. η φορολόγηση πραγματοποιείται με πολλαπλασιασμό των εναπομεινάντων κόρων ολικής χωρητικότητας επί τον

συντελεστή: 35 (καθαρός αριθμός). Ταυτόχρονα, τα επιβατηγά πλοία απαλλάσσονται κατά το 60% του τελικού φόρου (έκπτωση) λόγω ευνοϊκής ρύθμισης.

Βάσει των παραπάνω το SRN.4 Mark III θα φορολογηθεί για τους πρώτους 100 κόρους με 2.300 ευρώ και για τους υπόλοιπους 200 ως εξής:

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 5.7β.

##### ΦΟΡΟΛΟΓΗΣΗ SRN 4 MARK III (F1)

Κ.Ο.Χ.	ΦΟΡΟΣ (ευρώ)
100	2.300
<u>200</u>	<u>200 X 35 = 7.000</u>
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b> 300	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b> 9.300

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

Λόγω της ευνοϊκής ρύθμισης (έκπτωση) το ποσό του φόρου των 9.300 ευρώ, μειώνεται κατά 60%, δηλαδή:

$$9.300 \text{ ευρώ} \times (-60\%) = 3.720 \text{ ευρώ ετησίως φόρος}$$

Άρα η πλοιοκτήτρια εταιρεία θα φορολογείται κάθε χρόνο με 3.720 ευρώ.

#### 5.8. Το κόστος ασφάλισης

Η αξία του πλοίου ανέρχεται στα 2.966.101,69 ευρώ. Ταυτόχρονα η ηλικία του πλοίου κυμαίνεται στα 27 έτη. Μετά την ανακατασκευή της ποδιάς του SRN.4 Mark III και την εσωτερική αναδιαμόρφωσή του, η αξία του πλοίου θα ανέρχεται στα

6.787.288,13 ευρώ. Το Deductible Amount (εκπιπτόμενο ποσό) θα κυμαίνεται στα 3.393.644,06 ευρώ (50% της αξίας). Άρα η ασφαλιστέα αξία ανέρχεται στα 3.393.644,06 ευρώ.

Το ετήσιο ασφάλιστρο (με επιδιωκόμενο rate: 0,8%) θα είναι

$$3.393.644,06 \times 0,8\% = 27.149,1525 \text{ ευρώ το χρόνο.}$$

### **5.9. Συντήρηση και ανταλλακτικά**

Στην τιμή κτήσης του SRN.4 Mark III περιλαμβάνεται από την Hoverspeed και η παροχή ανταλλακτικών. Όσον αφορά τη συντήρηση – επισκευή, το κόστος για «λύσιμο» των κινητήρων και επιθεώρηση των δομικών υλικών του σκάφους, ανέρχεται στα 400.000 ευρώ ετησίως. Για το πρώτο έτος (εξάμηνο) λειτουργίας του σκάφους η συντήρηση-επισκευή έχει ολοκληρωθεί από τη Hoverspeed.

### **5.10. Κόστος κεφαλαίου και πηγές κάλυψης**

Στη κατηγορία αυτή υπάγεται το κόστος κτήσης του σκάφους, το κόστος ανακατασκευής του Skirt (Ποδιά), το κόστος της εσωτερικής αναδιαμόρφωσης του (διακόσμηση, βάψιμο κ.τ.λ.) καθώς και το κόστος διαμόρφωσης του χώρου ελλιμενισμού του σκάφους εντός του λιμένα της Μυκόνου και του Πειραιά.

Ύστερα από έρευνα αγοράς τα στοιχεία κόστους που αναφέρθηκαν προηγουμένως ανέρχονται στο παρακάτω ύψος:

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5.10.α.  
ΠΗΓΕΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ**

<b>ΠΗΓΕΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ</b>	<b>ΤΙΜΗ</b>
1. Αγορά SRN.4 Mark III	3,5 εκατ. USD= 2.966.101,69 ευρώ
2. Ανακατασκευή ποδιάς SRN.4 Mark III	1,5 εκατ. USD = 1.271.186,44 ευρώ
3. Εσωτερική αναδιαμόρφωση +βαφή SRN.4 Mark III	2.550.000 ευρώ
4. Διαμόρφωση λιμένα Μυκόνου	500.000 ευρώ
5. Διαμόρφωση λιμένα Πειραιά	1.000.000 ευρώ
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>8.287.288,13 ευρώ</b>

Η τρίτη πηγή του κόστους κεφαλαίου (εσωτερική αναδιαμόρφωση + βαφή SRN.4 Mark III) περιλαμβάνει: 1) Διαμόρφωση κοινοχρήστων χώρων, γέφυρα και Bars, 2) Τοποθέτηση καθισμάτων Ferrari, 3) Τοποθέτηση ηλεκτρικών παρελκόμενων και προθηκών CD's, 4) Τοποθέτηση οθονών πλάσματος LCD, 5) Τοποθέτηση συστήματος προσομοίωσης cockpit Ferrari και Internet, 6) Τοποθέτηση οροφών, δαπέδων, πλευρικών επιφανειών, χαλιών – μοκετών και κουρτινών, 7) Βαφή.

Τη χρηματοδότηση της παραπάνω επένδυσης (8.287.288,13 ευρώ) θα επωμίζονται δύο κατηγορίες χρηματοδότησης. Η πρώτη κατηγορία αποτελείται από εξω-επιχειρησιακούς χρηματοδότες (ξένα κεφάλαια) ενώ η δεύτερη κατηγορία από κεφάλαια της πλοιοκτήτριας εταιρείας (Ιδια κεφάλαια). Τα κεφάλαια που θα χρησιμοποιήσει η πλοιοκτήτρια εταιρεία προέρχονται όχι από δανεισμό αλλά από υπό όρους παραχώρησή τους από Οργανισμό Επιχειρηματικών Συμμετοχών. Τα κεφάλαια αυτά (Venture Capitals) θα παραχωρηθούν στη πλοιοκτήτρια εταιρεία και αυτή με τη

σειρά της θα τα χρησιμοποιήσει ωσάν να ήταν δικά της. (Προωθημένη μορφή δανεισμού). Για τα Venture Capitals θα πραγματοποιηθεί εκτενής ανάλυση στη συνέχεια του κεφαλαίου αυτού.

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τους χρηματοδότες των πηγών κόστους κεφαλαίου.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 5.10.β. : ΠΗΓΕΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΕΣ

ΠΗΓΕΣ ΚΟΣΤΟΥΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΕΣ
1. Αγορά SRN.4 Mark III	Πλοιοκτήτρια Εταιρεία – V.C.
2. Ανακατασκευή ποδιάς SRN.4 Mark III.	Πλοιοκτήτρια Εταιρεία – V.C.
3. Εσωτερική αναδιαμόρφωση + βαφή SRN.4 Mark III.	FIAT-FERRARI, VODAFONE, PHILIP MORRIS – MARLBORO, Επιχειρήσεις συμμετοχής στο SMART BAG, Ραδιοφωνικοί Σταθμοί, Δισκογραφικές εταιρείες, επιχειρήσεις ενοικίασης Bars.
4. Διαμόρφωση λιμένα Μυκόνου	Λιμενική κοινότητα Μυκόνου, επιχειρήσεις συμμετοχές στο πρόγραμμα των οθονών LCD .
5. Διαμόρφωση λιμένα Πειραιά	PHILIP MORRIS – MARLBORO, Επιχειρήσεις συμμετοχής στο SMART BAG, Επιχειρήσεις συμμετοχής στο πρόγραμμα των οθονών LCD, VODAFONE

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

#### 5.11. Έσοδα από την εκμετάλλευση του πλοίου - Τιμολόγηση

Η τιμολόγηση των εισιτηρίων τόσο στους επιβάτες όσο και στα οχήματα δεν έχει γίνει βάσει του οριακού κόστους. Αντίθετα, προσδιορίστηκε πρώτα η τιμή του εισιτηρίου βάσει των επιθυμιών των χρηστών και στη συνέχεια έγιναν όλες εκείνες οι απαραίτητες προβλέψεις ώστε το επίπεδο των παραγόμενων υπηρεσιών να «συμβαδίζει» με τις τιμές που επιλέχτηκαν.

Οι τιμές των εισιτηρίων συγκριτικά με τις τιμές των ανταγωνιστικών εταιρειών κυμαίνονται το πολύ μέχρι και 50% προς τα κάτω.

Πιο συγκεκριμένα για τα δρομολόγια σε ώρες υψηλής ζήτησης (07.30 – 09.30 και 18.30 – 20.30) η τιμή για τις θέσεις καπνιστών (οι οποίες αριθμούν τις 276) είναι 16,5 ευρώ ενώ για τους μη καπνιστές (148 θέσεις) 16 ευρώ. Για τα δρομολόγια που εκτελούνται εντός των ζωνών χαμηλής σχετικά ζήτησης οι τιμές διαμορφώνονται στα 15,5 ευρώ και 15 ευρώ αντίστοιχα.

Όσον αφορά τα αυτοκίνητα η τιμή του ναύλου ανέρχεται στα 33 ευρώ και στα δίκυκλα στα 5 ευρώ (διαφορισμός της τιμής όσον αφορά το μήκος των αυτοκινήτων και τα κυβικά εκατοστά των δικύκλων δεν υφίσταται).

Η φιλοσοφία της πιο πάνω τιμολόγησης βασίζεται στο να προσφέρει στο χρήστη τιμή θαλάσσιας μεταφορικής υπηρεσίας σε επίπεδο πολύ χαμηλό.

Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει αναλυτικά την τιμολόγηση των εκτελούμενων δρομολογίων όσον αφορά τους επιβάτες και τα οχήματα καθώς και τα προβλεπόμενα έσοδα. Ως υπόθεση εργασίας λαμβάνεται η 100% πληρότητα του σκάφους (best case scenario).



**ΠΙΝΑΚΑΣ 5.11.α: ΕΣΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΕΩΣ**

<b>ΤΙΜΕΣ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΚΑΙ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ</b>	<b>ΘΕΣΕΙΣ ΚΑΠΝΙΣΤΩΝ 276 à 65%</b>	<b>ΘΕΣΕΙΣ ΜΗ ΚΑΠΝΙΣΤΩΝ 148 à 35%</b>	<b>ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ 55</b>	<b>ΔΙΚΥΚΛΑ 50</b>	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>
ΤΙΜΗ 7.30-9.30 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ	16,5	16	33	5	
ΕΣΟΔΑ	4.554	2.368	1.815	250	8.987 ευρώ
ΤΙΜΗ 9.30-11.00 ΜΥΚΟΝΟΣ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ	16,5	16	33	5	
ΕΣΟΔΑ	4.554	2.368	1.815	250	8.987 ευρώ
ΤΙΜΗ 11.30 – 13.00 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ	16,5	16	33	5	
ΕΣΟΔΑ	4.278	2.220	1.815	250	8.563 ευρώ
ΤΙΜΗ 13.30-15.00 ΜΥΚΟΝΟΣ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ	15,5	15	33	5	
ΕΣΟΔΑ	4.278	2.220	1.815	250	8.563 ευρώ
ΤΙΜΗ 15.30 – 17.00 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ	15,5	15	33	5	
ΕΣΟΔΑ	4.278	2.220	1.815	250	8.563 ευρώ
ΤΙΜΗ 17.30 – 19.00 ΜΥΚΟΝΟΣ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ	15,5	15	33	5	
ΕΣΟΔΑ	4.278	2.220	1.815	250	8.563 ευρώ
ΕΣΟΔΑ					
ΤΙΜΗ 19.30 – 21.00 ΠΕΙΡΑΙΑΣ – ΜΥΚΟΝΟΣ	16,5	16	33	5	
ΕΣΟΔΑ	4.554	2.368	1.815	250	8.987 ευρώ
ΤΙΜΗ 21.30 – 23.00 ΜΥΚΟΝΟΣ – ΠΕΙΡΑΙΑΣ	16,5	16	33	5	
ΕΣΟΔΑ	4.554	2.368	1.815	250	8.987 ευρώ

ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ/ΗΜΕΡΑ: 3.392

ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ/ΗΜΕΡΑ: 440

ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΔΙΚΥΚΛΩΝ/ΗΜΕΡΑ: 400

ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΟ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ ΠΛΟΙΟΥ/ΗΜΕΡΑ: 70.200 ευρώ

**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

Από την παραπάνω ημερήσια κίνηση τα έσοδα μόνο από τους ναύλους ανέρχονται στα 70.200 ευρώ. Παρ' όλα αυτά, στο λιμένα του Πειραιά και μόνο σ' αυτόν (όχι στο λιμένα Μυκόνου) θα υπάρχει μία επιβάρυνση από λιμενικά τέλη, τόσο για τους επιβάτες όσο και για τα οχήματα

Πιο συγκεκριμένα, από τον λιμένα του Πειραιά η επιβάρυνση των λιμενικών τελών είναι η ακόλουθη<sup>34</sup>:

	Για τους επιβάτες:	Για τα οχήματα:
<b>Ν.Α.Τ.:</b>	6,5%	6,5%
<b>ΕΠΙΝΑΥΛΟΣ:</b>	3% (υπέρ των άγονων γραμμών).	
<b>Φ.Π.Α.:</b>	8%	18%
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	17,5%	27,5%

Βάσει των παραπάνω, τα παρακρατηθέντα έσοδα υπέρ των λιμενικών τελών εν γένει, είναι τα ακόλουθα σύμφωνα με τον πίνακα 5.11.β.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 5.11.β: ΚΟΣΤΟΣ ΤΕΛΩΝ

ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑ						
ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ	ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΕΠΙΒΑΤΕΣ €	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΑΡΑΚΡΑΤ.	ΚΑΘΑΡΑ ΕΣΟΔΑ €	ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΟΧΗΜΑΤΑ€	ΠΟΣΟΣΤΟ ΠΑΡΑΚΡΑΤ.	ΚΑΘΑΡΑ ΕΣΟΔΑ €
1.07.30-09.30	6.922	17,5%	5.710,65	2.065	27,5%	1.497,125
2.11.30-13.00	6.498	17,5%	5.360,85	2.065	27,5%	1.497,125
3.15.30-17.00	6.498	17,5%	5.360,85	2.065	27,5%	1.497,125
4.19.30-21.00	6.922	17,5%	5.710,65	2.065	27,5%	1.497,125
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>26.840</b>	<b>17,5%</b>	<b>22.143</b>	<b>8.260</b>	<b>27,5%</b>	<b>5.988,5</b>

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

<sup>34</sup> Πηγή: Κλάδος Ναυτιλιακής Πολιτικής – Υ.Ε.Ν. Γραφείο Κλαδάρχη.

Ο πίνακας 5.11.γ. παρουσιάζει μία πιο ολοκληρωμένη εικόνα όσον αφορά τα έσοδα ύστερα από τη παρακράτηση των λιμενικών τελών και του Φ.Π.Α. στον λιμένα του Πειραιά (για 1 ημέρα λειτουργίας).

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5.11.γ.**  
**ΕΣΟΔΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΜΕΤΑ ΑΠΟ ΠΑΡΑΚΡΑΤΗΣΗ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ**  
**ΤΕΛΩΝ**

ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΑ ΜΥΚΟΝΟΥ	ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ	ΠΑΡΑΚΡΑΤΗΣΕΙΣ ΛΙΜΕΝΑ ΠΕΙΡΑΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ
35.100 ευρώ	35.100 ευρώ	70.200 ευρώ	6.968,5 ευρώ	63.231,5 ευρώ

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

Το συμπέρασμα που εξάγεται είναι πως τα τέλη και ο Φ.Π.Α. που επιβάλλεται στον λιμένα του Πειραιά ουσιαστικά αφαιρούν το 79,4% των εσόδων ενός από τα 4 δρομολόγια που εκτελούνται στο συγκεκριμένο λιμένα.

**5.11.1. Έσοδα από εμπορική εκμετάλλευση του ταχύπλοου**

Το πλοίο διαθέτει δύο χώρους ενοικίασης (Bar 1 και Bar 2). Το ενοίκιο που θα επιβληθεί σε κάθε εκμεταλλεύτρια εταιρεία του κάθε Bar ανέρχεται στα 75 ευρώ ανά δρομολόγιο. Αυτό σημαίνει πως στο τέλος κάθε ημέρας τα έσοδα θα είναι 1.200 ευρώ (75 ευρώ X 8 δρομολόγια + 75 ευρώ X 8 δρομολόγια).

Επιπλέον οι εταιρείες ενοικίασης των δύο κυλικίων (Bars) θα αναλάβουν το κόστος της τροφοδοσίας.

Στο σημείο αυτό πρέπει να τονιστεί το γεγονός πως το εσωτερικό του SRN.4 Mark III θα είναι διαμορφωμένο με τρόπο τέτοιο ώστε να αποτελεί ουσιαστικά μία κινητή ακτοπλοϊκή πλατφόρμα διαφήμισης για ένα πλήθος εταιρειών – επιχειρήσεων. Δεδομένου ότι αυτές θα αναλάβουν τη χρηματοδότηση τόσο της εσωτερικής διαμόρφωσης του σκάφους όσο και της διαμόρφωσης των δύο λιμένων (Πειραιά και Μυκόνου) θα απαλλαγούν από οποιαδήποτε οικονομική επιβάρυνση για τα τρία πρώτα έτη (εξάμηνα) λειτουργίας του σκάφους. Εξαιρέση αποτελεί η Shell η οποία δε θα συμμετάσχει στη χρηματοδότηση των πηγών κόστους κεφαλαίου αλλά θα προμηθεύει με καύσιμα και λιπαντικά την πλοιοκτήτρια εταιρεία με έκπτωση 35%. Αυτό σημαίνει πως το κόστος της πετρέλευσης του σκάφους μειώνεται σημαντικά. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει το κόστος πετρέλευσης ανά μέρα, μήνα και εξάμηνο λειτουργίας.

#### **ΠΙΝΑΚΑΣ 5.11.1.α.**

#### **ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑ ΑΠΟ 35% ΕΚΠΤΩΣΗ**

<b>ΗΜΕΡΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ</b>	<b>ΚΟΣΤΟΣ ΚΑΥΣΙΜΩΝ ΚΑΙ ΛΙΠΑΝΤΙΚΩΝ (ευρώ)</b>	<b>ΚΟΣΤΟΣ ΜΕ 35% ΕΚΠΤΩΣΗ (ευρώ)</b>
1 μέρα	17.699,9235	11.504.9503
30 μέρες	530.997,705	345.148,509
183 μέρες	3.239.086	2.105.405,9

**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

Όσον αφορά τις υπόλοιπες επιχειρήσεις που θα κάνουν χρήση της διαφημιστικής πλατφόρμας, η συνεισφορά τους θα ξεκινήσει από τον τέταρτο χρόνο και μετά. Τα προβλεπόμενα έσοδα από τη 4<sup>η</sup> περίοδο χρήσης και μετά ανέρχονται στα 4.874.095,2 ευρώ ανά εξάμηνο λειτουργίας.

Ύστερα από έρευνα αγοράς η τιμολόγηση της διαφημιστικής πλατφόρμας παρουσιάζεται από τον παρακάτω πίνακα (για 1 ημέρα λειτουργίας).

### ΠΙΝΑΚΑΣ 5.11.1.β.

#### ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ

ΜΕΣΑ ΔΙΑΦΗΜΙΣΗΣ	ΕΣΟΔΑ (ευρώ)
SMART BAG (10 θέσεις X 0,3 ευρώ κάθε θέση X 424 καθίσματα X 8 δρομολόγια)	10.176
<b>Μουσικές προθήκες</b> (6 θέσεις X 0,2 ευρώ κάθε θέση X 424 καθίσματα X 8 δρομολόγια)	4.070,4
<b>ΘΟΝΕΣ LCD/TV SPOTS</b> (10 ευρώ κάθε λεπτό X 90 λεπτά ταξιδιού X 8 δρομολόγια)	7.200
Internet Bannels (4 Bannels X 25 ευρώ την ημέρα)	100
<b>Ραδιοφωνικοί Σταθμοί</b> 5 θέσεις X 0,3 ευρώ την ώρα X 424 καθίσματα X 8 δρομολόγια	5.088
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	26.634,4

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

#### 5.12. Επιχειρηματικά κεφάλαια Υψηλού Κινδύνου – Venture Capitals

Το ποσό το οποίο καλείται η πλοιοκτήτρια εταιρεία να χρηματοδοτήσει ανέρχεται στα 4.237.288,13 ευρώ (αγορά σκάφους + κόστος μετακατασκευής ποδιάς).

Τα κεφάλαια αυτά θα προέλθουν από χρηματοδότηση επιχειρηματικών κεφαλαίων υψηλού κινδύνου – Venture Capitals. Το βασικό πλεονέκτημα αυτής της μορφής χρηματοδότησης είναι ότι παρακάμπτεται η αποπληρωμή δανείου για αγορά πλοίου καθώς και η χρηματοδότηση του επιτοκίου. Πιο συγκεκριμένα, το Venture Capital εξ ορισμού εμπεριέχει το στοιχείο της μεσομακροχρόνιας δέσμευσης των υπό επένδυση κεφαλαίων, καθώς και το στοιχείο του σχετικά υψηλού επενδυτικού κινδύνου.

Ο όρος Venture Capital (Επιχειρηματικό Κεφάλαιο Υψηλού Κινδύνου) εκφράζει την πραγματοποίηση επένδυσης σε επιχειρήσεις, οι οποίες διακρίνονται από έντονα στοιχεία δυναμισμού, αναμενόμενων υψηλών ρυθμών ανάπτυξης, και συνήθως διακρίνονται για τον καινοτόμο / πρωτοποριακό χαρακτήρα τους.

Οι ρίζες του Venture Capital μπορούν να ανιχνευτούν στις δεκαετίες του 1920 - 1930 στις Ηνωμένες Πολιτείες, όπου πλούσιες οικογένειες και μεγάλοι ιδιώτες επενδυτές επένδυσαν αρχικά κεφάλαια σε επιχειρήσεις που αργότερα έγιναν «μύθοι», όπως Eastern Airlines, Xerox, κ.ά. Όμως, οι περισσότεροι θα συμφωνούσαν ότι ως τυπικό σημείο εκκίνησης της σύγχρονης μορφής Venture Capital θεωρείται η δημιουργία της American Research and Development (ARD), Venture Capital εταιρίας το 1946. Εταιρίες «μύθοι», όπως οι Digital Equipment Corporation (DEC), Apple Computer Inc., Federal Express κ.λπ. οφείλουν την ύπαρξη τους στο Venture Capital. Το Venture Capital, παρά τη μακρά ιστορία του, δεν είναι ευρέως γνωστό αν και έχει διαδραματίσει ρόλο καταλύτη στη σύγχρονη διαδικασία του επιχειρείν.

Το Venture Capital έχει πρωταγωνιστήσει στη διαδικασία δημιουργίας πραγματικού οικονομικού πλούτου (αξίας), τροφοδότησης και διατήρησης υψηλών ρυθμών οικονομικής ανάπτυξης και ανανέωσης. Σε όρους δημιουργίας νέων θέσεων εργασίας, ανάπτυξης και προώθησης καινοτόμων / πρωτοποριακών προϊόντων και υπηρεσιών, ανάπτυξης της ανταγωνιστικότητας / παραγωγικότητας καθώς και τόνωσης του πιο ζωντανού επιχειρηματικού πνεύματος και γίνεσθαι της παγκόσμιας οικονομίας, το Venture Capital έχει παίξει το ρόλο του καταλύτη.

Οι νέες επιχειρήσεις και κλάδοι που στηρίχθηκαν από εταιρίες Venture Capital έχουν δραματικά αλλάξει τον τρόπο ζωής και εργασίας τα τελευταία 30 χρόνια.

Δε θα ήταν υπερβολή να λέγαμε ότι η ύπαρξη κι εξάπλωση σε παγκόσμιο επίπεδο της λεγόμενης νέας οικονομίας στηρίχθηκε και στηρίζεται, σε μεγάλο βαθμό, σε κεφάλαια τύπου venture capital.

Το πεδίο δράσης του Venture Capital καλύπτει κάθε επιχείρηση, η οποία παρουσιάζει πλεονεκτήματα τεχνολογικής, εμπορικής ή διαχειριστικής φύσεως. Οποιοδήποτε επιχειρηματικό σχέδιο, ακόμη και όταν δεν εμπίπτει άμεσα στο πεδίο των νέων τεχνολογιών (υπό τη στενή έννοια του όρου), είναι δυνατό να αποτελέσει αντικείμενο επένδυσης από το Venture Capital, αρκεί να εμπεριέχει το στοιχείο της αυθεντικότητας και να είναι σε εμπορική / βιομηχανική κλίμακα πραγματοποιήσιμο.

### **5.12.1. Κατηγορίες Επενδύσεων Venture Capital**

Seed Capital (κεφάλαια σποράς) είναι τα κεφάλαια που χρησιμοποιούνται στη φάση της δοκιμής / ανάπτυξης μιας ιδέας (προϊόν, υπηρεσία) για την κατάστρωση ενός επιχειρηματικού σχεδίου και για την αρχική φάση εσωτερικής οργάνωσης μιας επιχείρησης.

Start up capital (κεφάλαια εκκίνησης) είναι τα κεφάλαια που χρησιμοποιούνται για την εδραίωση και καθιέρωση ενός προϊόντος και μιας επιχείρησης, για την τελική διαμόρφωση ενός προϊόντος και του σχετικού marketing, για την υποστήριξη δικτύου διανομής, για την καθιέρωση εμπορικού τίτλου κ.λπ.

Τα κεφάλαια εκκίνησης απευθύνονται σε επιχειρήσεις που ίσως δεν έχουν πραγματοποιήσει ακόμη πωλήσεις ή λειτουργούν μερικούς μήνες.

Early stage financing (κεφάλαια αρχικού σταδίου παραγωγής) είναι τα κεφάλαια που χρησιμοποιούνται στα πρώτα στάδια παραγωγής και πωλήσεων και ίσως πριν η επιχείρηση γίνει κερδοφόρα.

Development / Expansion New Ventures είναι τα κεφάλαια ανάπτυξης / επέκτασης. Είναι τα κεφάλαια που κατευθύνονται σε επιχειρήσεις εν λειτουργία, που χρησιμεύουν στην αύξηση της παραγωγής / πωλήσεων, για επέκταση στην αγορά ή/και ριζική αναδιάρθρωση των επιχειρήσεων. Αυτού του τύπου οι επενδύσεις χαρακτηρίζονται από μεσαίο βαθμό κίνδυνου.



Mezzanine / Bridge Financing είναι τα κεφάλαια που χρηματοδοτούν μια επιχείρηση που βρίσκεται στο στάδιο προετοιμασίας για την είσοδο στο χρηματιστήριο και φέρουν σχετικά χαμηλό κίνδυνο.

MBO's / MBI's / Replacement Ventures είναι τα κεφάλαια που χρησιμοποιούνται για εξαγορά επιχειρήσεων από διευθυντικά τους στελέχη / από στελέχη εκτός επιχείρησης / για εξαγορά μεριδίου απερχόμενου εταίρου. Οι μορφές αυτές έχουν δείξει άνθηση στη διεθνή αγορά την τελευταία δεκαετία.

Οι επιχειρήσεις - στόχος του Venture Capital διακρίνονται για το ικανό και πολλά υποσχόμενο management τους (διαθέτουν ικανά στελέχη με τις απαραίτητες τεχνικές γνώσεις) και έχουν την ανάγκη κεφαλαιοδότησης, είτε στο ξεκίνημα της δραστηριότητας τους και της προσπάθειας προώθησης των προϊόντων τους είτε κατά την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους.

Το Venture Capital απευθύνεται κυρίως σε μικρομεσαίες επιχειρήσεις (MME), χωρίς όμως να αποκλείονται και μεγάλες επιχειρήσεις που προβαίνουν σε διαδικασίες αναζήτησης κεφαλαίων για να αναπτύξουν νέα καινοτόμα προϊόντα / υπηρεσίες, με την είσοδο τους σε νέες αγορές, ιδίως σε περίπτωση αναδιάρθρωσης τους.

#### **5.12.2. Ενδεικτικά χαρακτηριστικά που διέπουν τις εταιρείες - στόχους**

Οι εταιρείες αυτές ανήκουν σε αναπτυσσόμενους και δυναμικούς κλάδους της οικονομίας. Οι κλάδοι αυτοί δεν ταυτίζονται κατ' ανάγκη με τη λεγόμενη νέα

οικονομία, αλλά είναι ως, επί το πλείστον, κλάδοι οι οποίοι θα μπορούσαν να οριστούν ως εντάσεως γνώσεως και τεχνολογίας κι όχι εντάσεως κεφαλαίου ή εργασίας.

### **Όροι χρηματοδότησης**

1. Υψηλά αυξανόμενος ρυθμός ανάπτυξης (25% και άνω) με δυναμικό ρόλο στον κλάδο.
2. Υψηλά αυξανόμενος ρυθμός κερδοφορίας.
3. Γρήγορη δημιουργία θετικών cash flows.
4. Καλά προσδιορισμένο target group πωλήσεων και δικτύων διανομής.
5. Έλλειψη κυρίαρχου ανταγωνιστή στην τρέχουσα φάση της επένδυσης.
6. Διαθέτει συγκριτικά πλεονεκτήματα, αναφορικά με τη διαδικασία παραγωγής των προϊόντων τους ή υπηρεσιών τους (πρωτοπορία και καινοτομία).
7. Υψηλής ποιότητας management (Top Management) με ηγετικές ικανότητες, ειδικές γνώσεις, τεχνογνωσία, φαντασία, θέληση, φερεγγυότητα, αξιοπιστία, όραμα και καινοτόμο, επιχειρηματικό πνεύμα.
8. Δυνατότητα απόδοσης τουλάχιστον 5 φορές την αρχική επένδυση σε 5 χρόνια.
9. Αναμενόμενη είσοδος στο χρηματιστήριο ή εξαγορά της σε διάστημα 3 έως 5 χρόνων.

Όπως θα φανεί και στη συνέχεια οι όροι 1, 2, 3 και 8 πληρούνται από το προτεινόμενο επενδυτικό σχέδιο.

Το Venture Capital εξ ορισμού εμπεριέχει το στοιχείο της μεσομακροχρόνιας δέσμευσης των υπό επένδυση κεφαλαίων, καθώς και το στοιχείο του σχετικά υψηλού επενδυτικού κινδύνου (high risk capital).

Το Venture Capital συνιστά σύνθετη δραστηριότητα, η οποία συνδυάζει την τεχνολογία αιχμής με το επιχειρηματικό πνεύμα και την εισφορά κεφαλαίου. Ως αντικείμενο επιχειρηματικής δράσης, αναλύεται σε δύο ειδικότερα στοιχεία, που του προσδίδουν και τον ιδιαίτερο χαρακτήρα. Αποτελεί κατ' αρχάς επένδυση σε κεφάλαιο, από εξωτερικό ως προς την εταιρία (στόχο) φορέα, με απόκτηση της ιδιότητας του εταίρου της κεφαλαιοδοτούμενης επιχείρησης και αποδοχή σχετικά υψηλού κινδύνου. Έχει ως κίνητρο την πραγματοποίηση υψηλής κεφαλαιακής υπεραξίας με την έξοδο από την επιχείρηση σε μεσομακροπρόθεσμη βάση - το δεύτερο στοιχείο. Οι επενδύσεις τύπου Venture Capital χαρακτηρίζονται από υψηλό βαθμό κινδύνου, διότι η κεφαλαιοδοτούμενη επιχείρηση πιθανόν να μην έχει ακόμη επαρκώς δοκιμασθεί στην πράξη, καθώς και διότι υφίσταται σχετικά υψηλό βαθμό αβεβαιότητας, λόγω του μεσομακροπρόθεσμου χαρακτήρα της επένδυσης. Οι επενδύσεις τύπου Venture Capital δεν πρέπει να εξομοιώνονται με άλλες παραδοσιακές μορφές χρηματοδότησης επιχειρήσεων. Λόγω της φύσεως των επενδύσεων, οι εταιρίες Venture Capital προϋποθέτουν ύπαρξη ικανών και έμπειρων στελεχών με εξειδικευμένες, ανάλογα με την περίπτωση, γνώσεις. Η δομή μιας εταιρίας παροχής Venture Capital πρέπει να

διακρίνεται για την ευελιξία της, η οποία επιτρέπει προσαρμογή των ειδικότερων ενεργειών της στις ανάγκες του εκάστοτε επενδυτικού σχεδίου.

Το Venture Capital συνδυάζει τα παραδοσιακά πλεονεκτήματα ενός μεγάλου επενδυτικού φορέα (υψηλής κεφαλαιακής βάσης, υψηλής ποιότητας management) με το δυναμισμό των μικρών εταιριών (καινοτομία, ευελιξία, ταχύτητα λήψης αποφάσεων).

### 5.13. Η προβλεπόμενη κερδοφορία για το 1<sup>ο</sup> εξάμηνο

Στο παρακάτω πίνακα παρουσιάζονται οι πηγές και το ύψος εσόδων και εξόδων του επενδυτικού σχεδίου της πλοιοκτήτριας εταιρείας για το πρώτο εξάμηνο λειτουργίας.

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5.13<sup>α</sup>**

#### **ΕΣΟΔΑ / ΕΞΟΔΑ ΠΛΟΙΟΚΤΗΤΡΙΑΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ 1<sup>ΟΥ</sup> ΕΞΑΜΗΝΟΥ**

ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΚΟΣΤΟΥΣ/ΕΣΟΔΩΝ	ΠΟΣΑ (ευρώ)
<b><u>1. Κόστος Κεφαλαίου</u></b>	
Αγορά και μετασκευή σκάφους	4.237.288,13
<b><u>2. Λειτουργικό Κόστος</u></b>	
α. Μισθοί Πληρωμάτων	472.871,37
β. Επισκευές και συντήρηση	400.000,
γ. Ασφάλεια	27.149,1525
δ. Φόροι	3.720
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>903.740,522</b>

<b><u>3. Κόστος Ταξιδιού</u></b>	
α. Καύσιμα και Λιπαντικά	2.105.405,9
β. Λιμενικά τέλη	1.275.235,5
γ. Διόδια/ Άλλα	8.437,764
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>3.389.079,16</b>
<b><u>4. Έσοδα Εκμετάλλευσης</u></b>	
α. Έσοδα από τους ναύλους	12.846.600
β. Έσοδα από εμπορική εκμετάλλευση	219.600
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>13.066.200</b>

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

Από τον παραπάνω πίνακα γίνεται αντιληπτό πως από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας της επένδυσης, επιτυγχάνεται δυνατότητα απόσβεσης και υψηλών κερδών. Πιο συγκεκριμένα, δεδομένου ότι κρίνεται επιθυμητή η απόσβεση της επένδυσης κατά το πρώτο εξάμηνο λειτουργίας, θα θεωρήσουμε ως συντελεστή απόσβεσης το 100%. Ο παρακάτω πίνακας παρουσιάζει τα αποτελέσματα χρήσης.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 5.13.β.

#### ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ 1<sup>ου</sup> ΕΞΑΜΗΝΟΥ

Ναυλώσεις (Πωλήσεις)	€2.846.600
(συν) άλλα έσοδα (ενοικιάσεις)	€16.600
(μείον) κόστος πωλήσεων (κόστος ταξιδιού)	€(3.389.079,16)
ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ (74,06% επί του κύκλου εργασιών)	€9.677.120,84
(μείον) Λειτουργικά έξοδα (Λειτουργικό Κόστος)	€(903.740,522)
(μείον) Αποσβέσεις (100% Συντελεστής Απόσβεσης)	€(4.237.288,13)
(μείον) Τόκοι χρεωστικοί	0
Κέρδη χρήσεως προ φόρων	€4.536.092,19
Μείον φόρος εισοδήματος (45%)	€2.041.241,49)
ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΘΕΣΗ	€2.494.850,7

Για το πρώτο εξάμηνο (χρόνο) λειτουργίας το ύψος των κερδών ανέρχεται στα 2.494.850,7 ευρώ. Ο λόγος που επιλέχθηκε η απόσβεση στο πρώτο έτος λειτουργίας (μολονότι δεν ενδείκνυται) ήταν για να ικανοποιηθεί ένας από τους όρους χρηματοδότησης μέσω των Venture Capitals. Τα κέρδη προς διάθεση θα σημειώσουν άνοδο τον επόμενο χρόνο (λόγω έλλειψης αποσβέσεων). Πολιτική της διαχείρισης διαθεσίμων θα είναι η τοποθέτηση τους πάνω στο Real Estate μέσω πλειοδοτικών προσφορών σε συνεδριάσεις πλειστηριασμών. Με αυτή την μέθοδο θα εξασφαλίζεται η οριακή αύξηση της αξίας των διαθεσίμων διαχρονικά.

#### 5.14. Ανάλυση νεκρού σημείου (Break even point analysis)

Η επιχείρηση για το πρώτο χρόνο (εξάμηνο) λειτουργίας της σημειώνει έσοδα 12.846.600 ευρώ από τους ναύλους και από την ενοικίαση των καταστημάτων (Bars) 219.600 ευρώ. Ταυτόχρονα το κόστος της (λειτουργικό + ταξιδιού) ανέρχεται στα 4.292.819,68 ευρώ.

Τα παραπάνω έσοδα από τους ναύλους προέρχονται από την υπόθεση ότι το σκάφος θα λειτουργήσει απρόσκοπτα για 183 ημέρες και με πληρότητα 100%.

Με πληρότητα 100% και χωρίς απαγορευτικό απόπλου συνεπάγεται πως θα διακινηθούν στη γραμμή Πειραιώς - Μυκόνου 620.736 επιβάτες, 80.520 αυτοκίνητα και 73.200 δίκυκλα.

Το ερώτημα που απαντά η παράγραφος αυτή είναι «σε ποιο ύψος πληρότητας, τα έσοδα από την εκμετάλλευση του σκάφους είναι ίσα με τα έξοδα;».

Απάντηση: το ύψος της πληρότητας που εξισώνει τα έσοδα με τα έξοδα είναι το 67,145% δηλαδή: 416.797 επιβάτες, 54.065,6 αυτοκίνητα και 49.150,5 δίκυκλα.

Αν πέσει η πληρότητα κάτω από το 67,145% τότε η εκμετάλλευση του πλοίου θα παρουσιάζει ζημιές. (μείωση της πληρότητας πέραν του 32, 855%).

Τα πιο πάνω ποσοστά προήλθαν από τον παρακάτω μαθηματικό τύπο:

$$ΕΣΟΔΑ \cdot X\% = ΕΞΟΔΑ$$

(Τα έσοδα από την εκμετάλλευση του πλοίου με 100% πληρότητα ανέρχονται στα 13.066.200 ευρώ ενώ τα έξοδα στα 4.292.819,68 ευρώ)

Με την πιο πάνω εξαμηνιαία επιβατική κίνηση η επιχείρηση καλύπτει το κόστος ταξιδιού και το λειτουργικό της κόστος χωρίς να σημειώνει κέρδη.

#### **5.15. Ταμειακές Ροές (Cash flows)**

Το σκάφος θα λειτουργήσει για οκτώ χρόνια (έξι μήνες κάθε χρόνο) ενώ με τη συμπλήρωση του πέμπτου έτους η εταιρεία θα εισαχθεί στο χρηματιστήριο. Με τη λήξη του πέμπτου έτους ο χρηματοπιστωτικός οίκος που χορήγησε το Development Venture Capital θα μπορέσει να εισπράξει το ποσό της εισφοράς του καθώς και το κέρδος του από την αποκλειστική διαχείριση της μετοχής της νέας εταιρείας.

Μέχρι και τη συμπλήρωση του 5<sup>ου</sup> έτους το πρόγραμμα των ταμειακών ροών της πλοιοκτήτριας εταιρείας παρουσιάζεται από τον παρακάτω πίνακα:



**ΠΙΝΑΚΑΣ 5.15.**  
**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΤΑΜΕΙΑΚΩΝ ΡΟΩΝ (CASH FLOW) FERRARI-F1**

<b>ΕΤΗ</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
1. ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΝΑΥΛΟΥΣ	12.846.600	12.846.600	12.846.600	12.846.600	12.846.600
2. ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ	219.600	219.600	219.600	5.093.695,2	5.093.695,2
3. ΕΣΟΔΑ ΑΠΟ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗ	13.066.200	13.066.200	13.066.200	17.940.295,2	17.940.295,2
4. ΜΕΙΟΝ OPERATION + VOYAGE COST	-4.292.819,68	-4.292.819,68	-4.292.819,68	-4.292.819,68	-4.292.819,68
5. ΜΕΙΟΝ ΠΛΗΘΩΡΙΣΜΟΣ ΚΟΣΤΟΥΣ 3% ΕΤΗΣΙΩΣ	-	128.784,59	-132.648,128	-132.764,034	132,767,511
6. CASH FLOW	8.773.380,32	8.644/595,73	8.640.732,19	13.514.811,5	13.514.708
7. ΜΕΙΟΝ ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	-4.237.288,13	-	-	-	-
8.ΚΕΡΔΗ ΧΡΗΣΕΩΣ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	4.536.092,19	8.644.595,73	8.640,732,19	13.514.811,5	13.514.708
9. ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΘΕΣΗ	2.494.850,7	3.890.068,08	3.888.329,49	7.433.091,33	7.433.089,4
10. ΚΑΘΑΡΕΣ ΤΑΜΕΙΑΚΕΣ ΡΟΕΣ (7+ 9)	6.732.138,83	3.890.068,08	3.888.329,49	7.433.091,33	7.433.089,4

Πολιτική της εταιρείας θα είναι να μην αναπροσαρμόσει τις τιμές της για τα πρώτα πέντε χρόνια ώστε ο χρήστης διαχρονικά να μην πληγεί. Με τον τρόπο αυτό θα δίνεται έμφαση (θα τονώνεται) ακόμα περισσότερο η πληρότητα και η έννοια της ακτοπλοϊκής μεταφοράς ως δημόσιο αγαθό.

### 5.16. Λογιστική αποδοτικότητα

Η μέθοδος της λογιστικής αποδοτικότητας (accounting rate of return) βασίζεται στα λογιστικά κέρδη που εκτιμά (μέσω της κατάστασης αποτελεσμάτων χρήσεως) πως θα έχει η επιχείρηση για τη δεδομένη χρονική περίοδο στην οποία αναφέρεται το επιχειρηματικό της πρόγραμμα.

Συγκεκριμένα, η μέθοδος αυτή υπολογίζει τη μέση ετήσια απόδοση που θα έχει η επένδυση, διαιρώντας τα μέσα ετήσια κέρδη της με το μέσο κόστος της. Δηλαδή:

$$\text{Λογιστική Αποδοτικότητα} = \frac{\text{Μέσο Ετήσιο Κέρδος}}{\text{Μέσο Κόστος Επένδυσης}}$$

Όσον αφορά το επενδυτικό πρόγραμμα που εξετάζει η παρούσα μελέτη, η Λογιστική Αποδοτικότητα του συγκεκριμένου σχεδίου με μέσο κόστος: 4.237.288,13 ευρώ και τις ακόλουθες ροές καθαρών κερδών, είναι:

ΕΤΗ	1	2	3	4	5
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	2.494.850,7	3.890.068,08	3.888.329,49	7.433.091,33	7.433.089,4

$$\text{Λογιστική Αποδοτικότητα} = \frac{5.027.855,8}{4.237.288,13} = 1,0319 \text{ ή } 103,19\%$$

### 5.17. Η Μέση Απόδοση

Η Μέση Απόδοση του σχεδίου επένδυσης ισούται με το μέσο όρο των καθαρών ταμειακών ροών (διάρκεια 5 έτη) ως προς το αρχικό της κόστος, δηλαδή:

ΕΤΗ	1	2	3	4	5
ΚΑΘΑΡΕΣ ΤΑΜΕΙΑΚΕΣ ΡΟΕΣ	6.732.138,83	3.890.068,08	3.888.329,49	7.433.091,33	7.433.089,4

Αρχικό Κόστος Επένδυσης: 4.237.288,13

$$\text{Μέση Απόδοση} = \frac{\text{Μ.Ο. ΚΑΘ. ΤΑΜ. ΡΟΩΝ}}{\text{ΑΡΧΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ}} = \frac{5.875.343,42}{4.237.288,13} = 1,3865 \text{ ή}$$

138,65%

### 5.18. Ο Εσωτερικός Συντελεστής Απόδοσης (IRR)

Η μέθοδος της εσωτερικής αποδοτικότητας (Internal Rate of Return- IRR), υπολογίζει την απόδοση σε ποσοστό (I), η οποία εξισώνει το κόστος της επένδυσης (Κ.Ε.) με την παρούσα αξία των καθαρών ταμειακών ροών (Κ.Τ.Ρ.). Συγκεκριμένα:

$$\text{Κ.Ε.} = \sum_{t=1}^t \frac{\text{ΚΤΡ}_t}{(1+i)^t}$$

Αν το επιτόκιο (I) που θα βρεθεί λύνοντας την παραπάνω εξίσωση είναι ίσο ή μεγαλύτερο από την επιθυμητή απόδοση τότε η επένδυση γίνεται αποδεκτή. Αν είναι μικρότερο η επένδυση απορρίπτεται.

Προκειμένου η προτεινόμενη επένδυση να τύχει αποδοχής από Οργανισμούς Παροχής Επιχειρηματικών Κεφαλαίων Υψηλού Κινδύνου (συνήθως τράπεζες) θα πρέπει το επιτόκιο που θα μηδενίζει την παρούσα αξία της επένδυσης (ο IRR δηλαδή) να είναι πάνω από 28%<sup>35</sup>.

Στον παρακάτω πίνακα θεωρείται ως προεξοφλητικό επιτόκιο το 28%. Εάν η παρούσα αξία που θα προκύψει είναι μεγαλύτερη από το αρχικό κόστος της επένδυσης τότε ο IRR είναι υψηλότερος από 28% και κρίνεται αποδεκτός.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ 5.18.: ΠΙΝΑΚΑΣ IRR με $r \hat{=} 28\%$

##### Αρχική επένδυση 4.237.288,13 ευρώ

ΕΤΗ	Κ.Τ.Ρ.	Συντελεστής παρούσας αξίας (για $r = 28\%$ )	Παρούσα αξία
1.	6.732.138,83	0,7813	5.259,820,07
2.	3.890,068,08	0,6104	2.374.497,56
3.	3.888.329,49	0,4768	1.853.955,50
4.	7.433.091,33	0,3725	2.768.826,52
5.	7.433.089,4	0,2910	2.163.029,02
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>			14.420.128,7

Η παρούσα αξία είναι (Σύνολο) είναι μεγαλύτερη από το κόστος της αρχικής επένδυσης άρα και ο IRR είναι μεγαλύτερος από 28%.

<sup>35</sup> Πηγή: Emporiki Venture Capital (έρευνα αγοράς).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6<sup>ο</sup> ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

### 6.1. ΕΠΙΛΟΓΟΣ – ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ

Οι σκέψεις που διατυπώθηκαν στη παρούσα διατριβή καθώς και τα στοιχεία που τα συνέθεσαν, μας οδηγούν στην εξαγωγή ορισμένων συμπερασμάτων.

Αρχικά η έρευνα αγοράς έδειξε πως η Μύκονος αποτελεί αναμφίβολα ένα κύριο ακτοπολιτικό προορισμό ταυτόχρονα φάνηκε πως οι καταναλωτές (επιβάτες) ιεραρχούν τις ακτοπολιτικές επιλογές τους, βάση της ταχύτητας μεταφοράς και του οικονομικού κόστους (δευτερεύοντος).

Από την άλλη πλευρά εξάγεται το συμπέρασμα πως το επιβατικό κοινό επιθυμεί καλύτερες συνθήκες υποδοχής στους λιμένες και επιπλέον επενδυτικούς σχεδιασμούς τόσο από την πλευρά των εταιριών, όσο και του κράτους.

Η πρόταση που παρουσίασε η κείμενη διπλωματική μελέτη, αφορά ουσιαστικά την εισαγωγή μίας νέας φιλοσοφίας στις ακτοπολιτικές συγκοινωνίες με την χρήση ενός νέου σκάφους. Η πρόταση αυτή δείχνει να χαίρει αποδοχής από το επιβατικό κοινό.

Ωστόσο, ο βαθμός υλοποίησης του συγκεκριμένου επενδυτικού προγράμματος εξαρτάται από ένα πλήθος παραγόντων. Πρώτα – πρώτα απαιτείται η σύμπραξη συγκεκριμένων εταιριών αλλά και του κράτους. Έπειτα, η διεθνής οικονομική συγκυρία όσον αφορά την διεθνή τιμή πετρελαίου, θα προσδιορίσει τελικά και το βαθμό είτε της κερδοφορίας είτε το επίπεδο του ναύλου (τιμή εισιτηρίου). Με βάση τα διεθνή δεδομένα του οικονομικού έτους του 2004 η κερδοφορία του προτεινόμενου επενδυτικού προγράμματος είναι υψηλή και εξασφαλίζει όλες εκείνες τις προϋποθέσεις που θέτουν τα κεφάλαια υψηλού κινδύνου για χρηματοδότηση.

Παρ' όλα αυτά , ο αστάθμητος παράγοντας θα υφίσταται πάντοτε. Το γεγονός ότι το SRN 4 MARK III είναι ένα γερασμένο σκάφος, ότι η ελληνική ακτοπλοΐα περνά μία δύσκολη χρονική περίοδο και ότι τέλος ο ελεύθερος ανταγωνισμός στο χώρο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών μόλις τώρα κάνει τα πρώτα δειλά βήματα του, ενδεχομένως αποτέλεσαν ανασταλτικές παραμέτρους στην υλοποίηση του επενδυτικού σχεδίου που περιέγραψε η συγκεκριμένη διπλωματική διατριβή.

Η ιδιαιτερότητα ωστόσο που διακρίνει τη συγκεκριμένη πρόταση συνίσταται στο τρίπτυχο ημερήσια εκδρομή F1 – Μύκονος. Με άλλα λόγια αύξηση της ακτοπλοϊκής μέσω ενός υπερπολυτελούς / υπερταχέους σκάφους για έναν κοσμοπολίτικο προορισμό.

Ο σχεδιασμός των ακτοπλοϊκών γραμμών, η χορήγηση της αδειάς σκοπιμότητας στις γραμμές αυτές καθώς και οι επενδύσεις σε νέες κατασκευές πλοίων ή αγορές μεταχειρισμένων θα πρέπει, σε ένα ανταγωνιστικό περιβάλλον, να εξετάζονται πλέον, όχι σύμφωνα με δοκιμασμένους οδούς και πρακτικές, αλλά βάση των καθημερινών αναγκαιοτήτων, του οριακού κόστους/ εισόδου αλλά και βάση νεωτερισμών.

Η γεωγραφική υπόσταση της Ελλάδας, καθιστά την Ελληνική ακτοπλοΐα αναγκαιότητα. Αυτό συμβαίνει πως υπάρχει χώρος προκειμένου να καταστεί ο κλάδος ανταγωνιστικότερος και οδηγός των εξελίξεων σε παγκόσμιο, ενδεχομένως, επίπεδο. Η συνεχής μέριμνα και ο πειραματισμός πάνω στην ακτοπλοΐα μας αποτελούν βασικούς άξονες για την επίτευξη του πιο πάνω σκοπού.

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

### ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

Στις Ερωτήσεις: από 1 έως και 4, βαθμολογήστε με βάση τη παρακάτω κλίμακα:

ΑΠΟΛΥΤΑ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ/ΝΟΣ	ΠΟΛΥ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ/ΝΟΣ	ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ/ΝΟΣ	ΟΧΙ ΚΑΙ ΤΟΣΟ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ/ΝΟΣ	ΚΑΘΟΛΟΥ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΜΕΝΗ/ΝΟΣ
5	4	3	2	1

- 1) Πόσο ικανοποιημένη/νος είστε από την Ελληνική Ακτοπλοΐα, όσον αφορά τη συχνότητα δρομολογίων;
- 2) Πόσο ικανοποιημένη/νος είστε από την Ελληνική Ακτοπλοΐα, όσον αφορά την αναμονή στο λιμάνι;
- 3) Πόσο ικανοποιημένη/νος είστε από την Ελληνική Ακτοπλοΐα, όσον αφορά την τιμή των εισιτηρίων;
- 4) Πόσο ικανοποιημένη/νος είστε από την Ελληνική Ακτοπλοΐα, όσον αφορά τις παρεχόμενες υπηρεσίες εν πλω (π.χ. άνεση);

Στις ερωτήσεις: από 5 έως και 14, καθώς και για τα στατιστικά στοιχεία, τοποθετήστε X στο κουτάκι που σας εκφράζει.

Στην Ερώτηση 13 ΚΑΙ ΜΟΝΟ ΣΕ ΑΥΤΗ μπορείτε να απαντήσετε με περισσότερα από 1 X.

- 5) Στις Κυκλάδες έχετε ταξιδέψει ακτοπλοϊκά; ΝΑΙ  ΟΧΙ

6) Τη Μύκονο την έχετε επισκεφτεί ακτοπλοϊκά;

OXI	1 ΦΟΡΑ	ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΑΠΟ 1 ΦΟΡΑ	ΑΡΚΕΤΕΣ ΦΟΡΕΣ	ΣΧΕΔΟΝ ΚΑΘΕ ΧΡΟΝΟ	ΠΟΛΥ ΣΥΧΝΑ	ΣΥΝΕΧΕΙΑ
<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

7) Αν δεν έχετε, ως τώρα επισκεφθεί τη Μύκονο, θα θέλατε να την επισκεφθείτε;

(Αν έχετε ταξιδέψει στην Μύκονο ακτοπλοϊκά μην απαντήσετε την ερώτηση αυτή).

ΝΑΙ  ΟΧΙ

8) Στις θαλάσσιες μεταφορές σας, για Κυκλάδες, ποιο τύπο πλοίου προτιμάτε συνήθως;

(Αν δεν έχετε ταξιδέψει στις Κυκλάδες ακτοπλοϊκά μην απαντήσετε την ερώτηση αυτή).

Highspeed / Flying cat / Sea jet (CATAMARANS)

Flying Dolphin (Ιπτάμενο Δελφίνι)

Ferry Boat (Σύνηθες Ο/Γ – Ε/Γ)

9) Στις θαλάσσιες μεταφορές σας, για Μύκονο, ποιο τύπο πλοίου προτιμάτε συνήθως;

(Αν δεν έχετε ταξιδέψει στην Μύκονο ακτοπλοϊκά μην απαντήσετε την ερώτηση αυτή).

Highspeed / Flying cat / Sea jet (CATAMARANS)

Flying Dolphin (Ιπτάμενο Δελφίνι)

Ferry Boat (Σύνηθες Ο/Γ – Ε/Γ)

10) Για ποιους λόγους επιλέγετε συνήθως το πιο πάνω τύπο πλοίου;

(Απαντήστε την ερώτηση, ακόμα κι αν δεν έχετε ταξιδέψει ακτοπλοϊκά προς Μύκονο ή Κυκλάδες)

Οικονομικούς

Ταχύτητας

Ασφάλειας

Άνεσης



Άλλοι λόγοι .....

11) Με τα δεδομένα των εμπειριών σας, και την κατάσταση που επικρατεί στην Ελληνική Ακτοπλοΐα, θα πραγματοποιούσατε Ημερήσια εκδρομή στη Μύκονο;

ΝΑΙ  ΟΧΙ  ΙΣΩΣ

12) Αν μπορούσατε να φτάσετε Ακτοπλοϊκά στη Μύκονο, από το λιμάνι του Πειραιά το αργότερο σε 1 ½ ώρα (90 λεπτά) με κόστος 15,00€ ταξιδεύοντας μέσα σε ένα ασφαλές και πολυτελές σκάφος με συχνότητα δρομολογίων ανά 4 ώρες (8-12-16-20-24 από Πειραιά και 10-14-18-22 από Μύκονο), θα επιχειρούσατε ημερήσιες εκδρομές;

ΝΑΙ  ΟΧΙ  ΙΣΩΣ

13) Το όνομα της Ferrari, τι σημαίνει για εσάς; Μπορείτε να δώσετε μέχρι και 4 απαντήσεις:

Ταχύτητα	<input type="checkbox"/>
Πολυτέλεια	<input type="checkbox"/>
Αξιοπιστία / Εμπιστοσύνη	<input type="checkbox"/>
Μόδα	<input type="checkbox"/>

14) Θα θέλατε να νοιώσετε τις εμπειρίες που μπορεί να προσφέρει μία Ferrari με κόστος 15,00€

ΝΑΙ  ΟΧΙ

### ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

- **Φύλο**      Άνδρας       Γυναίκα
- **Ηλικία**
  - 17 – 20
  - 21 – 30
  - 31 – 40
  - 41 – 50
  - 51 – 60
- **Οικογενειακή κατάσταση**
  - Άγαμος
  - Έγγαμος
- **Εκπαίδευση**
  - Πρωτοβάθμια
  - Μέση
  - Τριτοβάθμια
- **Χειρισμός Internet**      ΝΑΙ       ΟΧΙ
- **Τόπος Διαμονής**
  - Β. Προάστια
  - Ν. Προάστια
  - Α. Προάστια
  - Δ. Προάστια
  - Κέντρο (περιοχή Αθηνών)
  - Πειραιάς (ευρύτερη περιοχή)
- **Επάγγελμα**
  - Ελεύθερος Επαγγελματίας
  - Υπάλληλος Γραφείου
  - Εργάτης / Τεχνίτης
  - Πωλητής
  - Μαθητής / Φοιτητής
  - Συνταξιούχος
  - Οικιακά
  - Άλλο .....

## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ

### **Ακτοπλοϊκές εταιρείες γραμμών ΑΤΤΙΚΗΣ – ΜΥΚΟΝΟΥ**

Στην παράγραφο αυτή θα γίνει μία σύντομη παρουσίαση των ακτοπλοϊκών εταιρειών που έχουν δρομολογημένα πλοία είτε στη γραμμή Πειραιώς - Μυκόνου είτε στη γραμμή Ραφήνας – Μυκόνου. Οι εταιρείες είναι: η Β.Σ.Φ., η Η.Φ.Δ. και η NEL LINES. Η G.A. FERRIES πραγματοποιεί (όχι πάντα) κάποιες διελεύσεις από τη Μύκονο και δε δραστηριοποιείται στην συγκεκριμένη αγορά. Για το λόγο αυτό δε γίνεται και σχετική παρουσίαση της εταιρείας. (ΟΙ ΠΑΡΟΥΣΙΑΣΕΙΣ ΠΡΟΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΟΥ ΕΔΩΣΑΝ ΟΙ ΠΑΡΑΠΑΝΩ ΑΚΤΟΠΛΟΪΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΜΕΣΩ ΤΟΥ ΔΙΑΔΙΚΤΥΟΥ).

### **ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΠΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. – BLUE STAR FERRIES**

Η ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΠΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. ιδρύθηκε την 10η Νοεμβρίου 1992 (ΦΕΚ 5228/23.11.1992) και είναι εγγεγραμμένη στο Μητρώο Ανωνύμων Εταιριών με αριθμό 27574/06/Β/92/34. Η διάρκεια της έχει ορισθεί μέχρι το 2091 με δυνατότητα παράτασης. Η Εταιρία έχει έδρα τη Βούλα Αττικής, Λεωφ. Αλκυονίδων 157.

Σύμφωνα με το άρθρο 2 του Καταστατικού, σκοπός της Εταιρίας είναι:

1. Η απόκτηση και η πλοιοκτησία πλοίων ή η συμμετοχή με την απόκτηση μέρους ή όλων των μετοχών άλλων εταιριών ελληνικών ή αλλοδαπών που έχουν σκοπό και αποκλειστικό αντικείμενο την πλοιοκτησία και/ή την εκμετάλλευση πλοίων.
2. Για την επίτευξη του σκοπού της η Εταιρία μπορεί:

- α. Να συμμετέχει σε οποιαδήποτε επιχείρηση με όμοιο ή παρεμφερή σκοπό, οποιουδήποτε εταιρικού τύπου.
- β. Να συνεργάζεται με οποιοδήποτε φυσικό ή νομικό πρόσωπο του ιδιωτικού ή και δημόσιου τομέα του εσωτερικού ή του εξωτερικού με οποιοδήποτε τρόπο.
- γ. Να ιδρύει υποκαταστήματα ή πρακτορεία ή γραφεία οπουδήποτε και
- δ. Να αντιπροσωπεύει οποιαδήποτε επιχείρηση ημεδαπή ή αλλοδαπή οποιουδήποτε εταιρικού τύπου με όμοιο ή παρεμφερή σκοπό.

Η ιστορία του Ομίλου ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΠΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. ξεκινάει από το 1897 με τη δραστηριοποίηση στη μεταφορά εμπορευμάτων και εμπορευόμενων μεταξύ Πειραιά, Πάτρας, Ιονίων νήσων και Ιταλίας. Τις δεκαετίες 1980 και 1990 η εξέλιξη των δραστηριοτήτων της Εταιρίας ήταν αλματώδης αποκτώντας σημαντικό μερίδιο στις θαλάσσιες γραμμές εσωτερικού και εξωτερικού.

Το 1999 η ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε. απέκτησε το 38,87% των μετοχών της Εταιρίας και διεύρυνε το ποσοστό συμμετοχής της στο 48,57% το 2000.

Μετά την εξαγορά της από την ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ Α.Ε., η Εταιρία αλλάζει εμπορικό σήμα, ονομάζεται Blue Star Ferries και προχωράει σε πλήρη αναδιοργάνωση των λειτουργιών της.

Η ΓΡΑΜΜΕΣ ΣΤΡΠΙΝΤΖΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ Α.Ε. δραστηριοποιείται στην επιβατηγό Ναυτιλία. Ο Όμιλος διαθέτει έντεκα (11) πλοία, τα δέκα (10) είναι επιβατηγά-οχηματαγωγά και ένα (1) είναι τύπου catamaran μεταφοράς μόνον επιβατών.

Με τη δρομολόγηση των τριών (3) νεότευκτων, υπερσύγχρονων πλοίων που παρελήφθησαν το 2000 και άλλων τεσσάρων (4) νεότευκτων που έχει προγραμματιστεί να παραληφθούν το 2002 η Εταιρία προβαίνει σε ταχύτατη ανανέωση του στόλου της παρέχοντας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό, στις μεταφορές και ιδιαίτερα στους κατοίκους των νησιών.

Η Εταιρία δραστηριοποιείται στις γραμμές της Αδριατικής θάλασσας και στις ελληνικές ακτοπλοϊκές γραμμές.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 1.

#### ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΗΓΩΝ & ΧΡΗΣΕΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ/ ΧΡΗΜΑΤ. ΔΕΙΚΤΕΣ

(ποσά σε χιλ. Ευρώ)	2002	2001
<b>ΠΗΓΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ</b>		
Κέρδη (ζημίες) προ φόρων	1.868	463
Αποσβέσεις	4.390	4.420
Αύξηση Κεφαλαίου	-	-
Προβλέψεις	25	(623)
Λήψη Δανείων	30.907	-
Αύξηση Υποχρεώσεων	(1.056)	4.689
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>36.134</b>	<b>8.949</b>
<b>ΧΡΗΣΗ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ</b>		
Αύξηση εξόδων εγκατάστασης και ασώματων ακινητοποιήσεων	2.846	558
Αύξηση ενσώματων ακινητοποιήσεων	(22.621)	(24.597)
Αύξηση συμμετοχών και λοιπών απαιτήσεων	16.959	28.663
Ζημίες προηγούμενων χρήσεων	-	-
Μείωση μακροπρόθεσμων υποχρεώσεων	-	26.379
Μείωση βραχυπρόθεσμων δανείων	14.799	-
Αμοιβές Δ.Σ. και προσωπικού	3	-
Μερίσματα	69	-
Φόροι	-	648
Μεταβολή κεφαλαίου κίνησης	24.079	(22.702)
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>36.134</b>	<b>8.949</b>

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

**ΠΙΝΑΚΑΣ 2.**

<b>Χρηματοοικονομικοί Δείκτες</b>	<b>2001</b>	<b>2002</b>
Δείκτες Εξέλιξης (%)		
Κύκλου Εργασιών	(21,90%)	(6,18%)
Κερδών προ φόρων	-	303,39%
<b>Δείκτες αποδοτικότητας (προ φόρων) (%)</b>		
Αποδοτικότητα μ.ο. ιδίων κεφαλαίων	0,19%	0,76%
Αποδοτικότητα συνολικών απασχολούμενων κεφαλαίων	0,70%	1,00%
<b>Δείκτες κυκλοφοριακής ταχύτητας (ημέρες)</b>		
Απαιτήσεων	7	69
Αποθεμάτων	16	7
<b>Δείκτες Δανειακής Επιβάρυνσης (:1)</b>		
Ξένα / Ίδια Κεφάλαια	0,82	0,90*
Τραπεζικές Υποχρεώσεις / Ίδια Κεφάλαια	0,77	0,84
<b>Δείκτες Ρευστότητας (:1)</b>		
Γενική Ρευστότητα	0,67	1,78*
Άμεση Ρευστότητα	0,63	1,76*
<b>Δείκτες Χρηματικής επιβάρυνσης (%)</b>		
Χρεωστικοί τόκοι / Μικτό κέρδος προ αποσβέσεων	24,50%	23,09%
Χρεωστικοί τόκοι / Κέρδη προ φόρων και χρεωστικών τόκων	87,30%	61,58%

\*Στον υπολογισμό των Δεικτών Δανειακής Επιβάρυνσης και Ρευστότητας χρήσεως 2002 δεν ελήφθησαν υπόψη οι υποχρεώσεις προς Συνδεδεμένες Επιχειρήσεις, οι οποίες σε ενοποιημένο επίπεδο μηδενίζονται.

**Πηγή:** Έρευνα Αγοράς 2004

## HELLAS FLYING DOLPHINS – H.F.D.

Με την σημερινή της μορφή η Hellas Flying Dolphins δραστηριοποιείται από το Νοέμβριο του 1999, όταν αποκτήθηκαν 42 ΕΓ/ΟΓ πλοία από 20 Ακτοπλοϊκές Εφοπλιστικές Εταιρείες, προκειμένου να αντιμετωπισθεί η πρόκληση της παγκοσμιοποίησης της οικονομίας με στόχο: τη διατήρηση της ελληνικότητας της Ελληνικής Ακτοπλοΐας.

Από την πρώτη ημέρα που δημιουργήθηκε η Hellas Flying Dolphins ένας από τους στόχους ήταν η βελτίωση των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών. Πιο συγκεκριμένα:

- § Προχώρησε στην παραγγελία 4 νεότευκτων ταχύπλων πλοίων νέας τεχνολογίας (Highspeed 2, 3 & 4, Flyingcat 4), τα οποία δρομολογήθηκαν στις Κυκλάδες μειώνοντας κατά το ήμισυ τον χρόνο ταξιδιού. Το συνολικό κόστος απόκτησης αυτών των 4 πλοίων ανήλθε σε 38 δισ. δρχ.
- § Εκσυγχρόνισε όλα τα υπάρχοντα 74 πλοία του στόλου, συμβατικά και ταχύπλοα νέας τεχνολογίας, διαθέτοντας για το σκοπό αυτό 6,5 δισ. δρχ. περίπου.

Οι μεγαλύτερες σε έκταση και κόστος επεμβάσεις έγιναν στα πλοία συμβατικού τύπου. Αυτές αφορούσαν τόσο στον μηχανολογικό τομέα, τον οποίο δεν βλέπει ο επιβάτης, αλλά είναι εξαιρετικά σημαντικός για την ασφαλή και φερέγγυα μεταφορά του, όσο και στον ξενοδοχειακό, όπου πραγματικά τα πλοία άλλαξαν τόσο πολύ προς το καλύτερο, που ίσως κάποιος από τους ίδιους επιβάτες, οι οποίοι τα είχαν χρησιμοποιήσει πριν τη μετασκευή τους, να μην τα αναγνωρίσουν όταν σήμερα ταξιδέψουν με αυτά.

Παράλληλα, έγινε ριζική ανακαίνιση στο ξενοδοχειακό τμήμα όλων των υδροπτέρυγων, ενώ έγινε εκτεταμένη μετασκευή στο Highspeed I, τόσο στον μηχανολογικό, όσο και στον ξενοδοχειακό τομέα.

Οι συνολικές επενδύσεις που βρίσκονται σε εξέλιξη ξεπερνούν τα 100 δισεκατομμύρια δραχμές.

Σημειώνουμε ότι όλες οι μετασκευές των πλοίων έγιναν στην Ναυπηγοεπισκευαστική βάση του Περάματος.

Η Hellas Flying Dolphins είναι αυτή τη στιγμή μία από τις μεγαλύτερες και οικονομικά πλέον εύρωστες εταιρείες της Ελλάδας.

Απασχολεί 3.000 ναυτικούς και εργαζόμενους στην ξηρά - που είναι όλοι Έλληνες - αριθμός ιδιαίτερα μεγάλος για την ελληνική πραγματικότητα και συνεργάζεται με περισσότερους από 1.100 Έλληνες Προμηθευτές. Τα παραπάνω την κατατάσσουν στις πρώτες επιχειρήσεις όχι μόνο της χώρας, αλλά και της Ευρώπης.

### ΠΙΝΑΚΑΣ 3.

<b>Βασικά μεγέθη Ισολογισμού (σε εκατ. Ξ )</b>	<b>31/12/2002 Ενοποιημένος</b>	<b>31/12/2001 Εταιρεία</b>	<b>Μεταβολή %</b>
Αξίες πλοίων (αναπόσβεστες)	222,9	239,5	-6,9
Έξοδα εγκατάστασης και λοιπά πάγια (αναπόσβεστο υπόλοιπο)	5,3	8,5	-37,6
Συμμετοχές και λοιπές μακροπρόθεσμες απαιτήσεις	9,1	40,3	-77,4
Απαιτήσεις - Αποθέματα	24,1	40,9	-41,1
Χαρτοφυλάκιο μετοχών	6,0	25,0	-76,0
Ταμειακά Διαθέσιμα	21,0	4,8	337,5
Μεταβατικοί λογαριασμοί	3,7	1,6	31,2
<b>Σύνολο Ενεργητικού</b>	<b>292,1</b>	<b>360,6</b>	<b>-19,0</b>
Ίδια κεφάλαια	203,9	253,2	-19,5
Μακροπρόθεσμα δάνεια	61,8	71,0	-12,9
Βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις	25,1	34,6	-27,4
Μεταβατικοί λογαριασμοί	1,3	1,8	-27,8
<b>Σύνολο Παθητικού</b>	<b>292,1</b>	<b>360,6</b>	<b>-19,0</b>

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004



**ΠΙΝΑΚΑΣ 4.**

<b>Ανάλυση αποτελεσμάτων</b> (σε χιλ. €)	<b>2002</b> Ενοποιημ.	<b>2001</b> Εταιρεία	<b>Μεταβολή</b> %
<b>Έσοδα εκμετάλλευσης πλοίων</b>	<b>142.576</b>	<b>148.141</b>	<b>-3,7</b>
ΜΕΙΟΝ: Έξοδα εκμετάλλευσης πλοίων	113.405	136.421	-16,9
<b>Μικτό αποτέλεσμα εκμετάλλευσης</b>	<b>29.171</b>	<b>11.720</b>	<b>148,9</b>
Περιθώριο μικτού κέρδους	20,46%	9,20%	
ΜΕΙΟΝ: Έξοδα διάθεσης και διοίκησης	22.804	22.416	1,7
<b>Κέρδη (ζημιές) προ χρηματοοικονομικών, εκτάκτων και αποσβέσεων EBITDA</b>	<b>6.367</b>	<b>(10.696)</b>	
Περιθώριο EBITDA	4,47%	-7,22%	
ΜΕΙΟΝ: Χρηματοοικονομικά έξοδα (έσοδα)	3.186	3.827	-16,7
<b>Κέρδη (ζημιές) προ εκτάκτων και αποσβέσεων</b>	<b>3.181</b>	<b>(14.525)</b>	
ΜΕΙΟΝ: Προβλέψεις και έξοδα συμμετοχών και χρεογράφων	36.802	3.099	1.087,0
ΜΕΙΟΝ: Έκτακτα έξοδα (έσοδα)	4.027	2.241	79,7
<b>Κέρδη (ζημιές) προ αποσβέσεων</b>	<b>(37.648)</b>	<b>(19.863)</b>	
ΜΕΙΟΝ: Αποσβέσεις χρήσης	11.237	11.798	-4,8
ΜΕΙΟΝ: Έκτακτες αποσβέσεις	450	162.639	
<b>Κέρδη (ζημιές) προ φόρων</b>	<b>(49.335)</b>	<b>(194.300)</b>	<b>74,6</b>

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

## ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΛΕΣΒΟΥ – NEL LINES

Οι σημαντικότεροι σταθμοί στην εξέλιξη της ΝΕΛ είναι:

### 1972

- Ίδρυση της ΝΑΥΠΙΛΙΑΚΗΣ ΕΤΑΙΡΙΑΣ ΛΕΣΒΟΥ Α.Ε.
- Αγορά του πλοίου "ΣΑΠΦΩ".

### 1974

- Τίθενται σε εφαρμογή οι γραμμές Μυτιλήνης - Χίου και Μυτιλήνης - Θεσσαλονίκης.

### 1975

- Τίθεται σε εφαρμογή η γραμμή Μυτιλήνης - Χίου - Πειραιά - Ρόδου - Κύπρου - Χάφας, με εβδομαδιαία τακτικά δρομολόγια.

### 1976

- Διάθεση σε τακτά δρομολόγια μη επιδοτούμενων μεγάλων πλοίων στη γραμμή Λήμνου – Καβάλας.

### 1980

- Έναρξη της μηχανογράφησης των υπηρεσιών της Εταιρίας.

### 1981

- Αγορά του πλοίου "ΑΛΚΑΙΟΣ".

- Ίδρυση της Αναπτυξιακής Εταιρίας Λέσβου Α.Ε. με σκοπό την αξιοποίηση των τουριστικών πόρων της Λέσβου και τη συνεργασία με την ΝΕΛ Α.Ε. για τη γενικότερη οικονομική ανάπτυξη της Λέσβου.

#### **1988**

- Αγορά του πλοίου "ΑΓ. ΡΑΦΑΗΛ".
- Αγορά του πλοίου "ΜΥΤΙΛΗΝΗ".
- Τίθεται σε εφαρμογή η γραμμή Μυτιλήνης – Βόλου.

#### **1994**

- Ίδρυση του κεντρικού πρακτορείου Γέρακας.
- Αγορά κτίσματος στη Μυτιλήνη για τη στέγαση των γραφείων της Εταιρίας.

#### **1995**

- Αγορά του πλοίου "ΘΕΟΦΙΛΟΣ".
- Αύξηση του Μετοχικού Κεφαλαίου της Εταιρίας με δημόσια εγγραφή και εισαγωγή των μετοχών της στην Κύρια Αγορά του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών (έναρξη διαπραγμάτευσης μετοχών της ΝΕΛ στις 28.08.1995).

#### **1998**

- Παραγγέλλεται για ναυπήγηση το υπερταχύπλοο CORSAIRE 12000 στα Γαλλικά ναυπηγεία Alstrom Leroux Naval.

#### **1999**

- Αγορά του πλοίου ΤΑΞΙΑΡΧΗΣ".
- Αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της Εταιρίας με καταβολή μετρητών. Συνολικά έσοδα αύξησης Δρχ. 17 δις περίπου.

- Συμμετοχή στρατηγικού επενδυτή (ANEK) στο μετοχικό κεφάλαιο της Εταιρίας με ποσοστό 16,5%.
- Παραγγέλλονται για ναυπήγηση δύο νέα υπερταχύπλοα τύπου CORSAIRE 10000 και CORSAIRE 14000, στα γαλλικά ναυπηγεία Alstrom Leroux Naval.

## 2000

- Εξαγορά του 42% της ακτοπλοϊκής εταιρίας MedLink S.A., κατόχου τριών Ε/Γ-Ο/Γ πλοίων με δραστηριοποίηση στη γραμμή Ελλάδα - Ιταλίας, με στόχο το ποσοστό να ανέλθει σε 70%.
- Παραλαβή του υπερταχύπλοου "ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΙΠΡΕΣ" (CORSAIRE 12000) και δρομολόγηση στη γραμμή των Δυτικών Κυκλάδων (Πειραιάς ή Ραφήνα - Άνδρος - Σύρος - Τήνος - Μύκονος).
- Δρομολόγηση του "ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΙΠΡΕΣ" στη γραμμή των Δυτικών Κυκλάδων (Πειραιάς ή Ραφήνα - Άνδρος - Σύρος - Τήνος - Μύκονος).
- Δρομολόγηση του "ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΙΠΡΕΣ" στη γραμμή της Πειραιάς ή Ραφήνα - Πάρος - Νάξος και στη γραμμή Παρίας - Χίος - Μυτιλήνη.
- Ίδρυση των θυγατρικών εταιρειών Arisvi Sniping Ubd και Irina Shipping Ubd.
- Δρομολόγηση του πλοίου "ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΙΠΡΕΣ" στη γραμμή Ικαρίας-Σάμου.
- Λήφθηκε η απόφαση για έκδοση Ομολογιακού Δανείου Μετατρέψιμου σε Μετοχές.
- Παραλαβή του ταχυπλόου πλοίου "ΑΙΟΛΟΣ ΕΞΙΠΡΕΣ 2" τύπου Corsaire 10000 και δρομολόγηση του στη γραμμή Πάρου - Νάξου.
- Παραλαβή του ταχυπλόου πλοίου "ΑΙΟΛΟΣ ΚΕΝΤΕΡΗΣ" τύπου Corsaire 14000 και δρομολόγηση του στη γραμμή Πειραιά - Χίου Μυτιλήνης.
- Πώληση του πλοίου "ΑΓΟΣ ΡΑΦΑΗΛ"

**ΠΙΝΑΚΑΣ 5. ΑΡΙΘΜΟΔΕΙΚΤΕΣ NEL LINES**

<b>ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑΣ</b>	<b>2002</b>	<b>2001</b>	<b>2000</b>
ΓΕΝΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	0,46	0,44	0,7
ΕΙΔΙΚΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	0,44	0,41	0,7
ΑΜΕΣΗ ΡΕΥΣΤΟΤΗΤΑ	0,04	0,03	0,2
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΠΑΙΤΗΣΕΩΝ	77,67	71,42	82.
ΒΡΑΧΥΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ/ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	0,14	0,1	0,1
<b>ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑΣ</b>			
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	0,28	0,2	0,2
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	1,19	0,72	0,5
ΤΑΧΥΤΗΤΑ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΑΠΟΘΕΜΑΤΩΝ	3,12	5,42	4,8
<b>ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ</b>	6,82	-11,1	-16,3
<b>ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑΣ</b>			
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ	8,13	-7,97	-8,5
ΓΕΝΙΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ	0,75	0,71	0,5
ΔΑΝΕΙΑΚΗ ΕΠΙΒΑΡΥΝΣΗ	3,27	2,57	1,2
ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ/ ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	0,23	0,28	0,4
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΑΚΗΣ ΔΙΑΡΘΡΩΣΗΣ</b>			
ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ/ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	0,07	0,05	0,0
ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ/ ΠΩΛΗΣΕΙΣ	-	0,13	-0,1
ΜΑΚΡΟΠΡΟΘΕΣΜΕΣ ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ/ ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	0,6	0,61	0,4
<b>ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ</b>	24,61	7,83	-0,8

Πηγή: Έρευνα Αγοράς 2004

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Managerial Economics – Α.Μ. Γουλιέλμος.
- Χρηματοδότηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων – Α.Μ. Γουλιέλμος, 1998.
- Ακτοπλοΐα και Ναυτιλία μικρών αποστάσεων, Α. Μ. Γουλιέλμος – Ε. Σαμπράκος.
- Βασικές Αρχές της Χρηματοοικονομικής Διαχείρισης και Πολιτικής – Fred Weston & Engene Brigham.
- ISL Bremen 1997.
- Σημειώσεις Α. Γουλιέλμου: «Οργάνωση και Διοίκηση Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων»
- Σημειώσεις Α. Γουλιέλμου: «Στρατηγική Ελληνικών Ναυτιλιακών Επιχειρήσεων».
- Χρηματοοικονομική Ναυτιλιακή Λογιστική – Απ. Αποστόλου. Πανεπιστήμιο Πειραιώς.
- Πολιτική Προϊόντος, Σπύρος Γούναρης (Ο.Π.Α.), Πολίνα Παπασταθοπούλου (Ο.Π.Α.) Υλικό διαλέξεων 2 Ακαδημαϊκό έτος 2002-2003 (εαρινό εξάμηνο – Ο.Π.Α.).
- Research Methods for Business Students – M. Sanders & F. Lewis

- Research Methods in Social Relations – L.H. Kidder & G.M. Sudd.

#### **Διαδίκτυο**

- [www.yen.gr/ports/Html-Files/m\\_197.asp](http://www.yen.gr/ports/Html-Files/m_197.asp)
- [www.hellasarmy.gr/zubr.htm](http://www.hellasarmy.gr/zubr.htm)
- [www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)
- [www.yen.gr/ports](http://www.yen.gr/ports)
- [www.bluestarferries.gr](http://www.bluestarferries.gr)
- [www.angelfire.com](http://www.angelfire.com)
- [www.hover-usa.com](http://www.hover-usa.com)
- [www.petroleum.co.uk](http://www.petroleum.co.uk)
- [www.jameshovercraft.co.uk](http://www.jameshovercraft.co.uk)
- [www.plant-managment.gr](http://www.plant-managment.gr)

#### **Έρευνα Αγοράς**

- Philip Morris – Marlboro (Τμήμα Δημοσίων Σχέσεων)
- Ippokampos (Κατασκευαστικές Εφαρμογές Εσωτερικών Χώρων)
- Εθνικό Τυπογραφείο
- Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας (Υπηρεσία Στατιστικής)

- Hoverspeed Fast Ferries
- Rolls-Royce.
- VTS Πειραιά – Κεντρικό Λιμεναρχείο Πειραιώς.
- Χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών, Τμήμα Εισαγωγής.
- Τμήμα Marketing Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε.
- Οικονομικό Τμήμα Στρίντζη Ναυτιλιακή Α.Ε.
- Drewry Shipping Consultants Ltd.
- Τμήμα πληρωμάτων- Στρίντζης Lines
- Τμήμα προσόρμισης τελών και δικαιωμάτων – ΟΛΠ.
- Shell Marine –Τμήμα Πωλήσεων.
- Χρηματιστήριο Νέας Υόρκης
- Ενεργειακό Ινστιτούτο Μεγ. Βρετανίας
- Κλάδος Ναυτιλιακής Πολιτικής – Υ.Ε.Ν. Γραφείο Κλαδάρχη.
- Emporiki Venture Capital.
- Τμήμα μελέτης πλοίων (Τμήμα Ναυπηγικής) – Καθηγητής κ. Παπανικολάου  
Ε.Μ.Π.
- Genesis Hellas.
- ΕΜΥ (Τμήμα Κλιματολογίας).
- Ένωση Ακτοπλόων.



### **Μελέτες**

- Ελληνική Ακτοπλοΐα: Κατάσταση, Προοπτικές και Επενδυτικές Ευκαιρίες – Εθν. Μετσόβειο Πολυτεχνείο (Ε.Μ.Π.) – Αθήνα 1993.
- ICAP: Κλαδική Μελέτη - «Ελληνική Επιβατηγός Ναυτιλία» - Νοέμβριος 2000.
- Ναυτιλία- Ειδική έκδοση Ναυτεμπορικής Ιούνιος 2002.
- Εθνική Ασφαλιστική (National Securities – Ferry Sector), 2001.
- Μελέτη των διατάξεων του διεθνή κώδικα ασφάλειας. H.S.C. Code Αβραάμ Παπακυρίλου – Στυλιανή Ρισσάκη, ΕΜΠ.

### **Εφημερίδες – Περιοδικά**

- Ο Κόσμος του Επενδυτή (18-19/10/2003).
- Ναυτεμπορική (15/3/2004).
- Στρατηγική, τεύχος 78.
- Εφοπλιστής, τεύχος 131 και 132.