

## Πρόβλημα λήψης απόφασης της εταιρείας Wind A.E.<sup>1</sup>

Ο πλοιοκτήτης και πρόεδρος της ναυτιλιακής εταιρείας "Wind A.E." εξετάζει σοβαρά την περίπτωση δρομολόγησης ταχύπλοου πλοίου (πλοίο με μεγαλύτερη ταχύτητα) για τη σύνδεση των λιμανιών του Λαυρίου – Αττικής με τα Μεστά – Χίου.

Λόγω της αναμενόμενης μεγάλης μείωσης του χρόνου που απαιτείται για την πραγματοποίηση του ταξιδιού αυτού (μόνο 2 ώρες) σε σύγκριση με τη διαδρομή Πειραιά – Κεντρικού Λιμανιού Χίου με συμβατικό πλοίο (8,5 ώρες περίπου), ο πλοιοκτήτης πιστεύει ότι η ζήτηση της νέας αυτής μεταφορικής υπηρεσίας θα είναι υψηλή.

Όμως ο Αντιπρόεδρος της εταιρείας υπενθυμίζει στον πλοιοκτήτη την αποτυχία που είχε πριν μερικά χρόνια μία παρόμοια προσπάθεια αξιοποίησης της μικρότερης διαδρομής, Μεστά – Ραφήνα, με το επιβατηγό πλοίο Νήσος Χίος. Βέβαια, στην περίπτωση του Νήσος Χίος ο απαιτούμενος χρόνος του ταξιδιού Μεστά – Ραφήνα ήταν αρκετά μεγαλύτερος (7 ώρες περίπου). Πλην όμως το ευρύτερο πρόβλημα που αντιμετώπισε η δρομολόγηση αυτή προέκυψε από την ακαταλληλότητα των οδικών δικτύων σύνδεσης των λιμανιών με τα αντίστοιχα αστικά κέντρα. Με άλλα λόγια η στενότητα και οι πολλές στροφές, κύρια του οδικού δικτύου Μεστά – Χίου δημιούργησαν ένα τεράστιο πρόβλημα για τη διέλευση ενός μεγάλου αριθμού οχημάτων (πολλά από τα οποία ήταν φορτηγά) σε σύντομο χρονικό διάστημα (χρόνοι άφιξης – αναχώρησης πλοίου). Αυτό δημιούργησε κυκλοφοριακή συμφόρηση (και κινδύνους ατυχημάτων) και σε συνδυασμό με την μακρύτερη επίσης οδική διαδρομή για τη σύνδεση Αθήνας με Ραφήνα και το κύριο εθνικό δίκτυο εξανέμιζε το πλεονέκτημα των μικρότερων χρόνων της θαλάσσιας διαδρομής. Έτσι η προσπάθεια εκείνη του Νήσος Χίος για τη ζεύξη Μεστών – Ραφήνας, συνέχισε ο αντιπρόεδρος της εταιρείας, απέτυχε λόγω χαμηλής ζήτησης.

Στη συζήτηση που ακολούθησε παρεμβλήθηκε ο Γενικός Διευθυντής της εταιρείας, ο οποίος τόνισε τα μειονεκτήματα των οδικών δικτύων των λιμανιών Λαυρίου και Μεστών, πιστεύει ότι δεν θα υπάρχουν κατά το χρόνο που θα δρομολογηθεί το νέο πλοίο. Πιο συγκεκριμένα, ο γενικός διευθυντής ανέφερε ότι μέχρι να δρομολογηθεί το νέο πλοίο πρόκειται να διαπλατυνθούν και να βελτιωθούν ριζικά και τα δύο αυτά οδικά δίκτυα. Όμως στην περίπτωση του Λαυρίου, η ολοκλήρωση της ριζικής βελτίωσης του δικτύου θεωρείται βέβαιη αφού εντάσσεται και στα πλαίσια των προσβάσεων για το νέο αεροδρόμιο των Σπάτων. Ενώ για την περίπτωση των Μεστών η πιθανότητα εκτέλεσης των σχετικών έργων εξαρτάται και από το αν θα χαρακτηριστούν υψηλής ή χαμηλής προτεραιότητας. Δηλαδή τα έργα αυτά (βελτίωση του οδικού δικτύου Μεστών – Χίου) έχουν ενταχθεί στο Γ' ΚΠΣ και πρόκειται να χρηματοδοτηθούν, αλλά δεν είναι ακόμα γνωστό αν θα θεωρηθούν από την Περιφέρεια υψηλής ή χαμηλής προτεραιότητας. Παράλληλα αναπτύσσεται και η γύρω περιοχή των Μεστών (Σπήλαιο Ολύμπων, Ναός της Αθηνάς στον Εμπορειό, Νέο μεγάλο Ξενοδοχείο στην Κώμη, κ.λπ.).

Εάν τα έργα χαρακτηρισθούν υψηλής προτεραιότητας, οι πιθανότητες να εκτελεστούν είναι αρκετά μεγάλες σε ποσοστό 80%, ενώ στην αντίθετη περίπτωση (αν τα έργα χαρακτηρισθούν χαμηλής προτεραιότητας) η πιθανότητα εκτέλεσης ανέρχεται μόνο στο

---

<sup>1</sup> Ενδεικτική περίπτωση για διδακτικούς σκοπούς.

20%. Σημειώνεται ότι η εταιρεία μπορεί να παρέμβει στη διαδικασία χαρακτηρισμού των έργων σε υψηλής ή χαμηλής προτεραιότητας με ανάθεση του θέματος αυτού σε ειδικό γραφείο, το οποίο θα υποβάλει σχετική μελέτη ωφελειών και θα κάνει όλες τις λοιπές σχετικές παρεμβάσεις.

Στην περίπτωση της παρέμβασης αυτής της εταιρείας, το κόστος της οποίας εκτιμάται σε 50.000 €, η πιθανότητα χαρακτηρισμού του έργου ως υψηλής προτεραιότητας αυξάνεται από 55% σε 60%. Συγχρόνως, λόγω της δημοσιότητας του θέματος όσο και της απήχησης των σχετικών παρεμβάσεων στην περίπτωση αυτή αυξάνονται κατά 5 ποσοστιαίες μονάδες και οι υπό συνθήκες πιθανότητες εκτέλεσης των έργων, είτε αυτά χαρακτηριστούν υψηλής είτε χαμηλής προτεραιότητας. Τέλος, θα πρέπει να επισημανθεί ότι εάν εκτελεστούν τα έργα αυτά θα πρέπει να αναμένεται με βεβαιότητα υψηλή ζήτηση. Στην αντίθετη περίπτωση η ζήτηση θα είναι χαμηλή.

Η εταιρεία θα πρέπει να αποφασίσει άμεσα τόσο για το αν θα παρέμβει για να αυξήσει τις πιθανότητες χαρακτηρισμού του οδικού δικτύου Χίου – Μεστών ως υψηλής προτεραιότητας όσο και για το θα δρομολογήσει πλοίο στη γραμμή Λαύριο – Μεστά. Σε περίπτωση θετικής απόφασης για τη δρομολόγηση η εταιρεία θα προχωρήσει στην κατασκευή ενός νέου ταχύπλοου πλοίου αντί του καθαρού κόστους για τον πλοιοκτήτη 1.000.000 € (μείον επιδότηση και ευνοϊκή δανειοδότηση).

Οι διαδικασίες επιδότησης και δανειοδότησης για την αγορά του πλοίου περιλαμβάνουν και δέσμευση για δρομολόγηση του πλοίου στη γραμμή αυτή για 2 τουλάχιστον χρόνια. Για τα δύο αυτά χρόνια, αν υπάρξει υψηλή ζήτηση θα υπάρξει κέρδος 250.000 € σε παρούσα αξία ενώ αν υπάρξει χαμηλή ζήτηση θα υπάρξει ζημιά 100.000 € σε παρούσα αξία.

Μετά την πάροδο των δύο χρόνων, ο πλοιοκτήτης είτε θα επαναπωλήσει το πλοίο, αν η ζήτηση είναι χαμηλή με επιπρόσθετη ζημιά 300.000 € σε παρούσα αξία, είτε θα το διατηρήσει στη γραμμή αυτή για τα επόμενα 10 συνολικά χρόνια εάν η ζήτηση είναι υψηλή με συνολικά κέρδη, στην περίπτωση αυτή, 2.000.000 € σε παρούσα αξία.

#### Σας ζητείται:

- (α) Να απεικονίσετε το πρόβλημα απόφασης της εταιρείας με ένα δέντρο απόφασης.
- (β) Να εκτιμήσετε τις πιθανότητες που αντιστοιχούν στους διάφορους κλάδους του δέντρου και τις τελικές χρηματικές συνέπειες.
- (γ) Να επιλύσετε το δέντρο απόφασης με βάση το κριτήριο Αναμενόμενης Χρηματικής Απόδοσης και να προτείνετε την κατάλληλη επιλογή.