



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ & ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
Ευρωπαϊκό Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα
στη Διοίκηση Επιχειρήσεων – Ολική Ποιότητα

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΜΕΛΕΤΗ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΙΔΡΥΣΕΩΣ ΝΑΥΠΗΓΟΕΠΙΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ : ΚΑΡΑΓΕΩΡΓΗΣ ΣΑΒΒΑΣ
ΟΝΟΜΑ ΠΑΤΕΡΑ : ΚΥΠΡΙΑΝΟΣ
ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΗΤΡΩΟΥ : ΜΔΕ-ΟΠ/0514
ΠΡΩΤΟ ΠΤΥΧΙΟ : ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ & ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΠΑΝ. ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΕΤΟΣ ΥΠΟΒΟΛΗΣ : 2007

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ΣΥΝΟΨΗ ΜΕΛΕΤΗΣ.....	5
1.1 Βασική ιδέα και ιστορικό προγράμματος.....	8
1.2 Ανάλυση της αγοράς και Μάρκετινγκ.....	8
1.3 Πρώτες ύλες και αλλά εφόδια.....	8
1.4 Μηχανολογία και Τεχνολογία.....	9
1.5 Οργάνωση της μονάδας και γενικά έξοδα.....	9
1.6 Ανθρώπινο δυναμικό.....	9
1.7 Τοποθεσία Χώρος εγκατάστασης, Περιβάλλον.....	10
1.8 Προγραμματισμός εκτελέσεως του έργου.....	10
1.9 Χρηματοοικονομική αξιολόγηση της επένδυσης.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΒΑΣΙΚΗ ΙΔΕΑ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ....	11
2.1 Στοιχεία του επενδυτή.....	11
2.2 Περιγραφή της επένδυσης.....	12
2.3 Παράγοντες επιλογής της επένδυσης.....	12
2.4 Κόστος εκπονήσεως μελέτης σκοπιμότητας και των σχετικών ερευνών.....	13
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ.....	14
3.1 Η Τουριστική βιομηχανία στην Ελλάδα.....	14
3.1.1 Πρόσφατη τουριστική πολιτική : Συνεργασία ιδιωτών, κράτους και τοπικής αυτοδιοίκησης.....	14
3.1.2 Τα μεγέθη του Ελληνικού τουρισμού.....	14
3.1.3 Η Ζήτηση του Ελληνικού Τουρισμού.....	15
3.1.4 Γενικά χαρακτηριστικά της διάρθρωσης των τουριστικών επιχειρήσεων..	16
3.1.5 Τάσεις διεθνούς ανταγωνισμού.....	16
3.2 Εναλλακτικός Τουρισμός.....	17
3.2.1 Οι σύγχρονες τάσεις της τουριστικής ζήτησης και ο εναλλακτικός τουρισμός.....	17
3.2.2 Θαλάσσιος Τουρισμός.....	17
3.3 Στοιχεία αγοράς yachting.....	19
3.3.1 Προϊόντα / Υπηρεσίες.....	19
3.3.2 Πελάτες.....	20
3.3.3 Ανταγωνιστές.....	20
3.4 Ανάλυση της ζήτησης της αγοράς yachting.....	23
3.4.1 Ζήτηση της εγχώριας αγοράς.....	23
3.4.2 Ζήτηση της αλλοδαπής.....	25
3.4.3 Συνολικό μέγεθος της εγχώριας αγοράς Yachting.....	29
3.4.4 Προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης.....	30
3.4.5 Προσδιορισμός μελλοντικής ζήτησης.....	33
3.5 Η Στρατηγική του Μάρκετινγκ.....	34
3.5.1 Σκοποί και στόχοι της υπό ίδρυσης μονάδας.....	35
3.5.2 Προώθηση μονάδας.....	35
3.5.3 Τιμολογιακή πολιτική.....	36
3.5.3.1 Τιμές ελλιμενισμού στις μαρίνες.....	36

3.5.3.2 Σύγκριση τιμών διαχείμασης.....	38
3.5.3.3 Προβλεπόμενες τιμές πωλήσεων.....	38
3.5.4 Το πρόγραμμα παραγωγής.....	40
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΥΛΙΚΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΆΛΛΑ ΕΦΟΔΙΑ	46
4.1 Χαρακτηριστικά υλικών επισκευής και άλλων εισροών.....	46
4.1.1 Ανταλλακτικά σκαφών	47
4.1.2 Αξεσουάρ σκαφών.....	49
4.1.3 Υλικά επισκευών σκαφών.....	50
4.1.4 Βοηθητικά εφόδια παραγωγής & Ενεργεία, νερό, πετρέλαιο.....	51
4.1.5 Τροφοδοσία.....	51
4.2 Διαθεσιμότητα και Πηγές προμήθειας	52
4.2.1 Επιλογή και αξιολόγηση των προμηθευτών	52
4.3 Διαχρονική εξέλιξη κόστους υλικών επισκευών και άλλων εφοδίων.....	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ	54
5.1 Μηχανολογικός εξοπλισμός.....	54
5.1.1 Περιγραφή μηχανημάτων μηχανουργείου	55
5.1.2 Περιγραφή μηχανημάτων υπόλοιπων τμημάτων εργατοτεχνιτών	56
5.1.3 Περιγραφή ειδικών και λοιπών μηχανολογικών εγκαταστάσεων.....	57
5.1.4 Βασικός μηχανολογικός εξοπλισμός.....	58
5.1.5 Δαπάνες μεταφοράς και εγκατάστασης μηχανημάτων.....	58
5.2 Χωρομετρικά και μηχανολογικά σχέδια της μονάδας.....	60
5.2.1 Περιγραφή και διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου.....	60
5.2.2 Διαμόρφωση κτιριακών εγκαταστάσεων	61
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ.....	64
6.1 Οργανωσιακή δομή	64
6.2 Τα Γενικά έξοδα της μονάδας.....	68
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ ΠΟΡΟΙ.....	69
7.1 Ανάλυση εργασίας.....	69
7.1.1 Προγραμματισμός ανθρωπίνων πόρων.....	72
7.2 Διαθεσιμότητα και Στρατολόγηση Ανθρωπίνου δυναμικού	73
7.3 Κόστος εργατικού δυναμικού	74
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ, ΧΩΡΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ..	79
8.1 Αναζήτηση και επιλογή τοποθεσίας.....	79
8.1.1 Αξιολόγηση εναλλακτικών τοποθεσιών	80
8.2 Επιλογή χώρου εγκατάστασής της μονάδας.....	82
8.3 Επιπτώσεις στο Περιβάλλον	82
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ	84
9.1 Δραστηριότητες και δεδομένα	84

9.2 Εκτίμηση του κόστους εκτέλεσής του προγράμματος.....	86
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10	
ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ.....	87
10.1 Έκταση και στόχοι χρηματοοικονομικής αξιολόγησης.....	87
10.2 Ανάλυση συνολικού κόστους επένδυσης	87
10.3 Χρηματοδότηση του επενδυτικού σχεδίου	91
10.4 Διαχρονική εξέλιξη του συνολικού κόστους παραγωγής.....	92
10.5 Υπολογισμός αναγκών σε καθαρό κεφάλαιο κίνησης.....	93
10.6 Ανάλυση λογιστικών καταστάσεων	94
10.7 Χρηματοοικονομική αξιολόγηση της επένδυσης.....	97
10.7.1 Μέθοδος επανείσπραξης του κόστους επένδυσης.....	97
10.7.2 Μέθοδος απλού συντελεστή απόδοσης του κεφαλαίου.....	98
10.7.3 Μέθοδος της καθαρής παρούσας αξίας	99
10.7.4 Μέθοδος εσωτερικού συντελεστή απόδοσης.....	101
10.7.5 Ανάλυση «νεκρού» σημείου	103
10.7.6 Ανάλυση ευαισθησίας.....	104
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ	106
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ Θ/Γ ΣΚΑΦΩΝ_2003.....	107
1. Κατάπλοι θαλαμηγών στα Ελληνικά λιμάνια το έτος 2003	108
2. Διαχειμώσεις.....	114
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ Θ/Γ ΣΚΑΦΩΝ_2004.....	115
1. Κατάπλοι θαλαμηγών στα Ελληνικά λιμάνια το έτος 2004	116
2. Διαχειμώσεις.....	121
ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ Θ/Γ ΣΚΑΦΩΝ_2005.....	122
1. Κατάπλοι θαλαμηγών στα Ελληνικά λιμάνια το έτος 2005	123
2. Διαχειμώσεις.....	128
Στοιχεία σημαντικότερων μαρίνων Ελλάδας.....	129
Φωτογραφίες ανταγωνιστών.....	130
Γεωγραφικοί χάρτες	131
Φωτογραφίες από καρνάγια.....	133
Τιμοκατάλογοι ανταγωνιστών	134
Μηχανολογικά σχέδια	137
___ Τοπογραφικό διάγραμμα	139
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	140

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ ΚΑΙ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ΒΑΣΙΚΗ ΙΔΕΑ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

Πίνακας 2-1	
Προεπενδυτικές μελέτες και έρευνες.....	13

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ

Διάγραμμα 3-1	
Κίνηση σκαφών με ελληνική σημαία στο νομό Κυκλάδων το 2003.....	24
Διάγραμμα 3-2	
Κίνηση σκαφών με ελληνική σημαία στο νομό Κυκλάδων το 2004.....	24
Διάγραμμα 3-3	
Κίνηση σκαφών με ελληνική σημαία στο νομό Κυκλάδων το 2005.....	25
Διάγραμμα 3-4	
Κίνηση σκαφών με ξένη σημαία στο νομό Κυκλάδων το 2003.....	26
Διάγραμμα 3-5	
Κίνηση σκαφών με ξένη σημαία στο νομό Κυκλάδων το 2004.....	26
Διάγραμμα 3-6	
Κίνηση σκαφών με ξένη σημαία στο νομό Κυκλάδων το 2005.....	27
Διάγραμμα 3-7	
Διαχειμάσεις θαλαμηγών κατά σημαία, έτος 2004.....	28
Διάγραμμα 3-8	
Διαχειμάσεις θαλαμηγών κατά σημαία, έτος 2005.....	29
Πίνακας 3-9	
Κάταπλοι θαλαμηγών στους ελληνικούς λιμένες, περίοδος 2003-2005.....	29
Πίνακας 3-10	
Κάταπλοι θαλαμηγών στις ελληνικές μαρίνες, περίοδος 2003-2005.....	30
Διάγραμμα 3-11	
Διαχρονική εξέλιξη αγοράς σκαφών αναψυχής.....	32
Πίνακας 3-12	
Πρόβλεψη ζήτησης στην αγορά yachts πανελλαδικός.....	33
Πίνακας 3-13	
Πρόβλεψη κατάπλων θαλαμηγών στις Κυκλάδες.....	34
Πίνακας 3-14	
Διαχειμάσεις θαλαμηγών στις ελληνικές μαρίνες.....	34
Διάγραμμα 3-15	
Τιμές μαρινών ανά μέτρο σε μηνιαία βάση.....	37
Πίνακας 3-16	
Τιμές διαχείμασης.....	38
Πίνακας 3-17	
Πρόγραμμα παραγωγής.....	40
Πίνακας 3-18	
Πρώτος χρόνος λειτουργίας (απασχόληση 25%).....	41
Πίνακας 3-19	
Δεύτερος χρόνος λειτουργίας (απασχόληση 40%).....	42
Πίνακας 3-20	
Τρίτος χρόνος λειτουργίας (απασχόληση 60%).....	43
Πίνακας 3-21	
Τέταρτος χρόνος λειτουργίας (απασχόληση 85%).....	44

Πίνακας 3-22	
Πέμπτος χρόνος λειτουργίας (απασχόληση 25%).....	45

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ΥΛΙΚΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΆΛΛΑ ΕΦΟΔΙΑ

Πίνακας 4-1	
Ανταλλακτικά σκαφών.....	47
Πίνακας 4-2	
Άξεσουάρ σκαφών.....	49
Πίνακας 4-3	
Υλικά επισκευής.....	50
Πίνακας 4-4	
Βοηθητικά εφόδια παραγωγής.....	51
Πίνακας 4-5	
Κόστος τροφοδοσίας.....	51
Πίνακας 4-6	
Μοντέλο επιλογής και αξιολόγησης προμηθευτών.....	53
Πίνακας 4-7	
Διαχρονική εξέλιξη κόστους υλικών επισκευής και άλλων εφοδίων.....	53

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

Πίνακας 5-1	
Εξοπλισμός μηχανουργείου.....	55
Πίνακας 5-2	
Εξοπλισμός λοιπών τμημάτων.....	56
Πίνακας 5-3	
Δαπάνες μεταφοράς εγκατάστασης.....	58
Πίνακας 5-4	
Συγκεντρωτικός πίνακας κόστους μηχανολογικού και λοιπού εξοπλισμού.....	59
Πίνακας 5-5	
Αναλυτικός προϋπολογισμός δαπάνης διαμόρφωσης περιβάλλοντα χώρου.....	61
Πίνακας 5-6	
Αναλυτικός προϋπολογισμός δαπάνης διαμόρφωσης κτιριακών εγκαταστάσεων.....	62

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

Διάγραμμα 6-1	
Οργανόγραμμα μονάδας 2006-2010.....	65
Πίνακας 6-2	
Εκτίμηση γενικών εξόδων 2006-2010.....	68

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ ΠΟΡΟΙ

Πίνακας 7-1	
Επιτελικό και εποπτικό προσωπικό 2006-2010.....	72
Πίνακας 7-2	
Εργατικό δυναμικό μονάδος.....	73
Πίνακας 7-3	
Κόστος προσωπικού 2006-2010.....	74

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8 ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ, ΧΩΡΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Πίνακας 8-1	
Στάθμιση και βαθμολόγηση εναλλακτικών τοποθεσιών.....	80

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9 ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Πίνακας 9-1	
Δραστηριότητες κατασκευαστικής περιόδου.....	83
Διάγραμμα 9-2	
Χρονοδιάγραμμα GANT.....	84
Πίνακας 9-3	
Κόστος εκτέλεσης του προγράμματος.....	85

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10

ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Πίνακας 10-1	
Πάγιο ενεργητικό μονάδας.....	87
Πίνακας 10-2	
Ελάχιστη κάλυψη ημερών.....	88
Πίνακας 10-3	
Ετήσιο κόστος παραγωγής.....	89
Πίνακας 10-4	
Υπολογισμός κεφαλαίου κίνησης.....	89
Πίνακας 10-5	
Συνολικό κόστος επένδυσης.....	90
Πίνακας 10-6	
Πηγές χρηματοδότησης.....	91
Πίνακας 10-7	
Αποπληρωμή δανείου.....	92
Πίνακας 10-8	
Διαχρονική εξέλιξη κόστους παραγωγής.....	92
Πίνακας 10-9	
Ανάγκες σε κεφάλαιο κίνησης 2006-2010.....	93
Πίνακας 10-10	
Κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσεως 2006-2010.....	95
Πίνακας 10-11	
Κατάσταση χρηματικών ροών 2006-2010.....	95
Πίνακας 10-12	
Προβλεπόμενοι ισολογισμοί 2006-2010.....	96
Πίνακας 10-13	
Υπολογισμός καθαρών ταμιακών ροών της επιχείρησης.....	97
Πίνακας 10-14	
Υπολογισμός συντελεστή απόδοσης κεφαλαίων.....	99
Πίνακας 10-15	
Υπολογισμός παρούσας αξίας.....	100
Πίνακας 10-16	
Εκτίμηση εσωτερικού συντελεστή απόδοσης.....	102
Πίνακας 10-17	
Καταμερισμός κόστους παραγωγής.....	103
Διάγραμμα 10-18	
Απεικόνιση "νεκρού" σημείου.....	104

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

ΣΥΝΟΨΗ ΜΕΛΕΤΗΣ

1.1 Βασική ιδέα και ιστορικό προγράμματος

Μέσα στα πλαίσια του προγράμματος αποκέντρωσης της χώρας μας και σε συνδυασμό με τα παρεχόμενα κίνητρα για την εγκατάσταση σύγχρονων παραγωγικών βιομηχανιών στην περιφέρεια, έγινε σύσταση ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΚΑΡΝΑΓΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.» με κύριο σκοπό την ανέλκυση, καθέλκυση, διαχείριση, επισκευή και κατασκευή πάσης φύσεως σκαφών και πλοίων καθώς και τουριστικές και εμπορικές δραστηριότητες, ως και την αντιπροσώπευση οίκων εσωτερικού και εξωτερικού και πάσης φύσεως αγοραπωλησίες σκαφών και πλοίων. Το συνολικό κόστος της μελέτης και των παρεμφερών ερευνών ανήλθε στο συνολικό ποσό των **20.000€**

1.2 Ανάλυση της αγοράς και Μάρκετινγκ

Η λειτουργία της υπό σύστασης ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας εντάσσεται στα πλαίσια του εναλλακτικού τουρισμού και πιο συγκεκριμένα στον τομέα του Yachting. Ο συγκεκριμένος τουριστικός υποκλάδος βρίσκεται σε κατάσταση ανάπτυξης στην Ελληνική περιφέρεια, με προοπτικές σημαντικής εξέλιξης τα χρόνια που έπονται. Οι προβλέψεις για αύξηση της τουριστικής ζήτησης είναι ιδιαίτερα ευοίωνες και αγγίζουν το 8%, που σε συνάρτηση με την ραγδαία αύξηση των πωλήσεων ιδιωτικών σκαφών, κάνει πολύ ελκυστική την αγορά του Yachting.

Η «ΚΑΡΝΑΓΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.» δεν αναμένεται να αντιμετωπίσει ιδιαίτερο ανταγωνισμό, αφού δεν λειτουργεί παρόμοια μονάδα στον νομό των Κυκλάδων. Οι κύριοι ανταγωνιστές της έχουν έδρα το Λαύριο, τη Ρόδο και τα Τουρκικά παράλια αντίστοιχα. Επιπλέον η υπάρχουσα ζήτηση είναι αρκετά μεγαλύτερη από την προσφορά αντίστοιχων υπηρεσιών, κατάσταση που θα οδηγήσει στην σταδιακή πλήρη αξιοποίηση της δυναμικότητας της μονάδας εντός πέντε ετών. Συγκεκριμένα, το πρόγραμμα παραγωγής εκτιμάται ότι θα έχει σταδιακή αύξηση κάθε χρόνο, με 25% της δυναμικότητας τον πρώτο χρόνο, 40% τον δεύτερο, 60% τον τρίτο, 85% τον τέταρτο και πλήρης αξιοποίηση της δυναμικότητας τον πέμπτο χρόνο λειτουργίας. Βάσει των παραπάνω, οι συνολικές πωλήσεις για το πρώτο έτος λειτουργίας αναμένεται να ανέλθουν σε **1.011.140€**, ενώ το αντίστοιχο κόστος των συνολικών εξόδων μάρκετινγκ θα είναι **50.000€**

1.3 Πρώτες ύλες και αλλά εφόδια

Στο πρώτο στάδιο λειτουργίας της μονάδας δεν θα υπάρξουν κατασκευές οι οποίες έχουν ως πρώτη ύλη τον πολυεστέρα, το ξύλο και διάφορα μέταλλα. Η μονάδα στην επισκευαστική περίοδο της λειτουργίας της θα προμηθεύεται υλικά επισκευής (χρώματα, σιλικόνες, κόλλες κ.α.), ανταλλακτικά και αξεσουάρ σκαφών σε χονδρική τιμή, έχοντας όλα τα περιθώρια νόμιμου κέρδους από την παροχή των υπηρεσιών της

προς τους πελάτες της. Αν στα παραπάνω, προστεθούν τα έξοδα για τροφοδοσία, καύσιμα, ηλεκτρισμός, νερό και βοηθητικά υλικά, το συνολικό κόστος υλικών επισκευών και άλλων εφοδίων θα αγγίξει στο πρώτο έτος λειτουργίας της τα **401.415€**

1.4 Μηχανολογία και Τεχνολογία

Η επιχείρηση δεν πρόκειται να προβεί στην αγορά κάποιας τεχνολογίας αφού η παροχή των υπηρεσιών βασίζεται στην γνώση της ναυπηγικής τέχνης από το απασχολούμενο προσωπικό. Η επιχείρηση θα προμηθευτεί όλο τον αναγκαίο εξοπλισμό με ολική αγορά και εφάπαξ πληρωμή, ενώ το συνολικό κόστος του είναι της τάξεως των **1.490.600€** Ο ειδικός μηχανισμός ανέλκυσης/καθέλκυσης σκαφών SYNCRO LIFT θα προμηθευτεί από το εξωτερικό και το συνολικό κόστος του μαζί με την αναγκαία πλατφόρμα αγγίζει το **1.000.000€**

Τα έργα του πολιτικού μηχανικού για τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου και των κτιριακών εγκαταστάσεων θα ανέλθουν σε **1.397.150€** Θα πρέπει να επισημανθεί πως το οικόπεδο που θα εγκατασταθεί η μονάδα βρίσκεται ήδη στην ιδιοκτησία της εταιρείας.

1.5 Οργάνωση της μονάδας και γενικά έξοδα

Η υπό ίδρυση μονάδα δεν θα απασχολήσει μεγάλο αριθμό προσωπικού (τουλάχιστον τα πέντε πρώτα έτη της λειτουργίας της), κατάσταση που διευκολύνει σημαντικά τον τρόπο διοίκησης της και τον έλεγχο των επιμέρους λειτουργιών της. Συγκεκριμένα, ο αριθμός προσωπικού το πρώτο έτος λειτουργίας θα είναι μόλις **9 άτομα** και θα φτάσει τα **27** στις αρχές του πέμπτου έτους λειτουργίας. Τα γενικά έξοδα με τα οποία θα επιβαρυνθεί η μονάδα (περιλαμβάνουν δαπάνες συντήρησης, ασφάλιστρα μηχανημάτων/σκαφών, δημοτικούς φόρους κ.α.), ανέρχονται σε **49.000€** τον πρώτο χρόνο λειτουργίας.

1.6 Ανθρώπινο δυναμικό

Οι άνθρωποι πόροι αποτελούν σημαντικό κεφάλαιο για την επιτυχή σταδιοδρομία της εταιρείας. Η παροχή των υπηρεσιών απαιτεί άρτια γνώση της ναυπηγικής τέχνης σε διάφορες ειδικότητες όπως χειριστές μηχανημάτων, ξυλοναυπηγούς, ιστιοράφτες, μηχανουργούς κ.α. Η στελέχωση (λόγω της ναυπηγικής παράδοσης του τόπου εγκατάστασης) θα γίνει άμεσα και με υψηλής τεχνικής κατάρτισης εργατοτεχνιτών και άλλου προσωπικού. Το κόστος των ανθρωπίνων πόρων το εναρκτήριο έτος θα φτάσει (συμπεριλαμβανομένων και των πρόσθετων παροχών και τις υποχρεώσεις του εργοδότη) σε **219.940€**

1.7 Τοποθεσία Χώρος εγκατάστασης, Περιβάλλον

Κατόπιν συστηματικής έρευνας στα πιο ανεπτυγμένα νησιά του νομού Κυκλάδων, αποφασίστηκε η επένδυση να πραγματοποιηθεί στο νησί της Σύρου, το οποίο αποτελεί και πρωτεύουσα των Κυκλάδων. Κρίσιμοι παράγοντες για την οριστική επιλογή αποτέλεσαν η άρτια υποδομή του νησιού και η ευκολία πρόσβασης σε υψηλής θεωρητικής και τεχνικής κατάρτισης προσωπικό. Ο χώρος εγκατάστασης βρίσκεται στον δήμο Ερμούπολης, σε οικόπεδο με πρόσβαση στο λιμάνι του νησιού και ιδιαίτερα κοντά από το κέντρο της πόλης. Η μονάδα δεν αναμένεται να προκαλέσει περιβαλλοντική ρύπανση στον ευρύτερο χώρο. Παρόλα ταύτα έχει προβλεφθεί βιολογικός καθαρισμός και υιοθέτηση φιλικής προς το περιβάλλον πολιτικής για την πλήρη εξάλειψη πιθανών ρύπων.

1.8 Προγραμματισμός εκτελέσεως του έργου

Βασικός στόχος στο προγραμματισμό εκτελέσεως του έργου είναι ο προσδιορισμός των οικονομικών επιπτώσεων στην κατασκευαστική περίοδο και η εξασφάλιση ικανοποιητικής χρηματοδότησης του μέχρι την έναρξη λειτουργίας του. Η κατασκευαστική περίοδος αναμένεται να διαρκέσει ένα έτος (12 μήνες) και τα έξοδα εκτελέσεως του προγράμματος θα ανέλθουν σε **120.000€**

1.9 Χρηματοοικονομική αξιολόγηση της επένδυσης

Το συνολικό κόστος της επένδυσης είναι της τάξεως των **3.662.760€**, εκ των οποίων τα **3.527.750€** αποτελούν το κόστος των παγίων της μονάδας και άλλες προπαραγωγικές δαπάνες, ενώ τα **135.010€** αποτελούν τις αρχικές ανάγκες σε κεφάλαιο κίνησης. Το συνολικό κόστος λειτουργίας για το πρώτο έτος (αξιοποίηση της δυναμικότητας 25%) θα ανέλθει σε **1.113.130€** και θα φτάσει σταδιακά στα **2.476.555€** το πέμπτο έτος λειτουργίας (αξιοποίηση της δυναμικότητας 100%). Οι προβλεπόμενες χρηματοοικονομικές καταστάσεις της μονάδας παρουσιάζονται ιδιαίτερα ενθαρρυντικές, αφού τόσο οι συσσωρευμένες χρηματικές ροές κάθε έτους εμφανίζουν θετικό πλεόνασμα, όσο και τα καθαρά κέρδη εμφανίζουν συνεχώς αυξητικές τάσεις δίνοντας ικανοποιητικά κέρδη και μερίσματα στους μετόχους της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας.

Σε σχέση με τις μεθόδους χρηματοοικονομικής αξιολόγησης της επένδυσης (μέθοδος επανείσπραξης κεφαλαίου, καθαρής παρούσας αξίας κ.α.), επίσης παρουσιάζονται θετικά αποτελέσματα, ενώ από την ανάλυση «νεκρού» σημείου και ευαισθησίας (**BEP = 31,1%**), τεκμηριώνεται η περιορισμένη ευαισθησία της υπό επένδυσης μονάδας.

Συμπερασματικά, αναμένεται η αποδοχή του προτεινόμενου επενδυτικού σχεδίου τόσο για τα θετικά χρηματοοικονομικά αποτελέσματα του, όσο και για την συμβολή του στην εθνική οικονομία με τα συναλλαγματικά οφέλη που προσδοκείται ότι θα αποκομίσει η εν λόγω ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΒΑΣΙΚΗ ΙΔΕΑ ΚΑΙ ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

2.1 Στοιχεία του επενδυτή

Μέσα στα πλαίσια του προγράμματος αποκέντρωσης της χώρας μας και σε συνδυασμό με τα παρεχόμενα κίνητρα για την εγκατάσταση σύγχρονων παραγωγικών βιομηχανιών στην περιφέρεια, έγινε σύσταση ανώνυμης εταιρείας με την επωνυμία «ΚΑΡΝΑΓΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.» στις 14 Ιουνίου του 2002, μετοχικού κεφαλαίου αξίας 100.000 ευρώ. Το καταστατικό της «ΚΑΡΝΑΓΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.», δημοσιεύθηκε στο δελτίο ανωνύμων εταιρειών και εταιρειών περιορισμένη ευθύνης της εφημερίδας της κυβερνήσεως με κύριο σκοπό:

1. Την ανέλκυση, καθέλκυση, διαχείριση, επισκευή και κατασκευή πάσης φύσεως σκαφών και πλοίων καθώς και τουριστικές και εμπορικές δραστηριότητες, ως και την αντιπροσώπευση οίκων εσωτερικού και εξωτερικού και πάσης φύσεως αγοραπωλησίες σκαφών και πλοίων.

2. Την άσκηση πάσης φύσεως, συναφών προς τους ανώτερους σκοπούς της επιχείρησης, δραστηριότητες με έδρα την Ερμούπολη Σύρου.

Τα μέλη του διοικητικού συμβουλίου, της παραπάνω εταιρείας, συγκροτήθηκαν σε σώμα στις 3 Σεπτεμβρίου του 2002, όπως δημοσιεύθηκε στο δελτίο ανωνύμων εταιρειών και εταιρειών περιορισμένης ευθύνης στην εφημερίδα της κυβερνήσεως ως εξής:

- Α) Κυπριανός Κων/νου Καραγεώργης, Αξιωματικός στρατού, Πρόεδρος
- Β) Ιωάννης Στάμου Αργυρίου, Αρχιτέκτων-Μηχανικός, Αντιπρόεδρος
- Γ) Σάββας Κυπριανού Καραγεώργης, Οικονομολόγος, Διευθύνων σύμβουλος
- Δ) Ευσταθία Αριστείδου Τσιώπου, Αρχαιολόγος, Σύμβουλος
- Ε) Διονύσιος Νικολάου Σαρτζετάκης, Λογιστής, Σύμβουλος

Στη συνέχεια η Εταιρεία με απόφαση του διοικητικού συμβουλίου της 7 Ιανουαρίου του 2003 που δημοσιεύθηκε στο δελτίο ανωνύμων εταιρειών και εταιρειών περιορισμένη ευθύνης της εφημερίδας της κυβερνήσεως, αύξησε το μετοχικό της κεφάλαιο κατά 50.000 ευρώ, δηλαδή συνολικά, 150.000 ευρώ.

Στην προσπάθεια της η εταιρεία να αποκτήσει οικόπεδο μέσα στο λιμάνι της Ερμούπολης, αγόρασε τα εταιρικά μερίδια της ομόρρυθμης εταιρείας «Σ.Ε.Κ.Ο. Ο.Ε.», μοναδικό περιουσιακό στοιχείο της οποίας είναι κτηματική μονάδα με πρόσβαση στο λιμάνι της Ερμούπολης, 3.426τ.μ., τοπογραφικό του οποίου περικλείεται στην μελέτη (Δείκτης 15). Αξία εξαγοράς της εταιρείας ίση με την εμπορική αξία του οικοπέδου 400.000€ Οι εταιρείες βρίσκονται σε στάδιο συγχώνευσης και πιο συγκεκριμένα, η εταιρεία «ΚΑΡΝΑΓΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.» θα απορροφήσει την εταιρεία «Σ.Ε.Κ.Ο. Ο.Ε.», ώστε να περιέλθει το ακίνητο κατά κυριότητα στη συγχώνευσα ανώνυμη εταιρεία, με παράλληλη αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου κατά 50.000 ευρώ, δηλαδή συνολικά 200.000 ευρώ.

2.2 Περιγραφή της επένδυσης

Έχοντας συνειδητοποιήσει πλήρως την ανάγκη ανάπτυξης του θαλάσσιου τουρισμού στην χώρα μας και έχοντας υπόψη τις μεγάλες ελλείψεις αυτού στο χώρο του Αιγαίου, αποφασίστηκε η κατασκευή ναυπηγοεπισκευαστική μονάδας μικρών σκαφών, κυρίως Yachts στο νησί της Σύρου και ιδιαίτερα στο λιμάνι της Ερμούπολης.

Η μονάδα στη πρώτη της φάση (η οποία αφορά και τη συγκεκριμένη μελέτη) θα εξυπηρετεί τις παρακάτω λειτουργίες:

- Διαχείριση των «yachts» και των πάσης φύσεως μικρών σκαφών στη στεριά και θάλασσα.
- Πλήρης ανάληψη επισκευών ή μετασκευών των πιο πάνω σκαφών
- Τροφοδοσία – Πετρέλευση – Ύδρευση.
- Ανελκύσεις – Καθελκύσεις.
- Ναυλώσεις
- Σταθμός ανεφοδιασμού αυτοκινήτων.

Στη δεύτερη φάση η εταιρεία σκοπεύει στην συνεργασία με οίκο του εξωτερικού για τη ναυπήγηση σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, κυρίως ιστιοπλοϊκών σκαφών ανοιχτής θάλασσας και μεγάλων ταχυπλόων.

2.3 Παράγοντες επιλογής της επένδυσης

Οι λόγοι επιλογής της παραπάνω επένδυσης, ιδιαίτερα σε ότι έχει σχέση με την πρώτη φάση, είναι οι εξής:

1. Ανταγωνιστικές μονάδες στο χώρο του Αιγαίου υπάρχουν δύο (2). Συγκεκριμένα η μία εδρεύει στη Ρόδο με την επωνυμία «NHPEΥΣ», η οποία λειτουργεί με τη μορφή οικογενειακής επιχείρησης και η δεύτερη ονομάζεται «OLYMPIC MARINE» και εδρεύει στο Λαύριο. Αναλυτικές πληροφορίες θα δοθούν στο κεφάλαιο που ακολουθεί (υποκεφάλαιο3.3.3). Ανταγωνιστικές μονάδες υπάρχουν επίσης και στην Τουρκία, για τις οποίες αφιερώνεται στη μελέτη ειδική παράγραφος (υποκεφάλαιο3.3.3). Με την ύπαρξη ουσιαστικά δύο μόνων ανταγωνιστριών εταιρειών στο χώρο του Αιγαίου, το πέρασος αυτό παραμένει εντελώς ακάλυπτο, αφήνοντας έτσι στην Τουρκία την μερίδα του λέοντος σε ότι έχει σχέση με την εξυπηρέτηση του YACHTING. Οι παραδοσιακοί ταρσανάδες είναι αδύνατο να εξυπηρετήσουν τη συνεχώς αυξανόμενη ζήτηση, λόγω ανεπαρκούς τεχνολογίας.

2. Η Σύρος βρίσκεται στο κέντρο του Αιγαίο Πελάγους (Δείκτης 12) με αποτέλεσμα οι ιδιοκτήτες ή ενοικιαστές να βρίσκονται από την πρώτη μέρα των διακοπών τους στο χώρο που συνήθως είναι ο τελικός προορισμός τους. Έρευνες απέδειξαν ότι ο χρόνος που απαιτείται να διαχυμαθεί από τις μαρίνες του Πειραιά ως το Σούνιο, θεωρείται χαμένος χρόνος εκ μέρους των ιδιοκτητών ή ενοικιαστών. Επίσης το νησί της Σύρου λόγω παράδοσης αλλά και έχοντας μεγάλη ναυπηγική

μονάδα «ΝΕΩΡΙΟ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.», έχει όλο το απαιτούμενο τεχνικό και εργατικό δυναμικό που απαιτεί η επένδυση. Τέλος το λιμάνι της Σύρου είναι το ασφαλέστερο στο Νομό Κυκλάδων για τον ελλιμενισμό τέτοιων σκαφών.

3. Όπως φαίνεται από τα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε. (Δείκτες 1-2-4-5-7-8) από το Νομό Κυκλάδων διέρχονται 7.413 Ελληνικά σκάφη και 2.834 ξένα, δηλαδή η συνολική ζήτηση ανέρχεται στα 10.247 σκάφη. Όλα τα παραπάνω σκάφη αντιμετωπίζουν ουσιαστικά προβλήματα service, πετρέλευσης, ύδρευσης, τροφοδοσίας, από τη μία πλευρά λόγω έλλειψης υποδομής και από την άλλη, διότι όσοι ασχολούνται με τον παραπάνω τομέα στο χώρο των Κυκλάδων, ασχολούνται περιστασιακά και ως εκ τούτου λείπει ο παράγοντας της εξειδίκευσης. Επίσης η ύπαρξη αλιευτικού στόλου στις Κυκλάδες που ξεπερνάει τα 2.000 σκάφη δίνει τη δυνατότητα στη μονάδα να εξυπηρετήσει και την εγχώρια αγορά.

4. Στις μαρίνες του Πειραιά υπάρχει το αδιαχώρητο από πλευράς ελλιμενισμού, στις δε περιπτώσεις των επισκευών, πλην του Λαυρίου, δεν υπάρχει άλλη οργανωμένη μονάδα στο χώρο του Νομού Αττικής.

5. Σε ότι έχει σχέση με τις ωφέλειες της Εθνικής οικονομίας, δεν χωράει αμφιβολία ότι η επένδυση είναι συναλλαγαμοφόρα, γιατί ποσοστό των πελατών θα είναι αλλοδαποί και μάλιστα υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

2.4 Κόστος εκπονήσεως μελέτης σκοπιμότητας και των σχετικών ερευνών

Τη μελέτη σκοπιμότητας εκπόνησε ο κ. Καραγεώργης Σάββας για λογαριασμό της «ΚΑΡΝΑΓΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε.». Ακολουθεί συνοπτική παρουσίαση τους κόστους της προεπενδυτικής μελέτης και των διάφορων ερευνών.

Πίνακας 2-1

Προεπενδυτικές μελέτες και έρευνες

A/A	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΚΟΣΤΟΣ (€)
1	Μελέτη σκοπιμότητας	10.000
2	Έρευνα αγοράς-Ταξίδια	5.000
3	Διάφορα άλλα έξοδα	5.000
ΣΥΝΟΛΟ		20.000

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ

Αρχικά θα γίνει προσπάθεια να οριστεί ο κλάδος στον οποίο θα δραστηριοποιηθεί η υπό σύσταση ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα. Η ζήτηση των υπηρεσιών που προσφέρει η μονάδα είναι στενά συνυφασμένη με την γενικότερη πορεία του τουρισμού στην Ελληνική επικράτεια και ιδιαίτερα με την ανάπτυξη με ενός εκ των εναλλακτικών μορφών του, που είναι και ο θαλάσσιος τουρισμός. Επομένως, μέσα από την ανάλυση της προαναφερθείσας αγοράς και γενικότερα της τουριστικής βιομηχανίας στην Ελλάδα θα καταστεί δυνατή η πρόβλεψη της ζήτησης για την υπό σύσταση μονάδα.

3.1 Η Τουριστική βιομηχανία στην Ελλάδα

3.1.1 Πρόσφατη τουριστική πολιτική : Συνεργασία ιδιωτών, κράτους και τοπικής αυτοδιοίκησης

Τα τελευταία χρόνια πραγματοποιείται αναπροσανατολισμός στην τουριστική πολιτική τόσο κατά τρόπο αυτόνομο από τον επιχειρηματικό τομέα και το κεντρικό κράτος όσο και στο πλαίσιο των ευρύτερα διοικητικών μεταβολών. Αυτές σηματοδοτούνται, αφενός, από την ενίσχυση της τοπικής αυτοδιοίκησης και την μεταφορά αρμοδιοτήτων από το κεντρικό κράτος σε περιφερειακό επίπεδο και, αφετέρου, από την ιδιωτικοποίηση και εκμετάλλευση ενός σημαντικού μέρους της περιουσίας του ΕΟΤ.

Υπάρχουν ήδη δείγματα επαναδραστηριοποίησης σε τοπικό επίπεδο μορφών τουρισμού που είχαν παρακμάσει τελείως στο παρελθόν και οι οποίες αναβιώνουν υπό άλλες προϋποθέσεις φυσικά, ως νέα προϊόντα και υπηρεσίες. Παραδείγματα αποτελούν η αναβίωση ιαματικών πηγών ως κέντρα θαλασσοθεραπείας κατά το επιτυχημένο Ελβετικό πρότυπο, η αξιοποίηση τοπικής παραγωγής και τοπικών γαστριμαργικών παραδόσεων μέσω μορφών αγροτουρισμού και ειδικών προγραμμάτων ξεναγήσεων.

Η μεγάλη πρόκληση μετά την τέλεση των Ολυμπιακών αγώνων το 2004 εντοπίζεται στην ανάγκη αρμονικής λειτουργίας όλων αυτών των νέων μορφών τουρισμού με ταυτόχρονη βελτίωση των ποιοτικών προδιαγραφών εν όψει της αναμενόμενης αύξησης επισκεπτών υπό την προϋπόθεση ότι δεν θα υπάρξουν κρίσεις (πολιτικές, οικονομικές ή άλλες).

3.1.2 Τα μεγέθη του Ελληνικού τουρισμού

Η τουριστική βιομηχανία στην Ελλάδα βρίσκεται σε ανοδική πορεία την διετία 2004 - 2006, συντελώντας αναστροφή των πτωτικών τάσεων της περιόδου 2000 - 2003, αλλά και της εμφανούς υστερήσεως της χώρας μας κατά την

προγενέστερη περίοδο έναντι των ανταγωνιστριών χωρών. Θετική ήταν η εξέλιξη το 2005 με άνοδο των αφίξεων αλλοδαπών στα ξενοδοχεία κατά 14% και των διανυκτερεύσεων κατά 5%. Μεγαλύτερη άνοδος (8%) των αφίξεων πραγματοποιήθηκε το 2006, με χαμηλότερη όμως άνοδο των εσόδων. Οι προβλέψεις κατατείνουν στο ότι το 2007, η τρίτη μεταολυμπιακή για την Ελλάδα, θα είναι μια από τις καλύτερες σύμφωνα με την τελευταία έκθεση του Ινστιτούτου Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων. Οι επικρατούσες οικονομικές συνθήκες και τάσεις της παγκόσμιας οικονομίας, ιδίως δε των ευρωπαϊκών χωρών, λείπει το ΙΤΕΠ, διαμορφώνουν ευνοϊκό πλαίσιο για τη συνέχιση της διαστολής της τουριστικής δραστηριότητας, με ρυθμό παρεμφερή προς εκείνο του 2006. Οι θετικοί παράγοντες που είχαν απαριθμηθεί στην προηγούμενη έκθεση και αφορούσαν στο 2006 ισχύουν σε μεγαλύτερο, ίσως, βαθμό για το προσεχές έτος, λόγω και της θετικής λειτουργίας των εμπειριών που αποκτήθηκαν από ένα αυξημένο τουριστικό πλήθος. Οι αναβαθμίσεις των γενικών υποδομών, η ευρύτερη αναγνωρισιμότητα της Ελλάδος ως τουριστικού προορισμού, ως συνέπεια των Ολυμπιακών Αγώνων, θα εξακολουθήσει να δρα θετικά, σε συνδυασμό και με τη διαπίστωση απουσίας περιστατικών δυσφημιστικών του όλου τουριστικού περιβάλλοντος της χώρας.

Η Ελλάδα αξιοποιεί το 15% των τουριστικών δυνατοτήτων της σύμφωνα με μια διαπίστωση του Παγκόσμιου Συμβουλίου Τουρισμού που είναι άκρως απογοητευτική για τη "βαριά" βιομηχανία της χώρας. Η τουριστική οικονομία εκπροσωπεί το 18% του ΑΕΠ, με 13,5 εκατομμύρια ξένων παραθεριστών να δαπανούν 11 δισ. ευρώ σε ελληνικούς προορισμούς, ετησίως. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στατιστικά στοιχεία της ΕΣΥΕ, το 2005, πραγματοποιήθηκαν συνολικά 61.567.209 διανυκτερεύσεις, εκ των οποίων οι 14.983.243 προήλθαν από Έλληνες που αποτελούν σημαντικό μέγεθος της συνολικής ζήτησης. Σύμφωνα με τους πίνακες του Παγκοσμίου οργανισμού τουρισμού η Ελλάδα κατέχει την 15^η θέση στην παγκόσμια κατάταξη των χωρών υποδοχής και την 10^η θέση από άποψη τουριστικών εισπράξεων.

3.1.3 Η Ζήτηση του Ελληνικού Τουρισμού

Η ζήτηση για τη χώρα μας και τους επιμέρους προορισμούς της αφορά σε συντριπτικό βαθμό την κυρίαρχη μορφή οργανωμένης ζήτησης για «Ήλιο και Θάλασσα». Οι ειδικές ή εναλλακτικές μορφές τουρισμού (που αφορά άμεσα την υπό σύσταση μονάδα), διακινούν μικρά μεν πλην όμως ενδιαφέροντα από τη σκοπιά της οικονομικής απόδοσης μεγέθη.

Η διάρκεια παραμονής των αλλοδαπών τουριστών ποικίλει ανάλογα με το σκοπό του ταξιδιού και τον τόπο προορισμού τους. Η μέση διάρκεια παραμονής στα ελληνικά θέρετρα είναι 15 ημέρες, ενώ η μέση διάρκεια παραμονής τους σε ξενοδοχειακά καταλύματα είναι 6 ημέρες.

Η εξ αλλοδαπής τουριστική ζήτηση εμφανίζει υψηλό βαθμό χρονικής συγκέντρωσης και κατευθύνεται κυρίως σε προορισμούς στους οποίους κυριαρχεί η μορφή του μαζικού παραθεριστικού τουρισμού. Η τουριστική αιχμή ενισχύεται τα τελευταία χρόνια και αυτό οξύνει ακόμα περισσότερο τα προβλήματα ανταπόκρισης των υποδομών. Η ζήτηση της παραδοσιακής 7μηνης τουριστικής περιόδου (Απρίλιος-Οκτώβριος) παρουσιάζει μια αυξανόμενη εποχικότητα.

3.1.4 Γενικά χαρακτηριστικά της διάρθρωσης των τουριστικών επιχειρήσεων

- Γεωγραφική κατανομή. Με βάση τη γεωγραφική κατανομή των ξενοδοχείων, γύρω από τα οποία συγκεντρώνονται οι λοιπές τουριστικές επιχειρήσεις, διαπιστώνεται μια έντονη συγκέντρωση της τουριστικής δραστηριότητας σε λίγες περιοχές της χώρας. Πέντε από τις 13 Περιφέρειες της χώρας συγκεντρώνουν το 75% των ξενοδοχειακών κλινών της χώρας. Οι μεγαλύτερες συγκεντρώσεις παρουσιάζονται στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου (24% του συνόλου), όπου θα δραστηριοποιηθεί η μονάδα μας, την Κρήτη (19%), τα Ιόνια νησιά (11%), την Αττική (11%) και την Κεντρική Μακεδονία (10%).
- Συγκέντρωση και καθετοποίηση. Το κύριο χαρακτηριστικό των τουριστικών μονάδων είναι το μικρό μέγεθος το οποίο ευθύνεται για μια σειρά δυσλειτουργιών όπως, η χαμηλή στάθμη προσφερόμενων υπηρεσιών και η αδυναμία παρακολούθησης των εξελίξεων στην αγορά.
- Η τάση μεγέθυνσης των επιχειρήσεων είναι μικρή.
- Καθετοποίηση με άλλα τμήματα της τουριστικής αλυσίδας δεν παρατηρείται παρά μόνο σε ελάχιστες περιπτώσεις.
- Εποχικότητα. Ένα άλλο σημαντικό στοιχείο της Ελληνικής προσφοράς είναι η εποχική λειτουργία και εκμετάλλευση.

3.1.5 Τάσεις διεθνούς ανταγωνισμού

Σύμφωνα με την μελέτη του ΙΤΕΠ, η Ελλάδα εμφανίζεται να προηγείται σε επίδοση όλων των αμεσότερα ανταγωνιστριών χωρών, καλύπτοντας μικρό τμήμα των μεγάλων απωλειών που πραγματοποίησε λόγω της συγκριτικής υστερήσεως έναντι των εν λόγω χωρών, αλλά έναντι και της παγκόσμιας επιδόσεως κατά τα τελευταία έτη. Η επίδοση αυτή, τρίτη συνεχής σε όρους συναλλαγματικών εισπράξεων, έχει ενδεχομένως θέσει την τουριστική Ελλάδα σε τροχιά δυνητικής μακροπρόθεσμης ανοδικής πορείας. Εδώ απλώς επισημαίνεται η ύπαρξη υψηλού βαθμού ανταποκρίσεως της τουριστικής ζήτησεως σε πολιτικές που βελτιώνουν την ποιότητα των υπηρεσιών και αναβαθμίζουν τις βασικές υποδομές. Η παρατηρούμενη μείωση του αριθμού των αλλοδαπών που επισκέφθηκαν την Τουρκία μπορεί να υποστηριχθεί ότι υπογραμμίζει την εμπειρικός υποστηριζόμενη τάση, εξαιρετικά υψηλές επιδόσεις σε κάποια έτη να ακολουθούνται από μια περίοδο - μικρή ή μεγάλη - προσαρμογής στα νέα δεδομένα με φαινόμενα ακόμη και αρνητικών μεταβολών σε αφίξεις και εισπράξεις.

Η επίδοση της Ελλάδος αποτελεί πηγή αισιοδοξίας και αυξάνει τις υποχρεώσεις της χώρας για μέσο-μακροπρόθεσμη διατήρησή της. Αυτό δε είναι λάθος να ερμηνευθεί ότι μπορεί να επιτευχθεί μόνο με συνέχιση της προβολής και διαφημίσεως της χώρας. Όπως από έρευνες έχει προκύψει, υψηλό ποσοστό των επισκεπτών δηλώνει ότι περί της τουριστικής Ελλάδος έλαβε γνώση από φίλους ή συγγενείς ή γείτονες. Η ικανοποίηση, επομένως, των επισκεπτών σε όρους εκπληρώσεως προσδοκιών, αποτελεί βασική προϋπόθεση για τη διατήρηση αλώβητης της τουριστικής φήμης της χώρας και περαιτέρω αναβαθμίσεώς της.

3.2 Εναλλακτικός Τουρισμός

3.2.1 Οι σύγχρονες τάσεις της τουριστικής ζήτησης και ο εναλλακτικός τουρισμός

Το σημερινό μοντέλο του τουρισμού της χώρας μας είναι το λεγόμενο του «μαζικού τουρισμού», που όμως προκαλεί ιδιαίτερα προβλήματα στην περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη. Η απάντηση σε αυτά επιτυγχάνεται με την ενθάρρυνση νέων μορφών εναλλακτικού τουρισμού, οι οποίες παραπέμπουν σε ένα άλλο είδος τουρισμού, πιο ποιοτικού. Οι εναλλακτικές μορφές τουρισμού συνδέονται και με άλλους τομείς της οικονομικής δραστηριότητας όπως είναι ο αγροτικός τομέας, το περιβάλλον και η ναυτιλία. Στις εναλλακτικές μορφές τουρισμού περιλαμβάνονται εκείνες, οι οποίες έχουν ως βασικό χαρακτηριστικό τους, την αντίθεση με τον κλασσικό πρότυπο τουρισμού έχοντας ως αφετηρία την ανάγκη προστασίας του περιβάλλοντος, την διαφύλαξη της πολιτιστικής κληρονομιάς και τη φυσική ζωή. Η πλειοψηφία αυτών των μορφών εμπεριέχει την ενεργό συμμετοχή των τουριστών στις δραστηριότητες τους.

Ο Εναλλακτικός τουρισμός σηματοδοτεί μια νέα περίοδο τουριστικής ανάπτυξης και τουριστικής πολιτικής για τον Ευρωπαϊκό και Ελληνικό χώρο. Οι πρώτες προσπάθειες για εναλλακτικό τουρισμό που υπερβαίνει το παραδοσιακό μεσογειακό πρότυπο (Ηλιος – Θάλασσα) ξεκίνησαν στη χώρα μας από το τέλος της δεκαετίας του 1980. Ο αριθμός των Ευρωπαίων πολιτών που στρέφεται και προς τον εναλλακτικό τουρισμό ξεπερνά τα 35.000.000 και αυξάνεται με ρυθμούς άνω του 20% κατά χρόνο. Τα στρώματα που συμμετέχουν σε αυτό τον τουρισμό είναι μέσης και άνω μόρφωσης και εισοδήματος. Στη χώρα μας ο εναλλακτικός τουρισμός μπορεί να γίνει σημαντικός μοχλός μιας νέας φάσης τουριστικής επέκτασης. Η ανάπτυξη των διάφορων μορφών εναλλακτικού τουρισμού πρέπει να αποτελεί προτεραιότητα λόγω του ρόλου της στην άμβλυνση της χωρικής συγκέντρωσης τουριστικής δραστηριότητας, αλλά και για την αναβάθμιση και εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος.

3.2.2 Θαλάσσιος Τουρισμός

Θαλάσσιος τουρισμός με την ευρύτερη έννοια θα μπορούσε να χαρακτηριστεί κάθε δραστηριότητα τουριστική ή αναψυχής που έχει σχέση με τη θάλασσα και τις ακτές. Συνήθως όμως ως θαλάσσιος ή ναυτικός τουρισμός νοούνται οι θαλάσσιες περιηγήσεις – περίπατοι – κρουαζιέρες καθώς και οι ναυταθλητικές δραστηριότητες όπως ιστιοπλοΐα yachting με σκάφη αναψυχής, θαλαμηγούς ή τουριστικά σκάφη. Το σκάφος – πλοίο αναψυχής αποτελεί κύριο συστατικό του θαλάσσιου τουρισμού. Η θαλάσσια διαδρομή, το κύκλωμα ως τόπος – τόποι προορισμού έχει ιδιαίτερη σημασία για τον θαλάσσιο τουρισμό. Ο ελλιμενισμός σε λιμάνια ή ειδικούς λιμένες αναψυχής καθώς και οι διάφορες συμπληρωματικές υπηρεσίες – εξυπηρετήσεις συμπληρώνουν το φάσμα των δραστηριοτήτων του θαλάσσιου τουρισμού.

Υπάρχουσα υποδομή στην Ελλάδα

Τις προηγούμενες δεκαετίες υπήρχε έντονη καθυστέρηση στην δημιουργία των απαιτούμενων «ορμητριών», με αποτέλεσμα τις έντονες διαμαρτυρίες προς τις ελληνικές κυβερνήσεις από τους επιχειρηματίες του κλάδου.

Οι Ολυμπιακοί αγώνες του 2004 ήταν οι αιτία για την έναρξη της κατασκευής νέων «ορμητριών» και του εξοπλισμού των ήδη υπαρχόντων. Έτσι η Ελλάδα, σύμφωνα με πληροφορίες του Ε.Ο.Τ. έχει 19 μαρίνες οι οποίες διαθέτουν συνολικά 6.681 θέσεις ελλιμενισμού. Παράλληλα ο Ε.Ο.Τ. διατύπωσε την αισιοδοξία του ότι τα επόμενα χρόνια θα έχουν τεθεί σε λειτουργία 25 νέες μαρίνες με 5.500 θέσεις ελλιμενισμού. Εκτός από τις θέσεις ελλιμενισμού που παρέχουν οι δημόσιες ή ιδιωτικές μαρίνες, 3.000 περίπου σκάφη αναψυχής μπορούν να φιλοξενηθούν στους ελληνικούς λιμένες. Σε πολλούς λιμένες της Ελλάδας εκτός των μεγάλων εμπορικών λιμένων του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης, έχουν κατάλληλα διαμορφωθεί και εξοπλιστεί μικρά και γραφικά αγκυροβόλια. Με τη κατασκευή προβλητών και κυματοθραυστών έχουν δημιουργηθεί ασφαλείς χώροι, στους οποίους ελλιμενίζονται τουριστικά σκάφη, καταβάλλοντας τα αναλογούντα λιμενικά τέλη. Η αλήθεια ωστόσο είναι ότι οι περισσότερες Ελληνικές μαρίνες λειτουργούν ως αγκυροβόλια, πάρα παρέχουν τις υπηρεσίες μιας σύγχρονης εξοπλισμένης μαρίνας.

Έτσι στα νησιωτικά συμπλέγματα της Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου υπάρχουν δύο μόλις μαρίνες (στη Κω και στη Ρόδο) με 370 θέσεις ελλιμενισμού σύνολο. Αποτέλεσμα σε όλα τα νησιά το καλοκαίρι είναι αδύνατο να βρεθεί θέση ελλιμενισμού για τα σκάφη, αφού στα λιμάνια ο χώρος καταλαμβάνεται από ψαράδικα και πλοία της γραμμής.

Προοπτικές εξέλιξης του θαλάσσιου τουρισμού

Οι Μεσογειακές ακτές και θάλασσες της Ευρώπης είναι τελικός προορισμός του μεγαλύτερου ποσοστού θαλάσσιου τουρισμού. Η Μεσόγειος είναι ο ένας από τους δύο πόλους του θαλάσσιου τουρισμού και η Καραϊβική ο άλλος. Ο θαλάσσιος τουρισμός για την Μεσόγειο αποτελεί ένα από τα κυριότερα τουριστικά προϊόντα και μια σημαντική δραστηριότητα με βαθιές ρίζες που συμβάλλει στην επικοινωνία και ανάπτυξη τους.

Η Ελλάδα αποτελεί μια χώρα μοναδική και χαρισματική για την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού. Προικισμένη από τη φύση με συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι όλων των άλλων χωρών της υπόλοιπης Ευρώπης μπορεί και πρέπει να αναπτύξει το θαλάσσιο τουρισμό όχι μόνο για τα συναλλαγματικά οφέλη που μπορεί να αποκομίσει αλλά και γενικότερα για τις ευνοϊκές επιπτώσεις στον τουρισμό. Η Ελλάδα είναι μια σημαντική δύναμη στο χώρο του yachting και μπορεί να λειτουργήσει ως επίκεντρο της δραστηριότητας αυτής στην Μεσόγειο με αντίστοιχη προσαρμογή στις διεθνείς εξελίξεις του κλάδου. Ο αριθμός και η ποικιλία των νησιών καθώς και οι ευνοϊκές κλιματολογικές συνθήκες αποτελούν τα κυριότερα πλεονεκτήματα για το σκοπό αυτό.

Η αγορά του yachting

Η αγορά του yachting είναι κατανεμημένη σε πολλές δραστηριότητες. Στην Ευρώπη λειτουργούν δύο μοντέλα:

- Το Γαλλικό μοντέλο, βασισμένο στην ισόρροπη ανάπτυξη θαλάσσιας αναψυχής και λιμανιών αναψυχής υλοποιημένο κυρίως από ιδιώτες με παρακολούθηση του δημοσίου. Το μοντέλο αυτό υιοθετήθηκε στην Ισπανία και την Ιταλία.
- Το Ελληνικό μοντέλο, προσανατολισμένο προς την τουριστική ανάπτυξη της θαλάσσιας αναψυχής, κατάσταση που επιτρέπει με ένα στόλο και με φτώχη έως ανύπαρκτη υποδομή να επιτυγχάνεται μεγαλύτερη επιχειρηματική και τουριστική δραστηριότητα. Το μοντέλο αυτό ακολουθήθηκε στην Τουρκία, Τυνησία και την Καραϊβική. Κύριοι συντελεστές της αγοράς είναι τα σκάφη αναψυχής, οι ιδιοκτήτες των σκαφών, οι ναυλομεσίτες, οι χρήστες, τα λιμάνια αναψυχής ή μαρίνες τα πρακτορεία και οι εμπορικές υπηρεσίες.

3.3 Στοιχεία αγοράς yachting

Στο παρόν κεφάλαιο θα οριστεί η δομή της αγοράς στην οποία σκοπεύει να εισέλθει η επιχείρηση, η οποία καθορίζεται από τρία βασικά στοιχεία: τα προϊόντα / παρεχόμενες υπηρεσίες, τους πελάτες και τους ανταγωνιστές.

3.3.1 Προϊόντα / Υπηρεσίες

Η μονάδα στη πρώτη της φάση (η οποία αφορά και τη συγκεκριμένη μελέτη) θα εξυπηρετεί τις παρακάτω λειτουργίες:

- Διαχείριση των «yachts» και των πάσης φύσεως μικρών σκαφών στη στεριά και θάλασσα.
- Πλήρης ανάληψη επισκευών ή μετασκευών των πιο πάνω σκαφών
- Τροφοδοσία – Πετρέλευση – Ύδρευση.
- Ανελκώσεις – Καθελκώσεις.
- Ναυλώσεις
- Σταθμός ανεφοδιασμού αυτοκινήτων.

Στη δεύτερη φάση η εταιρεία σκοπεύει στην συνεργασία με οίκο του εξωτερικού για τη ναυπήγηση σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα, κυρίως ιστιοπλοϊκών σκαφών ανοιχτής θάλασσας και μεγάλων ταχυπλόων.

3.3.2 Πελάτες

Όπως έγινε αναφορά και στην ανάλυση για τον εναλλακτικό τουρισμό, δυνητικοί πελάτες τις εταιρείας αποτελούν όλοι οι κάτοχοι σκαφών. Πιο συγκεκριμένα αγορά – στόχος της μονάδας αποτελούν τα σκάφη άνω των 6 μέτρων (Ελληνικής και ξένης σημαίας) που διέρχονται από το νησιωτικό σύμπλεγμα των Κυκλάδων όλο το έτος. Τα χαρακτηριστικά γνωρίσματα της αγοράς στόχου της εταιρείας είναι άνθρωποι μέσης και άνω μόρφωσης και εισοδήματος, ανεξαρτήτου εθνικότητας. Αναλυτικότερα στοιχεία θα δοθούν στο κεφάλαιο με την ανάλυση της ζήτησης της εγχώριας αγοράς.

3.3.3 Ανταγωνιστές

Λόγω της ιδιαίτερης γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας στο παρόν υποκεφάλαιο θα γίνει διάκριση μεταξύ εγχώριων ανταγωνιστών και σε μονάδες που δραστηριοποιούνται στην Τουρκία και συγκεκριμένα στο Αιγαίο πέλαγος.

Εγγώριες μονάδες

Οι άμεσα ανταγωνιστικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον Ελληνικό χώρο είναι οι εξής:

A) Επιχείρηση με την επωνυμία «ΝΗΡΕΥΣ» στη Ρόδο δυναμικότητας 200 περίπου σκαφών και ανυψωτικής ικανότητας σαράντα (40) τόνων. Η παραπάνω εταιρεία λειτουργεί με τη μορφή οικογενειακής επιχείρησης σε χώρο που έχει μισθώσει από το Λιμενικό Ταμείο Ρόδου και ως εκ τούτου αδυνατεί να εγκαταστήσει ολοκληρωμένη μονάδα (π.χ. μηχανουργείο, ηλεκτρολογείο, εγκαταστάσεις αέρα, ιστοροαφείο κ.λ.π.) και ιδιαίτερα σε χώρο ο οποίος χαρακτηρίζεται εξ ολοκλήρου σαν αιγιαλός και παραλία. Η ίδια η μονάδα αντιμετωπίζει πρόβλημα ειδικευμένου εργατικού δυναμικού, με αποτέλεσμα να στέλνει στην Αθήνα πανιά και ηλεκτρονικά για επιδιόρθωση όταν αυτά είναι σε μικρή ποσότητα ή να πηγαίνουν ειδικευμένοι τεχνίτες από την Αθήνα στη Ρόδο όταν πρόκειται για μεγάλες ποσότητες. Η ανταγωνίστρια επιχείρηση πλεονεκτεί στο γεγονός ότι στη Ρόδο λειτουργεί διεθνές αεροδρόμιο, με αποτέλεσμα οι ιδιοκτήτες σκαφών από Ευρώπη να μπορούν να βρίσκονται σε χρονικό διάστημα το πολύ πέντε ωρών από τη χώρα τους. Βέβαια, αυτό το πλεονέκτημα αντισταθμίζεται εν μέρει αφού λειτουργεί από το 1987 αεροδρόμιο στη Σύρο, ενώ επιπλέον υπάρχει και το αεροδρόμιο της Μυκόνου κάνοντας δυνατή τη προώθηση των πελατών στη Σύρο μέσω των πλοίων της γραμμής ή ταχυπλόων (το πολύ μία ώρα).

B) Επιχείρηση με την επωνυμία «OLYMPIC MARINE» που εδρεύει στο Λαύριο από το 1969 (φωτογραφίες της επιχείρησης στο [Δείκτη 11](#)), είναι άρτια οργανωμένη και από κάθε πλευρά πλεονεκτικότερη, η οποία λειτουργεί και ως ναυπηγείο σκαφών αναψυχής. Απέχει 20 λεπτά από το αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος. Διαθέτει 680 θέσεις ελλιμενισμού, ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα, 700 θέσεις διαχείμασης σκαφών, υπηρεσία travel lift 45t, 65t, 200t, έμπειρο προσωπικό για κάθε είδους εργασία, συνεργεία επιλογής του πελάτη και 24ωρη παρουσία ιδιωτικής εταιρείας security. Επιπλέον, διαθέτει δωρεάν στάθμευση αυτοκινήτων διαθέσιμη μέσα και έξω από το χώρο της Μαρίνας, εστιατόριο, καφετερία/μπαρ, κατάστημα

ναυτιλιακών ειδών και μηχανήματα ATM. Αποτελεί τη μόνη μαρίνα της Αττικής με γαλάζια σημαία και ISO 9001:2000, ενώ ταυτόχρονα προσφέρει ανταγωνιστικές τιμές. Βασικός παράγοντας ώστε να ανταγωνιστεί η υπό σύσταση μονάδα την «OLYMPIC MARINE», αποτελεί η τοποθεσία της στο νησί της Σύρου το οποίο γεωγραφικά βρίσκεται στο κέντρο των Κυκλάδων και του Αιγαίου. Λόγω της τοποθεσίας της, οι πελάτες εξοικονομούν χρόνο αφού βρίσκονται από τη πρώτη μέρα των διακοπών τους πολύ κοντά σε τοποθεσίες – νησιά που συνήθως είναι και οι τελικοί προορισμοί τους.

Γ) Στην ευρύτερη περιοχή των Κυκλάδων υπάρχουν έξι (6) παραδοσιακά καρνάγια που λειτουργούν που λειτουργούν με ξεπερασμένη τεχνολογία (**Δείκτης 13**), με το σύστημα σχάρας («βάζα»). Μειονεκτούν στο γεγονός ότι όταν ανεκκύνουν σκάφος, τότε οι σχάρες («βάζα») παραμένουν ανεκμετάλλευτες μέχρι το σκάφος να καθελκυστεί και πάλι στη θάλασσα. Υπάρχει βέβαια, πάντα η δυνατότητα να απελευθερωθούν οι σχάρες όταν το σκάφος πρόκειται να παραμείνει για πολύ στη στεριά, αλλά προϋποθέτει μία ημέρα εργασίας. Όλες αυτές οι δυσκολίες, μαζί με το γεγονός της ανυπαρξίας service στους χώρους αυτούς, καθιστά τα παραδοσιακά καρνάγια πολύ χαμηλής παραγωγικότητας και έξω από τη σφαίρα ανταγωνισμού της επενδύτριας εταιρείας.

Μονάδες Τουρκίας

Θεωρήθηκε απόλυτο αναγκαίο να γίνει ανάπτυξη των ανταγωνιστριών επιχειρήσεων που υπάρχουν στις ακτές της Τουρκίας, γιατί είναι άρτια οργανωμένες και ήδη εξυπηρετούν ένα μεγάλο μέρος της υπάρχουσας ζήτησης. Σύμφωνα με τα στοιχεία που υπάρχουν διαθέσιμα οι οργανωμένες μαρίνες στη Τουρκία είναι οι παρακάτω:

- 1) KUSADACI MARINA
- 2) BODRUM MARINA
- 3) ANTALYA MARINA
- 4) KEMER MARINA

Οι μαρίνες που λειτουργούν στη Τουρκία, όπως αναφέρθηκε είναι πλήρως εξοπλισμένες προσφέροντας στους πελάτες και τις πιο εξειδικευμένες υπηρεσίες. Συγκεκριμένα στο BODRUM (κοντά στην Αλικαρνασσό), οι εγκαταστάσεις είναι χτισμένες σε μία τεράστια έκταση 10.000 μ² προσφέροντας ακόμα και σύγχρονες εγκαταστάσεις αθλητικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων, καθώς και σύγχρονα εμπορικά κέντρα και χώρους αναψυχής. Οι παραπάνω επιχειρήσεις είναι άρτια εξοπλισμένες στους παρακάτω τομείς, όπως:

- Χώροι υποδοχής (Βοήθεια στις τελωνειακές διαδικασίες εισόδου-εξόδου, 600 θέσεις ελλιμενισμού, Πρόγνωση καιρού, Συνάλλαγμα κ.λ.π.)
- Υπηρεσίες λιμένα (Βοήθεια στο δέσιμο, Υπηρεσία καταδύσεων)
- Γενικές υπηρεσίες (Νερό, Ηλεκτρικό, Τηλεόραση, Τουαλέτα, Πάρκινγκ κ.λ.π.)
- Ιατρικές υπηρεσίες
- Ασφάλεια (Security, Σύστημα πυρανίχνευσης, Πυροσβεστήρες)

- Καύσιμα (Πετρέλαιο, Βενζίνη, Λιπαντικά)
- Έλεγχος ρύπανσης (Αντλίες κυκλοφορίας θαλασσινού νερού, Σταθμοί περισυλλογής στερεών αποβλήτων, Σταθμός περισυλλογής μεταχειρισμένων ελαίων μηχανής κ.λ.π.)
- Τεχνικές υπηρεσίες (Travel lift 100 τόνων, Ανέλκυση και καθέλκυση, Υπόστεγο επισκευών και συντήρησης, Μηχανουργικοί τόρνοι και μεταλλικές κατασκευές, Συντήρηση και προετοιμασία για διαχείριση κ.λ.π.)
- Εγκαταστάσεις αθλητικών και κοινωνικών δραστηριοτήτων (Παιδότοπος, Γήπεδα τένις-μπάσκετ, Αμφιθέατρο, Πάρκα και χώροι περιπάτου κ.λ.π.)
- Εμπορικά κέντρα και χώρους αναψυχής (Σουπερμάρκετ, Εστιατόρια, Ταξιδιωτικά πρακτορεία, Υποκαταστήματα γνωστών εμπορικών οίκων κ.λ.π.)

Όπως έγινε κατανοητό, οι παραπάνω μαρίνες κρίνονται ως υπερσύγχρονες δίνοντας τη δυνατότητα στο πελάτη για ένα πλήρες πακέτο διακοπών καθ' όλη τη διάρκεια που το σκάφος του βρίσκεται αγκυροβολημένο στις μαρίνες των Τουρκικών παραλιών.

Έχοντας, όμως, πλήρη επίγνωση της υπάρχουσας ζήτησης στο χώρο του Αιγαίου και ειδικότερα των Κυκλάδων, η προτεινόμενη για επένδυση μονάδα είναι η μόνη που θα μπορέσει να ανταγωνιστεί τις πιο πάνω αναφερόμενες Τουρκικές μαρίνες. Αν και οι λόγοι που υποστηρίζουν αυτή την άποψη αναπτύσσονται και σε άλλες παραγράφους αυτής της μελέτης, θεωρούμε σκόπιμο να μνημονευθούν και εδώ.

Όλα τα σκάφη που σήμερα εξυπηρετούνται στις πιο πάνω μαρίνες, από τη στιγμή που θα αποφασίσουν να βγουν από το καταφύγιο της μαρίνας, ταξιδεύουν στο Αιγαίο Πέλαγος. Τα ταξίδια όλων αυτών των σκαφών (ιδιόκτητων και επαγγελματικών) έχουν προορισμό τα Ελληνικά νησιά (Ρόδο, Κω, Σάμο, Μύκονο, Σαντορίνη, Πάρο, Ίο και τόσα άλλα). Όλα αυτά τα δεδομένα δημιουργούν από μόνα τους ένα πολύ σοβαρό ερώτημα: Γιατί οι ιδιοκτήτες ή οι ενοικιαστές πρέπει να πάνε αεροπορικώς στη Τουρκία για να παραλάβουν το σκάφος τους; Ποιο είναι το όφελος να παραμένουν στη Τουρκία, όταν υπάρχει οργανωμένη μονάδα στη μέση του Πελάγους για να τους εξυπηρετήσει;

Με δεδομένα τα μειονεκτήματα της μονάδας «ΝΗΡΕΥΣ» στη Ρόδο (έλλειψη εγκαταστάσεων για πλήρη και οργανωμένη παροχή υπηρεσιών), η επενδύτρια εταιρεία παραμένει μοναδική στο χώρο του Αιγαίου. Θα ήταν σκόπιμο στο τέλος να τονιστεί, ότι δε θα έπρεπε, με τόσα πλεονεκτήματα που διαθέτει η χώρα μας να επιτρέπεται στη γειτονική χώρα να εκμεταλλεύεται τα δικά μας πλεονεκτήματα, μειώνοντας μας έτσι τους άδηλους πόρους (συνάλλαγμα) που προέρχονται από τον τομέα του YACHTING.

3.4 Ανάλυση της ζήτησης της αγοράς yachting

3.4.1 Ζήτηση της εγχώριας αγοράς

Σύμφωνα με στοιχεία που δόθηκαν από το Λιμεναρχείο Σύρου, στο νομό των Κυκλάδων υπάρχουν ναυτολογημένα τα παρακάτω:

1. Σκάφη (10 – 60 κ.κ.χ.)	1414
2. Σκάφη (0 – 10 κ.κ.χ.)	1543
Σύνολο σκαφών (0 – 60 κ.κ.χ.)	2957

* Όπου κ.κ.χ: Κόρος Καθαρής Χωρητικότητας, μονάδα που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση των κλειστών χώρων του πλοίου. Ο κ.κ.χ. αντιστοιχεί σε 100 κυβικά πόδια ή σε 2,83 κυβικά μέτρα.

3. Επίσης σύμφωνα με τα στοιχεία που προέρχονται από τη στατιστική κίνησης σκαφών της ΕΣΥΕ (Δείκτες 1-4-7) προκύπτει ότι ο μέσος όρος των ελληνικών θαλαμηγών που διέρχονται από το Νομό των Κυκλάδων είναι 4.406 σκάφη.

Έτσι το άθροισμα των (1) + (2) + (3) = 1.141 + 1.543 + 4.456 = 7.413 ελληνικών σκαφών πάνω από 6 μέτρα που διακινούνται στο χώρο των Κυκλάδων όλο το χρόνο. Όλα αυτά τα σκάφη αντιμετωπίζουν πρόβλημα service το οποίο συνίσταται για μεν τα επαγγελματικά αλιευτικά, στην ανέλκυση και καθέλκυση τους τουλάχιστον μια φορά το χρόνο για επιθεώρηση, επισκευές και χρωματισμούς. Ενώ για τα υπόλοιπα τουριστικά (επαγγελματικά και μη) και αλιευτικά ερασιτεχνικά στη συντήρηση και διαφύλαξη τους κατά τους χειμερινούς μήνες.

Τα προαναφερθέντα προβλήματα αντιμετωπίζονται από τα παραδοσιακά καρνάγια σε πολύ υψηλές τιμές (λόγω χαμηλής παραγωγικότητας) και με τη διαχείριση των τουριστικών σκαφών σε μαρίνες της Αττικής (τιμές των οποίων παρατίθενται στο υποκεφάλαιο 3.5.3.1 – Διάγραμμα 3-15) γεγονός που είναι εντελώς ασύμφορο για δύο βασικούς λόγους :

A) Παντελής έλλειψη επίβλεψης του σκάφους (εκτός και αν απασχολείται προσωπικό μόνο για το σκοπό αυτό) και,

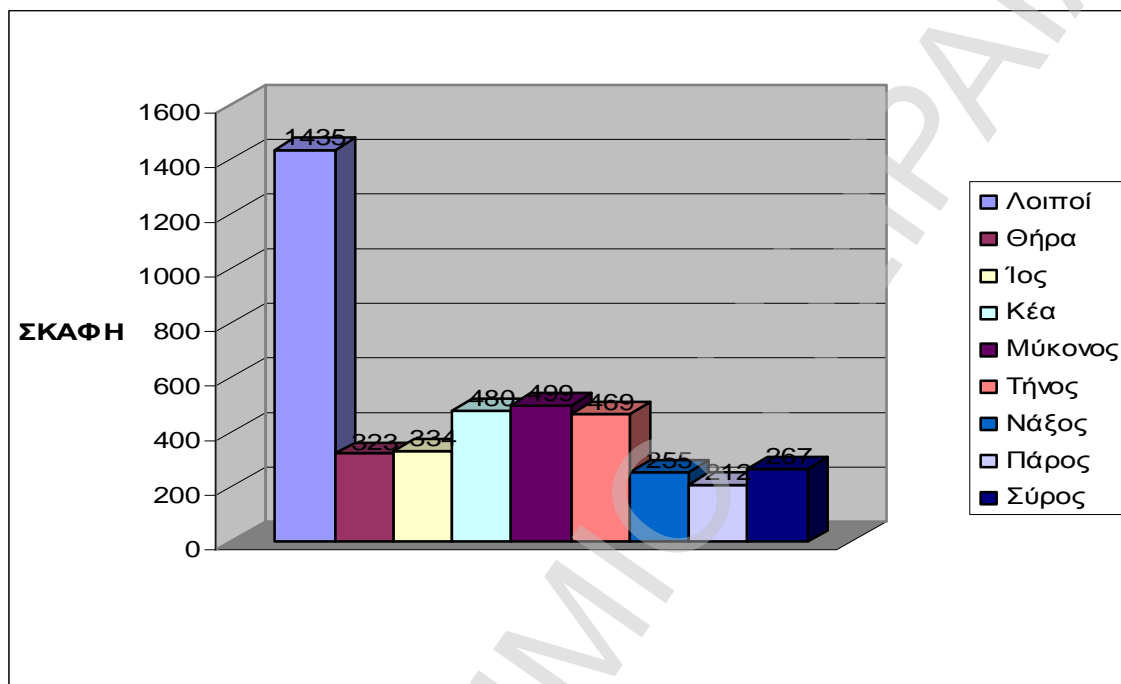
B) Ιδιαίτερα για τα επαγγελματικά είναι προτιμότερο η κρουαζιέρα να αρχίζει στη μέση του Αιγαίου παρά να χάνεται μία ως δύο ημέρες από το κέντρο μέχρι το Σούνιο.

Με τα πιο πάνω δεδομένα υπάρχει ήδη μια πλεονάζουσα ζήτηση η οποία ικανοποιείται μερικά και με πάρα πολλούς κινδύνους για τους ιδιοκτήτες. Θα πρέπει επίσης, να τονιστεί ιδιαίτερα ότι πολλά επαγγελματικά αλιευτικά και τουριστικά σκάφη καταφεύγουν στη λύση της μετάβαση τους στο Πέραμα για καλύτερες συνθήκες εξυπηρέτησης.

Στα διαγράμματα που ακολουθούν δίνεται μια πιο λεπτομερή εικόνα της εγχώριας ζήτησης στο Νόμο Κυκλάδων κατά την τελευταία τριετία.

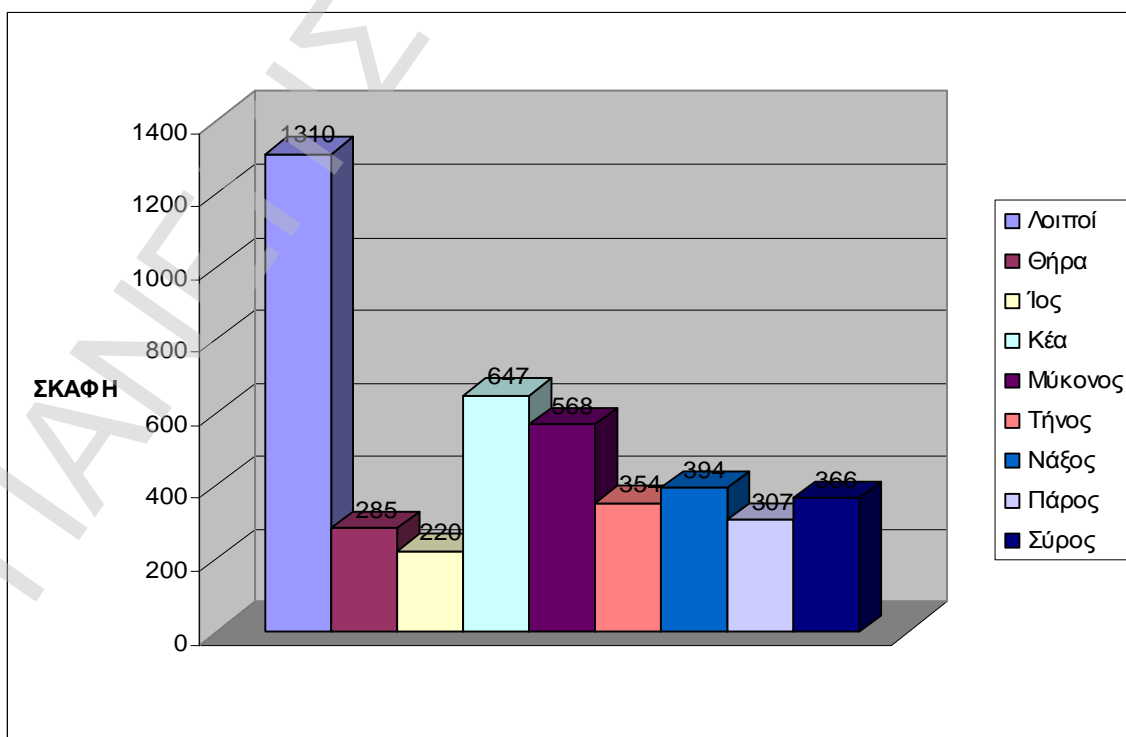
Διάγραμμα 3-1

Κίνηση σκαφών με ελληνική σημαία στο Νομό Κυκλάδων το 2003



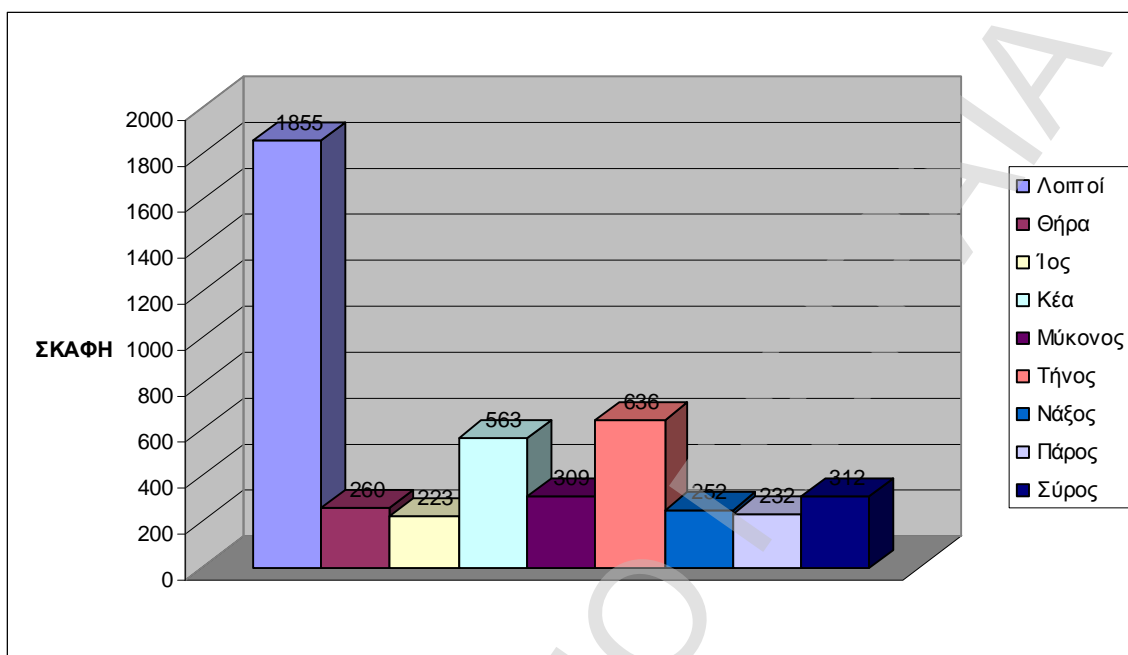
Διάγραμμα 3-2

Κίνηση σκαφών με ελληνική σημαία στο Νομό Κυκλάδων το 2004



Διάγραμμα 3-3

Κίνηση σκαφών με ελληνική σημαία στο Νομό Κυκλάδων το 2005

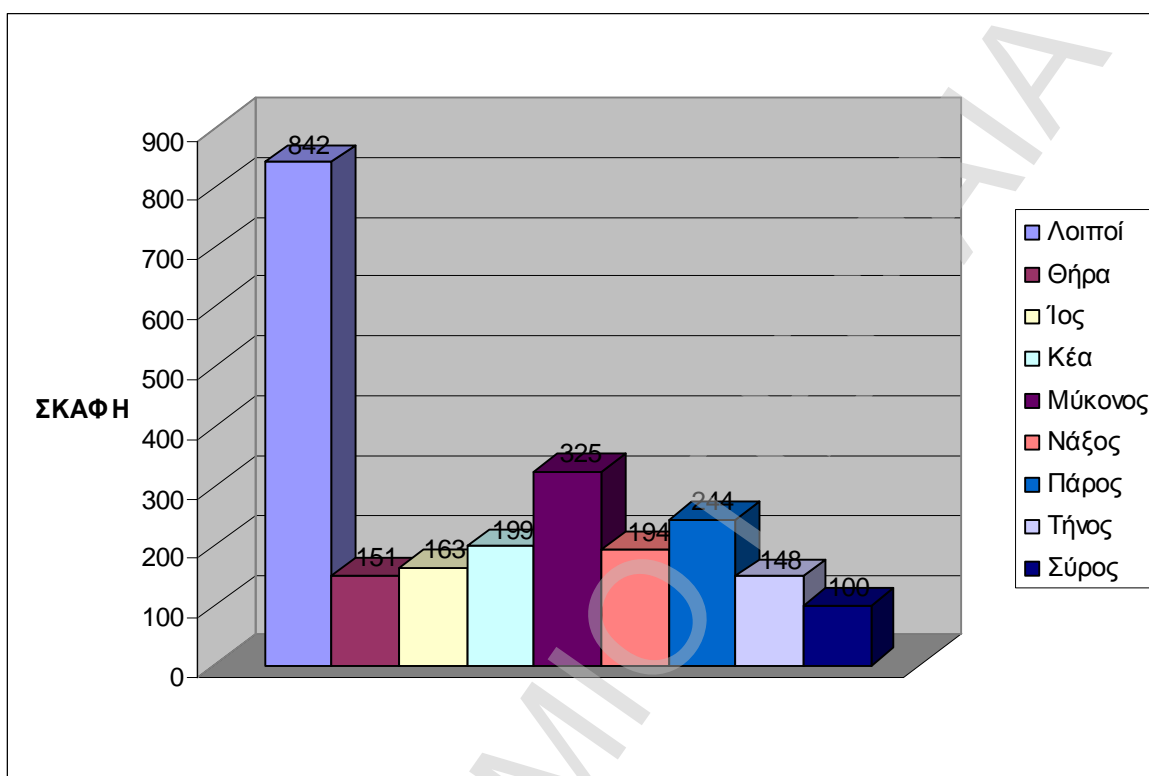


3.4.2 Ζήτηση της αλλοδαπής

Από τη στατιστική κίνηση σκαφών, σύμφωνα με στοιχεία της ΕΣΥΕ (Δείκτες 2-5-8), από το Νομό Κυκλάδων διέρχονται κατά μέσο όρο 2.834 σκάφη με ξένη σημαία τα οποία βέβαια λόγω της έλλειψης υποδομών αναγκάζονται να εγκαταλείψουν τις Κυκλάδες κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Ακολουθούν οι σχετικοί πίνακες με την κίνηση σκαφών με ξένη σημαία την τελευταία τριετία.

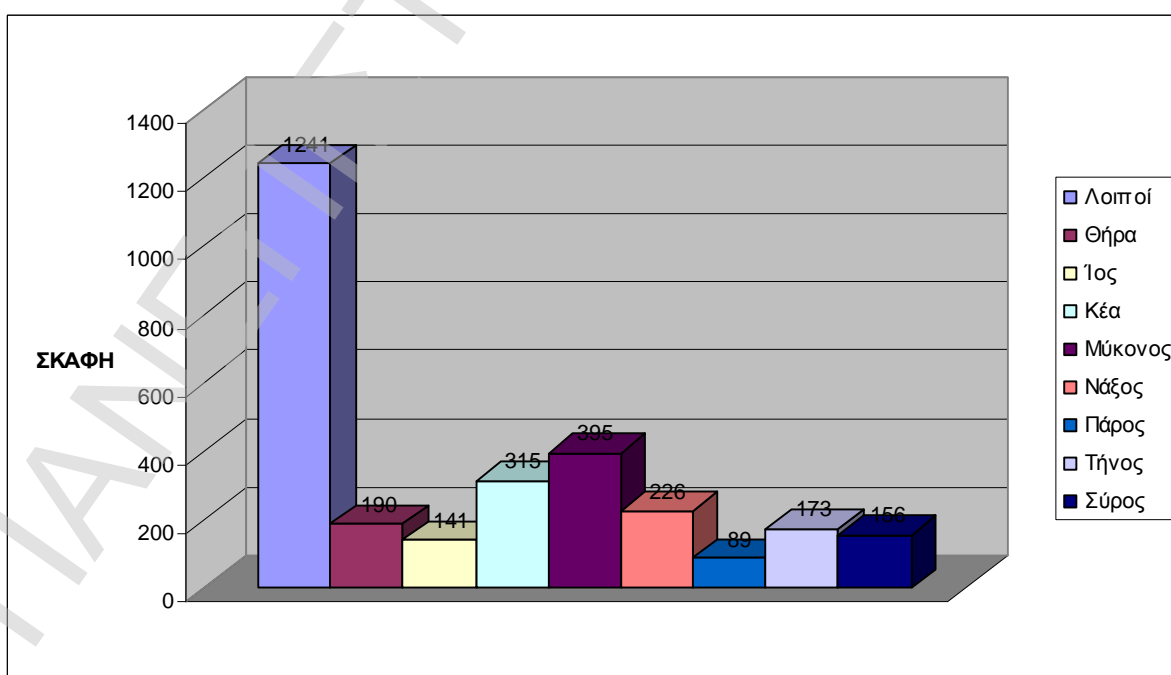
Διάγραμμα 3-4

Κίνηση σκαφών με ξένη σημαία στο Νομό Κυκλάδων το 2003



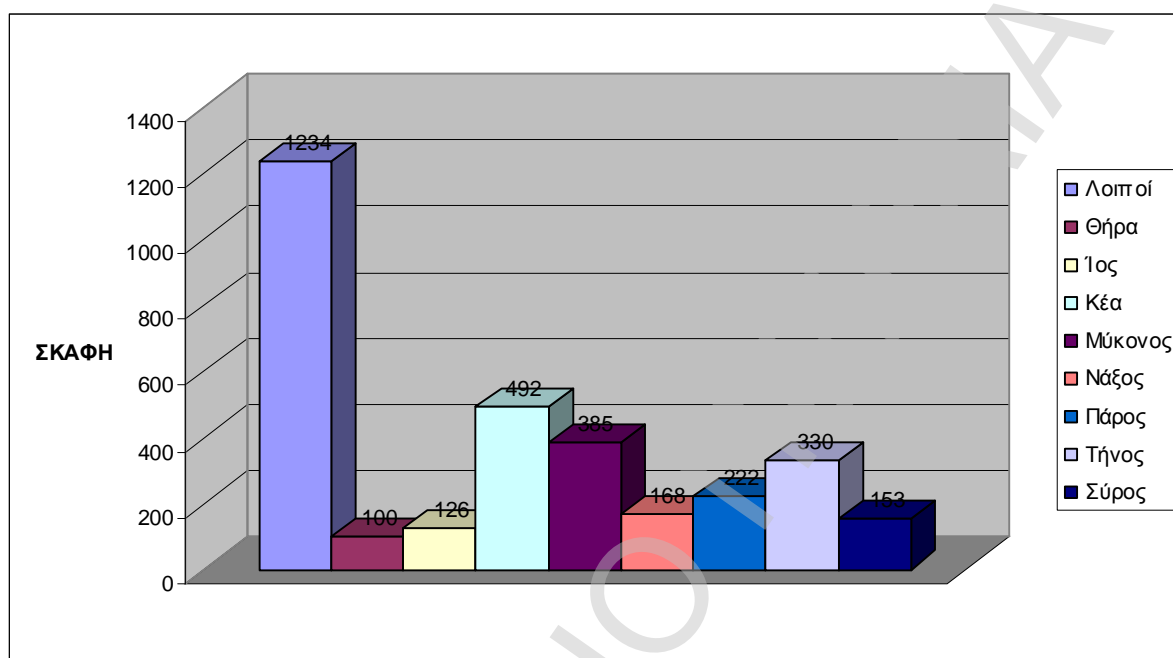
Διάγραμμα 3-5

Κίνηση σκαφών με ξένη σημαία στο Νομό Κυκλάδων το 2004



Διάγραμμα 3-6

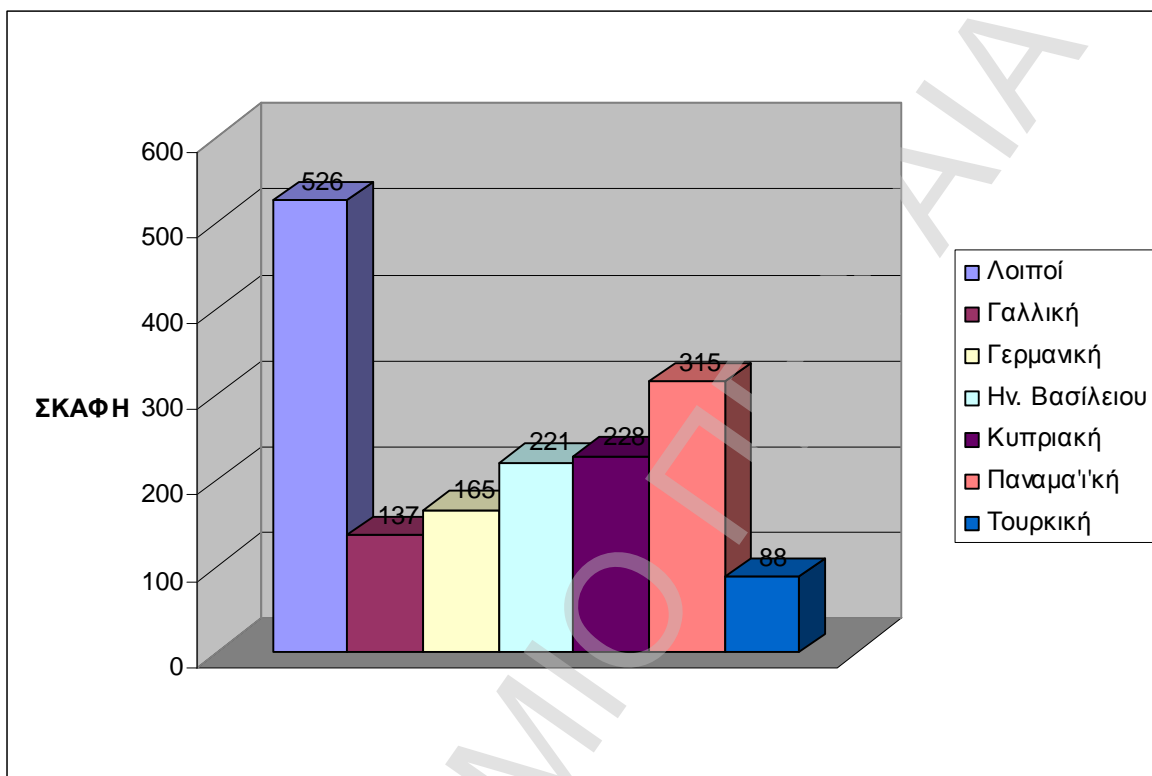
Κίνηση σκαφών με ξένη σημαία στο νομό Κυκλάδων 2005



Εάν όλοι οι ξένοι ιδιοκτήτες γνωρίζουν ότι στο μέσο του Αιγαίου υπάρχει οργανωμένη μονάδα διαχείμησης και επισκευών, είναι πιθανό ότι, θα προτιμήσουν να αφήσουν για διαχείμηση τα σκάφη τους στη Σύρο παρά σε οποιαδήποτε άλλο μέρος του κέντρου. Επισημαίνεται σε αυτό το σημείο, ότι τα σκάφη θα είναι πλήρως ασφαλισμένα από την επενδύτρια εταιρεία κατά πάσα κινδύνου. Επιπλέον, σύμφωνα με πληροφορίες που δόθηκαν από τις στατιστικές του Ε.Ο.Τ., στην Ελλάδα διαχειμάζουν κατά μέσο όρο 2.900 σκάφη το χρόνο (Δείκτες 3-6-9), ενώ διέρχονται από τα Ελληνικά λιμάνια περίπου 21.012 σκάφη. Δηλαδή στα Ελληνικά λιμάνια μόνο το 8,56% των διερχόμενων σκαφών, διαχειμάζουν σε Ελληνικό λιμάνι. Όπως είναι γνωστό κανείς Ευρωπαίος δεν παίρνει το σκάφος μαζί του. Απλώς τα απορροφούν οργανωμένες μονάδες της Τουρκίας, της Ιταλίας και της Κροατίας. Επομένως, διακρίνεται η αναγκαιότητα για σύσταση οργανωμένης μονάδας στο κέντρο του Αιγαίου για να καλύψει τη συνεχώς αυξημένη ζήτηση.

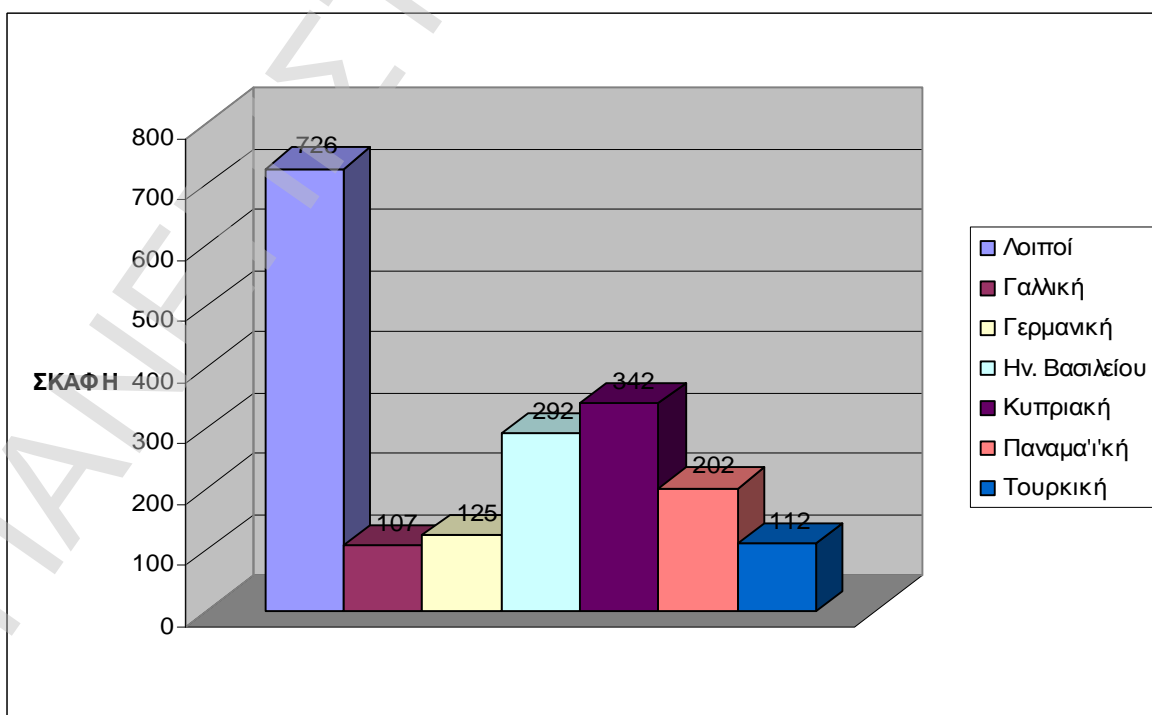
Διάγραμμα 3-7

Διαχειμώσεις θαλαμηγών κατά σημαία, έτος 2004



Διάγραμμα 3-8

Διαχειμώσεις θαλαμηγών κατά σημαία, έτος 2005



Θα πρέπει να τονιστεί εδώ, ότι η λύση του ελλιμενισμού σε μαρίνες δημιουργεί προβλήματα και εγκυμονεί κινδύνους:

A) Προβλήματα

- Τα σκάφη αλλά και τα ερασιτεχνικά αλιευτικά εφόσον δεν κινούνται το χειμώνα έχουν πολλαπλάσια φθορά αν βρίσκονται στη θάλασσα παρά στη στεριά.
- Χρειάζεται απαραίτητα κάποιος, να ασχολείται με το σκάφος τουλάχιστον δύο φορές το μήνα (φόρτιση μπαταριών, τράβηγμα νερών, απλή συντήρηση μηχανής, μικροεπισκευές κ.λ.π.).

B) Κίνδυνοι

- Πυρκαγιά
- Κλοπή (παρουσιάζονται πολλά κρούσματα στις κατά τόπους μαρίνες)
- Ελλιπής φύλαξη σε περιπτώσεις κακοκαιρίας

Είναι επομένως αυτονόητο ότι κάθε ιδιοκτήτης, εκτός από το κόστος ελλιμενισμού στη μαρίνα, θα πρέπει να υπολογίσει και κάποιο κόστος ιδιαίτερης φύλαξης του σκάφους του για την αντιμετώπιση των πιο πάνω προβλημάτων και κινδύνων. Το κόστος αυτό συνήθως ανέρχεται στο διπλάσιο των τελών ελλιμενισμού των μαρίνων. Βέβαια, τέτοιου είδους υπηρεσίες προσφέρουν οργανωμένα γραφεία, τα οποία όμως λόγω του ότι οι πελάτες τους είναι κατασπαρμένοι σε διαφορετικές μαρίνες, αδυνατούν να προσφέρουν πλήρη κάλυψη

3.4.3 Συνολικό μέγεθος της εγχώριας αγοράς Yachting

Στο παρόν υποκεφάλαιο, θα παρουσιαστούν πίνακες που δείχνουν τα συνολικά μεγέθη, που πραγματοποιήθηκαν στην ελληνική επικράτεια, για την αγορά yachting την τελευταία τριετία.

Πίνακας 3-9

Κατάπλοι θαλαμηγών στους Ελληνικούς λιμένες, περίοδος 2003-2005

ΕΤΟΣ	Ελληνική σημαία	Ξένη σημαία	Συνολική ζήτηση
2003	23.676	19.764	43.440
2004	24.292	20.289	44.581
2005	26.742	22.983	49.725

Πίνακας 3-10

Διαχειμάσεις θαλαμηγών στις Ελληνικές μαρίνες, περίοδος 2003-2005

ΕΤΟΣ	Ελληνική σημαία	Ξένη σημαία	Συνολικές Διαχειμάσεις
2003	3.946	1695	5.641
2004	3.851	1.680	5.531
2005	4.263	1.906	6.169

Όπως διαφαίνεται από τους παραπάνω πίνακες, υπάρχει μία σχετική ανοδική τάση στους κατάπλους και διαχειμάσεις θαλαμηγών την περίοδο 2003-2005, η οποία εντείνεται και γίνεται πιο εμφανής το έτος 2005. Σύμφωνα με εκτιμήσεις αρμόδιων τουριστικών αρχών, αναμένεται σημαντική αύξηση της τουριστικής ζήτησης στην Ελλάδα της τάξεως 5%-8% τα χρόνια που έπονται. Οι αισιόδοξες εκτιμήσεις, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι αναμένεται ανάλογη αύξηση της ζήτησης και στον τομέα του yachting στην Ελληνική επικράτεια, αφού αυτός αποτελεί κομμάτι της συνολικής τουριστικής βιομηχανίας. Στην ενότητα που ακολουθεί, θα απαριθμηθούν συνοπτικά οι σημαντικοί προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης του ευρύτερου τουριστικού προϊόντος, που αφορά άμεσα και την αγορά yachting στην Ελληνική επικράτεια.

3.4.4 Προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, η τουριστική "βιομηχανία" της Ελλάδος αποτελεί σημαντική πηγή απασχόλησης και εισοδήματος για το κράτος. Συγκεκριμένα, η τουριστική οικονομία εκπροσωπεί το 18% του ΑΕΠ, με 13,5 εκατομμύρια ξένων παραθεριστών να δαπανούν 11 δισ. ευρώ σε ελληνικούς προορισμούς, ετησίως. Σύμφωνα με τα πιο πρόσφατα στατιστικά στοιχεία της ΕΣΥΕ, το 2005, πραγματοποιήθηκαν συνολικά 61.567.209 διανυκτερεύσεις, εκ των οποίων οι 14.983.243 προήλθαν από Έλληνες που αποτελούν σημαντικό μέγεθος της συνολικής ζήτησης. Σύμφωνα με τους πίνακες του Παγκοσμίου οργανισμού τουρισμού η Ελλάδα κατέχει την 15^η θέση στην παγκόσμια κατάταξη των χωρών υποδοχής και την 10^η θέση από άποψη τουριστικών εισπράξεων. Οι σπουδαιότεροι προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης είναι οι εξής:

- Η δημιουργία νέων κοινωνικών, πολιτικών και οικονομικών συνθηκών

Οι τάσεις παγκοσμιοποίησης, η ολοένα ανάπτυξη του εμπορίου και η επικράτηση της αστικής τάξης, έχουν δώσει την ευκαιρία σε άνθρωπο στον πλανήτη να πραγματοποιεί ταξίδια σε όλο τον κόσμο.

- Η αύξηση του εισοδήματος των εργαζομένων

Η γενικότερη οικονομική ανάπτυξη, κυρίως στις αναπτυγμένες χώρες, οδηγεί και στην αύξηση του ατομικού εισοδήματος. Η βελτίωση της θέσης των εργαζομένων οδηγεί στην δυνατότητα ικανοποίησης περισσότερων αναγκών, στις οποίες συγκαταλέγεται και η πραγματοποίηση ταξιδιών.

- Η άνοδος του πνευματικού επιπέδου των ανθρώπων

Η επέκταση της μόρφωσης των λαών συμβάλει στη διεύρυνση του πνευματικού ορίζοντα και κατά συνέπεια στην δημιουργία ενδιαφέροντος για τα ήθη και έθιμα άλλων πόλεων και χωρών. Όλα αυτά είναι λογικό να δρουν θετικά στην επέκταση της τουριστικής μετακίνησης. Δεν αποτελεί τυχαίο γεγονός ότι η συντριπτική πλειοψηφία των μετακινήσεων πραγματοποιείται από ανθρώπους που προέρχονται από χώρες με υψηλό μορφωτικό επίπεδο.

- Η καθιέρωση και επέκταση των κοινωνικών παροχών

Πιο συγκεκριμένα, η ετήσια υποχρεωτική άδεια, ο περιορισμός του χρόνου εργασίας, ο θεσμός των κοινωνικών ασφαλίσεων, καθώς και ανάπτυξη σωματείων και συλλόγων που προτρέπουν στην πραγματοποίηση συλλογικών τουριστικών μετακινήσεων οδηγούν στην αύξηση της ζήτησης για τουριστικά προϊόντα.

- Ο σύγχρονος τρόπος ζωής

Η ολοένα αυξανόμενη ρουτίνα, το άγχος συνδράμουν στην αύξηση της ανάγκης για ξεκούραση και την ανάγκη αλλαγή περιβάλλοντος. Πλέον, τα ταξίδια για λόγους αναψυχής αποτελούν βασικό στοιχείο των νέων αντιλήψεων για τη ζωή.

- Η ανάπτυξη της διαφήμισης

Κάθε κράτος δαπανά σημαντικά ποσά για την προώθηση και ανάδειξη της πολιτιστικής κληρονομιάς του και των φυσικών ομορφιών του. Η σωστή προώθηση της εικόνας της χώρας μας στο εξωτερικό μπορεί να συμβάλει αποφασιστικά στην αύξηση της τουριστικής ζήτησης. Σημαντικό ρόλο για την αναμενόμενη άνοδο της τουριστικής ζήτησης, τα χρόνια που έπονται, στον Ελλαδικό χώρο συντέλεσε η διεξαγωγή των Ολυμπιακών αγώνων στην Αθηνά το 2004.

- Η ειρηνική κατάσταση

Σπουδαίος παράγοντας για την άνθηση της τουριστικής ζήτησης αποτελεί η διατήρηση της ειρήνης. Χώρες σε εμπόλεμη κατάσταση ή με έκρυθμες πολιτικές εξελίξεις, σίγουρα δεν αποτελούν ιδανικό μέρος διακοπών. Στην σύγχρονη εποχή, η εμφάνιση της τρομοκρατίας, έχει καταστήσει επισφαλεις τις μετακινήσεις πολιτών σε διάφορες περιοχές. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελούν οι συνεχώς αυξανόμενες τρομοκρατικές επιθέσεις στην Τουρκία που οδηγούν σε σταδιακή μείωση των τουριστικών επισκέψεων στην γειτόνα χώρα. Η Ελλάδα, μέχρι στιγμής, δεν αντιμετωπίζει παρόμοια προβλήματα.

- Ατομικές δαπάνες για ιδιότητα σκάφη

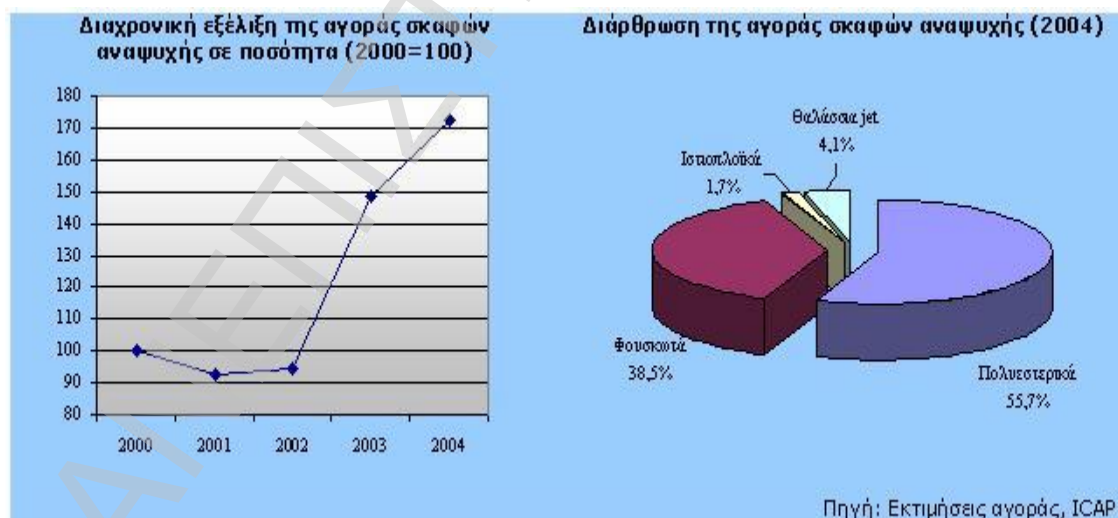
Σε παγκόσμιο επίπεδο, οι εθνικές κυβερνήσεις αντιμετωπίζουν τους θιασώτες του θαλάσσιου τουρισμού ως σημαντική πηγή εισοδήματος. Τα μεγέθη στην ευρωπαϊκή αγορά είναι εντυπωσιακά, με την ετήσια δαπάνη ερασιτεχνών ιδιοκτητών σκαφών να φθάνει στα 47 δισεκατομμύρια δολάρια. Επομένως, κρίνεται σκόπιμο να καταστήσουμε ελκυστική τη χώρα μας (αφού διαθέτουμε τα απαραίτητα γεωγραφικά χαρακτηριστικά), ώστε να εκμεταλλευτούμε τις μεγάλες δυνατότητες της αγοράς yachting.

- Οι πωλήσεις των ιδιωτικών σκαφών

Ο παράγοντας αυτός, αποτελεί από τεχνικής απόψεως τον πιο κρίσιμο για την αύξηση της ζήτησης της υπό σύσταση ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία από έγκυρες πηγές (κλαδικό περιοδικό Boat International) οι ανά τον κόσμο μαρίνες γνωρίζουν μεγάλη ανάπτυξη, γεγονός που συνδέεται με τη εκτίναξη των πωλήσεων των ιδιωτικών σκαφών. Οι μεγαλύτερες αυξήσεις παρουσιάζονται σε παραγγελίες για μεγάλα πολυτελή κότερα. Εκτιμάται ότι οι πωλήσεις ιδιωτικών σκαφών θα έχουν διπλασιασθεί έως το 2020. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Φινλανδία, όπου οι πωλήσεις ιδιωτικών σκαφών το 2006 παρουσίασαν αύξηση κατά 35%. Ενώ σύμφωνα με στοιχεία από μελέτη της ICAP που παρουσιάζονται στο διάγραμμα που ακολουθεί τα στοιχεία είναι κάτι παραπάνω από ευόιωνα.

Διάγραμμα 3-11

Διαχρονική εξέλιξη αγοράς σκαφών αναψυχής στην Ελλάδα



Οι παραπάνω παράγοντες αποτελούν τους κυριότερους, στον προσδιορισμό της ζήτησης για τα χρόνια που ακολουθούν. Σύμφωνα με τα ήδη διαθέσιμα στοιχεία οι τάσεις για ανάπτυξη της τουριστικής ζήτησης είναι ιδιαίτερα θετικές και αισιόδοξες.

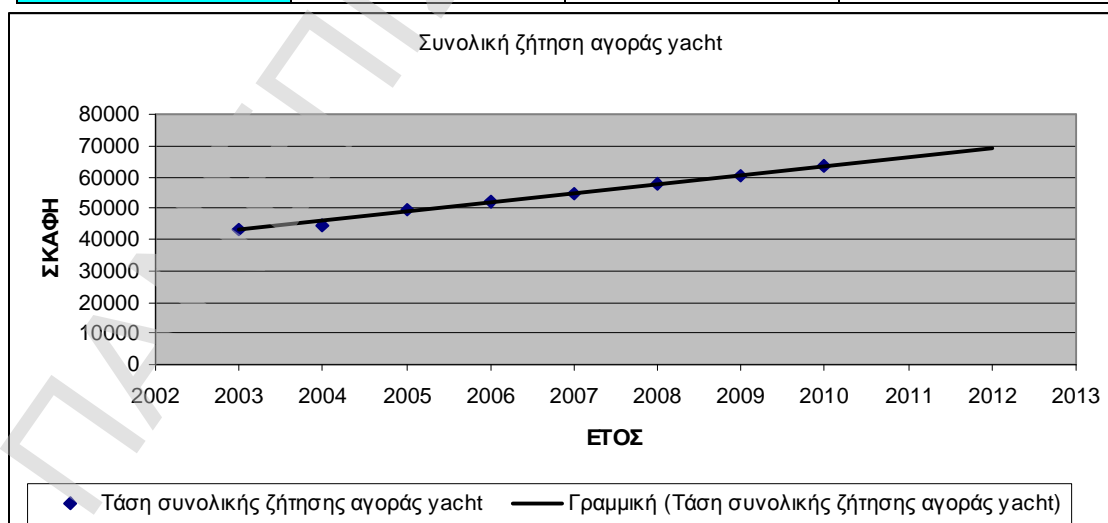
3.4.5 Προσδιορισμός μελλοντικής ζήτησης

Η πρόβλεψη της μελλοντικής ζήτησης αποτελεί σπουδαίο παράγοντα τόσο της έκτασης του επενδυτικού σχεδίου όσο και των απαιτούμενων πόρων για την πλήρη λειτουργία και επιτυχία του. Η ήδη υπάρχουσα ζήτηση στην Ελληνική επικράτεια είναι επαρκής για την αποδοτική λειτουργία της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας μας (θα δικαιολογηθεί στο υποκεφάλαιο 3.5.1). Όμως, σύμφωνα με τους προαναφερθέντες παράγοντες αλλά και τις έγκυρες εκτιμήσεις αρμόδιων οργανισμών (βλέπε υποκεφάλαιο 3.1.2), οδηγούμαστε στο ασφαλές συμπέρασμα ότι αναμένεται μία σημαντική αύξηση της τουριστικής ζήτησης της τάξεως του 8% τα επόμενα χρόνια. Για να είμαστε πιο έγκυροι στα αποτελέσματά μας, θα χρησιμοποιήσουμε μια πιο απαισιόδοξη πρόβλεψη λαμβάνοντας και κάποιους αστάθμητους παράγοντες όπως τρομοκρατικές επιθέσεις, κλιματολογικές αλλαγές κ.α. Η ανοδική τάση (κατά μέσο όρο) που θα χρησιμοποιηθεί προκειμένου να προβλεφθεί, κατά προσέγγιση, η μελλοντική ζήτηση στην αγορά του yachting είναι στα επίπεδα του 5% ετησίως. Ακολουθεί πίνακας με τα σχετικά στοιχεία:

Πίνακας 3-12

Πρόβλεψη ζήτησης στη αγορά των yachts πανελλαδικός

ΕΤΟΣ	Ελληνική σημαία	Ξένη σημαία	Συνολική Ζήτηση
2003	23.676	19.764	43.440
2004	24.292	20.289	44.581
2005	26.742	22.983	49.725
2006	27.845	24.367	52.212
2007	28.400	26.422	54.822
2008	29.250	28.512	57.762
2009	31.056	29.385	60.441
2010	32.785	30.678	63.463



Βέβαια, όπως είναι λογικό ανάλογη αύξηση της συνολικής ζήτησης στην αγορά Yacht, θα έχει ανάλογες επιπτώσεις τόσο στους κατάπλους θαλαμηγών στον Κυκλαδικό χώρο (που αφορά άμεσα την μονάδα μας), όσο και στις αντίστοιχες διαχειμιάσεις σκαφών στις ελληνικές μαρίνες. Ακολουθούν οι σχετικοί πίνακες :

Πίνακας 3-13

Πρόβλεψη κατάπλων θαλαμηγών στις Κυκλάδες

ΕΤΟΣ	Ελληνική σημαία	Ξένη σημαία	Συνολική Ζήτηση
2003	4.274	2.366	6.640
2004	4.451	2.926	7.377
2005	4.642	3.210	7.852
2006	4.845	3.400	8.245
2007	5.155	3.502	8.657
2008	5.540	3.549	9.089
2009	5.750	3.794	9.544
2010	6.120	3.902	10.022

Πίνακας 3-14

Διαχειμιάσεις θαλαμηγών στις ελληνικές μαρίνες

ΕΤΟΣ	Ελληνική σημαία	Ξένη σημαία	Συνολικές Διαχειμιάσεις
2003	3.946	1.695	5.641
2004	3.851	1.680	5.531
2005	4.263	1.906	6.169
2006	4.570	1.877	6.477
2007	4.745	2.056	6.801
2008	4.876	2.265	7.141
2009	5.078	2.420	7.498
2010	5.342	2.531	7.873

3.5 Η Στρατηγική του Μάρκετινγκ

Στο κεφάλαιο στρατηγική του μάρκετινγκ που ακολουθεί της ανάλυσης της εγχώριας αγοράς, θα πραγματοποιηθεί ανάλυση των τιμών που επικρατούν στις διάφορες ναυπηγοεπισκευαστικές μονάδες και μαρίνες της χώρας, των σκοπών και στόχων της εταιρείας, καθώς και θα παρουσιασθούν τα προβλεπόμενα έσοδα για την πενταετία 2006-2010.

3.5.1 Σκοποί και στόχοι της υπό ίδρυσης μονάδας

Ο Νομός Κυκλάδων είναι και θα παραμείνει με τουριστικό ενδιαφέρον από πλευράς yachting αφενός μεν λόγω της γεωγραφικής του θέσης, αφετέρου δε λόγω των φυσικών του πλεονεκτημάτων (ωραίες παραλίες, ωραία νησιά, καιροί που ευνοούν την ιστιοπλοΐα κ.λ.π.). Εφόσον σε όλα τα πιο πάνω πλεονεκτήματα προστεθεί και μονάδα υποδομής υψηλής παραγωγικότητας για την εξυπηρέτηση των σκαφών, η ήδη υψηλή ζήτηση θα αυξηθεί περισσότερο. Αποτελεί πεποίθηση ότι η ζήτηση για τέτοιου είδους service, που θα προσφέρεται από τη συγκεκριμένη μονάδα στο χώρο των Κυκλάδων θα μπορούσε να μειωθεί μόνο αν αλλάζουν δραματικά οι κλιματολογικές συνθήκες στη περιοχή, πράγμα που πρέπει να θεωρείται απίθανο.

Όπως αναπτύσσεται εκτενώς στα υποκεφάλαια 3.4.1 και 3.4.2, η κίνηση των σκαφών που θα μπορεί να εξυπηρετήσει η μονάδα μόνο στο χώρο των Κυκλάδων (ελληνικών και ξένων) φτάνει τα 7.290 – Θ/Γ σκάφη, με τις μελλοντικές προβλέψεις να είναι ιδιαίτερα θετικές για σημαντική αύξηση των κατάπλων σκαφών από τις Κυκλάδες. Αν συνυπολογίσουμε και των αριθμών των σκαφών που είναι γραμμένα στα νηολόγια πλοιαρίων των Κυκλαδικών νησιών και ανέρχονται στα 2.957, τότε ο η υπάρχουσα ζήτηση φτάνει στα 10.247 σκάφη.

Οι αριθμοί αυτοί φυσικά, είναι πολύ μικροί σε σχέση με το σύνολο της Ελληνικής Επικράτειας, που για μεν τα Θ/Γ σκάφη με ελληνική και ξένη σημαία ξεπερνάει τις 40.000, ενώ για τα αλιευτικά (ερασιτεχνικά και επαγγελματικά) είναι πολύ δύσκολο να βρεθούν στοιχεία γιατί δεν υπάρχει ενιαίος φορέας.

Από τη συγκεκριμένη ζήτηση η υπό ίδρυση μονάδα σκοπεύει μέσα στη πρώτη πενταετία στην εξυπηρέτηση περίπου 600 πελατών το χρόνο, αριθμός ο οποίος υπολείπεται κατά πολύ του 10% της υπάρχουσας ζήτησης στο Νόμο Κυκλάδων και αντιπροσωπεύει μηδαμινά ποσοστά στο σύνολο της Ελληνικής Επικράτειας. Αναλύοντας το στόχο αυτό, πιστεύεται ότι μέσα στη πρώτη πενταετία οι πελάτες για διαχείριση δεν μπορεί να είναι λιγότεροι από 250 σκάφη, ενώ συνολικά οι πελάτες για επισκευές το ίδιο χρόνο θα φτάσουν τα 600 σκάφη.

3.5.2 Προώθηση μονάδας

Η αρχική γνωριμία με την εταιρεία και η σταδιακή αύξηση των πελατών ετησίως μέχρι την πλήρη απόδοση της μονάδας, θα προέλθει από τη διαφήμιση στο εξωτερικό και το εσωτερικό, από τις προσωπικές επαφές με τα Yachting Clubs της Ευρώπης, το διαδίκτυο και από τη καλή φήμη που προσδοκείται να αποκτηθεί με την πάροδο του χρόνου.

Θα πρέπει να τονιστεί εδώ, ότι ο κόσμος του Yachting, επαγγελματικού ή ερασιτεχνικού, αποτελεί μια ιδιαίτερη ομάδα ανθρώπων, μέσα από την οποία η είδηση για την ύπαρξη εξυπηρετήσεων απανταχού της Μεσογείου, κυκλοφορεί ταχύτατα. Κάτι τέτοιο θα διευκολύνει σε μεγάλο βαθμό την προσέλευση πελατών, διότι η δυνατότητα εξυπηρέτησης στο μέσο του Αιγαίου, αποτελεί είδηση στο χώρο του Yachting.

Τέλος, η διαφήμιση στα ναυτικά περιοδικά εσωτερικού και εξωτερικού, η προβολή μέσω διαδικτύου, μαζί με τις προσωπικές επαφές στα Yachting Clubs της Ευρώπης αποτελούν τον φθηνότερο τρόπο προβολής για την εξασφάλιση της απαραίτητης πελατείας.

3.5.3 Τιμολογιακή πολιτική

Λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα των παρεχόμενων υπηρεσιών των ναυπηγοεπισκευαστικών μονάδων μπορεί να προσδιοριστεί μόνο κατά εκτίμηση. Ο λόγος είναι ότι δεν υπάρχει ενιαίο τιμολόγιο για κάθε κατηγορία σκάφους και η εξήγηση είναι απλή. Κάθε σκάφος πέρα των διαφορετικών διαστάσεων έχει ανάγκη και διαφορετικού service ανάλογα με τη φθορά που έχει υποστεί. Στην πράξη, ειδικοί εμπειρογνώμονες (ναυπηγοί, τεχνίτες κ.λ.π.) αναγνωρίζουν τις εκάστοτε φθορές και οι τιμές κανονίζονται κατόπιν ιδιαίτερης συμφωνίας με τον πελάτη. Σίγουρα, η τιμολόγηση δεν είναι ανεξέλεγκτη αλλά παρουσιάζει σημαντικές αποκλίσεις, εξαρτώμενη από την εκάστοτε εταιρεία, την περιοχή που εδρεύει, την περίοδο παραλαβής του σκάφους (χειμερινή – θερινή) και άλλους παράγοντες. Βέβαια, για τις ανάγκες της παρούσας μελέτης, θα γίνει προσπάθεια για κατά εκτίμηση υπολογισμό των τιμών με την βοήθεια παραδειγμάτων. Σε γενικές γραμμές η εταιρεία θα ακολουθήσει παρόμοια τιμολογιακή πολιτική με τους κύριους ανταγωνιστές της.

Παράδειγμα :

Σκάφος μήκους 10 μέτρων (μπορεί να θεωρηθεί σαν μέσος όρος) στις μονάδες Ρόδου και Olympic Marine για την ανέλκυση και καθέλκυση κοστίζει :

ΡΟΔΟΣ	10 x 25	250ευρώ
OLYMPIC MARINE	10 x 31	310ευρώ
ΚΑΡΝΑΓΙΟ ΣΥΡΟΥ	10 x 31	310ευρώ

Τα παραδοσιακά καρνάγια δεν αναλαμβάνουν επισκευές ή συντηρήσεις. Αυτό σημαίνει ότι κάθε ιδιοκτήτης πρέπει να βρει μόνος του συνεργεία εκτός καρναγίου για την επισκευή ή συντήρηση του σκάφους του.

3.5.3.1 Τιμές ελλιμενισμού στις μαρίνες

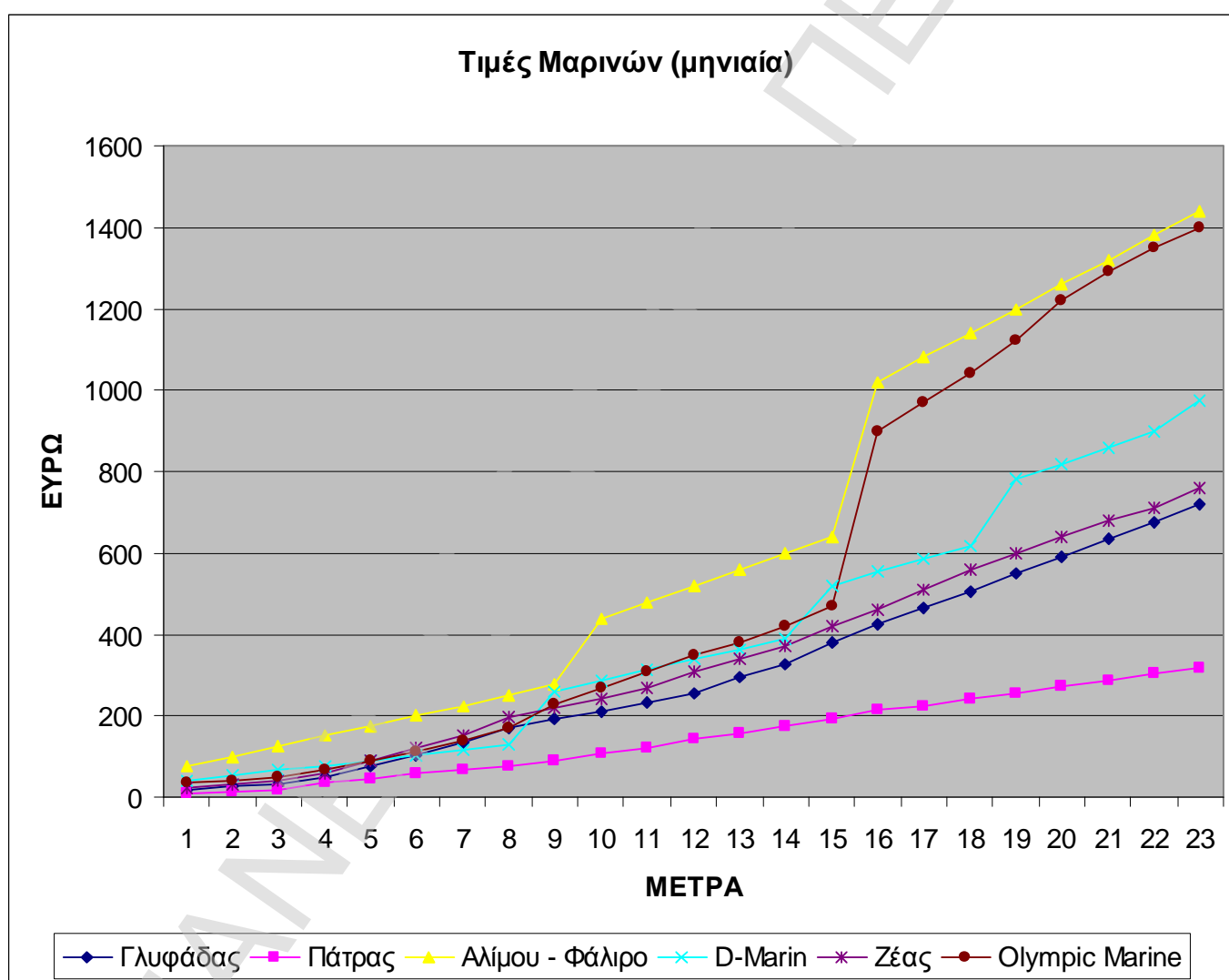
Συμφωνά με έρευνα που έγινε είτε με τηλεφωνική επικοινωνία, είτε μέσω διαδικτύου προσδιορίστηκαν οι τιμές στις μαρίνες οι οποίες συνοπτικά φαίνονται στο διάγραμμα που ακολουθεί. Οι τιμές των μαρίνων που χρησιμοποιούνται στο διάγραμμα είναι αντιπροσωπευτικές των τιμών που επικρατούν στην Ελλάδα και τα παράλια της Τουρκίας τη συγκεκριμένη χρονική στιγμή. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι παρακάτω τιμές αφορούν για ελλιμενισμό σε προβλήτα. Οι τιμές αγκυροβόλησης στη ξηρά κοστίζει 30% περισσότερο από την κανονική τιμή. Για τα σκάφη που μένουν για μεγάλα χρονικά διαστήματα υπάρχουν ειδικές χρεώσεις κατόπιν συμφωνίας με τον πελάτη. Επιπλέον, η μεγάλη διακύμανση που συναντάται μεταξύ διαφόρων μαρίνων οφείλεται στην επάρκεια και πληρότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών στην εκάστοτε μαρίνα. Οι τιμές εξαρτώνται από τη γεωγραφική θέση της

μαρίνας δηλαδή, αν είναι πέρασμα ή όχι και από τις υπηρεσίες που προσφέρει. Οι τιμές είναι υψηλότερες στις λεγόμενες resort marinas, τις μαρίνες δηλαδή που μπορεί κάποιος να διαμείνει με ασφάλεια, είτε χρησιμοποιώντας το δικό του σκάφος ως «ξενοδοχείο», είτε διαμένοντας στο ξενοδοχείο που διαθέτει η μαρίνα.

Ακολουθεί διάγραμμα, το οποίο παρουσιάζει τιμές ελλιμενισμού σκαφών ανά μέτρο. Το πόσα πληρωμές στον κάθετο άξονα αφορούν την χρονική διάρκεια ενός μήνα.

Διάγραμμα 3-15

Τιμές μαρίνων ανά μέτρο σε μηνιαία βάση



Οι ανωτέρω τιμές δεν περιλαμβάνουν ΦΠΑ 19% και αποτελούν κατά προσέγγιση μέσες τιμές ελλιμενισμού στις διάφορες μαρίνες. Η αιτία είναι ότι συναντιούνται διακυμάνσεις στις τιμές που αφορούν τη τοποθεσία της θέσεως όπως επίσης και τον τρόπο πρόσδεσης του σκάφους στον προβλήτα (ρεμέτζο ή πλαγιοδέτηση).

3.5.3.2 Σύγκριση τιμών διαχείμασης

Το διάγραμμα 3-15, μας δίνει την τιμή ελλιμενισμού (ευρώ/μήνα) σε αντιπροσωπευτικές μαρίνες στην Ελλάδα, αλλά και κύριων ανταγωνιστών της επενδύτριας εταιρείας. Στον πίνακα που ακολουθεί θα γίνει μία σύνοψη των τιμών διαχείμασης σε χαρακτηριστικά μήκη σκαφών, ώστε να καταστεί ευκολότερη η σύγκριση των τιμών ανάμεσα στις εν λειτουργία μονάδες.

Πίνακας 3 -16

Τιμές διαχείμασης

Μήκος Σκάφους	Μαρίνες	D MARIN	Olympic Marine	Νηρεύς	Καρνάγια Σύρου
7μ.	144	117	140	130	140
10μ.	243	286	270	280	270
15μ.	403	520	470	440	470
20μ.	710	819	1.220	1.000	1.220

* Οι τιμές που εμφανίζονται στην στήλη με τον τίτλο μαρίνες αποτελούν την μέση τιμή μαρίνων που δεν λειτουργούν ως επισκευαστική μονάδα και επομένως δεν αποτελούν άμεσο ανταγωνιστή της υπό ίδρυση μονάδας, αλλά προσφέρουν βασικές υπηρεσίες όπως ελλιμενισμό , ανέλκυση – καθέλκυση, φύλαξη, πετρελευση, ύδρευση κ.α. (Δείκτης 10).

3.5.3.3 Προβλεπόμενες τιμές πωλήσεων

Οι προβλεπόμενες τιμές από την επενδύτρια εταιρεία αναλύονται με τη μορφή των υποδειγμάτων που ακολουθεί :

Α) Μίνιμουμ Επισκευή (Καθάρισμα – ελαιοχρωματισμοί υφάλων)

i) Ανέλκυση / καθέλκυση	10μ. x 31	310
ii) Καθαρισμός	10μ. x 6	60
iii) Προετοιμασία	10μ. x 12	120
iv) 2 χέρια χρώμα (ύφαλα)	2 x 10μ x 8	160
ΣΥΝΟΛΟ		750ευρώ

B) Μέση Επισκευή

i) Ανέλκυση / καθέλκυση	10μ. x 31	310
ii) Καθαρισμός (υδραμοβολή)	10μ. x 55	550
iii) 3 χέρια χρώμα (ύφαλα)	3 x10μ. x 8	240
iv) Καθαρισμός εξάλλων	10μ. x 7	70
v) Χρωματισμός εξάλλων (προετοιμασία 3 χέρια)	10μ. x 62	620
vi) Γενική επιθεώρηση σκάφους	-	300
ΣΥΝΟΛΟ		2190ευρώ

Γ) Μεγάλη Επισκευή

i) Ανέλκυση / καθέλκυση	10μ. x 31	310
ii) Καθαρισμός (υδραμοβολή)	10μ. x 55	550
iii) Πλύσιμο εξάλλων	10μ. x 7	70
iv) Χρωματισμός εξάλλων (4 χέρια)	4 x10μ. x 55	2.200
v) Χρωματισμός υφάλων (4 χέρια)	4 x10μ. x 8	320
vi) Γυάλισμα εξάλλων	10μ. x 18	180
vii) Service μηχανής	-	150
viii) Επιθεώρηση βαρούλκων ιστιοφορίας	6 x 16	96
ix) Επιθεώρηση επιστομίων	3 x 16	48
x) Πλύσιμο ιστιοφορίας	-	60
ΣΥΝΟΛΟ		3.984ευρώ

Πρέπει να διευκρινιστεί σε αυτό το σημείο, ότι σε όλα τα πιο πάνω υποδείγματα προβλεπόμενων τιμών πώλησης δεν έχουν υπολογιστεί καθόλου τα εξής :

- Πετρέλευση
- Ύδρευση
- Τροφοδοσία
- Υλικά επισκευών
- Ανταλλακτικά
- Accessories

Είναι φυσικά αυτονόητο ότι όλα τα πιο πάνω προϊόντα τα οποία η εταιρεία θα προμηθεύεται χονδρικά θα τα χορηγεί σε λιανικές τιμές έχοντας όλα τα περιθώρια για την πραγματοποίηση νόμιμου κέρδους από τη πώληση.

3.5.4 Το πρόγραμμα παραγωγής

Το πρόγραμμα παραγωγής για τα πέντε χρόνια λειτουργίας, υπολογίστηκε με μια σταδιακή αύξηση παραγωγής κατά χρόνο, με 25% της πλήρους απασχόλησης τον πρώτο χρόνο, 40% τον δεύτερο, 60% τον τρίτο, 85% τον τέταρτο και 100% απασχόλησης τον πέμπτο χρόνο λειτουργίας.

Αυτή η σταδιακή αύξηση της παραγωγής εξηγείται εκτενέστερα στο κεφάλαιο 3.5.1 (σκοποί και στόχοι υπό ίδρυσης μονάδας). Και δικαιολογείται απόλυτα, τουλάχιστον στον πρώτο χρόνο λειτουργίας της μονάδας, από την υπάρχουσα ζήτηση στο χώρο των Κυκλάδων που για μεν τα Ελληνικά σκάφη φτάνει τα 7.413 σκάφη, για δε τα ξένα ανέρχεται στα 2.834, δηλαδή συνολική ζήτηση 10.247 σκάφη.

Με ακλόνητο επιχείρημα το γεγονός ότι η υπό επένδυση μονάδα εισέρχεται σε μία αγορά χωρίς ιδιαίτερο ανταγωνισμό, η προσέλκυση 60 πελατών για διαχείριση και 150 πελατών για επισκευές τον πρώτο χρόνο λειτουργίας, που είναι το 25% της αποδοτικότητας της και αντιπροσωπεύουν το 0,93% και το 1,46% αντίστοιχα της ενεργούς ζήτησης, θα πρέπει να θεωρείται σχεδόν βέβαιη.

Στα υποδείγματα που έπονται στις επόμενες σελίδες της μελέτης θα προσδιοριστούν αναλυτικά οι συνολικές πωλήσεις που αναμένονται από την επενδύτρια εταιρεία την επόμενη πενταετία, σε συνάρτηση πάντα με το πρόγραμμα παραγωγής που έχει καθοριστεί.

Τελειώνοντας το κεφάλαιο της ανάλυσης της αγοράς και μάρκετινγκ θα παρουσιαστεί πίνακας, στον οποίο συνοψίζονται οι προβλεπόμενες πωλήσεις της εταιρείας για την περίοδο 2006 – 2010, όπως αυτές υπολογιστήκαν στα παρακάτω υποδείγματα. Το συνολικό κόστος μάρκετινγκ θα υπολογιστεί επί του 5% των ακαθάριστων πωλήσεων.

Πίνακας 3-17

Προβλεπόμενες Πωλήσεις

ΕΤΟΣ	ΠΩΛΗΣΕΙΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ
2006	1.011.140€	50.000€
2007	1.505.872€	75.000€
2008	2.165.096€	105.000€
2009	2.979.893€	150.000€
2010	3.473.100€	170.000€

Πίνακας 3-18

Πρώτος χρόνος λειτουργίας (απασχόληση 25%)

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΠΩΛΗΣΕΙΣ(€)
1. ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	
Σκάφη 150 x 20% = 30 x 3.984(3.5.3.3 Γ)	119.520€
Σκάφη 150 x 35% = 51 x 2.190(3.5.3.3 Β)	111.690€
Σκάφη 150 x 45% = 69 x 750(3.5.3.3 Α)	51.750€
Σύνολο	282.960€
2.ΔΙΑΧΕΙΜΑΣΗ	
Σκάφη 60 x 270€x 10 μήνες	162.000€
3.ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΗ – ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ – ΥΔΡΕΥΣΗ	
Το 60% των διερχόμενων από τη Σύρο (κεφάλαιο 3.4.1 & 3.4.2) συν τα επισκευαζόμενα, συν τα διαχειμάζοντα.	
Σκάφη 510 x 250 Liters DIESEL x 1 ευρώ /λίτρο	127.500€
Σκάφη 510 x 5 Liters OIL x 14 ευρώ/λίτρο	35.700€
Σκάφη 510 x 1.000Liters Νερό x 0,750 ευρώ/τόνο	380€
Σύνολο	163.580€
4.ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ	
Το 20% των διερχόμενων από τη Σύρο (κεφάλαιο 3.4.1 & 3.4.2) συν τα επισκευαζόμενα, συν τα διαχειμάζοντα.	
Σκάφη 310 x 600 ευρώ τροφοδοσία	186000€
5.ΥΛΙΚΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ	
150 x 20 Liters χρώμα x 20	60.000€
Ανταλλακτικά προμήθεια	85.000€
Accessories προμήθεια	35.000€
Σύνολο	180.000€
6.ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	
2000 Πωλήσεις μηνιαία x 12 μήνες	24.000€
7. ΚΥΔΙΚΕΙΟ	
Είσπραξη 3.500 μηνιαία x 12ηνες x 30%	12.600€
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	1.011.140€

Πίνακας 3-19

Δεύτερος χρόνος λειτουργίας (απασχόληση 40%)

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΠΩΛΗΣΕΙΣ(€)
1. ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	
Σκάφη 240 x 20% = 48 x 3.984(3.5.3.3 Γ)	191.232€
Σκάφη 240 x 35% = 84 x 2.190(3.5.3.3 Β)	183.960€
Σκάφη 240 x 45% = 108 x 750(3.5.3.3 Α)	81.000€
Σύνολο	456.192€
2.ΔΙΑΧΕΙΜΑΣΗ	
Σκάφη 100 x 270€x 10 μήνες	270.000€
3.ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΗ – ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ – ΥΔΡΕΥΣΗ	
Το 60% των διερχόμενων από τη Σύρο (κεφάλαιο 3.4.1 & 3.4.2) συν τα επισκευαζόμενα, συν τα διαχειμάζοντα.	
Σκάφη 640 x 250 Liters DIESEL x 1 ευρώ /λίτρο	160.000€
Σκάφη 640 x 5 Liters OIL x 14 ευρώ/λίτρο	44.800€
Σκάφη 640 x 1.000Liters Νερό x 0,750 ευρώ/τόνο	480€
Σύνολο	205.280€
4.ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ	
Το 20% των διερχόμενων από τη Σύρο (κεφάλαιο 3.4.1 & 3.4.2) συν τα επισκευαζόμενα, συν τα διαχειμάζοντα.	
Σκάφη 440 x 600 ευρώ τροφοδοσία x 10% προμήθεια	264.000€
5.ΥΛΙΚΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ	
240 x 20 Liters χρώμα x 20	96.000€
Ανταλλακτικά προμήθεια	136.000€
Accessories προμήθεια	40.000€
Σύνολο	272.000€
6.ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	
2000 Πωλήσεις μηνιαία x 12 μήνες	24.000€
7. ΚΥΛΙΚΕΙΟ	
Είσπραξη 4.000 μηνιαία x 12ηνες x 30%	14.400€
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	1.505.872€

Πίνακας 3-20

Τρίτος χρόνος λειτουργίας (απασχόληση 60%)

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΠΩΛΗΣΕΙΣ(€)
1. ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	
Σκάφη 360 x 20% = 72 x 3.984(3.5.3.3 Γ)	286.848€
Σκάφη 360 x 35% = 126 x 2.190(3.5.3.3 Β)	275.940€
Σκάφη 360 x 45% = 162 x 750(3.5.3.3 Α)	121.500€
Σύνολο	684.288€
2.ΔΙΑΧΕΙΜΑΣΗ	
Σκάφη 150 x 270€x 10 μήνες	405.000€
3.ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΗ – ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ – ΥΔΡΕΥΣΗ	
Το 60% των διερχόμενων από τη Σύρο (κεφάλαιο 3.4.1 & 3.4.2) συν τα επισκευαζόμενα, συν τα διαχειμάζοντα.	
Σκάφη 810 x 250 Liters DIESEL x 1 ευρώ/λίτρο	202.500€
Σκάφη 810 x 5 Liters OIL x 14ευρώ/λίτρο	56.700€
Σκάφη 810 x 1.000Liters Νερό x 0,750 ευρώ/τόνο	608€
Σύνολο	259.808€
4.ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ	
Το 20% των διερχόμενων από τη Σύρο (κεφάλαιο 3.4.1 & 3.4.2) συν τα επισκευαζόμενα, συν τα διαχειμάζοντα.	
Σκάφη 610 x 600 ευρώ τροφοδοσία	366.000 €
5.ΥΛΙΚΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ	
360 x 20 Liters χρώμα x 20	144.000€
Ανταλλακτικά προμήθεια	204.000€
Accessories προμήθεια	60.000€
Σύνολο	408.000€
6.ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	
2000 Πωλήσεις μηνιαία x 12 μήνες	24.000€
7. ΚΥΛΙΚΕΙΟ	
Είσπραξη 5.000 μηνιαία x 12ηνες x 30%	18.000€
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	2.165.096€

Πίνακας 3-21

Τέταρτος χρόνος λειτουργίας (απασχόληση 85%)

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΠΩΛΗΣΕΙΣ(€)
1. ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	
Σκάφη 510 x 20% = 102 x 3.984(3.5.3.3 Γ)	406.368€
Σκάφη 510 x 35% = 179 x 2.190(3.5.3.3 Β)	392.010€
Σκάφη 510 x 45% = 229 x 750(3.5.3.3 Α)	171.750€
Σύνολο	970.128€
2.ΔΙΑΧΕΙΜΑΣΗ	
Σκάφη 210 x 270€x 10 μήνες	567.000€
3.ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΗ – ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ – ΥΔΡΕΥΣΗ	
Το 60% των διερχόμενων από τη Σύρο (κεφάλαιο 3.4.1 & 3.4.2) συν τα επισκευαζόμενα, συν τα διαχειμάζοντα.	
Σκάφη 1020 x 250 Liters DIESEL x 1 ευρώ/λίτρο	255.000€
Σκάφη 1020 x 5 Liters OIL x 14ευρώ/λίτρο	71.400€
Σκάφη 1020 x 1.000Liters Νερό x 0,750 ευρώ/τόνο	765€
Σύνολο	327.165€
4.ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ	
Το 20% των διερχόμενων από τη Σύρο (κεφάλαιο 3.4.1 & 3.4.2) συν τα επισκευαζόμενα, συν τα διαχειμάζοντα.	
Σκάφη 820 x 600 ευρώ τροφοδοσία	492.000€
5.ΥΛΙΚΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ	
510 x 20 Liters χρώμα x 20	204.000€
Ανταλλακτικά προμήθεια	289.000€
Accessories προμήθεια	85.000€
Σύνολο	578.000€
6.ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	
2000 Πωλήσεις μηνιαία x 12 μήνες	24.000€
7. ΚΥΔΙΚΕΙΟ	
Είσπραξη 6.000 μηνιαία x 12ηνες x 30%	21.600€
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	2.979.893 €

Πίνακας 3-22

Πέμπτος γρόνος λειτουργίας (απασχόληση 100%)

ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΕΣ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΠΩΛΗΣΕΙΣ(€)
1. ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ	
Σκάφη 600 x 20% = 120 x 3.984(3.5.3.3 Γ)	478.080€
Σκάφη 600 x 35% = 204 x 2.190(3.5.3.3 Β)	446.760€
Σκάφη 600 x 45% = 276 x 750(3.5.3.3 Α)	207.000€
Σύνολο	1.131.840€
2.ΔΙΑΧΕΙΜΑΣΗ	
Σκάφη 250 x 270€x 10 μήνες	675.000€
3.ΠΕΤΡΕΛΕΥΣΗ – ΛΙΠΑΝΤΙΚΑ – ΥΔΡΕΥΣΗ	
Το 60% των διερχόμενων από τη Σύρο (κεφάλαιο 3.4.1 & 3.4.2) συν τα επισκευαζόμενα, συν τα διαχειμάζοντα.	
Σκάφη 1150 x 250 Liters DIESEL x 1 ευρώ /λίτρο	287.500€
Σκάφη 1150 x 5 Liters OIL x 14ευρώ/λίτρο	80.500€
Σκάφη 1150 x 1.000Liters Νερό x 0,750 ευρώ/τόνο	860€
Σύνολο	368.860€
4.ΤΡΟΦΟΔΟΣΙΑ	
Το 20% των διερχόμενων από τη Σύρο (κεφάλαιο 3.4.1 & 3.4.2) συν τα επισκευαζόμενα, συν τα διαχειμάζοντα.	
Σκάφη 950 x 600 ευρώ τροφοδοσία	570.000€
5.ΥΛΙΚΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ	
600 x 20 Liters χρώμα x 20	240.000€
Ανταλλακτικά προμήθεια	340.000€
Accessories προμήθεια	100.000€
Σύνολο	680.000€
6.ΣΤΑΘΜΟΣ ΑΝΕΦΟΔΙΑΣΜΟΥ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ	
2000 Πωλήσεις μηνιαία x 12 μήνες	24.000€
7. ΚΥΛΙΚΕΙΟ	
Είσπραξη 6.500 μηνιαία x 12ηνες x 30%	23.400€
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	3.473.100€

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΥΛΙΚΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ ΚΑΙ ΑΛΛΑ ΕΦΟΔΙΑ

Προτού προχωρήσουμε στην ανάλυση του κεφαλαίου, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η υπό σύσταση μονάδα στην πρώτη φάση της λειτουργίας της (που αφορά την παρούσα μελέτη) επικεντρώνεται αποκλειστικά στην επισκευή των διαφορών σκαφών και όχι στην κατασκευή τους (σχετική αναφορά έγινε στο υποκεφάλαιο 3.3.1). Ως εκ τούτου, στο παρόν κεφάλαιο θα προκύψει ανάλυση για τα χρησιμοποιούμενα υλικά επισκευής και το κόστος τους, αφού δεν υπάρχουν πρώτες ύλες που λαμβάνουν μέρος στην παραγωγική διαδικασία.

4.1 Χαρακτηριστικά υλικών επισκευής και άλλων εισροών

Τα υλικά επισκευής και οι άλλες εισροές που θα χρησιμοποιηθούν στην παραγωγική διαδικασία της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας, θα είναι τα εξής :

- Αξεσουάρ σκαφών
- Ανταλλακτικά σκαφών
- Βοηθητικά εφόδια παραγωγής
- Ενέργεια, νερό, πετρέλαιο

Τα υλικά επισκευής και τα υπόλοιπα εφόδια θα προμηθεύονται από εταιρείες του Πειραιά που δραστηριοποιούνται στον τομέα του εξοπλισμού σκαφών. Η εταιρεία θα τα προμηθεύεται σε χονδρική τιμή και θα τα χορηγεί σε λιανική τιμή έχοντας όλα τα περιθώρια του νόμιμου κέρδους. Όπως είναι αυτονόητο, για την κατηγορία των αξεσουάρ και των ανταλλακτικών δεν μπορεί να προβλεφθεί ακριβής αριθμός προμήθειας γιατί κάθε υπό επισκευή σκάφος παρουσιάζει ξεχωριστές ανάγκες και ιδιαίτερες απαιτήσεις σε υλικά επισκευής. Η μονάδα για την αντιμετώπιση αυτού του σημαντικού προβλήματος θα διατηρεί ένα απόθεμα στις αποθήκες της και σε περίπτωση εξάντλησης του, θα μπορεί εύκολα και γρήγορα να προμηθευτεί τα υλικά από τις αρμόδιες εταιρείες. Θα πρέπει να τονιστεί ότι τα αξεσουάρ και τα ανταλλακτικά (τα περισσότερα είναι εισαγόμενα) βρίσκονται σε αφθονία, καθότι η Ελλάδα πρόκειται για χώρα με μεγάλη ναυτική δραστηριότητα, ενώ η αποστολή και παραλαβή τους από το λιμάνι του Πειραιά στο λιμάνι της Σύρου μπορεί να πραγματοποιηθεί άμεσα, λόγω των ανεπτυγμένων υποδομών της περιοχής που θα αναφερθούν εκτενέστερα στο κεφάλαιο 8.

Στα υποκεφάλαια που ακολουθούν θα δοθεί πλήρης κατάλογος και χονδρική τιμή ανά μονάδα των αξεσουάρ, των ανταλλακτικών και των υλικών επισκευής που θα χρησιμοποιηθούν από την ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα για την παροχή των προβλεπόμενων υπηρεσιών. Ο υπολογισμός του συνολικού ετήσιου κόστους τους, θα γίνει κατ' εκτίμηση σύμφωνα με το πρόγραμμα παραγωγής (υποκεφάλαιο 3.5.4).

4.1.1 Ανταλλακτικά σκαφών

Στον πίνακα που ακολουθεί θα δοθεί το μεγάλο εύρος ανταλλακτικών που περιλαμβάνει ένα σκάφος και που θα χρησιμοποιηθούν από τη μονάδα με σκοπό την αντικατάσταση/επισκευή παλαιότερων μηχανισμών σκαφών. Οι τιμές που θα δοθούν αποτελούν το μέσο όρο τιμών (κατόπιν ερευνάς αγοράς), καθότι υπάρχει ευρεία γκάμα τιμών που εξαρτάται από την μάρκα του προμηθευόμενου ανταλλακτικού.

Πίνακας 4-1

Ανταλλακτικά σκαφών

ΕΙΔΗ ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ	Μονάδα Μέτρησης	ΤΙΜΗ (€)
A. ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΤΙΜΟΝΙΟΥ		
1. Τιμόνι	Τεμάχιο	200
2. Κώνος τιμονιού	Τεμάχιο	10
2. Μηχανισμός τιμονιού	Τεμάχιο	150
4. Εξάρτημα σύνδεσης για ντίζες	Τεμάχιο	30
5. Μπάρα ζεύξεως	Τεμάχιο	100
6. Αντλία χωνευτή για στήριξη	Τεμάχιο	400
7. Φλάντζα στήριξης	Τεμάχιο	30
8. Βαλβίδες ανεπίστροφης με διακόπτη	Τεμάχιο	400
9. Κύλινδρος τιμονιού	Τεμάχιο	300
10. Χειριστήρια	Τεμάχιο	320
11. Ντίζα για μηχανισμό τιμονιού	Μήκος(cm)	70
12. Βάση ποδόγκαζου	Τεμάχιο	50
13. Ντίζα χειριστηρίου	Μήκος(cm)	15
B. ΦΛΑΠΣ		
1. Όργανο ένδειξης γωνιών πτερυγίων	Τεμάχιο	250
Γ. ΦΩΤΑ		
1. Φανός πρύμνης	Τεμάχιο	20
2. Φανός πορείας πλώρης	Τεμάχιο	35
3. Βάση φανού	Τεμάχιο	12
4. Φανός αγκυροβολιάς	Τεμάχιο	8
Δ. ΠΡΟΒΟΛΕΙΣ		
1. Ιμάντας προβολέα	Τεμάχιο	12
2. Προβολέας αδιάβροχος	Τεμάχιο	45
3. Προβολέας βάσεως τηλεχειριζόμενος	Τεμάχιο	190
4. Φορητός	Τεμάχιο	40
5. Χειρός	Τεμάχιο	130
6. Ψαρέματος	Τεμάχιο	16
Ε. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ		
1. Βυθόμετρο & GPS	Τεμάχιο	1.500
2. GPS όργανο πλοήγησης	Τεμάχιο	750
3. Μετρητής κατανάλωσης	Τεμάχιο	240
4. Πομποδέκτης VHF	Τεμάχιο	220

ΣΤ. ΑΓΚΥΡΟΒΟΛΙΑ		
1. Εργάτης άγκυρας 700W	Ισχύς (Watt)	840
2. Εργάτης άγκυρας 2000W	Ισχύς (Watt)	6.500
3. Εργάτης άγκυρας 3500W	Ισχύς (Watt)	8.400
4. Χειριστήρια εργατών	Τεμάχιο	200
5. Ρελέ μάινα- βίρα	Τεμάχιο	45
6. Άγκυρα πτυσσόμενη 5 kg	Βάρος (kg)	35
7. Άγκυρα πτυσσόμενη 25 kg	Βάρος (kg)	300
Ζ. ΑΛΥΣΙΔΕΣ		
1. Γάντζος απελευθέρωσης άγκυρας	Τεμάχιο	7
2. Αλυσίδα καλιμπρέ	Τεμάχιο	5
3. Ένωση αλυσίδας	Τεμάχιο	0,5
4. Σύνδεσμος αλυσίδας- σχοινιού	Τεμάχιο	14
5. Σφιγκτήρας σχοινιού πλαστικός	Τεμάχιο	4
Η. ΠΡΟΣΚΡΟΥΣΤΗΡΕΣ		
1. Καλύμματα μπαλονιού τύπου F1	Μέγεθος	9
2. Καλύμματα μπαλονιού τύπου F7	Μέγεθος	23
3. Μπαλόνια τύπου A2	Όγκος	24
4. Μπαλόνια τύπου A5	Όγκος	125
5. Μπαλονοθήκες	Τεμάχιο	7
6. Προσκρουστήρες πλαστικοί	Τεμάχιο	12
Θ. ΡΑΟΥΛΑ		
1. Ράουλο άγκυρας πλευρικό (αλουμίνιο)	Τεμάχιο	25
2. Ράουλο άγκυρας με σφιγκτήρα	Τεμάχιο	85
3. Ροδάντζες πλαστικές	Τεμάχιο	0,2
4. Ροδάντζες γαλβανιζέ	Τεμάχιο	0,5
Ι. ΣΩΣΤΙΚΑ		
1. Σωσίβιο αυτόματης πλήρωσης	Τεμάχιο	100
2. Σωσίβιο κυκλικό	Τεμάχιο	40
3. Σωσίβιο πέταλο	Τεμάχιο	38
4. Σωσίβιο γιλέκο	Τεμάχιο	30
5. Πυροσβεστήρας 2kg	Βάρος (kg)	20
ΙΑ. ΔΙΑΦΟΡΑ		
1. Δέστρα χωνευτή (οριχάλκινη)	Μήκος (cm)	28
2. Δέστρα inox	Μήκος (cm)	20
3. Κλειδί ναυτικό κουμπωτό	Μήκος (cm)	2,5
4. Κλειδί ναυτικό βιδωτό	Μήκος (cm)	1,2
5. Κλειδί ναυτικό στριφτό	Μήκος (cm)	4
6. Μάπα inox	Τεμάχιο	3
7. Μάπα inox με κρίκο	Τεμάχιο	4
8. Τάπα καταστρώματος οριχάλκινη	Τεμάχιο	15
9. Τάπα καταστρώματος πλαστική	Τεμάχιο	10
10. Τάπα νερού	Τεμάχιο	7
11. Χειρολαβές	Τεμάχιο	10
12. Σκάλες	Μέγεθος	35
13. Γάντζος ασφαλείας	Τεμάχιο	6
14. Γάντζος πρόσδεσης	Τεμάχιο	1,5
15. Γάντζος κόρακος	Τεμάχιο	15

4.1.2 Αξεσουάρ σκαφών

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι ο διαχωρισμός ανάμεσα στα ανταλλακτικά και τα αξεσουάρ σκαφών, έγκειται στο γεγονός, ότι τα ανταλλακτικά περιλαμβάνουν (πέρα από τα μηχανικά μέρη) εξαρτήματα απαραίτητα για τον νόμιμο και ασφαλή απόπλου όλων των σκαφών. Σε αντίθεση τα αξεσουάρ αποτελούνται από extra αντικείμενα είτε βοηθητικά της πλοήγησης είτε καλλωπισμού του σκάφους.

Πίνακας 4-2

Αξεσουάρ σκαφών

ΕΙΔΗ ΑΞΕΣΟΥΑΡ	Μονάδα Μέτρησης	ΤΙΜΗ (€)
A. ΑΞΕΣΟΥΑΡ ΚΙΝΗΤΗΡΩΝ		
1. Εξαεριστικό δοχείο νερού-βενζίνης	Τεμάχιο	11
2. Δοχείο βενζίνης με φλοτέρ & εξαεριστικό 70Lt	Όγκος (lt)	150
3. Σετ εξαρτημάτων εισαγωγής βενζίνης	Τεμάχιο	12
4. Αφυγραντήρας	Τεμάχιο	20
5. Άκρο βενζίνης	Τεμάχιο	7
6. Σωλήνας βενζίνης με φούσκα	Τεμάχιο	25
7. Δοχείο ογκομέτρησης υγρών	Τεμάχιο	2
8. Χωνί με φίλτρο διαχωρισμού βενζίνης-νερού	Τεμάχιο	20
9. Αντλία λαδιού χειροκίνητη	Τεμάχιο	15
10. Αντλία πετρελαίου	Τεμάχιο	160
11. Υδατοπαγίδα βενζίνης	Τεμάχιο	55
12. Μπρακέτα εξωλέμβιας μηχανής	Τεμάχιο	1500
13. Πλάκα καθρέφτη	Τεμάχιο	4
14. Βάση εφεδρικής μηχανής	Τεμάχιο	80
15. Καρότσι μεταφοράς εξωλέμβιων	Τεμάχιο	75
B. ΔΙΑΦΟΡΑ ΑΞΕΣΟΥΑΡ		
1. Σημαδούρες - Καλαδούρι	Τεμάχιο	5
2. Πυξίδα μαγνητική	Τεμάχιο	85
3. Πυξίδα διοπτρεύσεως(ενσωματωμένη μπαταρία)	Τεμάχιο	115
4. Όργανα περιβάλλοντος	Τεμάχιο	40
5. Βάση κεραίας	Τεμάχιο	30
6. Κεραία	Τεμάχιο	24
7. Φακός υποβρύχιος	Τεμάχιο	17
8. Φακός κεφαλής, φακός επαναφορτιζόμενος	Τεμάχιο	22
9. Σημαία	Τεμάχιο	3
10. Ιστός σημαίας	Τεμάχιο	7
11. Κόρνα ηλεκτρική	Τεμάχιο	60
12. Κιάλια	Τεμάχιο	60
13. Αυτοκόλλητα σύμβολα διακοπών	Τεμάχιο	6
14. Πλοηγός	Τεμάχιο	80
15. Θήκη φακών	Τεμάχιο	12
16. Θήκη χάρτη-έντυπα	Τεμάχιο	14
17. Θήκη VHF	Τεμάχιο	12
18. Υαλοκαθαριστίρες	Τεμάχιο	35

4.1.3 Υλικά επισκευών σκαφών

Τα υλικά που χρησιμοποιούνται για την επισκευή/συντήρηση των σκαφών και χρεώνονται επιπλέον από το κόστος των εργατικών παρατίθενται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 4-3
Υλικά επισκευής

ΥΛΙΚΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ	Μονάδα Μέτρησης	ΤΙΜΗ (€)
A. ΥΛΙΚΑ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ		
1. Λιπαντικά 1 Lt	Λίτρο	11,5
2. Spray χειμερινής συντήρησης 750gr	Τεμάχιο	11
3. Spray ξεκαπνίσματος κινητήρα 750gr	Τεμάχιο	11
4. Γράσο θαλάσσης σετ 3 φυσίγγια	Τεμάχιο	15
5. Συντηρητικό βενζίνης 1 Lt	Λίτρο	5
6. Καθαριστικό καταλοίπων τροφοδοσίας 1Lt	Λίτρο	7
7. Κόλλα φλαντζών	Τεμάχιο	47
8. Καθαριστικό γάστρας 750gr	Τεμάχιο	25
9. Καθαριστικό σεντίνας 750gr	Τεμάχιο	10
10.Καθαριστικό καταστρώματος 750gr	Τεμάχιο	8
11.Συντηρητικό χρώματος	Λίτρο	16
12.Γυαλιστικό 1Lt	Λίτρο	18
13.Αντισκωρικό 750gr	Τεμάχιο	5
14.Διαλυτικά 1Lt	Λίτρο	25
15.Σιλικόνη για μόνωση ηλεκτρικών επαφών	Τεμάχιο	30
16.Σιλικόνη 500gr	Τεμάχιο	3
B. ΧΡΩΜΑΤΑ		
1. Υφαλόχρωμα 1 Lt	Λίτρο	18
2. Χρώματα απλά 1 Lt	Λίτρο	13
3. Βερνίκια 2,5 Lt	Λίτρο	25
4. Υποστρώματα 0,75 Lt	Λίτρο	20
5. Στόκοι 0,75 Lt	Λίτρο	25

Τα παραπάνω υλικά όπως έχει ήδη αναφερθεί επιβαρύνουν επιπλέον από το κόστος επισκευής τον πελάτη. Η συνολική ποσότητα σε υλικά επισκευής εξαρτάται άμεσα από το πρόγραμμα παραγωγής και το συνολικό κόστος ανά έτος θα δοθεί σε πίνακα που ακολουθεί στο κεφάλαιο.

4.1.4 Βοηθητικά εφόδια παραγωγής & Ενεργεία, νερό, πετρέλαιο

Στο παρόν υποκεφάλαιο θα δοθούν οι απαιτούμενες ποσότητες σε βοηθητικά εφόδια, ενέργεια, νερό και πετρέλαιο για την παροχή υπηρεσιών στο πρώτο έτος λειτουργίας της μονάδας. Το κόστος και η διαχρονική εξέλιξη του, θα δοθεί σε κεφάλαιο που ακολουθεί.

Πίνακας 4-4

Βοηθητικά εφόδια παραγωγής

ΕΙΣΡΟΕΣ ΣΕ ΕΦΟΔΙΑ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	ΚΟΣΤΟΣ € (ανά μονάδα)
A. ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΥΛΙΚΑ		
1. Φόρμες (τεμάχια)	10	10
2. Κεφαλοκαλύμματα (τεμάχια)	100	0,06
3. Γάντια (ζευγάρι)	100	0,03
4. Φάρμακα (τεμάχια)	300	0,50
5. Διάφορα αναλώσιμα (τεμάχια)	500	0,35
B. ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ (kwh)	40.000	0,04
Γ. ΝΕΡΟ (τόνοι)	510	0,75
Δ. ΚΑΥΣΙΜΑ (πετρέλαιο λίτρα)	127.500	0,80

4.1.5 Τροφοδοσία

Στην τροφοδοσία περιλαμβάνονται όλα τα απαραίτητα τρόφιμα για την διαβίωση του πληρώματος των yachts. Η μονάδα θα προμηθεύεται τα τρόφιμα από τοπικά καταστήματα σε χονδρική τιμή και θα πουλάει σε λιανική με όλα τα περιθώρια νομίμου κέρδους. Στον πίνακα που ακολουθεί εμφανίζεται η διαχρονική εξέλιξη του κόστους τροφοδοσίας.

Πίνακας 4-5

Κόστος τροφοδοσίας

ΕΤΟΣ	2006	2007	2008	2009	2010
ΚΟΣΤΟΣ (€)	167.000	237.000	330.000	440.000	510.000

4.2 Διαθεσιμότητα και Πηγές προμήθειας

Όπως έχει αναφερθεί σε πολλά σημεία της μελέτης η ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα δεν πρόκειται να αντιμετωπίσει προβλήματα προμήθειας των διάφορων υλικών επισκευής, ανταλλακτικών και αξεσουάρ. Ο λόγος είναι η ύπαρξη πολλών εταιρειών που προμηθεύονται σε μεγάλες ποσότητες τα παραπάνω υλικά από ξένους και ελληνικούς οίκους με αποτέλεσμα να υπάρχει εύκολη κάλυψη της εγχώριας ζήτησης. Όσο αφορά την κάλυψη των αναγκών της μονάδας σε πετρέλαιο, νερό και ενέργεια, η επιλογή της Σύρου ως τοποθεσία εγκατάστασης εγγυάται την συνεχομένη τροφοδοσία της μονάδας με τις προαναφερθείσες εισροές.

4.2.1 Επιλογή και αξιολόγηση των προμηθευτών

Η υπό ίδρυση ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα θα δώσει ιδιαίτερη βάση στην καλλιέργεια των σχέσεων με τους προμηθευτές των παραπάνω εισροών μόνο κατά την διάρκεια των πρώτων 5 ετών της λειτουργίας της, όπου και θα παρέχει μόνο επισκευαστικές υπηρεσίες. Μετά την πάροδο των 5 ετών, όπως έχει επισημανθεί στο υποκεφάλαιο 3.3.1 της μελέτης, η εταιρεία θα στραφεί στην ναυπήγηση σκαφών παράλληλα με τις επισκευαστικές υπηρεσίες, με αποτέλεσμα την προσθήκη και άλλων προμηθευτών, αφού κύρια πρώτη ύλη των κατασκευών είναι ο πολυεστέρας και άλλες πρώτες ύλες (αλουμίνιο, ορείχαλκος κ.α.). Σε κάθε περίπτωση, για την επιλογή και αξιολόγηση των προμηθευτών θα λαμβάνονται υπόψη τα παρακάτω κριτήρια :

1. Αξιοπιστία
2. Εγγύτητα και σωστή τιμολόγηση
3. Μεγάλη γκάμα προϊόντων
4. Συνεχής βελτίωση προϊόντων και υπηρεσιών
5. Τεχνική υποστήριξη

Η διαδικασία της αξιολόγησης θα περιλαμβάνει την απόδοση ενός βαθμού σπουδαιότητας για κάθε κριτήριο και τις πιθανότητες των προμηθευτών να πληρούν κάθε ένα από αυτά τα κριτήρια, ώστε να επιλέγεται ο προμηθευτής με τη μεγαλύτερη βαθμολογία. Βάσει αυτών, θα χρησιμοποιείται το παρακάτω μοντέλο όπου παρουσιάζονται δύο τυχαίοι προμηθευτές για κάποια εισροή. Οι βαθμοί σπουδαιότητας του κάθε κριτηρίου μπορεί να κυμαίνεται από 1 έως 10, ενώ οι πιθανότητες των προμηθευτών να πληρούν το αντίστοιχο κριτήριο θα κυμαίνονται από 0 έως 1.

Πίνακας 4-6

Μοντέλο επιλογής και αξιολόγησης προμηθευτών

Αριθμός κριτηρίου	Βαθμός σπουδαιότητας	Προμηθευτής A	Προμηθευτής B	Βαθμολογία προμηθευτή A	Βαθμολογία προμηθευτή B
1	9	0,7	0,6	6,3	5,4
2	10	0,9	0,7	9	7
3	6	0,5	0,9	3	5,4
4	8	0,7	0,7	5,6	5,6
5	7	0,7	0,9	4,9	6,3
ΣΥΝΟΛΟ ΒΑΘΜΟΛΟΓΙΑΣ				28,8	29,7

Κατόπιν της αξιολόγησης που παρουσιάστηκε στο πιο πάνω υπόδειγμα η τελική επιλογή της υπό ενδιαφέρον εταιρείας είναι ο προμηθευτής B, ο οποίος υπερτερεί σε συνολική βαθμολογία του προμηθευτή A.

4.3 Διαχρονική εξέλιξη κόστους υλικών επισκευών και άλλων εφοδίων

Στο πίνακα που παρατίθεται στο παρόν υποκεφάλαιο αναλύεται η διαχρονική εξέλιξη του κόστους παραγωγής ανά έτος λειτουργίας της μονάδας. Το κόστος παραγωγής διαχωρίζεται στις βασικές ομάδες όπως έχουν δοθεί στην ανάλυση του κεφαλαίου που έχει προηγηθεί.

Πίνακας 4-7

Διαχρονική εξέλιξη κόστους υλικών επισκευής και άλλων εφοδίων

ΕΤΟΣ	ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΑ	ΛΕΞΟΥΑΡ	ΥΛΙΚΑ ΕΠΙΣΚΕΥΗΣ	ΒΟΗΘΗΤΙΚΑ ΕΦΟΔΙΑ	ΝΕΡΟ	ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΣ	ΚΑΥΣΙΜΑ	ΤΡΟΦΟΛΟΣΙΑ	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ (€)
2006	60.000	25.000	45.000	435	380	1.600	102.000	167.000	401.415
2007	85.000	30.000	72.000	530	480	2.000	128.000	237.000	555.010
2008	130.000	40.000	108.000	720	608	2.500	162.000	330.000	773.828
2009	185.000	55.000	153.000	1060	765	3.000	204.000	440.000	1.041.825
2010	215.000	70.000	180.000	1300	860	3.500	230.000	510.000	1.210.660

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΑ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΑ

5.1 Μηχανολογικός εξοπλισμός

Στον παρόν υποκεφάλαιο θα δοθεί αναλυτική κατάσταση του μηχανολογικού εξοπλισμού που είναι απαραίτητος για την παροχή των υπηρεσιών από την μονάδα. Για την καλύτερη διευκρίνιση του εξοπλισμού θα γίνει διάκριση για κάθε τμήμα της μονάδας, όπου σε κάθε πίνακα πέρα από τα τεχνικά χαρακτηριστικά του μηχανολογικού εξοπλισμού θα παρουσιάζεται και το σχετικό κόστος απόκτησής του.

Η μονάδα λόγω της μορφής των υπηρεσιών που παρέχει δεν θα προβεί στην αγορά κάποιας τεχνολογίας. Κάθε σκάφος προς επισκευή ή συντήρηση έχει τις δικές του «μοναδικές» ανάγκες που αντιμετωπίζονται με ξεχωριστό τρόπο. Ο κύριος μηχανολογικός εξοπλισμός της μονάδας που μπορεί να προσφέρει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με τις ανταγωνίστριες μονάδες είναι το Syncro-lift. Το Syncro-lift αποτελεί στην ουσία έναν «ανέλκυστήρα» σκαφών με δυνατότητα βύθισης στο νερό. Το σκάφος τοποθετείται στην ειδική πλατφόρμα και έτσι είναι δυνατή η ανέλκυση του στην προβλήτα του ναυπηγείου. Το σύστημα Syncro-lift αποτελείται από τρία κύρια μέρη: Την πλατφόρμα (συνήθως φτιαγμένη από χάλυβα), ένα επιλεγμένο (ανάλογα με το σκάφος προς ανέλκυση/καθέλκυση) σύστημα ηλεκτρικά τροφοδοτημένων σχοινιών και καλωδίων για την ανύψωση και τη κάθοδο της πλατφόρμας και τέλος το κεντρικό σύστημα ελέγχου των εξαρτημάτων, από το οποίο ενεργοποιείται και το όλο σύστημα. Η ανυψωτική δύναμη του συστήματος μεταβάλλεται εύκολα με την προσθήκη ηλεκτρικών και μηχανικών εξαρτημάτων. Συγκεκριμένα, η ανυψωτική δύναμη αρχίζει από 30 τόνους και μπορεί να φτάσει και τους 200 τόνους. Επομένως με την χρήση του Syncro-lift είναι δυνατή η εξυπηρέτηση από μικρά σκάφη και βάρκες μέχρι μεγάλες θαλαμηγούς και επαγγελματικά σκάφη.

Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζονται αναλυτικά ο βασικός μηχανολογικός εξοπλισμός και τα μηχανήματα όλων των παραγωγικών τμημάτων της υπό σύσταση ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας.

5.1.1 Περιγραφή μηχανημάτων μηχανουργείου

Πίνακας 5-1

Εξοπλισμός μηχανουργείου

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΚΟΣΤΟΣ (€)
Τόρνος NEF 400 CNC Γενικής χρήσης	52.000
Προγραμματιστή τόνρευσης DMG ECO 210	15.000
Φρέζα DMC 35V	65.000
Ηλεκτροσυγκόλληση HOBART με ανορθωτή	1.200
Θερμαντήρας ηλεκτροδίων	100
Πριόνι automa E 200	200
Δράπανο 25mm	1.000
Δράπανο RADIAL 70mm	7.500
Πλυντήριο ζεστού νερού	4.000
Ηλεκτρόποντα με βραχίονα 40-50cm	3.500
Τροχός διπλός	110
Μηχανή συγκόλλησης αλουμινίου ARGON	1.500
Σετ φορητού οξυγόνου ασετιλίνης	120
Σετ φορητό προπανίου	120
Γερανογέφυρα 2 τόνων	1.250
Ρεκτιφιέ BUAJ 29	4.500
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟΥ	157.100

5.1.2 Περιγραφή μηχανημάτων υπόλοιπων τμημάτων εργατοτεχνιτών

Πίνακας 5-2

Εξοπλισμός λοιπών τμημάτων

ΤΕΧΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΚΟΣΤΟΣ (€)
1.ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΕΙΟ	
Μπομπινιέρα	2.500
Φούρνος	750
Συγκρότημα φόρτισης (20) μπαταριών 12 & 24V	3.500
Σύνολο	6.750
2.ΞΥΛΟΥΡΓΕΙΟ	
Σύνθετο ξυλουργικό μηχάνημα 5 εργασιών EMCO	2.500
Πριονοκορδέλα EMCO	750
Σύνολο	3.250
3.ΕΛΑΙΟΧΡΩΜΑΤΙΣΤΕΣ	
Αντλία βαφής τύπου AIRLESS με σχέση πίεσης 30:1	3.500
Αντλία υψηλής πίεσης για πλύσιμο με σχέση πίεσης 20:1	8.500
Αυτόματο μηχάνημα αμμοβολής	4.000
Φίλτρο αέρα για μάσκες αμμοβολής	500
Μηχάνημα αμμοβολής κλειστού κυκλώματος	4.500
Σύστημα υδροαμμοβολής	2.500
Μηχάνημα υδροβολής 65HP	15.500
Σύνολο	39.000
4.ΦΟΡΗΤΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ	
2 Αερόβουρτες	800
2 Αεροτροχούς	800
2 Λειαντικά	300
2 Σέγες	300
2 Αεροπίστολα	500
2 Αεροδράπανα	500
2 Ηλεκτροδράπανα	500
1 Φορητή ηλεκτροσυγκόλληση	500
Πλήρης σειρά εργαλείων (κλειδιά, κατσαβίδια κ.λ.π.)	800
Σύνολο	5.000
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	54.000

Η ισχύς όλων των μηχανημάτων που θα εγκατασταθούν, στην υπό επένδυση μονάδα και τα οποία είναι ηλεκτροκίνητα, ανέρχεται στους 180HP περίπου.

5.1.3 Περιγραφή ειδικών και λοιπών μηχανολογικών εγκαταστάσεων

1.Τμήμα αρμαδόρων

Στο τμήμα αυτό συμπεριλαμβάνονται υλικά όπως ρυθμιζόμενες βάσεις YACHTS και μεγάλων σκαφών, σκαλωσιές, συρματόσχοινα, σχοινιά, ράουλα κ.λ.π. Το κόστος των οποίων (κατά εκτίμηση) ανέρχεται στο συνολικό ποσό των:

20.000€

2.Τμήμα αποθήκης

Σύμφωνα με τις προσμετρήσεις από εταιρεία που ειδικεύεται σε αποθηκευτικούς, το τμήμα αποθήκης έχει ένα συνολικό κόστος της τάξης των:

ΣΥΝΟΛΟ

30.000€

3.Εξοπλισμός γραφείου

Εδώ περιλαμβάνονται ο εξοπλισμός γραφείου (H/Y, scanner, printer, γραφεία, καρέκλες κ.λ.π.), καθώς και το μηχανογραφικό σύστημα της εταιρείας που θα είναι τύπου EPSON στο οποίο έχει προβλεφθεί να τηρούνται : το λογιστήριο, η αποθήκη, το αρχείο των επιστολών, η μισθοδοσία, το κοστολόγιο καθώς επίσης και πλήρης σειρά φακέλων των πελατών με όλες τις κατά καιρούς εργασίες που θα γίνονται επί των σκαφών τους. Το συνολικό κόστος του πιο πάνω συστήματος ανέρχεται στο ποσό των:

ΣΥΝΟΛΟ

15.000€

4.Μεταφορικά μέσα και ειδικά οχήματα

Για τις ανάγκες της επενδύτριας εταιρείας έχουν προβλεφθεί τα ακόλουθα :

A) Αυτοκίνητο τύπου jeep (οποιασδήποτε μάρκας) για τις μεταφορές μικροπραγμάτων

B) Ελκυστήρας (τρακτέρ) για να μετακινεί τα σκάφη που θα ανελκύνονται από την πλατφόρμα του SYNCRO-LIFT στο χώρο της επισκευής τους ή εναπόθεσης για διαχείριμαση.

Γ) Περονοφόρο ανυψωτικής ικανότητας 500kg για τις μεταφορές μηχανημάτων και υλικών από το μηχανουργείο και αποθήκη προς τη γιάρδα και αντίστροφα.

Δ) Σκάφος τύπου πιλοτίνας, ικανού να εξυπηρετεί την είσοδο και έξοδο σκαφών στο SYNCRO-LIFT και πιθανές μεταφορές πελατών στα διπλανά νησιά για οποιαδήποτε ανάγκη προκύψει.

ΣΥΝΟΛΟ

150.000€

5.1.4 Βασικός μηχανολογικός εξοπλισμός

Ο κυριότερος μηχανολογικός εξοπλισμός της μονάδας είναι αναμφίβολα το μέσο που θα βγάζει στη στεριά τα σκάφη. Η επενδύτρια εταιρεία προσανατολίζεται στην αγορά συστήματος SYNCRO-LIFT της αμερικάνικης εταιρείας PEARLSON ENGINEERING COMPANY INC, το οποίο συνδυάζει εξαιρετικά προηγμένη τεχνολογία σε σύγκριση με άλλες ανταγωνιστικές μονάδες της Μεσογείου. Διαθέτει μεγάλη ανυψωτική ικανότητα (έτσι ώστε να εξυπηρετούνται και μεγάλα ελληνικά επαγγελματικά σκάφη) και συγκριτικά χαμηλό κόστος σε σχέση με τα παραδοσιακά μηχανήματα ανέλκυσης/καθέλκυσης. Το κόστος για τον πιο πάνω μηχανολογικό εξοπλισμό ανέρχεται σε τιμή C.I.F. Πειραιά:

ΣΥΝΟΛΟ 900.000€

Στην παραπάνω τιμή δεν υπολογίζεται το κόστος της αναγκαίας πλατφόρμας η οποία μπορεί να κατασκευαστεί στην Ελλάδα. Η κατασκευή της πλατφόρμας στην Ελλάδα προεκτιμάται να φτάσει το συνολικό κόστος των :

ΣΥΝΟΛΟ 100.000€

Ανακεφαλαιώνοντας το συνολικό κόστος του SYNCRO-LIFT (Βασικός μηχανολογικός εξοπλισμός + πλατφόρμα) θα ανέλθει στο κόστος των :

ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ 1.000.000€

5.1.5 Δαπάνες μεταφοράς και εγκατάστασης μηχανημάτων

Οι συνολικές δαπάνες μεταφοράς και εγκατάστασης των βασικών μηχανημάτων και εξοπλισμού έχουν ως εξής:

Πίνακας 5-3

Δαπάνες μεταφοράς εγκατάστασης

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΚΟΣΤΟΣ(€)
Κύκλωμα αέρος	6.500
Τηλεφωνικό κέντρο	8.000
Ηλεκτρική εγκατάσταση	15.000
Κόστος μεταφοράς μηχανολογικού εξοπλισμού	35.000
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	64.500

Θα πρέπει να τονιστεί εδώ ότι οι τιμές του μηχανολογικού εξοπλισμού της μονάδας που δόθηκαν, είναι για μεν τα μηχανήματα που θα εισαχθούν απευθείας από την επενδύτρια εταιρεία, C.I.F. Πειραιά, για δε τα υπόλοιπα που υπάρχουν στην εγχώρια αγορά παραδοτέα επίσης στον Πειραιά. Οι τρέχουσες τιμές των εταιρειών μεταφοράς στη Σύρο, αν πρόκειται για όγκο είναι 60 ευρώ/μ3 και να πρόκειται για βάρος 0,30 ευρώ/kg Τέλος θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι δαπάνες εγκατάστασης για τα μηχανήματα που απαιτούν ειδικούς τεχνικούς, είναι ενσωματωμένες στις τιμές των πινάκων που δόθηκαν παραπάνω.

Εν κατακλείδι, θα παρουσιάσουμε έναν συγκεντρωτικό πίνακα που περιλαμβάνει τα κόστη όλων των μηχανολογικών εξοπλισμών που δόθηκαν στο κεφάλαιο 5.3.

Πίνακας 5-4

Συγκεντρωτικός πίνακας κόστους μηχανολογικού και λοιπού εξοπλισμού

α/α	ΤΜΗΜΑ ΜΟΝΑΔΑΣ	ΚΟΣΤΟΣ(€)
1	ΜΗΧΑΝΟΥΡΓΕΙΟ	157.100
2	ΗΛΕΚΤΡΟΛΟΓΕΙΟ	6.750
3	ΞΥΛΟΥΡΓΕΙΟ	3.250
4	ΕΛΑΙΟΧΡΩΜΑΤΙΣΤΕΣ	39.000
5	ΑΡΜΑΔΟΡΟΙ	20.000
6	ΑΠΟΘΗΚΗ	30.000
7	ΦΟΡΗΤΑ ΕΡΓΑΛΕΙΑ	5.000
8	ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΓΡΑΦΕΙΟΥ	15.000
9	ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ	150.000
10	SYNCRO-LIFT	1.000.000
	ΣΥΝΟΛΟ 1-10	1.426.100

5.2 Χωρομετρικά και μηχανολογικά σχέδια της μονάδας

Έπειτα από την επιλογή του μηχανολογικού εξοπλισμού, θα ακολουθήσουν τα σχετικά στοιχεία για την περιγραφή των κτιριακών εγκαταστάσεων και του περιβάλλοντος χώρου καθώς και των δαπανών διαμόρφωσης τους, ώστε να εγκατασταθεί αποτελεσματικά η ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα. Επιπλέον στα παραρτήματα θα δοθούν τα σχετικά σχέδια της εταιρείας όπως έχουν σχεδιαστεί από τον πολιτικό μηχανικό.

5.2.1 Περιγραφή και διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου

Για τη διαμόρφωση του εξωτερικού χώρου θα γίνει :

1. Συμπύεση μπαζών,
2. Ισοπέδωση του εδάφους
3. Επίστρωση του χώρου με ελαφρά οπλισμένο σκυρόδεμα.

Κατά τη διαμόρφωση του χώρου θα γίνουν και οι απαραίτητες εγκαταστάσεις :

1. Φρεατίων συλλέξεως όμβριων υδάτων
2. Αγωγών ρεύματος – αέρα – νερού
3. Καθώς και εγκαταστάσεις πυρασφάλειας

Για τα λιμενικά έργα των δύο προβλητών που θα δεχτούν το SYNCRO-LIFT θα γίνουν :

1. Εκσκαφές χώρου
2. Τοποθέτηση ογκολίθων
3. Επιχώσεις τοπικές και ευρύτερης περιοχής
4. Καθώς και οι απαιτούμενες αναδομές

Στον πίνακα που ακολουθεί θα παρουσιαστεί ο αναλυτικός προϋπολογισμός δαπάνης για τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου, ώστε να αποσαφηνιστεί πιο εύκολα το συνολικό κόστος διαμόρφωσης. Ο διαχωρισμός των κυρίων εργασιών, όπως αναφέρθηκε παραπάνω, είναι σε διαμόρφωση εξωτερικού χώρου και σε λιμενικά έργα.

Πίνακας 5-5

Αναλυτικός προϋπολογισμός δαπάνης διαμόρφωσης περιβάλλοντα χώρου

ΕΙΔΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	Μ.ΜΕΤΡ.	ΤΙΜ. ΜΟΝ.	ΚΟΣΤΟΣ(€)
1. Διαμόρφωση Εξωτερικού Χώρου				
Διαμόρφωση - Συμπύκνωση	5000	μ2	1,5	7.500
Ισοπεδωτική στρώση δαπέδου	5000	μ2	4,8	24.000
Τελική στρώση δαπέδου	5000	μ2	5,0	25.000
Ελαφρά οπλισμένο σκυρόδεμα	5000	μ2	65	325.000
Σύνολο 1				381.500
2. Λιμενικά Έργα				
Εκσκαφές				4.000
Τεχνικοί ογκόλιθοι				35.000
Επιχώσεις				5.500
Ανωδομές				16.000
Εξοπλισμός				9.000
Προσκρουστήρες				28.500
Επιχώσεις				25.000
Σύνολο 2				123.000
Γενικό Σύνολο (1+2)				504.500

5.2.2 Διαμόρφωση κτιριακών εγκαταστάσεων

Στην κυριότητα της επενδύτριας εταιρείας ανήκει κτηματική μονάδα η οποία περιέχει ημιερειπωμένο διώροφο κτίριο, όπου θα στεγαστούν όλες οι εγκαταστάσεις της. Ο όροφος του κτιρίου θα κατεδαφιστεί επειδή κρίνεται ετοιμόρροπος και θα αναστηλωθεί με τα ίδια υλικά (λιθοδομή). Το κτίριο έχει συνολικό εμβαδόν 750 μ² και συνολικό όγκο 7.000 μ³. Οι οικοδομικές εργασίες που θα πραγματοποιηθούν στο κτίριο, είναι οι παρακάτω :

1. Κατασκευή δαπέδου, σκελετού και κλιμάκων από οπλισμένο σκυρόδεμα.
2. Κατεδάφιση και αναστύλωση α' ορόφου με λιθοδομή πάχους 0,50 μ.
3. Εξωτερικό αρμολόι της λιθοδομής.
4. Εσωτερικοί σοβάδες με τριπτή μαρμαροκονία
5. Εξωτερικά κουφώματα ξύλινα ταμπλαδωτά με εξωτερική επένδυση από τις υπάρχουσες σιδεριές.
6. Εσωτερικά κουφώματα ξύλινα πρεσσαριστά.
7. Εσωτερικοί υδροχρωματισμοί τοίχων.
8. Χρωματισμοί κουφωμάτων
9. Χρωματισμοί σιδεριών και κάγκελων μπαλκονιών
10. Επένδυση με μάρμαρο θα γίνει στους χώρους του πρατηρίου βενζίνης και της καντίνας ισογείου, όπως επίσης στα γραφεία της εταιρείας, στον προθάλαμο και το ιστιογραφείο του ισογείου.

11. Οι τουαλέτες θα επενδυθούν μέχρι το ύψος των 2μ. με πλακάκια, όπως και το δάπεδο
12. Ντουλάπια ξύλινα θα κατασκευαστούν στους χώρους των αποδυτηρίων και ξύλινοι πάγκοι εργασίας στους χώρους εργασίας του ισογείου.

Στον πίνακα που ακολουθεί θα παρουσιαστεί ο αναλυτικός προϋπολογισμός δαπάνης για τη διαμόρφωση των κτιριακών εγκαταστάσεων, ώστε να αποσαφηνιστεί πιο εύκολα το συνολικό κόστος διαμόρφωσης.

Πίνακας 5-6

Αναλυτικός προϋπολογισμός δαπάνης διαμόρφωσης κτιριακών εγκαταστάσεων

ΕΙΔΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	Μ. ΜΕΤΡ.	ΤΙΜ.ΜΟΝ.	ΚΟΣΤΟΣ(€)
1.ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΑ				
Εκσκαφές	400	μ3	10	4.000
Λιθοδομές	270	μ3	100	27.000
Οπτοπλινθοδομές δομικές	1.500	μ2	20	30.000
Οπλισμένο σκυρόδεμα (μπετόν)	650	μ3	250	162.500
Εξωτερικό αρμολόι	1.300	μ2	15	19.500
Επιχρίσματα εσωτερικά	2.500	μ2	18	45.000
Παράθυρα ταμπλαδωτά	120	μ2	250	30.000
Πόρτες εξωτερικές	85	μ2	300	25.500
Πόρτες εσωτερικές	28	τεμ.	200	5.600
Ντουλάπια – Πάγκοι κ.λ.π.				10.000
Υδραυλική εγκατάσταση				12.000
Μαρμαρικά (ποδιές)				10.000
Σιδηρουργικά				8.000
Μαρμάρινα δάπεδα	500	μ2	60	30000
Τουαλέτες	8	τεμ.	250	2.000
Επενδύσεις με πλακάκια	240	μ2	60	14.400
Χρώματα τοίχων	2500	μ2	8	20.000
Χρώματα κουφωμάτων-σιδεριών	350	μ2	25	8.750
Υαλοπίνακες – Χειρολαβές				18.000
Σκάλες πλήρεις				9.000
Ανεγκυστήρας πλατφόρμα				20.000
Σύνολο Οικοδομικών				511.250

ΕΙΔΗ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΠΟΣΟΤΗΤΑ	Μ. ΜΕΤΡ.	ΤΙΜ.ΜΟΝ.	ΚΟΣΤΟΣ(€)
2.ΠΥΡΟΠΡΟΣΤΑΣΙΑ				
Πυρανίχνευση				7.500
Πυρασφάλεια				17.500
Δίκτυο πυροσβέσεως				12.000
Σύνολο Πυροπροστασίας				37.000
3.ΚΥΚΛΩΜΑ ΑΕΡΟΣ				
Αερόκληδα				19.000
Κομπρεσέρ	2	τεμ.	41.000	82.000
Αεροφυλάκια				7.000
Ξηραντήρας				20.000
Δίκτυο αέρος				8.000
Σύνολο Κυκλώματος αέρος				136.000
4. ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ				
Τηλεφωνικό κέντρο				19.000
Σύνολο τηλεφωνικού κέντρου				19.000
5. ΗΛΕΚΤΡΙΚΗ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗ				
Φωτισμός				14.000
Πρίζες				3.500
Λήψεις υψηλής τάσης				1.000
Πίνακες (PILLARS) σκαφών				18.000
Υποπίνακας κινήσεως Μηχανουργείου				12.000
Υποπίνακας κινήσεως Ξυλουργείου				1.250
Υποπίνακας κινήσεως Μηχανοστασίου				3.000
Υποπίνακας κινήσεως Φωτισμού				2.500
Υποπίνακας κινήσεως Ανελκυστήρα				1.000
Γενικός πίνακας				13.000
Σύνολο Ηλεκτρικής εγκατάστασης				69.250
6. ΑΔΕΙΑ				
Αμοιβή μηχανικών				27.000
Έξοδα άδειας				12.000
Σύνολο κόστους αδειών				39.000
ΣΥΝΟΛΟ 1+2+3+4+5+6				811.500
ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΑ 10% *				81.150
ΤΕΛΙΚΟ ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ				892.650

*Ο λογαριασμός απρόβλεπτα προστέθηκε για την αποφυγή αστάθμητων παραγόντων, όπως είναι οι ξαφνικές ανατιμήσεις μέσα στο 2005 στην τιμή οπλισμένου σκυροδέματος και άλλες παρόμοιες καταστάσεις.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΤΗΣ ΜΟΝΑΔΑΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

Σκοπός του κεφαλαίου είναι ο εντοπισμός και η δοκιμή διάφορων εναλλακτικών οργανωτικών σχημάτων (κύριες και δευτερεύουσες λειτουργίες, τμήματα, τομείς, μονάδες, μέγεθος κάθε λειτουργίας, κ.λ.π.), καθώς και η επιλογή του καταλληλότερου για το επενδυτικό σχέδιο, οργανωτικού σχήματος που συντελεί στην αποτελεσματικότητα και λειτουργικότητα της εταιρείας.

Επιπλέον, θα παρουσιαστεί η άριστη δυνατή οργάνωση της παραγωγικής διαδικασίας κατά τομείς ή μικρότερες μονάδες, από το στάδιο της προμήθειας όλων των υλικών και εισροών ως το στάδιο της παραγωγής καθώς και της παραδόσεως των τελικών προϊόντων στον πελάτη σύμφωνα με το στόχο παραγωγής, όπως αυτός προσδιορίζεται στο πρόγραμμα παραγωγής. Οι οργανωσιακές μονάδες εκφράζονται από τον διευθυντή προσωπικού, τους εργοδηγούς και το εργατικό προσωπικό που έχουν ως στόχο τον συντονισμό και τον έλεγχο της αποδόσεως της επιχείρησης και την επίτευξη των επιχειρηματικών στόχων.

6.1 Οργανωσιακή δομή

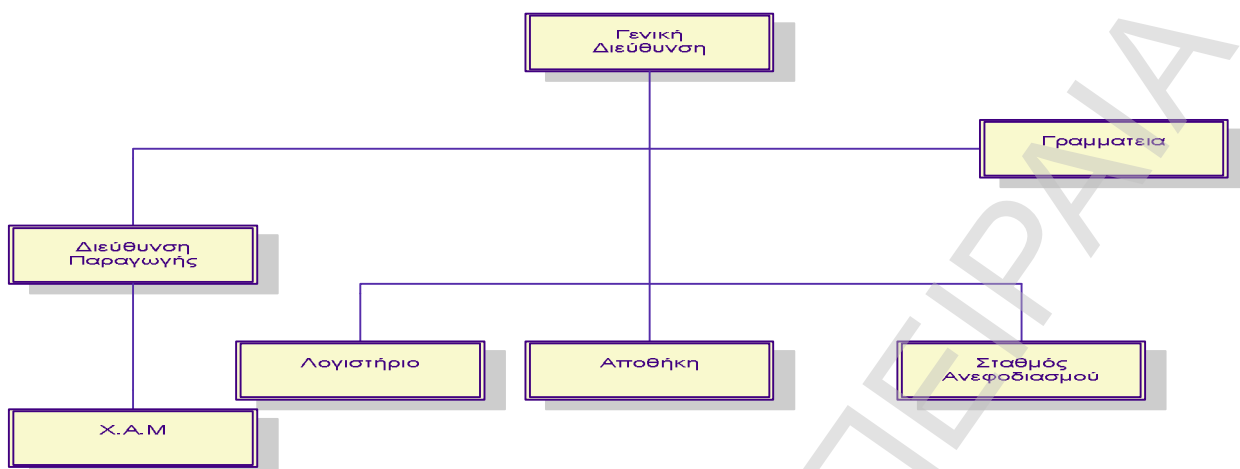
Η οργανωσιακή δομή δείχνει την μεταβίβαση υπευθυνότητας στις διάφορες λειτουργικές μονάδες της εταιρείας, και εκφράζεται μέσω του οργανογράμματος της εταιρείας. Στην οργανωσιακή δομή στην οποία υπάγονται όλες οι λειτουργίες και διαδικασίες της επιχείρησης θα πρέπει να προκύπτει με βάση ορισμένα κριτήρια όπως: οι τεχνολογικές συνθήκες, η ειδίκευση, το κόστος, η λειτουργικότητα της παραγωγικής διαδικασίας και η γενική αποτελεσματικότητα της επιχείρησης .

Η καταλληλότερη οργανωσιακή υποδομή για την υπό επένδυση εταιρεία θα παρουσιαστεί στο διάγραμμα 6-1, που ακολουθεί. Βέβαια, λόγω του μικρού μεγέθους της στον πρώτο χρόνο λειτουργίας, κρίθηκε σκόπιμο να παρουσιαστεί και η διαχρονική εξέλιξη της οργανωσιακής δομής της εταιρείας , ώστε να καταστεί σαφείς η ανάπτυξη και μεγέθυνση της σε συνάρτηση με το πρόγραμμα παραγωγής που ορίστηκε στο κεφαλαίο 3.5.4.

Στην ανάλυση που ακολουθεί επιλέχθηκε η χρήση κατακόρυφων οργανογραμμάτων που δείχνουν την οργανωτική υποδομή υπό μορφή πυραμίδας, καθώς οι γραμμές εντολών προχωρούν από τη κορυφή προς τη βάση.

Διάγραμμα 6-1

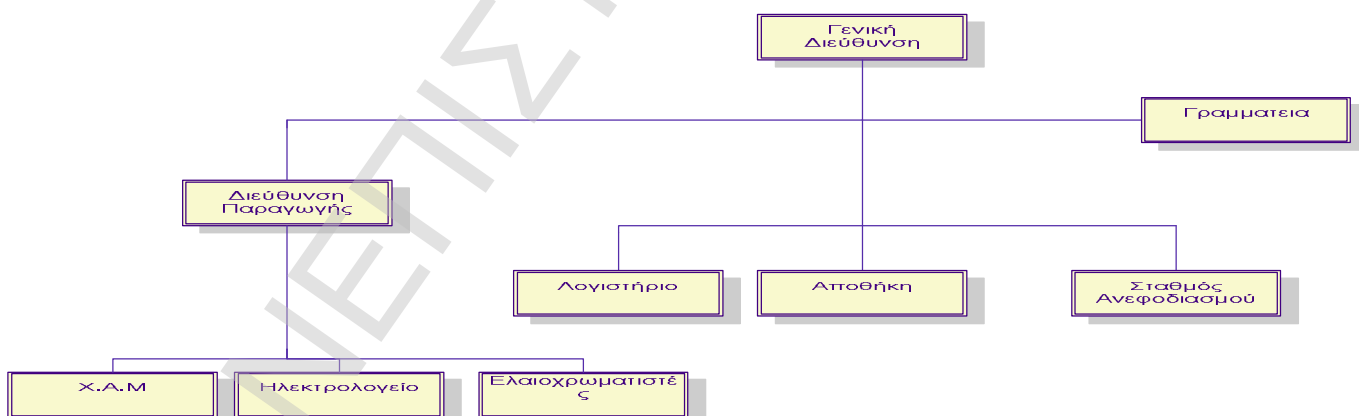
Οργανόγραμμα 1^ο χρόνου λειτουργίας



Διοικητικοί	4
Τεχνικοί	1
Εργατοτεχνίτες	1
Εργάτες	3
Σύνολο απασχολούμενων	9

Διάγραμμα 6-2

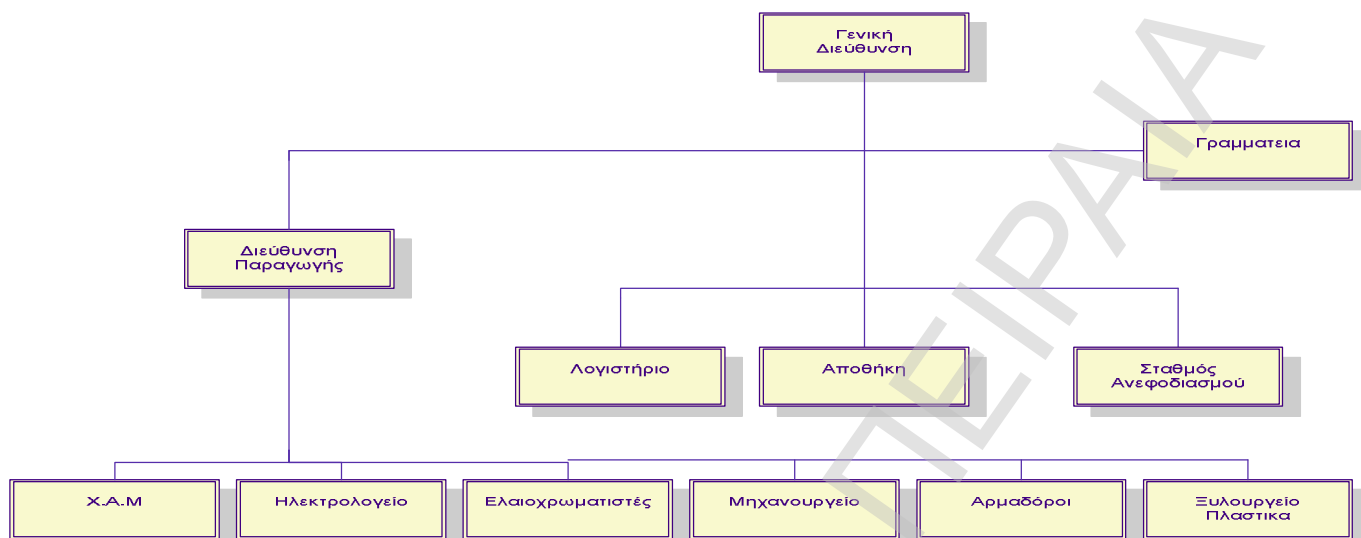
Οργανόγραμμα 2^ο χρόνου λειτουργίας



Διοικητικοί	4
Τεχνικοί	1
Εργατοτεχνίτες	3
Εργάτες	3
Σύνολο απασχολούμενων	11

Διάγραμμα 6-3

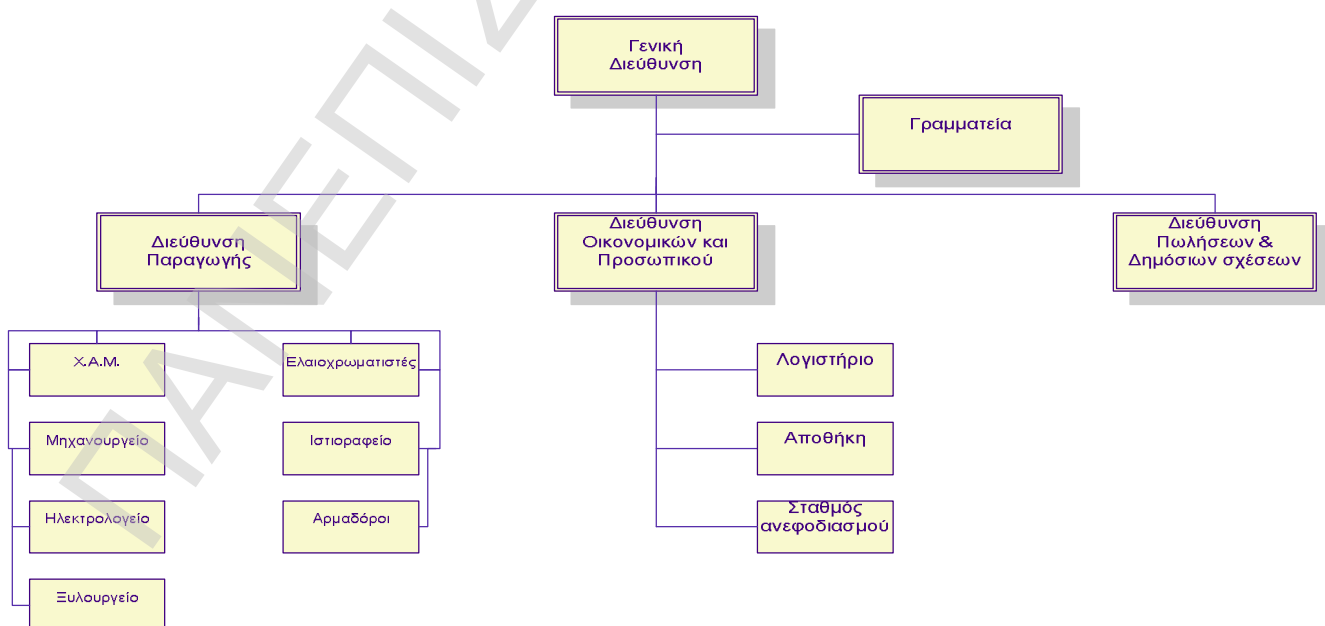
Οργανόγραμμα 3^{ου} χρόνου λειτουργίας



Διοικητικοί	4
Τεχνικοί	1
Εργατοτεχνίτες	5
Εργάτες	5
Σύνολο απασχολούμενων	15

Διάγραμμα 6-4

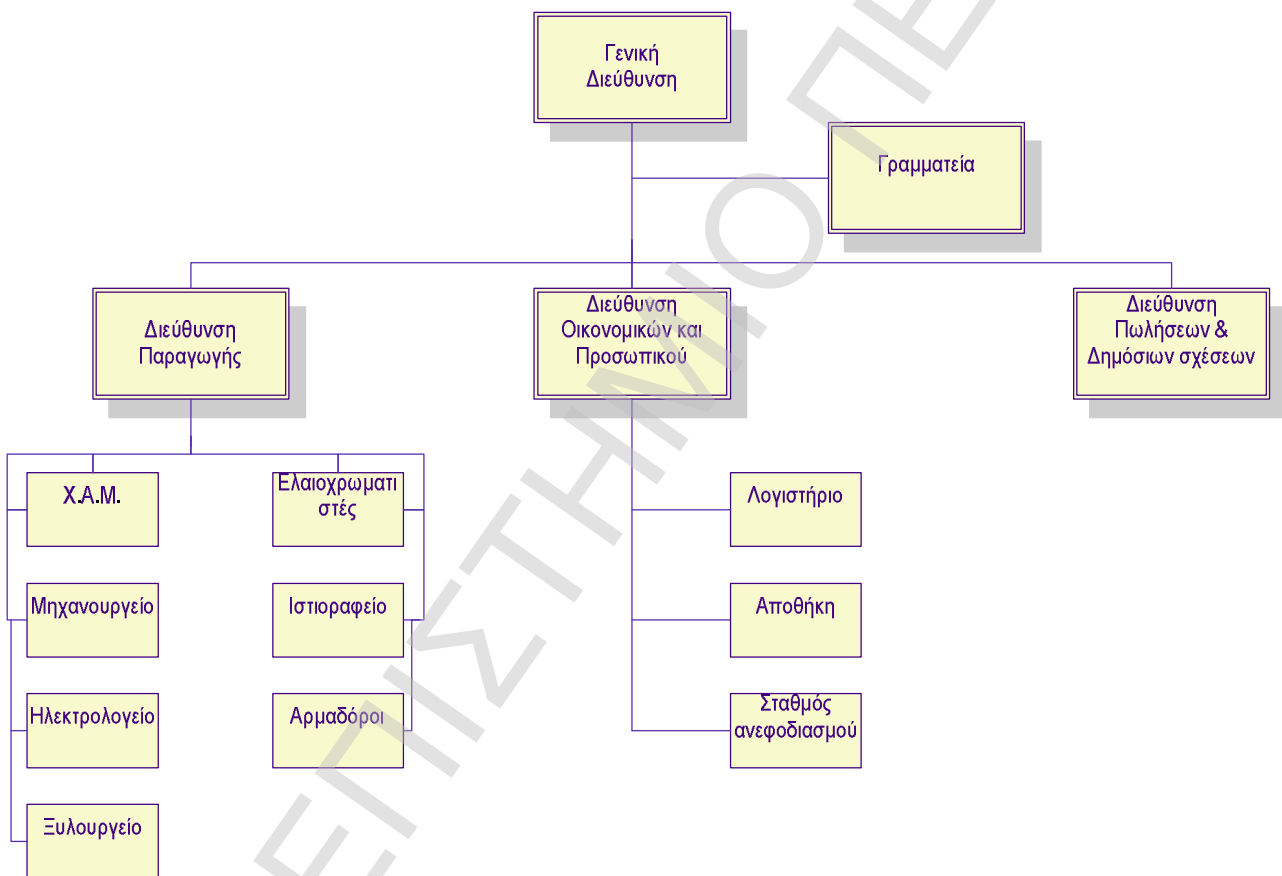
Οργανόγραμμα 4^{ου} χρόνου λειτουργίας



Διοικητικοί	7
Τεχνικοί	1
Εργατοτεχνίτες	7
Εργάτες	7
Σύνολο απασχολούμενων	22

Διάγραμμα 6-5

Οργανόγραμμα 5^{ου} χρόνου λειτουργίας



Διοικητικοί	8
Τεχνικοί	1
Εργατοτεχνίτες	7
Εργάτες	11
Σύνολο απασχολούμενων	27

* Όπου Χ.Α.Μ αντιστοιχεί σε χειριστής ανυψωτικού μηχανήματος

6.2 Τα Γενικά έξοδα της μονάδας

Πριν παρουσιαστεί ο σχετικός πίνακας με τα γενικά έξοδα της μονάδας για τα πρώτα χρόνια λειτουργίας της, θα γίνει μία προσπάθεια να δώσουμε έναν ορισμό του τι είναι τα γενικά έξοδα αλλά και ποιες κατηγορίες περιλαμβάνουν. Σε κάθε παραγωγική μονάδα, όπως είναι και η υπό επένδυση εταιρεία πραγματοποιούνται δύο ειδών κόστη. Η πρώτη κατηγορία περιλαμβάνει το άμεσο ή βασικό κόστος, ενώ η δεύτερη περιλαμβάνει το έμμεσο κόστος ή γενικά έξοδα. Η βασική διαφορά τους έγκειται στο γεγονός ότι το έμμεσο κόστος περιλαμβάνει έξοδα τα οποία δεν μπορούν να ανιχνευτούν απ' ευθείας στο παραγόμενο προϊόν ή υπηρεσία. Το βασικό κόστος περιλαμβάνει το άμεσο κόστος υλικών, το άμεσο κόστος εργασίας και όλες τις άμεσες δαπάνες που αφορούν την παραγωγή του προϊόντος ή υπηρεσίας. Αντίστοιχα το έμμεσο κόστος περιλαμβάνει κάθε κόστος που δεν μπορεί να κατατάσσεται στις προηγούμενες κατηγορίες άμεσου κόστους. Οι διάφοροι τύποι των γενικών εξόδων συνοψίζονται ως εξής :

1. Τα γενικά βιομηχανικά έξοδα (όπως η ύδρευση, ο ηλεκτρισμός, η διάθεση αποβλήτων, η συντήρηση κ.α.).
2. Τα γενικά έξοδα διοίκησης (όπως εφόδια γραφείου, επικοινωνίες, ασφάλιστρα, μισθοί κ.α.).
3. Τα γενικά έξοδα πωλήσεων και διανομής (όπως έμμεσα έξοδα μάρκετινγκ, διαφήμιση, εκπαίδευση κ.α.)
4. Τα γενικά έξοδα έρευνας και ανάπτυξης
5. Αποσβέσεις (δεν συνυπολογίζονται πάντα με τα γενικά έξοδα μιας επιχείρησης).

Η εκτίμηση των γενικών εξόδων της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας για τη περίοδο 2006-2010, θα παρουσιαστούν στο πίνακα που ακολουθεί :

Πίνακας 6-6

Εκτίμηση γενικών εξόδων 2006-2010

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	2006	2007	2008	2009	2010
Δαπάνες συντήρησης	3.500	5.000	7.000	10.000	12.000
Ασφάλιστρα μηχανημάτων και σκαφών	18.000	20.000	22.000	30.000	35.000
Ενέργεια – Δ.Ε.Η.	6.500	9.000	11.000	14.000	16.000
Βιομηχανικό νερό	1.000	2.000	3.000	4.000	5.000
Δημοτικοί φόροι	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Επικοινωνίες/ Μεταφορές	5.000	5.000	5.000	5.000	5.000
Λοιπά βιομηχανικά έξοδα	10.000	14.000	22.000	30.000	35.000
ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ (€)	49.000	60.000	75.000	98.000	113.000

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7

ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ ΠΟΡΟΙ

Στο κεφάλαιο που ακολουθεί θα πραγματοποιηθεί μια πλήρης ανάλυση των αναγκών σε ανθρώπινο δυναμικό της υπό ίδρυση ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας για τα πρώτα πέντε έτη της λειτουργίας της. Οι βασικές κατηγοριοποιήσεις των εργαζόμενων στην εταιρεία είναι σε επιτελικό και εποπτικό προσωπικό, καθώς και σε ειδικευμένους και ανειδίκευτους εργάτες. Επομένως, κατόπιν της ανάλυσης εργασίας σε κάθε τμήμα της μονάδας θα πραγματοποιηθεί ο προγραμματισμός των ανθρώπινων πόρων καθώς και το συνολικό κόστος του ανθρώπινου δυναμικού για την περίοδο 2006-2010.

7.1 Ανάλυση εργασίας

Στο υποκεφάλαιο ανάλυση εργασίας εξετάζονται ξεχωριστά οι επιμέρους διευθύνσεις της υπό μελέτης μονάδας και αναλύονται οι απαιτήσεις κάθε μίας, ως προς τον αριθμό των ατόμων που θα απασχολούν και τις απαραίτητες δεξιότητες, γνώσεις και ειδικεύσεις που θα πρέπει να διαθέτουν τα άτομα αυτά.

Στην περίπτωση της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας το ανθρώπινο δυναμικό αναλύεται ως εξής:

1. Γενικός Διευθυντής
2. Διευθυντής Παραγωγής
3. Διευθυντής Οικονομικών
4. Διευθυντής Πωλήσεων
5. Γραμματέας
6. Βοηθός Γραμματέα
7. Λογιστής
8. Αποθηκάριος
9. Εργατοτεχνίτες
10. Εργάτες

Εν συνεχεία θα δοθούν οι απαιτήσεις και τα καθήκοντα για κάθε μία από τις ανωτέρω θέσεις:

Γενικός Διευθυντής

Με τη θέση του γενικού διευθυντή θα επιφορτιστεί ένα (1) άτομο με πλήρη γνώση στην αγορά του yacht και πολυετή εμπειρία στο χώρο. Απαραίτητη είναι άριστη γνώση ξένων γλωσσών (αγγλικά και γαλλικά) λόγω του γεγονότος ότι μερίδα πελατών είναι ξένοι, καθώς και η ύπαρξη διοικητικών και διευθυντικών ικανοτήτων. Οι ευθύνες του εκτείνονται σε θέματα οικονομικά, τεχνικά, διοικητικά και κοινωνικά, ενώ ταυτόχρονα συμβάλει σημαντικά στη διαμόρφωση της στρατηγικής και των προγραμμάτων δράσης της εταιρείας. Ο γενικός διευθυντής έχει την αποστολή να εξασφαλίζει άριστη λειτουργία της μονάδας, ενώ τα πρώτα τρία έτη λειτουργίας της

θα είναι επιφορτισμένος και με τα καθήκοντα του διευθυντή οικονομικών και του διευθυντή πωλήσεων.

Διευθυντής Παραγωγής

Με τη θέση του διευθυντή παραγωγής θα επιφορτιστεί ένα (1) άτομο με πλήρη γνώση στην επισκευή σκαφών και πολυετή εμπειρία στο χώρο. Κύρια αποστολή του είναι να εξασφαλίζει την ασφαλή και άριστη λειτουργία όλων των εγκαταστάσεων της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας καθώς επίσης και την έγκαιρη τήρηση και εκτέλεση του προγράμματος παραγωγής και παράδοσης των προϊόντων (σκαφών) μέσα στα πλαίσια της στρατηγικής και των στόχων της εταιρείας. Λόγω του μικρού μεγέθους της εταιρείας θα εκτελεί και καθήκοντα εργοδηγού και επόπτη του χειριστή ανυψωτικού μηχανήματος, των ελαιοχρωματιστών, των αρμαδόρων καθώς και των εργατοτεχνιτών και εργατών του μηχανουργείου, του ηλεκτρολογείου, του ξυλουργείου και του ιστιοραφείου. Συνοπτικά οι υποχρεώσεις του είναι οι ακόλουθες:

- Παρακολουθεί, ελέγχει, συντονίζει τη λειτουργία των τμημάτων.
- Συμβάλλει στην αντιμετώπιση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.
- Εγκρίνει και εποπτεύει τις εργασίες επισκευών σκαφών και συντήρησης εξοπλισμού, και προτείνει βελτιώσεις στα μέτρα ασφάλειας, οργάνωσης και στις συνθήκες εργασίας.
- Ελέγχει τις παρουσίες και απουσίες στα προαναφερθέντα τμήματα.
- Φροντίζει για την εκπαίδευση των εργαζομένων
- Διατηρεί στενές λειτουργικές σχέσεις με όλα τα τμήματα της μονάδας για συντονισμό της παραγωγής.

Διευθυντής πωλήσεων

Με τη θέση του διευθυντή πωλήσεων & δημοσίων σχέσεων θα επιφορτιστεί ένα (1) άτομο με πλήρη γνώση της αγοράς σκαφών και πολυετή εμπειρία στο χώρο των πωλήσεων. Απαραίτητη προϋπόθεση για ανάληψη καθηκόντων είναι η κατοχή πανεπιστημιακού πτυχίου ανώτερης εκπαίδευσης και η άριστη γνώση αγγλικών και γαλλικών. Βασικά καθήκοντα του διευθυντή πωλήσεων είναι ενημέρωση προς τους πελάτες για τις παροχόμενες υπηρεσίες της μονάδας και η εκτέλεση έρευνας αγοράς, με σκοπό τη σχεδίαση πλάνων για μελλοντικές δραστηριότητες πωλήσεων. Επίσης, θα είναι υπεύθυνος στην οργάνωση της διαφήμισης και προώθησης της μονάδας στο εσωτερικό της χώρας και το εξωτερικό.

Διευθυντής Οικονομικού

Με τη θέση του διευθυντή οικονομικών & ανθρωπίνου δυναμικού θα επιφορτιστεί ένα (1) άτομο κάτοχος πανεπιστημιακού πτυχίου ανώτερης εκπαίδευσης και αντίστοιχη εμπειρία σε ανάλογη θέση. Βασικά καθήκοντα του διευθυντή οικονομικού είναι η οργάνωση, επίβλεψη και έλεγχος του λογιστηρίου, της αποθήκης και του σταθμού ανεφοδιασμού. Επιπλέον στις αρμοδιότητες του συμπεριλαμβάνεται η χρηματοοικονομική ανάλυση της εταιρείας και η διενέργεια κοστολόγησης. Τέλος, μετά τη πάροδο του 5^{ου} έτους λειτουργίας θα είναι υπεύθυνος για τις προσλήψεις εργατικού και υπαλληλικού προσωπικού, καθώς και για τη σχετική τήρηση των αρχείων της εταιρείας.

Γραμματεία

Τη θέση της γραμματείας θα αναλάβει ένα (1) άτομο μέχρι τον 3ο χρόνο λειτουργίας και κατόπιν θα προσληφθεί και βοηθητικός υπάλληλος. Βασικά προσόντα αποτελούν η γνώση ξένων γλωσσών και η άριστη χρήση Η/Υ και αυτοματισμών γραφείου. Τα κύρια καθήκοντα της γραμματείας αποτελούν η διοικητική υποστήριξη, η λειτουργία του τηλεφωνικού κέντρου, η αρχειοθέτηση των εγγράφων της εταιρείας και η δακτυλογράφηση.

Λογιστής

Την λειτουργία του λογιστηρίου της μονάδας θα αναλάβει ένα (1) άτομο λόγω του μικρού μεγέθους της. Απαραίτητα προσόντα είναι η άδεια ασκήσεως επαγγέλματος λογιστή-φοροτεχνικού Γ τάξης, η κατοχή αντίστοιχου πτυχίου, η γνώση χειρισμού Η/Υ και η τουλάχιστον τριετή εμπειρία σε καθήκοντα λογιστή-φοροτεχνικού. Ο λογιστής είναι υπεύθυνος για όλες τις λειτουργίες του λογιστηρίου και βρίσκεται σε στενή συνεργασία με τον διευθυντή οικονομικών.

Αποθηκάριος

Την λειτουργία της αποθήκης θα αναλάβει ένα (1) άτομο με προϋπηρεσία σε ανάλογη θέση εργασίας. Τα βασικά καθήκοντα είναι να φροντίζει ώστε τα υλικά να είναι κατάλληλα αποθηκευμένα και να προστατεύονται ικανοποιητικά, η αποφυγή αγοράς περισσοτέρων υλικών από όσα χρειάζονται, η τήρηση των βιβλίων αποθήκης, η παραλαβή και καταχώρηση των ειδών αποθήκης καθώς και την γενική ασφάλεια της αποθήκης.

Εργατοτεχνίτες

Οι εργατοτεχνίτες που θα στελεχώσουν την μονάδα είναι στις εξής θέσεις:

1)**X.A.M. (χειριστής ανυψωτικού μηχανήματος):** Τη θέση του X.A.M. θα αναλάβει ένα (1) άτομο με εμπειρία τουλάχιστον δύο (2) ετών ως χειριστής γερανοφόρου ή ανυψωτικού μηχανήματος, μετά την απόκτηση της απαιτούμενης άδειας μηχανοδηγού ή χειριστή μηχανημάτων έργων. Βασική αρμοδιότητα είναι η χρήση του συστήματος SYNCRO-LIFT για την ανέλκυση και τη καθέλκυση των σκαφών.

2)**Ηλεκτρολόγος:** Τη θέση στο ηλεκτρολογείο θα αναλάβει ένα (1) άτομο με εμπειρία τουλάχιστον 3 ετών και άδεια ασκήσεως επαγγέλματος, καθώς και κατοχή αντίστοιχου τίτλου σπουδών σε Ι.Ε.Κ. ή Τεχνικής επαγγελματικής σχολής. Βασικές αρμοδιότητες του ηλεκτρολόγου είναι η τοποθέτηση, η ρύθμιση, και η επισκευή ηλεκτρικών ή ηλεκτρομηχανικών εγκαταστάσεων και μηχανημάτων και η επίβλεψη παρόμοιων εργασιών.

3)**Μηχανουργός:** Τη θέση του μηχανουργείου θα καλύψουν δύο (2) άτομα απόφοιτοι τεχνικής σχολής και με πολυετή εμπειρία σε παρόμοια θέση εργασίας. Τα κύρια καθήκοντα της θέσης είναι ο χειρισμός τόρνου, οι ηλεκτροσυγκολλήσεις, καθώς και η λειτουργία όλων των μηχανημάτων του μηχανουργείου.

4) **Ξυλουργός:** Τη θέση του μηχανουργείου θα καλύψει ένα (1) άτομο απόφοιτος τεχνικής σχολής και με πολυετή εμπειρία σε παρόμοια θέση εργασίας Τα κύρια καθήκοντα της θέσης είναι η χρήση και λειτουργία του ξυλουργικού μηχανήματος και της πριονοκορδέλας.

5) **Ελαιοχρωματιστής:** Τη θέση του ελαιοχρωματιστή θα αναλάβει ένα (1) άτομο με κύρια καθήκοντα το βάνιμο των σκαφών. Απαραίτητα προσόντα είναι η ενασχόληση σε παρόμοια εργασία για αρκετά χρόνια.

6) **Ιστοραφείο:** Την θέση στο ιστοραφείο θα καταλάβει ένα (1) άτομο με επαρκή γνώση στο αντικείμενο. Βασική αρμοδιότητα είναι η επιδιόρθωση των ιστίων των σκαφών.

Εργάτες

Οι ανειδίκευτοι εργάτες που θα στελεχώσουν την μονάδα παρουσιάζουν μια σημαντική αύξηση όσο αναπτύσσεται η μονάδα. Οι κύριες θέσεις εργασίας που θα αναλάβουν είναι οι εξής :

- 1) Λειτουργία Σταθμός ανεφοδιασμού (2)
- 2) Αρμαδόροι (4)
- 3) Βοηθός μηχανουργού (1)
- 4) Βοηθός ξυλουργού (2)
- 5) Βοηθός ελαιοχρωματιστή (2)

7.1.1 Προγραμματισμός ανθρωπίνων πόρων

Το επόμενο βήμα είναι ο σαφής προγραμματισμός της πλήρωσης των θέσεων, οι οποίες προέκυψαν από την ανάλυση εργασίας και την οργανωσιακή δομή (κεφάλαια 6.1 & 7.1) της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας για την περίοδο 2006-2010, όπως παρουσιάζονται στους πίνακες που ακολουθούν :

Πίνακας 7-1

Επιτελικό και εποπτικό προσωπικό 2006 – 2010

ΘΕΣΗ	ΕΤΟΣ	2006	2007	2008	2009	2010
ΕΠΙΤΕΛΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ						
Διευθυντές		2	2	2	4	4
ΕΠΟΠΤΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ						
Γραμματείς		1	1	1	2	2
Λογιστές		1	1	1	1	2
Αποθηκάριος		1	1	1	1	1
ΣΥΝΟΛΟ		5	5	5	8	9

Πίνακας 7-2

Εργατικό δυναμικό μονάδας

ΘΕΣΗ	ΕΤΟΣ	2006	2007	2008	2009	2010
ΕΡΓΑΤΟΤΕΧΝΙΤΕΣ						
Χ.Α.Μ.		1	1	1	1	1
Μηχανουργοί		0	0	1	2	2
Ηλεκτρολόγοι		0	1	1	1	1
Ευλουργοί		0	0	1	1	1
Ελαιοχρωματιστές		0	1	1	1	1
Ιστιοράφτες		0	0	0	1	1
Σύνολο		1	3	5	7	7
ΑΝΕΙΔΙΚΕΥΤΟΙ ΕΡΓΑΤΕΣ						
Βοηθοί		2	2	1	2	5
Αρμαδόροι		0	0	2	3	4
Σταθμός ανεφοδιασμού		1	1	2	2	2
Σύνολο		3	3	5	7	11
Γενικό Σύνολο		4	6	10	14	18

Θα πρέπει να τονιστεί εδώ, λόγω του γεγονότος ότι όλοι οι εργαζόμενοι που θα προσληφθούν θα είναι γνώστες του αντικειμένου με πολυετή πείρα δεν χρειάζεται κάποιος ιδιαίτερος χρόνος προσαρμογής και εκπαίδευσης τους στο βασικό μηχανολογικό εξοπλισμό της μονάδας.

7.2 Διαθεσιμότητα και Στρατολόγηση Ανθρωπίνου δυναμικού

Έπειτα από τον προγραμματισμό των αναγκών σε ανθρώπινο δυναμικό (πόσοι, ποιας ειδικότητας, με τι προσόντα εργαζόμενοι), ακολουθεί η φάση της στελέχωσης της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας, η οποία είναι η στρατολόγηση (ουσιαστικά, η προσέλκυση και η επιλογή) ικανού αριθμού κατάλληλων υποψηφίων.

Όπως θα αναλυθεί και στο κεφάλαιο που ακολουθεί (κεφάλαιο VIII-Στοιχειά τοποθεσίας πραγματοποίησης επένδυσης), ένας από τους βασικούς λόγους που προτιμήθηκε η Σύρος για την εγκατάσταση της επένδυσης είναι η ύπαρξη ειδικευμένου προσωπικού. Συγκεκριμένα:

Α) Η ύπαρξη στη Σύρο σήμερα μίας μεγάλης βιομηχανίας, πολλών δημόσιων υπηρεσιών και πανεπιστημίου, καθιστά αρκετά εύκολη την εξεύρεση κατάλληλου διοικητικού και υπαλληλικού προσωπικού.

Β) Σε ότι έχει σχέση με την εξεύρεση ειδικευμένου τεχνικού προσωπικού, η εγκατάσταση στη Σύρο της εταιρείας ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. έχει δημιουργήσει την κατάλληλη υποδομή, στις ειδικότητες, που προβλέπεται να χρησιμοποιήσει η επενδύτρια εταιρεία, δηλαδή, ελαιοχρωματιστές, τορναδόρους, χειριστές ανυψωτικών μηχανημάτων (Χ.Α.Μ.), ξυλομαραγκούς κ.λ.π.

Γ) Οι δημόσιες σχολές πλοιάρχων, μηχανικών, Τεχνικού λυκείου και η ύπαρξη 4 μηχανουργείων, δίνουν τη δυνατότητα εξεύρεσης ανειδίκευτου προσωπικού με υψηλής στάθμης θεωρητική κατάρτιση.

Δ) Το τελευταίο πλεονέκτημα σε σχέση με την στρατολόγηση και διαθεσιμότητα του εργατικού δυναμικού είναι η ύπαρξη πολλών παραδοσιακών τεχνιτών, που σήμερα απασχολούνται στα καρνάγια (η τέχνη της ξυλοναυπηγικής), που θα μπορέσουν να απασχοληθούν στην υπό εγκατάσταση μονάδα και παράλληλα να μεταδώσουν τη τέχνη τους στο νέο ανειδίκευτο προσωπικό.

7.3 Κόστος εργατικού δυναμικού

Το κόστος του εργατικού δυναμικού που θα απασχολείται στην υπό σύσταση μονάδα θα διαχωρίζεται σε κόστος εργατικού δυναμικού και σε κόστος επιτελικού και εποπτικού προσωπικού (όπως έγινε και στον προγραμματισμό ανθρωπίνων πόρων). Στους πίνακες που ακολουθούν θα δοθεί το κόστος των απασχολούμενων ανθρώπων στην μονάδα για τη περίοδο 2006-2010 :

Πίνακας 7-3

Κόστος προσωπικού 2006

ΘΕΣΗ	ΜΙΣΘΟΣ(€)	Αρ.	ΜΙΣΘΟΙ(€)	Ι.Κ.Α	ΣΥΝΟΛΟ(€)
ΕΠΙΤΕΛΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ					
Γενικός Διευθυντής	2.400	1	2.400	530	2.930
Λοιποί Διευθυντές	2.000	1	2.000	430	2.430
ΕΠΟΠΤΙΚΟ					
Γραμματείς	1.200	1	1.200	260	1.460
Λογιστές	1.200	1	1.200	260	1.460
Αποθηκάριος	1.000	1	1.000	220	1.220
Σύνολο		5	7.800	1.700	9.500
ΕΡΓΑΤΟΤΕΧΝΙΤΕΣ					
Χ.Α.Μ.	1.500	1	1.500	330	1.830
Μηχανουργοί	1.500	0	-	-	-
Ηλεκτρολόγοι	1.500	0	-	-	-
Ξυλουργοί	1.500	0	-	-	-
Ελαιοχρωματιστές	1.500	0	-	-	-
Ιστιογράφες	1.500	0	-	-	-
Σύνολο		1	1.500	330	1.830
ΑΝΕΙΔΙΚΕΥΤΟΙ ΕΡΓΑΤΕΣ					
Βοηθοί	1.200	2	2.400	520	2.920
Αρμαδόροι	1.200	0	-	-	-
Σταθμός ανεφοδιασμού	1.200	1	1.200	260	1.460
Σύνολο		3	3.600	780	4.380
Γενικό Σύνολο Μήνα		9	12.900	2.810	15.710
Γενικό Σύνολο Έτους (x 14 Μήνες)		9	180.600	39.340	219.940

Πίνακας 7-4

Κόστος προσωπικού 2007

ΘΕΣΗ	ΜΙΣΘΟΣ(€)	Αρ.	ΜΙΣΘΟΙ(€)	Ι.Κ.Α	ΣΥΝΟΛΟ(€)
ΕΠΙΤΕΛΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ					
Γενικός Διευθυντής	2.400	1	2.400	530	2.930
Λοιποί Διευθυντές	2.000	1	2.000	430	2.430
ΕΠΟΠΤΙΚΟ					
Γραμματείς	1.200	1	1.200	260	1.460
Λογιστές	1.200	1	1.200	260	1.460
Αποθηκάριος	1.000	1	1.000	220	1.220
Σύνολο		5	7.800	1.700	9.500
ΕΡΓΑΤΟΤΕΧΝΙΤΕΣ					
Χ.Α.Μ.	1.500	1	1.500	330	1.830
Μηχανουργοί	1.500	0	-	-	-
Ηλεκτρολόγοι	1.500	1	1.500	330	1.830
Ξυλουργοί	1.500	0	-	-	-
Ελαιοχρωματιστές	1.500	1	1.500	330	1.830
Ιστιοράφτες	1.500	0	-	-	-
Σύνολο		3	4.500	990	5.490
ΑΝΕΙΔΙΚΕΥΤΟΙ ΕΡΓΑΤΕΣ					
Βοηθοί	1.200	2	2.400	520	2.920
Αρμαδόροι	1.200	0	-	-	-
Σταθμός ανεφοδιασμού	1.200	1	1.200	260	1.460
Σύνολο		3	3.600	780	4.380
Γενικό Σύνολο Μήνα		11	15.900	3.470	19.370
Γενικό Σύνολο Έτους (x 14 Μήνες)		11	222.600	48.580	271.180

Πίνακας 7-5

Κόστος προσωπικού 2008

ΘΕΣΗ	ΜΙΣΘΟΣ(€)	Αρ.	ΜΙΣΘΟΙ(€)	Ι.Κ.Α	ΣΥΝΟΛΟ(€)
ΕΠΙΤΕΛΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ					
Γενικός Διευθυντής	2.400	1	2.400	530	2.930
Λοιποί Διευθυντές	2.000	1	2.000	430	2.430
ΕΠΟΠΤΙΚΟ					
Γραμματείς	1.200	1	1.200	260	1.460
Λογιστές	1.200	1	1.200	260	1.460
Αποθηκάριος	1.000	1	1.000	220	1.220
Σύνολο		5	7.800	1.700	9.500
ΕΡΓΑΤΟΤΕΧΝΙΤΕΣ					
Χ.Α.Μ.	1.500	1	1.500	330	1.830
Μηχανουργοί	1.500	1	1.500	330	1.830
Ηλεκτρολόγοι	1.500	1	1.500	330	1.830
Ευλουργοί	1.500	1	1.500	330	1.830
Ελαιοχρωματιστές	1.500	1	1.500	330	1.830
Ιστογράφτες	1.500	0	-	-	-
Σύνολο		5	7.500	1.650	9.150
ΑΝΕΙΔΙΚΕΥΤΟΙ ΕΡΓΑΤΕΣ					
Βοηθοί	1.200	2	2.400	520	2.920
Αρμαδόροι	1.200	2	2.400	520	2.920
Σταθμός ανεφοδιασμού	1.200	1	1.200	260	1.460
Σύνολο		5	6.000	1.300	7.300
Γενικό Σύνολο Μήνα		15	21.300	4.650	19.370
Γενικό Σύνολο Έτους (x 14 Μήνες)		15	298.200	65.100	363.300

Πίνακας 7-6

Κόστος προσωπικού 2009

ΘΕΣΗ	ΜΙΣΘΟΣ(€)	Αρ.	ΜΙΣΘΟΙ(€)	Ι.Κ.Α	ΣΥΝΟΛΟ(€)
ΕΠΙΤΕΛΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ					
Γενικός Διευθυντής	2.400	1	2.400	530	2.930
Λοιποί Διευθυντές	2.000	3	6.000	1.290	7.290
ΕΠΟΠΤΙΚΟ					
Γραμματείς	1.200	2	2.400	520	2.920
Λογιστές	1.200	1	1.200	260	1.460
Αποθηκάριος	1.000	1	1.000	220	1.220
Σύνολο		8	13.000	2.820	15.820
ΕΡΓΑΤΟΤΕΧΝΙΤΕΣ					
Χ.Α.Μ.	1.500	1	1.500	330	1.830
Μηχανουργοί	1.500	2	3.000	660	3.660
Ηλεκτρολόγοι	1.500	1	1.500	330	1.830
Ευλουργοί	1.500	1	1.500	330	1.830
Ελαιοχρωματιστές	1.500	1	1.500	330	1.830
Ιστογράφτες	1.500	1	1.500	330	1.830
Σύνολο		7	10.500	2.310	12.810
ΑΝΕΙΔΙΚΕΥΤΟΙ ΕΡΓΑΤΕΣ					
Βοηθοί	1.200	2	2.400	520	2.920
Αρμαδόροι	1.200	3	3.600	780	4.380
Σταθμός ανεφοδιασμού	1.200	2	2.400	520	2.920
Σύνολο		7	8.400	1.820	10.220
Γενικό Σύνολο Μήνα		22	31.900	6.950	38.850
Γενικό Σύνολο Έτους (x 14 Μήνες)		22	446.600	97.300	543.900

Πίνακας 7-7

Κόστος προσωπικού 2010

ΘΕΣΗ	ΜΙΣΘΟΣ(€)	Αρ.	ΜΙΣΘΟΙ(€)	Ι.Κ.Α	ΣΥΝΟΛΟ(€)
ΕΠΙΤΕΛΙΚΟ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ					
Γενικός Διευθυντής	2.400	1	2.400	530	2.930
Λοιποί Διευθυντές	2.000	3	6.000	1.290	7.290
ΕΠΟΠΤΙΚΟ					
Γραμματείς	1.200	2	2.400	520	2.920
Λογιστές	1.200	2	2.400	520	2.920
Αποθηκάριος	1.000	1	1.000	220	1.220
Σύνολο		9	14.200	3.080	17.280
ΕΡΓΑΤΟΤΕΧΝΙΤΕΣ					
Χ.Α.Μ.	1.500	1	1.500	330	1.830
Μηχανουργοί	1.500	2	3.000	660	3.660
Ηλεκτρολόγοι	1.500	1	1.500	330	1.830
Ευλουργοί	1.500	1	1.500	330	1.830
Ελαιοχρωματιστές	1.500	1	1.500	330	1.830
Ιστογράφτες	1.500	1	1.500	330	1.830
Σύνολο		7	10.500	2.310	12.810
ΑΝΕΙΔΙΚΕΥΤΟΙ ΕΡΓΑΤΕΣ					
Βοηθοί	1.200	5	6.000	1.300	2.920
Αρμαδόροι	1.200	4	4.800	1.040	4.380
Σταθμός ανεφοδιασμού	1.200	2	2.400	520	2.920
Σύνολο		11	13.200	2.860	16.060
Γενικό Σύνολο Μήνα		27	37.900	8.250	46.150
Γενικό Σύνολο Έτους (x 14 Μήνες)		27	530.600	115.500	646.100

Τελειώνοντας το κεφάλαιο περί ανθρώπινων πόρων θα πρέπει να πούμε ότι τα στοιχεία κόστους δοθήκαν κατόπιν πληροφόρησης από επόπτη εργασίας και στρογγυλοποιήθηκαν για τις ανάγκες της εργασίας. Όλα τα παραπάνω ποσά είναι υπολογισμένα σε ευρώ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ, ΧΩΡΟΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΗΣ, ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Στην ανάλυση που ακολουθεί στο παρόν κεφάλαιο θα δοθούν τα κριτήρια επιλογής ως τοποθεσία εγκατάστασης της μονάδας την Σύρο (έναντι των εναλλακτικών επιλογών), θα δικαιολογηθεί η αγορά του χώρου εγκατάστασης (ακινήτου), καθώς και θα γίνει αναφορά σε τυχόν επιπτώσεις στο γύρω περιβάλλον από την λειτουργία ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας.

8.1 Αναζήτηση και επιλογή τοποθεσίας

Η αναζήτηση της κατάλληλης τοποθεσίας (γεωγραφική περιοχή) για το χώρο εγκατάστασης της μονάδας συνιστά παράγοντα υψηλής σπουδαιότητας για την επιτυχία του επενδυτικού σχεδίου. Κατόπιν συστηματικής έρευνας καταλήξαμε να απαριθμήσουμε τις βασικές απαιτήσεις (κριτήρια) για την επιλογή της τοποθεσίας, τα οποία είναι τα εξής:

- 1) Ικανοποιητικές περιβαλλοντικές συνθήκες.
- 2) Διαθεσιμότητα εργατικού δυναμικού και εποπτικού προσωπικού.
- 3) Ευχερής προμήθεια πρώτων υλών και άλλων εφοδίων.
- 4) Επάρκεια οικονομικής, κοινωνικής και διοικητικής υποδομής.
- 5) Διαθεσιμότητα μεταφορικών διευκολύνσεων.
- 6) Διαθεσιμότητα βοηθητικών υλικών και υπηρεσιών κοινής ωφέλειας.
- 7) Διαθεσιμότητα καλών τηλεπικοινωνιακών διευκολύνσεων.
- 8) Επιχορήγηση δημοσίου.
- 9) Ύπαρξη περιβαλλοντικών επιπτώσεων.

Επομένως, με βάση τα παραπάνω κριτήρια, για να επιλεγεί η κατάλληλη περιοχή πρέπει να εξυπηρετούνται σε σημαντικό βαθμό αυτά τα κριτήρια, προκειμένου να επιτευχθούν οι σκοποί και στόχοι της επενδύτριας εταιρείας.

Κατόπιν, μελέτης οι περιοχές στο Νομό Κυκλάδων που μπορούν να ικανοποιήσουν ως ένα βαθμό τις παραπάνω απαιτήσεις είναι τα νησιά της Σύρου, της Νάξου, της Πάρου, της Μυκόνου και της Τήνου. Τα υπόλοιπα νησιά των Κυκλάδων (περίπου 25), αν και εμφανίζουν εξίσου ικανοποιητική τουριστική άνοδο υστερούν σημαντικά σε θέματα υποδομής και ευχέρεια εύρεσης καταρτισμένου εργατικού δυναμικού, με αποτέλεσμα να απορρίπτονται ως πιθανοί τόποι εγκατάστασης της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας. Οι τρεις όμως επικρατέστερες περιοχές-νησιά για την υπό επένδυση μονάδα είναι οι :

- A) ΣΥΡΟΣ**
- B) ΝΑΞΟΣ**
- Γ) ΜΥΚΟΝΟΣ**

8.1.1 Αξιολόγηση εναλλακτικών τοποθεσιών

Για την τελική επιλογή της τοποθεσίας θα χρησιμοποιηθεί μία διαδικασία σταθμίσεως, όπου με τη χρήση συντελεστών βαρύτητας σε κάθε ένα από τα προαναφερθέντα κριτήρια επιλογής θα δοθεί ο βαθμός καταλληλότητας της κάθε περιοχής. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι το άθροισμα των συντελεστών βαρύτητας του κάθε κριτηρίου δεν πρέπει να υπερβαίνει το «100». Λόγω της φύσης της μονάδας που πρόκειται να εγκατασταθεί βασικότερα κριτήρια επιλογή αποτελούν η επάρκεια υποδομής, η διαθεσιμότητα εργατικού δυναμικού και η δυνατότητα επιχορήγησης από το δημόσιο. Στον πίνακα που ακολουθεί δικαιολογείται σε μεγάλο βαθμό η τελική επιλογή εγκατάστασης στο νησί της Σύρου.

Πίνακας 8-1

Στάθμιση και βαθμολόγηση εναλλακτικών τοποθεσιών

a/a	ΚΡΙΤΗΡΙΑ	ΣΥΡΟΣ	ΝΑΞΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ	ΣΥΝΤΕΛ.	ΣΥΡΟΣ	ΝΑΞΟΣ	ΜΥΚΟΝΟΣ
1	Ικανοποιητικές περιβαλλοντικές συνθήκες	8	8	8	5	40	40	40
2	Διαθεσιμότητα προσωπικού	10	8	6	20	200	160	120
3	Ευχερής προμήθεια πρώτων υλών	7	6	6	10	70	60	60
4	Επάρκεια υποδομής	9	7	8	20	180	140	160
5	Διαθεσιμότητα μεταφορών	7	7	8	5	35	35	40
6	Διαθεσιμότητα υπηρεσιών κοινής ωφέλειας	9	7	6	10	90	70	60
7	Διαθεσιμότητα τηλεπικοινωνιών	9	8	7	5	45	40	35
8	Επιχορήγηση δημοσίου	10	10	10	20	200	200	200
9	Έλλειψη περιβαλλοντικών επιπτώσεων	7	7	7	5	35	35	35
Σύνολο σταθμισμένης βαθμολογίας					100	895	775	750

Όπως φαίνεται καθαρά στον πίνακα που προηγήθηκε το νησί της Σύρου είναι το πλέον κατάλληλο για την τελική εγκατάσταση της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας. Η αλήθεια είναι ότι δεν υπερτερεί σε τουριστική υποδομή και ανάπτυξη των άλλων νησιών, όμως ως πρωτεύουσα του Νομού θεωρείται ιδανικότερη σε πολλούς άλλους τομείς.

Συγκεκριμένα, η υποδομή της περιοχής θεωρείται ιδιαίτερα ικανοποιητική. Η Σύρος διαθέτει ένα από τα μεγαλύτερα και πιο ασφαλή λιμάνια σε πανελλήνιο επίπεδο. Από πλευράς συγκοινωνιών θεωρείται πλήρης αφού υπάρχει ακόμα και αεροδρόμιο για γρήγορη εξυπηρέτηση. Η Σύρος απέχει 79 ναυτικά μιλιά από τον Πειραιά (**Δείκτης 12**) και εξυπηρετείται καθημερινά και με πολλά δρομολόγια (σε σχέση με τα περισσότερα νησιά) από τα πλοία της γραμμής (2-4 ώρες ταξίδι).

Από πλευράς ηλεκτρισμού, οι εγκαταστάσεις της ΔΕΗ ήδη εξυπηρετούν 4 μεγάλες μονάδες χωρίς να δημιουργούνται προβλήματα. Το ίδιο ισχύει και με το νερό όπου υπάρχει κεντρικό δίκτυο παροχής στη πόλη, του Δήμου, και δίκτυο ιδιώτη κοντά στη μονάδα, για τις ανάγκες του πόσιμου νερού. Η υποδομή στις τηλεπικοινωνίες είναι άριστη και μπορούν να υποστηρίξουν άμεσα και γρήγορα όλες τις ανάγκες τις εταιρείας.

Τέλος, όπως αναφέρθηκε και σε προγενέστερο κεφάλαιο (**υποκεφάλαιο 7.2**), ένας από τους βασικούς λόγους που προτιμήθηκε η Σύρος για την εγκατάσταση της επένδυσης είναι η ύπαρξη ειδικευμένου προσωπικού λόγω ότι:

1) Η ύπαρξη στη Σύρο βαριάς βιομηχανίας, δημόσιων υπηρεσιών και πανεπιστημίου.

2) Η λειτουργία της εταιρείας ΝΕΩΡΙΟΝ ΝΑΥΠΗΓΕΙΑ ΣΥΡΟΥ Α.Ε. που έχει δημιουργήσει την κατάλληλη υποδομή, στις ειδικότητες, που προβλέπεται να χρησιμοποιήσει η επενδύτρια εταιρεία.

3) Η ύπαρξη δημοσίων σχολών πλοιάρχων, μηχανικών, Τεχνικού λυκείου και η ύπαρξη 4 μηχανουργείων.

4) Τέλος είναι η ύπαρξη πολλών παραδοσιακών τεχνιτών, που σήμερα απασχολούνται στα καρνάγια (η τέχνη της ξυλοναυπηγικής), που θα μπορέσουν να απασχοληθούν στην υπό εγκατάσταση μονάδα και παράλληλα να μεταδώσουν τη τέχνη τους στο νέο ανειδίκευτο προσωπικό.

Πιστεύουμε, πως όλοι οι παραπάνω λόγοι δικαιολογούν ως πιο σωστή επιλογή για εγκατάσταση και λειτουργία της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας το νησί της Σύρου και πιο συγκεκριμένα στο λιμάνι της Σύρου στο δήμο Ερμούπολης

8.2 Επιλογή χώρου εγκατάστασης της μονάδας

Ο επιλεγμένος χώρος εγκατάστασης για τη δημιουργία της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας ανήκει στον δήμο Ερμούπολης και έχει πρόσβαση στο λιμάνι της Σύρου. Στον **δείκτη 15** φαίνονται αναλυτικά τα τοπογραφικά του λιμανιού, της ευρύτερης περιοχής και του ακινήτου που θα βρεθεί στην κυριότητα της εταιρείας.

Η επιλογή του ακινήτου έγινε για τους εξής λόγους :

Α) Ήταν το μοναδικό για πώληση ακίνητο με πρόσβαση στο λιμάνι της Σύρου.

Β) Υπάρχει επί του ακινήτου διόροφο κτίσμα έκτασης 750 τ.μ. ικανό να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της εταιρείας σε βάθος χρόνου.

Γ) Δεν θα χρειαστούν λιμενικά έργα προστασίας από τις καιρικές συνθήκες, μιας και το λιμάνι της Σύρου είναι ένα από τα ασφαλέστερα της χώρας.

Δ) Το ακίνητο βρίσκεται μέσα στο σχέδιο πόλης, δεν ρημοτομείται, έχει ήδη χαρακτηριστεί βιομηχανική ζώνη από την ομάδα Ε.Π.Α. Ερμούπολης και δεν ενοχλείται το κτίσμα από τα όρια αιγιαλού και παραλίας, τα οποία φαίνονται στο τοπογραφικό διάγραμμα (**Δείκτης 15**).

Ε) Η Σύρος λόγω της γεωγραφικής θέσης βρίσκεται στο κέντρο του Αιγαίου (**Δείκτης 12**) και μπορεί να εξυπηρετήσει όλο τον Κυκλαδικό χώρο.

8.3 Επιπτώσεις στο Περιβάλλον

Η εγκατάσταση της μονάδας στο λιμάνι της Σύρου θα έχει μηδαμινή ή και καμία επίπτωση στο περιβάλλον, γιατί, όπως αναλύεται και στη μελέτη αλλά και στα μηχανολογικά σχέδια, δεν προκαλεί, από τη φύση της η επένδυση, καμία μόλυνση. Σε ότι έχει σχέση με τα απόβλητα, έχει προβλεφθεί βιολογικός καθαρισμός που να μειώνει στο ελάχιστο δυνατό τη ρύπανση του λιμανιού της Σύρου, σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές.

8.4 Υπολογισμός κόστους οικοπέδου

Ο υπολογισμός του κόστους επένδυσης που αναφέρεται στις ενέργειες επιλογής χώρου, καθώς και στις υπεδαφικές (γεωλογικές) μελέτες, συνιστά βασικό στοιχείο του συνολικού επενδυτικού προγράμματος. Το συνολικό κόστος απόκτησης του οικοπέδου (συμπεριλαμβανομένων των διάφορων μελετών και άλλων εξόδων) ανήλθε στις 500.000-€ ενώ βάσει του αναπτυξιακού νόμου 2601/98, θα υπάρχουν απαλλαγές των εξόδων φόρου μεταβίβασης, των δικαιωμάτων συμβολαιογράφου και υποθηκοφύλακα.

Το κόστος του οικοπέδου, καθώς και των συναφών παραγόντων της επένδυσης παρουσιάζονται αναλυτικά στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 8-2

Εκτίμηση κόστους επένδυσης: Γη

A/A	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΚΟΣΤΟΣ (€)
1	Οικόπεδο	400.000
2	Νομικά και άλλα έξοδα	50.000
3	Υπεδαφικές (γεωλογικές) μελέτες	50.000
	ΣΥΝΟΛΟ	500.000

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Το παρόν κεφάλαιο αποσκοπεί στον καθορισμό του προγραμματισμού εκτέλεσης της υπό μελέτη ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας. Ως εκτέλεση του επενδυτικού σχεδίου θα ορίσουμε την πραγματοποίηση όλων των επιμέρους εργασιών, εντός και εκτός της μονάδας, από το στάδιο της μελέτης σκοπιμότητας, έως και το στάδιο της λειτουργίας και την έναρξη της παραγωγικής διαδικασίας. Η σύνοψη όλων των παραπάνω θα γίνουν με τον σχεδιασμό του χρονοδιαγράμματος ιδρύσεως και λειτουργίας της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας. Πριν την παρουσίαση του διαγράμματος θα γίνει πλήρη αναφορά των δραστηριοτήτων και των χρονικών διαστημάτων τους για την εκτέλεση του έργου.

9.1 Δραστηριότητες και δεδομένα

Για το σχεδιασμό του χρονοδιαγράμματος ιδρύσεως και λειτουργίας της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας, λαμβάνονται υπόψη οι ακόλουθες δραστηριότητες, οι οποίες θα αρχίσουν να πραγματοποιούνται από τον Ιανουάριο του 2005. Συγκεκριμένα:

Πίνακας 9-1

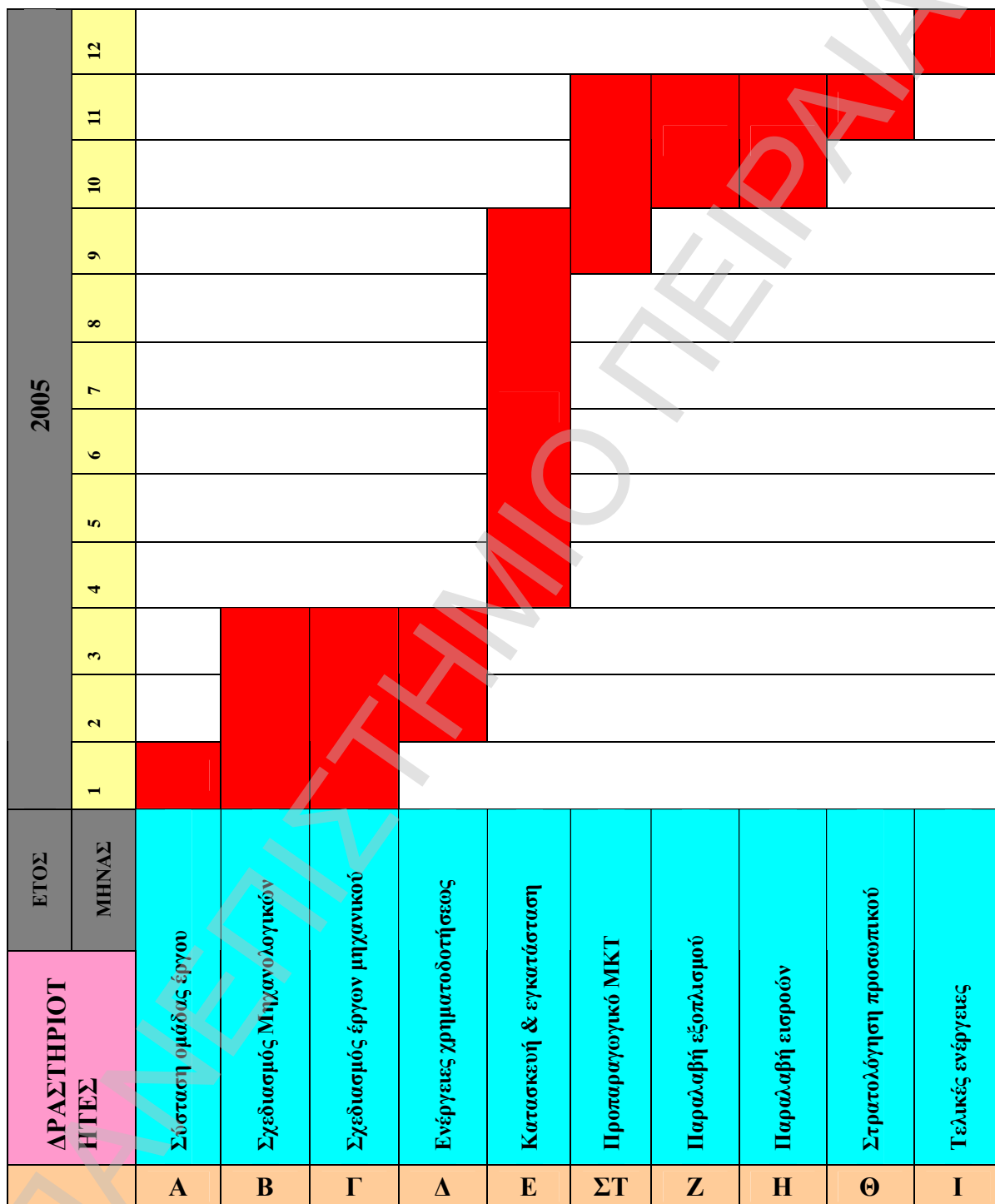
Δραστηριότητες κατασκευαστικής περιόδου

ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ	ΧΡΟΝΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ
Α. Σύσταση ομάδας εκτέλεσης έργου	1 Μήνας
Β. Σχεδιασμός Μηχανολογικών/Λήψη αδειών	3 Μήνες
Γ. Λεπτομερής σχεδιασμός έργων πολιτικού μηχανικού	3 Μήνες
Δ. Ενέργειες χρηματοδότησεως	2 Μήνες
ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΗ ΠΕΡΙΟΔΟΣ	
Ε. Κατασκευή και εγκατάσταση	5 Μήνες
ΣΤ. Προπαραγωγικό ΜΚΤ	1 Μήνας
Ζ. Παραλαβή εξοπλισμού και έργων πολιτικού μηχανικού	2 Μήνες
Η. Προμήθεια εισροών	2 Μήνες
Θ. Στρατολόγηση και εκπαίδευση προσωπικού	2 Μήνες
Ι. Τελικές ενέργειες	1 Μήνας

Κατόπιν της παραπάνω αναφοράς θα ακολουθήσει το χρονοδιάγραμμα GANT που απεικονίζει ξεκάθαρα την έναρξη των δραστηριοτήτων καθώς και τη συνολική τους διάρκεια.

Διάγραμμα 9-2

Χρονοδιάγραμμα GANT



9.2 Εκτίμηση του κόστους εκτέλεσης του προγράμματος

Στόχος του προϋπολογισμού των εξόδων εκτέλεσης του προγράμματος συνιστά ο καθορισμός των πόρων που απαιτούνται για την εκτέλεση του επενδυτικού σχεδίου, εφόσον ληφθεί η απόφαση για την υλοποίησή του.

Πίνακας 9-3

Κόστος εκτέλεσης του προγράμματος

A/A	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΚΟΣΤΟΣ (€)
1	Διαχείριση εκτέλεσης του προγράμματος	5.000
2	Νομικά έξοδα	1.000
3	Σχεδία μηχανολογικά/ έργων πολιτικού μηχανικού	5.000
4	Επίβλεψη & συντονισμός έργων πολιτικού μηχανικού	3.000
5	Στρατολόγηση & εκπαίδευση ανθρωπίνων πόρων	1.000
6	Ενέργειες για προμήθειες	2.000
7	Ενέργειες για ΜΚΤ	2.000
8	Δημιουργία επαφών	1.000
9	Αρχικά έξοδα δημιουργίας κεφαλαίων	10.000
10	Κόστος χρηματοδότησης κατασκευαστικής περιόδου	90.000
	ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΚΟΣΤΟΣ	120.000

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10 ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

10.1 Έκταση και στόχοι χρηματοοικονομικής αξιολόγησης

Το μέγεθος και οι στόχοι της χρηματοοικονομικής αξιολόγησης καθορίζονται, κατά ένα μεγάλο μέρος, από τον ορισμό του τι είναι επένδυση. Ως επένδυση μπορεί να ορίζεται η μακροπρόθεσμη δέσμευση οικονομικών πόρων που γίνεται με στόχο την παραγωγή και την παροχή ωφελειών στο μέλλον. Το κυριότερο πρόβλημα αυτής της δεσμεύσεως είναι η μετατροπή ρευστών (κεφάλαια επενδυτών και δάνεια) σε παραγωγικό ενεργητικό, το οποίο θα αντιπροσωπεύεται από τις πάγιες επενδύσεις και το καθαρό κεφάλαιο κίνησης, καθώς και η δημιουργία ρευστών, κάνοντας χρήση του ενεργητικού αυτού. Η μετατροπή των χρηματοοικονομικών πόρων (κεφαλαίων) σε παραγωγικό ενεργητικό αντιστοιχεί στη χρηματοδότηση της επένδυσης, η οποία περιλαμβάνει το σχεδιασμό κατάλληλης χρηματοοικονομικής δομής, λαμβάνοντας υπόψη τις συνθήκες κάτω από τις οποίες τα κεφάλαια θα μπορούσαν να διατεθούν.

10.2 Ανάλυση συνολικού κόστους επένδυσης

Στο παρόν κεφάλαιο θα υπολογιστεί το συνολικό κόστος επένδυσης, το οποίο ορίζεται ως το άθροισμα του παγίου ενεργητικού της μονάδας και του καθαρού κεφαλαίου κίνησης. Η ανάλυση θα αρχίσει με τον προσδιορισμό των πάγιων επενδύσεων, οι οποίες ορίζονται ως εξής :

Πίνακας 10-1

Πάγιο ενεργητικό μονάδας

Α/Α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΠΙΝΑΚΕΣ	ΚΟΣΤΟΣ (€)
	Α. ΠΑΓΙΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ		3.387.750
1	Οικόπεδο	8-2	500.000
2	Μηχανολογικός εξοπλισμός	5-3, 5-4	1.490.600
3	Έργα πολιτικού μηχανικού	5-5, 5-6	1.397.150
	Β. ΠΡΟΠΑΡΑΓΩΓΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ		140.000
4	Προεπενδυτικές μελέτες και έρευνες	2-1	20.000
5	Έξοδα εκτελέσεως προγράμματος	9-3	120.000
	ΣΥΝΟΛΟ		3.527.750

Για τον υπολογισμό της ετήσιας αποσβέσης θα χρησιμοποιηθεί η γραμμική μέθοδος για 10 έτη στην οποία δεν λαμβάνεται υπόψη το κόστος απόκτησης του οικοπέδου. Επομένως, η ετήσια απόσβεση = $3.027.750/10 = 302.775\text{€}$ ανά έτος.

Εν συνεχεία θα ορίσουμε το καθαρό κεφάλαιο κίνησης. Το καθαρό κεφάλαιο κίνησης περιλαμβάνει το κυκλοφορούν (τρέχον) ενεργητικό, δηλαδή το άθροισμα των αποθεμάτων, των εισπρακτέων λογαριασμών και τα μετρητά της μονάδας, μείον το τρέχον παθητικό, δηλαδή τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Για τον υπολογισμό του καθαρού κεφαλαίου κίνησης αρχικά πρέπει να καθοριστεί η ελάχιστη κάλυψη ημερών (E) για το τρέχον ενεργητικό και παθητικό. Στη συνέχεια παρατίθενται τα στοιχεία κόστους για κάθε λογαριασμό του τρέχοντος ενεργητικού και παθητικού (K) και καθορίζεται ο συντελεστής του κύκλου εργασιών (Y) για τα προαναφερθέντα στοιχεία, διαιρώντας τις 360 ημέρες του έτους με τον αριθμό ημερών ελάχιστης κάλυψης ($Y = 360/E$). Τα δεδομένα κόστους διαιρούνται με τους αντίστοιχους συντελεστές του κύκλου εργασιών ($A = K/Y$), για να λαμβάνονται εν τέλει οι ανάγκες του καθαρού κεφαλαίου κίνησης, αφαιρώντας το άθροισμα του τρέχοντος παθητικού από το άθροισμα του τρέχοντος ενεργητικού. Θα πρέπει να επισημανθεί σε αυτό το σημείο ότι οι αποσβέσεις του πάγιου ενεργητικού θα ακολουθήσουν την γραμμικά (σταθερή) απόσβεση σε δεκαετή βάση, δηλαδή 10% ετησίως. Στους πίνακες που ακολουθούν περιλαμβάνονται όλα τα στοιχεία για τον υπολογισμό του καθαρού κεφαλαίου κίνησης τη μονάδας στην αρχή της λειτουργίας της.

Πίνακας 10-2

Ελάχιστη κάλυψη ημερών

Ελάχιστες απαιτήσεις τρέχοντος ενεργητικού και παθητικού	
1. Λογαριασμοί εισπρακτέοι	60 ημέρες στο ετήσιο κόστος παραγωγής μείον τις αποσβέσεις
2. Αποθέματα :	
Υλικά επισκευών	36 ημέρες στο αντίστοιχο κόστος παραγωγής (πίνακας 4-7)
Ανταλλακτικά	60 ημέρες στο αντίστοιχο κόστος παραγωγής (πίνακας 4-7)
Αξεσουαρ	60 ημέρες στο αντίστοιχο κόστος παραγωγής (πίνακας 4-7)
Τροφοδοσία	30 ημέρες στο αντίστοιχο κόστος παραγωγής (πίνακας 4-7)
Καύσιμα	30 ημέρες στο αντίστοιχο κόστος παραγωγής (πίνακας 4-7)
Βοηθητικά εφόδια	45 ημέρες στο αντίστοιχο κόστος παραγωγής (πίνακας 4-7)
3. Μετρητά στο ταμείο	10 ημέρες στο ετήσιο κόστος παραγωγής, μείον το κόστος υλικών επισκευής και άλλων εφοδίων και αποσβέσεων
4. Λογαριασμοί πληρωτέοι	30 ημέρες στο ετήσιο κόστος υλικών επισκευής και άλλων εφοδίων (πίνακας 4-7)

Πίνακας 10-3

Ετήσιο κόστος παραγωγής

ΠΡΩΤΟ ΕΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ 2006	
1. Υλικά επισκευής και άλλα εφόδια	401.415
2. Ανθρώπινο δυναμικό	219.940
3. Γενικά έξοδα	49.000
4. Έξοδα ΜΚΤ	50.000
5. Χρηματοοικονομικά έξοδα (τόκοι)	90.000
6. Αποσβέσεις (γραμμική μέθοδος, 10 έτη)	302.775
Συνολικό κόστος παραγωγής	1.113.130

Πίνακας 10-4

Υπολογισμός κεφαλαίου κίνησης

ΣΤΟΙΧΕΙΑ	ΚΟΣΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΗΜΕΡΩΝ ΕΛΑΧΙΣΤΗΣ ΚΑΛΥΨΕΩΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤ ΗΣ ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ	ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΕ Κ.Κ. ΤΟ 2006
	Κ	Ε	Υ	Α
I. Τρέχον Ενεργητικό				
1. Λογαριασμοί εισπρακτέοι	720.355	60	6	120.000
2. Αποθέματα :				
α) Υλικά επισκευών	45.000	36	10	4.500
β) Ανταλλακτικά	60.000	60	6	10.000
γ) Αξεσουαρ	25.000	36	10	2.500
δ) Τροφοδοσία	167.000	30	12	14.000
ε) Καύσιμα	102.000	30	12	8.500
στ) Βοηθητικά εφόδια	435	45	8	50
3. Μετρητά στο ταμείο	318.940	10	36	8.860
Σύνολο I (1 + 2 + 3)				168.410
II. Τρέχον παθητικό				33.400
1. Λογαριασμοί πληρωτέοι	401.415	30	12	33.400
III. Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης				(I – II)
				135.010
IV. Συνολικό κόστος παραγωγής				1.113.130
Μείον: Υλικά επισκευής κ.α.				401.415
Αποσβέσεις & Τόκοι				392.775
				318.940

Με βάση την ανάλυση που προηγήθηκε το συνολικό κόστος της επένδυσης ανέρχεται σε :

Πίνακας 10-5

Συνολικό κόστος επένδυσης

α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΚΟΣΤΟΣ (€)
1	Πάγιο ενεργητικό	3.527.750
2	Καθαρό κεφάλαιο κίνησης	135.010
	ΣΥΝΟΛΟ	3.662.760

Αναλυτικός πίνακας του κόστους επένδυσης

α/α	ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	ΚΟΣΤΟΣ (€)
1	Κτιριακές εγκαταστάσεις (5-6.1, 5-6.5, 5-6.6)	700.650
2	Μηχανήματα (5-6.2, 5-6.3, 5-6.4, 5-1, 5-2.1, 5-2.2, 5-2.3, 5.3.3.1)	418.100
3	Μεταφορά/εγκατάσταση μηχανημάτων (5-3)	64.500
4	Ειδικές εγκαταστάσεις (5.3.4)	1.000.000
5	Λοιπός εξοπλισμός (5.3.3.2, 5.3.3.3, 5-2.4)	50.000
6	Διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου (5-5)	504.500
7	Μεταφορικά μέσα (5.3.3.4)	150.000
	Κόστος παραγωγικής επένδυσης	2.887.750
8	Προεπενδυτικές μελέτες και έρευνες (2-1)	20.000
9	Έξοδα εκτελέσεως προγράμματος (9-2)	120.000
	Κόστος προπαραγωγικών δαπανών	140.000
10	Οικόπεδο	500.000
11	Καθαρό κεφάλαιο κίνησης	135.010
	Συνολικό κόστος επένδυσης	3.662.760

Θα πρέπει να επισημάνουμε ότι το αυξημένο κόστος των κτιριακών εγκαταστάσεων οφείλεται στο γεγονός ότι η Ερμούπολη έχει χαρακτηριστεί παραδοσιακός οικισμός. Ως εκ τούτου, ακόμα και αν κατεδαφιστεί το υπάρχον κτίσμα, θα πρέπει να ανακατασκευαστεί ως έχει. Απόρροια αυτού του γεγονότος είναι το υψηλό κόστος των κτιριακών εγκαταστάσεων.

Επιπλέον, αν η επενδύτρια εταιρεία στρεφόταν σε οικόπεδο εκτός Ερμούπολης θα αντιμετώπιζε πρόβλημα λιμενικών έργων με υψηλότερη διαφορά κόστους από ότι εμφανίζονται τώρα οι κτιριακές εγκαταστάσεις. Τέλος, εάν τίθετο θέμα αλλαγής τύπου (εκτός Σύρου), θα έπαυαν αμέσως τα πλεονεκτήματα που εμφανίζει η Σύρος λόγω της υποδομής της, όπως αυτά αναλύθηκαν στο κεφάλαιο 8.

10.3 Χρηματοδότηση του επενδυτικού σχεδίου

Το συνολικό κόστος της επένδυσης (όπως αναλύθηκε στο προηγούμενο υποκεφάλαιο) θα καλυφθεί από τις παρακάτω πηγές χρηματοδότησης :

Πίνακας 10-6

Πηγές χρηματοδότησης

A. ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		662.750
1. Οικόπεδο	500.00	
2. Μετρητά*	162.750	
B. ΞΕΝΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ		1.500.000
α) Μακροπρόθεσμα		
1. Δάνεια τραπεζών	1.500.000	
β) Βραχυπρόθεσμα		-----
Γ) ΕΠΙΧΟΡΗΓΗΣΗ ΔΗΜΟΣΙΟΥ**		1.500.000
ΣΥΝΟΛΟ (A + B + Γ)		3.662.750

* Τα μετρητά θα προέλθουν από την αύξηση του μετοχικού Κεφαλαίου, εφόσον εγκριθεί η επένδυση και δανειοδοτηθεί η εταιρεία.

** Η επιχορήγηση από το δημόσιο θα γίνει σύμφωνα με τον αναπτυξιακό νόμο 2222/98 (ΦΕΚ 22 /Α/ 15-5-98).

Η επιχείρηση προκειμένου να καλύψει το συνολικό κόστος της επένδυσης θα αναγκαστεί να προσφύγει στον τραπεζικό δανεισμό. Για την πραγματοποίηση του επενδυτικού σχεδίου θα γίνει λήψη μακροπρόθεσμου δανείου ύψους 1.500.000€ Για να υπολογισθούν οι ετήσιες υποχρεώσεις της επιχείρησης σχετικά με το δάνειο, θα πρέπει να υπολογισθεί η σειρά των περιοδικών πληρωμών ίσων ποσών, τα οποία θα καταβάλλονται στο τέλος κάθε χρονικής περιόδου. Με βάση τα παραπάνω θα χρησιμοποιηθεί ο εξής τύπος ανατοκισμού:

- $A = P \times (A/P, i\%, N)$
- i = Επιτόκιο δανεισμού
- N = Αριθμός περιόδων τοκισμού, 6 έτη
- A = Τιμή ράντας ή αλλιώς χρηματική πληρωμή (δόση) δανείου, στο τέλος κάθε περιόδου, για την ομοιογενή σειρά πληρωμών των 6 ετών.
- P = Παρούσα αξία χρήματος, ή αλλιώς το ποσό του δανείου 1.500.000€

$(A/P, i\%, N)$ = Συντελεστής ανάκτησης κεφαλαίου : **Σφάλμα!**

Επομένως, η ετήσια δόση για την εξυπηρέτηση του δανείου θα είναι ίση με :

$$A = 1.500.000 \times 0,203 \Rightarrow A = 304.500$$

Για να υπολογισθούν οι ετήσιες τοκοχρεωλυτικές υποχρεώσεις της επιχείρησης που θα περιλαμβάνονται σε κάθε ετήσια πληρωμή, υπολογίζεται ο τόκος

κάθε έτος με βάση το ονομαστικό ετήσιο επιτόκιο του 6%, επί του ανεξόφλητου υπόλοιπου κεφαλαίου και το ποσό αυτό αφαιρείται από την ετήσια δόση του δανείου. Έτσι προκύπτει το αντίστοιχο χρεολύσιο. Τα παραπάνω φαίνονται στον παρακάτω πίνακα :

Πίνακας 10-7

Αποπληρωμή δανείου

ΕΤΟΣ	ΕΤΗΣΙΑ ΔΟΣΗ Α	ΤΟΚΟΣ $T = 6\% \times Y$	ΧΡΕΟΛΥΣΙΟ $X = A - T$	ΑΝΕΞΟΦΛΗΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ $Y = \text{Κεφάλαιο} - X$
2005	Περίοδο χάριτος			1.500.000
2006	304.500	90.000	214.500	1.285.500
2007	304.500	77.000	227.500	1.058.000
2008	304.500	63.500	241.000	817.000
2009	304.500	49.000	255.500	561.500
2010	304.500	34.000	270.500	291.000
2011	304.500	13.500	291.000	-----

* Το πρώτο έτος, το επιτόκιο δανεισμού είναι 0%

10.4 Διαχρονική εξέλιξη του συνολικού κόστους παραγωγής

Στον παρόν κεφάλαιο θα γίνει απολογισμός του συνολικού κόστους παραγωγής της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας για την επόμενη πενταετία. Ο τρόπος που θα ακολουθηθεί είναι παρομοίως με τον τρόπο που υπολογίστηκε το συνολικό κόστος παραγωγής για το πρώτο έτος. Τα επιμέρους στοιχεία, που το άθροισμα τους συνιστά το συνολικό κόστος παραγωγής, έχουν ήδη καταγραφεί σε προγενέστερα κεφάλαια της μελέτης. Στο σημείο αυτό, θα γίνει συγκέντρωση των στοιχείων του κόστους για κάθε έτος, ώστε να φανεί καθαρά η διαχρονική εξέλιξη του κόστους καθώς αυξάνει η απόδοση της μονάδας ανά έτος. Επίσης, θα ληφθούν επιπρόσθετα υπόψη οι προαναφερθείσες χρηματοπιστωτικές υποχρεώσεις της επιχείρησης (τόκοι).

Πίνακας 10-8

Διαχρονική εξέλιξη κόστους παραγωγής

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΚΟΣΤΟΥΣ	Πίνακες	2006	2007	2008	2009	2010
1. Υλικά επισκευής κ.α.	4-7	401.415	555.010	773.828	1.041.825	1.210.660
2. Ανθρώπινο δυναμικό	7.3	219.940	271.180	363.300	543.900	646.100
3. Γενικά έξοδα	6-6	49.000	60.000	75.000	98.000	113.000
4. Έξοδα ΜΚΤ	3-16	50.000	75.000	105.000	150.000	170.000
5. Τόκοι	10-7	90.000	77.000	63.500	49.000	34.000
6. Αποσβέσεις	10-3	302.775	302.775	302.775	302.775	302.775
Συνολικό κόστος		1.113.130	1.340.965	1.683.403	2.185.500	2.476.535

10.5 Υπολογισμός αναγκών σε καθαρό κεφάλαιο κίνησης

Το κεφάλαιο κίνησης συνιστά βασικό παράγοντα για την βιωσιμότητα της υπό σύστασης μονάδας και επομένως κρίνεται αναγκαίο να υπολογιστεί η διαχρονική εξέλιξη των αναγκών σε κεφάλαιο κίνησης. Όπως υπολογίστηκε σε προηγούμενο υποκεφάλαιο οι συνολικές ανάγκες σε καθαρό κεφάλαιο κίνησης για το πρώτο έτος λειτουργίας της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας ανέρχονται σε 135.000€ Ακολουθώντας την ίδια μεθοδολογία, στον πίνακα που ακολουθεί, θα υπολογιστούν οι ανάγκες σε κεφάλαιο κίνησης για την πενταετία 2006-2010.

Πίνακας 10-9

Ανάγκες σε κεφάλαιο κίνησης 2006-2010

ΣΤΟΙΧΕΙΑ	ΑΝΑΓΚΕΣ ΣΕ ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΚΙΝΗΣΗΣ (€)				
	2006	2007	2008	2009	2010
I. Τρέχον Ενεργητικό					
A. Λογαριασμοί Εισπρακτέοι	120.000	160.000	220.000	305.000	355.000
B. Αποθέματα	39.550	55.000	77.500	105.500	122.500
Γ. Μετρητά	8.860	11.250	15.000	22.000	26.000
Σύνολο (A + B + Γ)	168.410	226.250	312.500	432.500	503.500
II. Τρέχον Παθητικό					
A. Λογαριασμοί πληρωτέοι	33.400	46.250	64.500	87.000	101.000
III. Καθαρό κεφάλαιο κίνησης (I – II)	135.010	180.000	248.000	345.500	402.500
Συνολικό κόστος παραγωγής	1.113.130	1.340.965	1.683.403	2.185.500	2.476.535
<u>Μείον :</u>					
Υλικά επισκευής κ.α.	401.415	555.010	773.828	1.041.825	1.210.660
Αποσβέσεις & Τόκοι	392.775	379.775	366.275	351.775	336.775
Αποτέλεσμα	318.940	406.180	543.300	791.900	929.100
Ανάγκες σε Μετρητά	8.860	11.250	15.000	22.000	26.000

10.6 Ανάλυση λογιστικών καταστάσεων

Στο παρόν υποκεφάλαιο θα παρουσιαστούν οι βασικές λογιστικές καταστάσεις της ναυπηγοεπισκευτικής μονάδας για την επόμενη πενταετία, οι οποίες αποτελούν χρήσιμα εργαλεία για την χρηματοοικονομική αξιολόγηση της υπό σύσταση μονάδας. Οι κύριες λογιστικές καταστάσεις είναι η κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσεως, οι χρηματικές ροές της μονάδας και ο ισολογισμός.

Πίνακας 10-10

Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσεως 2006-2010

Έσοδα - Κόστος	2006	2007	2008	2009	2010
1.Επισκευές	282.960	456.192	684.288	970.128	1.131.840
2.Διαχείριση	162.000	270.000	405.000	567.000	675.000
3.Υλικά επισκευών	180.000	272.000	408.000	578.000	680.000
4.Π.Λ.Υ*	163.580	205.280	259.808	327.165	368.860
5.Τροφοδοσία	186.000	264.000	366.000	492.000	570.000
6.Σ.Α.Θ.**	24.000	24.000	24.000	24.000	24.000
7.Κυλικείο	12.600	14.400	18.000	21.600	23.400
Σύνολο πωλήσεων	1.011.140	1.505.872	2.165.096	2.979.893	3.473.100
Μείον :					
Κόστος πωληθέντων	401.415	555.010	773.828	1.041.825	1.210.660
Μικτά κέρδη	609.725	950.862	1.391.268	1.938.068	2.262.440
Μείον :					
Έξοδα ΜΚΤ	50.000	75.000	105.000	150.000	170.000
Γενικά έξοδα	49.000	60.000	75.000	98.000	113.000
Μισθοί	219.940	271.180	363.300	543.900	646.100
Κέρδη προ τόκων, φόρων & αποσβέσεων	290.785	544.682	847.968	1.146.168	1.333.340
Μείον :					
Τόκοι Δανείων	90.000	77.000	63.500	49.000	34.000
Κέρδη προ αποσβέσεων & φόρων	200.785	467.682	784.468	1.097.168	1.299.340
Μείον :					
Αποσβέσεις	302.775	302.775	302.775	302.775	302.775
Αποτελέσματα χρήσης	-101.990	164.907	481.693	794.393	996.565
Μείον :					
Φόροι εισοδήματος 35%	0	57.717	168.592	278.038	348.798
Τακτικό αποθεματικό 5%	0	8.245	24.085	39.720	49.829
Καθαρό Κέρδος(Ζημία)	-101.990	98.945	289.016	476.635	597.938
Μερίσματα προς μετόχους	0	48.945	89.016	176.635	297.938
Κέρδη εις νέο	0	50.000	200.000	300.000	300.000

* Όπου Π.Λ.Υ. ισοδυναμεί με Πετρέλευση-Λιπαντικά-Υδρευση

**Όπου Σ.Α.Θ. ισοδυναμεί με Σταθμό Ανεφοδιασμού Αυτοκινήτων

Πίνακας 10-11

Κατάσταση χρηματικών ροών 2006-2010

Στοιχεία Χρηματικών Ροών	Κατασκευαστική περίοδος	2006	2007	2008	2009	2010
I.ΕΙΣΡΟΕΣ	3.162.750	1.011.140	1.505.872	2.165.096	2.979.893	3.473.100
1.Μετρητά	162.750	0	0	0	0	0
2.Μακροπρόθεσμα Δάνεια	1.500.000	0	0	0	0	0
3.Επιχορήγηση Δημοσίου	1.500.000	0	0	0	0	0
4.Συνολικές Πωλήσεις	0	1.011.140	1.505.872	2.165.096	2.979.893	3.473.100
II.ΕΚΡΟΕΣ	3.027.750	1.024.855	1.380.597	1.903.321	2.632.618	3.140.825
1.Πάγιες Επενδύσεις	2.887.750	0	0	0	0	0
2.Κόστος Λειτουργίας	0	720.355	961.190	1.317.128	1.833.725	2.139.760
3.Τοκοχρεολύσια	0	304.500	304.500	304.500	304.500	304.500
4.Φόροι Εισοδήματος	0	0	57.717	168.592	278.038	348.798
5.Προλειτουργικές Δαπάνες	140.000	0	0	0	0	0
6.Τακτικό Αποθεματικό	0	0	8.245	24.085	39.720	49.829
7.Μερίσματα	0	0	48.945	89.016	176.635	297.938
III.ΠΛΕΟΝΑΣΜΑ (I - II)	135.000	-13.715	125.275	261.775	347.275	332.275
IV.Συσσωρευμένο Ταμειακό Υπόλοιπο	135.000	121.285	246.560	508.335	855.610	1.187.885

Όπως φαίνεται καθαρά στον παραπάνω πίνακα, στα πρώτα πέντε έτη λειτουργίας της μονάδας η εταιρεία παρουσιάζει ιδιαίτερα υψηλό συσσωρευμένο ταμειακό υπόλοιπο, το οποίο αποτελεί προπομπό της αναμενόμενης επιτυχίας υλοποίησης του. Επιπλέον παρουσιάζει πλεόνασμα μετρητών σε όλη την διάρκεια της πενταετίας, με εξαίρεση το πρώτο έτος λειτουργίας. Πιθανός λόγος του ελλείμματος το έτος 2007 είναι ότι η επένδυση λειτουργεί με χαμηλά απόδοση (25%), που συνεπάγεται όχι υψηλές πωλήσεις (εισροές) σε συνάρτηση με την έναρξη αποπληρωμής του δανείου. Επίσης παρατηρείται πλεόνασμα μετρητών κατά την διάρκεια της κατασκευαστικής περιόδου της τάξεως των 135.000€ Το πλεόνασμα αυτό εκφράζει στο συντριπτικό του μέρος τις προβλεπόμενες αρχικές ανάγκες της επιχείρησης σε καθαρό κεφάλαιο κίνησης, το οποίο θα πρέπει να υφίσταται κατά την έναρξη της φάσεως λειτουργίας της υπό ίδρυση της ναυπηγοεπισκευαστικής μονάδας.

Στον πίνακα που ακολουθεί θα παρουσιαστούν συνοπτικά οι προβλεπόμενοι ισολογισμοί της μονάδας για τα πρώτα πέντε έτη λειτουργίας της, οι οποίοι θα δώσουν μία πιο σαφή εικόνα της οικονομική κατάσταση της μονάδας.

Πίνακας 10-12

Προβλεπόμενοι ισολογισμοί (2006-2010)

Στοιχεία Ισολογισμού	2006	2007	2008	2009	2010
I. Ενεργητικό					
A. Πάγιο Ενεργητικό					
1. Προπαραγωγικές δαπάνες	140.000				
2. Παραγωγική επένδυση	2.887.750				
Σύνολο Αποσβεστέων Παγίων αθροιστικά	3.027.750	2.724.975	2.422.200	2.119.425	1.816.650
Μειον: Αποσβέσεις	302.775	302.775	302.775	302.775	302.775
Αποσβεσθέντα Πάγια	2.724.975	2.422.200	2.119.425	1.816.650	1.513.875
3. Οικόπεδο	500.000	500.000	500.000	500.000	500.000
Σύνολο Πάγιου Ενεργητικού	3.224.975	2.922.200	2.619.425	2.316.650	2.013.875
B. Κυκλοφορούν Ενεργητικό					
1. Αποθέματα	39.550	55.000	77.500	105.500	122.500
2. Πέλατες	120.000	160.000	220.000	305.000	355.000
3. Διαθέσιμα	6.360	11.250	15.000	22.000	26.000
Σύνολο Κυκλοφορούν Ενεργητικού	165.910	226.250	312.500	432.500	503.500
Γ. Ισοζύγιο Μετρητών					
1. Ταμειακό υπόλοιπο	121.285	246.560	508.335	855.610	1.187.885
Σύνολο Ισοζυγίου Μετρητών	121.285	246.560	508.335	855.610	1.187.885
ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	3.512.170	3.395.010	3.439.960	3.604.760	3.705.260
II. Παθητικό					
A. Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις					
1. Προμηθευτές	33.400	46.250	64.500	87.000	101.000
2. Υποχρεώσεις από φόρους	0	57.717	168.592	278.038	348.798
3. Μερισίματα πληρωτέα	0	48.945	89.016	176.635	297.938
Σύνολο Βραχ/σμων Υποχρεώσεων	33.400	152.912	322.108	541.673	747.736
B. Μακροπρόθεσμες υποχρεώσεις					
1. Τραπεζικό δάνειο	1.285.500	1.058.000	817.000	561.500	291.000
Σύνολο Μακρ/σμων Υποχρεώσεων	1.285.500	1.058.000	817.000	561.500	291.000
Γ. Προβλέψεις για κινδύνους & έξοδα	432.510	263.103	214.307	299.117	453.945
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	1.751.410	1.474.015	1.353.125	1.402.290	1.492.681
III. Καθαρή θέση					
1. Μετοχικό κεφάλαιο	362.750	362.750	362.750	362.750	362.750
2. Κρατική επιχορήγηση	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000	1.500.000
3. Τακτικό αποθεματικό	0	8.245	24.085	39.720	49.829
4. Κέρδη εις νέο	-101.990	50.000	200.000	300.000	300.000
ΣΥΝΟΛΟ ΚΑΘΑΡΗΣ ΘΕΣΗΣ	1.760.760	1.920.995	2.086.835	2.202.470	2.212.579
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ & ΚΑΘΑΡΗΣ ΘΕΣΗΣ	3.512.170	3.395.010	3.439.960	3.604.760	3.705.260

10.7 Χρηματοοικονομική αξιολόγηση της επένδυσης

10.7.1 Μέθοδος επανείσπραξης του κόστους επένδυσης

Η μέθοδος επανείσπραξης του κόστους της επένδυσης δίνει τον αριθμό των ετών που απαιτούνται για να επανεισπραχθεί το κόστος του κεφαλαίου της αρχικής επένδυσης, μέσω των καθαρών ταμειακών ροών του. Η συγκεκριμένη μέθοδος παρέχει μία ένδειξη του κινδύνου και της ρευστότητας της επένδυσης. Όσο βραχύτερη είναι η περίοδος επανείσπραξης, τόσο λιγότερο κίνδυνο εμπεριέχει η επένδυση. Παρόλα αυτά, η μέθοδος δε λαμβάνει υπόψη το μέγεθος και το χρόνο πραγματοποίησης των καθαρών ταμειακών ροών κατά την διάρκεια της περιόδου επανείσπραξης, την οποία θεωρεί ως ενιαίο σύνολο. Για αυτό το λόγο η παραπάνω μέθοδος θα πρέπει να χρησιμοποιείται παράλληλα με άλλες μεθόδους αξιολόγησης για την εξαγωγή πιο αντικειμενικών και ασφαλών συμπερασμάτων.

Αρχικά, θα υπολογίσουμε τις ετήσιες καθαρές ταμιακές ροές που προβλέπεται να εμφανιστούν στην υπό ίδρυση μονάδα. Η καθαρή ταμιακή ροή της επένδυσης για κάθε έτος ορίζεται ως εξής :

- (1) Καθαρή ταμιακή ροή = Ταμιακές εισροές – Ταμιακές εκροές
Η
(2) Καθαρή ταμιακή ροή = Καθαρά κέρδη + Αποσβέσεις

Πίνακας 10-13

Υπολογισμός Καθαρών ταμιακών ροών της επιχείρησης

Φάση	Μερικής Λειτουργίας				Πλήρους Λειτουργίας	
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Έτος	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Πρόγραμμα Παραγωγής	25%	40%	60%	85%	100%	100%
A. Ταμειακές Εισροές	1.011.140	1.505.872	2.165.096	2.979.893	3.473.100	4.356.579
1. Έσοδα Πωλήσεων	1.011.140	1.505.872	2.165.096	2.979.893	3.473.100	4.356.579
2. Υπολειματική αξία						
B. Ταμειακές Εκροές	720.355	1.018.877	1.485.720	2.111.763	2.488.558	3.404.705
2. Λειτουργικό κόστος	720.355	961.160	1.317.128	1.833.725	2.139.760	2.997.556
3. Φόροι		57.717	168.592	278.038	348.798	407.149
Γ. Κ.Τ.Ρ. (A-B)	290.785	486.995	679.376	868.130	984.542	951.874
Δ. Αθροιστική Κ.Τ.Ρ.	290.785	777.780	1.457.156	2.325.286	3.309.828	4.261.702

Το κόστος επένδυσης προς επανείσπραξη υπολογίζεται επί του συνολικού κόστους επένδυσης (πίνακας 10-5) μειωμένο της αξίας του οικοπέδου και του αρχικού κεφαλαίου κίνησης τα οποία αποδίδονται στο τέλος της ζωής του επενδυτικού σχεδίου. Σύμφωνα με τα παραπάνω ισχύει:

1. Κόστος επένδυσης προς επανείσπραξη = Συνολικό κόστος επένδυσης – Οικόπεδο – Κεφάλαιο κίνησης = 3.662.760 – 500.000 – 135.010 = 3.027.750

Κοιτώντας τις αθροιστικές ΚΤΡ στον πίνακα 10-13, φαίνεται καθαρά πως τα **2.325.286€** θα επανεισπραχθούν στα πρώτα **4 έτη** λειτουργίας της επένδυσης. Τα υπόλοιπα **702.464€** θα επανεισπραχθούν κατά την διάρκεια του 4 έτους και συγκεκριμένα τον 9ο μήνα. Επομένως, συνυπολογίζοντας και τον ένα χρόνο κατασκευαστικής περιόδου, η συνολική περίοδος επανείσπραξης αγγίζει τα **6 έτη** η οποία κρίνεται σχετικά ικανοποιητική.

10.7.2 Μέθοδος απλού συντελεστή απόδοσης του κεφαλαίου

Ο απλός συντελεστής απόδοσης είναι η σχέση των ετήσιων καθαρών κερδών της επιχείρησης, μετά τις αποσβέσεις, τους τόκους και τους φόρους (πίνακας 10-10) προς το επενδυόμενο κεφάλαιο.

Για την αξιολόγηση των επενδύσεων χρησιμοποιούνται δύο συντελεστές απόδοσης:

A. Ο συντελεστής για την απόδοση επί του συνολικού απασχολούμενου κεφαλαίου (συνολική επένδυση, πίνακας 10-5)

B. Ο συντελεστής για την επένδυση επί του επενδυμένου μετοχικού κεφαλαίου (πίνακας 10-6).

Ο συντελεστής (ρυθμός) αποδόσεως επί του συνολικού κεφαλαίου επένδυσης (3.662.750€) με εξωτερικό δανεισμό θα υπολογιστεί βάσει του τύπου :

1.R = Σφάλμα!

Αντίστοιχα, ο συντελεστής (ρυθμός) αποδόσεως επί του μετοχικού κεφαλαίου (ίδια κεφάλαια, 662.775€) θα υπολογιστεί βάση του τύπου :

2.Re = Σφάλμα!

Επομένως, χρησιμοποιώντας τους δύο προαναφερθέντες τύπους υπολογισμού και αντικαθιστώντας τις αντίστοιχες τιμές (στο ρυθμό απόδοσης του μετοχικού κεφαλαίου δεν περιλαμβάνονται οι τόκοι) προκύπτει ο ακόλουθος συγκεντρωτικός πίνακας:

Πίνακας 10-14

Υπολογισμός συντελεστής απόδοσης κεφαλαίων

	ΕΤΟΣ				
	2006	2007	2008	2009	2010
ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ + ΤΟΚΟΙ	-11.990	175.945	352.516	525.635	631.938
ΚΕΦΑΛΑΙΟ	3.662.775				
R	-----	4,8%	9,62%	14,35%	17,25%
ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ	-101.990	98.945	289.016	476.635	597.938
ΚΕΦΑΛΑΙΟ	362.775				
Re	-----	27,27%	79,6%	131,3%	164,8%

Όπως παρατηρείται στον πίνακα ο συντελεστής απόδοσης κρίνεται αρκετά ικανοποιητικός τόσο ως προς το συνολικό κεφάλαιο της επένδυσης, όσο και ως προς το μετοχικό κεφάλαιο, παρουσιάζοντας συνεχή αύξηση με την πάροδο των ετών. Κλείνοντας, θα κάνουμε δύο παρατηρήσεις ως προς τον υπολογισμό των απλών συντελεστών απόδοσης. Πρώτον, στο συνολικό κεφάλαιο λάβαμε υπόψη και την κρατική επιχορήγηση αξίας 1.500.00€ η οποία ίσως δεν έπρεπε να ληφθεί υπόψη για την αντικειμενική αξιολόγηση του δείκτη. Δεύτερο, στην αξία του μετοχικού κεφαλαίου δεν ληφθήκαν υπόψη τα παρακρατούμενα από τους μετόχους κέρδη που αποτελούν τα αποθεματικά της επιχείρησης.

10.7.3 Μέθοδος της καθαρής παρούσας αξίας

Οι μέθοδοι που στηρίζονται στην προεξόφληση των μελλοντικών καθαρών ταμειακών ροών, είναι περισσότερο αντικειμενικές, όσο αφορά στην αξιολόγηση και την επιλογή επενδυτικών σχεδίων, από τις προαναφερθείσες δύο μεθόδους, οι οποίες παρουσιάζουν σημαντικά μειονεκτήματα. Με τη μέθοδο της καθαρής παρούσας αξίας (net present value method), όλες οι καθαρά ταμιακές ροές προεξοφλούνται στο παρόν (χρόνος 0) με συντελεστή προεξόφλησης την ελάχιστη αποδεκτή απόδοση (μέσο σταθμικό κόστος κεφαλαίου). Στην ανάλυση που ακολουθεί θα δοθεί λεπτομερώς το τυπολόγιο και η επεξήγηση των τύπων που χρησιμοποιούνται, προκειμένου να εφαρμοστεί η μέθοδος της καθαρής παρούσας αξίας.

Πιο συγκεκριμένα ισχύουν τα παρακάτω :

(1). ΚΠΑ = Σφάλμα!- ΚΕ

- ΚΠΑ = Καθαρή παρούσα αξία
- KTP_{τ} = Καθαρή ταμειακή ροή στην περίοδο τ
- ΚΕ = Κόστος Επένδυσης
- κ = Μέσο σταθμικό κόστος κεφαλαίου
- ν = Αριθμός περιόδων

Για την υπό μελέτη περίπτωση άνισων μελλοντικών ετήσιων καθαρών ταμιακών ροών (πίνακας 10-13) η εξίσωση της καθαρής παρούσας αξίας μπορεί να διατυπωθεί με την εξής μορφή :

(2). $KPA = \nu; \Sigma; \tau=1 [KTP_{\tau}(\Sigma PA_{\kappa, \nu})] - ΚΕ$

Ο συντελεστής $\Sigma PA_{\kappa, \nu}$ αντιπροσωπεύει το συντελεστή παρούσας αξίας, ο οποίος δίνεται, για λόγους ευχέρειας, από ειδικούς πίνακες και ισούται με :

(3). $\Sigma PA_{\kappa, \nu} = [\Sigma \text{φάλμα!}]$

Όταν η καθαρή παρούσα αξία είναι τουλάχιστον ίση ή μεγαλύτερη από το μηδέν, η πρόταση της επένδυσης θα γίνει αποδεκτή. Βάσει λοιπόν αυτών, καθώς και των ετήσιων ΚΤΡ της μονάδας που προέκυψαν προηγουμένως, λαμβάνεται ο παρακάτω πίνακας, όπου χρησιμοποιείται σύμφωνα με τις προβλεπόμενες τραπεζικές συνθήκες κόστος κεφαλαίου 12%.

Πίνακας 10-15

Υπολογισμός παρούσας αξίας

Φάση	Κατασκευής	Μερικής Λειτουργίας				Πλήρης Λειτουργίας
		2006	2007	2008	2009	
Έτος	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Πρόγραμμα Παραγωγής		25%	40%	60%	85%	100%
A. Ταμειακές Εισροές	0	1.011.140	1.505.872	2.165.096	2.979.893	3.473.100
1. Έσοδα Πωλήσεων		1.011.140	1.505.872	2.165.096	2.979.893	3.473.100
2. Υπολειμματική αξία						
B. Ταμειακές Εκροές	3.662.760	720.355	1.018.877	1.485.720	2.111.763	2.488.558
1. Κόστος επένδυσης	3.662.760					
2. Λειτουργικό κόστος		720.355	961.160	1.317.128	1.833.725	2.139.760
3. Φόροι			57.717	168.592	278.038	348.798
Γ. Κ.Τ.Ρ. (A-B)	-3.662.760	290.785	486.995	679.376	868.130	984.542
Δ. Συντελεστής προεξόφλησης (12%)	0,893	0,797	0,712	0,636	0,567	0,507
Ε. Καθαρή Παρούσα Αξία (ΓχΔ)	-3270844,6	231755,6	346740	432083,1	492229,7	499162,794

Φάση	Πλήρους Λειτουργίας					Σύνολο
	2011	2012	2013	2014	2015	
Έτος	2011	2012	2013	2014	2015	
Πρόγραμμα Παραγωγής	100%	100%	100%	100%	100%	
A. Ταμειακές Εισροές	4.356.579	5.117.500	6.037.982	6.984.367	9.395.149	43.026.678
1. Έσοδα Πωλήσεων	4.356.579	5.117.500	6.037.982	6.984.367	8.145.149	41.776.678

2.Υπολειμματική αξία*					1.250.000	1.250.000
B. Ταμειακές Εκροές	3.404.705	3.933.582	4.544.066	5.373.490	6.276.055	35.019.931
1. Κόστος επένδυσης						3.662.760
2. Λειτουργικό κόστος	2.997.556	3.456.231	3.995.789	4.765.678	5.558.146	27.745.528
3. Φόροι	407.149	477.351	548.277	607.812	717.909	3.611.643
Γ. Κ.Τ.Ρ. (Α-Β)	951.874	1.183.918	1.493.916	1.610.877	3.119.094	8.006.747
Δ. Συντελεστής προεξόφλησης (12%)	0,452	0,404	0,361	0,322	0,287	
Ε. Καθαρή Παρούσα Αξία (ΓxΔ)	430247,05	478302,9	539304	518702,4	895180	1592862,9
* Υπολειμματική αξία: Γη:500.000, 1/2 των κτιρίων:350.000 και κεφάλαιο κίνησης: 400.000						

Άρα ισχύει : $KPA = \text{Συνολική ΠΑ} - KE = 1.592.863 > 0$, και επομένως πρέπει να γίνει αποδεκτή η συγκεκριμένη επενδυτική πρόταση.

10.7.4 Μέθοδος εσωτερικού συντελεστή απόδοσης

Ο εσωτερικός συντελεστής απόδοσης συνιστά το επιτόκιο στο οποίο μηδενίζεται η καθαρά παρούσα αξία των ταμειακών εκροών. Δηλαδή, πρόκειται για το επιτόκιο για το οποίο η συνολική παρούσα αξία των καθαρών εισπράξεων από το επενδυτικό σχέδιο είναι ίση με την παρούσα αξία της επένδυσης, οπότε $KPA = 0$. Μαθηματικά εκφράζεται με τον παρακάτω τύπο:

$$(1). KPA = \sum_{t=1}^n [KTP_t (\Sigma PA_{κ,v})] - KE = 0$$

Προκειμένου να εφαρμοστεί ο ΕΣΑ εφαρμόζεται η εξής διαδικασία:

α. Υπολογίζονται οι σχετικές ετήσιες καθαρές ταμιακές ροές

β. Γίνεται προεξόφληση των ΚΤΡ στο παρόν, όχι μόνο στο προαναφερθέν επιτόκιο που χρησιμοποιήσαμε στην μέθοδο της καθαρής παρούσας αξίας, αλλά με διάφορα επιτόκια, τα οποία δεν πρέπει να έχουν μεγάλη διαφορά μεταξύ τους, αφού τότε το επιτόκιο προεξόφλησης και η ΚΠΑ δεν θα σχετίζονται γραμμικά.

γ. Όταν η χρήση του χαμηλού επιτοκίου (IRR_1) δώσει θετική ΚΠΑ εφαρμόζεται υψηλότερο επιτόκιο προεξόφλησης. Εάν με αυτό (IRR_2) η ΚΠΑ γίνει αρνητική, ο ικανοποιητικά πιο ακριβής εσωτερικός συντελεστής απόδοσης (IRR) βρίσκεται ανάμεσα στα δύο επιτόκια και υπολογίζεται με τον παρακάτω τύπο:

$$(2). IRR = IRR_1 + \text{Σφάλμα!}$$

Όπου ισχύει :

ΘΚΠΑ = Θετική Καθαρή Παρούσα Αξία

ΑΚΠΑ = Αρνητική Καθαρή Παρούσα Αξία

Με βάση όλη την παραπάνω ανάλυση, κατασκευάζεται ο πίνακας που ακολουθεί για την έρευνα του εσωτερικού συντελεστή απόδοσης, χρησιμοποιώντας δύο διαφορετικά επιτόκια προεξόφλησης:

Πίνακας 10-16

Εκτίμηση εσωτερικού συντελεστή απόδοσης

ΕΤΟΣ	ΚΤΡ(1)	ΣΠΑ _{12%,10} (2)	ΣΠΑ _{15%,10} (3)	ΣΠΑ _{18%,10} (4)	Παρούσα Αξία (1x2)	Παρούσα Αξία (1x3)	Παρούσα Αξία (1x4)
2006	290.785	0,797	0,756	0,718	231.775	219.833	204.783
2007	486.995	0,712	0,658	0,609	364.740	320.442	276.579
2008	679.376	0,636	0,572	0,516	432.083	388.603	340.558
2009	858.130	0,567	0,497	0,437	492.230	426.490	365.000
2010	984.542	0,507	0,432	0,370	499.162	425.422	364.280
2011	951.874	0,452	0,376	0,314	430.247	357.904	285.888
2012	1.183.918	0,404	0,327	0,266	478.302	387.141	304.922
2013	1.493.916	0,361	0,284	0,225	539.304	424.272	326.131
2014	1.610.877	0,322	0,247	0,191	518.702	397.886	292.677
2105	3.119.094	0,287	0,215	0,162	895.180	670.605	495.293
Συνολική Παρούσα Αξία					4.881.727	4.018.598	3.256.111

Επομένως ισχύει :

$$\text{Για } \mathbf{IRR_1 = 12\%} \quad \text{ΚΠΑ} = 4.881.727 - 3.268.612 = \mathbf{1.592.863 > 0}$$

$$\text{Για } \mathbf{IRR_2 = 15\%} \quad \text{ΚΠΑ} = 4.018.598 - 3.268.612 = \mathbf{749.986 > 0}$$

$$\text{Για } \mathbf{IRR_2 = 18\%} \quad \text{ΚΠΑ} = 3.256.111 - 3.268.612 = \mathbf{-12.501 < 0}$$

Με βάση αυτά έχουμε :

$$\mathbf{IRR = 15 + \Sigma\phi\acute{\alpha}\lambda\mu\alpha! = 15 + 2,95 = 17,95\%}$$

Το επιτόκιο του 17,95% αντανακλά το υψηλότερο επιτόκιο που θα μπορούσε να καλύπτει ο επενδυτής, δίχως την ύπαρξη κινδύνου απώλειας των επενδυμένων κεφαλαίων στην παρούσα ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα ακόμα και αν όλα τα κεφάλαια ήταν ίδια και όχι ξένα. Στην περίπτωση της μελέτης το 48% των επενδυμένων κεφαλαίων προέρχεται από τραπεζικό δάνειο για την οποία υφίσταται επίδοση επιτοκίων 6%. Κατά συνέπεια ο εσωτερικός συντελεστής απόδοσης θεωρείται ιδιαίτερα ελκυστικός. Έτσι, στο σημείο αυτό πιστοποιείται πλήρως η πεποίθηση ότι το επενδυτικό σχέδιο θα πρέπει να γίνει αποδεκτό, σε συνδυασμό με το γεγονός ότι ο ΕΣΑ που υπολογίστηκε είναι μεγαλύτερος του μέσου σταθμικού κόστους κεφαλαίου της τάξεως του 9%, το οποίο είναι και το χαμηλότερο επιτόκιο για το επενδύσιμο κεφάλαιο.

Κατόπιν και της ανάλυσης του εσωτερικού συντελεστή απόδοσης, θα προχωρήσουμε στην ανάλυση του «νεκρού» σημείου της μονάδας με την οποία θα κλείσει το κεφάλαιο της χρηματοοικονομικής αξιολόγησης.

10.7.5 Ανάλυση «νεκρού» σημείου

Το «νεκρό» σημείο (Break – Even Point) ορίζεται ως το σημείο όπου τα συνολικά έσοδα από τις πωλήσεις ισούνται με το προβλεπόμενο συνολικό κόστος παραγωγής. Με μαθηματικούς τύπους πρέπει να ισχύει :

(1). Έσοδα πωλήσεων = Κόστος Παραγωγής ή

Όγκος πωλήσεων x Τιμή μονάδας = Σταθερά έξοδα + Μεταβλητά έξοδα/μονάδα x Όγκος πωλήσεων

Έστω ότι ισχύουν τα παρακάτω :

X = Όγκος πωλήσεων στο «νεκρό» σημείο

Y = Αξία των πωλήσεων

T = Τιμή ανά μονάδα

M = Μεταβλητά έξοδα ανά μονάδα και

Σ = Σταθερά έξοδα

Θα ισχύει πως : $Y = T * X = \Sigma + M * X \Rightarrow X = \text{Σφάλμα!}$

Για την ανάλυση του νεκρού σημείου θα χρησιμοποιηθούν τα έσοδα και το κόστος παραγωγής του πέμπτου έτους όπου η μονάδα λειτουργεί με πλήρη απόδοση. Πρώτα θα ορίσουμε την μέση τιμή πώλησης. Λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα της επιχείρησης δεν υπάρχει ενιαία τιμή πώλησης, αφού κάθε υπηρεσία που προσφέρει σε ένα και μόνο σκάφος απαιτεί ξεχωριστή τιμολόγηση.

Τα σκάφη που εξυπηρέτησε η μονάδα στο πέμπτο έτος λειτουργίας, χωρίς να προσμετρηθούν διπλά και τριπλά κάποια σκάφη ήταν τα εξής (πίνακας 3-21) :

Επισκευές	Διαχείριση	Πετρέλευση	Τροφοδοσία	Σύνολο
600	250	300	100	1.250

Οι συνολικές πωλήσεις (TR) το πέμπτο έτος λειτουργίας ανήλθαν σε 3.473.100€ Επομένως η τιμή/μονάδα $T = \text{Σφάλμα!} = 2.779\text{€}$

Το συνολικό κόστος της παραγωγής κατανέμεται ως εξής:

Πίνακας 10-17

Καταμερισμός κόστους παραγωγής

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ	Σταθερά κόστη	Μεταβλητά κόστη	Μεταβλητά/μονάδα
1.Κόστος ΜΚΤ	-	646.100	516
2.Ανθρώπινοι πόροι	-	1.210.660	969
3.Υλικά επισκευής κ.α.	-	170.000	136
4.Αποσβέσεις	302.775	-	-
5.Τόκοι	34.000	-	-
6.Γενικά έξοδα	113.000	-	-
ΣΥΝΟΛΟ	449.775	2.026.760	1.621

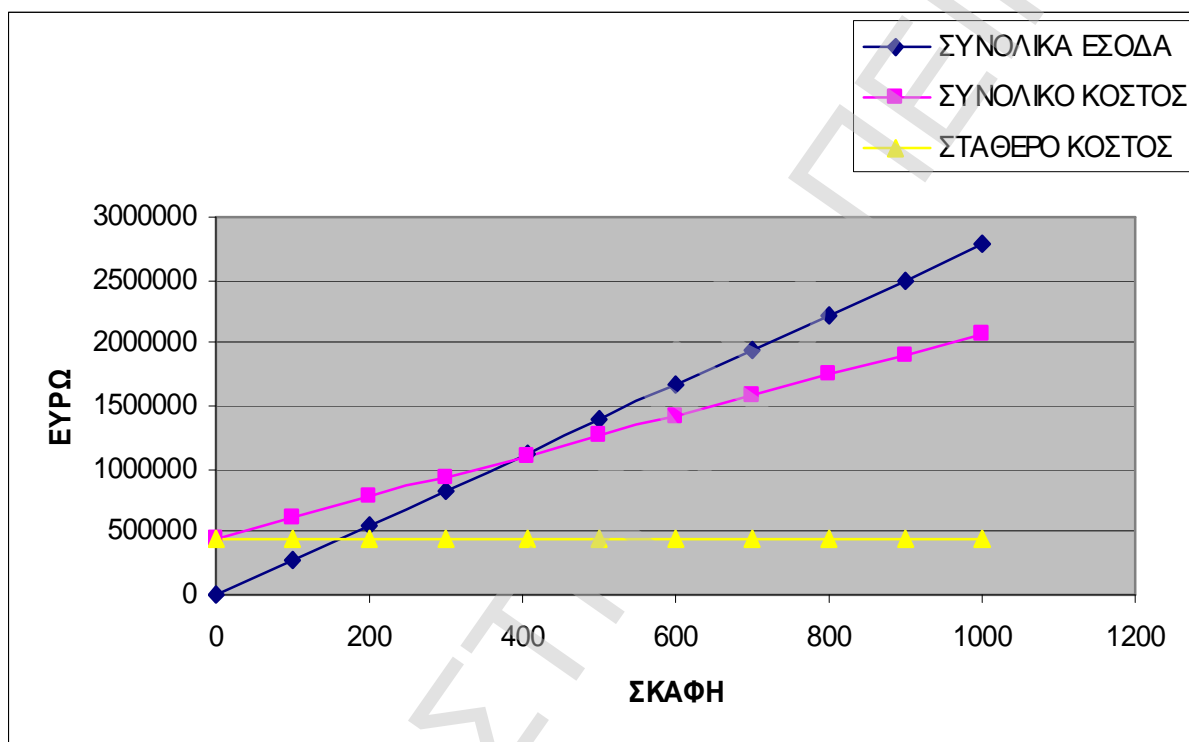
Έτσι με βάση τα παραπάνω στοιχεία ισχύει :

$$X = \text{Σφάλμα!} = \text{Σφάλμα!} = \text{Σφάλμα!Σφάλμα!} = 388 \text{ σκάφη}$$

$$\text{Επομένως το «νεκρό» σημείο των πωλήσεων θα είναι } Y = T * X = 388 * 2.779 = \mathbf{1.078.252\text{€}}$$

Διάγραμμα 10-18

Απεικόνιση «νεκρού» σημείου



10.7.6 Ανάλυση ευαισθησίας

Η ανάλυση ευαισθησίας δίνει την δυνατότητα εντοπισμού των διάφορων κρίσιμων μεταβλητών, οι οποίες προσθέτουν στοιχεία στην επένδυση και της εκτάσεως με την οποία θα μπορούσαν να επηρεάσουν την χρηματοοικονομική εφικτότητα του παρόντος σχεδίου. Πιο αναλυτικά ισχύουν :

(1).**ΒΕΡ** = **Σφάλμα!** Όπου :

ϵ = τα έσοδα από τις πωλήσεις, σε πλήρη δυναμικότητα

μ = τα συνολικά μεταβλητά έξοδα και

σ = τα συνολικά σταθερά έξοδα

Αντικαθιστώντας τις αντίστοιχες τιμές για κάθε μέγεθος, για το πέμπτο έτος λειτουργίας της μονάδας, θα έχουμε :

$$BEP = \text{Σφάλμα!} = 0,311 = \mathbf{31,1\%}$$

Τώρα θα πρέπει να αναλυθεί η ευαισθησία του BEP ως προς μία ενδεχόμενη μείωση της τιμής των παρεχόμενων υπηρεσιών, στα πλαίσια αντιμετώπισης πιθανού οξύτατου ανταγωνισμού. Έστω ότι αποφασίζετε μία μείωση της τιμής της τάξεως του 8%. Έτσι η νέα μέση τιμή παροχής υπηρεσιών από 2.779€ πέφτει σε 2.557€ Επομένως θα μεταβληθούν και οι συνολικές πωλήσεις σε 3.196.250 € Τότε με βάση τον ισχύον τύπο θα έχουμε :

$$BEP = \text{Σφάλμα!} = 0,385 = \mathbf{38,5\%}$$

Στην περίπτωση αυτή προκειμένου το επενδυτικό σχέδιο να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό θα πρέπει να ξεπεράσει το όριο του 38,5% της παραγωγικής δυναμικότητας του. Δηλαδή πρέπει να εξυπηρετήσει $1.250 \times 0,385 = \mathbf{481 \text{ σκάφη}}$ και τα συνολικά έσοδα των πωλήσεων θα είναι $481 \times 2.557 = \mathbf{1.229.917\text{€}}$

Έτσι η παρούσα μονάδα έχει την δυνατότητα να μειώσει την μέση τιμή πώλησης μέχρι ένα ελάχιστο αποδεκτό σημείο, με την προϋπόθεση ότι θα εξυπηρετεί 1.250 σκάφη και ότι οι υπόλοιποι παράμετροι που επηρεάζουν την μονάδα θα παραμείνουν σταθεροί. Με αυτά τα δεδομένα η ελάχιστη αποδεκτή (μη καταστροφική) τιμή πώλησης θα βρεθεί με την παρακάτω σχέση :

$$\mathbf{\text{Όγκος πωλήσεων} \times \text{Τιμή} = \text{Σταθερά έξοδα} + \text{Μεταβλητά έξοδα}}$$

$$1.250 \times T = 449.775 + 2.026.760 \Rightarrow \mathbf{T = \text{Σφάλμα!} = 1.981\text{€}}$$

Η συγκεκριμένη τιμή αποτελεί την τιμή του «νεκρού» σημείου και απεικονίζει το ελάχιστο αποδεκτό όριο για την αντιμετώπιση του ανταγωνισμού. Θα πρέπει να τονιστεί ότι τόσο η ανάλυση «νεκρού» σημείου όσο και η ευαισθησίας θα είχαν διαφορετικά αποτελέσματα στα προηγούμενα έτη λειτουργίας της αφού δεν είχε επιτευχθεί πλήρης παραγωγική δυναμικότητα. Παρόλα αυτά η υπό ίδρυση ναυπηγοεπισκευαστική μονάδα, μπορεί να επιτύχει αρκετά χαμηλή μέση τιμή παροχής υπηρεσιών και προϊόντων (σύμφωνα πάντα με τα επίπεδα αντίστοιχων μονάδων που βρίσκονται σε λειτουργία) κατάσταση που αποδεικνύει την έλλειψη μεγάλης ευαισθησίας και αποτελεί προπομπός επιτυχίας.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΜΕΛΕΤΗΣ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ Θ/Γ ΣΚΑΦΩΝ

2003

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2003

1. Κατάπλοι θαλαμηγών στα Ελληνικά λιμάνια το έτος 2003

Το έτος 2003 κατέπλευσαν στα ελληνικά λιμάνια συνολικά 43.440 Θ/Γ σκάφη με συνολική χωρητικότητα 1.267.362 κόρους*. Τα 23.676 ήταν με ελληνική σημαία και τα 19.674 ήταν με ξένη σημαία. Τα Θ/Γ σκάφη με ελληνική σημαία παρουσίασαν αύξηση της τάξεως του 2,7% συγκριτικά με το έτος 2002, ενώ τα Θ/Γ σκάφη με ξένη σημαία παρουσίασαν αύξηση της τάξεως του 1,8%.

Τα περισσότερα σκάφη που κατέπλευσαν στους Ελληνικούς λιμένες αγκυροβόλησαν στο λιμάνι του Πειραιά (8.856). Ακολουθεί το λιμάνι της Ρόδου (1.641), της Ύδρας (1.333), της Κω (1.037) και τα υπόλοιπα λιμάνια με μικρότερη κίνηση.

Τη μεγαλύτερη κίνηση Θ/Γ σκαφών παρουσιάζουν οι μήνες Ιούλιος, Αύγουστος και Σεπτέμβριος με σύνολο 26.283 σκάφη, που αντιπροσωπεύουν το

60,85% των ετήσιων κατάπλων στα ελληνικά λιμάνια. Σημαντική κίνηση παρουσιάζει και το τρίμηνο του Απριλίου, Μαΐου και Ιουνίου με σύνολο 11.220 Θ/Γ σκάφη με ποσοστό 25,65% επί των συνολικών κατάπλων. Τέλος η συμβολή του πρώτου τριμήνου του έτους ανέρχεται σε ποσοστό της τάξεως του 2,5 % (σύνολο 1.098 σκάφη) και το τρίμηνο του Οκτωβρίου, Νοεμβρίου και Δεκεμβρίου με ποσοστό 11% (σύνολο 4.839 σκάφη).

Πρέπει να σημειωθεί ότι στις πιο πάνω προσεγγίσεις περιλαμβάνονται όλοι οι κατάπλοι των Θ/Γ σκαφών που πραγματοποιήθηκαν μέσα στο χρόνο στα λιμάνια περισσότερο από μία φορά. Σύμφωνα με εκτιμήσεις ειδικών, η μέση διάρκεια παραμονής κατά σκάφος λιμάνι αγγίζει τις τέσσερις (4) ημέρες. Ο μέσος όρος των επιβατών και των πληρωμάτων ανέρχεται σε 6 άτομα περίπου, ενώ η μέση χωρητικότητα ανά σκάφος* ανήλθε σε 30 κόρους περίπου

Τα παραπάνω φαίνονται αναλυτικά στους δείκτες που ακολουθούν (Δείκτης 1 και Δείκτης 2) :

* **Κόρος** : Μονάδα μέτρησης όγκου με την οποία γίνεται μέτρηση της χωρητικότητας ενός πλοίου. Ένας κόρος αντιστοιχεί σε 2,83 μ.3. Στα αγγλικά αποδίδεται με τον όρο register ton.

* **Μέση χωρητικότητα ανά σκάφος** : Για την έρευση της μέση χωρητικότητας υπολογιστικό ο συνολικός αριθμός των κόρων δια τον αριθμό των προσεγγίσεων που πραγματοποιήθηκαν στο έτος.

ΕΚΤΗΣ 1

ατάπλοι θαλαμηγών με ελληνική σημαία στους ελληνικούς λιμένες – Arrivals of yachts in Greek ports Έτος 2003 – Year 2003

Λιμένες	Α ΤΡΙΜΗΝΟ 1st quarter		Β ΤΡΙΜΗΝΟ 2nd quarter		Γ ΤΡΙΜΗΝΟ 3rd quarter		Δ ΤΡΙΜΗΝΟ 4th quarter		Σύνολο έτους Year's total	
	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T
Σύνολο	607	32.437	6.006	278.723	14.297	532.668	2.766	91.572	23.676	935.400
ειραιάς(2)	202	14.371	1.651	80.328	2.938	128.048	862	19.977	5.653	242.724
γιος Νικόλαος	0	0	2	245	4	414	2	40	8	699
ίγινα (2)	17	1.382	81	1.484	276	11.261	41	2.064	415	16.191
μοργός	8	172	24	415	41	736	11	349	84	1.672
Ανδρος	0	0	4	1.764	36	3.297	1	32	41	5.092
ργαστόλι	11	397	27	1.144	188	3.365	62	1.991	288	6.897
στυπάλαια	7	204	38	1.886	97	2.072	19	367	161	4.529
αθύ Σάμου			7	993	19	799	6	130	33	1.922
όλος			27	1.506	38	1.180	4	122	68	2.808
αλαξίδι	2	31	61	1.423	128	4.280	6	200	197	5.933
ύθειο	6	137	21	7.558	119	18.089	23	2.198	169	27.982
άκυνθος	9	192	50	2.446	212	14.507	16	384	287	17.528
ράκλειο	3	47	17	847	34	1.253	26	544	80	2.690
ιάσος	9	158	39	1.538	127	2.672	19	560	194	4.929
ήρα	22	448	96	2.117	174	4.119	31	714	323	7.397
ιάκη	13	188	49	858	156	3.038	25	849	243	4.933
ος	16	212	91	1.488	203	4.227	24	613	334	6.540
έα	2	96	8	558	29	1.320	15	223	54	2.197
αβάλα	1	63	3	52	45	4.992	2	66	51	5.173
αλαμάτα			3	39	4	414	3	104	10	557
άλυμνος	2	117	37	2.591	92	3.448	5	92	136	6.248
άρπαθος			3	150	5	86	3	53	11	289
άρυστος			2	130	2	32	1	56	5	217
ατάκολο			5	169	18	462	5	86	29	717
έα	29	607	122	3.105	278	6.712	51	1.242	480	11.666
έρκυρα	11	836	122	1.421	397	11.980	95	2.732	626	16.969
όρινθος			2	31	3	147	4	69	9	247
ως	13	397	116	8.418	280	15.091	72	3.011	481	26.917

έρος			8	507	15	1.846	1	16	24	2.369
ευκάδα	8	192	83	3.064	277	7.454	45	970	413	11.680
ιγίστη	2	45	19	907	95	6.524	26	576	142	8.052
λήλος	5	88	33	1.245	92	2.175	9	455	139	3.963
ιονεμβασία	3	94	40	1.030	45	1.716	4	136	92	2.975
ύκονος	27	1.017	146	5.273	289	9.628	37	1.975	499	17.893
ύρινα			2	193	12	480	4	49	18	722
ιτιλήνη			18	418	80	2.467	7	222	105	3.108
άξος	18	647	72	1.966	143	5.643	22	1.007	255	9.263
αύπακτος			5	86	19	387	3	40	28	512
αύπλιο	6	71	31	2.353	152	8.741	48	2.965	237	14.131
αλαιά			65	3.749	207	6.702	36	1.512	308	11.963
πίδαυρος			3	39	13	253	6	77	22	368
αξοί (Γαίος)			6	253	11	369	5	61	22	683
άργα			2	36	10	3.774	26	3.517	217	21.981
άρος (Παροικία)	2	36	10	3.774	180	14.654	26	3.517	217	21.981
άτμος	2	94	56	3.399	148	6.597	29	934	235	11.024
άτρα			3	154	98	4.363	2	32	103	4.548
όρος	4	59	32	1.683	204	10.281	66	3.398	306	15.420
ρέβεζα			2	54	18	498	2	40	22	592
υθαγόρειο	9	184	81	5.907	185	9.328	48	1.945	323	17.364
υλός			2	65	2	137	3	94	7	296
όδος	18	778	194	9.690	354	18.700	106	4.084	672	33.252
άμη			3	530	53	4.184	22	1.561	79	6.275
έριφος	0	0	3	309	37	5.241	15	2.311	55	7.861
κιάθος			3	497	27	3.127	10	1.040	40	4.664
κύρος			1	63	1	337	1	15	3	415
πέτσες			2	269	39	828	10	107	51	1.205
ύμη	10	516	181	7.042	379	12.950	98	3.720	668	24.228
ύρος	21	1.455	47	2.051	172	5.595	27	1.890	267	10.991
ήνος	31	1.880	121	4.519	274	6.961	43	2.545	469	15.905
όρα			185	6.946	512	18.463	122	6.285	819	31.694
ανιά	2	69	50	1.458	51	1.114	16	304	119	2.945
ίος	3	141	34	763	40	2.399	11	286	88	3.588
οιποί	51	5.017	1.680	82.955	3.924	100.532	381	7.568	6.036	196.072
ύνολο	179		766		1.919		297		3.161	
οιποί	5		460		590		58		1.113	
ΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΑΔΩΝ									4.274	

ΕΙΚΤΗΣ 2

ατάπλοι θαλαμηγών με ξένη σημαία στους ελληνικούς λιμένες – Arrivals of yachts in Greek ports
Έτος 2003 – Year 2003

Λιμένες	Α ΤΡΙΜΗΝΟ 1st quarter		Β ΤΡΙΜΗΝΟ 2nd quarter			Γ ΤΡΙΜΗΝΟ 3rd quarter		Δ ΤΡΙΜΗΝΟ 4th quarter		Σύνολο έτους Year's total		
	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ	N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ	N.R.T
Σύνολο	491	15.307	5.214		126.785	11.986	380.268	2.073	70.534	19.764		592.894
ειραιάς(2)	133	4.319	967		32.578	1.670	78.942	523	16.443	3.293		132.282
λγίος Νικόλαος	2	20	5		110	54	1.009	1	58	62		1.197
ίγινα (2)	4	40	21		942	127	5.736	84	840	236		7.558
μοργός	2	20	11		649	75	3.939	8	960	96		5.568
Ανδρος	1	41	4		728	22	2.267	3	670	30		3.706
ργουστόλι	4	40	35		708	129	4.290	24	869	192		5.907
στυπάλαια	1	10	22		970	107	2.187	16	796	146		3.963
αθύ Σάμου	1	10	40		1.525	196	6.172	32	3.757	269		11.464
όλος	2	20	10		154	61	854	18	252	91		1.280
αλαξιῶι	4	80	38		2.011	103	6.375	16	340	161		8.806
ύθειο	1	10	14		960	26	1.192	-	-	41		2.162
άκυνθος	13	130	67		2.773	205	3.852	14	305	299		7.060
ράκλειο	35	7.241	31		1.778	41	2.816	17	841	124		12.676
ιάσος	2	20	1		12	5	64	-	-	8		96
λήρα	5	107	16		885	116	3.632	14	910	151		5.534
λάκη	1	10	73		1.899	289	8.292	54	1.560	417		11.761
ος	6	137	32		3.172	108	8.013	17	1.169	163		12.491
έα	2	20	39		1.714	84	2.949	19	661	144		5.344
αβάλα	2	20	2		25	5	64	1	623	10		732
αλαμάτα	2	20	2		47	4	77	1	32	9		176
άλυμνος	2	21	37		931	48	2.122	8	182	95		3.256
άρπαθος	2	20	6		116	47	1.032	2	23	57		1.191
άρυστος	1	10	2		23	6	125	2	24	11		182
ατάκολο	2	20	8		132	6	115	4	148	20		415
έα	2	20	16		192	144	9.090	37	1.002	199		10.304
έρκυρα	14	140	85		3.280	347	11.926	47	1.020	493		16.366
όρινθος	1	10	19		329	76	1.023	18	172	114		1.534
ώς	16	176	144		7.396	307	12.399	89	4.282	556		24.253

έρος	8	92	22	848	47	1.083	23	490	100	2.513
ευκάδα	1	10	90	2.800	375	10.031	42	908	508	13.749
Ιεγίστη	1	10	3	33	45	917	2	23	51	983
λήλος	2	24	22	738	75	2.312	11	333	110	3.407
Ιονεμβασία	4	44	23	1.122	79	6.241	12	660	118	8.067
ύκονος	6	547	69	1.935	203	5.705	47	1.500	325	9.687
ύρινα	1	12	18	270	40	856	10	196	69	1.334
Ιυτιλήνη	3	35	28	481	41	1.298	7	257	79	2.071
άξος	5	341	26	724	154	5.663	9	412	194	7.140
αύπακτος	1	12	3	36	26	1.200	2	42	32	1.290
αύπλιο	2	22	74	2.015	224	8.088	35	525	335	10.650
αλαιά Επίδαυρος	1	12	52	1.530	167	5.796	40	1.256	260	8.594
αξοί (Γαίος)	1	13	10	256	21	308	12	144	44	721
άργα	1	11	10	258	18	921	6	68	35	1.258
άρος (Παροκία)	1	12	61	6.040	154	13.341	28	2.213	244	21.606
άτμος	17	371	49	2.890	96	4.092	23	345	185	7.698
άτρα	1	13	2	24	5	151	1	14	9	202
όρος	1	12	28	3.004	52	9.450	15	708	96	13.174
ρέβεζα	1	11	2	786	18	967	6	66	27	1.830
υθαγόρειο	5	275	85	4.144	217	10.880	64	7.871	371	23.170
ύλος	13	197	7	758	18	696	3	95	41	1.746
όδος	57	1.070	254	10.173	527	21.924	131	9.455	969	42.622
άμη	3	33	24	1.456	80	4.034	13	264	120	5.787
έριφος	1	12	16	2.160	74	6.019	19	237	110	8.428
κίαθος	6	62	7	972	39	3.047	6	110	58	4.191
κύρος	1	12	1	13	11	223	2	34	15	282
πέτσες	5	53	10	103	23	560	2	28	40	744
ύμη	6	65	67	3.205	254	11.355	46	2.822	373	17.447
ύρος	4	511	13	1.042	76	5.280	7	638	100	7.471
ήνος	1	10	38	2.678	95	5.846	14	1.630	148	10.164
όρα	9	1.054	109	4.223	307	13.530	89	2.848	514	21.655
ανιά	3	39	31	689	55	1.605	16	354	105	2.687
ίος	4	239	45	1.267	77	4.010	9	135	135	5.651
οιποί	51	2.315	2.147	38.330	3.795	58.154	229	5.206	6.222	104.005
ύνολο	36		324		1296		205		1861	
οιποι	5		180		300		20		505	
ΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΑΔΩΝ									2.366	

2. Διαχειμάσεις

Το μήνα Δεκέμβριο του 2003 στα Ελληνικά λιμάνια διαχειμάζονταν 5.681 σκάφη. Από αυτά τα 3.946 ήταν με ελληνική σημαία και τα 1.695 με ξένη σημαία. Από τα Θ/Γ σκάφη που διαχείμασαν με ξένη σημαία 316 ήταν με κυπριακή σημαία, 247 με παναμαϊκή και 219 με Ηνωμένου Βασιλείου. Αναλυτικότερα στοιχεία απεικονίζονται στον δείκτη που ακολουθεί.

ΔΕΙΚΤΗΣ 3

Διαχειμάσεις θαλαμηγών, κατά σημαία Έτος - 2003

Σημαίες πλοίων	Σύνολο έτους	
	Αριθμός	Κ.Κ.Χ
Σύνολο	5.641	891.431
Ελληνική	3.946	307.518
Σουηδική	32	2.975
Γαλλική	89	14.563
Γερμανική	117	34.812
Ελβετική	16	2.905
Βελγική	11	1.954
Ηνωμ.Βασιλείου	219	103.289
ΗΠΑ-	104	21.367
Ιταλική	19	2.840
Κυπριακή	316	92.676
Λιβεριανή	6	909
Καναδά	3	347
Ονδούρας	77	9.485
Νορβηγική	42	6.107
Παναμαϊκή	247	81.943
Τουρκική	91	18.970
Λοιπές	306	188.771
Σύνολο με ξένη σημαία	1.695	

ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ Θ/Γ ΣΚΑΦΩΝ

2004

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2004

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

1. Κατάπλοι θαλαμηγών στα Ελληνικά λιμάνια το έτος 2004

Το έτος 2004 κατέπλευσαν στα ελληνικά λιμάνια συνολικά 44.581 Θ/Γ σκάφη με συνολική χωρητικότητα 1.597.039 κόρους*. Τα 24.292 ήταν με ελληνική σημαία και τα 20.289 ήταν με ξένη σημαία. Τα Θ/Γ σκάφη με ελληνική σημαία παρουσίασαν αύξηση της τάξεως του 2,6% συγκριτικά με το έτος 2003, ενώ τα Θ/Γ σκάφη με ξένη σημαία παρουσίασαν αύξηση της τάξεως του 3,1%.

Τα περισσότερα σκάφη που κατέπλευσαν στους Ελληνικούς λιμένες αγκυροβόλησαν στο λιμάνι του Πειραιά (8.609). Ακολουθεί το λιμάνι της Ρόδου (1.463), της Κω (1.404), της Ύδρας (1.314), του Λαυρίου (1.212) και τα υπόλοιπα λιμάνια με μικρότερη κίνηση.

Τη μεγαλύτερη κίνηση Θ/Γ σκαφών παρουσιάζουν οι μήνες Ιούλιος, Αύγουστος και Σεπτέμβριος με σύνολο 26.491 σκάφη, που αντιπροσωπεύουν το 59,42% των ετήσιων κατάπλων στα ελληνικά λιμάνια. Σημαντική κίνηση παρουσιάζει και το τρίμηνο του Απριλίου, Μαΐου και Ιουνίου με σύνολο 11.924 Θ/Γ σκάφη με ποσοστό 26,74% επί των συνολικών κατάπλων. Τέλος η συμβολή του πρώτου τριμήνου του έτους ανέρχεται σε ποσοστό της τάξεως του 2,51 % (σύνολο 1.121 σκάφη) και το τρίμηνο του Οκτωβρίου, Νοεμβρίου και Δεκεμβρίου με ποσοστό 11,31% (σύνολο 5.046 σκάφη).

Πρέπει να σημειωθεί ότι στις πιο πάνω προσεγγίσεις περιλαμβάνονται όλοι οι κατάπλοι των Θ/Γ σκαφών που πραγματοποιήθηκαν μέσα στο χρόνο στα λιμάνια περισσότερο από μία φορά. Σύμφωνα με εκτιμήσεις ειδικών, η μέση διάρκεια παραμονής κατά σκάφος λιμάνι αγγίζει τις τέσσερις (4) ημέρες. Ο μέσος όρος των επιβατών και των πληρωμάτων ανέρχεται σε 6 άτομα περίπου, ενώ η μέση χωρητικότητα ανά σκάφος* ανήλθε σε 36 κόρους περίπου

Τα παραπάνω φαίνονται αναλυτικά στους δείκτες που ακολουθούν (Δείκτης 4 και Δείκτης 5) :

* **Κόρος** : Μονάδα μέτρησης όγκου με την οποία γίνεται μέτρηση της χωρητικότητας ενός πλοίου. Ένας κόρος αντιστοιχεί σε 2,83 μ.3. Στα αγγλικά αποδίδεται με τον όρο register ton.

* **Μέση χωρητικότητα ανά σκάφος** : Για την έρευση της μέσης χωρητικότητας υπολογιστικό ο συνολικός αριθμός των κόρων δια τον αριθμό των προσεγγίσεων που πραγματοποιήθηκαν στο έτος.

ΕΙΚΤΗΣ 4

ατάπλοι θαλαμηγών με ελληνική σημαία στους ελληνικούς λιμένες – Arrivals of yachts in Greek ports
Έτος 2004 – Year 2004

λιμένες	Α ΤΡΙΜΗΝΟ 1st quarter		Β ΤΡΙΜΗΝΟ 2nd quarter		Γ ΤΡΙΜΗΝΟ 2nd quarter		Δ ΤΡΙΜΗΝΟ quarter 4th		Σύνολο έτους total		Year's
	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	
ύνολο	735	27.815	6.656	257.955	14.024	480.675	2.877	85.440	24.292	851.885	
ειραιάς(2)	296	10.768	1.440	69.914	2.507	101.009	759	16.516	5.002	198.207	
γιος Νικόλαος	1	77	3	250	7	422	4	41	15	790	
ίγινα (2)	21	1.410	74	1.014	235	7.486	52	2.819	382	12.729	
μοργός	8	377	20	1.613	35	3.212	7	344	70	5.546	
Ανδρος	0	0	4	1.799	17	3.363	1	32	22	5.194	
ργοστόλι	9	305	41	1.167	156	2.432	74	2.031	280	5.935	
στυπάλαια	4	98	33	784	99	2.113	24	375	160	3.370	
αθύ Σάμου	0	0	7	1.013	20	815	6	132	33	1.960	
όλος	0	0	27	1.536	38	1.204	4	125	70	2.864	
αλαξίδι	2	31	62	1.451	130	4.366	6	204	201	6.052	
ύθειο	7	197	27	7.709	145	22.531	29	3.047	208	33.484	
άκυνθος	9	196	51	2.495	203	12.837	17	391	280	15.919	
ράκλειο	3	48	18	864	34	1.278	26	555	81	2.744	
ιάσος	4	103	23	779	91	1.123	16	571	134	2.576	
ήρα	12	889	48	3.919	190	8.756	35	2.774	285	16.338	
ιάκη	9	141	62	992	198	3.159	29	886	298	5.178	
ος	7	472	70	3.674	127	6.373	16	1.009	220	11.528	
έα	2	98	8	569	29	1.346	16	228	55	2.241	
αβάλα	1	65	3	53	46	5.092	2	68	52	5.277	
αλαμάτα	0	0	3	40	4	422	3	106	10	568	
άλυμνος	3	77	29	1.654	94	3.517	5	94	131	5.341	
άρπαθος	0	0	3	153	5	87	3	54	11	294	
άρυστος	0	0	2	132	2	32	1	57	5	222	
ατάκολο	0	0	5	173	19	471	5	87	29	731	
έα	42	1.131	185	4.823	357	4.807	63	1.267	647	12.028	
έρκυρα	11	853	72	749	391	8.616	109	3.455	583	13.673	
όρινθος	0	0	2	31	3	150	4	71	9	252	
ως	8	202	201	9.806	388	11.512	102	2.046	699	23.566	
αύριο	0	0	67	826	258	3.667	111	2.007	436	6.500	
έρος	0	0	8	517	16	1.883	1	17	25	2.417	

ευκάδα	8	196	91	3.125	378	7.683	82	1.720	559	12.724
Ιεγίστη	2	46	20	925	97	6.654	26	588	145	8.213
Ιήλος	11	208	46	818	98	2.095	27	552	182	3.673
Ιονεμβασία	3	96	41	1.051	46	1.750	4	138	94	3.035
Ιύκονος	31	604	133	1.443	348	6.780	56	2.014	568	10.841
Ιύρινα	0	0	2	197	12	490	4	50	19	737
Ιυτιλήνη	0	0	19	427	81	2.517	7	227	107	3.170
Άξος	19	452	108	1.150	234	3.655	33	749	394	6.006
Αύπακτος	0	0	5	87	20	394	3	41	28	522
Αύπλιο	6	73	42	2.400	156	6.916	70	3.024	274	12.413
Αλαιά Επίδαυρος	0	0	120	3.864	257	6.937	46	1.367	423	12.168
Αξοί (Γαίος)	0	0	3	40	14	258	6	78	23	376
Άργα	0	0	6	258	11	377	5	62	23	697
Άρος (Παροικία)	12	219	86	3.849	183	14.947	26	3.587	307	22.603
Άτμος	2	96	67	5.507	152	7.809	29	953	250	14.365
Άτρα	0	0	3	157	100	4.450	2	32	105	4.639
Όρος	4	60	42	1.717	171	7.486	88	3.466	305	12.729
Ρέβεζα	0	0	2	55	19	508	2	41	23	603
Υθαγόρειο	9	187	136	5.085	242	8.634	35	1.014	422	14.920
ΰλος	0	0	2	67	2	139	3	96	7	302
Όδος	38	1.100	272	14.301	395	18.961	159	5.120	864	39.482
Άμη	0	0	3	541	54	4.268	23	1.592	80	6.401
Έριφος	6	156	31	715	77	5.346	16	2.358	130	8.574
Κιάθος	0	0	3	507	27	3.190	10	1.061	41	4.758
Κύρος	0	0	1	65	1	343	1	16	3	423
Πέτσες	0	0	2	275	40	845	10	109	52	1.229
ΰμη	7	326	189	6.303	317	13.469	80	2.294	593	22.392
ΰρος	35	848	128	3.556	188	6.607	15	335	366	11.346
Ήνος	14	281	122	4.609	195	6.080	23	556	354	11.526
Ίδρα	0	0	188	7.085	630	18.992	166	4.411	984	30.488
Ανιά	2	71	51	1.487	52	1.136	17	310	122	3.004
Ίος	3	144	34	778	41	2.447	11	291	89	3.660
Οιποί	61	5.118	2.058	65.014	3.543	84.432	259	5.780	5.921	160.344
ΰνολο	197		981		2.049		318		3.545	
οιποί	6		350		500		50		906	
ΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΑΔΩΝ									4.451	

ΔΕΙΚΤΗΣ 5

ατάπλοι θαλαμηγών με ξένη σημαία στους ελληνικούς λιμένες – Arrivals of yachts in Greek ports

Έτος 2004 – Year 2004

λιμένες	Α ΤΡΙΜΗΝΟ quarter 1st		Β ΤΡΙΜΗΝΟ quarter 2nd		Γ ΤΡΙΜΗΝΟ quarter 2nd		Δ ΤΡΙΜΗΝΟ quarter 4th		Σύνολο έτους Year's total	
	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T
ύνολο	386	21.054	5.268	191.648	12.467	454.613	2.169	77.840	20.289	745.154
Ιερραίας(2)	166	6.658	980	34.031	1.917	64.009	544	16.516	3.607	121.214
Αγιος Νικόλαος	0	0	2	250	4	422	2	41	8	713
ίγινα (2)	11	410	44	1.514	135	6.486	24	1.819	214	10.229
μοργός	3	49	12	897	70	1.823	4	346	89	3.115
Άνδρος	0	0	4	1	21	986	1	32	26	1.019
ργοστόλι	6	205	21	667	102	3.432	46	1.431	175	5.735
ιστυπάλαια	2	208	27	1.024	86	2.113	14	375	129	3.720
ιαθύ Σάμου	0	0	7	1.013	20	815	6	132	33	1.960
ιόλος	0	70	14	1.536	21	1.204	4	125	39	2.934
αλαξίδι	2	31	32	1.451	70	2.366	6	204	110	4.052
ύθειο	5	197	25	7.709	52	11.531	14	3.047	96	22.484
ιάκυνθος	6	196	36	2.495	143	8.837	17	391	202	11.919
Ιράκλειο	3	48	18	864	34	1.278	26	555	81	2.744
λάσος	4	163	26	1.069	89	2.726	13	571	132	4.529
λήρα	7	1.013	19	996	139	9.512	25	588	190	12.025
θάκη	11	191	48	1.385	167	6.159	37	1.886	263	9.622
ιος	4	422	14	899	112	1.525	11	889	141	3.735
έα	1	68	8	569	23	1.346	12	228	44	2.211
ιαβάλα	1	65	3	53	46	5.092	2	68	52	5.277
ιαλαμάτα	0	0	3	40	4	422	3	106	10	568
ιάλυμος	1	39	31	1.954	72	3.517	5	94	109	5.603
ιάρπαθος	0	0	3	153	5	87	3	54	11	294
ιάρυστος	0	0	2	132	2	32	1	57	5	222
ιατάκολο	0	0	5	173	19	471	5	87	29	731
έα	7	1.011	56	962	231	3.453	21	1.025	315	6.451
ιέρκυρα	4	453	51	1.449	186	8.116	34	2.255	275	12.273
ιόρινθος	0	0	2	31	3	150	4	71	9	252

ζώς	14	405	199	10.806	396	21.512	96	4.091	705	36.814
αύριο	0	0	97	826	518	5.667	161	2.007	776	8.500
έρος	0	0	8	517	16	1.883	1	17	25	2.417
ευκάδα	5	196	86	3.125	308	11.683	89	2.520	488	17.523
λεγίστη	2	46	20	925	97	6.654	26	588	145	8.213
λήλος	8	204	21	998	116	1.587	18	391	163	3.180
λονεμβασία	3	96	41	1.051	46	1.750	4	138	94	3.035
λύκονος	13	956	35	1.004	298	7.989	49	1.432	395	11.381
λύρινα	0	0	2	197	12	490	4	50	19	737
λυτιλήνη	0	0	19	427	81	4.646	1	227	101	5.299
λάξος	2	36	15	2.567	194	14.534	15	1.213	226	18.350
λαύπακτος	0	0	5	87	20	273	3	41	28	401
λαύπλιο	3	73	42	2.400	137	8.916	16	1.924	198	13.313
λαλαιά Επίδαυρος	0	0	58	3.864	189	6.937	41	191	288	10.992
λαξοί (Γαίος)	0	0	3	40	14	258	6	78	23	376
λάργα	0	0	6	258	11	377	5	62	23	697
λάρος (Παροικία)	3	144	34	787	41	2.234	11	312	89	3.477
λάτμος	2	96	32	2.507	109	5.809	21	841	164	9.253
λάτρα	0	0	3	157	100	4.450	2	32	105	4.639
λόρος	2	60	26	1.217	78	3.956	19	1.066	125	6.299
λρέβεζα	0	0	2	55	19	508	2	41	23	603
λυθαγόρειο	3	187	96	4.085	207	8.634	39	1.984	345	14.890
λύλος	0	0	2	67	2	139	3	96	7	302
λόδος	21	1.100	185	7.103	301	13.214	92	3.920	599	25.337
λάμη	0	0	3	541	54	4.268	23	1.592	80	6.401
λέριφος	6	189	52	1.253	231	5.421	25	3.214	314	10.077
λικάθος	0	0	3	507	27	3.190	10	1.061	41	4.758
λκύρος	0	0	1	65	1	343	1	16	3	423
λπέτσες	0	0	2	275	40	845	10	109	52	1.229
λύμη	2	130	107	4.303	242	10.469	53	2.594	404	17.496
λύρος	6	189	41	1.714	92	4.456	17	310	156	6.669
λήνος	5	120	58	3.241	98	3.989	12	898	173	8.248
Υδρα	0	0	41	2.085	204	10.992	85	5.411	330	18.488
λανιά	2	71	51	1.487	52	1.136	17	310	122	3.004
λίσος	3	144	34	778	41	2.447	11	291	89	3.660
λοιποί	36	5.118	2.343	67.014	4.303	103.342	293	5.780	6.975	181.254
ύνολο	64		360		1.643		209		2.276	
οιποι	10		200		400		40		650	
ΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΑΔΩΝ									2.926	

2. Διαχειμάσεις

Το μήνα Δεκέμβριο του 2004 στα Ελληνικά λιμάνια διαχειμάζονταν 5.531 σκάφη. Από αυτά τα 3.851 ήταν με ελληνική σημαία και τα 1.680 με ξένη σημαία. Από τα Θ/Γ σκάφη που διαχείμασαν με ξένη σημαία 228 ήταν με κυπριακή σημαία, 315 με παναμαϊκή και 221 με Ηνωμένου Βασιλείου. Αναλυτικότερα στοιχεία απεικονίζονται στον δείκτη που ακολουθεί.

ΔΕΙΚΤΗΣ 6

Διαχειμάσεις θαλαμηγών, κατά σημαία Έτος - 2004

Σημαίες πλοίων	Σύνολο έτους	
	Αριθμός	Κ.Κ.Χ
Σύνολο	5.531	928.134
Ελληνική	3.851	352.760
Σουηδική	34	2.714
Γαλλική	137	28.502
Γερμανική	165	36.977
Ελβετική	24	4.516
Βελγική	11	2.045
Ηνωμ.Βασιλείου	221	115.102
ΗΠΑ-	82	3.791
Ιταλική	24	3.576
Κυπριακή	228	51.348
Λιβεριανή	10	2.976
Καναδά	6	1.843
Ονδούρας	74	21.980
Νορβηγική	22	2.419
Παναμαϊκή	315	131.945
Τουρκική	88	22.967
Λοιπές	238	142.673
	1.680	

ΕΘΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΥΠΗΡΕΣΙΑ
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ Θ/Γ ΣΚΑΦΩΝ
2005

ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ 2005

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΡΑΙΑ

1. Κατάπλοι θαλαμηγών στα Ελληνικά λιμάνια το έτος 2005

Το έτος 2005 κατέπλευσαν στα ελληνικά λιμάνια συνολικά 49.725 Θ/Γ σκάφη με συνολική χωρητικότητα 1.965.366 κόρους*. Τα 26.742 ήταν με ελληνική σημαία και τα 22.983 ήταν με ξένη σημαία. Τα Θ/Γ σκάφη με ελληνική σημαία παρουσίασαν αύξηση της τάξεως του 10% συγκριτικά με το έτος 2004, ενώ τα Θ/Γ σκάφη με ξένη σημαία παρουσίασαν αύξηση της τάξεως του 13,2%.

Τα περισσότερα σκάφη που κατέπλευσαν στους Ελληνικούς λιμένες αγκυροβόλησαν στο λιμάνι του Πειραιά (9.731). Ακολουθεί το λιμάνι της Ρόδου (1.706), της Κω (1.656), της Ύδρας (1.287), του Λαυρίου (1.213), παλαιά Επιδαύρου (1.177) και τα υπόλοιπα λιμάνια με μικρότερη κίνηση.

Τη μεγαλύτερη κίνηση Θ/Γ σκαφών παρουσιάζουν οι μήνες Ιούλιος, Αύγουστος και Σεπτέμβριος με σύνολο 29.736 σκάφη, που αντιπροσωπεύουν το 59,8% των ετήσιων κατάπλων στα ελληνικά λιμάνια. Σημαντική κίνηση παρουσιάζει και το τρίμηνο του Απριλίου, Μαΐου και Ιουνίου με σύνολο 12.678 Θ/Γ σκάφη με ποσοστό 25,5% επί των συνολικών κατάπλων. Τέλος η συμβολή του πρώτου τριμήνου του έτους ανέρχεται σε ποσοστό της τάξεως του 2,65 % (σύνολο 1.316 σκάφη) και το τρίμηνο του Οκτωβρίου, Νοεμβρίου και Δεκεμβρίου με ποσοστό 12,05% (σύνολο 5.995 σκάφη).

Πρέπει να σημειωθεί ότι στις πιο πάνω προσεγγίσεις περιλαμβάνονται όλοι οι κατάπλοι των Θ/Γ σκαφών που πραγματοποιήθηκαν μέσα στο χρόνο στα λιμάνια περισσότερο από μία φορά. Σύμφωνα με εκτιμήσεις ειδικών, η μέση διάρκεια παραμονής κατά σκάφος λιμάνι αγγίζει τις τέσσερις (4) ημέρες. Ο μέσος όρος των επιβατών και των πληρωμάτων ανέρχεται σε 6 άτομα περίπου, ενώ η μέση χωρητικότητα ανά σκάφος* ανήλθε σε 40 κόρους περίπου

Τα παραπάνω φαίνονται αναλυτικά στους δείκτες που ακολουθούν (Δείκτης 7 και Δείκτης 8) :

* **Κόρος** : Μονάδα μέτρησης όγκου με την οποία γίνεται μέτρηση της χωρητικότητας ενός πλοίου. Ένας κόρος αντιστοιχεί σε 2,83 μ.3. Στα αγγλικά αποδίδεται με τον όρο register ton.

* **Μέση χωρητικότητα ανά σκάφος** : Για την έρευση της μέσης χωρητικότητας υπολογιστικό ο συνολικός αριθμός των κόρων δια τον αριθμό των προσεγγίσεων που πραγματοποιήθηκαν στο έτος.

ΕΙΚΤΗΣ 7

ατάπλοι θαλαμηγών με ελληνική σημαία στους ελληνικούς λιμένες – Arrivals of yachts in Greek ports

Έτος 2005 – Year 2005

λιμένες	Α ΤΡΙΜΗΝΟ 1st quarter		Β ΤΡΙΜΗΝΟ 2nd quarter		Γ ΤΡΙΜΗΝΟ 3rd quarter		Δ ΤΡΙΜΗΝΟ 4th quarter		Σύνολο έτους Year's total	
	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T
ύνολο	690	27.504	6.582	252.138	15.880	563.619	3.590	105.326	26.742	948.587
ειραιάς(2)	280	9.098	1.625	65.872	3.108	118.559	1.031	22.342	6.044	215.871
γιος Νικόλαος	0	0	2	257	4	444	2	42	9	743
ίγινα (2)	16	852	88	1.559	257	7.060	54	2.904	415	12.375
μοργός	4	79	19	628	30	889	5	112	58	1.708
Ανδρος	0	0	8	1.853	38	3.531	1	33	47	5.417
ργαστόλι	8	417	42	1.202	184	3.604	87	2.092	321	7.315
στυπάλαια	12	214	56	1.981	149	2.219	32	386	249	4.800
αθύ Σάμου	0	0	8	1.044	21	855	6	136	35	2.035
όλος	0	0	28	1.582	40	1.264	4	129	73	2.974
αλαξιδι	2	32	64	1.495	137	4.584	6	210	209	6.321
ύθειο	12	203	33	7.941	144	23.657	40	3.139	229	34.939
άκυνθος	10	201	33	1.970	198	9.679	17	403	258	12.253
ράκλειο	3	49	18	889	36	1.341	27	571	84	2.851
ιάσος	12	271	51	1.616	149	2.262	20	588	233	4.737
ήρα	13	575	69	2.224	160	4.411	18	435	260	7.645
λάκη	7	117	64	1.426	212	4.967	39	1.143	322	7.653
ος	6	167	58	1.942	145	4.932	14	346	223	7.387
έα	2	101	9	586	31	1.414	16	235	57	2.335
αβάλα	1	66	3	55	48	5.346	2	70	54	5.537
αλαμάτα	0	0	3	41	4	444	3	109	11	594
άλυμνος	5	123	60	3.352	98	3.692	5	96	169	7.264
άρπαθος	0	0	3	158	5	92	3	56	12	305
άρυστος	0	0	2	136	2	34	1	59	5	229
ατάκολο	0	0	5	178	20	495	5	90	30	763
έα	17	323	141	2.248	351	5.047	54	1.305	563	8.923
έρκυρα	12	879	89	1.493	375	9.971	105	3.443	581	15.785
όρινθος	0	0	2	32	3	157	4	73	10	262
ως	12	417	240	11.400	479	17.588	145	6.214	876	35.619
αύριο	0	0	50	451	277	5.950	106	2.067	433	8.469
έρος	0	0	9	533	47	1.977	1	17	57	2.527
ευκάδα	9	201	91	3.219	285	12.267	135	2.595	520	18.283

Ιεγίστη	2	47	20	953	102	6.987	27	605	151	8.592
Ιήλος	9	188	42	1.123	108	1.766	14	258	173	3.335
Ιονεμβασία	3	99	42	1.082	48	1.837	4	143	97	3.161
Ιύκονος	13	214	71	1.337	186	8.169	39	2.075	309	11.795
Ιύρινα	0	0	2	203	13	515	4	51	20	769
Ιυτιλήνη	0	0	19	439	85	2.643	8	234	112	3.316
Άξος	9	227	82	1.637	139	3.247	22	588	252	5.699
Αύπακτος	0	0	5	90	21	414	3	42	29	546
Αύπλιο	6	75	43	2.472	248	9.362	72	3.115	369	15.024
Αλαιά Επίδαυρος	0	0	196	6.040	532	12.533	94	2.438	822	21.011
Αξοί (Γαίος)	0	0	3	41	14	271	6	80	24	392
Άργα	0	0	6	266	12	395	5	64	24	726
Άρος (Παροικία)	2	38	11	3.965	192	15.695	27	3.695	232	23.392
Άτμος	2	99	90	5.672	255	11.349	30	982	377	18.101
Άτρα	0	0	3	162	105	4.672	2	33	110	4.867
Όρος	4	62	43	1.768	284	11.011	91	3.570	422	16.410
Ρέβεζα	0	0	2	57	20	533	2	42	24	632
Υθαγόρειο	10	193	184	6.357	306	11.416	72	2.044	571	20.009
ΰλος	0	0	2	69	2	146	3	99	8	314
Όδος	24	933	214	11.737	399	18.525	125	4.097	762	35.292
Άμη	0	0	3	557	57	4.481	24	1.640	84	6.678
Έριφος	20	942	105	4.024	278	8.613	56	2.428	459	16.007
Κιάθος	0	0	3	522	28	3.349	11	1.093	42	4.964
Κύρος	0	0	1	66	1	360	1	16	3	443
Πέτσες	0	0	2	283	42	887	11	113	54	1.282
ΰμη	4	247	145	5.702	235	10.792	95	3.108	479	19.849
ΰρος	19	1.509	56	3.448	189	7.637	48	3.139	312	15.733
Ήνος	44	1.885	145	5.747	375	8.384	72	2.572	636	18.588
Γόρα	0	0	94	4.298	477	13.342	194	6.403	765	24.043
Ανιά	2	73	53	1.531	55	1.193	17	319	126	3.116
Ίος	3	148	35	802	43	2.569	12	300	93	3.819
Οιποί	70	6.140	1.884	60.327	3.992	121.792	409	8.501	6.355	196.760
ΰνολο	156		829		2.196		370		3.551	
Οιποι	7		420		590		74		1.091	
ΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΑΔΩΝ									4.642	

ΕΙΚΤΗΣ 8

ατάπλοι θαλαμηγών με ξένη σημαία στους ελληνικούς λιμένες – Arrivals of yachts in Greek ports

Έτος 2005 – Year 2005

Λιμένες	Α ΤΡΙΜΗΝΟ 1st quarter		Β ΤΡΙΜΗΝΟ 2nd quarter		Γ ΤΡΙΜΗΝΟ 3rd quarter		Δ ΤΡΙΜΗΝΟ 4th quarter		Σύνολο έτους Year's total	
	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T	Αριθμός Number	Κ.Κ.Χ N.R.T
ύνολο	626	23.613	6.096	321.581	13.856	573.962	2.405	97.622	22.983	1.016.779
ειραιάς(2)	237	7.658	1.020	65.914	2.017	121.946	413	21.516	3.687	217.034
γιος Νικόλαος	0	0	2	250	4	422	2	41	8	713
ίγινα (2)	17	910	74	1.065	256	7.481	39	2.260	386	11.716
μοργός	1	25	13	561	37	1.864	4	547	55	2.997
Ανδρος	8	199	12	895	46	2.354	7	195	73	3.643
ργουστόλι	18	405	41	1.167	42	3.432	104	2.031	204	7.035
στιπάλαια	11	208	54	1.924	171	2.113	31	375	267	4.619
αθύ Σάμου	0	0	3	513	12	1.482	6	132	21	2.127
όλος	0	0	5	1.536	19	3.204	4	125	28	4.864
αλαξίδι	2	31	22	1.451	49	2.366	6	204	79	4.052
ύθειο	7	197	27	5.709	93	11.531	18	3.047	145	20.484
άκυνθος	7	196	41	2.495	265	16.837	17	391	330	19.918
ράκλειο	1	48	16	864	29	1.278	19	555	65	2.744
ιάσος	15	263	42	1.569	141	2.726	20	571	218	5.129
ήρα	6	79	11	832	73	2.123	10	889	100	3.923
ιάκη	14	191	92	1.385	78	6.159	67	1.886	250	9.622
ος	4	62	24	1.436	87	4.371	11	496	126	6.365
έα	2	98	8	569	29	1.346	16	228	55	2.241
αβάλα	1	65	3	53	46	5.092	2	68	52	5.277
αλαμάτα	1	48	2	40	6	422	2	106	11	616
άλυμνος	4	120	51	3.254	72	3.517	5	94	132	6.984
άρπαθος	0	0	5	193	8	287	3	76	16	556
άρυστος	0	0	2	132	2	32	1	57	5	222
ατάκολο	0	0	4	145	16	376	5	112	25	633
έα	8	196	53	3.498	367	11.437	64	5.678	492	20.809
έρκυρα	11	853	75	367	309	9.156	96	3.288	491	13.664
όρινθος	0	0	2	31	3	150	4	71	9	252
ως	19	405	222	10.804	432	11.512	107	3.096	780	25.817
αύριο	0	0	19	826	276	5.667	34	1.892	329	8.385

έρος	0	0	8	517	16	1.883	1	17	25	2.417
ευκάδα	4	99	104	2.885	432	6.686	74	1.320	614	10.990
λεγίστη	2	46	20	925	97	6.654	26	588	145	8.213
λήλος	6	187	19	424	113	2.475	8	176	146	3.262
ιονεμβασία	2	67	29	598	42	1.650	3	149	76	2.464
λύκονος	14	223	37	211	297	15.421	37	2.014	385	17.869
λύρινα	0	0	2	197	12	490	4	50	19	737
λυτιλήνη	1	117	16	427	81	2.517	2	187	100	3.247
άξος	6	73	18	845	135	4.367	9	569	168	5.854
αύπακτος	0	0	3	67	14	355	3	49	20	471
αύπλιο	6	73	46	2.674	175	6.936	25	1.624	252	11.307
αλαιά Επίδαυρος	3	112	67	2.853	247	6.859	38	1.677	355	11.501
αξοί (Γαίος)	0	0	3	40	14	258	6	78	23	376
άργα	0	0	6	258	11	377	5	62	23	697
άρος (Παροικία)	2	36	10	3.849	183	14.947	26	3.587	222	22.421
άτμος	1	76	44	2.807	132	6.817	22	953	199	10.653
άτρα	4	522	9	1.157	46	4.450	3	48	62	6.177
όρος	4	60	42	1.717	271	10.486	88	3.466	405	15.729
ρέβεζα	2	47	3	55	14	508	1	41	20	650
υθαγόρειο	7	187	186	9.085	307	15.634	45	1.984	545	26.890
ύλος	0	0	2	67	2	139	3	96	7	302
όδος	30	1.100	305	51.307	456	21.219	153	5.920	944	79.546
άμη	0	0	3	541	54	4.268	23	1.592	80	6.401
έριφος	11	324	52	2.315	107	5.346	24	1.358	194	9.343
κίαθος	0	0	3	507	27	3.190	10	1.061	41	4.758
κύρος	0	0	1	65	1	343	1	16	3	423
πέτσες	0	0	2	275	40	845	10	109	52	1.229
ύμη	10	526	149	6.634	294	12.677	81	1.643	534	21.480
ύρος	3	122	43	2.152	93	6.607	14	732	153	9.613
ήνος	19	1.229	82	4.609	196	9.080	33	2.556	330	17.474
ίδρα	16	799	108	4.765	321	12.870	77	2.494	522	20.928
ανιά	2	71	51	1.487	52	1.136	17	310	122	3.004
ίος	3	144	34	778	41	2.447	11	291	89	3.660
οιποί	73	5.118	2.643	105.014	4.549	143.342	402	10.780	7.667	264.253
ΥΝΟΛΟ	85		364		1.734		247		2.430	
ΟΙΠΟΙ	5		215		510		50		780	
ΥΝΟΛΟ ΚΥΚΛΑΔΩΝ									3.210	

2. Διαχειμάσεις

Το μήνα Δεκέμβριο του 2005 στα Ελληνικά λιμάνια διαχειμάζονταν 6.169 σκάφη. Από αυτά τα 4.263 ήταν με ελληνική σημαία και τα 1.906 με ξένη σημαία. Από τα Θ/Γ σκάφη που διαχείμασαν με ξένη σημαία 342 ήταν με κυπριακή σημαία, 202 με παναμαϊκή και 292 με Ηνωμένου Βασιλείου. Αναλυτικότερα στοιχεία απεικονίζονται στον δείκτη που ακολουθεί.

ΔΕΙΚΤΗΣ 9

Διαχειμάσεις θαλαμηγών, κατά σημαία - Arrivals of cruise ships, by flag
Έτος - 2005 - Year 2005

Σημαίες πλοίων	Σύνολο έτους	
	Αριθμός	Κ.Κ.Χ
Σύνολο	6.169	1.022.635
Ελληνική	4.263	378.672
Σουηδική	51	4.228
Γαλλική	107	22.927
Γερμανική	145	26.861
Ελβετική	23	3.605
Βελγική	16	2.154
Ηνωμ.Βασιλείου	292	122.083
ΗΠΑ-	147	63.980
Ιταλική	25	3.351
Κυπριακή	342	88.116
Λιβεριανή	9	1.309
Καναδά	5	1.007
Ονδούρας	93	24.974
Νορβηγική	46	6.557
Παναμαϊκή	202	75.316
Τουρκική	112	28.140
Λοιπές	291	169.355
	1.906	

ΔΕΙΚΤΗΣ 10

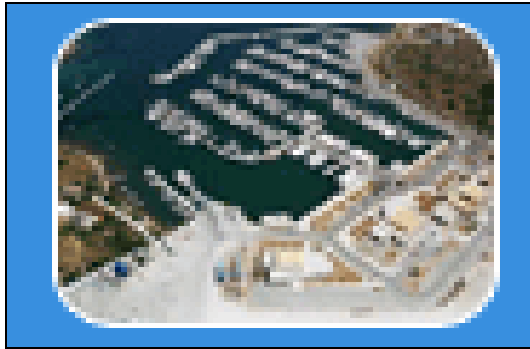
Στοιχεία σημαντικότερων μαρίνων Ελλάδας

ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΜΑΡΙΝΩΝ				ΠΑΡΟΧΕΣ								
Όνομα	Χωρητικότητα	Βάθος	Περιοχή	Ρεύμα	Ανεφοδιασμός	Ανελκ. / Καθελκ.	Τηλέφωνο	Νερό	Επισκευές	W.C.	Ντους	
Olympic Marine	680	1-9,5μ.	Λαύριο	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Μαρίνα Αλίμου	1100	2-7μ.	Άλιμος	✓	✓	✓	✓	✓	-	✓	✓	
Μαρίνα Αρετούσα	250	3-4,5μ.	Θες/νίκη	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Μαρίνα Βουλιαγμ.	115	2-7μ.	Βουλιαγμ.	✓	✓	-	✓	✓	-	✓	✓	
Μαρίνα Γλυφάδας	780	2,5-3μ.	Γλυφάδα	✓	-	✓	-	✓	-	✓	-	
Μαρίνα Γουβιών	960	2,5-7μ.	Κέρκυρα	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Μαρίνα Ζέας	510	1-12μ.	Πειραιάς	✓	✓	-	✓	✓	-	✓	✓	
Μαρίνα Μανδράκι	120	4-8μ.	Ρόδος	✓	✓	-	-	✓	✓	✓	✓	
Μαρίνα Μεθάνων	70	2-3μ.	Μέθανα	✓	-	-	✓	✓	-	-	✓	
Μαρίνα Πάλαιρου	20	2,5-5μ.	Αιτωλ/νία	✓	✓	✓	-	✓	-	✓	✓	
Μαρίνα Πάτρας	450	1-4μ.	Πάτρα	✓	✓	✓	✓	✓	-	-	-	
Μαρίνα Π. Καρράς	200	2,5-5μ.	Χαλκιδική	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Μαρίνα Σάνη	215	3μ.	Χαλκιδική	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	
Μαρίνα Φλοίσβου	112	5-9μ.	Φάληρο	✓	✓	-	✓	✓	-	-	-	

ΔΕΙΚΤΗΣ 11

Φωτογραφίες ανταγωνιστών

1. OLYMPIC MARINE



Φωτογραφία 1: Αεροφωτογραφία

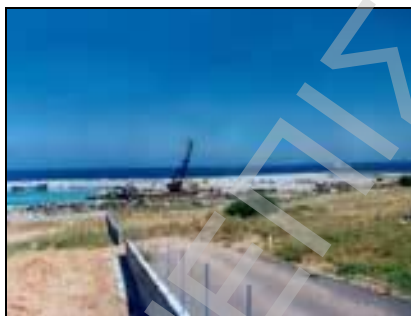


Φωτογραφία 2: Σύστημα Syncro-Lift



Φωτογραφία 3: Επισκευαστική μονάδα

2. ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΜΑΡΙΝΕΣ



Φωτογραφία 4: Μαρίνα Ρόδου



Φωτογραφία 5: Μαρίνα Αλίμου



Φωτογραφία 6: Μαρίνα KUSADACI



Φωτογραφία 7: Μαρίνα Γουβίων

Φωτογραφία 2: Χάρτης Ελλάδος



Φωτογραφία 3: Παράλια Μ. Ασίας



Φωτογραφία 4: Χάρτης Αιγαίου Πελάγους



Δείκτης 13

Φωτογραφίες από καρνάγια



Δείκτης 14

Τιμοκατάλογοι ανταγωνιστών

OLYMPIC MARINE S.A.

Ανελκύνσεις & Καθελκύνσεις

<u>Μήκος</u> <u>Σκάφους</u>	Τιμές (οι κάτωθι τιμές αφορούν και τις δύο κινήσεις και επιβαρύνονται με ΦΠΑ 19%).
8 μέτρα	225,00 €
9 μέτρα	260,00 €
10 μέτρα	310,00 €
11 μέτρα	410,00 €
12 μέτρα	480,00 €
13 μέτρα	580,00 €
14 μέτρα	680,00 €
15 μέτρα	800,00 €
16 μέτρα	1.180,00 €
17 μέτρα	1.330,00 €
18 μέτρα	1.480,00 €
19 μέτρα	1.630,00 €
20 μέτρα	1.780,00 €
21 μέτρα	1.930,00 €
22 μέτρα	2.080,00 €
23 μέτρα	2.230,00 €

Ελλιμενισμός

8-10 μέτρα , από 1.720,00 € έως 3.670,00 €
10-12 μέτρα, από 2.900,00 € έως 3.850,00 €
12-15 μέτρα, από 4.080,00 € έως 5.320,00 €
15-20 μέτρα, από 10.800,00 € έως 15.000,00 €

Οι ανωτέρω τιμές δεν περιλαμβάνουν ΦΠΑ 19%. Οι διακυμάνσεις στις τιμές αφορούν τη τοποθεσία της θέσεως όπως επίσης και τον τρόπο πρόσδεσης του σκάφους στον προβλήτα (ρεμέτζο ή πλαγιοδέτηση).

Lockers

Ετησία χρήση	ευρώ/μ2	35€
Μηνιαία χρήση		50€

Ιστοί

Φύλαξη σε στεγανό χώρο	ευρώ/ημέρα	10€
------------------------	------------	-----

Καθαρισμός γάστρας

	<u>Ιστιοφόρα</u>	<u>Ταχύπλοα</u>
Ελαφρά βρωμιά	35€	40€
Μέτρια βρωμιά	45€	55€
Πολύ βρωμιά	75€	90€
Αφαίρεση νουράβιας/ υδραμμοβολή	400 €	500€

Χρωματισμός γάστρας

Προετοιμασία και πρώτο χέρι	85€	95€
Το κάθε χέρι	55€	60€

Χρωματισμός πλευρών

Προετοιμασία τρία πρώτα χέρια και Water Line		
Καλή κατάσταση	450€	550€
Μέτρια κατάσταση	500€	620€
Κακή κατάσταση	540€	750€
Πρόσθετα χέρια	50€/χέρι	50€/χέρι
<u>Πλύσιμο πλευρών</u>	54€	65€

*Οι τιμές για καθαρισμό/ χρωματισμό γάστρας – χρωματισμό πλευρών – πλύσιμο / γυάλισμα πλευρών υπολογίζονται ανά μέτρο ολικού μήκους σκάφους και καλύπτουν μόνο τα εργατικά. Τα χρώματα και υλικά χρεώνονται extra.

Πανιά – Πλύσιμο/Φύλαξη

Μικρό μέγεθος/ πανί	145€
Μεσαίο μέγεθος/ πανί	180€
Μεγάλο μέγεθος/ πανί	235€

Χρήση γερανού/φορτωτού

Αφαίρεση/τοποθέτηση ιστών, μηχανών κ.λ.π. (Ελάχιστη χρέωση 1 ώρα)	630€ώρα
--	---------

Επισκευές

Κατόπιν συμφωνίας

Υλικά

Κόστος πλέον έξοδα 20%

ΓΕΝΙΚΟΙ ΟΡΟΙ

Σκάφη ανασφάλιστα δεν γίνονται δεκτά.

Οι 5 πρώτες ημέρες στην ξηρά δωρεάν.

Εργασία στα σκάφη επιτρέπεται μόνο στους ιδιοκτήτες και τα μόνιμα πληρώματα τους.

Φύλακτρα-Ανέλκυση-Βάση και ετήσια παραμονή προπληρώνονται.

Μη τήρηση του όρου της προπληρωμή αναιρεί από τον πελάτη το δικαίωμα εκπτώσεως ή ειδικής τιμολόγησης και οι οφειλές υπολογίζονται με τις τιμές που ισχύουν τη μέρα της πληρωμής.

TRAILERS 25€ημέρα

Σκάφη «ΠΡΟΣ ΠΩΛΗΣΗ» χρεώνονται με 200€ / επίσκεψη υποψηφίων αγοραστών.

Όλοι οι λογαριασμοί εξοφλούνται πριν την κατέλκυση/αναχώρηση του σκάφους.

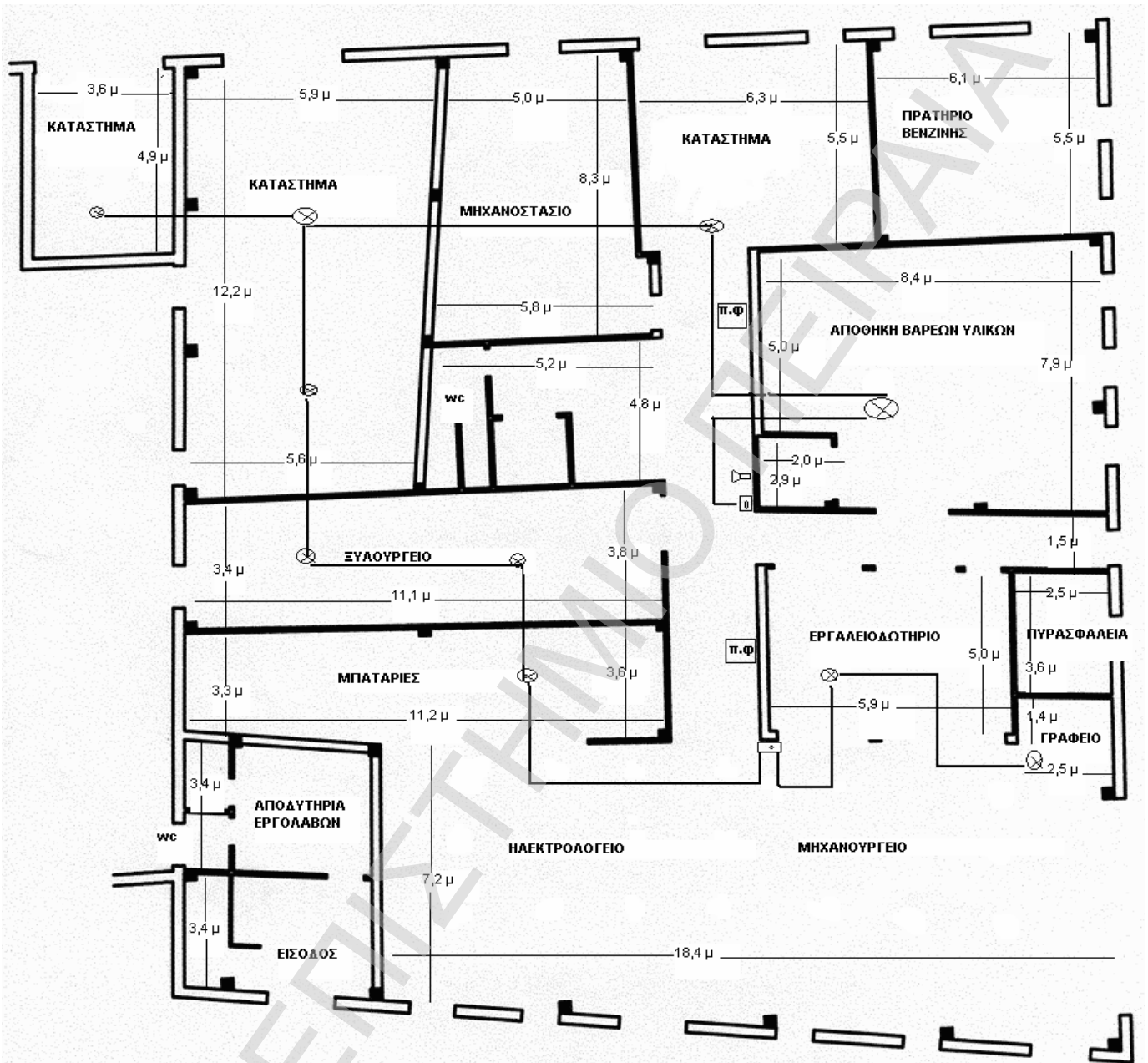
Η OLYMPIC MARINE S.A διατηρεί το δικαίωμα αλλαγής των τιμών χωρίς προειδοποίηση.

ΕΠΙΣΚΕΥΕΣ





Εργασίες που γίνονται και πληρώνονται μεταξύ 1^η Νοεμβρίου και 31^η Ιανουαρίου έχουν έκπτωση 10%.

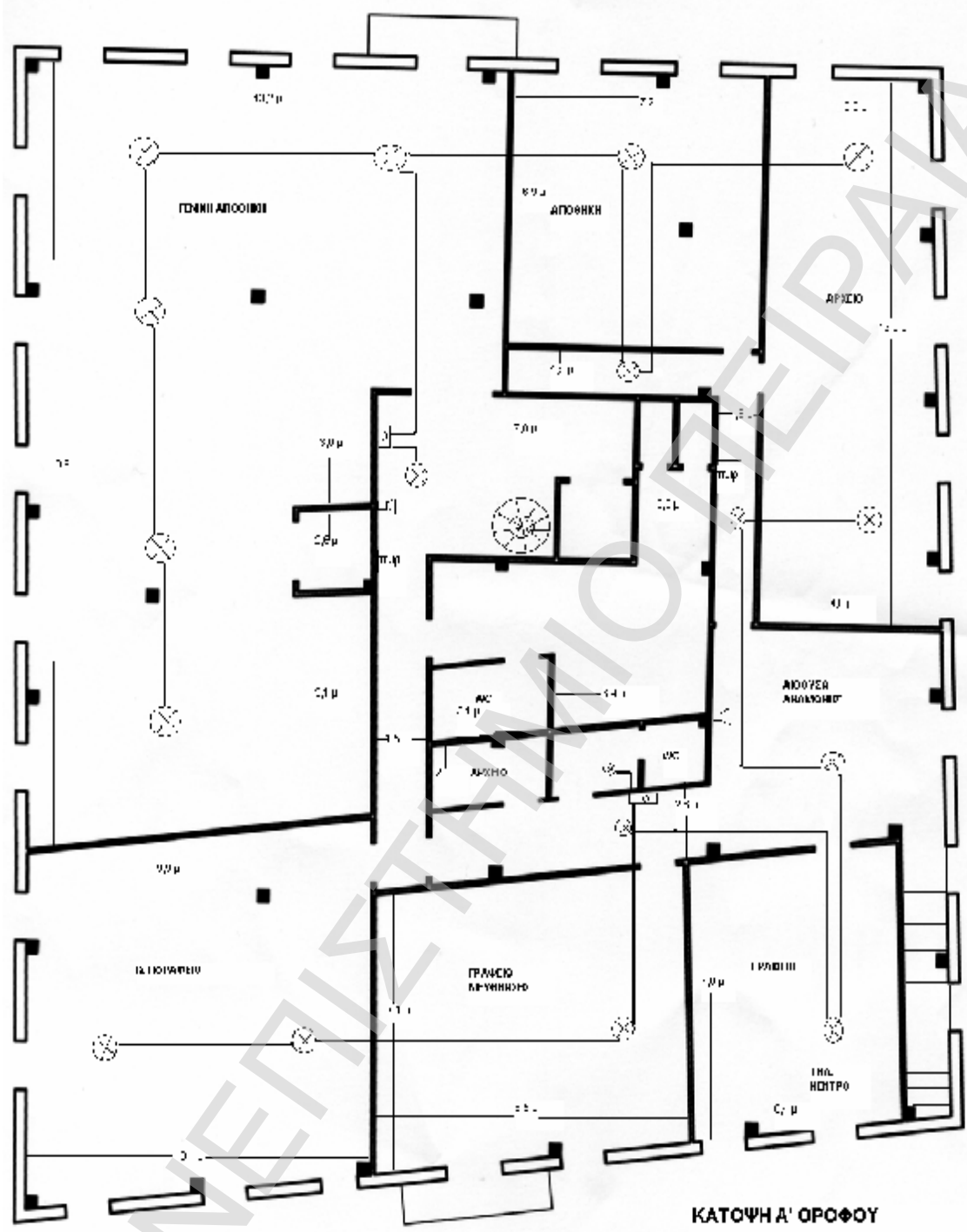
ΔΕΙΚΤΗΣ 15

Αρχιτεκτονικά σχέδια







ΚΑΤΟΨΗ ΙΣΟΓΕΙΟΥ

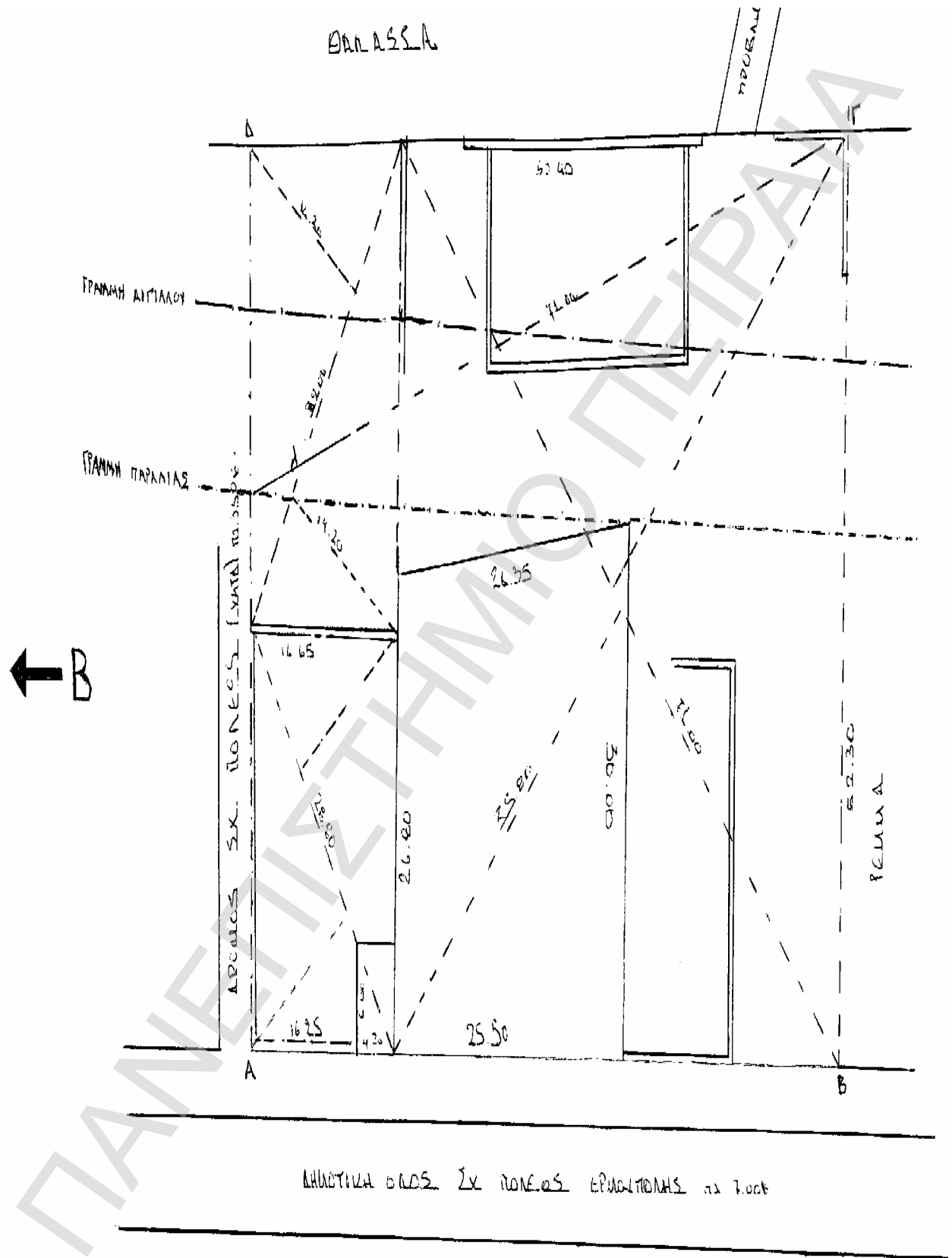
-  = ΠΥΡΑΝΙΧΝΕΥΤΗΣ ΚΑΠΝΟΥ
-  = ΧΕΙΡΟΚΙΝΗΤΟ ΚΟΜΒΙΟ ΑΝΑΓΓΕΛΙΑΣ ΠΥΡΚΑΤ'ΑΣ
-  = ΣΕΙΡΗΝΑ ΠΥΡΚΑΤ'ΑΣ (ΑΝΑΓΓΕΛΙΑΣ)
-  = ΠΥΡΟΣΒΕΣΤΙΚΗ ΦΩΛΙΑ



ΚΑΤΩΦΗ Α' ΟΡΟΦΟΥ

-  = ΠΡΑΚΤΙΚΟΙ ΛΑΜΠΕΡΕΣ
-  = ΣΧΕΔΙΑ ΤΟΙΧΩΣ ΑΝΤΑΓΩΓΕΤΕΣ
-  = ΣΕΤ-ΝΕ ΤΥΓΚΑΤΕΣ (ΑΝΤΕΣΕΙΣ)
-  = ΠΕΡΙΣΤΡΕΦΟΜΕΝΑ

Τοπογραφικό διάγραμμα



ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- Σ. ΚΑΡΒΟΥΝΗ, Οικονομοτεχνικές Μελέτες: Μεθοδολογία – Τεχνικές – Θεωρία, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα, 2000.
- Σ. ΚΑΡΒΟΥΝΗ, Οικονομοτεχνικές Μελέτες: Υποδείγματα – Μελέτες – Προβλήματα, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα, 2000.
- Ε. ΜΗΛΙΩΤΗ, Οικονομοτεχνικές Μελέτες: Προβλέψεις – Προυπολογισμοί – Ανάλυση "νεκρού" σημείο, Σύγχρονη Εκδοτική, Αθήνα, 2002.
- Α. ΣΩΤΡΙΝΗ, Εκπόνηση Οικονομοτεχνικών Μελετών, Εκδόσεις Πατακη, Αθήνα, 2002.
- Γ. ΑΡΤΙΚΗ, Χρηματοοικονομική Διοίκηση: Αποφάσεις Επενδύσεων, Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα, 1999.
- Ε. ΒΑΣΙΛΑΤΟΥ, Εισαγωγή στην Χρηματοοικονομική Λογιστική: Θεμελιώδεις Λογιστικές Έννοιες, Εκδόσεις Ευγ. Μπένου, Αθήνα, 1996.
- ROBERT E STEVENS, How to prepare a feasibility study, 1982.
- Princeton Commercial Holdings Publication Department, Feasibility Study Preparation and Analysis, 2005.
- Κ. ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΥ, Προώθηση του Πολιτισμού και παροχή Τουριστικών Υπηρεσιών, Αθήνα, 2003.
- Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων, Ελληνική Οικονομία και Τουρισμός, Τεύχος 22, Αθήνα, 2006.