

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΣΥΝΟΨΗ ΠΡΟΜΕΛΕΤΗΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ.....	7
2. ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	12
2.1 Υποστηρικτές Του Επενδυτικού Σχεδίου	122
2.2 Γενικά Για Το Σχέδιο Και Ιστορικό	13
2.3 Τόπος Εγκατάστασης.....	14
2.4 Σκοπός Της Επένδυσης.....	15
2.5 Προκαταρκτικές Δαπάνες.....	16
3.ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΘΕΜΑΤΑ MARKETING	18
3.1 Ο Τουριστικός Κλάδος Γενικά.....	18
3.2 Ο Υποκλάδος Του Θαλάσσιου Τουρισμού.....	25
3.3 Μαρίνες Στον Ευρύτερο Ευρωπαϊκό Χώρο- Ανταγωνισμός.....	32
3.4 Κίνηση Σκαφών Αναψυχής Ανά Σημείο Εισόδου Στη Χώρα	33
3.5 Ναυπηγοεπισκευαστικές Υπηρεσίες	44
3.6 Ο Ρόλος Του Συγκεκριμένου Κλάδου Στην Εθνική Οικονομία	47
3.7 Προώθηση Και Marketing	49
3.8 Ετήσια Έσοδα Από Πωλήσεις Προϊόντων- Υπηρεσιών.....	51
3.9 Ετήσια Έξοδα Marketing.....	61
4.ΕΙΣΡΟΕΣ ΥΛΙΚΩΝ	64
4.1 Διαθεσιμότητα Πρώτων Υλών Και Υλικών	64
4.2 Ηλεκτρικό Ρεύμα.....	65
4.3 Ύδρευση	67
4.4 Τηλεπικοινωνίες	68
4.5 Δίκτυο Πυρόσβεσης	68
4.6 Δαπάνες Κοινής Ωφέλειας Και Κόστος Αγοράς Αναλωσίμων	69
5.ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ.....	71
5.1 Γενικά	71
5.2 Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις	71
5.2.1 Χλωρίδα	72
5.2.2 Πανίδα.....	72
5.2.3 Μορφολογία Εδάφους.....	73
5.2.4 Γεωλογία Της Περιοχής	73
5.2.5 Μετεωρολογικά Και Φυσιογραφικά Χαρακτηριστικά	73
5.3 Στοιχεία Μετρήσεων	75
5.3.1 Βυθομετρικά Στοιχεία.....	75
5.3.2 Μετεωρολογικά Στοιχεία	75

5.3.3 Κυματολογικά Στοιχεία – Ρεύματα	76
5.4 Οικόπεδο	78
6.ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΑ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ	80
6.1 Κτίρια.....	80
6.2 Προυπολογισμός Κτιριακών Εγκαταστάσεων	85
6.3 Έργα Θαλάσσιας Ζώνης	91
6.3.1 Εκσκαφές.....	92
6.3.2 Μονάδα Επεξεργασίας Λυμάτων	92
6.3.3 Είδη Προστασίας Θαλάσσιου Περιβάλλοντος.....	92
6.4 Προυπολογισμός Λιμενικών Έργων.....	92
6.5 Ειδικός Μηχανολογικός Εξοπλισμός Θαλάσσιας Ζώνης.....	95
6.6 Μηχανολογικός Εξοπλισμός Χερσαίας Ζώνης.....	97
6.7 Εξοπλισμός Γραφείου- Επίπλωσης- Διακόσμησης.....	98
6.8 Μεταφορικά Μέσα	99
6.9 Προυπολογισμός Μηχανολογικού Εξοπλισμού.....	100
6.10 Έργα Πολιτικού Μηχανικού	102
6.11 Προυπολογισμός Έργων Πολιτικού Μηχανικού	104
7.ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΜΟΝΑΔΑΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ	106
7.1 Οργάνωση Μονάδας.....	106
7.2 Γενικά Έξοδα	108
8. ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ ΠΟΡΟΙ.....	110
8.1 Μόνιμη Απασχόληση	110
8.2 Εποχιακή Απασχόληση.....	112
8.3 Μισθοί Προσωπικού.....	114
9. ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ.....	115
9.1 Χρονοδιάγραμμα Εκτελέσεως Του Προγράμματος.....	115
9.2 Προκαταρκτικές Δαπάνες.....	121
10. ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ & ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ.....	123
10.1 Προυπολογισμός Κόστους Επένδυσης.....	123
10.2 Χρηματοδότηση Του Επενδυτικού Σχεδίου	124
10.3 Λειτουργικό Κόστος	124
10.4 Έσοδα Και Έξοδα Πρώτης Πενταετίας.....	126
10.5 Ταμειακές Ροές.....	131
10.6 Περίοδος Επανείσπραξης Της Επένδυσης.....	132
10.7 Απλός Συντελεστής Απόδοσης	133
10.8 Νεκρό Σημείο	134
10.9 Καθαρή Παρούσα Αξία	135
10.10 Εσωτερικός Συντελεστής Απόδοσης.....	137

10.11 Ανάλυση Ευαισθησίας.....	138
10.12 Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης.....	144
10.13_ Ωφέλειες Από Την Επένδυση Για Την Περιφερειακή Ανάπτυξη Και Την Εθνική Οικονομία	147
Βιβλιογραφία	149

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ 2.1: Προκαταρκτικές Δαπάνες Της Επένδυσης.....	17
--	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΝΑΛΥΣΗ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΘΕΜΑΤΑ MARKETING

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.1: Εξέλιξη Ξενοδοχειακού Δυναμικού Της Ελλάδας 1997-2004.....	20
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.2: Ξενοδοχειακού δυναμικό 2004.....	22
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.3: Αφίξεις Αλλοδαπών Τουριστών Στα Σύνορα Κατά Υψηλότητα 1997-2003.....	23
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.4: Αφίξεις Αλλοδαπών Τουριστών Κατά Μέσο Μεταφοράς 1999- 2003	25
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.5: Μαρίνες Στην Ελληνική Επικράτεια.....	27
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.6: Μαρινές Στην Ελληνική Επικράτεια Υπό Κατασκευή.....	29
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.7: Κατάπλους Σκαφών Για Πρώτη Φορά Σε Ελληνικά Λιμάνια 1990- 1998	34
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.8: Ποσοστιαία Κατανομή Κατάπλου Σκαφών Για Πρώτη Φορά Σε Ελληνικά Λιμάνια Ανά Θαλάσσια Διαδρομή 1990- 1998.....	35
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.9: Κίνηση Σκαφών Αναψυχής Στην Περιοχή Του Ιονίου 1995- 1998	36
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.10: Επιβάτες Και Διανυκτερεύσεις Σε Λιμάνια Του Ιονίου 1995-1998.....	36
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.11: Μισθώσεις Επαγγελματικών Σκαφών Στα Λιμάνια 1998.....	37
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.12: Σύνολο Επιβατών & Διανυκτερεύσεων Στα Λιμάνια 1998	38
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.13: Διανυκτερεύσεις Κατά Εθνικότητα Επιβατών 1998.....	39
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.14: Τουριστικό Λιμένες & Εξέλιξη Θέσεων Ελλημενισμού Σκαφών 1990-1998.....	41
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.15: Υπηρεσίες Ελληνικών Μαρινών.....	43
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.16: Εξέλιξη Αριθμού Ναυπηγείων 1990- 1995.....	44
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.17: Αριθμός Συνεργείων Επισκευών Θαλαμηγών Σκαφών 1990- 1995.....	45
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.18: Έσοδα Ελλημενισμού.....	53
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.19: Έσοδα Ανέλκυσης- Καθέλκυσης- Διαχείμανσης	54
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.20: Συνολικά Έσοδα Παροχής Συντήρησης	55
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.21: Έσοδα Ελέγχου Σκαφών & Ανταλλακτικών.....	55
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.22: Έσοδα Κανσίων.....	57
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.23: Έσοδα Ενοικίασης Σπιτιών	59
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.24: Έσοδα Ενοικίασης Δωματίων 1 ^ο Έτος	59
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.25: Έσοδα Ενοικίασης Δωματίων 2 ^ο Έτος.....	60
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.26: Έσοδα Ενοικίασης Δωματίων 3 ^ο Έτος.....	60
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.27: Έσοδα Ενοικίασης Δωματίων 4 ^ο Έτος	61
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.28: Έσοδα Ενοικίασης Δωματίων 5 ^ο Έτος.....	61
ΠΙΝΑΚΑΣ 3.29: Συνολικά Έσοδα Ενοικίασης Δωματίων Πενταετίας.....	62

ΠΙΝΑΚΑΣ 3.30: Ετήσια Έξοδα Marketing	63
--	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΕΙΣΡΟΕΣ ΥΛΙΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 4.1: Δαπάνες Κοινής Ωφέλειας & Κόστος Αγοράς Αναλωσίμων	69
---	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ, ΟΙΚΟΠΕΔΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.1: Μέση Ετήσια Συχνότητα Εμφάνισης Διεύθυνσης/ Έντασης Ανέμου	76
---	----

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.2: Ταχύτητα Ανέμου	77
------------------------------------	----

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.3: Ύψος Κυματισμού	77
------------------------------------	----

ΠΙΝΑΚΑΣ 5.4: Μήκος Κύματος	78
----------------------------------	----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΑ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.1: Προϋπολογισμός Κτιριακών Εγκαταστάσεων Ομάδας Α	85
--	----

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.2: Προϋπολογισμός Κτιριακών Εγκαταστάσεων Ομάδας Β.....	86
---	----

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.3: Προϋπολογισμός Κτιριακών Εγκαταστάσεων Ομάδας Γ	88
--	----

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.4: Προϋπολογισμός Κτιριακών Εγκαταστάσεων Ομάδας Δ.....	89
---	----

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.5: Προϋπολογισμός Υδραυλικών Εγκαταστάσεων	91
--	----

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.6: Προϋπολογισμός Λιμενικών Έργων	93
---	----

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.7: Προϋπολογισμός Μηχανολογικού Εξοπλισμού	101
--	-----

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.8: Προϋπολογισμός Έργων Περιβάλλοντος Χώρου.....	104
--	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΜΟΝΑΔΑΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 7.1: Γενικά Έξοδα.....	108
--------------------------------	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ ΠΟΡΟΙ

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.1: Κατηγορία Προσωπικού & Αριθμός Απασχολούμενων Ανά Κατηγορία	110
--	-----

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.2: Κατηγορία Προσωπικού & Αριθμός Απασχολούμενων Ανά Κατηγορία	113
--	-----

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.3: Ετήσιο Κόστος Μόνιμου Προσωπικού	114
---	-----

ΠΙΝΑΚΑΣ 8.4: Ετήσιο Κόστος Εποχιακού Προσωπικού	114
---	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 9.1: Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επενδυτικού Σχεδίου Χρονική Κλιμάκωση Υλοποίησης Έργου.....	120
--	-----

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10: ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.1: Συνολικές Δαπάνες Προτεινόμενης Επένδυσης	123
---	-----

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.2: Χρηματοδοτικό Σχήμα Προτεινόμενης Επένδυσης.....	124
--	-----

ΠΙΝΑΚΑΣ 10.3: Λειτουργικό Κόστος Συγκροτήματος	125
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.4: Πρόβλεψη Εσόδων Πρώτης Πενταετίας	126
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.5: Πρόβλεψη Εξόδων Πρώτης Πενταετίας	129
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.6: Καθαρές Ταμειακές Ροές Πρώτης Πενταετίας.....	132
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.7: Καθαρές & Προστιθέμενες Ταμειακές Ροές Πρώτης Πενταετίας.....	132
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.8: Σταθερά Έξοδα Συγκροτήματος	134
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.9: Προεξοφλημένες Ταμειακές Ροές Με ΣΠΑ 31%	136
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.10: Προεξοφλημένες Ταμειακές Ροές Με ΣΠΑ 32%	136
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.11: Αυξημένα Έσοδα Πενταετίας Κατά 10% Για Την Ανάλυση Ευαισθησίας.....	138
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.12: Έξοδα Πρώτης Πενταετίας	139
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.13: Καθαρές Ταμειακές Ροές Που Προκύπτουν Μετά Την Αύξηση Των Εσόδων	140
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.14: Προεξοφλημένες Ταμειακές Ροές Με ΣΠΑ 31%	140
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.15: Έσοδα Πρώτης Πενταετίας	141
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.16: Αυξημένα Έξοδα Πενταετίας Κατά 10% Για Την Ανάλυση Ευαισθησίας.....	142
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.17: Καθαρές Ταμειακές Ροές Που Προκύπτουν Μετά Την Αύξηση Των Εξόδων.....	143
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.18: Προεξοφλημένες Ταμειακές Ροές Με ΣΠΑ 31%	143
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.19: Αποσβέσεις	144
ΠΙΝΑΚΑΣ 10.20: Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης.....	146

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7.1: Οργανόγραμμα Μικτού Ξενοδοχειακού Συγκροτήματος & Μαρίνας Σκαφών Αναψυχής	107
--	-----

ΣΥΝΟΨΗ ΤΗΣ ΠΡΟΜΕΛΕΤΗΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ

Η παρούσα προμελέτη σκοπιμότητας αφορά την δημιουργία ενός Μικτού Ξενοδοχειακού Συγκροτήματος με Ιδιωτική Μαρίνα Σκαφών Αναψυχής. Η υλοποίηση και ολοκλήρωση του συγκεκριμένου επιχειρηματικού σχεδίου θα πραγματοποιηθεί από μία νέα εταιρία που δημιουργήθηκε από Έλληνες και ξένους επενδυτές για το σκοπό αυτό. Η εταιρία συγκροτήθηκε πριν πέντε χρόνια, για πρακτικούς λόγους έχει ως έδρα της την πόλη της Πρέβεζας και ως υποκατάστημα το συγκρότημα επί του Δήμου Ανακτορίου του νομού Αιτωλοακαρνανίας.

Στο χώρο του προτεινόμενου συγκροτήματος θα είναι δυνατός ο ελλιμενισμός 500 σκαφών αναψυχής διαφόρων μεγεθών και στις ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις θα είναι δυνατή η διαμονή 240 ατόμων. Το συγκρότημα θα προσφέρει στους επισκέπτες του, εκτός από ασφαλή αγκυροβόλια, και όλες τις αναγκαίες εξυπηρετήσεις, όπως παροχές ηλεκτρικού, νερού και τηλεφώνου, σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων και σταθμό παραλαβής λυμάτων, καθώς και εύκολη και ασφαλή ανέλκυση και καθέλκυση σκαφών.

Η ανάγκη ύπαρξης ενός συγχρόνου συγκροτήματος που θα παρέχει τόσο ξενοδοχειακές όσο και υπηρεσίες ελλιμενισμού είναι προφανής λόγω της μεγάλης προσέλευσης τουριστών και σκαφών αναψυχής στην ευρύτερη περιοχή του Ιονίου. Άλλος σημαντικός παράγοντας είναι η νευραλγική θέση στην οποία πρόκειται να γίνουν οι εγκαταστάσεις, σε απόσταση δύο χιλιομέτρων από το αεροδρόμιο του Ακτίου και κοντά σε σημαντικό οδικό δίκτυο.

Τελικός στόχος των μετόχων της εταιρίας είναι να δημιουργηθεί ένα σωστό από τεχνική, λειτουργική και αισθητική άποψη συγκρότημα, το οποίο θα είναι παράλληλα συμβατό με το φυσικό περιβάλλον της περιοχής, το οποίο θα προσφέρει ολοκληρωμένες υπηρεσίες τόσο παραμονής- διαμονής επισκεπτών, τουριστών όσο και ελλιμενισμού σκαφών.

Το συγκρότημα θα δημιουργηθεί στα δυτικά- νοτιοδυτικά της λίμνης Πούντα η οποία επικοινωνεί στα δυτικά με την θάλασσα και βρίσκεται στην θέση του Ακτίου του Δήμου Ανακτορίου του νομού Αιτωλοακαρνανίας απέναντι από την πόλη της Πρέβεζας.

Η εταιρία θα δραστηριοποιηθεί στον τουριστικό κλάδο. Σε πρώτη φάση, αναλύθηκε η αγορά και εντοπίστηκαν οι βασικοί ανταγωνιστές έτσι ώστε να εντοπιστεί η αγορά «στόχος» και οι στρατηγικές που πρέπει να ακολουθηθούν. Στην χώρα μας υπάρχουν δύο συγκροτήματα που προσφέρουν μικτές ξενοδοχειακές υπηρεσίες και υπηρεσίες ελλιμενισμού,

τα οποία δραστηριοποιούνται σε διαμετρικά αντίθετη περιοχή σε σχέση με αυτή που θα δραστηριοποιείται το συγκεκριμένο συγκρότημα. Επιπλέον η ζήτηση θέσεων ελλιμενισμού αυξάνει χρόνο με το χρόνο, συνεπώς το σημείο ενδείκνυται για την κατασκευή του συγκροτήματος. Το κοινό στο οποίο απευθύνεται το συγκεκριμένο προϊόν πέρα από το υψηλό εισόδημα, διαθέτει και ένα άλλο χαρακτηριστικό που το διαφοροποιεί από τον απλό τουρίστα και αυτό είναι η αγάπη για την ενασχόληση με την θάλασσα. Έτσι λοιπόν επιλέγεται η παροχή ενός διαφορετικού προϊόντος (μικτό ξενοδοχειακό συγκρότημα και μαρίνα σκαφών αναψυχής) σε ένα συγκεκριμένο πελατολόγιο (υψηλού εισοδήματος και αγάπη για την θάλασσα). Ο τρόπος διαφήμισης και προώθησης του συγκεκριμένου προϊόντος περιλαμβάνει μια σειρά από προωθητικές ενέργειες όπως μπροσούρες, καταχωρήσεις στο Internet, συμμετοχή σε εκθέσεις για το πρώτο διάστημα λειτουργίας του συγκροτήματος.

Το σημείο στο οποίο θα κατασκευαστεί το συγκρότημα θα παρέχει την δυνατότητα για προμήθεια πρώτων υλών. Σε ότι αφορά τα είδη διατροφής και υγιεινής η προμήθεια τους θα γίνεται από τοπικούς προμηθευτές. Τα ανταλλακτικά του μηχανολογικού εξοπλισμού θα προέρχονται από τις εταιρίες τις οποίες αποκτήθηκαν. Διαθεσιμότητα θα υπάρχει και στα υλικά και εφόδια που θα καλύπτουν τις ανάγκες των σκαφών για επισκευή. Επιπλέον και η παροχή ενέργειας στο συγκρότημα είναι εφικτή και θα παρέχεται από τους δήμους Πρέβεζας (δίκτυο ΟΤΕ), Ανακτορίου (παροχή ηλεκτρικού ρεύματος) και Λευκάδας (ύδρευση).

Το συγκρότημα όπως αναφέρθηκε ήδη, θα δημιουργηθεί στα δυτικά- νοτιοδυτικά της λίμνης Πούντα που βρίσκεται στη θέση Ακρα Ακτίου του δήμου Ανακτορίου. Η φυσική αυτή λίμνη αποτελεί ιδανικό σημείο για την κατασκευή ενός τέτοιου συγκροτήματος. Ο λόγος επιλογής της περιοχής αυτής για την υλοποίηση του προτεινόμενου επενδυτικού σχεδίου, είναι ότι η ευρύτερη περιοχή του Ιονίου κατά την τελευταία 15ετία έχει συνολικά την μεγαλύτερη προσέλευση σκαφών αναψυχής από όλες τις άλλες θάλασσες της Ελλάδας.

Για την κατασκευή ενός συγκροτήματος, όπως το συγκεκριμένο, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη απαραίτητα οι επιπτώσεις του στο φυσικό περιβάλλον, στα οικοσυστήματα και στα οικολογικά δεδομένα της περιοχής. Ο Αμβρακικός κόλπος χαρακτηρίζεται από μεγάλη ποικιλία βιότοπων, ο οποίος έχει αναγνωρισθεί από τη χώρα μας ως ένας από τους 11 διεθνούς σημασίας υγροβιότοπους που προστατεύονται από τη σύμβαση RAMSAR για την προστασία της ορνιθοπανίδας. Ο υγροβιότοπος έχει οριοθετηθεί σε 3 ζώνες προστασίας. Η περιοχή άμεσης επιρροής του έργου βρίσκεται εκτός των ζωνών προστασίας του υγροβιότοπου. Το κλίμα της περιοχής χαρακτηρίζεται σαν ηπειρωτικό στο εσωτερικό και μεσογειακό στα πεδινά, όπου ο χώρος του προτεινόμενου συγκροτήματος και η πόλη της Πρέβεζας με ήπιο χειμώνα και καλοκαίρι.

Το συγκεκριμένο συγκρότημα απαιτεί ειδικό μηχανολογικό εξοπλισμό, διότι ένα από τα τμήματα του θα λειτουργεί στο νερό και το υπόλοιπο στην ξηρά. Γίνεται λοιπόν κατανοητό ότι θα πρέπει να διαμορφωθούν και να χρησιμοποιηθούν τέτοια συστήματα που να μπορούν να λειτουργούν στο νερό αλλά παράλληλα να μη δημιουργούν προβλήματα στο περιβάλλον.

Ο μηχανολογικός εξοπλισμός της συγκεκριμένης επένδυσης διακρίνεται σε τέσσερις κατηγορίες:

- Û Ειδικός μηχανολογικός εξοπλισμός θαλάσσιας ζώνης
- Û Μηχανολογικός εξοπλισμός χερσαίας ζώνης
- Û Εξοπλισμός γραφείου- επίπλωσης- διακόσμησης
- Û Μεταφορικά μέσα

Η εγκατάσταση του παραπάνω μηχανολογικού εξοπλισμού σχετίζεται σε αρκετές περιπτώσεις με τα έργα του πολιτικού μηχανικού. Στα έργα του πολιτικού μηχανικού συγκαταλέγονται :

- Û Τα έργα περιβάλλοντος χώρου,
- Û Η κατασκευή των κτιριακών εγκαταστάσεων
- Û Τα λιμενικά και θαλάσσια έργα και
- Û Η διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου

Το συγκρότημα θα διοικείται από το πενταμελές διοικητικό συμβούλιο των μετόχων. Το διοικητικό συμβούλιο δίνει τις κατευθυντήριες γραμμές στον διευθυντή του ξενοδοχειακού συγκροτήματος και στον διευθυντή της μαρίνας. Κάτω από τις δύο διευθύνσεις θα υπάρχουν και θα λειτουργούν τα εξής τμήματα:

- Û Τμήμα Παροχής και Διευθέτησης Σκαφών
- Û Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης
- Û Λογιστήριο
- Û Τμήμα Ασφάλειας Εγκαταστάσεων
- Û Τμήμα Καθαριότητας Και Υγιεινής καθώς και
- Û Τμήμα Συντήρησης

Τα λειτουργικά έξοδα του συγκροτήματος ανέρχονται σε €2.143.033,00 για το πρώτο έτος λειτουργίας.

Το συγκρότημα αποτελεί μονάδα παροχής υπηρεσιών για να λειτουργήσει σωστά χρειάζεται η ύπαρξη κατάλληλου προσωπικού. Για την σωστή λειτουργία ενός μικτού συγκροτήματος όπως αυτό της προτεινόμενης επένδυσης απαιτείται μόνιμο προσωπικό είκοσι πέντε (25) ατόμων. Ωστόσο κατά τη διάρκεια της σεζόν που διακινούνται περισσότερα άτομα και σκάφη απαιτείται η ύπαρξη πρόσθετου εποχιακού προσωπικού. Το εποχιακό προσωπικό φθάνει τα επτά (7) άτομα και καλύπτει πρόσθετες ανάγκες που δημιουργούνται. Η ευρύτερη περιοχή είναι σε θέση να καλύψει τις ανάγκες της εταιρίας για προσωπικό.

Η εταιρία συστήθηκε πριν πέντε χρόνια. Με την σύσταση της προέβη στην άμεση συγκέντρωση των δικαιολογητικών επομένως κατάφερε στο διάστημα των πέντε χρόνων από την ίδρυσή της να εξασφαλίσει τις απαραίτητες άδειες και τώρα είναι σε θέση να προχωρήσει στην φάση της κατασκευής. Σε ότι αφορά την ολοκληρωτική υλοποίηση του έργου, υπολείπονται τρία ακόμη έτη. Στη διάρκεια κατασκευής δεν θα προσληφθεί το προσωπικό (μόνιμο και εποχιακό) για την λειτουργία του συγκροτήματος. Τα άτομα που θα εργάζονται είναι αυτά των συνεργείων κατασκευής, μία τριμελής ομάδα που θα προέρχεται από τους μετόχους της εταιρίας είναι αυτή που θα επιβλέπει και θα συντονίζει τις ενέργειες έτσι ώστε το έργο να ολοκληρωθεί μέσα στην τριετία.

Το συνολικό κόστος της επένδυσης ανέρχεται στα €13.820.037,90 και περιλαμβάνει:

- Κόστος αγοράς οικοπέδου
- Προκαταρκτικές δαπάνες
- Οικοδομικές και κτιριακές εγκαταστάσεις
- Λιμενικά έργα
- Διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου
- Μηχανολογικό εξοπλισμό και
- Έκτακτα και απρόβλεπτα έξοδα

Το χρηματοδοτικό σχήμα της επένδυσης περιλαμβάνει:

- Ίδια συμμετοχή
- Τραπεζικό δανεισμό και
- Δημόσια επιχορήγηση

Βασικά κριτήρια για την αποδοχή της σκοπιμότητας του συνολικού επενδυτικού σχεδίου αποτελούν οι υπολογισμοί της Καθαρής Παρούσας Αξίας και του Συντελεστή Εσωτερικής Απόδοσης. Η Καθαρή Παρούσα Αξία είναι θετική, συνεπώς ο φορέας της επένδυσης μπορεί

να προχωρήσει στην επένδυση. Η επένδυση θα επιφέρει θετικά αποτελέσματα στην οικονομία της περιοχής και της χώρας

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΙΣΤΟΡΙΚΟ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

2.1 Υποστηρικτές Του Επενδυτικού Σχεδίου

Φορέας του παρόντος επενδυτικού σχεδίου, είναι μια ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ η οποία συστήθηκε από Έλληνες και ξένους επενδυτές, οι οποίοι δραστηριοποιούνται στο χώρο του θαλάσσιου τουρισμού επί σειρά ετών. Επομένως η φερεγγυότητα των επενδυτών θα πρέπει να θεωρείται δεδομένη διότι έχοντας ως κυρίαρχο αντικείμενο την παροχή υπηρεσιών σε σκάφη εν γένει, η πολύχρονη συνεργασία τους με Τράπεζες, Φορείς , καθώς και με τους Προμηθευτές υπήρξε πάντοτε άριστη.

Η οικονομική επιφάνεια των εταίρων, δίνει στην επένδυση την δυνατότητα χρησιμοποίησης ίδιων κεφαλαίων κάτι που καθιστά την πραγματοποίηση της επένδυσης εφικτή και σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Η περιουσιακή τους κατάσταση ενδεικτικά αποτελείται από τα παρακάτω:

1. Οικόπεδα και ακίνητα.
2. Καταθέσεις σε μετρητά και συνάλλαγμα
3. Μετοχές εισηγμένων εταιρειών και Ομόλογα
4. Μεταφορικά μέσα και Εμπορεύματα

Η εταιρία θα εδρεύει στο Δήμο Πρέβεζας, ενώ υποκατάστημα της εταιρείας θα ορίζεται το επί του Ακτίου του Δήμου Ανακτορίου.

Σύμφωνα με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων, συγκροτήθηκε Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας με τα κατωτέρω μέλη:

1. Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος
2. Αντιπρόεδρος και
3. Τρία μέλη

Η θητεία του ανωτέρω Διοικητικού Συμβουλίου θα διαρκέσει έξι έτη. Την εταιρία εκπροσωπεί ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος, ο οποίος σε περίπτωση κωλύματος αντικαθίσταται από τον Αντιπρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου.

Θα πρέπει στο σημείο αυτό να επισημανθεί πως ο φορέας της επένδυσης συνεργάζεται με στελέχη τα οποία διαθέτουν την κατάλληλη εμπειρία στην οργάνωση και διοίκηση. Ενδεικτικά αναφέρονται τα παρακάτω:

- α) Σύμβουλος επιχειρήσεων
- β) Χημικός μηχανικός
- γ) Λογιστής- Φοροτεχνικός και
- δ) Νομικός - Δικηγόρος

Σημειώνεται ότι ο φορέας της επένδυσης είναι νεοσύστατος και ως εκ τούτου δεν απασχολεί σήμερα προσωπικό.

2.2 Γενικά Για Το Σχέδιο Και Ιστορικό

Η εταιρία ιδρύθηκε πριν πέντε χρόνια. Πρόκειται για σύσταση μίας νέας εταιρίας, όπου οι επενδυτές του συγκεκριμένου έργου ξεκινούν από κοινού την επιχειρηματική τους δραστηριότητα για πρώτη φορά. Μετά την ίδρυση της και την εξασφάλιση του Αριθμού Μητρώου η εταιρία προέβη στις απαραίτητες ενέργειες για την δημιουργία, την πλήρη λειτουργία της και την προσφορά των υπηρεσιών που φιλοδοξεί να παρέχει ως μικτό ξενοδοχειακό συγκρότημα και λιμένας σκαφών αναψυχής.

Στόχος της θα είναι :

1. Η δημιουργία τουριστικού λιμένα σκαφών αναψυχής (μαρίνα) και ξενοδοχειακού συγκροτήματος στην περιοχή Ακτίου του Δήμου Ανακτορίου του νομού Αιτωλοακαρνανίας.
2. Η κατασκευή, επισκευή και συντήρηση σκαφών, εμπορία και επισκευή σκαφών θαλάσσης, ανέλκυση, καθέλκυση, διαχείμανση σκαφών και παραυπηρεσιών σε όλα τα μέρη αυτών.
3. Η ίδρυση ναυτιλιακού γραφείου εκμετάλλευσης (εφοπλισμού) και πρακτόρευσης σκαφών πάσης φύσεως.
4. Η ίδρυση τουριστικού γραφείου.
5. Η εμπορία και εκμίσθωση πάσης φύσεως σκαφών, αεροσκαφών και ελικοπτέρων.
6. Η μεσιτεία προς σύναψη αγοραπωλησιών, ανταλλαγών και μισθώσεων σκαφών.
7. Η εμπορία καυσίμων, λιπαντικών, χρωμάτων ρητινών και εν γένει πάσης φύσεως υλικού κατασκευής, επισκευής και συντήρησης σκαφών.

8. Η αντιπροσώπευση οίκων του εξωτερικού και εσωτερικού που παράγουν ή εμπορεύονται τα είδη που αναφέρονται.
9. Η παροχή υπηρεσιών που έχουν σχέση με τα είδη που αποτελούν το αντικείμενο εργασιών της εταιρείας.
10. Η εκμετάλλευση εστιατορίου - καφετέριας - MINI MARKET και η εκμίσθωση αυτών καθώς και οι ενοικιάσεις δωματίων.
11. Η ίδρυση τουριστικών μονάδων και η εκμετάλλευση αυτών με τη δημιουργία ξενοδοχείων, συγκροτημάτων - δωματίων καθώς και κάθε συναφούς δραστηριότητας με το αντικείμενο αυτό.

2.3 Τύπος Εγκατάστασης

Ο φορέας έχει ήδη εξασφαλίσει ιδιόκτητη έκταση, την οποία με τη σειρά του θα παραχωρήσει στο Ελληνικό Δημόσιο, σε συνδυασμό με τις μικρές επιχώσεις που θα λάβουν χώρα για τη δημιουργία νέου αιγιαλού και παραλίας δεδομένου ότι το τμήμα που σήμερα είναι ήδη χαρακτηρισμένο ως αιγιαλός και παραλία θα αποδοθεί με σύμβαση από το Ελληνικό Δημόσιο στο Φορέα διαχείρισης για την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών για την λειτουργία της μαρίνας, για χρονικό διάστημα που θα καθοριστεί ακριβώς από τη σύμβαση, δεδομένου ότι ο νόμος 2160/1993 αναφέρει ότι η χρονική διάρκεια της παραχώρησης δε δύναται να υπερβαίνει τα 99 έτη (άρθρο 31, παρ. 7).

Το συγκρότημα θα δημιουργηθεί στα δυτικά- νοτιοδυτικά της λίμνης Πούντα η οποία επικοινωνεί στα δυτικά με την θάλασσα και βρίσκεται στην θέση του Ακτίου του Δήμου Ανακτοριού του νομού Αιτωλοακαρνανίας απέναντι από την πόλη της Πρέβεζας. Η λίμνη θα διαμορφωθεί ως χώρος ελλιμενισμού των σκαφών, η προτεινόμενη επένδυση θα δίνει την δυνατότητα στον πελάτη- τουρίστα να διαλέγει, ή και να συνδυάζει διακοπές τόσο σε στεριά όσο και θάλασσα.

Με το προτεινόμενο έργο θα δημιουργηθεί μία σύγχρονη μαρίνα με ξενοδοχειακό συγκρότημα, η οποία θα προσφέρει 500 θέσεις ελλιμενισμού ικανοποιώντας έτσι ένα μέρος της μεγάλης ζήτησης θέσεων ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής στην περιοχή. Κατά τη μελέτη της μαρίνας απαιτείται η εκβάθυνση της λίμνης και καθαρισμός του θαλάσσιου χώρου έτσι ώστε να υπάρξουν όλες οι τεχνικές απαιτήσεις ενός σύγχρονου τουριστικού λιμένα. Συγκεκριμένα, στην χερσαία ζώνη προβλέπεται η κατασκευή εγκαταστάσεων όπως χώροι στάθμευσης, αποθήκες, χώροι αναψυχής, καθώς και μικτού ξενοδοχειακού συγκροτήματος το οποίο θα αποτελείται από 40 ισόγεια σπίτια με στέγη 73 τ.μ. το καθένα και ένα κτίριο 40 δίκλινων δωματίων που διαθέτει έναν όροφο, ισόγειο και υπόγειο συνολικής επιφάνειας

1.140 τ.μ. Το ξενοδοχειακό συγκρότημα θα έχει τη δυνατότητα να φιλοξενεί συνολικά 240 άτομα, αφού η μέγιστη χωριτικότητα ατόμων σε ότι αφορά τα σπίτια είναι 4 άτομα ανά σπίτι, σύνολο τουριστών που διαμένουν στα σπίτια 160 άτομα. Και κτίριο 40 δίκλινων δωματίων έχει τη δυνατότητα να φιλοξενεί 80 άτομα. Το ξενοδοχειακό συγκρότημα θα παρέχει υπηρεσίες 4*.Επίσης προβλέπεται η κατασκευή κρηπιδώματος περιμετρικά της μαρίνας για την ασφαλή προσέγγιση των σκαφών. Στο θαλάσσιο χώρο προβλέπεται στην δυτική πλευρά της λίμνης καθαρισμός και διαπλάτυνση του στομίου επικοινωνίας της λίμνης με τη θάλασσα και η εγκατάσταση πλωτών προβλητών για την πρόσδεση των σκαφών. Προβλέπεται επίσης η δημιουργία σταθμών ανεφοδιασμού καυσίμων, παραλαβής λυμάτων, ράμπας, καθώς και εγκατάσταση για travel lift για την ανέλκυση και καθέλκυση των σκαφών.

2.4 Σκοπός Της Επένδυσης

Η ανάγκη ύπαρξης ενός συγχρόνου συγκροτήματος που θα παρέχει τόσο ξενοδοχειακές όσο και υπηρεσίες ελλιμενισμού είναι προφανής λόγω της μεγάλης προσέλευσης τουριστών και σκαφών αναψυχής στην ευρύτερη περιοχή του Ιονίου και της Πρέβεζας, κάτι το οποίο φαίνεται και από στοιχεία του λιμεναρχείου Πρεβέζης, όπου παρουσιάζεται η συνεχώς αυξανόμενη, χρόνο με το χρόνο, προσέλευση σκαφών. Σε αυτό το σημείο θα πρέπει να επισημανθεί ότι λόγω της ελεύθερης εισόδου των σκαφών αναψυχής στη χώρα μας δεν είναι υποχρεωτικό να δηλώνεται η άφιξη τους στα κατά τόπους λιμεναρχεία. Έντονο επίσης είναι το ενδιαφέρον, βάσει στοιχείων, μεγάλων επιχειρήσεων ναυλώσεων σκαφών αναψυχής και ιστιοφόρων για την επιθεώρηση, τον έλεγχο και την παραμονή τους στην υπό ίδρυση μονάδα..

Άλλος σημαντικός παράγοντας είναι η νευραλγική θέση στην οποία πρόκειται να γίνουν οι εγκαταστάσεις της συγκεκριμένης μονάδας. Επισημαίνεται ότι το αεροδρόμιο του Ακτίου βρίσκεται σε απόσταση δύο χιλιομέτρων καθώς και οδικό δίκτυο που συνδέει την περιοχή τόσο με την Βόρεια όσο και με την Δυτική Ελλάδα. Διευκολύνεται η διακίνηση των σκαφών αναψυχής από το Ιόνιο στο Αιγαίο, αφού πρώτα μπορούν να ανεφοδιαστούν στους χώρους, να ελεγχθούν από υπεύθυνο νηογνώμονα και να παραμείνουν για διαχείμανση και συντήρηση παρέχοντας παράλληλα στα πληρώματα στιγμές ξεκούρασης στους χώρους του συγκροτήματος.

Κατά τη σχεδίαση των προτεινόμενων εγκαταστάσεων, πέραν των τεχνικών ζητημάτων, ελήφθησαν υπόψη τόσο περιβαλλοντικές όσο και αισθητικές παράμετροι, με στόχο την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και την αρμονική ένταξη του έργου στο ευρύτερο περιβάλλον της περιοχής. Στα πλαίσια αυτά εντάσσονται η επιλογή αποκλειστικά πλωτών στοιχείων για τον εξοπλισμό της θαλάσσιας ζώνης, η δημιουργία κατάλληλα διαμορφωμένων χώρων για τη συντήρηση / επισκευή των σκαφών, η δημιουργία άνετου

οδικού δικτύου και χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων και τρέιλερ στο εσωτερικό της χερσαίας ζώνης του συγκροτήματος, η λειτουργία βιολογικού καθαρισμού, η δενδροφύτευση υπαίθριων χώρων.

Ο τελικός στόχος είναι να δημιουργηθεί ένα σωστό από τεχνική, λειτουργική και αισθητική άποψη συγκρότημα, το οποίο θα είναι παράλληλα συμβατό με το φυσικό περιβάλλον της περιοχής.

2.5 Προκαταρκτικές Δαπάνες

Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω κατά τη διάρκεια σύστασης της εταιρίας χρειάστηκε η συνεργασία ατόμων που διαθέτουν τις απαραίτητες γνώσεις και εμπειρία. Τα άτομα αυτά θα παρέχουν τις απαραίτητες υπηρεσίες και γνώσεις κατά τη διάρκεια κατασκευής και λειτουργίας του συγκροτήματος. Τα άτομα αυτά είναι:

- α) Σύμβουλος επιχειρήσεων με εικοσαετή εμπειρία,
- β) Χημικός μηχανικός,
- γ) Οικονομικός- Φοροτεχνικός σύμβουλος με εικοσαετή εμπειρία καθώς και
- δ) Νομικός - Δικηγόρος

Στη φάση της υλοποίησης για θέματα που μπορεί να ανακύψουν θα χρειαστεί η συμβολή του οικονομικού και του νομικού συμβούλου. Τα άτομα αυτά, κατά την πρώτη φάση που είναι αυτή της υλοποίησης, αμείβονται με ένα ποσό που έχει συμφωνηθεί εκ των προτέρων. Και ίσως σε επόμενη φάση να καθοριστεί με διαφορετικό τρόπο η αμοιβή αυτών των ανθρώπων.

Ο οικονομικός σύμβουλος κατά την φάση της υλοποίησης αμείβεται με €9.500,00. Το ποσό αυτό διαμορφώθηκε και αποφασίστηκε μετά από συζήτηση και συμφωνία μεταξύ της εταιρίας και του συγκεκριμένου οικονομικού συμβούλου.

Ο νομικός σύμβουλος κατά την φάση της υλοποίησης αμείβεται με € 6.000,00. Το ποσό αυτό, όπως και η αμοιβή του οικονομικού συμβούλου, διαμορφώθηκε και αποφασίστηκε μετά από συζήτηση και συμφωνία μεταξύ της εταιρίας και του νομικού συμβούλου.

Η αμοιβή του πολιτικού μηχανικού όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο συμπεριλαμβάνεται στο κόστος κατασκευής κτιριακών, λιμενικών και έργων περιβάλλοντος χώρου και φθάνει τα € 255.153,00. Η αμοιβή του πολιτικού μηχανικού επειδή έχει ήδη συμπεριληφθεί στους προϋπολογισμούς αναφέρεται αλλά δεν θα προστεθεί στις προκαταρκτικές δαπάνες.

Στην προκαταρκτική φάση της εταιρίας, δηλαδή τη φάση της σύστασης, ίδρυσης και συγκέντρωσης των απαραίτητων δικαιολογητικών εγγράφων και αδειών δημιουργήθηκαν έξοδα, πέρα από τους μισθούς των συμβούλων. Τα έξοδα αυτά είναι:

- Ø Έξοδα ιδρύσεως και εγκαταστάσεως
- Ø Εκπόνηση μελετών
- Ø Αμοιβή οικονομικού συμβούλου
- Ø Αμοιβή νομικού συμβούλου
- Ø Αμοιβή πολιτικού μηχανικού

Τα έξοδα ιδρύσεως και εγκαταστάσεως ανέρχονται σε €6.995,00 και περιλαμβάνουν τα έξοδα όλων των εγγράφων και αδειών που χρειαστήκαν για την σύσταση και ίδρυση της εταιρίας. Τα έξοδα εκπόνησης μελετών αφορούν έξοδα που δημιουργήθηκαν από την διεξαγωγή κάποιων προκαταρκτικών μελετών και ανέρχονται σε € 3.000,00. Η αμοιβή οικονομικού συμβούλου ανέρχεται σε €9.500,00 ενώ του νομικού συμβούλου σε 6.000,00.

Πίνακας 2.1 Προκαταρκτικές Δαπάνες Της Επένδυσης

ΠΡΟΚΑΤΑΡΚΤΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ	ΕΞΟΔΑ ΣΕ (€)
Έξοδα ιδρύσεως & εγκαταστάσεως	6.995,00
Έξοδα εκπόνησης μελετών	3.000,00
Αμοιβή οικονομικού συμβούλου	9.500,00
Αμοιβή νομικού συμβούλου	6.000,00
ΣΥΝΟΛΟ	25.495,00

ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΚΑΙ ΘΕΜΑΤΑ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ

3.1 Ο Τουριστικός Κλάδος Γενικά

Από την αρχαιότητα υπάρχει το τουριστικό φαινόμενο, αναφέρεται όμως κυρίως σε ταξιδιώτες και όχι σε τουρίστες με την σημερινή έννοια. Με την σημερινή του μορφή αναπτύχθηκε μετά το 1950 και αυτό γιατί υπήρξαν σημαντικοί παράγοντες που βοήθησαν στην ανάπτυξή του όπως, η αύξηση των εισοδημάτων, η άνοδος του βιοτικού επιπέδου, η αύξηση των καταλυμάτων και των υποδομών, οι μεταφορές και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες. Ο τουρισμός αποτελεί ένα αυτοδύναμο φαινόμενο με ταχύτατη ανάπτυξη, κοινωνική αποδοχή, αναπόσπαστο στοιχείο της καθημερινότητας και σημαντικός παράγοντας για την εθνική οικονομία.

Ο τουριστικός κλάδος αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κλάδους που υπάρχουν, αναπτύσσονται και εξελίσσονται αυτή τη στιγμή στη χώρα μας, και ενισχύουν σημαντικά την ελληνική οικονομία. Την έννοια του τουρισμού συνθέτουν τέσσερα στοιχεία: ο τουρίστας, οι επιχειρήσεις που παρέχουν τουριστικά προϊόντα και υπηρεσίες, η κυβέρνηση, το κράτος της φιλοξενούσας χώρας αυξάνει τα έσοδά του μέσω του τουρισμού και τέλος η φιλοξενούσα τοπική κοινωνία.

Με τον όρο τουρισμό εννοούμε το σύνολο των φαινομένων και των σχέσεων που προκύπτουν από την αλληλεπίδραση των τουριστών, των προμηθευτών τουριστικών αγαθών και υπηρεσιών, των κυβερνήσεων των χωρών υποδοχής και των τοπικών κοινωνιών κατά τη διαδικασία προσέλκυσης και φιλοξενίας των τουριστών αυτών.

Στη χώρα μας εξαιτίας των καλών καιρικών συνθηκών, του ήπιου κλίματος, της μορφολογίας του εδάφους αναπτύχθηκαν διάφορες μορφές τουρισμού, έτσι λοιπόν το τουριστικό κύκλωμα συνθέτουν μία σειρά από επιχειρήσεις, ειδικότερα:

- Καταλυματικές μονάδες για παράδειγμα ξενοδοχεία, μοτέλ, ενοικιαζόμενα δωμάτια, διαμερίσματα, ξενώνες, παραδοσιακοί ξενώνες.
- Μονάδες θαλάσσιου τουρισμού όπως μαρίνες, εταιρίες πώλησης σκαφών, εταιρίες ενοικίασεως σκαφών, κρουζιερόπλοια.

- **Επισιτιστικές μονάδες**, οι οποίες καλύπτουν τις ανάγκες διατροφής των τουριστών, όπως είναι τα εστιατόρια, οι ταβέρνες, τα μπαρ, τα εστιατόρια γρήγορης εστίασης (fast food).
- **Οι επιχειρήσεις μεταφοράς**, οι οποίες καλύπτουν τις ανάγκες μετακίνησης των ταξιδιωτών, όπως είναι οι αεροπορικές εταιρίες, οι ναυτιλιακές εταιρίες, οι εταιρίες μεταφοράς επί χερσαίου εδάφους (τρένα, λεωφορεία), ακόμη και εταιρίες ενοικίασης αυτοκινήτων.
- **Τα τουριστικά/ ταξιδιωτικά γραφεία**. Σε αντίθεση με τα άλλα τμήματα του τουριστικής βιομηχανίας, οι μονάδες που περιλαμβάνονται στο τμήμα αυτό μπορεί να είναι εγκατεστημένες τόσο στο σημείο από το οποίο ξεκινά ο τουρίστας (τόπος προέλευσης) όσο και στον τόπο προορισμού. Οι ταξιδιωτικοί πράκτορες σχεδιάζουν, προγραμματίζουν, δημιουργούν τουριστικά πακέτα και δίνουν στον τουρίστα χρήσιμες πληροφορίες.
- **Μονάδες- εγκαταστάσεις αναψυχής**, αυτό το τμήμα αποτελείται από έναν συνδυασμό επιχειρήσεων και ενεργειών όπως πάρκα, ειδικά διαμορφωμένοι χώροι για αναψυχή φυσικοί ή μη. Υδροπάρκα, γήπεδα γκολφ, χιονοδρομικά κέντρα, περίπατοι στη φύση, ταξίδια μικρής απόστασης με ειδικά διαμορφωμένα πλοiάρια, κυνήγι, πολιτιστικές εκδηλώσεις.
- **Διάφορες άλλες επιχειρήσεις**, οι οποίες ικανοποιούν ανάγκες των τουριστών. Καταστήματα που πωλούν souvenir, εστιατόρια, καταστήματα πωλήσεις φωτογραφικού υλικού, οι επιχειρήσεις δεν θεωρούνται αμιγώς τουριστικές γιατί πέρα από τους τουρίστες εξυπηρετούν και τους πολίτες της τοπικής κοινωνίας, εμπλέκονται ωστόσο στην τουριστική διαδικασία. Επιπλέον οι τουρίστες καταναλώνουν ή κάνουν χρήση αγαθών και υπηρεσιών που κατά κύριο λόγο παρέχονται στους κατοίκους των περιοχών που επισκέπτονται όπως ταχυδρομεία, καταστήματα πωλήσεις τύπου, νοσοκομεία, κινηματοθέατρα, κομμωτήρια, καταστήματα πωλήσεις ποτών και τροφίμων.

Δύο θα μπορούσαν να θεωρηθούν οι βασικοί πόλοι γύρω από τους οποίους κινείται το τουριστικό κύκλωμα, και οι οποίοι διαμορφώνουν την τουριστική προσφορά και ζήτηση, οι τουρίστες και τα καταλύματα προς τα οποία πρόκειται να μετακινηθούν. Τα καταλύματα και οι συμπληρωματικές υπηρεσίες διαμορφώνουν το τουριστικό προϊόν που προσφέρει ένας προορισμός. Οι μεμονωμένοι τουρίστες που ταξιδεύουν μόνοι τους και συνήθως χρησιμοποιούν το δικό τους μέσο μεταφοράς, για παράδειγμα το δικό τους ιδιωτικό αυτοκίνητο, κατευθύνονται απευθείας στον προορισμό της επιλογής τους. Ένα επιπλέον σημαντικό μέρος των τουριστών αν και χρησιμοποιεί μέσα μαζικής μεταφοράς για την

μετάβασή του στον τελικό προορισμό του, επιλέγει μόνο του το κατάλυμα στο οποίο πρόκειται να διαμείνει.

Από την άλλη πλευρά οι τουρίστες που χρησιμοποιούν ένα τουριστικό πακέτο, το οποίο διαμορφώνεται από το εκάστοτε τουριστικό πρακτορείο δεν χρειάζεται να καταφύγουν στην εύρεση καταλύματος, Και αυτό γιατί ένα οργανωμένο τουριστικό πακέτο περιλαμβάνει την μεταφορά από και προς τον προορισμό, υπηρεσίες διαμονής, διατροφής ενώ συχνά συμπληρώνεται και από υπηρεσίες ψυχαγωγίας και ξενάγησης στα αξιοθέατα του προορισμού. Όπως είναι λογικό μία χώρα χωρίς καταλύματα και χωρίς υποδομές δεν μπορεί να αναπτυχθεί τουριστικά, από την άλλη πλευρά σε μία χώρα που υπάρχει προσφορά καταλυμάτων αλλά δεν υπάρχει ζήτηση από την πλευρά των τουριστών δεν μπορεί να υπάρχει τουριστική ανάπτυξη. Γίνεται λοιπόν σαφές ότι ο τουρίστας και τα καταλύματα αποτελούν τους δύο βασικούς άξονες του τουριστικού κυκλώματος.

Στο σημείο αυτό αξίζει να δούμε την ανάπτυξη του τουρισμού, σε ότι αφορά το καταλύματα και συγκεκριμένα την εξέλιξη του ξενοδοχειακού δυναμικού της Ελλάδας.

**Πίνακας 3.1: Η Εξέλιξη Του Ξενοδοχειακού
Δυναμικού Της Ελλάδας 1997-2004**

ΕΤΗ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΚΛΙΝΩΝ
1970	118.869
1980	276.498
1985	348.171
1990	438.355
1995	557.188
1998	576.876
1999	584.973
2000	586.372
2001	608.140
2002	625.155
2003	644.898
2004	668.271

Πηγή Ε.Ε.Ε

Από τον παραπάνω πίνακα φαίνεται η σταδιακή, ωστόσο σημαντική αύξηση του αριθμού των κλινών στα ελληνικά καταλύματα. Έτσι από 118.869 κλίνες το 1970 το 2004 η Ελλάδα αριθμεί 668.271 κλίνες, πρέπει να σημειωθεί ότι το 2004 αποτελεί ημερομηνία σταθμό για την Ελλάδα γιατί διεξήχθησαν οι Ολυμπιακοί Αγώνες. Για την διεξαγωγή των αγώνων χρειάστηκαν σημαντικά έργα υποδομής και πέρα από αυτά θα έπρεπε να υπάρξουν και τα κατάλληλα καταλύματα για την εξυπηρέτηση των επισκεπτών της χώρας κατά τη διάρκεια των αγώνων. Για αυτό το λόγο ξενοδοχεία, σε όλη τη χώρα και ειδικότερα στην Αττική, ανακαινίστηκαν και επεκτάθηκαν γεγονός που συνέβαλλε και αυτό στην αύξηση των ξενοδοχειακών κλινών. Αναλυτικότερα η εξέλιξη του ξενοδοχειακού δυναμικού για το πως αυτή διαμορφώθηκε το 2004 φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί. Ο οποίος περιλαμβάνει αναλυτικά, ανά περιοχές αλλά και στο σύνολο όλης της χώρας, τα ξενοδοχεία, τα δωμάτια και τις κλίνες.

Πίνακας 3.2: Ξενοδοχειακό Δυναμικό 2004

ΠΕΡΙΟΧΗ	5*****			4****			3***			2**			1*			ΣΥΝΟΛΟ		
	Ξενοδ	Δομάτ	Κλίνες	Ξενοδ	Δομάτ	Κλίνες	Ξενοδ	Δομάτ	Κλίνες	Ξενοδ	Δομάτ	Κλίνες	Ξενοδ	Δομάτ	Κλίνες	Ξενοδ	Δομάτ	Κλίνες
Στερεά Ελλάδα	30	6.262	11.919	97	9.463	17.768	205	11.163	20.867	641	17.955	33.537	287	4.976	9.563	1.260	49.819	93.654
Πελοπόννησος	9	1.698	3.281	71	4.368	8.417	134	6.533	12.620	360	9.228	17.495	114	1.545	3.058	688	23.372	44.871
Ιόνια Νησιά	6	1.322	2.579	87	10.919	20.671	173	11.865	22.777	497	16.098	30.673	90	1.799	3.457	853	42.003	80.157
Ήπειρος	2	70	147	16	540	1.102	47	1.589	3.071	145	2.806	5.363	34	570	1.114	244	5.575	10.797
Νησιά Αιγαίου	5	589	1.281	26	1.634	3.015	105	3.847	7.324	210	4.615	8.741	58	772	1.497	404	11.457	21.858
Κρήτη	33	8.009	15.833	198	21.598	41.098	297	16.057	30.410	752	24.002	43.613	212	5.115	9.548	1.492	74.781	140.502
Δωδεκάνησα	14	5.215	10.096	144	24.854	47.591	216	11.483	21.851	513	16.233	30.340	101	1.630	3.112	988	59.415	112.990
Κυκλάδες	15	834	1.659	114	3.496	6.626	154	4.195	8.052	417	9.288	17.803	188	2.722	5.318	888	20.535	39.458
Θεσσαλία- Σποράδες	7	405	796	61	1.933	3.769	89	3.407	6.508	294	6.500	12.379	102	1.664	3.254	553	13.909	26.706
Μακεδονία	18	2.352	4.376	75	9.525	17.884	216	11.478	22.076	602	14.846	28.381	528	9.956	19.080	1.439	48.157	91.797
Θράκη	0	0	0	7	507	999	24	1.010	1.939	42	1.044	1.956	17	307	587	90	2.868	5.481
ΣΥΝΟΛΟ	139	26.756	51.967	896	88.837	168.940	1.660	82.627	157.495	4.473	122.615	230.281	1.731	31.056	59.588	8.899	351.891	668.271

Πηγή Ε.Ε.Ε

Από τους πίνακες που προηγήθηκαν φαίνεται ότι στη χώρα μας σταδιακά αυξήθηκαν και βελτιώθηκαν οι υποδομές, αυτή τη στιγμή λοιπόν υπάρχει προσφορά κλινών σε όλες τις περιοχές της χώρας, από τη άλλη πλευρά αξίζει να εξετάσουμε κατά πόσο υπάρχει ζήτηση. Ακολουθεί ένας πίνακας στον οποίο συγκεντρώνονται οι αφίξεις αλλοδαπών τουριστών στα σύνορα κατά υπηκοότητα από το 1997 έως το 2003.

Πίνακας 3.3: Αφίξεις Αλλοδαπών Τουριστών Στα Σύνορα Κατά Υπηκοότητα 1997- 2003

ΚΡΑΤΟΣ	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Αλβανία	298.843	586.182	673.061	717.263	1.038.129	1.255.738	1.118.558
Αυστρία	388.188	450.195	501.602	474.996	495.928	461.672	443.595
Βέλγιο-Λουξ	229.310	273.674	332.913	331.942	393.062	358.010	384.793
Βουλγαρία	182.338	197.347	202.848	240.219	438.419	470.232	459.554
Γαλλία	426.678	486.201	545.981	602.353	726.816	735.568	714.821
Γερμανία	1.994.670	2.136.515	2.450.137	2.395.185	2.345.440	2.510.849	2.267.063
Γιουγκοσλαβία	198.999	201.633	103.077	158.670	160.471	190.814	242.169
Fyrom	378.095	86.911	128.051	234.464	281.866	309.607	443.319
Δανία	344.261	292.532	336.248	338.603	365.847	342.966	294.076
Ελβετία	295.731	289.387	308.138	322.575	229.384	220.476	266.246
Ην. Βασίλειο	1.711.942	2.044.243	2.433.033	2.772.256	2.932.342	2.858.360	3.008.382
Ιρλανδία	45.409	44.524	48.649	58.837	74.239	58.634	69.961
Ισπανία	71.314	96.905	99.288	115.432	171.450	153.039	134.441
Ιταλία	533.303	659.688	745.915	823.245	889.925	805.008	865.730
Κύπρος	131.441	126.992	139.386	134.753	139.879	139.080	150.358
Νορβηγία	160.457	226.282	269.419	314.224	190.934	181.383	230.232
Ολλανδία	464.144	548.339	616.807	655.285	715.926	721.413	635.882
Ουγγαρία	145.192	186.147	123.280	147.996	159.409	144.509	176.113
Ρωσία	200.794	127.417	104.910	102.071	133.140	135.978	144.685
Πολωνία	101.793	122.647	115.152	153.664	208.175	235.704	183.648
Πορτογαλία	13.125	13.713	21.034	8.815	21.383	18.927	9.244
Ρουμανία	51.845	63.439	72.689	98.728	98.475	118.885	142.012
Σουηδία	472.481	467.617	468.793	485.749	516.857	465.772	352.905
Τσέχικη Δημοκρατία	174.068	178.094	174.508	197.527	138.375	139.982	158.129
Σλοβακία	30.383	55.291	46.217	59.726	71.495	79.862	83.442
Φιλανδία	148.461	149.337	188.971	156.573	168.335	147.322	143.592
Λοιπά κράτη Ευρώπης	57.541	34.967	37.063	113.813	122.402	115.800	100.332
Σύνολο Ευρ. Ένωσης	6.843.216	7.663.483	8.789.371	9.219.271	9.817.550	9.637.540	9.324.485
Σύνολο Ευρώπης	9.277.762	10.174.303	11.320.013	12.214.964	13.228.103	13.375.590	13.223.282
Ιαπωνία	85.029	87.130	83.971	78.410	73.350	69.718	55.917
Ισραήλ	82.386	89.402	154.987	115.697	140.399	115.720	92.454
Λίβανος- Συρία	16.165	17.798	18.347	23.488	25.777	24.344	21.628
Τουρκία	44.741	69.875	80.502	133.954	114.354	139.018	143.536

Ιράν	3.730	3.848	3.809	3.330	4.424	4.252	3.919
Λοιπά κράτη Μ. Ανατ.	8.300	6.382	7.854	11.689	11.373	8.866	8.200
Λοιπά κράτη Ασίας	145.515	84.139	84.806	85.248	98.084	108.511	98.884
Σύνολο Ασίας	385.866	358.574	434.276	451.816	467.761	470.429	424.538
Αίγυπτος-Σουδάν	19.363	17.604	24.045	36.711	33.683	30.535	25.008
Νοτιοαφρικανική Έν.	8.748	7.339	10.196	12.202	13.237	12.204	10.714
Λοιπά κράτη Αφρικής	14.324	13.795	13.799	12.042	11.184	10.061	8.470
Σύνολο Αφρικής	42.435	38.738	48.040	60.955	58.104	52.800	44.192
Αργεντινή	4.408	4.238	5.089	4.877	3.739	1.460	2.112
Βραζιλία	8.062	6.299	4.531	3.648	3.019	2.808	2.625
Μεξικό	2.258	2.052	4.200	3.704	3.977	4.438	4.270
Η.Π.Α.	240.555	219.362	229.314	218.731	164.689	146.754	148.751
Καναδάς	47.722	50.512	51.680	55.670	49.383	56.194	55.801
Λοιπά κράτη Αμερικής	11.052	9.044	10.447	13.583	6.868	5.715	5.832
Σύνολο Αμερικής	314.057	291.507	305.261	300.213	231.675	217.369	219.391
Αυστραλία	46.692	42.769	50.516	58.525	62.522	55.160	49.607
Λοιπά κράτη Ωκεανίας	3.513	10.128	5.982	9.072	9.116	8.651	8.383
Σύνολο Ωκεανίας	50.205	52.924	56.498	67.597	71.688	63.811	57.990
Σύνολο Αλλοδαπών	10.070.325	10.916.046	12.164.088	13.095.545	14.057.331	14.179.999	13.969.393
Κρουαζιέρες	518.164	447.776	441.840	471.908	621.357	738.178	815.167
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	10.588.489	11.363.822	12.605.928	13.567.453	14.678.688	14.918.177	14.784.560

Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε

Από τα στοιχεία του πίνακα προκύπτει ότι οι αφίξεις των τουριστών στη χώρα μας αυξάνονται χρόνο με τον χρόνο. Οι κυριότερες χώρες προέλευσης των αλλοδαπών τουριστών είναι ευρωπαϊκές. Αξίζει να τονιστεί ότι αυξάνεται και ο αριθμός των τουριστών που φθάνει στη χώρα μας από θάλασσα, κρουαζιέρες πράγμα που ευνοεί την ανάπτυξη μίας άλλης μορφής τουρισμού αυτής του θαλάσσιου τουρισμού. Αυτό φαίνεται καλύτερα στον πίνακα που ακολουθεί και παρουσιάζει τις αφίξεις αλλοδαπών τουριστών κατά μέσο μεταφοράς.

Πίνακας 3.4: Αφίξεις Αλλοδαπών Τουριστών Κατά Μέσο Μεταφοράς 1999- 2003

ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ	1999	2000	2001	2002	2003
Αεροπορικώς	9.961.836	10.454.089	10.841.059	10.437.910	10.417.072
Σιδηροδρομικώς	38.808	63.969	86.070	89.254	94.561
Θαλασσίως	797.106	836.010	808.165	797.017	629.787
Οδικώς	1.366.338	1.741.477	2.322.037	2.855.818	2.827.973
ΣΥΝΟΛΟ	12.164.088	13.095.545	14.057.331	14.179.999	13.969.393
Κρουαζιέρες	441.840	471.908	621.357	738.178	815.167
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	12.605.928	13.567.453	14.678.688	14.918.177	14.784.560

Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε.

Από τα παραπάνω φαίνεται ότι ο τουρισμός στη χώρα μας αναπτύσσεται, μεγάλος αριθμός τουριστών καταφθάνει όλη τη διάρκεια του έτους και ειδικότερα την καλοκαιρινή περίοδο. Η παραδοσιακή μορφή τουρισμού, αν μπορεί να λεχθεί έτσι, δηλαδή ο τουρίστας και το κατάλυμα έχει κατά κάποιο τρόπο αρχίσει να φθίνει. Για αυτό έχουν αρχίσει να παρουσιάζονται καινούριες μορφές τουρισμού, κάποιες από αυτές συνεχίζουν να έχουν κεντρικό άξονα το κατάλυμα και άλλες όχι. Έτσι αρχίζουν να εμφανίζονται αγροτουριστικές επιχειρήσεις, επιχειρήσεις που προσφέρουν υπηρεσίες θεραπευτικού τουρισμού, ξενοδοχεία spa, και ανθίζει ο θαλάσσιος τουρισμός ο οποίος υπήρχε απλά τώρα εξελίσσεται και αναπτύσσεται με ταχύτατους ρυθμούς.

3.2 Ο Υποκλάδος Του Θαλάσσιου Τουρισμού

Η ελληνική επικράτεια περιλαμβάνει 6.000 νησιά και νησίδες διάσπαρτα στα πελάγη του Αιγαίου και του Ιονίου, μοναδικό φαινόμενο στην ευρωπαϊκή ήπειρο. Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί αναμφισβήτητα, ένα ιδιαίτερα σημαντικό κεφάλαιο για την ελληνική τουριστική βιομηχανία. Το κομμάτι του θαλάσσιου τουρισμού επηρεάζεται άμεσα, όπως είναι λογικό, από την ύπαρξη σκαφών αναψυχής. Η μορφολογία της χώρας μας αλλά και οι ευνοϊκές καιρικές συνθήκες, εξασφαλίζουν τις προϋποθέσεις για την ανάπτυξη του κλάδου των σκαφών αναψυχής.

Η Ελλάδα είναι χώρα με ναυτική παράδοση. Η θέση και η μορφολογία της συνέβαλλαν σημαντικά στην ανάπτυξη των θαλάσσιων μεταφορών με αποτέλεσμα η χώρα να διαθέτει έναν από τους μεγαλύτερους εμπορικούς στόλους παγκοσμίως. Σύμφωνα με τα στοιχεία του

Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδας, το 2004 ο αριθμός των πλοίων με ελληνική σημαία ανήλθε σε 1.971.

Ο θαλάσσιος τουρισμός αναπτύσσεται με πιο αργούς ρυθμούς όμως υπάρχουν σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης του λόγω των ήπιων καιρικών συνθηκών που επικρατούν στη χώρα μας, του μεγάλου μήκους των ακτών, της καθαρότητας των θαλασσών αλλά και των σχετικά μικρών ναυτικών κινδύνων που επιφυλάσσουν τα ελληνικά πελάγη (μικρές αποστάσεις μεταξύ των ακτών, κατάλληλες συνθήκες ανέμου και θερμοκρασίας).

Ο θαλάσσιος τουρισμός άρχισε να αναπτύσσεται στην Ελλάδα τη δεκαετία του 1960. Το 1963, ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού δημιουργεί την πρώτη μαρίνα στη Βουλιαγμένη, ενώ μετά από χρονικό διάστημα τριών ετών προχωρά στην κατασκευή άλλης μίας στη Ζέα και στην Αρετσού το 1973 και αποτελεί έως το 1990 τον κύριο φορέα κατασκευής, εκμετάλλευσης και λειτουργίας μαρινών στην Ελλάδα. Το 1990 είναι το έτος κατά το οποίο ενθαρρύνεται η ιδιωτική πρωτοβουλία για την επενδυτική είσοδό της στο χώρο των μαρινών. Σημειώνεται ότι μέσα στα 30 περίπου χρόνια μονοπωλίου του Ε.Ο.Τ. κατασκευάζονται σε όλη τη χώρα 65 σταθμοί ανεφοδιασμού θαλαμηγών.

Η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού σχετίζεται άμεσα με την ύπαρξη κατάλληλων υποδομών φύλαξης σκαφών αναψυχής. Για παράδειγμα η επάρκεια ή έλλειψη ειδικών χώρων ανέλκυσης και καθέλκυσης σκαφών, η υποδομή των τουριστικών λιμένων σχετικά με την φύλαξη και συντήρηση και το κόστος των υπηρεσιών που παρέχουν, επηρεάζουν αναμφίβολα τον θαλάσσιο τουρισμό.

Ως τουριστικοί λιμένες είναι θεσμοθετημένοι από το Ν. 2160/93. Συγκεκριμένα, ως τουριστικός λιμένας ορίζεται κάθε χερσαίος ή θαλάσσιος χώρος ο οποίος προορίζεται για αγκυροβόληση ή εναπόθεση (μακροχρόνια ή περιοδική) σκαφών αναψυχής καθώς και για την εξυπηρέτηση διερχόμενων σκαφών.

Κάθε λιμένας διαθέτει μία χερσαία ζώνη αποτελούμενη από τον αιγιαλό και τους χώρους όπου κατασκευάζονται οι κτιριακές και λοιπές εγκαταστάσεις, οι οποίες είναι αναγκαίες για τη λειτουργία, την αξιοποίηση και την οικονομική βιωσιμότητά του. Η θαλάσσια ζώνη του λιμένα περιλαμβάνει τις λιμενολεκάνες και τους διαύλους που ορίζονται από τα εξωτερικά (μόλους, κυματοθραύστες) και εσωτερικά (κρηπίδες, όρια επιχωματώσεων) λιμενικά έργα ή ταυτίζεται με θαλάσσιους προφυλαγμένους όρμους.

Η θαλάσσια ζώνη δεν μπορεί να επεκταθεί σε απόσταση μεγαλύτερη των 500 μέτρων από τα όρια της χερσαίας ζώνης. Εντούτοις, εάν η προ αιγιαλού θαλάσσια ζώνη είναι αβαθής, επιτρέπεται η επέκταση της πέρα από την γραμμή των 500 μέτρων, μέχρι να συναντήσει θάλασσα βάθους δέκα μέτρων.

Τουριστικοί λιμένες μπορούν να δημιουργηθούν κατόπιν πρωτοβουλίας οποιουδήποτε φυσικού ή νομικού προσώπου ιδιωτικού ή δημοσίου δικαίου, εφόσον πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις. Ο νόμος Ν. 2160/93, όπως τροποποιήθηκε από τον Ν. 2636/98, ορίζει τέσσερις κατηγορίες τουριστικών λιμένων:

- μαρίνες,
- ξενοδοχειακούς λιμένες,
- αγκυροβόλια και
- καταφύγια τουριστικών σκαφών.

Σήμερα στην Ελλάδα υπάρχουν και κατασκευάζονται περίπου 12.000 θέσεις ελλιμενισμού σε εγκαταστάσεις τουρισμού οι οποίες αναμένεται να είναι σε θέση να ανταποκριθούν τόσο στην υφιστάμενη όσο και στη μελλοντική ζήτηση. Εκτιμάται ότι από τις θέσεις αυτές περίπου 4.300 βρίσκονται στην Αττική, όπου όμως οι ανάγκες είναι υπερδιπλάσιες της προσφοράς. Μεγάλος επίσης αριθμός θέσεων υφίσταται ή κατασκευάζεται σε τουριστικούς λιμένες μακριά από τα αστικά κέντρα και το επαγγελματικό yachting.

Στην Ελλάδα λειτουργούν, σήμερα, 19 μαρίνες που διαθέτουν 6.677 θέσεις ελλιμενισμού και προσφέρουν υπηρεσίες υψηλού επιπέδου. Αρκετές από αυτές τις μαρίνες είναι βραβευμένες από πρόγραμμα «Γαλάζιες Σημαίες της Ευρώπης», ειδικότερα το 2006 πέντε μαρίνες της χώρας μας κέρδισαν το βραβείο «Γαλάζια Σημαία», γεγονός που την κατατάσσει στην κορυφή μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών.

Στον παρακάτω πίνακα φαίνονται οι μαρίνες εξυπηρέτησης σκαφών στην επικράτεια που βρίσκονται ήδη σε λειτουργία:

Πίνακας 3.5: Μαρίνες Στην Ελληνική Επικράτεια

ΟΝΟΜΑ	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	ΧΩΡΗ/ΚΟΤΗΤΑ	ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ
ΑΓ. ΝΙΚΟΛΑΟΣ	Άγιος Νικόλαος, Λασιθίου	250	ΔΗΜΟΣ
ΑΛΙΜΟΣ	Άλιμος, Αττικής	950	ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΑΡΕΤΣΟΥ	Καλαμαριά, Θεσσαλονίκης	300	ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΚΛΕΟΠΑΤΡΑ (Άκτιο)	Άκτιο, Αιτωλοακαρνανίας	136	ΙΔΙΩΤΗΣ- CLEOPATRA

			MARINA A.E.
ΚΩΣ	Κως, Δωδεκανήσου	250	ΔΗΜΟΣ
ΦΛΟΙΣΒΟΣ	Αθήνα, Αττικής	211	ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΓΛΥΦΑΔΑ	Γλυφάδα, Αττικής	780	ΔΗΜΟΣ
ΓΟΥΒΙΑ ΚΕΡΚΥΡΑΣ	Κέρκυρα, Κέρκυρας	850	ΙΔΙΩΤΗΣ- ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	Καλαμάτα, Μεσσηνίας	300	ΙΔΙΩΤΗΣ- ΚΥΡΙΑΚΟΥΛΗΣ Α.Ε.
ΜΑΝΔΡΑΚΙ ΡΟΔΟΥ	Μανδράκι, Δωδεκανήσου	115	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΜΕΘΑΝΑ	Μέθανα, Αττικής	70	ΔΗΜΟΣ
OLYMPIC MARINE ΛΑΥΡΙΟ	Ελληνικό, Αττικής	685	ΙΔΙΩΤΗΣ- OLYMPIC MARINE S.A.
ΠΑΤΡΑ	Πάτρα, Αχαΐας	450	ΛΙΜΕΝΙΚΟ ΤΑΜΕΙΟ
ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ	Πόρτο Καρράς, Χαλκιδικής	175	ΠΟΡΤΟ ΚΑΡΡΑΣ Α.Ε.
ΠΟΡΤΟ ΣΑΝΗ	Σάνη, Χαλκιδικής	100	ΙΔΙΩΤΗΣ- ΣΑΝΗ Α.Ε.
ΒΟΥΛΙΑΓΜΕΝΗ	Βουλιαγμένη, Αττικής	115	ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ
ΒΟΥΝΑΚΙ	Βουνάκι, Αιτωλοακαρνανία	70	ΙΔΙΩΤΗΣ- ΣΤΑΧΤΙΑΡΗΣ- ΑΧΕΙΜΑΣΤΟΣ Α.Ε
ΞΥΛΟΚΑΣΤΡΟ	Άγιος Ιωάννης, Κορινθίας	220	ΔΗΜΟΣ
ΖΕΑ	Πειραιάς, Αττικής	650	ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Πηγή: Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης

Τα τελευταία χρόνια, ο Ε.Ο.Τ. και ορισμένες από τις 13 διοικητικές περιφέρειες της χώρας έχουν θέσει σε εφαρμογή πρόγραμμα δημιουργίας ενός ολοκληρωμένου δικτύου αγκυροβολίας και συναφών υπηρεσιών για σκάφη κατά μήκος των ελληνικών ακτών, πρόγραμμα που βρίσκεται σε φάση ολοκλήρωσης. Νέες σύγχρονες μαρίνες, ξενοδοχειακοί λιμένες και αγκυροβόλια για τον ασφαλή ελλιμενισμό σκαφών λειτουργούν ήδη ή τίθενται

σταδιακά σε λειτουργία, προκειμένου να καλύψουν με τον πιο ικανοποιητικό τρόπο και τις ασφαλέστερες συνθήκες τις ανάγκες των τουριστών, που φθάνουν στην Ελλάδα από τη θάλασσα. Οι μαρίνες υπό κατασκευή, είναι οι εξής:

Πίνακας 3.6: Μαρίνες Στην Ελληνική Επικράτεια Υπό Κατασκευή

ΟΝΟΜΑ	ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ	ΧΩΡΗΤΙΚΟΤΗΤΑ
ΑΧΙΛΛΙ	Σκύρος	150
ΑΓΙΑ ΓΑΛΗΝΗ	Αγία Γαλήνη, Ρέθυμνο	112
ΑΡΓΟΣΤΟΛΙ	Αργοστόλι, Κεφαλονιά	190
ΧΙΟΣ	Καστέλλι, Χίος	274
ΙΚΑΡΙΑ	Λευκάδα, Ικαρία	250
ΙΤΕΑ	Ιτέα, Φωκίδα	146
ΚΑΜΕΝΑ ΒΟΥΡΛΑ	Φθιοιώτιδα	81
ΚΑΤΑΚΟΛΟ	Κατάκολο, Ιλία	235
ΚΥΛΛΗΝΗ	Κυλλήνη, Ιλία	150
ΛΕΥΚΑΔΑ	Λευκάδα	482
ΜΑΛΙΑ	Μάλια, Ηράκλειο	300
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	Μυτιλήνη, Λέσβος	200
ΠΑΛΑΙΟΧΩΡΑ	Παλαιόχωρα, Χανιά	140
ΠΙΔΑΛΗ	Πίδαλη, Σύρος	254
ΠΟΡΤΟ ΓΟΥΒΕΣ	Ηράκλειο	72
ΠΡΕΒΕΖΑ	Πρέβεζα	261
ΠΥΛΟΣ	Πύλος	-
ΠΥΘΑΓΟΡΕΙΟ	Πυθαγόρειο, Σάμος	-
ΡΟΔΟΣ	Σφαγιά, Ρόδος	500
ΘΑΣΣΟΣ	Λιμεναρία, Θάσσος	280

ΤΟΥΡΛΟΣ	Τούρλος, Μύκονος	-
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	Ζάκυνθος	150

Πηγή: Υπουργείο Τουριστικής Ανάπτυξης

Ο θαλάσσιος τουρισμός αποτελεί μια ανερχόμενη και προσοδοφόρο μορφή τουρισμού που όμως στην Ελλάδα δεν έχει ακόμη παρουσιάσει την άνοδο που θα έπρεπε, κύριος λόγος είναι η έλλειψη υποδομής. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι θέσεις σε μαρίνες στην Ελλάδα έμειναν σταθερές κατά την περίοδο 1990- 1995 αν και οι υπό κατασκευή μαρίνες προβλέπεται να αυξήσουν σημαντικά τον αριθμό των διαθέσιμων θέσεων. Ακόμη, οι προσφερόμενες εξυπηρετήσεις (π.χ. καύσιμα, νερό) είναι χαμηλής ποιότητας και οι ναυπηγοεπισκευαστικές υπηρεσίες δεν είναι διαθέσιμες σε όλες τις ελληνικές θάλασσες.

Σύμφωνα με εκτιμήσεις παραγόντων της αγοράς και στοιχεία μελετών τα οποία έχουν δημοσιευτεί κατά καιρούς, εκτιμάται ότι ο αριθμός των θαλαμηγών σκαφών τα οποία διακινούνται ετησίως εντός του ελληνικού θαλασσιού χώρου ανέρχονται σε 10-15 χιλιάδες χωρίς να υπολογίσουμε μηχανοκίνητα σκάφη τύπου κρισ-κραφτ ή και μικρότερα. Στον παραπάνω αριθμό υπολογίζονται τα σκάφη Θ/Γ που καταπλέουν για πρώτη φορά σε ελληνικά λιμάνια καθώς και ιδιόκτητα και επαγγελματικά σκάφη Ελλήνων.

Στο σημείο αυτό αξίζει να σημειωθεί ότι στη χώρα μας δραστηριοποιείται μεγάλος αριθμός επιχειρήσεων οι οποίες κατασκευάζουν ή εμπορεύονται σκάφη αναψυχής κάθε τύπου και τα διοχετεύουν στην ελληνική αγορά. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το μέγεθος της συνολικής παραγωγής σκαφών αναψυχής εκτιμάται σε 5.360 τεμάχια το 2005, παρουσιάζοντας αύξηση 13,8% έναντι του προηγούμενου έτους. Ενώ οι εισαγωγές ανήλθαν σε 2.260 τεμάχια το 2004 και σε 2.775 το 2005. Για τη διετία 2006-2007, σύμφωνα με παράγοντες του κλάδου, τα πολυεστερικά σκάφη αναμένεται να παρουσιάσουν ρυθμό ετήσιο εξέλιξης της τάξης του 15% ή και υψηλότερο.

Επιπλέον στο σημείο αυτό θα πρέπει να τονιστεί ότι στη διεθνή αγορά η κατασκευή και εμπορία σκαφών αναψυχής παρουσιάζει αύξηση, ενθαρρυντικό στοιχείο για τη χώρα μας, γιατί σημαντικός αριθμός σκαφών από το εξωτερικό καταπλέει στα ελληνικά λιμάνια. Ο κλάδος σκαφών αναψυχής στη Γαλλία παρουσιάζει ετησίως σημαντικούς ρυθμούς ανάπτυξης, οι συνολικές πωλήσεις των εγχωρίως παραγόμενων σκαφών αναψυχής ανήλθαν το 2004 σε € 954 εκατ. Από € 888 εκατ. το 2003, σημειώνοντας αύξηση 7,4%. Στη Μ. Βρετανία η συνολική αξία του συγκεκριμένου κλάδου ακολούθησε ανοδική πορεία κατά την περίοδο 1998-2005, με μέσο ετήσιο ρυθμό μεταβολής 7,3%. Στην Ιταλία, η οποία αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες αγορές της Ε.Ε., η εγχώρια αγορά παρουσίασε άνοδο την περίοδο 1999-2004, με μέσο ετήσιο ρυθμό ανόδου 5,7%.

Τα σκάφη αναψυχής, ελληνικά ή μη, υπολογίζεται ότι σχεδόν το 50% αυτών δεν προσεγγίζει οργανωμένες μαρίνες και λιμένες και δεν καταγράφονται στις επίσημες στατιστικές, ενώ οι προσεγγίσεις και οι ημέρες παραμονής των Θ/Γ σκαφών οι οποίες αναγράφονται στις επίσημες στατιστικές δεν είναι πλήρεις και εκφράζουν μόνο ένα μέρος της πραγματικής ζήτησης. Ο αριθμός των τουριστών που διακινούνται σε ετήσια βάση με Θ/Γ σκάφη εκτιμάται μεταξύ 60- 90 χιλιάδες με την παραδοχή ότι η μέση χωρητικότητα ενός Θ/Γ σκάφους είναι περίπου 6 άτομα.

Υπηρεσίες Μαρινών

Μια οργανωμένη μαρίνα προσφέρει τις εξής υπηρεσίες:

- § Υπηρεσίες θέσης (παροχή πόσιμου νερού, ηλεκτρικού ρεύματος, καυσίμων, τηλεφώνου, ελλιμενισμού σκαφών).
- § Λιμενικές υπηρεσίες (τηλέφωνο, W.C., ντους, συλλογή απορριμμάτων, τράπεζα)
- § Ναυτικές υπηρεσίες (επισκευές, γερανός, γλίστρα)
- § Τουριστικές υπηρεσίες (ξενοδοχείο, εστιατόριο, ταβέρνα, καταστήματα)
- § Διοικητικές υπηρεσίες (λιμενική αστυνομία, ασφάλεια, τελωνείο, υπηρεσία αλλοδαπών, πρώτες βοήθειες).

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να σημειωθεί ότι στην χώρα μας δύο είναι οι μαρίνες που οργανωμένες ως ένα σύνολο προσφέρουν μικτές τόσο ξενοδοχειακές όσο και υπηρεσίες μαρινών ταυτόχρονα. Η μαρίνα του Πόρτο Καρράς και η μαρίνα Σάνη. Και οι δύο αυτές μαρίνες βρίσκονται στη Βόρεια Ελλάδα παρατηρείται λοιπόν η ανάγκη κατασκευής μίας άλλης τέτοιας μαρίνας σε κάποιο άλλο σημείο της χώρας. Συνεπώς η κατασκευή του συγκεκριμένου συγκροτήματος θα εξυπηρετήσει τις ανάγκες των σκαφών που καταπλέουν στα παράλια της Δυτικής Ελλάδας και σε όλα τα Ιόνια νησιά. Αξίζει να σημειωθεί ότι η θάλασσα του Ιονίου διαθέτει ιδανικές συνθήκες που ευνοούν την ανάπτυξη θαλάσσιου τουρισμού. Στην περιοχή αυτή δεν δημιουργούνται ακραία καιρικά φαινόμενα, επιπλέον τα νησιά άλλα και τα παράλια βρίσκονται σε κοντινή απόσταση μεταξύ τους οπότε προσεγγίζονται εύκολα και γρήγορα,

Από την άλλη πλευρά η θαλάσσια περιοχή του Αιγαίου παρουσιάζει πιο έντονα καιρικά φαινόμενα, όπως για παράδειγμα ανέμους μεγάλης έντασης μελέμια και τα νησιά βρίσκονται σε μεγάλη απόσταση μεταξύ τους. Επιπλέον τα λιμάνια του Ιονίου και της Δυτικής Ελλάδας

είναι αυτά που αποτελούν τους πρώτους σταθμούς για τους ευρωπαίους που με τα σκάφη τους καταπλέουν για πρώτη φορά σε ελληνικά λιμάνια.

Ένας ακόμη σημαντικός παράγοντας που αξίζει να αναφερθεί στο σημείο αυτό είναι ότι η συγκεκριμένη περιοχή (Ιόνιο, Δυτική Ελλάδα) επειδή, εκτός από ελάχιστες

εξαιρέσεις, δεν αποτελεί κοσμοπολίτικο προορισμό και εξαιτίας των ήπιων καιρικών συνθηκών επισκέπτονται και προτιμούν άνθρωποι μεγαλύτερης ηλικίας. Είναι γνωστό ότι σε αυτό το είδος τουρισμού οι άνθρωποι μεγαλύτερης ηλικίας διαθέτουν περισσότερο χρόνο για τις διακοπές τους και δαπανούν περισσότερα χρήματα αναζητώντας το καλύτερο για αυτούς και για το σκάφος τους. Με βάση όσα αναφέρθηκαν η δημιουργία ενός τέτοιου συγκροτήματος ίσως αποτελεί αναγκαιότητα για την συγκεκριμένη περιοχή, το σημείο δημιουργίας της δεν σχετίζεται με τα σημεία στα οποία εδρεύουν τα άλλα δύο συγκροτήματα, επομένως η ζήτηση και η πληρότητα του δεν επηρεάζονται.

Σε ότι αφορά τη ζήτηση των κλινών που θα παρέχει το συγκρότημα δεν θα επηρεαστεί από τα υπόλοιπα ξενοδοχεία της περιοχής. Και αυτό γιατί η περιοχή στην οποία θα εγκατασταθεί η συγκεκριμένη μονάδα είναι απομονωμένη και ένα ξενοδοχείο resort που μπορεί να προσφέρει όχι τις ίδιες αλλά παραπλήσιες υπηρεσίες βρίσκεται σε απόσταση 20 χιλιομέτρων οδικώς.

3.3 Μαρίνες στον Ευρύτερο Ευρωπαϊκό Χώρο- Ανταγωνισμός

Ο ανταγωνισμός για τις ελληνικές μαρίνες, τόσο τις υπάρχουσες όσο και αυτές που πρόκειται να κατασκευαστούν στο άμεσο μέλλον προέρχεται από τις χώρες της Βορειοδυτικής Μεσογείου (Γαλλία, Ιταλία, Ισπανία) αλλά και αυτές της Βορειοανατολικής Μεσογείου (Τουρκία, Γιουγκοσλαβία).

Η Γαλλία, η Ιταλία και η Ισπανία έχουν περισσότερες μαρίνες υψηλών προδιαγραφών που όμως είναι πολύ ακριβότερες από τις ελληνικές. Η Γαλλία διαθέτει 60.000 περίπου θέσεις, ενώ η Ιταλία και η Ισπανία διαθέτουν περίπου από 40.000 θέσεις η κάθε μία. Οι μαρίνες της Βορειοδυτικής Μεσογείου εκτιμάται ότι απορροφούν το 80% της συνολικής ζήτησης υπηρεσιών μαρινών στη Μεσόγειο. Θεωρούνται όμως κορεσμένες χωρίς δυνατότητες περαιτέρω αύξησης της δυναμικότητας τους.

Η Βορειοανατολική ζώνη της Μεσογείου (Ελλάδα, Κροατία, Σλοβενία, Τουρκία) εξυπηρετεί το 14% της συνολικής ζήτησης. Οι χώρες οι οποίες αποτελούσαν την πρώην Γιουγκοσλαβία διαθέτουν αξιόλογη υποδομή μαρινών και αναμένεται να αποτελέσει και πάλι σημαντικό ανταγωνιστή κατά τα προσεχή χρόνια, μετά την εξομάλυνση της πολιτικής

κατάστασης. Η Τουρκία διαθέτει σημαντικό μερίδιο αγοράς. Εκτιμάται ότι υπάρχουν περισσότερες από 13.000 διαθέσιμες θέσεις σε τουλάχιστον 20 οργανωμένες μαρίνες υψηλών προδιαγραφών στις νοτιοδυτικές ακτές της Τουρκίας.

Ο κορεσμός των μαρινών της Βορειοδυτικής Μεσογείου ευνοεί την ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού στην Βορειανατολική Μεσόγειο καθώς εκτιμάται ότι θα μεταφερθεί μέρος του θαλάσσιου τουρισμού από την Βορειοδυτική Μεσόγειο προς την Βορειανατολική Μεσόγειο με την προϋπόθεση, βέβαια, ότι θα κατασκευαστεί ικανός αριθμός θέσεων σε μαρίνες υψηλών προδιαγραφών. Σημαντικό ρόλο για την μετακίνηση του θαλάσσιου τουρισμού προς το Αιγαίο θα έχουν οι ζεστές θάλασσες, οι καλές καιρικές συνθήκες, οι μικρές αποστάσεις, το χαμηλό κόστος και το πυκνό αεροπορικό δίκτυο.

Η Νοτιοανατολική Μεσόγειος, που περιλαμβάνει την Αλγερία, Μαρόκο, Τυνησία, Λιβύη, Αίγυπτο, Ισραήλ, και Κύπρο, απορροφά μόνο το 6% της ζήτησης υπηρεσιών θαλάσσιου τουρισμού και δεν εκτιμάται ότι θα προσελκύσει σημαντικό μέρος της τουριστικής κίνησης που αναμένεται να μετακινηθεί από τη Βορειοδυτική Μεσόγειο.

Τέλος, πέραν από τη μετακίνηση θαλάσσιου τουρισμού από τη Βορειοδυτική Μεσόγειο στη Βορειανατολική Μεσόγειο, η αύξηση του εισοδήματος και του ελεύθερου χρόνου αναμένεται ότι θα αυξήσουν τη ζήτηση υπηρεσιών θαλάσσιου τουρισμού γενικά.

3.4 Κίνηση Σκαφών Αναψυχής Ανά Σημείο Εισόδου Στη Χώρα.

Τα στατιστικά στοιχεία που θα παρουσιαστούν σε αυτό το σημείο προήλθαν από τις στατιστικές μελέτες της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας. Παρόλα αυτά τα στοιχεία αυτά φτάνουν μέχρι το 1998 καθώς η έρευνα τους σταμάτησε τότε και έκτοτε δεν υπάρχουν νεότερα επίσημα στοιχεία.

Κατά την περίοδο 1990-1998 η προσέλευση σκαφών αναψυχής για πρώτη φορά σε ελληνικά λιμάνια σημείωσε αύξηση της τάξης του 10% που όμως δεν κατανεμήθηκε ομοιόμορφα σε όλες τις θαλάσσιες περιοχές. Στον ακόλουθο πίνακα εμφανίζονται στοιχεία σχετικά με τον κατάπλου σκαφών αναψυχής για πρώτη σε ελληνικά λιμάνια για την περίοδο 1990-1998.

Πίνακας 3.7: Κατάπλους Σκαφών Για Πρώτη Φορά Σε Ελληνικά Λιμάνια 1990-1998

ΕΤΗ	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Δωδεκάνησα	4.897	4.308	7.225	6.724	6.597	5.620	5.440	5.428	5.720
Κρήτη	49	62	25	28	21	134	5	0	403
Ν. Ευβοϊκός	1.229	1.325	1.067	1.074	1.039	301	1.192	1.530	1.714
Σαρωνικός	13.690	14.322	10.575	10.274	10.230	7.211	11.188	11.996	12.394
Β-ΒΑ Αιγαίο	1.525	938	1.452	1.408	1.377	1.087	1.924	1.654	1.529
Ιόνιο πέλαγος	5.548	5.368	6.830	6.822	6.724	5.709	6.966	5.057	4.807
Κυκλάδες	3.535	3.701	3.194	2.995	2.954	1.773	2.892	2.780	3.069
Θρακικό Πέλαγος	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Θερμαϊκός	141	169	277	330	322	1.124	1.300	582	645
Ευβοϊκός	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Σποράδες- Πάγος/κος	506	549	394	498	497	1.385	2.353	406	404
Κορινθιακός	187	181	204	188	186	136	65	292	323
Πελοπόννησος	2.330	2.537	3.407	3.163	3.108	2.579	5.170	2.557	2.901
Διάφορα Λιμάνια	13.749	14.931	13.779	13.417	12.936	17.346	15.641	17.997	18.662
ΣΥΝΟΛΟ	47.364	48.401	48.429	46.894	45.991	44.402	54.136	50.279	52.571

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα διαθέσιμα στοιχεία ποσοστιαίας κατανομής κατάπλου σκαφών αναψυχής για πρώτη φορά σε ελληνικά λιμάνια ανά θαλάσσια διαδρομή.

Πίνακας 3.8: Ποσοστιαία Κατανομή Κατάπλου Σκαφών Για Πρώτη Φορά Σε Ελληνικά Λιμάνια Ανά Θαλάσσια Διαδρομή 1990- 1998

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Δωδεκάνησα	14,6%	12,9%	20,9%	20,1%	20,0%	20,8%	14,1%	16,8%	16,9%
Κρήτη	0,1%	0,2%	0,1%	0,1%	0,1%	0,5%	0,0%	0,0%	1,2%
Ν. Ευβοϊκός	3,7%	4,0%	3,1%	3,1%	3,1%	1,1%	3,1%	4,7%	5,1%
Σαρωνικός	40,7%	42,8%	30,5%	30,7%	30,9%	26,7%	29,1%	37,2%	36,6%
Β-ΒΑ Αιγαίο	4,5%	2,8%	4,2%	4,2%	4,2%	4,0%	5,0%	5,1%	4,5%
Ιόνιο Πέλαγος	16,5%	16,0%	19,7%	20,4%	20,3%	21,1%	18,1%	15,7%	14,2%
Κυκλάδες	10,5%	11,1%	9,2%	8,9%	8,9%	6,6%	7,5%	8,6%	9,1%
Θρακικό Πέλαγος	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Θερμαϊκός	0,4%	0,5%	0,8%	1,0%	1,0%	4,2%	3,4%	1,8%	1,9%
Β. Ευβοϊκός	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Σποράδες-Παγ/κός	1,5%	1,6%	1,1%	1,5%	1,5%	5,1%	6,1%	1,3%	1,2%
Κορινθιακός	0,5%	0,5%	0,6%	0,6%	0,6%	0,5%	0,2%	0,9%	1,0%
Πελοπόννησος	6,9%	7,6%	9,8%	9,4%	9,4%	9,5%	13,4%	7,9%	8,6%
ΣΥΝΟΛΟ	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Μία προσεκτική εξέταση των στοιχείων του παραπάνω πίνακα καταδεικνύει ότι τα Δωδεκάνησα, η Πελοπόννησος και ο Ν. Ευβοϊκός ενισχύουν σημαντικά τη θέση τους ενώ αντίθετα υποχώρησαν δημοφιλείς προορισμοί όπως τα Ιόνια νησιά και ο Ευβοϊκός. Πιο συγκεκριμένα, η αύξηση των επισκέψεων προς τα Δωδεκάνησα αιτιολογείται από την γενικότερη τουριστική ανάπτυξη των νησιών καθώς αποτελεί έναν από τους δημοφιλέστερους ταξιδιωτικούς προορισμούς στη χώρα. Όσον αφορά στην αύξηση των νέων σκαφών αναμνηχής με προορισμό την Πελοπόννησο οφείλεται σε σημαντικό βαθμό στη γειτνίασή της με την Αττική όπου ελλιμενίζεται ο μεγαλύτερος αριθμός σκαφών στη χώρα μας καθώς αποτελεί ένα ιδιαίτερο βολικό προορισμό για σύντομες αποδράσεις ιδιαίτερα το Σαββατοκύριακο. Πρέπει να επισημανθεί ότι η εικονιζόμενη πτώση της κίνησης προς το

Ιόνιο και γενικότερα τη Δ. Ελλάδα δεν ανταποκρίνεται στην εικόνα που προκύπτει ύστερα από συζητήσεις με αρμόδιους τουριστικούς φορείς της περιοχής δεδομένου ότι τα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία (ΕΣΥΕ- ΕΟΤ) δεν περιλαμβάνουν επισκέψεις σκαφών σε μικρά λιμάνια τα οποία αφθονούν στην εν λόγω περιοχή.

Στην συνέχεια παρουσιάζονται στοιχεία για την κίνηση των σκαφών αναψυχής που αναφέρονται στην περιοχή του Ιονίου και παρουσιάζουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον για την προτεινόμενη επένδυση.

Πίνακας 3.9: Κίνηση Σκαφών Αναψυχής Στην Περιοχή Του Ιονίου 1995- 1998

ΛΙΜΑΝΙ	1995		1996		1997		1998	
	ΑΡΙΘΜ. ΣΚΑΦ.	ΑΡΙΘΜ. ΜΙΣΘ.	ΑΡΙΘΜ. ΣΚΑΦ.	ΑΡΙΘΜ. ΜΙΣΘ.	ΑΡΙΘΜ. ΣΚΑΦ.	ΑΡΙΘΜ. ΜΙΣΘ.	ΑΡΙΘΜ. ΣΚΑΦ.	ΑΡΙΘΜ. ΜΙΣΘ.
Ζακύνθου	35	43	0	0	0	0		0
Κέρκυρας	2.999	3.122	3.159	3.406	3.488	3.819	3.510	3.927
Λευκάδας	573	608	2.039	2.198	2.225	2.304	2.241	2.489
Νυδριού	1.653	1.695	977	1.033	1.167	1.203	1.196	1.319
Παξών	150	211	71	101	104	111	107	120
Πρεβέζης	451	468	189	206	211	240	217	227
ΣΥΝΟΛΟ	5.861	6.147	6.435	6.944	7.195	7.677	7.271	8.082

Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε

Ο παραπάνω πίνακας είναι ενδεικτικός των ανοδικών τάσεων που επικρατούν τα τελευταία χρόνια στη περιοχή του Ιονίου τόσο από πλευράς αριθμού σκαφών όσο και από πλευράς μισθώσεων, γεγονός που ευνοεί την ίδρυση του συγκροτήματος στην περιοχή. Έτσι υπάρχει μία αύξηση του αριθμού των σκαφών της τάξης του 24,06% και αύξηση του αριθμού των μισθώσεων της τάξης του 31,48% κατά τη τετραετία 1995-1998. Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι επιβάτες και οι διανυκτερεύσεις σε λιμάνια του Ιονίου για την περίοδο 1995-1998.

Πίνακας 3.10: Επιβάτες & Διανυκτερεύσεις Σε Λιμάνια Του Ιονίου 1995- 1998

ΛΙΜΑΝΙ	1995		1996		1997		1998	
	ΕΠΙ/ΤΕ	ΔΙΑΝ/ΣΕΣ	ΕΠΙ/ΤΕ	ΔΙΑΝ/ΣΕΣ	ΕΠΙ/ΤΕ	ΔΙΑΝ/ΣΕΣ	ΕΠΙ/ΤΕ	ΔΙΑΝ/ΣΕΣ
Ζακύνθου	171	1.584	0	0	0	0		0
Κέρκυρας	9.987	59.928	10.309	61.851	11.239	73.434	11.672	74.831
Λευκάδας	3.307	31.519	3.826	34.006	3.972	37.008	4.018	37.789

Νυδριού	5.711	50.926	5.811	51.899	6.314	55.626	6.512	56.444
Παξών	624	5.117	452	3.813	504	4.032	517	4.136
Πρεβέζης	1.018	6.125	976	7.808	998	7.984	1.032	8.239
ΣΥΝΟΛΟ	20.818	155.199	21.374	159.380	23.027	178.084	23.751	181.439

Πηγή Ε.Σ.Υ.Ε

Οι κατηγορίες αυτές παρουσιάζουν συνεχή αύξηση κατά την τετραετία 1995-1998. Η αύξηση των επιβατών είναι της τάξης του 14,09%, ενώ αυτή των διανυκτερεύσεων είναι της τάξης του 16,91%. Στη συνέχεια παρουσιάζονται στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε σχετικά με τις μισθώσεις των επαγγελματικών θαλαμηγών σκαφών, που έγιναν στα διάφορα λιμάνια για την πραγματοποίηση περιηγήσεων από αλλοδαπούς και ημεδαπούς περιηγητές κατά το 1998. Πιο συγκεκριμένα ο συνολικός αριθμός των μισθώσεων στα Θ/Γ σκάφη το 1998 έφτασε στις 25.562 έναντι 23.135 κατά το έτος 1997 παρουσιάζοντας αύξηση κατά 11,05%. Οι επιβάτες οι οποίοι διακινήθηκαν με τα παραπάνω σκάφη ανήλθαν σε 105.128 έναντι 101.991 το 1997 ενώ ο αριθμός διανυκτερεύσεων που πραγματοποιήθηκε ήταν 936.152 σε σύγκριση με 917.919 κατά το έτος 1997 σημειώνοντας αύξηση επιβατών της τάξης του 3% και των διανυκτερεύσεων 2%. Από τα παραπάνω στοιχεία προκύπτει ότι η μέση διάρκεια των μισθώσεων ήταν 9 ημέρες για το 1998. Επίσης τα επίσημα στατιστικά στοιχεία εμφανίζουν ότι οι ημεδαποί επιβάτες των Θ/Γ σκαφών ανέρχονταν σε 6.649 ενώ ο αριθμός των αλλοδαπών υπολογίζεται σε 97.727 9τα αντίστοιχα μεγέθη για το 1997 ήταν 6.511 και 94.776). Από τους αλλοδαπούς επιβάτες πρώτοι σε αριθμό προσέλευσης ήταν οι Άγγλοι (25.400), οι Γάλλοι (8.397), οι Αμερικάνοι (7.615) και οι Ιταλοί (6.287). Ο μεγαλύτερος αριθμός μισθώσεων έλαβε χώρα στο Καλαμάκι (7.712), ακολουθεί η Κέρκυρα (3.498), η Λευκάδα (2.242), το Νυδρί (1.195), η Ζέα (1.037). Σημειώνεται επίσης ότι ο μεγαλύτερος αριθμός μισθώσεων για το 1998 πραγματοποιήθηκε το μήνα Αύγουστο όπου σημειώθηκαν 5.678 μισθώσεις που αντιπροσωπεύουν το 22,2% των μισθώσεων ολόκληρου του έτους. Ακολουθεί ο Ιούλιος με 4.407 (17,23%) μισθώσεις και ο Σεπτέμβριος με 3.971 (15,52%) μισθώσεις.

Πίνακας 3.11: Μισθώσεις Επαγγελματικών Σκαφών Στα Λιμάνια 1998

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΜΙΣΘΩΜΕΝΑ ΣΚΑΦΗ
Άστρο	241
Βόλος	55
Γλυφάδα	257
Ζέα	1.035
Ηράκλειο	308

Θες/νικη	529
Ιεράπετρα	59
Ιερισσός	67
Καλαμάκι	7.730
Κέρκυρα	3.510
Κως	767
Λαύριο	518
Λευκάδα	2.24
Μύκονος	66
Νυδρί	1.196
Παξοί	107
Πόρος	244
Πόρτο Χέλι	351
Πρέβεζα	217
Ρόδος	179
Σάμος	258
Σκιάθος	653
Σύρος	121
Χάλκη	83
Λοιπά Λιμάνια	996
ΣΥΝΟΛΟ	21.778

Πίνακας 3.12: Σύνολο Επιβατών & Διανυκτερεύσεων Στα Λιμάνια 1998

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΩΝ
Άστρο	329	2.781
Βόλος	594	4.803
Γλυφάδα	1.985	24.681
Ζέα	7.213	66.452
Ηράκλειο	2.816	8.962
Θ	2.458	20.127
Ιεράπετρα	27	128
Ιερισσός	47	459
Καλαμάκι	33.839	357.382
Κέρκυρα	11.672	74.831
Κως	4.105	25.122
Λαύριο	2.127	21.965
Λευκάδα	4.018	37.789
Μύκονος	53	410
Νυδρί	6.512	56.444
Παξοί	517	4.136

Πόρος	2.091	12.546
Πόρτο Χέλι	729	6.572
Πρέβεζα	1.032	8.239
Ρόδος	1.106	4.712
Σάμος	1.617	11.562
Σκιάθος	2.845	31.054
Σύρος	1.124	6.882
Χάλκη	149	1.293
Λοιπά Λιμάνια	16.123	146.820
ΣΥΝΟΛΟ	105.128	936.152

Ακολουθεί πίνακας όπου εμφανίζονται τα επίσημα στοιχεία διανυκτερεύσεων κατά εθνικότητα επιβατών.

Πίνακας 3.13: Διανυκτερεύσεις Κατά Εθνικότητα Επιβατών 1998

ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΕΣ	ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΒΑΤΩΝ	ΣΥΝΟΛΟ ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΩΝ
Έλληνες	6.649	59.841
Έλληνες μον. κατ. Εξωτερικού	752	3.639
Άγγλοι	25.400	228.600
Αυστριακοί	4.393	39.537
Βέλγιο- Λουξεμβούργο	1.091	9.752
Γάλλοι	8.397	74.573
Γερμανοί	19.402	178.641
Γιουγκοσλάβοι	309	1.463
Δανοί	918	8.405
Ελβετοί	3.452	41.424
Ιρλανδοί	259	4.339
Ιταλοί	6.278	73.444
Ισπανοί	1.011	9.099
Κύπριοι	207	2.484
Νορβηγοί	2.608	20.164

Ολλανδοί	4.663	46.630
Σουηδοί	3.809	25.663
Φιλανδοί	1.912	14.296
Λοιπών Χωρών Ευρώπης	411	4.521
Σύνολο ευρωπαϊκών χωρών	84.529	783.035
ΗΠΑ	7.615	44.690
Καναδοί	1.419	11.352
Μεξικάνοι	128	861
Λοιπών χωρών Αμερικής	473	2.838
Σύνολο χωρών Αμερικής	9.635	59.741
Ισραηλινοί	165	1.902
Ιάπωνες	99	347
Σύριοι- Λιβανέζοι	54	249
Τούρκοι	72	351
Σαουδική Αραβία	69	447
Λοιπών χωρών Ασίας	101	502
Σύνολο χωρών Ασίας	560	3.798
Ν. Αφρικανοί	205	2.411
Αιγύπτιοι- Σουδανοί	51	239
Λοιπών χωρών Αφρικής	88	417
Σύνολο χωρών Αφρικής	344	3.067
Αυστραλοί	2.659	23.031
Σύνολο Αλλοδαπών	97.727	872.672
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ	105.128	936.152

Δυναμικότητα Μαρινών

Στη συνέχεια παρουσιάζονται οι υφιστάμενοι τουριστικοί λιμένες και η εξέλιξη των θέσεων ελλιμενισμού θαλαμηγών σκαφών σε αυτούς κατά την περίοδο 1990-98.

Πίνακας 3.14: Τουριστικοί Λιμένες & Εξέλιξη Θέσεων Ελλιμενισμού Σκαφών 1990-1998

ΜΑΡΙΝΑ	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998
Αλίμου	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000	1.000
Βου/γμένης	115	115	115	115	115	115	115	115	115
Γλυφάδας	780	730	730	780	780	780	780	780	780
Ζέας	700	950	950	950	950	950	950	950	950
Θες/νικης	330	300	300	300	300	300	300	300	300
Κέρκυρας	380	450	450	450	450	450	450	450	450
Μεθάνων	70	150	150	70	70	70	70	70	70
Πάτρας	693	400	400	400	400	400	400	400	400
Πόρτο Καρράς	150	150	150	150	150	150	150	150	150
Ρόδου	115	115	115	115	115	115	115	115	115
Φλοίσβου	210	370	370	370	370	370	370	370	370
Καλαμάτας	-	-	-	-	-	-	-	250	250
Ευλο/στρου	-	-	-	-	-	-	-	220	220
Βουνάκι	-	-	-	-	-	-	-	-	70
Πόρτο Σάνη	-	-	-	-	-	-	-	100	100
Olympic Marine	-	-	-	-	-	-	-	330	410
Ιτέα	-	-	-	-	-	-	-	150	150
ΣΥΝΟΛΟ	4.523	4.730	4.730	4.700	4.700	4.700	4.700	5.750	5.690

Όπως εμφανίζεται στον πίνακα που ακολουθεί σταθερή παρέμενε η υποδομή των ελληνικών μαρινών καθώς ελάχιστα διαφοροποιήθηκε ο συνολικός αριθμός διαθέσιμων

θέσεων ελλιμενισμού θαλαμηγών σκαφών με κάποια αύξηση σε απόλυτες τιμές να σημειώνεται στο τέλος της εξεταζόμενης περιόδου.

Στο πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται αναλυτικά οι υπηρεσίες που προσφέρουν οι ελληνικές μαρίνες για τις οποίες υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

Πίνακας 3.15: Υπηρεσίες Ελληνικών Μαρινών

Υπηρεσίες Μαρίνας	Αλίμος	Βουλ/νη	Γλυφάδα	Ζέα	Θες/νικη	Κέρκυρα	Μεθάνα	Πάτρα	Πόρτο Καρράς	Ρόδος	Φλοισβος
ΘΕΣΗΣ											
Νερό	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Ηλεκτρικό	✗	✗		✗	✗	✗			✗		
Καύσιμα	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗		✗	✗
Τηλέφωνο	✗			✗							
Πρόσδεση	✗	✗		✗	✗	✗		✗	✗	✗	
ΛΙΜΕΝΙΚΕΣ											
Τηλέφωνο	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
W.C.	✗	✗	✗	✗	✗	✗			✗	✗	✗
Ντους	✗	✗		✗	✗	✗			✗	✗	✗
Συλ. Απορριμ.	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Τράπεζα			✗					✗			
ΝΑΥΤΙΚΕΣ											
Επισκευές			✗	✗				✗		✗	
Γερανός			✗					✗	✗		
Γλίστρα			✗					✗	✗		
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ											
Ξενοδοχείο		✗	✗				✗		✗		
Εστιατόριο		✗	✗				✗	✗	✗		
Ταβέρνα		✗	✗				✗	✗	✗		
Καταστήματα		✗	✗				✗	✗	✗		
ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΕΣ											
Λιμεν. Αστυν.	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗		✗
Ασφάλεια	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗	✗
Τελωνείο	✗	✗		✗	✗		✗	✗	✗		✗
Α΄ Βοήθειες							✗	✗			

Πηγή: ΕΣΥΕ

Από τις υπάρχουσες μαρίνες για την ποιότητα των υπηρεσιών τους διακρίνονται οι μαρίνες της Πάτρας, του Πόρτο Καρράς και της Γλυφάδας. Ένα συγκρότημα σαν το προτεινόμενο δεν υπάρχει στην ευρύτερη περιοχή, όπως έχει ήδη αναφερθεί.

Εκτός από τις υπάρχουσες μαρίνες, που υπάρχουν ήδη και τα δύο παρόμοια συγκροτήματα που υπάρχουν, αυτή τη στιγμή στην Ελλάδα δεν κατασκευάζεται κάποιο άλλο τέτοιο συγκρότημα.

Ωστόσο η περιοχή του Ιονίου παρουσιάζει ιδιαίτερο επενδυτικό ενδιαφέρον. Αυτό συμβαίνει γιατί όπως έχει αναφερθεί η γεωγραφική τοποθεσία, οι κατάλληλες καιρικές συνθήκες (πλεονεκτεί του Αιγαίου από άποψη ανέμων) και η δυνατότητα περιήγησης σε πληθώρα προορισμών με μικρή απόσταση μεταξύ τους ευνοεί μια τέτοια επένδυση.

3.5 Ναυπηγοεπισκευαστικές Υπηρεσίες

Ο αριθμός ναυπηγείων για την περίοδο 1990-1995 παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 3.16: Εξέλιξη Αριθμού Ναυπηγείων 1990- 1995

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Αγ. Κωνσταντίνος			2	2	2	1
Αίγινα	3	3	3	3	3	3
Βόλος	6	6	6	8	7	6
Γύθειο	1	1	1	1	1	1
Θεσσαλονίκη	6	6	6	3	3	6
Ιθάκη	1	1	2	2	2	1
Καβάλα	1	1	1	1	1	1
Καλαμάτα	2	2	2	2	2	2
Κάλυμνος	3	3	3	3	3	3
Κέρκυρα	10	10	10	8	7	9
Κεφαλλονιά	1	1	1	1	1	2
Λαύριο	1	1	1	1	1	1
Λευκάδα	4	4	4	4	4	4
Λήμνος	1	1	1	1	1	1

Μυτιλήνη	2	2	2	4	4	2
Ναύπακτος						
Ναύπλιο	2	2	2	2	2	2
Παξοί						
Πάρος	3	3	3	3	3	4
Πάτμος	2	2	2	2	2	1
Πάτρα	3	3	3	3	3	2
Πέραμα	27	27	27	27	27	27
Πρέβεζα	2	2	2	2	2	2
Πόρος						
Ρόδος	1	1	1	1	1	1
Σαλαμίνα	3	3	3	3	3	3
Σάμος	1	1	1	1	1	1
Σκιάθος	1	1	1	1	1	1
Σπέτσες	8	8	8	8	8	7
Σύμη	3	3	3	2	2	4
Σύρος	3	3	3	3	3	3
Τολό	1	1	1	1	1	1
Χαλκίδα	7	7	7	7	7	7
Χανιά	2	2	2	2	2	2
Χίος	1	1	1	1	1	1
Ψαρρά	1	1	1	1	1	1
ΣΥΝΟΛΟ	113	113	116	114	113	112

Πηγή: ΕΣΥΕ, ΕΟΤ, Στατιστική θαλαμηγών σκαφών, 1990-1995 (αδημοσίευτα στοιχεία)

Όπως φαίνεται, από τον πίνακα, κατά την περίοδο 1990-1995 παρά την αύξηση της κίνησης θαλαμηγών σκαφών ο αριθμός των ναυπηγείων παρέμεινε περίπου σταθερός.

Ο αριθμός των συνεργείων επισκευών θαλαμηγών σκαφών για την περίοδο 1990-1995 παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 3.17: Αριθμός Συνεργείων Επισκευών Θαλαμηγών Σκαφών 1990-1995

	1990	1991	1992	1993	1994	1995
Αγ. Κωνσταντίνος	1	1	1	1	1	1

Αίγινα			3	3	3	
Βόλος	5	5	5	5	5	5
Γύθειο			2	2	2	
Θεσσαλονίκη	2	2	2	1	1	1
Ιθάκη	2	2	2	2	2	2
Καβάλα	1	1	1	1	1	1
Καλαμάτα	1	1	3	3	3	1
Κάλυμνος			1	1	1	
Κέρκυρα	5	5	5	1	1	5
Κεφαλλονιά	3	3	3	3	3	4
Λαύριο	1	1	1	1	1	2
Λευκάδα			1			
Λήμνος			1	1	1	
Μυτιλήνη	6	6	6	6	5	6
Ναύπακτος	1	1	1	1	1	1
Ναύπλιο			1	1	1	
Παξοί	2	2	2	2	2	2
Πόρος	1	1	3	3	3	3
Πάτμος			1	1	1	1
Πάτρα	5	5	5	5	5	5
Πέραμα	45	45	45	45	44	45
Πρέβεζα	3	3	3	3	3	3
Πόρος	1	1	1	1	1	1
Ρόδος	1	1	1	1	1	
Σαλαμίνα			1	1	1	1
Σάμος	3	3	3	3	3	4
Σκιάθος						1
Σπέτσες	3	3	3	3	3	3
Σύμη	3	3	3	2	2	
Σύρος			1	1	1	
Τολό						
Χαλκίδα						
Χανιά	1	1	1	1	1	1
Χίος	1	1	1	1	1	1
Ψαρρά	1	1	1	1	1	1
ΣΥΝΟΛΟ	98	98	114	107	103	105

Πηγή: ΕΣΥΕ, ΕΟΤ, Στατιστική θαλαμηγών σκαφών, 1990-1995 (αδημοσίευτα στοιχεία)

Όπως φαίνεται και από τα στοιχεία του πίνακα ο αριθμός των συνεργείων επισκευών θαλαμηγών σκαφών, για την περίοδο 1990-1995, ακολουθεί ανοδική τάση.

Τα στοιχεία που παρατίθενται πιο πάνω όπως γίνεται εμφανές από τους πίνακες και όπως έχει ήδη αναφερθεί σταματούν το 1998 για από τότε και στο εξής η έρευνα σταμάτησε και δεν υπάρχουν νεότερα στοιχεία. Ωστόσο η πορεία του γιώτινγκ και των σκαφών αναψυχής, που επηρεάζουν άμεσα τον κλάδο του θαλάσσιου τουρισμού ακολουθούν ανοδική πορεία.

3.6 Ο Ρόλος Του Συγκεκριμένου Κλάδου Στην Εθνική Οικονομία

Ο ελληνικός τουρισμός συνεισφέρει περίπου το 18%, του ΑΕΠ, αν ληφθούν υπόψη και οι πολλαπλασιαστικές επιδράσεις του στο σύνολο της οικονομίας. Το σύνολο των εσόδων της χώρας μας από τον τουρισμό που έφθασε το 2004 τα 10.5 δις ευρώ, είναι μεγαλύτερο από το σύνολο της αξίας των εξαγωγών μας, τόσο προϊόντων όσο και υπηρεσιών, και καλύπτει περίπου το 40% του ελλείμματος του ισοζυγίου των εξωτερικών μας πληρωμών. Στον ελληνικό τουρισμό απασχολούνται άμεσα και έμμεσα περίπου 800.000 εργαζόμενοι, το μεγαλύτερο μέρος των οποίων δραστηριοποιείται στην περιφέρεια και σε μικρού ή μεσαίου μεγέθους επιχειρήσεις. Οι επιδόσεις του ελληνικού τουρισμού είναι σημαντικές, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού η χώρα μας το 2003 κατατάσσεται 10η στον κόσμο ως προς τις τουριστικές εισπράξεις και 13η ως προς τις αφίξεις. Οι επιδόσεις αυτές, γίνονται φυσικά πιο εντυπωσιακές αν κάνουμε την αναγωγή στο μέγεθος της μικρής Ελλάδας, και καταδεικνύουν αναμφίβολα την ύπαρξη ενός εξαιρετικά ελκυστικού πρωτογενούς τουριστικού προϊόντος.

Δεν υπάρχει αμφιβολία ότι ο τουρισμός συμβάλλει, διεθνώς και με εντεινόμενο ρυθμό στην αύξηση της απασχόλησης και στην οικονομική ανάπτυξη.

Στην Ελλάδα, ο τουριστικός τομέας απασχολεί το 16,5% του ενεργού δυναμικού. Παράλληλα μελέτες εκτιμούν ότι ο ελληνικός τουρισμός μπορεί να δημιουργήσει 150.000 θέσεις εργασίας μέχρι το 2010, απορροφώντας το ένα τρίτο της υφιστάμενης ανεργίας.

Τα τελευταία δυο χρόνια ο ελληνικός τουρισμός καταγράφει αξιοσημείωτη άνοδο. Σύμφωνα με πρόσφατα στοιχεία, ο Τομέας του Τουρισμού για το 2005, σε σύγκριση με το 2004, σημείωσε αύξηση 4,7% σε επίπεδο αφίξεων και 6,7% σε επίπεδο εσόδων. Στο σημείο αυτό αξίζει να αναφερθεί ο διεθνής αντίκτυπος της επιτυχούς διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων.

Σήμερα, ο ελληνικός τουρισμός ανασυγκροτείται και προσαρμόζεται στα νέα καταναλωτικά πρότυπα, όπως η ανάπτυξη του θαλάσσιου τουρισμού και στις νέες προτιμήσεις των επισκεπτών. Νέες μορφές τουρισμού αναδεικνύονται στη θέση του παραδοσιακού τουρισμού. Πρόκειται για εξειδικευμένες, περιβαλλοντικά φιλικές, επικεντρωμένες στον πελάτη και προσανατολισμένες στην απόκτηση νέων εμπειριών μορφές τουρισμού.

Ο θαλάσσιος τουρισμός και το γιώτινγκ ως μορφή τουρισμού στη χώρα μας πρωτοεμφανίστηκε τη δεκαετία του '60 όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω, μεγάλη όμως ώθηση στο γιώτινγκ και ειδικότερα στις οργανωμένες διακοπές με σκάφος δόθηκε από τη δεκαετία του '80 και έπειτα. Από τότε επηρεάζεται άμεσα και ακολουθεί τη γενικότερη πορεία του τουρισμού.

Όλο και καλύτερη παρουσιάζεται η πορεία του κλάδου σκαφών αναψυχής, όπως προκύπτει από την κλαδική μελέτη που εκπόνησε η ICAP, με αποτέλεσμα οι προοπτικές εξέλιξης του να διαγράφονται ιδιαίτερα θετικές, αφού οι ρυθμοί ανάπτυξης του είναι αρκετά γοργοί.

Ειδικότερα, σύμφωνα με τη μελέτη της ICAP, ευεργετικά στην επιτάχυνση των ρυθμών ανάπτυξης για τον κλάδο των σκαφών αναψυχής επέδρασε η κατάργηση του τεκμηρίου για σκάφη μέχρι 10μ., η απλούστευση της διαδικασίας λεμβολόγησης, καθώς και η απαλλαγή των ιδιοκτητών σκαφών μέχρι 10μ. από την υποχρέωση να θεωρούν κατά τακτά χρονικά διαστήματα τα ναυτιλιακά τους έγγραφα και να λαμβάνουν άδεια απόπλου.

Η ζήτηση σχετίζεται επίσης, και με το κόστος φύλαξης και συντήρησης, παράγοντες οι οποίοι συνδέονται άμεσα με το διαθέσιμο εισόδημα των καταναλωτών.

Η δημιουργία τα τελευταία δύο χρόνια αρκετών parking σκαφών σε κοντινή απόσταση από τις ακτές έχει δώσει ως ένα βαθμό λύση στο πρόβλημα της έλλειψης χώρων φύλαξης. Στο πλαίσιο αυτό εκτιμάται ότι η περαιτέρω δημιουργία

τουριστικών λιμένων και σημείων ανέλκυσης και καθέλκυσης σκαφών, θα συμβάλλει ακόμη περισσότερο στην άνοδο της ζήτησης για σκάφη αναψυχής.

Γίνεται εμφανές ότι ένα τέτοιου συγκρότημα προωθεί μία από τις διαφορετικές μορφές τουρισμού, συνεπώς η δημιουργία ενός τέτοιου συγκροτήματος θα καλύψει κάποιο μέρος της ζήτησης, για θέσεις ελλιμενισμού, από την άλλη θα δώσει τη δυνατότητα σε κάποιον να απολαύσει τις θαλάσσιες δραστηριότητες σε συνδυασμό με αυτές της ξηράς και επιπλέον στον τουρίστα που έχει «ραϊστεί» από την παραδοσιακή μορφή του καταλύματος να ζήσει μία καινούρια εμπειρία και να γνωρίσει και το κομμάτι του θαλάσσιου τουρισμού χωρίς απαραίτητα να διαθέτει σκάφος.

3.7 Προώθηση Και Marketing

Το προϊόν που θα προσφέρει το συγκρότημα αρχικά θα απευθύνεται σε αλλοδαπούς τουρίστες και αυτό για δύο λόγους. Οι αλλοδαποί τουρίστες και ειδικότερα οι ευρωπαίοι ασχολούνται με το γιάτινγκ, στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες υπάρχουν παρόμοια συγκροτήματα, και θέλουν να «δοκιμάσουν» κάτι το καινούριο, το οποίο μάλιστα αν τους αρέσει δείχνουν αφοσίωση στο συγκεκριμένο προϊόν ή υπηρεσία (brand loyalty). Από την άλλη πλευρά ο Έλληνας τουρίστας δεν είναι εξοικειωμένος σε τέτοιες μορφές τουρισμού ακόμη, θα περάσει κάποιο χρονικό διάστημα μέχρι να εξοικειωθεί και να δεχθεί κάτι καινούριο. Επιπλέον είναι δύσπιστος και δεν δέχεται εύκολα τις αλλαγές, αλλά ένας από τους σημαντικότερους ίσως λόγους είναι ότι στην Ευρώπη το βιοτικό και το οικονομικό επίπεδο των κατοίκων ήταν ήδη ανεβασμένο συνεπώς η απόκτηση ή ενοικίαση ενός σκάφους ήταν κάτι το εφικτό. Στην Ελλάδα η μερίδα του πληθυσμού που είχε παλαιότερα τη δυνατότητα να αποκτήσει σκάφος ή να κάνει διακοπές με σκάφος (μέσω ενοικίασης) ήταν πάρα πολύ μικρή. Για αυτό το λόγω αρχικά θα στραφούμε σε ξένο πελατολόγιο.

Αναφέρθηκε πιο πάνω ότι δύο είναι οι επιχειρήσεις που προσφέρουν τις υπηρεσίες που θα προσφέρει το συγκεκριμένο συγκρότημα, οι οποίες δραστηριοποιούνται σε διαφορετική γεωγραφική περιοχή από αυτή που θα δραστηριοποιείται το συγκρότημα, και το σκάφος σε αντίθεση με το αυτοκίνητο δεν μπορεί να μετακινηθεί εύκολα συνεπώς κάποιος που προτιμά να κάνει της διακοπές

του στα Ιόνια Νησιά και τη Δυτική Ελλάδα δεν θα κινηθεί για τη διαχείμανση του σκάφους στην Χαλκιδική, συνεπώς δεν υπάρχουν άμεσοι ανταγωνιστές. Για αυτό το λόγο οι αγοραστές του συγκεκριμένου προϊόντος και υπηρεσίας δεν μπορούν να ασκήσουν πιέσεις για μία ενδεχόμενη μείωση τιμών. Επιπλέον η νομοθεσία στη χώρα μας σε ότι αφορά τις μαρίνες είναι περίπλοκη, (δεν μπορούν να υπάρξουν μαρίνες σε κοντινή απόσταση) και το κόστος κατασκευής ενός τέτοιου ολοκληρωμένου συγκροτήματος είναι αρκετά υψηλό, συνεπώς δεν είναι εύκολο να εισαχθούν νέοι ανταγωνιστές. Μια στρατηγική ηγεσίας κόστους, ίσως να μην είχε τα αποτελέσματα που θα θέλαμε αλλά και για τους λόγους που αναφέραμε δεν θα ήταν και απαραίτητη.

Στον χώρο του Ιονίου και της Δυτικής Ελλάδας δεν υπάρχει μία άλλη επιχείρηση που να παρέχει το συγκεκριμένο προϊόν, να παρέχει υπηρεσίες που να συνδυάζουν στεριά και θάλασσα, ως προς το προϊόν που θα παρέχεται διαφοροποιούμαστε από τους ανταγωνιστές στην ευρύτερη περιοχή. Ο χώρος του θαλάσσιου τουρισμού, και ειδικότερα του γιώτινγκ και των συναφών με αυτό υπηρεσιών απευθύνεται σε λίγους οπότε η στρατηγική η οποία θα ήταν προτιμότερο να ακολουθηθεί στη δική μας περίπτωση είναι αυτή της εστίασης. Και αυτό γιατί οι προσφερόμενες υπηρεσίες και προϊόν που θα παρέχονται θα εξυπηρετούν ένα συγκεκριμένο αγοραστικό κοινό. Το προϊόν που θα παρέχει το συγκρότημα που πρόκειται να δημιουργηθεί θα είναι ξεχωριστό και μοναδικό για την γεωγραφική περιοχή στην οποία βρίσκεται και θα απευθύνεται σε ένα συγκεκριμένο κοινό που θα διαθέτει υψηλό οικονομικό επίπεδο για να είναι σε θέση να αποκτήσει το συγκεκριμένο προϊόν. Το κοινό στο οποίο απευθύνεται το συγκεκριμένο προϊόν πέρα από το υψηλό εισόδημα, διαθέτει και ένα άλλο χαρακτηριστικό που το διαφοροποιεί από τον απλό τουρίστα και αυτό είναι η αγάπη που διαθέτει για την ενασχόληση με την θάλασσα. Έτσι λοιπόν επιλέγουμε να παρέχουμε ένα διαφορετικό προϊόν (μικτό ξενοδοχειακό συγκρότημα και μαρίνα σκαφών αναψυχής) σε ένα συγκεκριμένο πελατολόγιο (υψηλού εισοδήματος και αγάπη για την θάλασσα).

Έχοντας επιλέξει το πελατολόγιο στο οποίο θα απευθυνθούμε πρέπει να επιλέξουμε τον καταλληλότερο τρόπο προσέγγισης των συγκεκριμένων πελατών. Έχει παρατηρηθεί ότι οι άνθρωποι που ασχολούνται με το γιώτινγκ συγκεντρώνουν και διαβάζουν περιοδικά σχετικά με το αντικείμενο. Η καταχώρηση διαφημίσεων σε τέτοια περιοδικά θα ήταν ένας από του καλύτερου τρόπους προώθησης του προϊόντος

σε πρώτη φάση. Το κόστος καταχώρησης μίας τέτοια διαφήμισης σε έντυπα μέσα εξωτερικού και εσωτερικού ανέρχεται περίπου σε €2.500,00 ετησίως.

Από την παρατήρηση έχει πάλι προκύψει ότι το κοινό στο οποίο απευθυνόμαστε επηρεάζεται πολύ και από την διαφήμιση γνωστή «από στόμα σε στόμα», έτσι αν κάποιος πελάτης έχει μείνει ικανοποιημένος από το προϊόν συστήνει ανεπιφύλακτα την επιχείρηση.

Το Internet είναι επίσης ένα επιπλέον μέσο προώθησης και προβολής και μάλιστα μπορεί να αναζητήσει κανείς τις πληροφορίες που τον ενδιαφέρουν και εν πλω το κόστος μιας ηλεκτρονικής καταχώρησης φθάνει στα. €4.000,00 ετησίως Αυτός είναι ένας τρόπος προώθησης του προϊόντος που προσελκύει μεγάλο αριθμό πελατών και μάλιστα χωρίς κόστος.

Επίσης θα εκδοθούν οι απαραίτητες μπροσούρες οι οποίες θα διαθέτουν τις κατάλληλες πληροφορίες που αφορούν την επιχείρηση. Κόστος €8.500,00 για την υλοποίηση και εκτύπωση των μπροσούρων. Επίσης οι άνθρωποι που ασχολούνται με το γιώτινγκ χρησιμοποιούν τους πορτολάνους (water pilots) που παρέχουν πληροφορίες για λιμάνια, υπηρεσίες ελλιμενισμού και ότι άλλο χρειάζεται το σκάφος. Η καταχώρηση μία διαφήμισης σε πορτολάνο κοστίζει €500,00 για την καταχώρηση μισής σελίδας A4 για κάθε έκδοση. Για καταχώριση σε τεσσερις διαφορετικούς πορτολάνους, σε διαφορετικές γλώσσες, το σύνολο ανέρχεται σε €2.000,00.

Θα προβούμε στη συμμετοχή σε εξειδικευμένες εκθέσεις θαλάσσιου τουρισμού και ναυτικά σαλόνια. Το κόστος για τη συμμετοχή σε μία τέτοια έκθεση ανέρχεται σε €15.500,00.

Στα πρώτα στάδια λειτουργίας του συγκροτήματος δεν θα χρησιμοποιηθεί η τηλεόραση ως μέσο προβολής και διαφήμισης διότι θα πρέπει να γίνει σε πολλά και διαφορετικά κανάλια του εξωτερικού και το κόστος είναι αρκετά υψηλό.

3.8 Ετήσια έσοδα Από Πωλήσεις Προϊόντων- Υπηρεσιών

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να παρουσιάσουμε τα έσοδα που προκύπτουν σε ετήσια βάση από τις πωλήσεις των προϊόντων και των υπηρεσιών. Τα έσοδα του συγκεκριμένου συγκροτήματος, σε ετήσια βάση, θα προέρχονται από:

1. Τον ελλιμενισμό των σκαφών
2. Την ανέλκυση- καθέλκυση και την διαχείμανση των σκαφών
3. Την συντήρηση των σκαφών
4. Τον έλεγχο των σκαφών και τα ανταλλακτικά
5. Τα εφόδια
6. Τα υλικά συντήρησης
7. Τα καύσιμα
8. Τις διάφορες παροχές
9. Την ενοικίαση του εστιατορίου- bar
10. Την ενοικίαση του mini market
11. Την ενοικίαση των σπιτιών του ξενοδοχειακού συγκροτήματος
12. Την ενοικίαση των δωματίων του ξενοδοχειακού συγκροτήματος
13. Λοιπά έσοδα

1. Ελλιμενισμός σκαφών

Με τον όρο ελλιμενισμός εννοείται η πρόσδεση των σκαφών σε ειδικά διαμορφωμένες θέσεις μέσα στην λιμενολεκάνη στα ανεπτυγμένα πλωτά στοιχεία με σκοπό την παραμονή τους για χρονικό διάστημα που συμφωνείται με τους υπεύθυνους του συγκροτήματος. Ο κύριος όγκος των πελατών του συγκροτήματος θα μισθώνει τις θέσεις ελλιμενισμού κατά σαιζόν. Η σαιζόν για τους λιμένες σκαφών αναψυχής ξεκινά τον Μάρτιο- Απρίλιο και τελειώνει τον Οκτώβριο- Νοέμβριο κάθε έτους, και το μέσο κόστος για την παραμονή ενός σκάφους των 10- 12 μέτρων, που είναι και τα πιο συνήθη, είναι περίπου €3.500,00 για όλη την περίοδο.

Στο συγκεκριμένο συγκρότημα θα υπάρχουν 500 θέσεις ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής. Η πληρότητα των θέσεων αυτών θα φθάσει στο 100% μετά το πέμπτο έτος της λειτουργίας ξεκινώντας από το 45% περίπου το πρώτο έτος. Για το πρώτο έτος η υπολογιζόμενη πληρότητα θα είναι περίπου 45%, εκτιμάται στο τρίτο έτος λειτουργίας του συγκροτήματος να ξεπεράσει το 50%. Η εξέλιξη της πληρότητας στην πενταετία και τα αναμενόμενα έσοδα φαίνονται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 3.18: Έσοδα Ελλιμενισμού

ΕΣΟΔΑ ΕΛΛΙΜΕΝΙΣΜΟΥ			
ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ	ΜΙΣΘΩΜΑ ΠΕΡΙΟΔΟΥ	ΕΣΟΔΑ ΣΕ €
1 ^ο Έτος	177	3.500,00	620.000,00
2 ^ο Έτος	221	3.500,00	775.000,00
3 ^ο Έτος	277	3.500,00	968.750,50
4 ^ο Έτος	346	3.500,00	1.210.937,50
5 ^ο Έτος	435	3.500,00	1.513.671,88

Σύμφωνα με τις παραδοχές της παρούσας μελέτης η πληρότητα ελλιμενισμού θα φτάσει σε ποσοστό 45% επί της μέγιστης δυναμικότητας ελλιμενισμού κατά το πρώτο έτος λειτουργίας η πληρότητα όμως θα αυξηθεί σημαντικά και με γρήγορους ρυθμούς εξαιτίας της μεγάλης ζήτησης θέσεων ελλιμενισμού στην περιοχή, έτσι παρατηρείται μία αύξηση της τάξης του 25% ετησίως και μετά το πέμπτο έτος λειτουργίας του συγκροτήματος θα φθάσει το 100%.

2. Ανέλκυση- καθέλκυση και διαχείμανση

Με τον όρο ανέλκυση εννοείται η έξοδος του σκάφους από τη θάλασσα με σκοπό την συντήρησή του και διαχείμανσή του. Η ανέλκυση θα επιτυγχάνεται με την βοήθεια κινητού γερανού travel lift ή με τη μεταφορά του με ειδικό trailer που κινείται σε γλίστρα ειδικά διαμορφωμένη για τον σκοπό αυτό. Με τον όρο καθέλκυση εννοείται η είσοδος του σκάφους στη θάλασσα με την χρησιμοποίηση του ίδιου εξοπλισμού που χρησιμοποιείται για την ανέλκυση. Με τον όρο διαχείμανση εννοείται η παραμονή των σκαφών σε χερσαίο χώρο κατά τη διάρκεια του χειμώνα.

Θα πρέπει να τονιστεί στο σημείο αυτό πως με την απόκτηση του προτεινόμενου εξοπλισμού, η μαρίνα θα είναι σε θέση να εξυπηρετεί την ανέλκυση- καθέλκυση και διαχείμανση όχι μόνο των σκαφών τα οποία θα ελλιμενίζονται σε αυτή. Η ανέλκυση και καθέλκυση και διαχείμανση αναμένεται να κοστίζει 3.000,00 € σκάφος, και θα πρέπει να διευκρινιστεί πως κάθε σκάφος είναι υποχρεωτικό να πραγματοποιήσει τουλάχιστον μία ανέλκυση και καθέλκυση κάθε χρόνο για να γίνουν οι απαραίτητοι έλεγχοι και συντήρηση.

Στο συγκεκριμένο συγκρότημα στον χερσαίο χώρο υπάρχουν 400 θέσεις εναπόθεσης σκαφών. Η πληρότητα των θέσεων αυτών αναμένεται να ακολουθήσει την πορεία των θέσεων ελλιμενισμού. Τα έσοδα από την ανέλκυση, καθέλκυση και

διαχείριση των σκαφών για χρονικό διάστημα μίας πενταετίας παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί. Παρατηρείται μία αύξηση της τάξης του 22% από την προηγούμενη χρονιά στην επόμενη.

Πίνακας 3.19: Έσοδα Ανέλκυσης- Καθέλκυσης- Διαχείρισης

ΕΣΟΔΑ ΑΝΕΛΚΥΣΗΣ- ΚΑΘΕΛΚΥΣΗΣ- ΔΙΑΧΕΙΜΑΝΣΗΣ			
ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΤΙΜΗ	ΕΣΟΔΑ ΣΕ €
1 ^ο Έτος	144	3.000,00	430.000,00
2 ^ο Έτος	175	3.000,00	524.600,00
3 ^ο Έτος	214	3.000,00	640.012,00
4 ^ο Έτος	261	3.000,00	780.814,64
5 ^ο Έτος	318	3.000,00	952.293,86

3. Συντήρηση σκαφών

Η συντήρηση που πραγματοποιείται στα σκάφη μπορεί να γίνει είτε στη θάλασσα, είτε στην ξηρά. Στην πρώτη περίπτωση η συντήρηση αφορά κυρίως των εσωτερικό χώρο των σκαφών, το μηχανοστάσιο και το κατάστρωμα. Στη δεύτερη περίπτωση η συντήρηση αποτελεί, όπως αναφέρθηκε, απαραίτητη προϋπόθεση για την ασφάλεια του σκάφους και τη διατήρηση της αξιοπλοίας του δεδομένης της πλήρης συντήρησης που πραγματοποιείται. Η συντήρηση των σκαφών θα πραγματοποιείται από ειδικευμένο προσωπικό και θα αποτελεί παροχή υπηρεσίας από το συγκρότημα. Το μέσο κόστος συντήρησης εντός θαλάσσης υπολογίζεται ότι ανέρχεται στα € 800,00 για κάθε σκάφος, ενώ αυτό της συντήρησης εκτός θαλάσσης υπολογίζεται ότι ανέρχεται στα € 750,00 για κάθε σκάφος. Κάθε πλοιοκτήτης πραγματοποιεί συντήρηση του σκάφους του τουλάχιστον μία φορά το χρόνο. Τα έσοδα της συντήρησης (εντός και εκτός θάλασσας) ξεκινούν από € 250.000,00 και ακολουθώντας αύξηση κατά 22% ετησίως φθάνει στο πέμπτο έτος λειτουργία του συγκροτήματος στα € 553.833,64. Τα έσοδα που προκύπτουν από την παροχή συντήρησης για την πρώτη πενταετία λειτουργίας του συγκροτήματος φαίνονται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 3.20: Συνολικά Έσοδα Παροχής Συντήρησης

ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΠΑΡΟΧΗΣ ΣΥΝΤΗΡΗΣΗΣ	
ΕΤΟΣ	ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΕΣΟΔΑ ΣΕ €
1 ^ο Έτος	250.000,00
2 ^ο Έτος	305.000,00
3 ^ο Έτος	372.100,00
5 ^ο Έτος	453.962,00
6 ^ο Έτος	553.833,64

4. Έλεγχος σκαφών και ανταλλακτικά

Κατά την παραμονή σκαφών στο συγκρότημα, γίνεται σε αυτά ο απαραίτητος έλεγχος, με νηογνώμονα και παράλληλα αποκαθίστανται διάφορες βλάβες των μερών του σκάφους καθώς επισκευές μηχανών. Για την πραγματοποίηση των επισκευών αυτών είναι απαραίτητα διάφορα ανταλλακτικά και αναλώσιμα υλικά, όπως προπέλες, πανιά, περιμετρικά κάγκελα, λάστιχα, εξαρτήματα των ιστίων, τάπες των στεγανών, βαλβίδες αντεπιστροφής, ηλεκτρικά μοτέρ, αντλίες και όλα τα ανταλλακτικά των μηχανών. Υπολογίζεται ότι το μέσο κόστος για την πραγματοποίηση του ελέγχου και την τοποθέτηση των απαιτούμενων ανταλλακτικών είναι περίπου €900,00 ανά σκάφος. Υπολογίζεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των σκαφών περνούν από τον απαραίτητο έλεγχο μία φορά των χρόνων, επιπλέον στο συγκεκριμένο συγκρότημα αναμένεται να ελλιμενίζονται και επαγγελματικά σκάφη τα οποία χρειάζονται συχνότερους ελέγχους. Ο έλεγχος αναμένεται να αυξάνει κατά 15% ετησίως. Με βάση τα δεδομένα αυτά προκύπτουν τα στοιχεία του παρακάτω πίνακα.

Πίνακας 3.21: Έσοδα Ελέγχου Σκαφών & Ανταλλακτικών

ΕΣΟΔΑ ΕΛΕΓΧΟΥ ΣΚΑΦΩΝ- ΑΝΤΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ			
ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΚΑΦΩΝ	ΤΙΜΗ	ΕΣΟΔΑ ΣΕ €
1 ^ο Έτος	267	900,00	240.000,00
2 ^ο Έτος	307	900,00	276.000,00
3 ^ο Έτος	453	900,00	317.400,00

4 ^ο Έτος	406	900,00	365.010,00
5 Έτος	466	900,00	419.761,50

5. Εφόδια

Οι κανόνες της ναυσιπλοΐας επιβάλλουν κάθε σκάφος να είναι εφοδιασμένο με τα απαραίτητα υλικά εφόδια για την αντιμετώπιση αντίξοων συνθηκών και καταστάσεων κατά τον πλου. Ενδεικτικά αναφέρονται ορισμένα από τα εφόδια που πρέπει να έχουν τα σκάφη, όπως σωσίβια, βεγγαλικά, καπνογόνα, αλυσίδες, άγκυρες. Όλα τα παραπάνω υλικά και εφόδια θα διατίθενται από τα ειδικά καταστήματα του συγκροτήματος στους ιδιοκτήτες των σκαφών. Τα έσοδα που αναμένεται, να έχει το συγκρότημα από την προμήθεια των εφοδίων έχουν υπολογιστεί στα €65.000,00 για το πρώτο έτος και αναμένεται ανοδική πορεία για τα επόμενα έτη.

6. Υλικά Συντηρήσεως

Είναι τα υλικά εκείνα που χρησιμοποιούνται από τα ειδικά συνεργεία για την συντήρηση των σκαφών στην ξηρά και στη θάλασσα και αποτελούν μία μεγάλη γκάμα προϊόντων, από την οποία ενδεικτικά αναφέρουμε τα υλικά προεργασίας των χρωματισμών, τα χρώματα και τα βερνίκια, τις μοράβιες, τα ανταλλακτικά των μηχανικών μερών, τα λάδια των μηχανών, τα φίλτρα, τις βαλβολίνες, τα υγρά των μπαταριών. Τα έσοδα που αναμένεται, σύμφωνα με εκτιμήσεις να έχει η μαρίνα από την χρησιμοποίηση- πώληση υλικών συντηρήσεως έχουν υπολογιστεί στις € 120.000,00 για το πρώτο έτος και ακολουθούν ανοδική πορεία για τα επόμενα έτη.

7. Καύσιμα

Είναι κυρίως το πετρέλαιο, το οποίο χρησιμοποιείται από τα ιστιοπλοϊκά σκάφη αλλά και από τα ταχύπλοα τα οποία είναι εφοδιασμένα με μηχανές πετρελαίου. Επίσης σαν καύσιμη ύλη χρησιμοποιείται από πολλά ταχύπλοα και η βενζίνη. Θα πρέπει στο σημείο αυτό να τονιστεί πως ο κύριος όγκος των σκαφών που θα φιλοξενεί το συγκρότημα θα είναι ιστιοπλοϊκά, που σημαίνει πως αντίστοιχα και ο κύριος όγκος των καυσίμων που θα προμηθεύει τα σκάφη θα είναι πετρέλαιο. Για αυτό ακριβώς τον λόγο ο υπολογισμός των εσόδων της συγκεκριμένης κατηγορίας

έχει γίνει με βάση τα λίτρα που αναμένεται να καταναλώνονται από τα σκάφη και τα αυτοκίνητα που θα ανεφοδιάζονται στο συγκρότημα ετησίως.

Πίνακας 3.22: Έσοδα Καυσίμων

ΕΣΟΔΑ ΚΑΥΣΙΜΩΝ			
ΕΤΟΣ	ΛΙΤΡΑ	ΤΙΜΗ/ ΛΙΤΡΟ	ΕΣΟΔΑ ΣΕ €
1 ^ο Έτος	400.000,00	0,95	380.000,00
2 ^ο Έτος	448.000,00	0,95	425.600,00
3 ^ο Έτος	501.760,00	0,95	476.672,00
4 ^ο Έτος	561.971,20	0,95	533.872,64
5 ^ο Έτος	629.407,73	0,95	597.937,34

8. Διάφορες Παροχές

Είναι κυρίως μικροεπεμβάσεις που γίνονται στους εσωτερικούς χώρους των σκαφών, όπως τοποθετήσεις ερμαρίων, ξύλινες μετατροπές, αντικαταστάσεις στεγανών και γενικά παροχές εξυπηρέτησης πελατών της μαρίνας. Τα έσοδα που αναμένεται, με εκτιμήσεις, να προέλθουν από τις διάφορες παροχές έχουν υπολογιστεί στις €60.000,00 για το πρώτο έτος και ακολουθούν αυξητική πορεία για τα επόμενα έτη.

9. Ενοικίαση εστιατορίου- bar

Στο συγκρότημα θα λειτουργεί υποχρεωτικά εστιατόριο, καφέ και αναψυκτήριο για την κάλυψη των αναγκών των πελατών και του προσωπικού του συγκροτήματος. Έχει προβλεφθεί η ενοικίαση του εστιατορίου, για την διευκόλυνση τόσο της διοίκησης του συγκροτήματος όσο και των πελατών. Επιπλέον μετά από υπολογισμούς και εκτιμήσεις, θεωρήθηκε πιο συμφέρουσα η ενοικίαση γιατί θα αποφέρει περισσότερα έσοδα. Έτσι λοιπόν η ενοικίαση του εστιατορίου σε ετήσια βάση θα είναι €15.000,00.

10. Ενοικίαση mini market

Στο συγκρότημα θα λειτουργεί mini market, για την κάλυψη βασικών αναγκών πελατών και προσωπικού. Όπως είναι φυσικό δεν θα διαθέτει την γκάμα και το εύρος των προϊόντων ενός μεγάλου super market ωστόσο θα είναι σε θέση να κάλυψη αρκετές από τις ανάγκες των ανθρώπων που θα κινούνται στο συγκρότημα. Όπως και στην περίπτωση του εστιατορίου μετά από υπολογισμούς και εκτιμήσεις, θεωρήθηκε πιο συμφέρουσα η ενοικίαση του συγκεκριμένου καταστήματος γιατί θα αποφέρει περισσότερα έσοδα. Η ενοικίαση του mini market θα ανέρχεται στα € 13.000,00 ετησίως.

11. Ενοικίαση σπιτιών ξενοδοχειακού συγκροτήματος.

Σε ότι αφορά τα σπίτια που θα υπάρχουν στο συγκρότημα θα λειτουργούν με τη μορφή ξενοδοχείου αφού σε συνδυασμό με τα δωμάτια αποτελούν το ξενοδοχειακό συγκρότημα. Τα σπίτια και τα δωμάτια θα παρέχουν υπηρεσίες 4*. Η διαφορά σπιτιών και δωματίων είναι ότι κάθε σπίτι μπορεί να καλύψει τη διαμονή τεσσάρων ατόμων σε αντίθεση με τα δωμάτια που είναι δίκλινα, διαθέτει όπως είναι λογικό περισσότερους χώρους και λειτουργεί αυτόνομα. Όλα τα σπίτια θα είναι επιπλωμένα, θα διαθέτουν δύο υπνοδωμάτια, χολ, κουζίνα, καθιστικό, τραπεζαρία, λουτρό και σάουνα. Τα σπίτια θα ενοικιάζονται σε ετήσια βάση. Το κόστος ενοικίασης ανά έτος είναι € 14.000,00. Σε ότι αφορά τα σπίτια για τον πρώτο χρόνο η πληρότητα τους αναμένεται να φτάσει περίπου το 50%, τον δεύτερο χρόνο το 60%, τον τρίτο το 70%, τον τέταρτο το 85% και μετά τον πέμπτο χρόνο θα φθάσει το 100%. Τα συμβόλαια ενοικίασης των σπιτιών θα είναι ετήσια, και αυτό γιατί την εταιρία συμφέρει η ετήσια ενοικίαση των σπιτιών και επιπλέον στην χώρα μας γενικότερα και στη περιοχή ειδικότερα οι καιρικές συνθήκες είναι καλές. Στην διάρκεια του έτους οι περισσότερες ημέρες παρουσιάζουν ηλιοφάνεια και οι χειμώνες δεν είναι τόσο κρύοι όσο των βορείων χωρών της Ευρώπης. Όπως αναφέρθηκε και πιο πάνω στο κεφάλαιο που αναφέρεται στην προώθηση και το marketing του προϊόντος το πελατολόγιο στο οποίο αναφερόμαστε είναι μεγάλης ηλικίας και αρκετές φορές συνταξιούχοι, οι άνθρωποι αυτοί αφού διαθέτουν χρόνο και χρήμα θα έχουν τη δυνατότητα να επισκέπτονται το συγκρότημα και κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου,

επομένως η ενοικίαση θα είναι ετήσια. Στον πίνακα φαίνεται πως θα διαμορφωθεί η πληρότητα των σπιτιών.

Πίνακας 3.23: Έσοδα Ενοικίασης Σπιτιών

ΕΣΟΔΑ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΣΠΙΤΙΩΝ				
ΕΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΣΠΙΤΙΩΝ	ΤΙΜΗ	ΤΡΟΠΟΣ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ	ΕΣΟΔΑ ΣΕ €
1 ^ο Έτος	21	14.000,00	Ετησίως	300.000,00
2 ^ο Έτος	25	14.000,00	Ετησίως	345.000,00
3 ^ο Έτος	28	14.000,00	Ετησίως	396.750,00
4 ^ο Έτος	33	14.000,00	Ετησίως	456.262,50
5 ^ο Έτος	38	14.000,00	Ετησίως	524.701,88

Όπως φαίνεται από τον παραπάνω πίνακα η πληρότητα των σπιτιών θα αυξάνει περίπου κατά 15% ετησίως.

12. Ενοικίαση δωματίων ξενοδοχειακού συγκροτήματος.

Όπως ήδη αναφέραμε τα δωμάτια σε συνδυασμό με τα σπίτια θα αποτελούν το ξενοδοχειακό συγκρότημα. Σε αντίθεση με τα σπίτια η πολιτική που θα ακολουθηθεί στα δωμάτια είναι διαφορετική. Δεν θα υπάρχουν στα δωμάτια ετήσια συμβόλαια. Το κόστος διανυκτέρευσης σε ένα δωμάτιο ανέρχεται στα € 140,00. Οι πληρότητες των δωματίων αναμένεται να αγγίξει το 65% για το πρώτο έτος, 70% για το δεύτερο έτος, 90% το τρίτο και τέλος το τέταρτο να φθάσουν το 100%, και έτσι θα συνεχιστεί και στο πέμπτο έτος.

Πίνακας 3.24: Έσοδα Ενοικίασης Δωματίων 1^ο Έτος

ΕΣΟΔΑ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΔΩΜΑΤΙΩΝ			
ΜΗΝΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΩΜΑΤΙΩΝ	ΤΙΜΗ	ΕΣΟΔΑ ΣΕ €
Ιανουάριος	5	140,00	700,00
Φεβρουάριος	3	140,00	420,00
Μάρτιος	15	140,00	2.100,00

Απρίλιος	15	140,00	2.100,00
Μάιος	20	140,00	2.800,00
Ιούνιος	26	140,00	3.640,00
Ιούλιος	24	140,00	3.360,00
Αύγουστος	20	140,00	2.800,00
Σεπτέμβριος	26	140,00	3.640,00
Οκτώβριος	24	140,00	3.360,00
Νοέμβριος	20	140,00	2.800,00
Δεκέμβριος	3	140,00	420,00
ΣΥΝΟΛΟ	201	140,00	28.140,00

Τα έσοδα των δωματίων για το πρώτο έτος με πληρότητα 50% θα φθάσουν € 18.240,00 και θα διαμορφωθούν ανάλογα για τα επόμενα έτη.

Πίνακας 3.25: Έσοδα Ενοικίασης Δωματίων 2^ο Έτος

ΕΣΟΔΑ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΔΩΜΑΤΙΩΝ			
ΜΗΝΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΩΜΑΤΙΩΝ	ΤΙΜΗ	ΕΣΟΔΑ ΣΕ €
Ιανουάριος	6	140,00	840,00
Φεβρουάριος	12	140,00	1.680,00
Μάρτιος	15	140,00	2.100,00
Απρίλιος	16	140,00	2.240,00
Μάιος	22	140,00	3.080,00
Ιούνιος	25	140,00	3.500,00
Ιούλιος	28	140,00	3.920,00
Αύγουστος	25	140,00	3.500,00
Σεπτέμβριος	28	140,00	3.920,00
Οκτώβριος	25	140,00	3.500,00
Νοέμβριος	22	140,00	3.080,00
Δεκέμβριος	8	140,00	1.120,00
ΣΥΝΟΛΟ	232	140,00	32.361,00

Πίνακας 3.26: Έσοδα Ενοικίασης Δωματίων 3^ο Έτος

ΕΣΟΔΑ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΔΩΜΑΤΙΩΝ			
ΜΗΝΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΩΜΑΤΙΩΝ	ΤΙΜΗ	ΕΣΟΔΑ ΣΕ €
Ιανουάριος	5	140,00	700,00
Φεβρουάριος	5	140,00	700,00

Μάρτιος	18	140,00	2.520,00
Απρίλιος	20	140,00	2.800,00
Μάιος	30	140,00	4.200,00
Ιούνιος	36	140,00	5.040,00
Ιούλιος	30	140,00	4.200,00
Αύγουστος	28	140,00	3.920,00
Σεπτέμβριος	36	140,00	5.040,00
Οκτώβριος	36	140,00	5.040,00
Νοέμβριος	20	140,00	2.800,00
Δεκέμβριος	2	140,00	280,00
ΣΥΝΟΛΟ	266	140,00	37.215,15

Πίνακας 3.27: Έσοδα Ενοικίασης Δωματίων 4^ο Έτος

ΕΣΟΔΑ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΔΩΜΑΤΙΩΝ			
ΜΗΝΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΩΜΑΤΙΩΝ	ΤΙΜΗ	ΕΣΟΔΑ ΣΕ €
Ιανουάριος	10	140,00	1.400,00
Φεβρουάριος	12	140,00	1.680,00
Μάρτιος	23	140,00	3.220,00
Απρίλιος	30	140,00	4.200,00
Μάιος	35	140,00	4.900,00
Ιούνιος	40	140,00	5.600,00
Ιούλιος	35	140,00	4.900,00
Αύγουστος	30	140,00	4.200,00
Σεπτέμβριος	40	140,00	5.600,00
Οκτώβριος	40	140,00	5.600,00
Νοέμβριος	35	140,00	4.900,00
Δεκέμβριος	12	140,00	1.680,00
ΣΥΝΟΛΟ	342	140,00	47.797,42

Πίνακας 3.28: Έσοδα Ενοικίασης Δωματίων 5^ο Έτος

ΕΣΟΔΑ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΔΩΜΑΤΙΩΝ			
ΜΗΝΕΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΩΜΑΤΙΩΝ	ΤΙΜΗ	ΕΣΟΔΑ ΣΕ €
Ιανουάριος	5	140,00	700,00
Φεβρουάριος	8	140,00	1.120,00
Μάρτιος	25	140,00	3.500,00
Απρίλιος	35	140,00	4.900,00

Μάιος	40	140,00	5.600,00
Ιούνιος	40	140,00	5.600,00
Ιούλιος	38	140,00	5.320,00
Αύγουστος	35	140,00	4.900,00
Σεπτέμβριος	40	140,00	5.600,00
Οκτώβριος	40	140,00	5.600,00
Νοέμβριος	38	140,00	5.320,00
Δεκέμβριος	8	140,00	1.120,00
ΣΥΝΟΛΟ	352	140,00	49.217,00

Πίνακας 3.29: Συνολικά Έσοδα Πενταετίας

ΕΣΟΔΑ ΕΝΟΙΚΙΑΣΗΣ ΔΩΜΑΤΙΩΝ			
ΈΤΟΣ	ΑΡΙΘΜΟΣ ΔΩΜΑΤΙΩΝ	ΤΙΜΗ	ΕΣΟΔΑ ΣΕ €
1 ^ο Έτος	201	140,00	28.140,00
2 ^ο Έτος	232	140,00	32.361,00
3 ^ο Έτος	266	140,00	37.215,15
4 ^ο Έτος	342	140,00	47.797,42
5 ^ο Έτος	352	140,00	49.217,00

13. Λοιπά έσοδα.

Στο συγκρότημα θα λειτουργούν χώροι πλυντηρίων , αποθήκες και αποθηκευτικοί χώροι για την ασφάλιση διαφόρων παρελκόμενων ειδών των σκαφών όπως είναι φουσκωτό, πανιά και άλλα. Τα λοιπά έσοδα που αναμένονται από αυτή τη δραστηριότητα έχουν υπολογιστεί με εκτιμήσεις € 50.000,00 για το πρώτο έτος και θα αυξάνει τα επόμενα έτη.

Η παραπάνω ανάλυση βοηθά να γίνει κατανοητό ότι η ολοκληρωμένη ανάπτυξη των δραστηριοτήτων που θα πραγματοποιούνται στο συγκρότημα τόσο στο χερσαίο όσο και στον θαλάσσιο χώρο του παρέχει τη δυνατότητα να έχει έσοδα.

3.9 Ετήσια Έξοδα Marketing

Με βάση τα όσα αναφέρθηκαν η προώθηση των προϊόντων- υπηρεσιών του συγκροτήματος απαιτεί την δαπάνη χρημάτων. Το πως διαμορφώνονται τα έξοδα

από την προώθηση των προϊόντων και το marketing φαίνονται αναλυτικά στον παρακάτω πίνακα και αφορούν χρονικό διάστημα ενός έτους.

Πίνακας 3.30: Ετήσια Έξοδα Marketing

ΕΤΗΣΙΑ ΕΞΟΔΑ MARKETING	
ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	ΕΞΟΔΑ ΣΕ €
Καταχώρηση διαφημίσεων σε έντυπα	2.500,00
Internet	4.000,00
Μπροσούρες	8.500,00
Καταχώρηση σε πορτολάνο	2.000,00
Συμμετοχή σε εκθέσεις	15.500,00
ΣΥΝΟΛΟ	32.500,00

Τα ετήσια έξοδα προώθησης και marketing ανέρχονται σε €32.500,00 ετησίως.

ΕΙΣΡΟΕΣ ΥΛΙΚΩΝ

4.1 Διαθεσιμότητα Πρώτων Υλών Και Υλικών

Στην ύπαρξη και στη βιωσιμότητα κάθε μονάδας παίζει καθοριστικό ρόλο η ύπαρξη των πρώτων υλών. Σε περίπτωση που δεν υπάρχουν οι πρώτες ύλες ή τα διαθέσιμα υλικά για την υλοποίηση των δραστηριοτήτων μίας μονάδας όπως είναι φυσικό η μονάδα δεν θα μπορέσει να προχωρήσει. Επιπλέον θα πρέπει να ελεγχθεί το κατά πόσο οι πρώτες ύλες και τα εφόδια είναι συμβατά και δεν επηρεάζουν το περιβάλλον ή εξαντλούν φυσικούς πόρους. Στην συγκεκριμένη επένδυση θα χρειαστεί μία πληθώρα υλικών και εφοδίων, προκειμένου να εξυπηρετηθούν τα σκάφη, τα πληρώματα, οι επισκέπτες τους συγκροτήματος, το προσωπικό αλλά και το ίδιο το συγκρότημα σαν σύνολο για να μπορέσει να λειτουργήσει. Η προμήθεια των υλικών και των προϊόντων θα γίνεται από προμηθευτές του εξωτερικού, του εσωτερικού αλλά και της τοπικής κοινωνίας.

Στην περίπτωση του συγκροτήματος αυτού χρειάζεται μηχανολογικός εξοπλισμός, που δύσκολα αντικαθίσταται, και θα τοποθετεί στη φάση κατασκευής (η ανάλυση του μηχανολογικού εξοπλισμού ακολουθεί). Τα μηχανήματα αυτά εξαιτίας της χρήσης ενδεχομένως κάποια στιγμή χρειαστούν επισκευή και ανταλλακτικά, γιατί ο μηχανολογικός εξοπλισμός χρειάζεται αντικατάσταση μετά από μία ορισμένη περίοδο ζωής. Τα ανταλλακτικά του μηχανολογικού εξοπλισμού θα προέρχονται από τις εταιρίες τις οποίες αποκτήθηκε ο μηχανολογικός εξοπλισμός. Οι εταιρίες αυτές εδρεύουν στο εξωτερικό, ενώ κάποιες από αυτές εδρεύουν στη χώρα μας μέσω των αντιπροσώπων τους και μπορούν να προμηθεύουν ανά πάσα στιγμή με ανταλλακτικά την επιχείρηση. Η διαθεσιμότητα αυτών των ανταλλακτικών και η ύπαρξη προμηθευτών είναι σημαντικός παράγοντας γιατί μία εταιρία που στηρίζει ένα μέρος του προσφερόμενου προϊόντος της στον μηχανολογικό εξοπλισμό θα πρέπει να μπορεί να αντιμετωπίσει προβλήματα που ανακύπτουν και σχετίζονται με

ανταλλακτικά και εφόδια. (Στον μηχανολογικό εξοπλισμό συγκαταλέγονται και ο εξοπλισμός του εστιατορίου).

Διαθεσιμότητα θα πρέπει να υπάρχει και στα υλικά και εφόδια που θα καλύπτουν τις ανάγκες των σκαφών για επισκευή, και θα διατίθενται από τα συνεργεία και από το κατάστημα πώλησης ναυτιλιακών ειδών. Όπως αναφέρθηκε και στο κεφάλαιο που σχετίζεται με το ιστορικό του επενδυτικού σχεδίου, οι μέτοχοι ασχολούνται με τον θαλάσσιο τουρισμό επί 25 έτη, συνεπώς γνωρίζουν τη συγκεκριμένη αγορά, την ύπαρξη προμηθευτών και την διαθεσιμότητα ανταλλακτικών, χρωμάτων, ναυτιλιακών ειδών. Επιπλέον στις μέρες μας με την παγκοσμιοποίηση και την ελεύθερη αγορά μπορεί κανείς να εισάγει κατευθείαν από το εξωτερικό προϊόντα χωρίς την μεσολάβηση ενδιάμεσων. Αυτό δίνει τη δυνατότητα στο να υπάρχει πληθώρα προϊόντων, οπότε εξασφαλίζοντας την δυνατότητα προμήθειας υλικών, ανταλλακτικών και λοιπών προϊόντων τόσο από προμηθευτές του εσωτερικού και του εξωτερικού αντιμετωπίζεται και η ζήτηση που προκύπτει κάθε φορά για τέτοιου είδους προϊόντα. Αξίζει να σημειωθεί ότι πλέον τα ναυτιλιακά προϊόντα δημιουργούνται με τέτοιες προδιαγραφές ώστε να είναι φιλικά προς το περιβάλλον.

Σε ότι αφορά τα προϊόντα διατροφής και υγιεινής που θα διατίθενται στο mini market και για αυτά εξασφαλίζεται η προμήθεια, αυτή τη φορά από τοπικούς προμηθευτές γιατί πρόκειται για μικρές ποσότητες. Συνήθως τα mini market που βρίσκονται σε τέτοιου είδους συγκροτήματα εξυπηρετούν βασικές ανάγκες των πελατών- τουριστών οπότε η προμήθεια των προϊόντων αυτών μπορεί να γίνει από χονδρέμπορους που εδρεύουν στην τοπική κοινωνία.

Πέρα από τα παραπάνω θα πρέπει να εκτιμηθεί και η εισροή ηλεκτρισμού, νερού και καυσίμων.

4.2 Ηλεκτρικό Ρεύμα

Σε ότι αφορά την παροχή ηλεκτρικού ρεύματος θα γίνεται από τον ηλεκτρικό υποσταθμό του Δήμου Ανακτορίου στο νομό Αιτωλοακαρνανίας.

Το ηλεκτρικό δίκτυο της μαρίνας θα τροφοδοτεί τα εξής δίκτυα:

§ Δίκτυο φωτισμού

§ Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις κτιρίων

§ Δίκτυο ηλεκτρικών παροχών για τα ελλιμενισμένα σκάφη και τους χώρους εναπόθεσης σκαφών και τις

§ Αντλίες

A) Δίκτυο φωτισμού

B) Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις κτιρίων

Οι ηλεκτρικές εγκαταστάσεις των κτιρίων θα μελετηθούν και θα κατασκευασθούν βάσει του κτιριοδομικού κανονισμού.

Γ) Δίκτυο ηλεκτρικών παροχών για τα ελλιμενισμένα σκάφη και τους χώρους εναπόθεσης σκαφών

Με ηλεκτρικό ρεύμα θα πρέπει να προμηθεύονται και οι προβλήτες και τα σκάφη. Στον φωτισμό των προβλητών η εγκατάσταση προβλέπει την σύνδεση όλων των φωτιστικών σωμάτων των διανομέων καθώς και των φωτιστικών των πυροσβεστικών φωλιών. Οι πυροσβεστικές φωλιές θα προμηθεύονται και αυτές ηλεκτρικό ρεύμα προκειμένου ο κόκκινος λαμπτήρας επισημάνσης της θέσης που βρίσκεται η πυροσβεστική φωλιά να τροφοδοτείται. Η αφή και σβέση των φωτιστικών στοιχείων γίνεται με διακόπτη τοποθετημένο στο Pillar αλλά και με φωτοκύτταρο.

Προβλέπεται η εγκατάσταση ηλεκτρικών παροχών σε όλη την έκταση των χερσαίων εγκαταστάσεων. Στα γήπεδα θα τοποθετηθούν παροχές ανά 15 μέτρα περίπου, οι οποίες θα είναι ειδικού τύπου κατάλληλες για υπαίθριες εργασίες. Το δίκτυο ηλεκτρικών παροχών θα ελέγχεται από υποπίνακα, ο οποίος θα καταλήγει στον κεντρικό πίνακα της εγκατάστασης.

Δ) Αντλίες

Η μαρίνα θα είναι εφοδιασμένη με ηλεκτροκίνητες αντλίες για: .

- Ύδρευση
- Πυρόσβεση
- Μεταφορά των λυμάτων
- Λειτουργία του σταθμού καυσίμων

Οι ηλεκτρικοί αγωγοί θα είναι τοποθετημένοι σε υπόγεια φρεάτια σε όλη την έκταση των εγκαταστάσεων. Η όλη εγκατάσταση θα συνδεθεί με το δίκτυο της ΔΕΗ με εγκατάσταση υποσταθμού.

Επίσης, προβλέπεται η εγκατάσταση νηξελογεννήτριας μέσης ισχύος, τοποθετημένης σε ειδικό ηχομονωμένο χώρο, η οποία θα τίθεται αυτομάτως σε λειτουργία σε περίπτωση διακοπής της παροχής ρεύματος και θα εξυπηρετεί τις κύριες μόνο ανάγκες της μαρίνας.

Προβλέπεται η επέκταση της εγκατάστασης δικτύου ηλεκτροφωτισμού όλων των χερσαίων εγκαταστάσεων για να εξασφαλισθούν συνθήκες ασφαλούς προσπέλασης, εργασίας και φύλαξης των εγκαταστάσεων.

Ο φωτισμός των εγκαταστάσεων θα γίνει με την εγκατάσταση φωτιστικών στοιχείων νατρίου ισχύος 250 Watt έκαστο, τοποθετημένα σε ιστούς ύψους 8 m σε καίρια σημεία των χερσαίων χώρων.

Ο έλεγχος του φωτισμού όλων των παραπάνω θα γίνεται από διακόπτες που θα είναι τοποθετημένοι σε πίνακες διανομής, από τους οποίους θα προέρχεται η ηλεκτρική ενέργεια για την λειτουργία της εγκατάστασης. Όλα τα μεταλλικά στοιχεία πρέπει να γειώνονται ώστε να μην είναι δυνατόν να ανέβουν σε επικύνδυνο σημείο τάσεως αν συμβεί κάποιο λάθος.

4.3 Ύδρευση

Η απαραίτητη προμήθεια νερού θα γίνεται από το δίκτυο ύδρευσης κεντρικού αγωγού που υδροδοτεί το Δήμο Λευκάδας. Το δίκτυο ύδρευσης θα εξυπηρετεί:

- την τροφοδοσία εγκαταστάσεων της θαλάσσιας ζώνης
- τις κτιριακές εγκαταστάσεις
- τις υπαίθριες εργασίες και
- τους χώρους υγιεινής και αναψυχής των επισκεπτών της μαρίνας.

Το κύριο δίκτυο θα αποτελείται από μια δεξαμενή συγκέντρωσης και το δίκτυο σωληνώσεων.

Το δίκτυο σωληνώσεων θα εκτείνεται σε όλη την επιφάνεια των χερσαίων χώρων και θα διαιρείται με βάνες σε τμήματα, ώστε να είναι εύκολη η συντήρηση του δικτύου.

Προβλέπεται η ύπαρξη κρουνών σε μικρές αποστάσεις (20-30 μέτρα) για την εξυπηρέτηση των αναγκών της μαρίνας.

Κρίνεται απαραίτητη η εγκατάσταση αντλίας για την επαρκή τροφοδοσία του δικτύου, η οποία θα τοποθετηθεί πλησίον της δεξαμενής σε ειδικό χώρο. Δεν προβλέπεται η εγκατάσταση μετρητών στις παροχές.

Για την υδροδότηση των σκαφών προβλέπεται η τοποθέτηση δύο παροχών πόσιμου νερού με ιδιαίτερο μετρητή καταναλώσεων. Οι διανομείς θα τροφοδοτούνται από το δίκτυο ύδρευσης της εγκατάστασης. Θα υπάρχουν διακόπτες οι οποίοι θα απομονώνουν τμήματα του δικτύου.

4.4 Τηλεπικοινωνίες

Όλες οι κτιριακές εγκαταστάσεις θα μπορούν να συνδέονται με το τηλεφωνικό δίκτυο του ΟΤΕ. Σε κάθε διανομέα προβλέπεται κατάληξη μίας τηλεφωνικής γραμμής, η οποία θα είναι δυνατόν να συνδεθεί με το τηλεφωνικό δίκτυο του ΟΤΕ. Το τηλεφωνικό δίκτυο των κτιριακών εγκαταστάσεων θα εξυπηρετεί το προσωπικό και τους επισκέπτες της μαρίνας. Το τηλεφωνικό δίκτυο θα συνδεθεί και με τους διανομείς στους προβλήτες της μαρίνας. Επίσης προβλέπεται σύνδεση της μαρίνας με Telex, καθώς και εγκατάσταση δικτύου επικοινωνίας U.H.F. για την εξυπηρέτηση των σκαφών αναψυχής.

Σε κεφάλαιο που ακολουθεί και αφορά τον μηχανολογικό εξοπλισμό αναφέρεται και σταθμός ανεφοδιασμού καυσίμων για τα εξηπυρετούμενα σκάφη. Στον σταθμό θα υπάρχουν 3 έως 4 δεξαμενές καυσίμου συνολικού όγκου 50 μ3. Ο σταθμός θα εφοδιάζεται με τα απαραίτητα καύσιμα από τη εταιρία που θα εκπροσωπηθεί.

4.5 Δίκτυο Πυρόσβεσης

Προβλέπεται η εγκατάσταση συστήματος πυρόσβεσης για την προστασία προσωπικού των φυλασσόμενων σκαφών και των εγκαταστάσεων γενικότερα. Στους χερσαίους χώρους θα τοποθετηθούν φωλιές βάσει των κανονισμών του Πυροσβεστικού Σώματος.

Οι πυροσβεστικές φωλιές θα περιλαμβάνουν:

- Πυροσβεστική λήψη

- Σωλήνες με ειδικό ακροφύσιο μεγάλου μήκους
- Εργαλεία πυρόσβεσης
- Πυροσβεστήρες ξηράς σκόνης 6-10 kg έκαστος

Οι πυροσβεστικές φωλιές θα είναι βαμμένες κόκκινες και θα είναι επαρκώς φωτισμένες τη νύχτα.

Το δίκτυο πυρόσβεσης θα τροφοδοτείται από την κύρια δεξαμενή της μαρίνας και θα αποτελείται από σωλήνες πολυαιθυλενίου. Θα είναι τοποθετημένο στα φρεάτια του δικτύου ύδρευσης και το μέγεθος των σωληνώσεων θα είναι 2 ίντσες. Το δίκτυο πυρόσβεσης θα τροφοδοτεί και το αντίστοιχο δίκτυο των πλωτών προβλητών.

Η ονομαστική παροχή στα πυροσβεστικά σημεία θα είναι σύμφωνη με τις διατάξεις του πυροσβεστικού Σώματος. Το δίκτυο πυρόσβεσης θα τροφοδοτείται από ξεχωριστή ηλεκτροκίνητη αντλία, της οποίας η ισχύ θα είναι αρκετή για να επιτυγχάνεται στα δυσμενέστερα πυροσβεστικά σημεία.

Το προσωπικό θα είναι εκπαιδευμένο σε πυρόσβεση και θα υπάρχουν 4 πλήρεις στολές πυρόσβεσης στο χώρο προσωπικού. Στους χώρους υψηλού κινδύνου θα τοποθετηθούν σταθερές πυροσβεστικές συσκευές που θα ενεργοποιούνται αυτόματα.

4.6 Δαπάνες Κοινής Ωφέλειας Και Κόστος Αγοράς Αναλωσίμων

Στον πίνακα που ακολουθεί φαίνονται οι δαπάνες της εταιρίας σε ότι αφορά την ενέργεια (ηλεκτρικό ρεύμα, ύδρευση, τηλεπικοινωνίες), τα καύσιμα καθώς επίσης τα υλικά και τα ανταλλακτικά για ένα έτος.

Πίνακας 4.1: Δαπάνες Κοινής Ωφέλειας & Κόστος Αγοράς Αναλωσίμων

ΕΞΟΔΑ	€
Κόστος Ενέργειας	45.000,00
Κόστος Καυσίμων	288.800,00
Κόστος Αγοράς Υλικών & Ανταλλακτικών	65.000,00
ΣΥΝΟΛΟ	398.800,00

- § *Κόστος Ενέργειας.* Το κόστος της ενέργειας ανέρχεται στα € 45.000,00. Το κόστος της ενέργειας αφορά την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από το δίκτυο της ΔΕΗ, την παροχή νερού από το δίκτυο ύδρευσης και την παροχή υπηρεσιών από το δίκτυο τηλεπικοινωνίας.
- § *Κόστος Καυσίμων.* Το κόστος καυσίμων ανέρχεται στα € 288.800,00 και περιλαμβάνει τα καύσιμα για τον εφοδιασμό των σκαφών. Εκτιμάται ότι το κόστος προμήθειας καυσίμων ανέρχεται σε ποσοστό ίσο με το 76% των προβλεπόμενων εσόδων από την δραστηριότητα αυτή. Σε αυτό το σημείο πρέπει να αναφερθεί ότι η έλλειψη οργανωμένων εγκαταστάσεων ανεφοδιασμού καυσίμων για σκάφη στην ευρύτερη περιοχή θα παρέχει στο συγκρότημα την δυνατότητα προμήθειας καυσίμων υπό ευνοϊκούς όρους.
- § *Κόστος Αγοράς Υλικών Και Ανταλλακτικών.* Σύμφωνα με τους υπεύθυνους του φορέα της επένδυσης εκτιμάται ότι κατά τον πρώτο χρόνο πλήρους λειτουργίας του συγκροτήματος θα απαιτηθούν δαπάνες ύψους €65.000,00, οι οποίες σταδιακά θα αυξάνονται.

ΤΟΠΟΘΕΣΙΑ, ΟΙΚΟΠΕΔΟ ΚΑΙ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

5.1 Γενικά

Το συγκρότημα θα δημιουργηθεί στα δυτικά- νοτιοδυτικά της λίμνης Πούντα που βρίσκεται στη θέση Άκρα Ακτίου του δήμου Ανακτορίου. Η φυσική αυτή λίμνη αποτελεί ιδανικό σημείο για την κατασκευή ενός τέτοιου συγκροτήματος. Ο λόγος επιλογής της περιοχής αυτής για την υλοποίηση του προτεινόμενου επενδυτικού σχεδίου, είναι ότι η ευρύτερη περιοχή του Ιονίου κατά την τελευταία 15ετία έχει συνολικά την μεγαλύτερη προσέλευση σκαφών αναψυχής από όλες τις άλλες θάλασσες της Ελλάδας.

Άλλος σημαντικός παράγοντας είναι η νευραλγική θέση στην οποία πρόκειται να γίνουν οι εγκαταστάσεις της συγκεκριμένης μονάδας, που πρόκειται να διευκολύνουν τη διακίνηση των σκαφών αναψυχής από το Ιόνιο στο Αιγαίο, αφού πρώτα μπορούν να εφοδιαστούν στους χώρους της μονάδας, να ελεγχθούν από τον υπεύθυνο νηογνώμονα και να παραμείνουν για διαχείμανση και συντήρηση, ενώ από την άλλη πλοιοκτήτες και πληρώματα να δεχθούν τις υπηρεσίες του ξενοδοχείου, εστιατορίου και καταστημάτων.

5.2 Περιβαλλοντικές Επιπτώσεις

Για την κατασκευή ενός συγκροτήματος όπως το συγκεκριμένο θα πρέπει να ληφθούν υπόψη απαραίτητα οι επιπτώσεις του στο φυσικό περιβάλλον, στα οικοσυστήματα και στα οικολογικά δεδομένα της περιοχής. Ο Αμβρακικός κόλπος χαρακτηρίζεται από μεγάλη ποικιλία βιότοπων ο οποίος έχει αναγνωρισθεί από τη χώρα μας ως ένας από τους 11 διεθνούς σημασίας υγροβιότοπους που προστατεύονται από τη σύμβαση RAMSAR για την προστασία της ορνιθοπανίδας. Ο

υγροβιότοπος έχει οριοθετηθεί σε 3 ζώνες προστασίας η περιοχή άμεσης επιρροής του έργου βρίσκεται εκτός των ζωνών προστασίας του υγροβιότοπου.

5.2.1 Χλωρίδα

Η βλάστηση της περιοχής στο ακρωτήριο Άκτιο στην περιοχή του έργου και κατά μήκος των ακτών απαρτίζεται από αλλόφυλα είδη. Ο σχηματισμός των ζωνών αλλόφυλης βλάστησης που παρατηρούνται καθορίζεται από την περιεκτικότητα του εδάφους σε νερό και από την αλατότητα. Διακρίνονται τρεις ζώνες αλλόφυλης βλάστησης:

- § Η παραλιακή ζώνη η οποία είναι επίπεδη και περιοδικά πλημμυρίζει και καλύπτεται αραιά από *Salicornia europaea*.
- § Η ανώτερη ζώνη που δεν πλημμυρίζει συχνά και καλύπτεται από ολοανθκτικά είδη όπως *Arthrocnemum* και *Halocnemum*.
- § Η επόμενη ζώνη είναι μεταβατική προς τις καλλιεργημένες εκτάσεις και καλύπτεται από είδη του γένους *Juncus*.

Η πρώτη ζώνη στα εδάφη με υψηλή υγρασία και αλατότητα έχει μικρή κάλυψη με *Salicornia europaea*. Αμέσως μετά πηγαίνοντας προς τη δεύτερη ζώνη κυριαρχούν τα είδη *Arthrocnemum glaucum* & *Holocnemum strobilaceum*.

Η γεωργική γη αρχίζει από τα όρια της αλοφυτικής βλάστησης.

5.2.2 Πανίδα

Η περιοχή στο άμεσης επιρροής του έργου μπορεί να θεωρηθεί υποβαθμισμένη από πλευράς πανίδας λόγω ανθρωπογενών επιδράσεων (καλλιέργειες, αεροδρόμιο Ακτίου κλπ) που έχουν μεταβάλλει τα φυσικά οικοσυστήματα. Νότια του αεροδρομίου βρίσκονται οι λίμνες Σαλτινές που παρότι έχουν υποστεί ανθρωπογενείς επιδράσεις, φιλοξενούν αρκετά είδη παρυδάτιας ορνιθοπανίδας, ιδίως είδη που διαβιούν στους αλμυρόβαλτους και οι οποίες έχουν καταταχθεί στην Β ζώνη προστασίας σύμφωνα με την συνθήκη RAMSAR.

5.2.3 Μορφολογία εδάφους

Το έδαφος στην περιοχή του έργου αποτελείται από προσχωματικής προέλευσης υλικά που προσδίδουν στην περιοχή της χερσονήσου του Ακτίου τις ηπιότερες μορφολογικές κλίσεις.

5.2.4 Γεωλογία της περιοχής

Η περιοχή της μελέτης από γεωλογικής άποψης ανήκει στην Ιόνιο γεωτεκτονική ζώνη. Η ζώνη εκτείνεται από την Αλβανία καταλαμβάνει όλη την Δυτική Ελλάδα και καταλήγει στην Β.Δ Πελοπόννησο. Οι προσχώσεις που εμφανίζονται στην περιοχή του Ακτίου είναι σύγχρονες.

Στην στενή περιοχή του Ακτίου συναντώνται σαν γεωλογικό υπόβαθρο σε 25- 36 m οι μαργαικοί σχηματισμοί οι οποίοι έχουν καλυφθεί από τεταρτογενείς και πρόσφατες αποθέσεις που συνίστανται από λεπτό ορίζοντα καλικοκρολοπανούς, πιο πάνω ιλυώδης άμμος με πολύ μεγάλη περιεκτικότητα σε οργανικά στοιχεία, κυρίως φύκια. Στην ακτή εντοπίζονται χαλικοκροκαλοπαγή και άμμος, μικρού πάχους ορίζοντες αμμοχάλικων και αργιλώδους άμμου ή αμμώδους αργίλου με παρουσία ιλύος

Στην περιοχή του Ακτίου απαντούν ολοκαινείς αποθέσεις ποικίλης λιθολογικής συστάσεως, πρόκειται για θαλάσσια υφάλμυρα και χερσαία ιζήματα. Σε ορισμένες θέσεις εμφανίζονται ερυθροκάστανοι άμμοι με διάσπαρτους κονδύλους μαγγανίου. Κατά μήκος της Ακτής προς το Ιόνιο Πέλαγος υπάρχουν θίνες που διαμορφώνουν μία μικρή υπερυψωμένη λωρίδα.

Στα εσωτερικά σχηματίζονται τενάγη και η μικρή λίμνη Σαλτίνη που έχει μία στενή τάφρο εξόδου προς το Ιόνιο.

5.2.5 Μετεωρολογικά Και Φυσιογραφικά Χαρακτηριστικά

Το κλίμα της περιοχής χαρακτηρίζεται σαν ηπειρωτικό στο εσωτερικό και μεσογειακό στα πεδινά, όπου ο χώρος του προτεινόμενου συγκροτήματος και η πόλη της Πρέβεζας με ήπιο χειμώνα και καλοκαίρι.

Οι μέσες μηνιαίες θερμοκρασίες κυμαίνονται από 9,4 έως 25,1° C, με μέγιστη απόλυτη 37,0° C και ελάχιστη -3,6° C. Οι μέσες μηνιαίες σχετικές υγρασίες κυμαίνονται από 69,5 έως 74,9 % με μέγιστες τιμές τους μήνες Νοέμβριο, Δεκέμβριο και Ιανουάριο (9,4° C) και οι μεγαλύτερες τον Αύγουστο (25,1° C).

Το ύψος της βροχής κυμαίνεται από 9mm έως 177mm περίπου με ελάχιστο τον Ιούλιο και μέγιστο τους μήνες Νοέμβριο- Δεκέμβριο. Ο μέσος μηνιαίος αριθμός που παρατηρείται ομίχλη στη διάρκεια του έτους κυμαίνεται από 0,2 (Δεκέμβριος) μέχρι 1,6 (Ιούλιος).

Οι επικρατούντες άνεμοι είναι κατά κύριο λόγο βορειοανατολικοί με ένταση 3-8 beau fort, ενώ νηνεμία επικρατεί στο 23,2 % των ημερών. Οι μέρες με χιόνι ανά μήνα είναι ελάχιστες περίπου μηδενικές και παρατηρούνται τους μήνες Ιανουάριο και Μάρτιο. Οι μέρες που συμβαίνουν καταιγίδες κυμαίνονται από 2-7 και παρατηρούνται τους μήνες Οκτώβριο- Νοέμβριο. Οι αντίστοιχες ημέρες που συμβαίνουν χαλαζοπτώσεις είναι ελάχιστες (0,1- 0,3) και αντιστοιχούν στους μήνες Φεβρουάριο- Μάρτιο.

Οι κυριότεροι φυσικογεωγραφικοί παράγοντες του μεσοκλίματος βάσει των οποίων διαμορφώνονται τα χαρακτηριστικά του κλίματος της περιοχής είναι έκταση, το σχήμα, ο προσανατολισμός του, τα χαρακτηριστικά των ορεινών όγκων του Ξηροβουνίου και του Ζαλόγγου καθώς και θαλάσσια περιοχή του Αμβρακικού κόλπου και του Ιονίου πελάγους. Οι ορεινοί όγκοι περιορίζουν γενικά την έκταση των βορείων κυρίως ανέμων.

Ο Αμβρακικός κόλπος μειώνει το κρύο και τον καύσωνα στη διάρκεια του χειμώνα και του καλοκαιριού αντίστοιχα και σε συνδυασμό με την ξηρά συντελεί στην ανάπτυξη απόγεια και θαλάσσιας αύρας.

Για την υλοποίηση του συγκεκριμένου έργου θα πρέπει απαραίτητα να γίνουν κάποιες μετρήσεις. Από τις μετρήσεις αυτές προέκυψαν τα εξής στοιχεία:

5.3 Στοιχεία Μετρήσεων

5.3.1 Βυθομετρικά Στοιχεία

Ο θαλάσσιος πυθμένας στην περιοχή της προτεινόμενης μαρίνας κυμαίνεται από -3m έως 4,5 m μέχρι την ισοβαθή των -3,0 m. Μετά το στόμιο της λίμνης προς τη θάλασσα το βάθος κυμαίνεται από -3,0m μέχρι και -5,0 m. Στη συνέχεια εμφανίζονται εντονότερες κλίσεις μέχρι την ισοβαθή των 15 m (σε απόσταση περίπου 120m από την ακτή), ενώ από εκεί και πέρα ο πυθμένας είναι περίπου ομαλός με βάθη της τάξεως των -15 m έως την απέναντι ακτή οπότε αρχίζουν να μειώνονται πάλι τα βάθη.

5.3.2 Μετεωρολογικά Στοιχεία

Τα μετεωρολογικά στοιχεία της περιοχής του έργου προέρχονται από τον Μ.Σ. Ακτίου, ο οποίος βρίσκεται κοντά στη θέση του προτεινόμενου έργου (1,5 km προς ΝΑ).

Σύμφωνα με τις μετρήσεις του Μ.Σ. Ακτίου, προκύπτει ότι η περιοχή του έργου επηρεάζεται κατά κύριο λόγο από τους ανέμους του Βορειοανατολικού τομέα, που πνέουν με συχνότητα 21,5% ετησίως και με ένταση που φτάνει και τα 9 Beaufort, καθώς και ανέμους του Δυτικού τομέα, που πνέουν με συχνότητα 19,5% ετησίως και με ένταση που φτάνει τα 10 Beaufort.

Επίσης η περιοχή επηρεάζεται από Νοτιοδυτικούς ανέμους συχνότητας 12,5% ετησίως και με ένταση που φτάνει και τα 8 Beaufort. Τα ανεμολογικά δεδομένα της περιοχής παρατίθενται στον πίνακα που ακολουθεί:

Πίνακας 5.1: Μέση Ετήσια Συχνότητα Εμφάνισης Διευθύνσεως/ Έντασης Ανέμου

Bf/Dir	N	NE	E	SE	S	SW	W	NW	Calm	Sum
0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	21,10	21,10
1	0,14	0,24	0,10	0,09	0,04	0,03	0,11	0,07		0,82
2	3,00	8,33	1,80	1,36	0,81	2,20	3,45	1,25		22,20
3	3,23	8,21	1,30	1,05	1,14	4,37	6,83	1,51		27,65
4	1,18	3,10	0,96	1,04	0,99	4,47	7,00	1,20		19,94
5	0,35	1,01	0,50	0,28	0,34	1,09	1,57	0,40		5,55
6	0,13	0,42	0,24	0,15	0,11	0,21	0,37	0,19		1,82
7	0,02	0,13	0,09	0,08	0,07	0,08	0,12	0,05		0,64
8	0,01	0,03	0,03	0,03	0,01	0,03	0,02	0,02		0,20
9	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,01	0,01		0,07
10	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00		0,01
11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00		0,00
Sum	8,07	21,49	5,04	4,10	3,52	12,48	19,49	4,71	21,10	100,00

Με βάση πάντα τις μετρήσεις του Μ.Σ. Ακτίου, η μέση τιμή βροχόπτωσης στην περιοχή φτάνει στα 887 mm, η σχετική υγρασία κυμαίνεται από 69,4% έως 74,7%, ενώ η μέση μηνιαία θερμοκρασία κυμαίνεται από 9,4 βαθμούς Κελσίου έως 22,5 βαθμούς Κελσίου.

5.3.3 Κυματολογικά Στοιχεία – Ρεύματα

Η προτεινόμενη θέση του έργου δεν επηρεάζεται από τα κυματολογικά στοιχεία επειδή υπάρχει φυσική λίμνη η οποία προστατεύεται από όλες τις διευθύνσεις των ανέμων. Τα ρεύματα είναι έντονα εναλλασσόμενα ανά έξι ώρες με διεύθυνση είτε προς τα ανατολικά ή αντιστρόφως προς τα δυτικά, αυτό έχει σαν αποτέλεσμα να διατηρείται η θαλάσσια λιμενολεκάνη πάντα καθαρή από ρύπους. Με βάση τα ανεμολογικά στοιχεία της περιοχής και το μήκος της ανάπτυξης του κυματισμού, υπολογίστηκαν τα χαρακτηριστικά των κυματισμών (ύψος και περίοδος) στα «βαθιά νερά», με χρήση κατάλληλης μελέτης.

Στον πίνακα που ακολουθεί παρατίθενται οι κύριες διευθύνσεις, το μήκος ανάπτυξης του κυματισμού (fetch) και η μέγιστη ταχύτητα του πνέοντος ανέμου, με βάση μετρήσεις εικοσαετίας.

Πίνακας 5.2: Ταχύτητα Ανέμου

Διεύθυνση	(fetch) km	V ταχύτητα του ανέμου m/s
Δ	312	26
ΝΔ	560	22

Οι συνθήκες κυματισμού στα «βαθιά νερά» (βάθος > 30 μέτρα) προκύπτουν ως εξής:

Πίνακας 5.3: Ύψος Κυματισμού

Διεύθυνση	Περίοδος κυματισμού (sec)	Ύψος κυματισμού (m)
Δ	11,0	6,0
ΝΔ	10,5	5,6

Προς τα ΝΑ της θέσης του προτεινόμενου έργου υπάρχει εκτεταμένη αβαθής περιοχή εκατέρωθεν του διαύλου, με βάθη τα οποία κυμαίνονται από 1 έως 4 μέτρα. Επίσης, το έργο βρίσκεται στο μυχό βαθιάς εσοχής της ακτής. Ο προσπίπτων κυματισμός, που έχει υπολογιστεί στα «βαθιά νερά», θραύεται και διαθλάται στην εν λόγω περιοχή και σε απόσταση 2-3 km από τη θέση του έργου, με αποτέλεσμα την απώλεια της κυματικής του ενέργειας. Κατόπιν, αναπτύσσεται εκ νέου και είναι δυνατόν στη δυσμενέστερη περίπτωση να φτάσει στην περιοχή του έργου με τα εξής χαρακτηριστικά:

Πίνακας 5.4: Μήκος Κύματος

Διεύθυνση	Ύψος (m)	Περίοδος (sec)	Μήκος κύματος (m)
Δ, ΝΔ	1,0	3,0	14,0

(Οι υπολογισμοί έγιναν με βάση τα όσα αναφέρονται στο Shore Protection Manual για ανάπτυξη κυματισμών στα ρηγά).

Οι ανωτέρω τιμές λαμβάνονται υπόψη για τη μελλοντική συντήρηση του στομίου της μαρίνας.

Στο στενό της Πρέβεζας, παρατηρείται παλιρροιακό ρεύμα εναλλασσόμενο ανά εξάωρο με ταχύτητα έως και 0,80 m/sec, το οποίο επηρεάζεται και από τους πνέοντες ανέμους και φτάνει τα 1,3 m/s προς τα έξω για Βόρειους ανέμους.

Οι επικρατέστεροι άνεμοι Ν- ΝΔ (μαΐστρος) μεγίστης εντάσεως 2 έως 3 beaufort καθημερινά κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου δεν θα επηρεάσουν τις ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις ούτε των ελλιμενισμό των σκαφών.

5.4 Οικόπεδο

Ο φορέας έχει ήδη εξασφαλίσει ιδιόκτητη έκταση, την οποία με τη σειρά του θα παραχωρήσει στο Ελληνικό Δημόσιο, σε συνδυασμό με τις μικρές επιχώσεις που θα λάβουν χώρα για τη δημιουργία νέου αιγιαλού και παραλίας δεδομένου ότι το τμήμα που σήμερα είναι ήδη χαρακτηρισμένο ως αιγιαλός και παραλία θα αποδοθεί με σύμβαση από το Ελληνικό Δημόσιο στο Φορέα διαχείρισης για την κατασκευή των απαραίτητων υποδομών για την λειτουργία της μαρίνας, για χρονικό διάστημα που θα καθοριστεί ακριβώς από τη σύμβαση, δεδομένου ότι ο νόμος 2160/1993 αναφέρει ότι η χρονική διάρκεια της παραχώρησης δε δύναται να υπερβαίνει τα 99 έτη (άρθρο 31, παρ. 7).

Η εταιρία έχει ήδη εξασφαλίσει ιδιόκτητη χερσαία έκταση 75 στρεμμάτων στην οποία θα κατασκευαστούν τα κτιριακά συγκροτήματα..Το εμβαδόν της θαλάσσιας ζώνης είναι περίπου 75.000,00 τ.μ.. Ο χερσαίος χώρος μπροστά από την μαρίνα ανήκει στους μετόχους του φορέα της επένδυσης και αποτελεί περιουσιακό

στοιχείο της ως άνω εταιρίας. Ο χερσαίος χώρος της μαρίνας καταλαμβάνει περίπου 75 στρέμματα και περιλαμβάνει όλους τους απαραίτητους χώρους στεγασμένους ή υπαίθριους, για την εύρυθμη λειτουργία του συγκροτήματος. Η προτεινόμενη διάταξη σχεδιάστηκε έτσι ώστε να αποτελεί ένα ενιαίο και λειτουργικό σύνολο, το οποίο να συνδυάζεται αρμονικά με τη θαλάσσια ζώνη της μαρίνας. Σημειώνεται ότι κατά μήκος του μετώπου της θαλάσσιας ζώνης θα κατασκευαστεί κρηπίδωμα περιμετρικά. Το μεγαλύτερο μέρος του χερσαίου χώρου του συγκροτήματος καταλαμβάνεται από χώρους εξυπηρέτησης πελατών και ελεύθερους χώρους.

Ο χερσαίος χώρος του συγκροτήματος θα περιλαμβάνει κατάλληλα διαμορφωμένο χώρο για τη στάθμευση των αυτοκινήτων των επισκεπτών της μαρίνας (80 θέσεις στάθμευσης), καθώς και υπαίθριο χώρο 240 τ.μ. για τη στάθμευση των τρέιλερ, τράκτορα και travel lift., καθώς και χώρο εναπόθεσης σκαφών 150 θέσεων. Τέλος ολόκληρος ο χερσαίος χώρος του συγκροτήματος θα είναι περιφραγμένος και θα δημιουργηθούν στο μεγαλύτερο τμήμα της περίφραξης παρτέρια για δενδροφύτευση.

Το κόστος αγοράς του οικοπέδου ανέρχεται στα € 2.250.000,00. το οικόπεδο είναι 75 στρεμμάτων το κόστος αγοράς ενός στρέμματος ανέρχεται στα € 30.000,00.

ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΑ ΤΟΥ ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΟΥ

Μία τέτοια μονάδα απαιτεί ειδικό μηχανολογικό εξοπλισμό, διότι ένα τμήματα της θα λειτουργεί στο νερό και το υπόλοιπο στην ξηρά. Γίνεται λοιπόν κατανοητό ότι θα πρέπει να διαμορφωθούν και να χρησιμοποιηθούν τέτοια συστήματα που να μπορούν να λειτουργούν στο νερό αλλά παράλληλα να είναι μην δημιουργούν προβλήματα στο περιβάλλον. Ακολουθεί η ανάλυση του μηχανολογικού εξοπλισμού που θα χρειαστεί το συγκεκριμένο συγκρότημα.

6.1 Κτίρια

Όσον αφορά στις κτιριακές εγκαταστάσεις το συγκρότημα θα αποτελείται από πέντε κτίρια και 40 σπίτια. Τα κτίρια θα είναι ισόγεια πλην των (2) που θα είναι διώροφα. Το ένα από τα δύο διώροφα κτίρια σε συνδυασμό με τα 40 σπίτια θα αποτελούν τις ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις. Τα υπόλοιπα θα περιλαμβάνουν: πύργο ελέγχου, υποδοχή, γραφεία διοίκησης (λογιστήριο Α.Ε., αίθουσα συνεδριάσεων Α.Ε., γραφείο Προέδρου), εστιατόριο, bar, καφετέρια, βοηθητικούς χώρους, κατάστημα ναυτιλιακών ειδών, ιατρείο, τελωνείο, τράπεζα, λιμεναρχείο, πλυντήρια-στεγνωτήρια, αποθήκες, γενικό συνεργείο, τουαλέτες και ντους πληρωμάτων, φυλάκιο εισόδου και mini market. Θα υπάρχουν επίσης υπαίθριοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων.

Όλες οι κτιριακές εγκαταστάσεις θα ανεγερθούν πριν από την οριογραμμή της παραλίας.

Ακολουθεί αναλυτική περιγραφή του κτιριακού προγράμματος:

§ Οικοδομικό Τετράγωνο1 (ΟΤ1)

Ενιαίο κτίριο πολλαπλών χρήσεων σε δύο επίπεδα με ειδικότερους χώρους για την εξυπηρέτηση των αναγκών της μαρίνας όπως είναι:




Κτίριο Διοίκησης του τουριστικού λιμένα, με χαρακτηριστικά οικοδομικού τετραγώνου και κτιρίου:

Εμβαδόν = 448,75 τ.μ.

Δόμηση= 199,86 τ.μ.

Μέγιστο ύψος=4,50 μ (7,50 μ. για τον πύργο ελέγχου)

Αποτελούμενο από τους εξής χώρους:

1. Κτίριο Διοίκησης αποτελούμενο από ισόγειο, συνολικού εμβαδού 173,60 στο οποίο περιλαμβάνονται:
 -  Χώρος υποδοχής πελατών.
 -  Γραφεία διοίκησης
 -  Χώροι υγιεινής

Α ΟΡΟΦΟΣ

Πύργος ελέγχου εμβαδού 16,27 τ.μ.

2. Φυλάκιο εισόδου εμβαδού 9,99 τ.μ.

Ο περιβάλλον χώρος θα διαμορφωθεί κατάλληλα σύμφωνα και με την αρχιτεκτονική μελέτη.

§ Οικοδομικό Τετράγωνο 2 (ΟΤ 2)





Ενιαίο κτίριο πολλαπλών χρήσεων με ειδικότερους χώρους για την εξυπηρέτηση των αναγκών της μαρίνας με:



Εμβαδόν= 522 τ.μ.

Δόμηση= 249,93 τ.μ.

Μέγιστο ύψος= 4,50 μ.

Και περιλαμβάνει τους εξής χώρους:

-  Εστιατόριο
-  Bar
-  Καφετέρια
-  Βοηθητικοί χώροι

-  Χώροι υγιεινής
-  Κατάστημα ναυτιλιακών ειδών

Ο περιβάλλον χώρος θα διαμορφωθεί κατάλληλα σύμφωνα και με την αρχιτεκτονική μελέτη.

§ Οικοδομικό Τετράγωνο 3 (ΟΤ 3)





Το οικοδομικό τετράγωνο 3 αποτελείται από χερσαία έκταση με τα εξής χαρακτηριστικά:

Εμβαδόν= 512 τ.μ.

Δόμηση= 96 τ.μ.

Μέγιστο ύψος= 4,50 μ.

Περιέχει ένα κτίριο πολλαπλών χρήσεων με τους εξής χώρους εξυπηρέτησης των αναγκών και των πελατών:

-  Τελωνειακός χώρος 24 τ.μ.
-  Χώρος Λιμεναρχείου 24 τ.μ.
-  Ιατρείο 24 τ.μ.
-  Χώρος τραπεζικών εργασιών 24 τ.μ.

Ο περιβάλλον χώρος θα διαμορφωθεί κατάλληλα σύμφωνα και με την αρχιτεκτονική μελέτη.

§ Οικοδομικό Τετράγωνο 4 (ΟΤ 4)





Το οικοδομικό τετράγωνο 4 αποτελείται από χερσαία έκταση με τα εξής χαρακτηριστικά:

Εμβαδόν= 490 τ.μ.

Δόμηση= 140,80 τ.μ.

Μέγιστο ύψος= 4,50 μ.

Περιέχει ενιαίο κτίριο πολλαπλών χρήσεων, με τους εξής χώρους εξυπηρέτησης των αναγκών και των πελατών της μαρίνας:

-  Γενικό Συνεργείο
-  Αποθήκες
-  Πλυντήρια- Στεγνωτήρια
-  Τουαλέτες και ντους πληρωμάτων σκαφών αναψυχής

Συνολικό εμβαδόν 140,80 τ.μ.

Τα οικοδομικά τετράγωνα που αναφέρονται πιο πάνω καλύπτουν τις ανάγκες όλου του συγκροτήματος ως σύνολο. Ειδικότερα σε ότι αφορά τις ξενοδοχειακές υπηρεσίες θα διατίθενται 40 ισόγεια σπίτια και ένα κτίριο δύο ορόφων. Σε ότι αφορά τα σπίτια που θα υπάρχουν στο συγκρότημα θα λειτουργούν με τη μορφή ξενοδοχείου αφού σε συνδυασμό με τα δωμάτια αποτελούν το ξενοδοχειακό συγκρότημα. Τα σπίτια και τα δωμάτια θα παρέχουν υπηρεσίες 4*. Η διαφορά σπιτιών και δωματίων είναι ότι κάθε σπίτι μπορεί να κάλυψη τη διαμονή τεσσάρων ατόμων σε αντίθεση με τα δωμάτια που είναι δίκλινα, διαθέτει όπως είναι λογικό περισσότερους χώρους και λειτουργεί αυτόνομα. Στην διάρκεια του έτους οι περισσότερες ημέρες παρουσιάζουν ηλιοφάνεια και οι χειμώνες δεν είναι τόσο κρύοι όσο των βορείων χωρών της Ευρώπης.

§ Σπίτια Ξενοδοχειακού Συγκροτήματος

Σε ότι αφορά τα σπίτια θα είναι ισόγεια με στέγη χωρίς υπόγειο. Κάθε σπίτι θα αποτελείται από:

- ⊕ δύο υπνοδωμάτια το καθένα από τα οποία 11 μ², σύνολο τετραγωνικών μέτρων των δύο δωματίων 22,00.
- ⊕ ένα χωλ εισόδου 4,00 μ²,
- ⊕ μία κουζίνα 7,00 μ²,
- ⊕ έναν ενιαίο χώρο καθιστικού τραπεζαρίας 25,00 μ² και τέλος
- ⊕ έναν χώρο λουτρού και σάουνας 8,00 μ².

Το σύνολο των τετραγωνικών των παραπάνω χώρων φτάνει τα 66,00 μ² και μαζί με τους εσωτερικούς και εξωτερικούς τοίχους που καταλαμβάνουν περίπου ένα 10% των παραπάνω τετραγωνικών καταλήγει στα 73,00 μ² για κάθε σπίτι.

§ Κτίριο Δωματίων Ξενοδοχειακού Συγκροτήματος

Το ενιαίο κτίριο δύο ορόφων θα αποτελείται από ισόγειο, έναν όροφο και θα διαθέτει υπόγειο. Το συνολικό εμβαδό του κτιρίου αυτού θα είναι 1.140 μ². Τα δωμάτια του κτιρίου αυτού θα είναι δίκλινα και συνολικά θα είναι 40 δωμάτια. Κάθε δωμάτιο θα είναι 22,00 μ² και θα διαθέτει λουτρό. Ο πρώτος όροφος θα έχει επιφάνεια 570,00 μ² διαθέτοντας 25 δωμάτια συνολικής επιφάνειας 550,00 μ² και ένα κλιμακοστάσιο 20,00 μ².

Το ισόγειο θα είναι και αυτό συνολικής επιφάνειας 570,00 μ² όμως η διαρρύθμιση του θα είναι διαφορετική. Το ισόγειο θα διαθέτει 15 δίκλινα δωμάτια τα οποία μαζί με το κλιμακοστάσιο θα καταλαμβάνουν συνολική επιφάνεια 350,00 μ². Στο ισόγειο θα υπάρχει γραφείο, reception, η οποία θα εξυπηρετεί το κτίριο αυτό αλλά και τα μεμονωμένα σπίτια αφού και αυτά θα λειτουργούν με τη μορφή ξενοδοχείου, σαλόνι και mini bar οι χώροι αυτοί θα καταλαμβάνουν έκταση 220,00 μ². Επομένως ισόγειο και πρώτος όροφος διαθέτουν συνολική επιφάνεια 1.140 μ².

Το υπόγειο θα περιλαμβάνει γενικές αποθήκες, λινοθήκες, λεβητοστάσιο, W.C., αποδυτήρια προσωπικού και θα έχει επιφάνεια 220,00 μ², όσο δηλαδή και οι κοινόχρηστοι χώροι του ισογείου.

Στο συγκρότημα αυτών των κτιρίων θα υπάρχει και πισίνα, η οποία θα είναι 72,00 μ² και θα χρησιμοποιείται από όλους τους πελάτες του συγκροτήματος ανεξάρτητα από το αν κάνουν χρήση μόνο των ξενοδοχειακών υπηρεσιών ή των υπηρεσιών ελλιμενισμού μεμονωμένα. Ο περιβάλλον χώρος θα διαθέτει πλακόστρωτα δρομάκια, γκαζόν περιμετρικά του κάθε σπιτιού, δέντρα και καλοπιστικά φυτά.

6.2 Προϋπολογισμός Κτιριακών Εγκαταστάσεων

Στους πίνακες που ακολουθούν φαίνεται λεπτομερώς ο προϋπολογισμός των κτιριακών εγκαταστάσεων.

Πίνακας 6.1: Προϋπολογισμός Κτιριακών Εγκαταστάσεων Ομάδας Α

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΚΤΙΡΙΑΚΩΝ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ					
Είδος Εργασίας		Μονάδα Μέτρησης	Ποσότητα	Τιμή μονάδας (€)	Καθαρή Αξία (€)
Ομάδα Α					
Χωματουργικά					
1	Γενικές εκσκαφές γαιώδεις δια χρήσεως μηχανικών μέσων	μ 3	15.000,00	3,00	45.000,00
2	Φορτοεκφόρτωση δια μηχανικών μέσων επ' αυτοκινήτου προς μεταφορά	μ 3	15.000,00	1,00	15.000,00
3	Μεταφορά δι' αυτοκινήτου	Κβ χιλ	25.000,00	0,32	8.000,00
4	Εξυγιαντικές στρώσεις με θραυστό υλικό Λατομείου	μ 3	16.000,00	16,00	256.000,00
5	Αντλητικά συγκροτήματα ισχύος από 5,0 Έως 10,0 HP	Ωρες	500,00	3,00	1.500,00
6	Επιχώσεις με υγιές υλικό λατομείου	μ 3	2.600,00	16,00	41.600,00
			Σύνολο Χωματουργικών		367.100,00
Σκυροδέματα					
7	Οπλισμένο σκυρόδεμα C (προσβάσιμες περιοχές)	M 3	2.400,00	85,00	204.000,00
8	Στεγανωτικό μάζης σκυροδέματος	Κιλά	700,00	1,00	700,00
9	Πλαστικοποιητικό πρόσθετο σκυροδεμάτων	Κιλά	1.100,00	1,50	1.650,00
10	Γαρμπιλοδεμα των 250 kg τσιμέντου	M 3	200,00	74,00	14.800,00
11	Πρόχυτα κράσπεδα εκ	Mμ	500,00	6,16	3.080,00

	σκυροδέματος 0,15x 0,30 μέτρα με τη βάση τους				
			Σύνολο Σκυροδεμάτων		224.230,00
Ευλότυποι Οπλισμοί					
12	Ευλότυποι χυτών μικροκατασκευών	M 2	200,00	13,00	2.600,00
13	Ευλότυποι συνήθων χυτών κατασκευών	M 2	6.750,00	11,50	77.625,00
14	Χαλύβδινι οπλισμοί κατηγορίας S500 ή S500S	Κιλά	440.000,00	0,80	352.000,00
15	Δομικό πλέγμα S500S	Κιλά	20.000,00	0,80	16.000,00
			Σύνολο Ευλότυπων Οπλ.		448.225,00
			Σύνολο Ομάδας Α		1.039.555,00

Πίνακας 6.2: Προϋπολογισμός Κτιριακών Εγκαταστάσεων Ομάδας Β

Είδος Εργασίας		Μονάδα Μέτρησης	Ποσότητα	Τιμή μονάδας (€)	Καθαρή Αξία (€)
Ομάδα Β					
Διαζώματα (ΣΕΝΑΖ)					
16	Γραμμικά διαζώματα (σεναζ) δρομικών τοίχων	M	3.000,00	13,00	39.000,00
17	Γραμμικά διαζώματα (σεναζ) μπατικών τοίχων	M	5.000,00	16,00	80.000,00
			Σύνολο		119.000,00
Τοιχοτυποιές					
18	Πλινθοδομές δρομικές με διάκενους πλίνθους 6x9x19 cm πάχους 1/2 πλίνθου	μ 2	14.000,00	15,00	210.000,00
19	Πλινθοδομές μιαιτικές με διάκενους πλίνθους 6x9x19 cm πάχους μίας πλίνθου	μ 2	8.000,00	30,00	240.000,00
			Σύνολο		450.000,00
Επιχρίσματα					
20	Επιχρίσματα τριπτά- τριβιδιστά με τσιμεντοκονίαμα	μ 2	6.000,00	9,00	54.000,00
21	Επιχρίσματα πατητά δια τσιμεντοκονιάσματος	μ 2	7.000,00	9,50	66.500,00

22	Επιχρίσματα τραβηγτά προεξοχών μέχρι 20 cm, απλού σχεδίου	Μμ	650,00	7,00	4.550,00
23	Προστασία ακμών με γωνιόκρανα	Μ	1.800,00	5,00	9.000,00
				Σύνολο	134.050,00
24	Ζευκτά από ξυλεία πελεκητή	μ 2	2.500,00	350,00	875.000,00
25	Σανίδωμα στέγης με μισόταβλες πάχους 1,8 cm	μ 2	2.300,00	11,00	25.300,00
26	Επικεράμωσις δια κεράμων γαλλικού τύπου	μ 2	2.500,00	14,00	35.000,00
27	Επάλειψη με μυκητοκτόνο ξύλινων επιφανειών	μ 2	3.000,00	2,50	7.500,00
			Σύνολο		942.800,00
			Σύνολο Ομάδας Β		1.645.850,00

Πίνακας 6.3: Προϋπολογισμός Κτιριακών Εγκαταστάσεων Ομάδας Γ

	Είδος Εργασίας	Μονάδα Μέτρησης	Ποσότητα	Τιμή μονάδας (€)	Καθαρή Αξία (€)
Ομάδα Γ					
Κουφώματα					
28	Σιδηραι κασσαι αναρήσεως θυροφυλλων από γαλβανισμένη λαμαρίνα	Κιλά	1.800,00	4,50	8.100,00
29	Προστατευτική ποδιά θυρών εκ φύλλου αλουμινίου ύψους 20cm	μ 2	30,00	40,00	1.200,00
30	Εντοιχισμένες ντουλάπες	μ 2	150,00	235,00	35.250,00
31	Σιδηρά κιγκλιδώματα πολυσύνθετα	Κιλά	3.000,00	6,00	18.000,00
32	Κατασκευή υαλοστασίων εξ αλουμινίου συρόμενα ή ανοιγόμενα	Κιλά	12.300,00	15,00	184.500,00
33	Ξύλινες θύρες	μ 2	550,00	250,00	137.500,00
			Σύνολο		384.550,00
Υαλοπίνακες					
34	Διπλοί θερμομονωτικοί πάχους 18 mm	μ 2	820,00	38,00	31.160,00
			Σύνολο		31.160,00
			Σύνολο Ομάδας Γ		415.710,00

Πίνακας 6.4: Προϋπολογισμός Κτιριακών Εγκαταστάσεων Ομάδας Δ

	Είδος Εργασίας	Μονάδα Μέτρησης	Ποσότητα	Τιμή μονάδας (€)	Καθαρή Αξία (€)
Ομάδα Δ					
Μάρμαρα					
35	Κατώφλια επίστρωση στηθαίων, ποδιές, παράθυρα μπαλ.	μ 2	430,00	98,00	42.140,00
36	Επένδυση βαθμίδων με μάρμαρο πάχους 3/2 cm	Μμ	40,00	76,00	3.040,00
37	Μπιζωτάρισμα ακμών βαθμίδων	Μμ	80,00	2,50	200,00
			Σύνολο		45.380,00
Στρώσεις Δαπέδων					
38	Επιστρώσεις εξ ισομεγεθών πλακών μαρμάρου μαλακού προελεύσεως Καβάλας	μ 2	2800,00	118,00	330.400,00
39	Περιθώρια (σοβατεπιά) από μαλακό μάρμαρο πάχους 2 cm	Μμ	1500,00	15,00	22.500,00
40	Επενδύσεις δια πλακιδίων πορσελάνης 10x10 cm	μ2	750,00	34,00	25.500,00
41	Επιστρώσεις τσιμεντοκονίας 3,0 cm	μ2	1.800,00	14,00	25.200,00
42	Τανιαί γυψίνοι (μπορντούρες) πλάτους 8,0 cm	Μμ	2.200,00	2,50	550.000,00
			Σύνολο		953.600,00
Ντουλάπες					

43	Ερμάρια μαγειρείων, τοιίχου, ταμπλαδωτα εκ ξυλείας τύπου Σουηδίας	μ2	90,00	215,00	19.350,00
			Σύνολο		19.350,00
Χρωματισμοί					
44	Χρωματισμοί εσωτερικών επιφανειών με χρήση ακρυλικών χρωμάτων	μ2	8.200,00	8,50	69.700,00
45	Χρωματισμοί εξωτερικών επιφανειών με χρήση ακρυλικών χρωμάτων	μ2	5.500,00	10,00	55.000,00
46	Χρωματισμοί σπατουλαριστοί εσωτερικών επιφανειών με χρήση ακρυλικών χρωμάτων	μ2	4.800,00	12,50	60.000,00
47	Βερνικοχρωματισμοί ξύλινων επιφανειών με ριπολίνη	μ2	300,00	10,00	3.000,00
			Σύνολο		187.700,00
Μονώσεις					
48	Επάλειψη επιφανειών σκυροδέματος με ασφαλταλουμινιο	Κιλά	6.200,00	4,50	27.900,00
49	Μεμβράνη οπλισμένη με πολυεστερικό πλέγμα και με επικάλυψη ορυκτών ψηφίδων	μ2	800,00	11,50	9.200,00
50	Γεωφασμα με υφαντό θεμελίωσης- εξυγίανσης κτιρίου 125gr/m2	μ2	1.000,00	2,00	2.000,00

			Σύνολο	39.100,00
			Σύνολο Ομάδας Δ	1.245.130,00
	Συνολικό Κόστος Οικοδομικών Εργασιών			4.346.245,00

Πίνακας 6.5: Προϋπολογισμός Υδραυλικών Εγκαταστάσεων

Υδραυλικές Εγκαταστάσεις που ενσωματώνονται στις κτιριακές εγκαταστάσεις		
	Περιγραφή	Καθαρή Αξία (€)
1	Εγκατάσταση απορροής ομβρίων- υδροροές κτιριακών εγκαταστάσεων	17.615,20
2	Εγκατάσταση αποχέτευσης ακαθάρτων	17.003,50
	Σύνολο	34.618,70
	Συνολικό Κόστος Οικοδομικών & Κτιριακών Εγκαταστάσεων	4.380.863,70

6.3 Έργα Θαλάσσιας Ζώνης

Για τη τοποθέτηση των πλωτών στοιχείων είναι αναγκαία σειρά έργων που θα μορφοποιήσουν τον πυθμένα του λιμανιού καθώς και θα ελαττώσουν τον κυματισμό του νερού.

Τα έργα αυτά δεν μπορούν να μπουνε στην κατηγορία των κτιριακών αλλά ούτε και των έργων υποδομής και περιβάλλοντος χώρου αφού ουσιαστικά δεν πρόκειται για διαμόρφωση παραλίας. Ουσιαστικά είναι διαμόρφωση της θαλάσσια ζώνης γύρω από τα πλωτά στοιχεία και για αυτό είναι και σε ειδική κατηγορία. Παρόλα αυτά αναλύονται στην παρούσα κατηγορία γιατί τα λιμενικά έργα αποτελούν έργο πολιτικού μηχανικού.

6.3.1 Εκσκαφές

Στη λιμενολεκάνη της μαρίνας προβλέπονται βυθοκορήσεις ώστε να επιτευχθεί ελάχιστο ωφέλιμο βάθος -3,50 μ.

6.3.2 Μονάδα επεξεργασίας λυμάτων

Η προτεινόμενη επένδυση θα περιλαμβάνει την κατασκευή μονάδας επεξεργασίας λυμάτων του συγκροτήματος, δυναμικότητας 500 ατόμων με τη μέθοδο του παρατεταμένου αερισμού.

6.3.3 Είδη προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος

Η προτεινόμενη επένδυση θα περιλαμβάνει την προμήθεια των παρακάτω ειδών για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Ο εξοπλισμός είναι:

- § απορροφητικές πετσέτες
- § απορροφητικά φράγματα
- § απορροφητικά ρολά
- § προσκολλητικά υλικά
- § πλωτό φράγμα
- § φορητή συσκευή περισυλλογής πετρελαιοειδών από την επιφάνεια της θάλασσας

6.4 Προϋπολογισμός Λιμενικών Έργων

Ακολουθεί πίνακας με ανάλυση του προϋπολογισμού των λιμενικών έργων.

Πίνακας 6.6: Προϋπολογισμός Λιμενικών Έργων

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ					
Περιγραφή Έργου		Μονάδα Μέτρησης	Τιμή Μονάδας (€)	Συνολική Ποσότητα	Καθαρή Αξία (€)
A	ΕΞΥΓΙΑΝΣΗ ΠΥΘΜΕΝΑ				
1	Εκσκαφές ιλυόδους πυθμένα με υδραυλική βυθοκόρο	M3	7,08	10.000,00	70.800,00
2	Μεταφορά εκσκαφών	μ3km	0,38	580.000,00	220.400,00
3	Εκσκαφές πυθμένα θαλάσσης με βυθοκόρο με ειδικό εξοπλισμό χαλάρωσης (κοπτική κεφαλή)	M3	9,44	36.000,00	339.840,00
B	ΕΠΙΧΩΣΕΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ				
4	Υφαλες επιχώσεις με δάνεια χώματα	M3	3,19	20.000,00	63.800,00
5	Έξαλες επιχώσεις με δάνεια χώματα	M3	3,72	12.000,00	44.640,00
Γ	ΛΙΘΟΡΡΙΠΕΣ-ΣΤΡΩΣΕΙΣ ΕΞΥΓΙΑΝΣΗΣ-ΓΕΩΥΦΑΣΜΑΤΑ				
6	Διάστρωση με λιθοσύντριμμα	M3	11,80	7.500,00	88.500,00
7	Λιθορριπές ατομικού βάρους λίθων 0,5 έως 100kg	M3	12,98	30.500,00	395.890,00

Δ	ΤΕΧΝΗΤΟΙ ΟΓΚΟΛΙΘΟΙ ΑΠΟ ΣΚΥΡΟΔΕΜΑ- ΚΥΨΕΛΩΤΑ ΚΙΒΩΤΙΑ				
8	Προμήθεια & διάστρωση υφαντού γεωφάσματος εφελκυστικής αντοχής 200 Kn/m	M3	6,37	2.000,00	12.740,00
9	Συμπαγείς τεχνητοί ογκόλιθοι βάρους μέχρι 35tn	M3	106,20	4.500,00	477.900,00
Ε	ΥΦΑΛΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ				
10	Κατασκευές από ύφαλο έγχυτο επί τόπου σκυρόδεμα κατηγορίας C15/20	M3	127,44	1.000,00	127.440,00
11	Πρόχυτοι συμπαγείς τεχνητοί ογκόλιθοι έδρασης ποδός κρηπιδώματος	M3	127,44	150,00	19.116,00
ΣΤ	ΎΞΑΛΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ- ΔΑΠΕΔΑ				
12	Επιστρώσεις δαπέδων από άοπλο ή οπλισμένο σκυρόδεμα κατηγορίας C16/20	M3	90,86	500,00	45.430,00
Ζ	ΣΙΔΗΡΟΥΣ ΟΠΛΙΣΜΟΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΕΡΓΩΝ				

13	Σιδηρούς οπλισμός λιμενικών έργων	M3	0,80	5.000,00	40.000,00
Συνολικό Κόστος Λιμενικών Έργων				1.946.496,00	

6.5 Ειδικός Μηχανολογικός Εξοπλισμός Θαλάσσιας Ζώνης

- ✦ *Πλωτές πλατφόρμες.* Η προστασία του συγκεκριμένου συγκροτήματος από τους κυματισμούς θα εξασφαλισθεί με την εγκατάσταση πλωτού κυματοθραύστη. Οι κυματοθραύστες και οι πλωτές πλατφόρμες θα περιέχουν στοιχεία ηλεκτροδότησης και παροχής νερού. Η θέση στην οποία θα δημιουργηθεί το συγκεκριμένο συγκρότημα προσφέρεται για χρήση πλωτού κυματοθραύστη για την προστασία της λιμενολεκάνης αφού η δυσμενέστερη περίπτωση κυματισμού δεν ξεπερνά το 1,0 m.
- ✦ *Πλωτοί Προβλήτες.* Για τη δημιουργία των προβλητών πρόσδεσης σκαφών στο εσωτερικό του λιμένα θα χρησιμοποιηθούν πλωτά στοιχεία πλάτους 2,50 μ με μονολιθικούς όγκους σκυροδέματος. Θα υπάρχουν παροχές νερού, ηλεκτρικού, τηλεφώνου και πυρόσβεσης. Το δάπεδο κυκλοφορίας θα είναι κατασκευασμένο από σανίδες αντιολισθητικού σκυροδέματος. Η πλευστότητα θα εξασφαλίζεται από πλωτήρες πλαστικού. Η στερέωση των πλωτών προβλητών θα γίνει με την χρήση αγκυροβολιών. Τα αγκυροβόλια θα είναι ογκόλιθοι από σκυρόδεμα τοποθετημένοι στον πυθμένα της θάλασσας.
- ✦ *Γέφυρες πρόσβασης.* Οι γέφυρες πρόσβασης στους πλωτούς προβλήτες θα έχουν σκελετό από αλουμίνιο και δάπεδο κυκλοφορίας από σκληρό ξύλο. Κάθε γέφυρα θα είναι στενά συνδεδεμένη με το πλωτό στοιχείο. Η γέφυρα θα πρέπει να έχει μήκος τουλάχιστον 4 μ.
- ✦ *Δέστρες- αγκυροβόλιο σκαφών.* Όλοι οι πλωτοί προβλήτες θα εξοπλισθούν με κατάλληλες δέστρες για την ασφαλή πρόσδεση των σκαφών. Οι δέστρες θα πρέπει να είναι κατάλληλου τύπου ώστε να εξασφαλίζεται αντοχή, ευκολία τοποθέτησης και όσο το δυνατόν λιγότερη φθορά των σχοινιών αγκυροβολίας, επιπλέον θα πρέπει να είναι ανάλογες της κατηγορίας και του τύπου των

σκαφών. Κάτω από το κατάστρωμα των πλωτών στοιχείων θα υπάρχει χώρος για την τοποθέτηση δικτύων παροχής ρεύματος, νερού, πυρόσβεσης και λυμάτων, και πάνω σε αυτό θα υπάρχουν τα αντίστοιχα φρεάτια για την τοποθέτηση πυργίσκων των παροχών. Η προμήθεια όλων των πλωτών στοιχείων θα γίνει από εταιρία του εξωτερικού που δραστηριοποιείται στο χώρο και γνωρίζει το αντικείμενο. *Το κόστος των πλωτών στοιχείων ανέρχεται στα €1.730.220,00.*

✦ Σκάφος συλλογής απορριμμάτων. Το εν λόγω σκάφος προσφέρεται για τον καθαρισμό λιμένων, μαρινών και γενικότερα χώρων ελλιμενισμού, είναι ειδικά κατασκευασμένο έτσι ώστε να μπορεί να συλλέγει τα στερεά απορρίμματα που επιπλέον και από την άλλη υγρούς ρύπους συγκεντρώνοντάς τους σε μία δεξαμενή που βρίσκεται στο εσωτερικό του. Το σκάφος θα είναι αβύθιστο, βάση της κατασκευής του και θα διαθέτει δύο δεξαμενές συλλογής απορριμμάτων μία για τα στερεά και μία άλλη για τα υγρά. Το σκάφος θα σαρώνει επιφάνεια 3000 τ.μ. ανά ώρα εν πλω, και 400 τ.μ. ανά ώρα εν στάσει. *Το κόστος του συγκεκριμένου σκάφους μαζί με τον πρόσθετο εξοπλισμό (ηλεκτρονικά συστήματα, υδραυλικά συστήματα, εξοπλισμός πυρόσβεσης) ανέρχεται σε €159.630,00.*

✦ Κιβώτια παροχής (pillars). Η προτεινόμενη επένδυση περιλαμβάνει την προμήθεια κιβωτίων παροχής νερού και ισχύος στα σκάφη. Τα κιβώτια αυτά είναι ειδικά σχεδιασμένοι πυργίσκοι που τοποθετούνται σε μαρίνες και λιμάνια για παροχή ισχύος και νερού. Σημαντικό πλεονέκτημα των πυργίσκων αυτών πέρα από την κομψή τους σχεδίαση είναι η ικανότητα φωτισμού. *Το συνολικό κόστος αγοράς των προτεινόμενων πυργίσκων φθάνει στα*

€167.145,00.

✦ Είδη προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος. Γίνεται εύκολα κατανοητό ότι θα πρέπει να υπάρξει μηχανολογικός εξοπλισμός κατάλληλος για την προστασία του θαλάσσιου περιβάλλοντος. Απορροφητικές πετσέτες, απορροφητικά φράγματα, απορροφητικά ρολά, πλωτά φράγματα και φορητή συσκευή περισυλλογής πετρελαιοειδών από την επιφάνεια της θάλασσας είναι ο ειδικός εξοπλισμός που θα χρησιμοποιηθεί και *το συνολικό του κόστος φθάνει τα €19.515,34.*

- ✦ Υπόγειες δεξαμενές καυσίμων. Σταθμός ανεφοδιασμού σκαφών της μαρίνας. Στο συγκρότημα θα κατασκευαστεί σταθμός ανεφοδιασμού για τα εξυπηρετούμενα σκάφη. Για την εγκατάσταση των δεξαμενών καυσίμου προβλέπεται η κατασκευή υπόγειου ολόσωμου κελύφους από οπλισμένο σκυρόδεμα. Εκεί θα τοποθετηθούν 4 μεταλλικές δεξαμενές καυσίμου συνολικού όγκου 60 m³. Οι αντλίες καυσίμου θα λειτουργούν με παροχή ρεύματος από το ηλεκτρικό δίκτυο της μαρίνας. Θα χρησιμοποιηθούν σωληνώσεις για τη μεταφορά των καυσίμων στις αντλίες, οι σωληνώσεις θα βρίσκονται κάτω από το έδαφος μέσα σε χαντάκι για να προστατεύονται. *Το συνολικό κόστος ανέρχεται στα €100.600,00.*

6.6 Μηχανολογικός Εξοπλισμός Χερσαίας Ζώνης

- ✦ Εγκατάσταση πυρασφάλειας- πυρανίχνευσης. Στην προτεινόμενη επένδυση περιλαμβάνεται και η προμήθεια- κατασκευή εγκατάστασης πυρασφάλειας και πυρανίχνευσης με όλο τον κατάλληλο περιφερειακό εξοπλισμό (πυροσβεστικές φωλιές, πυροσβεστήρες, κέντρο πυρανίχνευσης, πυροσβεστικό συγκρότημα, ηλεκτρική σειρήνα συναγερμού, δεξαμενή αποθήκευσης νερού). *Το συνολικό κόστος της εγκατάστασης πυρασφάλειας ανέρχεται στα €38.000,00 .*
- ✦ Μονάδα επεξεργασίας λυμάτων. Η προτεινόμενη επένδυση περιλαμβάνει την κατασκευή μονάδας επεξεργασίας λυμάτων του συγκροτήματος 500 ατόμων. Θα υπάρχει πλήρες δίκτυο που θα μεταφέρονται τα λύματα από τα κυρίως κτίρια, τις τουαλέτες τα πλυντήρια και τα φρεάτια. Θα υπάρχει μηχανοστάσιο και σύστημα απολύμανσης νερού. *Το συνολικό κόστος ανέρχεται στα € 65.000,00.*
- ✦ Ηλεκτροπαραγωγό ζεύγους συνεχούς ισχύος. Θα παράγει την βασική ισχύ λειτουργίας όλων των εγκαταστάσεων και *το συνολικό του κόστος ανέρχεται στα €58.600,00.*
- ✦ Σύστημα ψύξης εγκαταστάσεων. Για την κάλυψη των χώρων της υπό κατασκευής μονάδος, η προτεινόμενη επένδυση θα περιλαμβάνει την

προμήθεια εγκαταστάσεων κλιματισμού. Το κόστος των εγκαταστάσεων κλιματισμού ανέρχεται σε **€547.200,00**.

- ✦ Κλειστό κύκλωμα παρακολούθησης. Η προτεινόμενη επένδυση θα περιλαμβάνει την προμήθεια ενός κλειστού κυκλώματος παρακολούθησης. Το σύστημα θα αποτελείται από κάμερες day- night, ψηφιακό καταγραφέα, τροφοδοτικά, μόνιτορ, έγχρωμες κάμερες εσωτερικού χώρου, φακούς, βάσεις για κάμερα και καλώδια, το κόστος του θα είναι **€17.600,00**.
- ✦ Σύστημα συναγερμού εξωτερικού και εσωτερικού χώρου. Το κόστος ανέρχεται σε **€8.500,00**.
- ✦ Ηλιακοί θερμοσίφωνες. Στην προτεινόμενη επένδυση περιλαμβάνεται και η προμήθεια ηλιακών θερμοσιφώνων για τις ανάγκες κάλυψης των πελατών του συγκροτήματος. Το κόστος ανέρχεται σε **€20.000,00**.
- ✦ Μηχανήματα καθαρισμού. Η προτεινόμενη επένδυση για την καλύτερη εξυπηρέτηση των πελατών της θα περιλαμβάνει και την προμήθεια εξοπλισμού καθαρισμού ρούχων ο οποίος θα αποτελείται από πλυντήρια, στεγνωτήρια και σιδερωτήρια ρούχων. Το συνολικό κόστος των μηχανημάτων καθαρισμού ρούχων, ανέρχεται στα **€14.671,00**.
- ✦ Κερματοδέκτες/ Μαρκοδέκτες. Το σύστημα καθαρισμού ρούχων θα λειτουργεί με τη βοήθεια των κερματοδεκτών απλά τη χρήση κερμάτων αυτόνομα. Το κόστος των κερματοδεκτών ανέρχεται στα **€625,00**.

6.7 Εξοπλισμός Γραφείου- Επίπλωσης- Διακόσμησης

- ✦ Προμήθεια Η/Υ και συστημάτων αυτοματισμού γραφείου. Η προμήθεια Η/Υ και συστημάτων αυτοματισμού γραφείου θα αποτελείται από, server, τερματικά, τηλεφωνικό κέντρο, φορολογικό μηχανισμό, πρόγραμμα εμπορικής- λογιστικής διαχείρισης του συγκροτήματος, κατασκευή ιστοσελίδας για την εξυπηρέτηση των πελατών μέσω διαδικτύου, εκτυπωτές, φωτοτυπικό μηχάνημα και πολυμηχάνημα fax. Το κόστος των παραπάνω ανέρχεται σε **€89.330,00**.

- ✦ Πληροφοριακό σύστημα διαχείρισης συγκροτήματος. Πρόκειται για ένα τεχνολογικά εξελιγμένο σύστημα συνδυάζοντας ευκολία στη χρήση, ταχύτητα, αξιοπιστία, ευελιξία και συνεχή εξέλιξη, θα μπορεί να διαχειρίζεται τη λειτουργία όλου του συγκροτήματος. *Το κόστος του πληροφοριακού συστήματος ανέρχεται σε €30.014,00.*
- ✦ Επίπλωση- εξοπλισμός- διακόσμηση. Η προτεινόμενη επένδυση περιλαμβάνει την προμήθεια εξοπλισμού του χώρου μαζικής εστίασεως, μηχανήματα καθαρισμού ρούχων και τον σχετικό εξοπλισμό. Αναλυτικότερα η προτεινόμενη επένδυση περιλαμβάνει και απόκτηση εξοπλισμού γραφείου καθώς και η προμήθεια ειδών μαζικής συνεστίασης για την εξυπηρέτηση του προσωπικού και των πελατών. *Το κόστος του συγκεκριμένου εξοπλισμού ανέρχεται στα €60.000,00.*
- ✦ Επίπλωση- εξοπλισμός ξενοδοχειακού συγκροτήματος. Η επίπλωση και η διακόσμηση ενός σπιτιού περιλαμβάνει σαλόνι, τραπεζαρία, βιβλιοθήκη- σύνθετο, κρεβάτια, κομοδίνα και σαλόνι βεράντας. Το κόστος εξοπλισμού των σπιτιών ανέρχεται σε €105.000,00. Το κάθε δίκλινο δωμάτιο θα διαθέτει δύο μονά κρεβάτια, ή ένα διπλό κρεβάτι, κομοδίνα, τουαλέτα και ντουλάπα, το κόστος εξοπλισμού των δωματίων ανέρχεται σε €48.000,00. *Συνολικά το κόστος εξοπλισμού όλου του ξενοδοχειακού συγκροτήματος (σπιτιών και κτιρίου) ανέρχεται σε €153.000,00.*

6.8 Μεταφορικά Μέσα

- ✦ Μεταφορικά μέσα. Στην επένδυση θα περιλαμβάνεται η προμήθεια μεταφορικών μέσων τόσο για την εξυπηρέτηση των πελατών όσο και του προσωπικού, αλλά και ειδικών μεταφορικών μέσων για την διευκόλυνση των εργασιών. Έτσι προβλέπεται η προμήθεια ενός οχήματος μεταφοράς προσωπικού 9 ατόμων. Ένα φορτηγό μεταφοράς βάσεων και υλικών, ένα χωματουργικό τριαξονικό όχημα, ένα περνοφόρο πετρελαιοκίνητο ανυψωτικό όχημα, ένα σκάφος εξυπηρέτησης πελατών, ένα σκάφος μεταφοράς προσωπικού για εκτέλεση εργασιών εντός μαρίνας για ασφαλή

ελλιμενισμό σκαφών, ένας υδραυλικός γερανοβραχίονας, ένα μηχανοκίνητο trailer σκαφών, ένα κινούμενο ανυψωτικό μηχάνημα σκαφών. Το σύνολο του κόστους των μεταφορικών μέσων φθάνει στα **€1.756.058,86**.

6.9 Προϋπολογισμός Μηχανολογικού Εξοπλισμού

Ακολουθεί ο συγκεντρωτικός πίνακας προϋπολογισμού του μηχανολογικού εξοπλισμού.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΙΝΑΚΑΣ 6.7: ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΥ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ		
	Περιγραφή	Κόστος Εξοπλισμού (€)
A	Ειδικός Μηχανολογικός Εξοπλισμός Θαλάσσιας Ζώνης	
1	Πλωτά στοιχεία	1.730.220,00
2	Σκάφος συλλογής απορριμμάτων	159.630,00
3	Κιβώτια παροχής (pillars)	167.145,00
4	Είδη προστασίας θαλάσσιου περιβάλλοντος	19.515,34
5	Υπόγειες δεξαμενές καυσίμων	100.600,00
ΣΥΝΟΛΟ		2.177.110,34
B	Μηχανολογικός Εξοπλισμός Χερσαίας Ζώνης	
6	Εγκατάσταση πυρασφάλειας- πυρανίχνευσης	38.000,00
7	Μονάδα επεξεργασίας λυμάτων	65.000,00
8	Ηλεκτροπαραγωγή ζεύγους συνεχούς ισχύος	58.600,00
9	Σύστημα κλιματισμού εγκαταστάσεων	547.200,00
10	Κλειστό κύκλωμα παρακολούθησης	17.600,00
11	Σύστημα συναγερμού εξωτερικού- εσωτερικού χώρου	8.500,00
12	Ηλιακοί θερμοσίφωνες	20.000,00
13	Μηχανήματα καθαρισμού	14.671,00
14	Κερματοδέκτες-Μαρκοδέκτες	625,00
ΣΥΝΟΛΟ		770.196,00
Γ	Εξοπλισμός Γραφείου- Επίπλωσης- Διακόσμησης	
15	Προμήθεια Η/Υ & συστημάτων αυτοματισμού γραφείου	89.330,00
16	Πληροφοριακό σύστημα διαχείρισης συγκροτήματος	30.014,00
17	Επίπλωση εξοπλισμός διακόσμηση	60.000,00
ΣΥΝΟΛΟ		179.344,00
Δ	Επίπλωση- Εξοπλισμός Ξενοδοχειακού Συγκροτήματος	
18	Έπιπλα- εξοπλισμός	153.000,00

ΣΥΝΟΛΟ		153.000,00
Ε	Μεταφορικά Μέσα	
19	Οχήματα & σκάφη	1.756.058,86
ΣΥΝΟΛΟ		1.756.058,86
Συνολικό Κόστος Μηχανολογικού Εξοπλισμού		5.035.709,20

6.10 Έργα Πολιτικού Μηχανικού

Η εγκατάσταση του παραπάνω μηχανολογικού εξοπλισμού σχετίζεται σε αρκετές περιπτώσεις με τα έργα του πολιτικού μηχανικού. Στα έργα του πολιτικού μηχανικού συγκαταλέγονται :

- Τα έργα περιβάλλοντος χώρου,
- η κατασκευή των κτιριακών εγκαταστάσεων και
- τα λιμενικά και θαλάσσια έργα.
- η διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου

Έργα περιβάλλοντος χώρου. Στην προτεινόμενη επένδυση πριν την κατασκευή των κτιριακών εγκαταστάσεων και των λοιπών έργων της χερσαίας ζώνης θα πρέπει να γίνουν οι απαραίτητες εργασίες διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου. Σε ότι αφορά τη θαλάσσια ζώνη θα πρέπει και εκεί να γίνουν οι κατάλληλες εργασίες πριν την τοποθέτηση του κατάλληλου εξοπλισμού. Συνεπώς χρειάζεται η υλοποίηση χωματωρικών εργασιών όπως εκσκαφές, επιχώσεις και μεταφορές υλικών. Επιπλέον τεχνικά έργα, κατασκευή υπαίθριου χώρου στάθμευσης αυτοκινήτων (parking), δίκτυο ομβρίων και τέλος διαμόρφωση του εξωτερικού χώρου όπως γκαζόν, δενδροφυτεύσεις, κατασκευή πισίνας, κατασκευή πλακόστρωτων περασμάτων. *Το κόστος των έργων του περιβάλλοντος χώρου αναμένεται να φθάσει τα € 82.474,00.*

Για τα έργα του περιβάλλοντος χώρου θα χρησιμοποιηθούν υλικά όπως σκυρόδεμα, ξύλο, σίδηρος, σωλήνες, αγωγοί αποχέτευσης και τσιμεντοσωλήνες.

Κτιριακές εγκαταστάσεις. Όσον αφορά στις κτιριακές εγκαταστάσεις το συγκρότημα θα αποτελείται από πέντε κτίρια και 40 σπίτια. Τα κτίρια θα είναι

ισόγεια πλην των (2) που θα είναι διώροφα. Το ένα από τα δύο διώροφα κτίρια σε συνδυασμό με τα 40 σπίτια θα αποτελούν τις ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις. Τα υπόλοιπα θα περιλαμβάνουν: πύργο ελέγχου, υποδοχή, γραφεία διοίκησης (λογιστήριο Α.Ε., αίθουσα συνεδριάσεων Α.Ε., γραφείο Προέδρου), εστιατόριο, bar, καφετέρια, βοηθητικούς χώρους, κατάστημα ναυτιλιακών ειδών, ιατρείο, τελωνείο, τράπεζα, λιμεναρχείο, πλυντήρια- στεγνωτήρια, αποθήκες, γενικό συνεργείο, τουαλέτες και ντους πληρωμάτων, φυλάκιο εισόδου. Θα υπάρχουν επίσης υπαίθριοι χώροι στάθμευσης αυτοκινήτων.

Όλες οι κτιριακές εγκαταστάσεις θα ανεγερθούν πριν από την οριογραμμή της παραλίας.

Αφού έχει προηγηθεί η διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου όπως περιγράφηκε πιο πάνω θα ακολουθήσει η κατασκευή των κτιριακών εγκαταστάσεων για την οποία θα χρειαστούν σκυροδέματα, ξυλότυποι οπλισμοί, διαζώματα, τοιχοποιίες, κουφώματα, μάρμαρα, στρώσεις δαπέδων, ντουλάπες χρωματισμοί, μονώσεις και υδραυλικές εγκαταστάσεις. *Το συνολικό κόστος των οικοδομικών και κτιριακών εγκαταστάσεων αναμένεται να φθάσει τα €4.380.863,00.*

Λιμενικά και θαλάσσια έργα. Σε ότι αφορά τα λιμενικά και θαλάσσια έργα ουσιαστικά πρόκειται για διαμόρφωση της θαλάσσιας ζώνης γύρω από τα πλωτά στοιχεία και για αυτό αποτελούν ειδική κατηγορία, ωστόσο αποτελούν έργο του πολιτικού μηχανικού. Η εξυγίανση του πυθμένα, οι θαλάσσιες επιχώσεις, οι τεχνικοί ογκόλιθοι από σκυρόδεμα, οι ύφαλες κατασκευές, οι έξαλλες κατασκευές και τα δάπεδα αποτελούν κάποια από τα υλικά που θα χρησιμοποιηθούν για την κατασκευή των λιμενικών και θαλασσιών έργων. *Το κόστος κατασκευής των λιμενικών και θαλασσιών έργων αναμένεται να φθάσει τα €1.945.496,00*

Στο σημείο αυτό θα πρέπει να αναφερθεί και η αμοιβή του πολιτικού μηχανικού. Η αμοιβή του πολιτικού μηχανικού έχει συμπεριληφθεί στο κόστος κατασκευής των κτιριακών εγκαταστάσεων, των λιμενικών έργων και στο κόστος διαμόρφωσης του περιβάλλοντος χώρου. *Η αμοιβή του αγγίζει το 4% επί του συνόλου του κόστους κατασκευής των έργων αυτών, συνεπώς €255.15,00.3*

6.11 Προϋπολογισμός Έργων Πολιτικού Μηχανικού

Ακολουθεί πίνακας προϋπολογισμού των έργων του πολιτικού μηχανικού.

Πίνακας 6.8: Προϋπολογισμός Έργων Περιβάλλοντος Χώρου

ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΡΓΩΝ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΥ					
	Περιγραφή έργου	Μονάδα Μέτρησης	Τιμή Μονάδας (€)	Ποσότητα	Καθαρή Αξία (€)
	Χωματοουργικά				
1	Εκσκαφή ορυγμάτων σε έδαφος γαιώδες ή ημι-βραχώδες	M3	6,30	400,00	2.520,00
2	Επίχωση κάθε είδους ορυγμάτων με θραυστό υλικό λατομείου	M3	6,30	300,00	1.890,00
3	Μεταφορά θραυστού υλικού	m3/ km	0,20	6.000,00	1.200,00
	Τεχνικά Έργα				
4	Παραγωγή, μεταφορά, διάστρωση, συμπύκνωση και συντήρηση σκυροδέματος κατηγορίας C16/20	M3	66,00	160,00	10.650,00
5	Ξυλότυποι ή σιδηρότυποι επιπέδων επιφανειών	M2	3,50	600,00	2.100,00
6	Προμήθεια, τοποθέτηση σιδηρού οπλισμού ST IV {S500s}	Kgr	0,73	12.000,00	8.760,00
7	Χυτοσίδηρο καλύμματα φρεατίων	Kgr	1,80	400,00	720,00
8	Μεταλλικές εσχάρες καναλιών υδροσυλλογής, χαλύβδινες, ηλεκτροσυγκολλητές	Kgr	2,50	3.000,00	7.500,00
	Δίκτυο Ομβρίων				
9	Σωλήνες PVC 6 atm Φ400	M	50,60	140,00	7.084,00
10	Αγωγοί αποχέτευσης ομβρίων από τσιμεντοσωλήνες σειράς 100 ονομαστικής διαμέτρου	M	69,00	60,00	4.140,00
11	D800 mm Κατασκευή πισίνας	m2		72,00	30.000,00
	Καλλωπισμός Εξωτερικού				

	Χώρου				
12	Φυτά, δένδρα, πλακόστρωτα				6.000,00
Συνολικό Κόστος Διαμόρφωσης Περιβάλλοντος Χώρου					82.474,00

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΜΟΝΑΔΑΣ ΚΑΙ ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

7.1 Οργάνωση Μονάδας

Σύμφωνα με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης των μετόχων, συγκροτήθηκε Διοικητικό Συμβούλιο της εταιρίας με τα κατωτέρω μέλη:

- § Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος
- § Αντιπρόεδρος
- § Τρία μέλη.

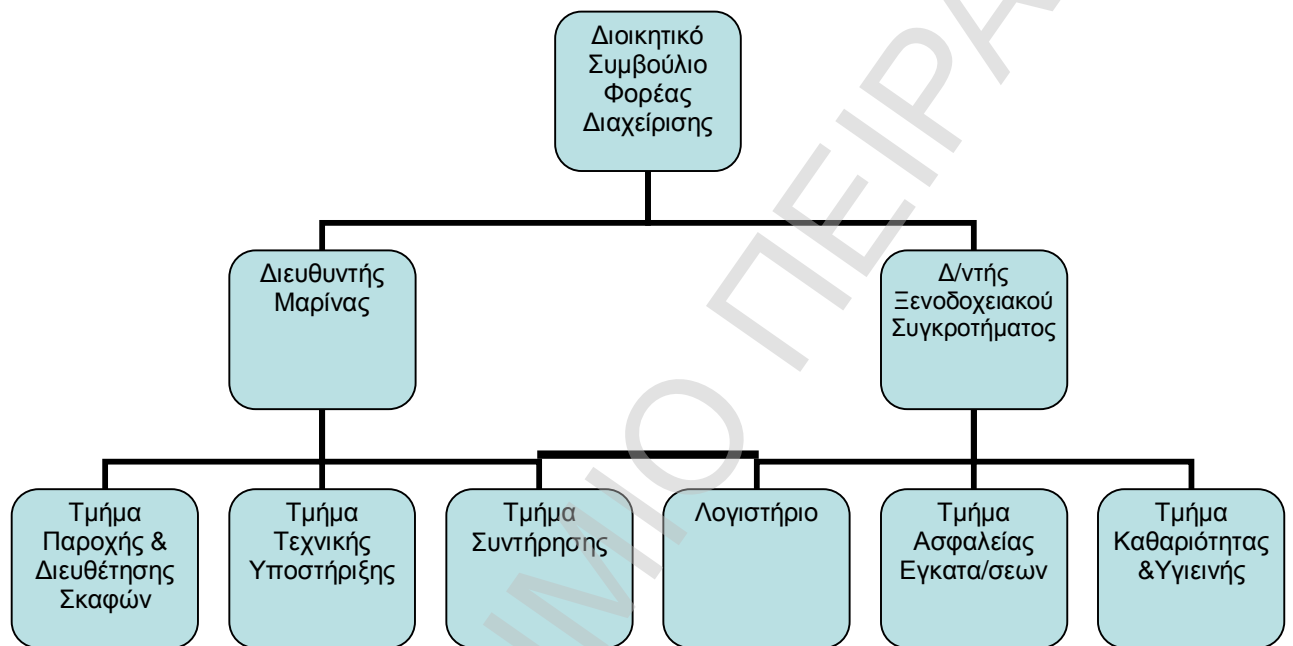
Την εταιρία εκπροσωπεί ο Πρόεδρος και Διευθύνων Σύμβουλος, ο οποίος σε περίπτωση κωλύματος αντικαθίσταται από τον Αντιπρόεδρο του Διοικητικού Συμβουλίου.

Θα πρέπει στο σημείο αυτό να επισημανθεί πως ο φορέας της επένδυσης συνεργάζεται με στελέχη τα οποία διαθέτουν την κατάλληλη εμπειρία στην οργάνωση και διοίκηση. Ενδεικτικά αναφέρονται τα παρακάτω:

- α) Σύμβουλος επιχειρήσεων με εικοσαετή εμπειρία,
- β) Χημικός μηχανικός,
- γ) Λογιστής - Φοροτεχνικός με εικοσαετή εμπειρία καθώς και
- δ) Νομικός - Δικηγόρος

Στο οργανόγραμμα που ακολουθεί φαίνεται πως έχει οργανωθεί το συγκεκριμένο συγκρότημα. Δύο θα είναι οι διευθύνσεις μία αυτή της μαρίνας και η άλλη του ξενοδοχειακού συγκροτήματος. Το Διοικητικό συμβούλιο των μετόχων είναι αυτό που θα συντονίζει, θα οργανώνει και θα κατευθύνει τις δύο διευθύνσεις. Κάτω από τις δύο αυτές διευθύνσεις δεν θα υπάρχουν υφιστάμενες επιμέρους διευθύνσεις αλλά τμήματα τα οποία θα προσφέρουν υπηρεσίες τόσο στη μαρίνα όσο και στο ξενοδοχειακό συγκρότημα. Τα τμήματα αυτά θα λειτουργούν και θα προσφέρουν υπηρεσίες στο συγκρότημα ως σύνολο.

Σχεδιάγραμμα 7.1: Οργανόγραμμα Μικτού Ξενοδοχειακού Συγκροτήματος & Ιδιωτικής Μαρίνας Σκαφών Αναψυχής



Κάτω από τις δύο διευθύνσεις θα υπάρχουν και θα λειτουργούν τα εξής τμήματα:

- ☐ Τμήμα Παροχής και Διευθέτησης Σκαφών
- ☐ Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης
- ☐ Λογιστήριο
- ☐ Τμήμα Ασφάλειας Εγκαταστάσεων
- ☐ Τμήμα Καθαριότητας Και Υγιεινής καθώς και
- ☐ Τμήμα Συντήρησης

Καθένα από τα τμήματα αυτά απασχολεί έναν συγκεκριμένο αριθμό εργαζομένων, ακολουθεί ανάλυση σε κεφάλαιο που ακολουθεί. Τα τμήματα αυτά απασχολούν μόνιμο και εποχιακό προσωπικό. Το μόνιμο προσωπικό παρέχει

υπηρεσίες καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου ενώ το εποχιακό μόνο τους μήνες της σαιζόν. Στόχος κάθε τμήματος είναι η καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση του πελάτη.

7.2 Γενικά Έξοδα

Πίνακας 7.1: Γενικά Έξοδα

ΕΞΟΔΑ	€
Συντήρηση Παγίων	56.815,34
Ασφάλιστρα	90.000,00
Έξοδα Διοίκησης & Διάθεσης	138.491,55
Φόροι Ακίνητης Περιουσίας	16.577,82
Αποσβέσεις	966.773,87
Έξοδα Δανείων	146.174,42
ΣΥΝΟΛΟ	1.414.833,00

- § *Κόστος Συντήρησης Παγίων.* Από τον παραπάνω πίνακα προκύπτει ότι το κόστος της συντήρησης παγίων ανέρχεται σε €56.815,34 ετησίως. Το κόστος της συντήρησης παγίων περιλαμβάνει τη συντήρηση των εγκαταστάσεων, του εξοπλισμού και των οχημάτων
- § *Ασφάλιστρα.* Το ύψος των ασφαλίσεων για ένα τέτοιο συγκρότημα αναμένεται να φθάσει τα €90.000,00.
- § *Έξοδα Διοίκησης & Διάθεσης.* Τα έξοδα διοίκησης και διάθεσης της εταιρίας υπολογίζονται ως ποσοστό 4,5% επί του κύκλου εργασιών κατά το πρώτο έτος λειτουργίας της επένδυσης, φτάνοντας στο 5% κατά το πέμπτο έτος, λόγω της αύξησης του μεγέθους και των αναγκών της εταιρίας.
- § *Φόρος Ακίνητης Περιουσίας.* Η αξία κτήσης του οικοπέδου είναι € 2.250.000,00. Από το ποσό αυτό αφαιρούμε το ποσό των €243.000,00 γιατί έως αυτό το ποσό η εταιρία δεν φορολογείται και στη συνέχεια πολλαπλασιάζουμε το υπόλοιπο, δηλαδή τα € 2.007.000,00 με τον συντελεστή 0,826% και προκύπτει ο φόρος ακίνητης περιουσίας ο οποίος ανέρχεται στα €16.577,82.
- § *Αποσβέσεις.* Οι αποσβέσεις αγγίζουν τα €66.042,00.

§ *Έξοδα Δανείων.* Τα έξοδα δανείων αγγίζουν €146.174,42.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΑΝΘΡΩΠΙΝΟΙ ΠΟΡΟΙ

Η στελέχωση του υπό ίδρυση συγκροτήματος εμφανίζεται αναλυτικά στη συνέχεια, στον πίνακα κατηγορίας προσωπικού.

8.1 Μόνιμη Απασχόληση

Πίνακας 8.1: Κατηγορία Προσωπικού & Αριθμός Απασχολούμενων Ανά Κατηγορία

Κατηγορία Προσωπικού	Αριθμός Απασχολούμενων
Υπηρεσία Διοίκησης	2
Γραμματεία	4
Γραφείο Υποδοχής	2
Λογιστήριο	2
Τμήμα Παροχών & Διευθέτησης Σκαφών	2
Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης	2
Υπηρεσία Ασφαλείας Λιμένος & Εγκαταστάσεων	3
Υπηρεσία Καθαριότητας & Υγιεινής	2
Ανειδίκευτοι Εργάτες	4
Συντηρητές	1
Κηπουροί	1
Σύνολο Μονίμου Προσωπικού	25

Για την σωστή λειτουργία ενός μικτού συγκροτήματος όπως αυτό της προτεινόμενης επένδυσης απαιτείται μόνιμο προσωπικό είκοσι πέντε (25) ατόμων. Αναλυτικότερα στην υπηρεσία διοίκησης θα απασχολούνται δύο (2) άτομα, ένας διευθυντής για την μαρίνα και ένας για το ξενοδοχειακό συγκρότημα. Η ανεύρεση διευθυντικού προσωπικού είναι τις περισσότερες φορές δύσκολη διαδικασία και αυτό γιατί τα άτομα που προορίζονται για τέτοιου είδους θέσεις απαιτείται να διαθέτουν γνώσεις, ικανότητες και εμπειρία. Και μάλιστα σε ότι αφορά τον διευθυντή της

μαρίνας θα πρέπει να διαθέτει εξειδικευμένες γνώσεις πάνω στο αντικείμενο του θαλάσσιου τουρισμού και ειδικότερα στο γιώτινγκ. Οι θέσεις αυτές θα καλυφθούν από τους μετόχους της εταιρίας, γιατί όπως έχει αναφερθεί σε προηγούμενο κεφάλαιο οι μέτοχοι ασχολούνται με τον θαλάσσιο τουρισμό επί 25 έτη επομένως διαθέτουν γνώσεις, ικανότητες και εμπειρία. Συνήθως τέτοια συγκροτήματα κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου δεν διαθέτουν πελάτες- τουρίστες τουλάχιστον σε ό,τι αφορά τα σκάφη, εξαιτίας όμως των ευνοϊκών καιρικών συνθηκών το ξενοδοχειακό συγκρότημα θα διαθέτει και τη χειμερινή περίοδο πελάτες- τουρίστες.

Η υπηρεσία της γραμματείας για όλο το συγκρότημα χρειάζεται τέσσερα (4) άτομα. Αναλυτικότερα ένα άτομο για τη γραμματεία της μαρίνας. Ένα άτομο αρκεί, διότι το χειμώνα δεν υπάρχει κίνηση σκαφών επομένως το άτομο αυτό μπορεί να ανταπεξέλθει. Για το ξενοδοχείο γραμματειακή υποστήριξη και reception απαιτούνται τρία (3) άτομα και αυτό γιατί εκτός από το πρωί και το απόγευμα απαραίτητα θα πρέπει να υπάρχει και βραδινή βάρδια. Επειδή όπως αναφέρθηκε πιο πάνω σε ό,τι αφορά την μαρίνα δεν θα υπάρχει κίνηση κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου και σε ό,τι αφορά τις ξενοδοχειακές υπηρεσίες η πληρότητα δεν θα είναι αυξημένη τα τέσσερα (4) άτομα που προορίζονται για την γραμματεία σε μόνιμη βάση επαρκούν, για όλες τις βάρδιες και για τα ρεπό.

Για το γραφείο υποδοχής και πληροφοριών απαιτούνται δύο (2) άτομα για τις δύο βάρδιες που θα λειτουργεί, πρωί και απόγευμα. Για το λογιστήριο θα χρειαστούν δύο (2) άτομα γιατί ένα τέτοιο συγκρότημα έχει ποικίλες και πολλές δραστηριότητες, παροχή προϊόντων και υπηρεσιών ταυτόχρονα, οπότε θα συγκεντρώνεται αρκετή δουλειά στο λογιστήριο. Τα δύο άτομα θα απασχολούνται μόνο πρωινές ώρες.

Το τμήμα παροχών και διευθέτησης σκαφών χρειάζεται δύο (2) άτομα, για τις δύο βάρδιες πρωινή και απογευματινή. Και το τμήμα τεχνικής υποστήριξης απαιτεί δύο (2) άτομα τα οποία θα πρέπει να διαθέτουν όλες τις απαραίτητες τεχνικές γνώσεις σε ό,τι αφορά το σκάφος. Ένα άτομο από το τμήμα αυτό δεν θα εργάζεται ως μηχανικός και δεν θα προσφέρει τεχνικές υπηρεσίες, αλλά θα επειδή θα διαθέτει απαραίτητες τεχνικές γνώσεις για τα σκάφη θα εργάζεται στο κατάστημα ανταλλακτικών και ναυτιλιακών ειδών. Τα άτομα που θα εργάζονται στο τμήμα τεχνικής υποστήριξης θα είναι σε θέση να συντηρούν τον μηχανολογικό εξοπλισμό που σχετίζεται με την εξυπηρέτηση των σκαφών. Η υπηρεσία ασφάλειας λιμένος και εγκαταστάσεων

απαιτεί τρία (3) άτομα, και θα λειτουργεί όπως η reception δηλαδή με τρεις βάρδιες πρωινή, απογευματινή και βραδινή.

Στην υπηρεσία καθαριότητας και υγιεινής υπάρχει αναγκαιότητα δύο (2) ατόμων για μόνιμη απασχόληση και αυτό γιατί κάποιοι κοινόχρηστοι χώροι όπως για παράδειγμα ντους και άλλοι χώροι υγιεινής που εξυπηρετούν τα ελλιμενισμένα σκάφη και τα πληρώματα δεν λειτουργούν την χειμερινή περίοδο αφού δεν υπάρχουν πληρώματα. Για την θερινή περίοδο όμως που θα υπάρχει κίνηση πελατών συνεχόμενη και αυξημένη θα αυξάνεται και ο αριθμός αυτός, φαίνεται αναλυτικά παρακάτω. Τα άτομα που βρίσκονται στις θέσεις εργασίας που περιγράφησαν πιο πάνω απαιτείται να γνωρίζουν τουλάχιστον δύο ξένες γλώσσες με απαραίτητη την αγγλική και μία επιπλέον. Η γνώση ξένων γλωσσών και Η/Υ θα παίζει καθοριστικό ρόλο στην αναζήτηση προσωπικού. Σε ότι αφορά τους ανειδίκευτους εργάτες θα απασχολούνται σε θέσεις που χρειάζεται κάθε φορά για τους συγκεκριμένους δεν απαιτείται η γνώση ξένων γλωσσών αφού θα προσφέρουν υποστηρικτικές υπηρεσίες. Για το τμήμα συντήρησης κτιριακών και λοιπών ξενοδοχειακών εγκαταστάσεων υπάρχει η ανάγκη ενός ατόμου, συντηρητή και επειδή ο περιβάλλον χώρος θα έχει διαμορφωθεί με κατάλληλο τρόπο και θα διαθέτει δένδρα, γκαζόν και καλλωπιστικά φυτά θα χρειαστεί και η πρόσληψη ενός κηπουρού. Το προσωπικό αυτό θα υπάρχει σε μόνιμη βάση για όλο τον χρόνο, και την χειμερινή περίοδο, που για ένα τέτοιο συγκρότημα η χειμερινή περίοδος έχει διάρκεια τέσσερις μήνες από Νοέμβριο έως Φεβρουάριο. Για την θερινή περίοδο που ξεκινά τον Μάρτιο και τελειώνει τον Οκτώβριο θα χρειαστούν περισσότερα άτομα όπως φαίνεται στον παρακάτω πίνακα. Η ευρύτερη περιοχή είναι σε θέση να καλύψει τις ανάγκες της εταιρίας για προσωπικό.

8.2 Εποχιακή Απασχόληση

Εποχιακή Απασχόληση (θα προσλαμβάνεται ανάλογα του φόρτου εργασίας και της τουριστικής κίνησης προς βοήθεια του μόνιμου προσωπικού).

Πίνακας 8.2: Κατηγορία Προσωπικού & Αριθμός Απασχολούμενων Ανά Κατηγορία

Κατηγορία Προσωπικού	Αριθμός απασχολούμενων
Γραμματεία	1
Γραφείο Υποδοχής	1
Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης	2
Υπηρεσία Καθαριότητας & Υγιεινής	3
Σύνολο Εποχιακού Προσωπικού	7

Τη θερινή περίοδο το μόνιμο προσωπικό θα αυξάνεται από εποχιακό το οποίο θα καλύπτει τις ανάγκες που θα δημιουργεί η μεγάλη και συνεχής προσέλευση σκαφών και τουριστών. Έτσι στη γραμματεία θα προστεθεί ένα ακόμη (1) άτομο που θα καλύπτει τις ανάγκες τόσο στη γραμματεία της μαρίνας όσο και του ξενοδοχείου. Ένα (1) άτομο προστίθεται και στο γραφείο υποδοχής. Το τμήμα τεχνικής υποστήριξης θα χρειαστεί δύο επιπλέον (2) άτομα για την θερινή περίοδο. Κατά την διάρκεια της θερινής περιόδου θα είναι μεγάλος ο αριθμός προσέλευσης των σκαφών επομένως χρειάζεται ένα ακόμη άτομο για την τεχνική εξυπηρέτηση. Επιπλέον το κατάστημα ανταλλακτικών και ναυτιλιακών ειδών θα λειτουργεί τόσο το πρωί όσο και το απόγευμα, σε αντίθεση με την χειμερινή περίοδο που θα λειτουργεί μόνο πρωινές ώρες επομένως θα χρειαστεί ένα ακόμη (1) άτομο. Τρία (3) άτομα θα προστεθούν και στην υπηρεσία καθαριότητας και υγιεινής για την διάρκεια της θερινής περιόδου.

Το σύνολο του προσωπικού μόνιμου και εποχιακού ανέρχεται στα (32) άτομα.

8.3 Μισθοί Προσωπικού

Ακολουθούν πίνακες υπολογισμού του ετήσιου κόστους προσωπικού.

Πίνακας 8.3: Ετήσιο Κόστος Μόνιμου Προσωπικού

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΜΗΝΙΑΙΟΣ ΜΙΣΘΟΣ (€)	ΕΤΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ (€)
Υπηρεσία Διοίκησης	2	2.000,00	56.000,00
Γραμματεία	4	650,00	36.400,00
Γραφείο Υποδοχής	2	650,00	18.200,00
Λογιστήριο	2	800,00	22.400,00
Τμήμα Παροχών & Διευθέτησης Σκαφών	2	700,00	19.600,00
Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης	2	800,00	22.400,00
Υπηρεσία Ασφαλείας Λιμένος & Εγκαταστάσεων	3	700,00	29.400,00
Υπηρεσία Καθαριότητας & Υγιεινής	2	800,00	22.400,00
Ανειδίκευτοι Εργάτες	4	700,00	39.200,00
Συντηρητές	1	750,00	10.500,00
Κηπουροί	1	700,00	9.800,00
ΣΥΝΟΛΟ	25		286.300,00

Πίνακας 8.4: Ετήσιο Κόστος Εποχιακού Προσωπικού

ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	ΑΡΙΘΜΟΣ	ΜΗΝΙΑΙΟΣ ΜΙΣΘΟΣ (€)	ΕΤΗΣΙΟ ΚΟΣΤΟΣ (€)
Γραμματεία	1	650,00	4.550,00
Γραφείο Υποδοχής	1	650,00	4.550,00
Τμήμα Τεχνικής Υποστήριξης	2	800,00	11.200,00
Υπηρεσία Καθαριότητας & Υγιεινής	3	800,00	16.800,00
ΣΥΝΟΛΟ	7		37.100,00

Το συνολικό ετήσιο κόστος του προσωπικού μόνιμου και εποχιακού ανέρχεται στα €323.400,00

ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΕΚΤΕΛΕΣΕΩΣ ΤΟΥ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ

9.1 Χρονοδιάγραμμα Εκτελέσεως Του Προγράμματος

Όπως αναφέρεται σε προηγούμενο κεφάλαιο φορέας επένδυσης του συγκεκριμένου έργου είναι μία ΑΝΩΝΥΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ, η οποία δημιουργήθηκε από ξένους και Έλληνες επενδυτές οι οποίοι ξεκίνησαν για πρώτη φορά την από κοινού επιχειρηματική τους δραστηριότητα. Η εταιρία συστήθηκε πριν πέντε χρόνια και μετά την υπογραφή μεταξύ των εταίρων για την ίδρυση της εταιρίας ακολούθησαν όλες οι απαραίτητες ενέργειες και η συλλογή των δικαιολογητικών εγγράφων για την καταχώρηση της εταιρίας στο βιβλίο Ανωνύμων Εταιριών και η εξασφάλιση αριθμού μητρώου. Η εταιρία εδρεύει στον Δήμο της Πρέβεζας, ενώ υποκατάστημα της εταιρίας ορίζεται το επί Ακτίου του Δήμου Ανακτορίου.

Στόχος της θα είναι :

1. Η δημιουργία τουριστικού λιμένα σκαφών αναψυχής (μαρίνα) και ξενοδοχειακού συγκροτήματος στην περιοχή Ακτίου του Δήμου Ανακτορίου του νομού Αιτωλοακαρνανίας.
2. Η κατασκευή, επισκευή και συντήρηση σκαφών, εμπορία και επισκευή σκαφών θαλάσσης, ανέλκυση, καθέλκυση, διαχείριση σκαφών και παραυπηρεσιών σε όλα τα μέρη αυτών.
3. Η ίδρυση ναυτιλιακού γραφείου εκμετάλλευσης (εφοπλισμού) και πρακτόρευσης σκαφών πάσης φύσεως.
4. Η ίδρυση τουριστικού γραφείου.
5. Η εμπορία και εκμίσθωση πάσης φύσεως σκαφών, αεροσκαφών και ελικοπτέρων.

6. Η μεσιτεία προς σύναψη αγοραπωλησιών, ανταλλαγών και μισθώσεων σκαφών.
7. Η εμπορία καυσίμων, λιπαντικών, χρωμάτων ρητινών και εν γένει πάσης φύσεως υλικού κατασκευής, επισκευής και συντήρησης σκαφών.
8. Η αντιπροσώπευση οίκων του εξωτερικού και εσωτερικού που παράγουν ή εμπορεύονται τα είδη που αναφέρονται.
9. Η παροχή υπηρεσιών που έχουν σχέση με τα είδη που αποτελούν το αντικείμενο εργασιών της εταιρείας.
10. Η εκμετάλλευση εστιατορίου - καφετέριας - MINI MARKET και η εκμίσθωση αυτών καθώς και οι ενοικιάσεις δωματίων.
11. Η ίδρυση τουριστικών μονάδων και η εκμετάλλευση αυτών με τη δημιουργία ξενοδοχείων, συγκροτημάτων - δωματίων καθώς και κάθε συναφούς δραστηριότητας με το αντικείμενο αυτό.

Η εταιρία δεν έχει ξεκινήσει την πλήρη λειτουργία της και την προσφορά των υπηρεσιών που φιλοδοξεί να παρέχει ως μικτό ξενοδοχειακό συγκρότημα και ιδιωτική μαρίνα σκαφών αναψυχής, καθ' όσον δεν έχουν υλοποιηθεί ακόμη τα απαιτούμενα κατασκευαστικά έργα για την δημιουργία του συγκροτήματος τόσο στη θαλάσσια όσο και στη χερσαία ζώνη. Για να μπορέσει ο φορέας της επένδυσης να ξεκινήσει τις δραστηριότητες του θα πρέπει να υλοποιηθεί το προτεινόμενο επενδυτικό σχέδιο. Η σύσταση της εταιρίας έγινε σε χρονικό διάστημα δύο μηνών με την βοήθεια του νομικού συμβούλου της εταιρίας. Η απόκτηση των απαραίτητων αδειών για την κατασκευή ενός τέτοιου είδους συγκροτήματος είναι μία χρονοβόρα διαδικασία. Η απόκτηση αδειών για την κατασκευή λιμένων είναι αυτή που χρειάζεται τον περισσότερο χρόνο και αυτό γιατί απαιτείται συγκέντρωση πολλών εγγράφων. Για τη σύσταση της εταιρίας και τη συγκέντρωση των απαραίτητων εγγράφων και δικαιολογητικών συνεργάστηκαν κατάλληλα καταρτισμένοι άνθρωποι οι οποίοι θα πλαισιώνουν την εταιρία καθόλη τη διάρκεια της λειτουργίας της.

- α) Σύμβουλος επιχειρήσεων με εικοσαετή εμπειρία,
- β) Χημικός μηχανικός,
- γ) Λογίστρια - Φοροτεχνικός με εικοσαετή εμπειρία καθώς και
- δ) Νομικός - Δικηγόρος

Η εταιρία με την σύσταση της προέβη στην άμεση συγκέντρωση των δικαιολογητικών επομένως κατάφερε στο διάστημα των πέντε χρόνων από την ίδρυσή της να εξασφαλίσει τις απαραίτητες άδειες και τώρα είναι σε θέση να προχωρήσει στην φάση της κατασκευής.

Κατά τη σχεδίαση των προτεινόμενων εγκαταστάσεων, πέραν των τεχνικών ζητημάτων, ελήφθησαν υπόψη τόσο περιβαλλοντικές όσο και αισθητικές παράμετροι, με στόχο την ελαχιστοποίηση των περιβαλλοντικών επιπτώσεων και την αρμονική ένταξη του έργου στο ευρύτερο περιβάλλον της περιοχής. Στα πλαίσια αυτά εντάσσονται η επιλογή αποκλειστικά πλωτών στοιχείων για τον εξοπλισμό της θαλάσσιας ζώνης, η δημιουργία κατάλληλα διαμορφωμένων χώρων για τη συντήρηση / επισκευή των σκαφών, η δημιουργία άνετου οδικού δικτύου και χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων και τρέιλερ στο εσωτερικό της χερσαίας ζώνης του συγκροτήματος, η λειτουργία βιολογικού καθαρισμού, η δενδροφύτευση υπαίθριων χώρων.

Ο τελικός στόχος είναι να δημιουργηθεί ένα σωστό από τεχνική, λειτουργική και αισθητική άποψη συγκρότημα, το οποίο θα είναι παράλληλα συμβατό με το φυσικό περιβάλλον της περιοχής.

Σε ότι αφορά την ολοκληρωτική υλοποίηση του έργου, μετά την πενταετία που χρειάστηκε για την εξασφάλιση των αδειών, υπολείπονται τρία ακόμη έτη. Στη διάρκεια κατασκευής δεν θα προσληφθεί το προσωπικό (μόνιμο και εποχιακό) για την λειτουργία του συγκροτήματος. Τα άτομα που θα εργάζονται είναι αυτά των συνεργείων κατασκευής, μία τριμελής επιτροπή που θα προέρχεται από τους μετόχους της εταιρίας είναι αυτή που θα επιβλέπει και θα συντονίζει τις ενέργειες έτσι ώστε το έργο να ολοκληρωθεί μέσα στην τριετία.

Σε πρώτη φάση θα πρέπει να προετοιμαστεί και να διαμορφωθεί ο χώρος χερσαίος και θαλάσσιος, η προετοιμασία του χώρου πριν την επόμενη φάση που περιλαμβάνει το χτίσιμο και τα έργα της θαλάσσιας ζώνης απαιτεί χρονικό διάστημα ενός έτους. Μετά το πέρας του χρόνου προετοιμασίας (ένα έτος) θα προχωρήσει στη δόμηση. Κατά τη διάρκεια διαμόρφωσης και προετοιμασίας του χερσαίου και θαλάσσιου χώρου θα μπορεί παράλληλα να παραγγελθεί και ο απαραίτητος μηχανολογικός εξοπλισμός. Αφού η παρούσα επένδυση περιλαμβάνει την δημιουργία ενός ξενοδοχειακού συγκροτήματος με 40 σπίτια και 40 δίκλινα δωμάτια και μαρίνα

ελλιμενισμού σκαφών αναψυχής 500 θέσεων, και σε προηγούμενο κεφάλαιο έγινε λεπτομερής αναφορά για τον απαραίτητο εξοπλισμό θα μπορεί η εταιρία να προβεί στην παραγγελία του εξοπλισμού. Γιατί θα πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι η συγκέντρωση και η τοποθέτηση του μηχανολογικού εξοπλισμού απαιτεί χρονικό διάστημα 2,5 ετών. Επομένως θα ήταν καλό η εταιρία να προβεί σε αυτές τις ενέργειες από την πρώτη κιόλας φάση της λειτουργίας της έτσι ώστε να μην χρονοτριβεί περιμένοντας τον μηχανολογικό εξοπλισμό που απαιτείται. Θα πρέπει ακόμη να αναφερθεί στο σημείο αυτό ότι η μεταφορά και τοποθέτηση κάποιου τμήματος του εξοπλισμού χρειάζεται χρόνο για αυτό η προμήθεια του θα γίνει απευθείας από το εξωτερικό.

Μετά την διαμόρφωση του χώρου χερσαίου και θαλάσσιου η εταιρία θα προχωρήσει στην δεύτερη φάση που είναι η δόμηση. Στο κομμάτι της δόμησης περιλαμβάνεται και η τοποθέτηση υδραυλικών και ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων. Απαιτείται η ύπαρξη πολλών και πολυαρίθμων συνεργείων έτσι ώστε να επιτυγχάνεται ταυτόχρονα η πραγματοποίηση πολλών εργασιών. Βέβαια σε ότι αφορά την πραγματοποίηση κάποιων εργασιών καθοριστικό ρόλο θα έχουν τα καιρικά φαινόμενα που θα επικρατούν. Για παράδειγμα υψηλές βροχοπτώσεις μπορεί να καθυστερήσουν τους εξωτερικούς χρωματισμούς. Η δόμηση και η κατασκευή των κτηριακών εγκαταστάσεων θα αρχίσει κατά το δεύτερο έτος, όπου αναμένεται στο τρίτο εξάμηνο, της διάρκειας υλοποίησης του έργου, να ολοκληρωθεί το 50% της δόμησης και στο τέταρτο και πέμπτο εξάμηνο να ολοκληρωθεί η δόμηση συνολικά με ποσοστό 25% ανά εξάμηνο. Τα ποσοστά αυτά βέβαια όπως προαναφέρθηκε θα καλυφθούν εφόσον οι συνθήκες είναι κατάλληλες.

Από τη στιγμή που θα αρχίσει η παραλαβή του ειδικού εξοπλισμού για τη διαμόρφωση του θαλάσσιου χώρου σύμφωνα με τις κατάλληλες προδιαγραφές, θα ξεκινήσει και η τοποθέτηση τους. Για την τοποθέτηση των πλωτών στοιχείων και πάσης φύσεως εργασιών στον θαλάσσιο χώρο θα χρειαστούν ειδικά συνεργεία εξειδικευμένα σε τέτοιου είδους εργασίες.

Η ολοκλήρωση των λιμενικών έργων συμπεριλαμβανομένης και της τοποθέτησης του ειδικού εξοπλισμού θα ξεκινήσει το δεύτερο εξάμηνο καλύπτοντας ποσοστό 50% και θα ολοκληρωθεί το τρίτο και τέταρτο εξάμηνο με ποσοστά 25% αντίστοιχα.

Όπως ήδη αναφέρθηκε κατά τη φάση κατασκευής του συγκροτήματος δεν θα εργάζεται κάποιο από το μόνιμο προσωπικό του συγκροτήματος, αλλά οι εργασίες κάθε φορά θα ανατίθενται σε κατάλληλους εργολάβους οι οποίοι θα μεριμνούν για την συγκέντρωση των κατάλληλων συνεργείων και την αποπεράτωση των εργασιών.

Τον τελευταίο χρόνο υλοποίησης του έργου θα πραγματοποιηθεί η παραγγελία και παραλαβή των μεταφορικών μέσων, προκειμένου τα μεταφορικά μέσα να βρίσκονται στο συγκρότημα έγκαιρα πριν την έναρξη της λειτουργίας του και λαμβάνοντας υπόψη τυχόν καθυστερήσεις η παραγγελία και αγορά γίνονται ένα χρόνο πριν.

Για το συγκρότημα απαιτείται και ξενοδοχειακός εξοπλισμός όπου η παραγγελία και παραλαβή του θα ολοκληρωθεί σε χρονικό διάστημα ενός έτους και αυτό θα γίνει το τελευταίο έτος υλοποίησης του έργου.

Το τελευταίο εξάμηνο πριν η εταιρία προχωρήσει στη διάθεση των υπηρεσιών τους θα προχωρήσει στην διεξαγωγή διαγωνισμού για την ενοικίαση του εστιατορίου-bar καθώς και του mini market. Τα δύο αυτά καταστήματα θα λειτουργούν με βάση τους κανονισμούς και τα ωράρια λειτουργίας του συγκροτήματος αλλά κρίθηκε από τους μετόχους η ενοικίαση τους ως συμφέρουσα επιλογή.

Πίνακας 9.1: Χρονοδιάγραμμα Υλοποίησης Επενδυτικού Σχεδίου
Χρονική Κλιμάκωση Υλοποίησης έργου

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ	1 ^ο	2 ^ο	3 ^ο	4 ^ο	5 ^ο	6 ^ο
	ΕΞΑΜΗΝΟ % ΥΛΟΠ/ΗΣΗΣ	ΕΞΑΜΗΝΟ % ΥΛΟΠ/ΗΣΗΣ	ΕΞΑΜΗΝΟ % ΥΛΟΠ/ΗΣΗΣ	ΕΞΑΜΗΝΟ % ΥΛΟΠ/ΗΣΗΣ	ΕΞΑΜΗΝΟ % ΥΛΟΠ/ΗΣΗΣ	ΕΞΑΜΗΝΟ % ΥΛΟΠ/ΗΣΗΣ
Διαμόρφωση Χώρου	50%	50%				
Μηχαν/γικός εξοπλισμός	20%	20%	20%	20%	20%	
Δόμηση/ Κτίρια			50%	25%	25%	
Λιμενικά Έργα		50%	25%	25%		
Μεταφορικά Μέσα					50%	50%
Ξενοδοχειακός Εξοπλισμός					50%	50%
Ενοικίαση καταστημάτων						100%

9.2 Προκαταρκτικές Δαπάνες

Όπως αναφέρθηκε πιο πάνω κατά τη διάρκεια σύστασης της εταιρίας χρειάστηκε η συνεργασία ατόμων που διαθέτουν τις απαραίτητες γνώσεις και εμπειρία. Τα άτομα αυτά θα παρέχουν τις απαραίτητες υπηρεσίες και γνώσεις κατά τη διάρκεια κατασκευής και λειτουργίας του συγκροτήματος. Τα άτομα αυτά είναι:

- α) Σύμβουλος επιχειρήσεων με εικοσαετή εμπειρία,
- β) Χημικός μηχανικός,
- γ) Οικονομικός- Φοροτεχνικός σύμβουλος με εικοσαετή εμπειρία καθώς και
- δ) Νομικός - Δικηγόρος

Στη φάση της υλοποίησης για θέματα που μπορεί να ανακύψουν θα χρειαστεί η συμβολή του οικονομικού και του νομικού συμβούλου. Τα άτομα αυτά, κατά την πρώτη φάση που είναι αυτή της υλοποίησης, αμείβονται με ένα ποσό που έχει συμφωνηθεί εκ των προτέρων. Και ίσως σε επόμενη φάση να καθοριστεί με διαφορετικό τρόπο η αμοιβή αυτών των ανθρώπων.

Ο οικονομικός σύμβουλος κατά την φάση της υλοποίησης αμείβεται με €9.500,00. Το ποσό αυτό διαμορφώθηκε και αποφασίστηκε μετά από συζήτηση και συμφωνία μεταξύ της εταιρίας και του συγκεκριμένου οικονομικού συμβούλου.

Ο νομικός σύμβουλος κατά την φάση της υλοποίησης αμείβεται με €6.000,00. Το ποσό αυτό, όπως και η αμοιβή του οικονομικού συμβούλου, διαμορφώθηκε και αποφασίστηκε μετά από συζήτηση και συμφωνία μεταξύ της εταιρίας και του νομικού συμβούλου.

Η αμοιβή του πολιτικού μηχανικού όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενο κεφάλαιο συμπεριλαμβάνεται στο κόστος κατασκευής κτιριακών, λιμενικών και έργων περιβάλλοντος χώρου και φθάνει τα €255.153,00. Η αμοιβή του πολιτικού μηχανικού επειδή έχει ήδη συμπεριληφθεί στους προϋπολογισμούς αναφέρεται αλλά δεν θα προστεθεί στις προκαταρκτικές δαπάνες.

Στην προκαταρκτική φάση της εταιρίας, δηλαδή τη φάση της σύστασης, ίδρυσης και συγκέντρωσης των απαραίτητων δικαιολογητικών εγγράφων και αδειών δημιουργήθηκαν έξοδα, πέρα από τους μισθούς των συμβούλων. Τα έξοδα αυτά είναι:

- Ø Έξοδα ιδρύσεως και εγκαταστάσεως
- Ø Εκπόνηση μελετών
- Ø Αμοιβή οικονομικού συμβούλου
- Ø Αμοιβή νομικού συμβούλου
- Ø Αμοιβή πολιτικού μηχανικού

Τα έξοδα ιδρύσεως και εγκαταστάσεως ανέρχονται σε € 6.995,00 και περιλαμβάνουν τα έξοδα όλων των εγγράφων και αδειών που χρειαστήκαν για την σύσταση και ίδρυση της εταιρίας.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

**ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ ΚΑΙ ΚΟΣΤΟΣ
ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ**

10.1 Προϋπολογισμός Κόστους Επένδυσης

Το κόστος αγοράς του οικοπέδου ανέρχεται στα €2.250.000,00. το οικόπεδο είναι 75 στρεμμάτων το κόστος αγοράς ενός στρέμματος ανέρχεται στα €30.000,00. Ακολουθούν πίνακες στους οποίου φαίνεται αναλυτικά το κόστος της επένδυσης ανά ομάδα εργασίας.

Πίνακας 10.1 : Συνολικές Δαπάνες Προτεινόμενης Επένδυσης

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΠΡΟΤΕΙΝΟΜΕΝΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ		
ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΔΑΠΑΝΗΣ		ΚΟΣΤΟΣ ΣΕ (€)
1	Κόστος Αγοράς Οικοπέδου	2.250.000,00
2	Προκαταρκτικές Δαπάνες	25.495,00
3	Οικοδομικές & Κτιριακές Εγκαταστάσεις	4.380.863,70
4	Λιμενικά Έργα	1.945.496,00
5	Διαμόρφωση Περιβάλλοντος Χώρου	82.474,00
6	Μηχανολογικός Εξοπλισμός	5.035.709,20
7	Έκτακτα Απρόβλεπτα Έξοδα	100.000,00
	Συνολικό Κόστος Επένδυσης	13.820.037,90

Το συνολικό κόστος της προτεινόμενης επένδυσης για την κατασκευή Μικτού Ξενοδοχειακού Συγκροτήματος Με Ιδιωτική Μαρίνα Σκαφών Αναψυχής ανέρχεται στο ύψος των **€13.820.037,90**, όπως αναλύθηκε προηγουμένως.

10.2 Χρηματοδότηση του Επενδυτικού Σχεδίου

Το χρηματοδοτικό σχήμα της επένδυσης είναι το ακόλουθο:

Πίνακας 10.2: Χρηματοδοτικό Σχήμα Επένδυσης

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΙΚΟ ΣΧΗΜΑ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ		
Ίδια Συμμετοχή Του Φορέα	30,00%	4.146.011,37
Δημόσια Επιχορήγηση Ν.2601/98	50,00%	6.910.018,95
Τραπεζικός Δανεισμός	20,00%	2.764.007,58
ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ	100,00%	13.820.037,90

Ο φορέας της επένδυσης έχει δυνατότητα κάλυψης της απαιτούμενης ίδιας συμμετοχής για την ολοκλήρωση του παρόντος επενδυτικού σχεδίου, αυτό μπορεί να τεκμηριωθεί από ενημερωτικές επιστολές τραπεζικών καταστημάτων. Όπως αναφέρθηκε, μάλιστα σε προηγούμενο κεφάλαιο η περιουσιακή κατάσταση των εταίρων αποτελείται από:

- § Οικόπεδα και ακίνητα
- § Καταθέσεις σε μετρητά και συνάλλαγμα
- § Μετοχές εισηγμένων εταιρειών και ομόλογα
- § Μεταφορικά μέσα και εμπορεύματα

Πέρα από τις τραπεζικές καταθέσεις οι οποίες καλύπτουν της ίδια συμμετοχή, οι εταίροι μπορούν αν χρειαστεί να προβούν στην πώληση ορισμένων περιουσιακών τους στοιχείων.

Για την υλοποίηση του προτεινόμενου επενδυτικού σχεδίου, εταιρία θα προχωρήσει στην χρησιμοποίηση δανειακών κεφαλαίων ύψους € 2.764.007,58 τα οποία θα δοθούν υπό την μορφή μακροπρόθεσμου δανεισμού από τράπεζα.

Παράλληλα, εταιρία υποβάλλει αίτημα υπαγωγής της ανωτέρω επενδυτικής πρότασης στις ευεργετικές διατάξεις του Ν.2601/98 (Περί ίδρυσης, επέκτασης, εκσυγχρονισμού λιμένων σκαφών αναψυχής) με στόχο την δημόσια επιχορήγηση της επένδυσης σε ποσοστό 50,00%

Για τον υπολογισμό των τόκων του μακροπρόθεσμου δανείου ύψους € 2.758.008,00, το οποίο λαμβάνεται για την χρηματοδότηση της επένδυσης γίνονται, οι ακόλουθες παραδοχές :

- ◇ Διάρκεια: 10 έτη
- ◇ Επιτόκιο: 5,3%
- ◇ Τρόπος Εξόφλησης; Ισόποσες Ετήσιες Δόσεις

Οι τόκοι δανείων ανέρχονται σε €146,174,42.

10.3 Λειτουργικό Κόστος

Το παρόν συγκρότημα, έχει σαν στόχο την παροχή υπηρεσιών, όπως έχει ήδη αναφερθεί. Με βάση αυτό κατανοούμε ότι η εταιρία δεν έχει κόστος παραγωγής προϊόντων αλλά κόστος παροχής υπηρεσιών. Το συνολικό κόστος παροχής υπηρεσιών φαίνεται αναλυτικά στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 10.3: Λειτουργικό Κόστος Εταιρίας

ΕΞΟΔΑ	€
Συντήρηση Παγίων	56.815,34
Κόστος Ενέργειας	45.000,00
Κόστος Καυσίμων	288.800,00
Κόστος Αγοράς Υλικών & Ανταλλακτικών	65.000,00
Μισθοί & Ημερομίσθια	323.400,00
Ασφάλιστρα	90.000,00
Έξοδα Διοίκησης & Διάθεσης	138.491,55
Έξοδα marketing	32.500,00
ΣΥΝΟΛΟ	1.040.006,34

10.4 Έσοδα Και Έξοδα Πρώτης Πενταετίας

Πίνακας 10.4: Πρόβλεψη Εσόδων Πρώτης Πενταετίας

ΕΣΟΔΑ	1 ^ο ΕΤΟΣ	2 ^ο ΕΤΟΣ	3 ^ο ΕΤΟΣ	4 ^ο ΕΤΟΣ	5 ^ο ΕΤΟΣ
Ελλιμενισμός σκαφών	620.000,00	775.000,00	968.750,00	1.210.937,50	1.513.671,88
Ανέλκυση, καθέλκυση, Διαχείμανση	430.000,00	524.600,00	640.012,00	780.814,64	952.593,86
Συντήρηση σκαφών	250.000,00	305.000,00	372.100,00	453.962,00	553.833,64
Έλεγχος σκαφών	240.000,00	276.000,00	317.400,00	365.010,00	419.761,50
Εφόδια	65.000,00	74.750,00	85.962,50	98.856,87	113.685,40
Υλικά συντήρησης	120.000,00	138.000,00	158.700,00	182.505,00	209.880,75
Καύσιμα	380.000,00	425.600,00	476.672,00	533.872,64	597.937,35
Διάφορες παροχές	60.000,00	66.000,00	72.600,00	79.860,00	87.846,00
Ενοικίαση εστιατορίου- Bar	15.000,00	15.750,00	16.537,50	17.364,37	18.232,59
Ενοικίαση mini market	13.000,00	13.650,00	14.332,50	15.049,12	15.801,58
Ενοικίαση σπιτιών	300.000,00	345.000,00	396.750,00	456.262,5	524.701,87
Ενοικίαση δωματίων	28.140,00	32.361,00	37.215,15	42.797,42	49.217,03
Λοιπά έσοδα	50.000,00	57.500,00	66.125,00	76.043,75	87.450,31
ΣΥΝΟΛΟ	2.571.140,00	3.049.211,00	3.623.156,65	4.313.335,83	5.144.613,79

Σε προηγούμενο κεφάλαιο έγινε ανάλυση των εσόδων, και συγκεκριμένα πως αυτά θα διαμορφωθούν την πρώτη πενταετία. Τα έσοδα προκύπτουν από τον ελλιμενισμό των σκαφών, την ανέλκυση- καθέλκυση και διαχείμανση των σκαφών, την συντήρηση των σκαφών, τα εφόδια, τα υλικά συντήρησης, τα καύσιμα, τις διάφορες παροχές, την ενοικίαση εστιατορίου- bar, την ενοικίαση mini market, την

ενοικίαση των σπιτιών, την ενοικίαση δωματίων και έσοδα από διάφορες άλλες παροχές.

Σε ότι αφορά των ελλειμνισμό στο συγκεκριμένο συγκρότημα θα υπάρχουν 500 θέσεις ελλειμνισμού σκαφών αναψυχής. Η πληρότητα των θέσεων αυτών θα φθάσει στο 100% μετά το πέμπτο έτος της λειτουργίας ξεκινώντας από το 45% περίπου το πρώτο έτος. Για το πρώτο έτος η υπολογιζόμενη πληρότητα θα είναι περίπου 45%, εκτιμάται στο δεύτερο έτος λειτουργίας του συγκροτήματος να ξεπεράσει το 50%, το τρίτο έτος θα φθάσει σε πληρότητα 65%, και μετά το πέμπτο έτος να φθάσει σε πληρότητα 100%. Δηλαδή θα υπάρχει μία αύξηση της τάξης του 25% ετησίως.

Η ανέλκυση, καθέλκυση και διαχείμανση των σκαφών για το 1^ο έτος αναμένεται πληρότητα της τάξης του 45%, και μετά το πέμπτο έτος αναμένεται η μέγιστη πληρότητα 100%, ακολουθώντας την πορεία των θέσεων ελλειμνισμού. Τα έσοδα από την ανέλκυση, καθέλκυση και διαχείμανση των σκαφών για χρονικό διάστημα μίας πενταετίας παρουσιάζεται στον πίνακα που ακολουθεί. Παρατηρείται μία αύξηση της τάξης του 22% από την προηγούμενη χρονιά στην επόμενη.

Τα έσοδα της συντήρησης (εντός και εκτός θάλασσας) ξεκινούν από € 250.000,00 και ακολουθώντας αύξηση κατά 22% ετησίως φθάνει στο πέμπτο έτος λειτουργία του συγκροτήματος στα €553.833,64.

Υπολογίζεται ότι το μέσο κόστος για την πραγματοποίηση του ελέγχου και την τοποθέτηση των απαιτούμενων ανταλλακτικών είναι περίπου €900,00 ανά σκάφος. Υπολογίζεται ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των σκαφών περνούν από τον απαραίτητο έλεγχο μία φορά τον χρόνο, επιπλέον στο συγκεκριμένο συγκρότημα αναμένεται να ελλειμνίζονται και επαγγελματικά σκάφη τα οποία χρειάζονται συχνότερους ελέγχους. Ο έλεγχος αναμένεται να αυξάνει κατά 15% ετησίως.

Τα έσοδα που αναμένεται, να έχει το συγκρότημα από την προμήθεια των εφοδίων έχουν υπολογιστεί στα € 65.000,00. Στο πέμπτο έτος λειτουργίας του συγκροτήματος τα έσοδα από τα εφόδια θα φθάσουν στα €113.685,40 ακολουθώντας αύξηση 15% ετησίως.

Τα έσοδα από την χρησιμοποίηση- πώληση υλικών συντηρήσεως έχουν υπολογιστεί στις € 120.000,00 για το πρώτος έτος λειτουργίας του συγκροτήματος και αναμένεται με αύξηση της τάξης του 15% ετησίως να φθάσουν στα €209.880,75.

Ο υπολογισμός των εσόδων που θα προκύπτουν από την κατανάλωση καυσίμων, έχει γίνει με βάση τα λίτρα που αναμένεται να καταναλώνονται από τα σκάφη που θα ανεφοδιάζονται στο συγκρότημα ετησίως και θα αυξάνει κατά 12% ετησίως.

Τα έσοδα από τις διάφορες παροχές αναφέρονται κυρίως σε μικροεπεμβάσεις που γίνονται στους εσωτερικούς χώρους των σκαφών, όπως τοποθετήσεις ερμαρίων, ξύλινες μετατροπές, αντικαταστάσεις στεγανών και γενικά παροχές εξυπηρέτησης πελατών της μαρίνας. Τα έσοδα που αναμένεται, με εκτιμήσεις, να προέλθουν από τις διάφορες παροχές έχουν υπολογιστεί στις € 60.000,00 για το πρώτο έτος και ακολουθούν αυξητική πορεία για τα επόμενα έτη. Τα έσοδα από τις διάφορες παροχές θα αυξάνουν κατά 10% ετησίως.

Η ενοικίαση του εστιατορίου θα ξεκινήσει με € 15.000, η τιμή ενοικίασης θα αυξάνει κατά 5% ετησίως και θα διαμορφωθεί όπως φαίνεται στον παραπάνω πίνακα, η εταιρία θα συνάψει πενταετές συμβόλαιο με των πρώτο ενοικιαστή.

Η τιμή ενοικίασης του mini market θα ξεκινήσει από τις € 13.000 και θα αυξάνεται κατά 5% ετησίως, για την ενοικίαση του mini market θα ακολουθηθεί η ίδια πολιτική με αυτή της ενοικίασης του εστιατορίου.

Σε ότι αφορά τα έσοδα από την ενοικίαση των σπιτιών, τα σπίτια θα ενοικιάζονται σε ετήσια βάση. Το κόστος ενοικίασης ανά έτος είναι € 14.000,00. Σε ότι αφορά τα σπίτια για τον πρώτο χρόνο η πληρότητα τους αναμένεται να φτάσει περίπου το 50%, τον δεύτερο χρόνο το 60%, τον τρίτο το 70%, τον τέταρτο το 85% και τέλος τον πέμπτο χρόνο θα φθάσει το 100%.

Σε αντίθεση με τα σπίτια η πολιτική που θα ακολουθηθεί στα δωμάτια είναι διαφορετική. Δεν θα υπάρχουν στα δωμάτια ετήσια συμβόλαια. Το κόστος διανυκτέρευσης σε ένα δωμάτιο ανέρχεται στα € 140,00. Οι πληρότητες των δωματίων αναμένεται να αγγίξει το 65% για το πρώτο έτος, 70% για το δεύτερο έτος, 90% το τρίτο και τέλος το τέταρτο να φθάσουν το 100%, και έτσι θα συνεχιστεί και στο πέμπτο έτος.

Τα λοιπά έσοδα του συγκροτήματος αναφέρονται σε διάφορες λειτουργίες όπως χώροι πλυντηρίων, αποθήκες και αποθηκευτικοί χώροι για την ασφάλιση διαφόρων παρελκόμενων ειδών των σκαφών όπως είναι φουσκωτό, πανιά και άλλα. Τα λοιπά έσοδα που αναμένονται από αυτή τη δραστηριότητα έχουν υπολογιστεί με εκτιμήσεις € 50.000,00 για το πρώτο έτος και θα αυξάνει τα επόμενα έτη.

Πίνακας 10.5: Πρόβλεψη Εξόδων Πρώτης Πενταετίας

ΕΞΟΔΑ	1^ο ΕΤΟΣ	2^ο ΕΤΟΣ	3^ο ΕΤΟΣ	4^ο ΕΤΟΣ	5^ο ΕΤΟΣ
Συντήρηση παγίων	56.815,34	57.951,64	60.224,26	61.360,56	62.496,87
Κόστος ενέργειας	45.000,00	45.900,00	46.818,00	47.754,36	48.709,44
Κόστος καυσίμων	288.800,00	323.456,00	362.270,72	405.743,20	454.432,39
Κόστος αγοράς υλικών & ανταλλακτικών	65.000,00	72.800,00	81.536,00	91.320,32	102.278,76
Μισθοί & ημερομίσθια	323.400,00	329.868,00	336.465,36	343.194,66	350.058,56
Ασφάλιστρα	90.000,00	95.400,00	95.400,00	101.124,00	107.191,44
Έξοδα διοίκησης & διάθεσης	115.701,30	140.263,70	173.911,51	211.353,45	257.230,68
Φόροι ακίνητης περιουσίας	16.577,82	16.577,82	16.577,82	16.577,82	16.577,82
Αποσβέσεις	966.773,87	966.773,87	966.773,86	966.773,87	966.773,87
Έξοδα δανείων	146.174,42	146.174,42	14.6174,42	146.174,42	146.174,42
Έξοδα marketing	32.500	32.500,00	32.662,50	32.825,81	32.989,94
ΣΥΝΟΛΟ	2.146.742,75	2.227.665,46	2.318.814,47	2.424.202,50	2.544.914,21

Τα έξοδα από την συντήρηση των παγίων ανέρχονται σε €56.815,34 ετησίως. Το κόστος της συντήρησης παγίων περιλαμβάνει τη συντήρηση των εγκαταστάσεων,

του εξοπλισμού και των οχημάτων. Το κόστος της συντήρησης των παγίων θα αυξάνει κάθε χρόνο περίπου 0,5%.

Το κόστος της ενέργειας ανέρχεται στα 45.000,00. Το κόστος της ενέργειας αφορά την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από το δίκτυο της ΔΕΗ, την παροχή νερού από το δίκτυο ύδρευσης και την παροχή υπηρεσιών από το δίκτυο τηλεπικοινωνίας. Το κόστος της ενέργειας θα αυξάνεται κατά 2%.

Το κόστος καυσίμων ανέρχεται στα €288.800,00 και περιλαμβάνει τα καύσιμα για τον εφοδιασμό των σκαφών. Εκτιμάται ότι το κόστος προμήθειας καυσίμων ανέρχεται σε ποσοστό ίσο με το 76% των προβλεπόμενων εσόδων από την δραστηριότητα αυτή.

Το κόστος αγοράς ανταλλακτικών και υλικών σύμφωνα με τους υπεύθυνους του φορέα της επένδυσης εκτιμάται ότι κατά τον πρώτο χρόνο πλήρους λειτουργίας του συγκροτήματος θα απαιτηθούν δαπάνες ύψους € 60.000,00, οι οποίες σταδιακά θα αυξάνονται. Η αύξηση θα φθάσει κατά 12% ετησίως.

Οι μισθοί και τα ημερομίσθια με βάση το απαιτούμενο προσωπικό για την λειτουργία του συγκροτήματος, αναμένεται να φθάσουν τα € 323.400,00, η διαμόρφωση των μισθών φαίνεται αναλυτικά στους πίνακες που προηγήθηκαν. Οι μισθοί και τα ημερομίσθια θα αυξάνονται κατά 2% από χρόνο σε χρόνο.

Το ύψος των ασφαλιστρών για ένα τέτοιο συγκρότημα αναμένεται να φθάσει τα €90.000,00. Θα υπάρξει αύξηση των ασφαλιστρών κατά 6% από το δεύτερο έτος της λειτουργίας η οποία θα παραμείνει σταθερή στο 6% ως το τέλος της πενταετίας.

Τα έξοδα διοίκησης και διάθεσης της εταιρίας υπολογίζονται ως ποσοστό 4,5% επί του κύκλου εργασιών κατά το πρώτο έτος λειτουργίας της επένδυσης, φτάνοντας στο 5% κατά το πέμπτο έτος, λόγω της αύξησης του μεγέθους και των αναγκών της εταιρίας.

Ο φόρος ακίνητης περιουσίας ανέρχεται στα € 16.577,82. Αυτό προκύπτει ως εξής, η αξία κτήσης του οικοπέδου είναι € 2.250.000,00. Από το ποσό αυτό αφαιρούμε το ποσό των € 243.000,00 γιατί έως αυτό το ποσό η εταιρία δεν φορολογείται και στη συνέχεια πολλαπλασιάζουμε το υπόλοιπο, δηλαδή τα € 2.007.000,00 με τον συντελεστή 0,826% και προκύπτει ο φόρος ακίνητης περιουσίας ο οποίος ανέρχεται στα €16.577,82.

Οι αποσβέσεις αγγίζουν τα € 66.042,00. Υπάρχουν συγκεκριμένοι συντελεστές αποσβέσεις πολλαπλασιαζόμενοι με την αξία των κτιριακών, του μηχανολογικού εξοπλισμού, των μεταφορικών μέσων προκύπτει η απόσβεση, η οποία παραμένει σταθερή.

Τα έξοδα δανείων αγγίζουν € 146.174,42. Οι τόκοι δανείων θα παραμείνουν σταθεροί.

Τα έξοδα marketing αγγίζουν τα € 32.500,00 και περιλαμβάνουν έντυπο υλικό, καταχωρήσεις στο internet, συμμετοχή σε εκθέσεις. Για τα δύο πρώτα χρόνια της λειτουργίας του συγκροτήματος τα έξοδα marketing παραμένουν σταθερά, ενώ από το τρίτο έτος και έπειτα θα αυξάνουν κατά 0,5% ετησίως.

10.5 Ταμειακές Ροές

Ως επένδυση έχει ορισθεί η μακροπρόθεσμη δέσμευση οικονομικών πόρων που γίνεται με στόχο την παραγωγή και τη λήψη καθαρών ωφελειών στο μέλλον.

Ο στόχος μιας επιχείρησης ως προς το κέρδος είναι να μεγιστοποιήσει το εισόδημα πέραν του κόστους του κεφαλαίου το οποίο πρέπει να επενδύσει για να προκληθεί αυτό το εισόδημα. Για τους σκοπούς της αξιολόγησης της επένδυσης είναι αναγκαίο να εκτιμηθούν και να αξιολογηθούν για μια ορισμένη περίοδο, όλες οι εισροές που απαιτούνται και οι εκροές που παράγονται από το επενδυτικό σχέδιο.

Οι ταμειακές ροές είναι είτε εισπράξεις μετρητών (ταμειακές εισροές) ή πληρωμές (ταμειακές εκροές). Σε παραπάνω παράγραφο του κεφαλαίου αναλύθηκαν τα αναμενόμενα έσοδα και τα έξοδα που θα προκύψουν για την πρώτη πενταετία λειτουργίας του συγκροτήματος. Με βάση τον υπολογισμό των προσδοκώμενων εσόδων και εξόδων μπορούν να υπολογισθούν οι καθαρές ταμειακές ροές της πρώτης πενταετίας λειτουργίας του συγκροτήματος. Οι καθαρές ταμειακές ροές προκύπτουν αν από το σύνολο των εσόδων αφαιρέσουμε τα το σύνολο των εξόδων εκτός των αποσβέσεων και τους τόκους των δανείων.

Πίνακας 10.6: Καθαρές Ταμειακές Ροές Πρώτης Πενταετίας

ΚΑΘΑΡΕΣ ΤΑΜΙΑΚΕΣ ΡΟΕΣ	1^ο ΕΤΟΣ	2^ο ΕΤΟΣ	3^ο ΕΤΟΣ	4^ο ΕΤΟΣ	5^ο ΕΤΟΣ
Έσοδα – Έξοδα	1.537.345,54	1.934.493,83	2.417.290,47	3.002.081,62	3.712.647,86

10.6 Περίοδος Επανείσπραξης Της Επένδυσης

Ως περίοδος επανείσπραξης της επένδυσης ορίζεται η χρονική περίοδος μετά από την οποία το καθαρό υπόλοιπο των ωφελειών γίνεται μεγαλύτερο από το άθροισμα των συνολικών εξόδων. Η υπολογιζόμενη περίοδος δείχνει πόσο χρόνο χρειάζεται να ανακτηθεί η επένδυση και μπορεί να ορισθεί και σαν περίοδος επιστροφής ή περίοδος επανακήσεως του κεφαλαίου ή περίοδος αποπληρωμής. Για να βρεθεί η περίοδος επανείσπραξης του κεφαλαίου θα πρέπει πρώτα να υπολογισθούν οι προστιθέμενες ταμειακές ροές.

Πίνακας 10.7: Καθαρές & Προστιθέμενες Ταμειακές Ροές Πρώτης Πενταετίας

ΕΤΗ	1^ο ΕΤΟΣ	2^ο ΕΤΟΣ	3^ο ΕΤΟΣ	4^ο ΕΤΟΣ	5^ο ΕΤΟΣ
Καθαρές ταμειακές Ροές	1.537.345,54	1.934.493,83	2.417.290,47	3.002.081,62	3.712.647,86
Προστιθέμενες ταμειακές Ροές	1.537.345,54	3.471.839,37	5.889.129,84	8.891.211,46	12.603.859,3

Περίοδος Επανείσπραξης Κόστους Επένδυσης =

$$3 + \frac{6.910.018,95 - (ΚΤΡ1+ΚΤΡ2+ΚΤΡ3+ΚΤΡ4)}{ΚΤΡ5} = 2,47$$

Η περίοδος επανείσπραξης του κόστους επένδυσης όπως προκύπτει και από τον παραπάνω τύπο, είναι 2 χρόνια και 47/100 του τρίτου χρόνου.

10.7 Απλός Συντελεστής Απόδοσης

Ως απλός συντελεστής απόδοσης κεφαλαίου επενδύσεως ορίζεται η σχέση του ετήσιου καθαρού κέρδους προς το επενδυμένο κεφάλαιο. Η σχέση αυτή υπολογίζεται για ένα έτος πλήρους λειτουργίας. Στην παρούσα ανάλυση θα υπολογίσουμε έναν μέσο συντελεστή απόδοσης, το άθροισμα των καθαρών ταμειακών κερδών διαιρούμενο με τον αριθμό των ετών, γιατί δεν μπορεί να υπάρξει κάποιο αντιπροσωπευτικό έτος.

Απλός Συντελεστής Απόδοσης

$$ΑΣΑ = \frac{\frac{\Sigma ΚΤΡ}{\text{Διάρκεια ζωής επένδυσης}}}{\text{Κόστος Επένδυσης}} = 0,36$$

Δηλαδή ο Απλός Συντελεστής Απόδοσης ισούται με 36%.

10.8 Νεκρό Σημείο

Το νεκρό σημείο, μπορεί να ορισθεί ως το σημείο όπου τα συνολικά έσοδα από πωλήσεις ισούνται με τα συνολικά έξοδα μεταβλητά και σταθερά. Στο νεκρό σημείο το κέρδος θα είναι μηδέν.

Η ανάλυση του νεκρού σημείου στοχεύει :

- § Στη πρόβλεψη του κέρδους
- § Στην κατάρτιση των προϋπολογισμών
- § Στην αξιολόγηση της επιχείρησης μέσω του ελέγχου της παραγωγικής δραστηριότητας
- § Στον καθορισμό της τιμολογιακής πολιτικής της επιχείρησης.

Πίνακας 10.8: Σταθερά Έξοδα Μονάδας

Σταθερά Έξοδα	Κόστος Σε (€)
Τόκοι δανείων	146.174,42
Αποσβέσεις	966.773,87
Φόρος ακίνητης περιουσίας	16.577,82
Ασφάλιστρα	90.000,00
Σύνολο	1.219.526,11

Τα σταθερά έξοδα της επιχείρησης ανέρχονται σε €1.219.526,11 όπως φαίνεται και στον παραπάνω πίνακα και περιλαμβάνουν τους τόκους δανείων, τα ασφάλιστρα, τις αποσβέσεις, τους φόρους ακίνητης περιουσίας.

Για να καλυφθούν τα σταθερά έξοδα και να επιτευχθεί κέρδος €1.351.614,00 απαιτούνται 365 ημέρες.

Για να καλυφθούν μόνο τα σταθερά έξοδα της επιχείρησης χρειάζονται 173 περίπου ημέρες. Αυτό προκύπτει ως εξής:

(365*Σταθερά Έξοδα)

173= -----

Κύκλο Εργασιών

Για τον υπολογισμό του νεκρού σημείου έχουμε χρησιμοποιήσει το πρώτο έτος λειτουργίας του συγκροτήματος. Στις 173 ημέρες λειτουργίας βρίσκεται το νεκρό σημείο, δηλαδή τα έσοδα ισούνται με τα έξοδα, σε περισσότερες ημέρες πέραν αυτών το συγκρότημα θα παρουσιάσει κέρδη.

10.9 Καθαρή Παρούσα Αξία

Με τον όρο καθαρή παρούσα αξία (ΚΠΑ), Net Present Value, ή συνολικό προεξοφλημένο κέρδος εννοούμε το αλγεβρικό άθροισμα όλων των προεξοφλημένων ροών σε όλη τη διάρκεια ζωής του επενδυτικού σχεδίου. Η καθαρή παρούσα αξία προκύπτει αν προεξοφλήσουμε στο παρόν για κάθε έτος χωριστά τη διαφορά μεταξύ όλων των μελλοντικών ταμειακών εισροών και εκροών για ολόκληρο το χρόνο ζωής του σχεδίου επενδύσεως, με βάση ένα επιτόκιο προεξόφλησης. Η έννοια της παρούσας αξίας έχει ιδιαίτερη σημασία γιατί αντιπροσωπεύει και εκφράζει όλες τις ροές του επενδυτικού σχεδίου στην παρούσα αξία τους, δηλαδή σε αυτήν που ισχύει τη στιγμή που ο επενδυτής παίρνει την απόφαση.

Η μέθοδος της Καθαρής Παρούσας Αξίας βασίζεται στην απλή αλλά θεμελιώδη αρχή ότι μία επένδυση αξίζει να αναληφθεί όταν τα χρήματα που θα αποφέρει στον επενδυτή είναι περισσότερα από εκείνα που θα διαθέσει αυτός. Το βασικό κριτήριο που παρέχει η μέθοδος αυτή είναι ότι ο υποψήφιος επενδυτής θα πρέπει να αποδεχτεί ένα επενδυτικό σχέδιο στην περίπτωση που αυτό έχει θετική καθαρή παρούσα αξία.

Βασικά κριτήρια για την αποδοχή της σκοπιμότητας του συνολικού επενδυτικού σχεδίου αποτελούν οι υπολογισμοί της Καθαρής Παρούσας Αξίας και του Συντελεστή Εσωτερικής Απόδοσης.

Για την πρώτη πενταετία έχουν ήδη υπολογιστεί οι Καθαρές Ταμειακές Ροές, με τη βοήθεια των Καθαρών Ταμειακών Ροών και του Συντελεστή Προεξόφλησης υπολογίζονται οι Προεξοφλημένες Ταμειακές Ροές.

Πίνακας 10.9: Προεξοφλημένες Ταμειακές Ροές Με ΣΠΑ 20%

ΕΤΗ	ΚΑΘΑΡΕΣ ΤΑΜ/ΚΕΣ ΡΟΕΣ	ΣΠΑ 20%	ΠΡΟΕΞΟΦΛΗΜΕΝΕΣ ΤΑΜ/ΚΕΣ ΡΟΕΣ
1 ^ο	1537345,54	0,8330	1280608,835
2 ^ο	1934493,83	0,6940	1342538,718
3 ^ο	2417290,47	0,5790	1399611,182
4 ^ο	3002081,62	0,4820	1447003,341
5 ^ο	3712647,86	0,4020	1492484,44
Σύνολο			6962246,516

ΚΠΑ= Προεξοφλημένες Ταμειακές Ροές – Κόστος Επένδυσης
ΚΠΑ= 52.227,56
ΚΠΑ>0

Για Συντελεστή Προεξόφλησης ίσο με 20% η ΚΠΑ ισούται με 52.227,56, είναι θετική και μεγαλύτερη του 0.

Πίνακας 10.10: Προεξοφλημένες Ταμειακές Ροές Με ΣΠΑ 21%

ΕΤΗ	ΚΑΘΑΡΕΣ ΤΑΜ/ΚΕΣ ΡΟΕΣ	ΣΠΑ 21%	ΠΡΟΕΞΟΦΛΗΜΕΝΕΣ ΤΑΜ/ΚΕΣ ΡΟΕΣ
1 ^ο	1537345,54	0,8264	1270462,35
2 ^ο	1934493,83	0,6830	1321259,29
3 ^ο	2417290,47	0,5644	1364318,74

4 ^ο	3002081,62	0,4665	1400471,07
5 ^ο	3712647,86	0,3855	1431225,75
Σύνολο			6.787.737,20

ΚΠΑ= Προεξοφλημένες Ταμειακές Ροές – Κόστος Επένδυσης
ΚΠΑ= -122.281,74
ΚΠΑ<0

Για Συντελεστή Προεξόφλησης ίσο με 21% η ΚΠΑ ισούται με -122.281,74 είναι μικρότερη του 0 και αρνητική. Με βάση τα όσα αναφέρθηκαν πιο πάνω, για Συντελεστή Προεξόφλησης ίσο με 21% η ΚΠΑ είναι αρνητική συνεπώς στην περίπτωση αυτή το επενδυτικό σχέδιο δεν είναι αποδεκτό, απορρίπτεται.

10.10 Εσωτερικός Συντελεστής Απόδοσης

Ο εσωτερικός συντελεστής απόδοσης είναι το επιτόκιο, r , που μηδενίζει την καθαρή παρούσα αξία.

Εσωτερικός Συντελεστής Απόδοσης:

$$IRR = r_1 + \left[\frac{NPV_1}{NPV_1 - NPV_2} \right] (r_2 - r_1) = 0,203 \text{ δηλαδή } 20,3\%$$

Ο Εσωτερικός Συντελεστής Απόδοσης (ΕΣΑ) είναι το επιτόκιο εκείνο το οποίο, εξισώνει το αρχικό κόστος της επένδυσης με την παρούσα αξία των μελλοντικών ταμειακών ροών. Αυτό πρακτικά σημαίνει ότι όταν ο ΕΣΑ υπερβαίνει

το κόστος κεφαλαίου (ευκαιρίας) της εταιρίας τότε η περιουσία των μετόχων αυξάνεται και συνεπώς το επενδυτικό σχέδιο πρέπει να γίνει αποδεκτό.

10.11 Ανάλυση Ευαισθησίας

Η ανάλυση ευαισθησίας είναι μια τεχνική που δείχνει πόσο θα αλλάξει ακριβώς η ΚΠΑ ή ο ΕΣΑ σε σχέση με τη δεδομένη αλλαγή μίας απλής μεταβλητής των άλλων στοιχείων τηρουμένων σταθερών

Πίνακας 10.11: Αυξημένα Έσοδα Πενταετίας Κατά 10% Για Την Ανάλυση Ευαισθησίας

ΕΣΟΔΑ	1 ^ο ΕΤΟΣ	2 ^ο ΕΤΟΣ	3 ^ο ΕΤΟΣ	4 ^ο ΕΤΟΣ	5 ^ο ΕΤΟΣ
Ελλειμνισμός σκαφών	682.000,00	852500,00	106.562,25	1.332.031,26	1.665.039,06
Ανέγκυση, καθέλκυση, Διαχείριμανση	473.000,00	577.060,00	704.013,20	858.896,10	1.047.853,25
Συντήρηση σκαφών	250.000,00	305.000,00	372.100,00	453.962,00	553.833,64
Έλεγχος σκαφών	240.000,00	276.000,00	317.400,00	365.010,00	419.761,50
Εφόδια	65.000,00	74.750,00	85.962,50	98.856,87	174.900,62
Υλικά συντήρησης	120.000,00	138.000,00	158.700,00	182.505,00	209.880,75
Καύσιμα	380.000,00	425.600,00	476.672,00	533.872,64	597.937,35
Διάφορες παροχές	60.000,00	66.000,00	72.600,00	79.860,00	87.846,00
Ενοικίαση εστιατορίου-Bar	15.000,00	15.750,00	16.537,50	17.364,37	18.232,59
Ενοικίαση mini market	13.000,00	13.650,00	14.332,50	15.049,12	15.801,58
Ενοικίαση σπιτιών	300.000,00	345.000,00	396.750,00	456.262,50	524.701,87
Ενοικίαση δωματίων	28.140,00	32.361,00	37.215,15	42.797,42	49.217,03
Λοιπά έσοδα	50.000,00	57.500,00	66.125,00	76.043,75	87.450,31

ΣΥΝΟΛΟ	2.676.140,00	3.179.171,00	3.784.032,85	4.512.511,04	5.391.240,36

Πίνακας 10.12: Έξοδα Πρώτης Πενταετίας

ΕΞΟΔΑ	1^ο ΕΤΟΣ	2^ο ΕΤΟΣ	3^ο ΕΤΟΣ	4^ο ΕΤΟΣ	5^ο ΕΤΟΣ
Συντήρηση παγίων	56.815,34	57.951,64	60.224,26	61.360,56	62.496,87
Κόστος ενέργειας	45.000,00	45.900,00	46.818,00	47.754,36	48.709,44
Κόστος καυσίμων	288.800,00	323.456,00	362.270,72	405.743,20	454.432,39
Κόστος άγρας υλικών & ανταλλακτικών	65.000,00	72.800,00	81.536,00	91.320,32	102.278,76
Μισθοί & ημερομίσθια	323.400,00	329.868,00	336.465,36	343.194,66	350.058,56
Ασφάλιστρα	90.000,00	95.400,00	95.400,00	101,124,00	107.191,44
Έξοδα διοίκησης & διάθεσης	115.701,30	140.263,70	173.911,51	211.353,45	257.230,68
Φόροι ακίνητης περιουσίας	16.577,82	16.577,82	16.577,82	16.577,82	16.577,82
Αποσβέσεις	966.773,87	966.773,87	966.773,86	966.773,87	966.773,87
Έξοδα δανείων	146.174,42	146.174,42	14.6174,42	146.174,42	146.174,42
Έξοδα marketing	32.500	32.500,00	32.662,50	32.825,81	32.989,94
ΣΥΝΟΛΟ	2.146.742,75	2.227.665,46	2.318.814,47	2.424.202,50	2.544.914,21

Πίνακας 10.13: Ταμειακές Ροές Που Προκύπτουν Μετά Την Αύξηση Των Εσόδων

ΚΑΘΑΡΕΣ ΤΑΜΙΑΚΕΣ ΡΟΕΣ	1 ^ο ΕΤΟΣ	2 ^ο ΕΤΟΣ	3 ^ο ΕΤΟΣ	4 ^ο ΕΤΟΣ	5 ^ο ΕΤΟΣ
Έσοδα- Έξοδα	1.642.345,54	2.070.125,67	2.582.267,61	3.203.496,41	3.959.121,65

Πίνακας 10.14: Προεξοφλημένες Ταμειακές Ροές Με ΣΠΑ 20%

ΕΤΗ	ΚΑΘΑΡΕΣ ΤΑΜ/ΚΕΣ ΡΟΕΣ	ΣΠΑ 20%	ΠΡΟΕΞΟΦΛΗΜΕΝΕΣ ΤΑΜ/ΚΕΣ ΡΟΕΣ
1 ^ο	1.642.345,54	0,8330	1.368.073,83
2 ^ο	2.070.125,67	0,6940	1.436.667,21
3 ^ο	2.582.267,61	0,5790	1.495.132,94
4 ^ο	3.203.496,41	0,4820	1.544.085,27
5 ^ο	3.959.121,65	0,4020	1.591.566,90
Σύνολο			7.435.526,16

ΚΠΑ>0
ΚΠΑ= 525.507,21

Η ανάλυση ευαισθησίας, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως είναι μια τεχνική που δείχνει πόσο θα αλλάξει ακριβώς η ΚΠΑ ή ο ΕΣΑ σε σχέση με τη δεδομένη αλλαγή μίας απλής μεταβλητής των άλλων στοιχείων τηρουμένων σταθερών. Στην ανάλυση ευαισθησίας συνήθως αλλάζει κάθε μεταβλητή κατά κάποιο ποσοστό πάνω μετά από την αναμενόμενη τιμή της, μετά υπολογίζονται οι νέες ΚΠΑ.

Σε προηγούμενο κεφάλαιο, έγινε σαφές η αναγκαιότητα ύπαρξης ενός τέτοιου συγκροτήματος, αφού στον Ελλαδικό χώρο δύο είναι αυτά τα συγκροτήματα και μάλιστα απομακρυσμένα από την περιοχή στην οποία θα δραστηριοποιηθεί η εν λόγω εταιρία. Επιπλέον έγινε γνωστή η αναγκαιότητα ύπαρξης περισσότερων θέσεων ελλιμενισμού αφού ο αριθμός των σκαφών που καταφθάνουν στο Ιόνιο είναι πολύ

μεγαλύτερος από τις υπάρχουσες θέσεις ελλιμενισμού. Επομένως η μοναδικότητα του προϊόντος στην περιοχή και η ανάγκη θέσεων θα μπορούσε να οδηγήσει τους μετόχους της εταιρίας να «μπουν στην αγορά» με μεγαλύτερες τιμές. Έτσι μια ενδεχόμενη αύξηση των τιμών ελλιμενισμού σκαφών και των τιμών της ανέλκυσης-καθέλκυσης και διαχείμανσης των σκαφών, της τάξης του 10% σε σχέση με τις τιμές του πρώτου έτους, θα αύξανε τα έσοδα, τον κύκλο εργασιών και επομένως την ΚΠΑ.

Από τους παραπάνω πίνακες φαίνεται ότι αν η εταιρία ξεκινούσε με έσοδα € 682.000,00 σε ότι αφορά τον ελλιμενισμό, έναντι των € 620.000,00 που είναι τα έσοδα της για το πρώτο έτος, η ΚΠΑ όπως φαίνεται και από τους πίνακες θα είναι μεγαλύτερη. Επομένως μια ενδεχόμενη αύξηση των εσόδων αυξάνει και την ΚΠΑ.

Συγκεκριμένα με Συντελεστή Προεξόφλησης 20% η ΚΠΑ είναι μεγαλύτερη του 0, είναι θετική και ισούται με 525.507,21. Συμπερασματικά, όπως προέκυψε από τις προηγούμενες αλλαγές φαίνεται ότι η ΚΠΑ είναι ευαίσθητη σε αλλαγές των εσόδων.

Πίνακας 10.15: Έσοδα Πρώτης Πενταετίας

ΕΣΟΔΑ	1^ο ΕΤΟΣ	2^ο ΕΤΟΣ	3^ο ΕΤΟΣ	4^ο ΕΤΟΣ	5^ο ΕΤΟΣ
Ελλιμενισμός σκαφών	620.000,00	775.000,00	968.750,00	1.210.937,5	1.513.671,88
Ανέλκυση, καθέλκυση, Διαχείμανση	430.000,00	524.600,00	640.012,00	780.814,64	952.593,86
Συντήρηση σκαφών	250.000,00	305.000,00	372.100,00	453.962,00	553.833,64
Έλεγχος σκαφών	240.000,00	276.000,00	317.400,00	365.010,00	419.761,50
Εφόδια	65.000,00	747.500,00	85.962,50	98.856,87	113.685,40
Υλικά συντήρησης	120.000,00	138.000,00	158.700,00	182.505,00	209.880,75
Καύσιμα	380.000,00	425.600,00	476.672,00	533.872,64	597.937,35
Διάφορες παροχές	60.000,00	66.000,00	72.600,00	798.600	87.846,00
Ενοικίαση εστιατορίου-Bar	15.000,00	15.750,00	16.537,50	17.364,37	18.232,59
Ενοικίαση	13.000,00	13.650,00	14.334,50	15.049,12	15.801,58

mini market					
Ενοικίαση σπιτιών	300.000,00	362.250,00	396.750,00	456.262,50	524.701,87
Ενοικίαση δωματίων	28.140,00	32.361,00	37.215,15	42.797,42	49.217,03
Λοιπά έσοδα	50.000,00	57.500,00	66.125,00	76.043,75	87.450,31
ΣΥΝΟΛΟ	2.571.140,00	3.049.211,60	3.623.156,65	4.313.335,83	5.144.613,79

Πίνακας 10.16: Αυξημένα Έξοδα Πενταετίας Κατά 10% Για Την Ανάλυση Ευαισθησίας

ΕΞΟΔΑ	1^ο ΕΤΟΣ	2^ο ΕΤΟΣ	3^ο ΕΤΟΣ	4^ο ΕΤΟΣ	5^ο ΕΤΟΣ
Συντήρηση παγίων	56.815,34	57.951,64	60.224,26	61.360,56	62.496,87
Κόστος ενέργειας	49.500,00	50.490,00	51.499,80	52.529,79	53.580,39
Κόστος καυσίμων	288.800,00	323.456,00	362.270,72	405.743,20	454.432,39
Κόστος αγοράς υλικών & ανταλλακτικών	71.500,00	80.080,00	89.689,60	100.452,35	112.506,63
Μισθοί & ημερομίσθια	323.400,00	329.868,00	336.465,36	343.194,66	350.058,56
Ασφάλιστρα	90.000,00	95.400,00	95.400,00	101.124,00	107.191,44
Έξοδα διοίκησης & διάθεσης	115.701,30	140.263,70	173.911,51	211.353,45	257.230,68
Φόροι ακίνητης περιουσίας	16.577,82	16.577,82	16.577,82	16.577,82	16.577,82
Αποσβέσεις	966.773,87	966.773,87	966.773,87	966.773,87	966.773,87
Έξοδα δανείων	146.174,42	146.174,42	146.174,42	146.174,42	146.174,42
Έξοδα marketing	35.750,00	53.625,00	53.893,00	54.162,59	54.433,40

ΣΥΝΟΛΟ	2.160.992,75	2260660,46	2.352880,00	2.459446,74	2.581456,49

Πίνακας 10.17: Καθαρές Ταμειακές Ροές Που Προκύπτουν Μετά Την Αύξηση Των Εξόδων

ΚΑΘΑΡΕΣ ΤΑΜΙΑΚΕΣ ΡΟΕΣ	1^ο ΕΤΟΣ	2^ο ΕΤΟΣ	3^ο ΕΤΟΣ	4^ο ΕΤΟΣ	5^ο ΕΤΟΣ
Έσοδα- Έξοδα	1.523.095,54	1.901.498,83	2.383.224,45	2.966.837,37	3.676.105,58

Πίνακας 10.18: Προεξοφλημένες Ταμειακές Ροές Με ΣΠΑ 20%

ΕΤΗ	ΚΑΘΑΡΕΣ ΤΑΜ/ΚΕΣ ΡΟΕΣ	ΣΠΑ 20%	ΠΡΟΕΞΟΦΛΗΜΕΝΕΣ ΤΑΜ/ΚΑΙΣ ΡΟΕΣ
1 ^ο	1.523.095,54	0,8330	1268738,58
2 ^ο	1.901.498,83	0,6940	1319640,18
3 ^ο	2.383.224,45	0,5790	1379886,95
4 ^ο	2.966.837,37	0,4820	1430015,61
5 ^ο	3.676.105,58	0,4020	1477794,44
Σύνολο			6876075,78

ΚΠΑ<0
ΚΑΠΑ= -33.943,16

Στην περίπτωση που η εταιρία παρουσιάσει αυξημένα έξοδα η ΚΠΑ με Συντελεστή Προεξόφλησης 20% θα είναι μικρότερη του 0, θα είναι αρνητική και θα ισούται με -33.943,16. Όπως προκύπτει από τους παραπάνω πίνακες έστω ότι το κόστος ενέργειας είναι μεγαλύτερο, η προμήθεια υλικών και ανταλλακτικών απαιτεί περισσότερα χρήματα για την απόκτησή τους και τα έξοδα marketing μεγαλύτερα από αυτά που έχουν υπολογισθεί για την πρώτη χρονιά, η ΚΠΑ θα αλλάξει.

10.12 Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης

Στον πίνακα που ακολουθεί φαίνεται αναλυτικά πως διαμορφώνονται οι αποσβέσεις των κτιριακών, του μηχανολογικού εξοπλισμού, των λιμενικών έργων, των μεταφορικών μέσων, τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου καθώς και του ξενοδοχειακού και λοιπού εξοπλισμού.

Πίνακας 10.19: Αποσβέσεις

ΑΠΟΣΒΕΣΕΙΣ	ΣΥΝΤΕΛΕΣΤΗΣ ΑΠΟΣΒΕΣΗΣ	ΑΞΙΑ ΠΡΟΣ ΑΠΟΣΒΕΣΗ	1^ο ΕΤΟΣ
Κτιριακά	5%	4380863,7	219043,18
Μηχανολογικός Εξοπλισμός	12%	2947306,34	353676,76
Λιμενικά Έργα	5%	1946496	97324,80
Μεταφορικά Μέσα	15%	1756058,86	263408,82
Διαμόρφωση Περιβάλλοντος Χώρου	5%	82474	4123,70

Ξενοδοχειακός & λοιπός Εξοπλισμός	15%	194644	29196,60
ΣΥΝΟΛΟ			966773,86

Οι αξία των αποσβέσεων υπολογίζεται γιατί το σύνολο των αποσβέσεων θα χρησιμοποιηθεί στην κατάσταση των αποτελεσμάτων χρήσης που ακολουθεί.

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑΣ

Πίνακας 10.20: Κατάσταση Αποτελεσμάτων Χρήσης

ΕΣΟΔΑ	1^ο ΈΤΟΣ
Κύκλος εργασιών	2.571.140,00
Δαπάνες προσωπικού	323.400,00
Κόστος αγοράς καυσίμων	288.800,00
Κόστος αγοράς υλικών & ανταλλακτικών	65.000,00
Ετήσιο κόστος συντήρησης παγίων	56.815,34
Ασφάλιστρα	90.000,00
Έξοδα διοίκησης	115.701,30
Κόστος ενέργειας	45.000,00
Έξοδα marketing	32.500,00
ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ	1.017.216,64
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΟ ΤΟΚΩΝ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ & ΦΟΡΩΝ	1.553.923,36
Μειον: Τόκοι μακροπρόθεσμου δανείου	146.174,42
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΠΡΟ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ & ΦΟΡΩΝ	1.407.748,94
Αποσβέσεις συνολικές	966.773,87
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	440.975,07
Μειον: φόρος εισοδήματος	25.383,90
ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ	415.591,17

Η κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης είναι μια σημαντική οικονομική κατάσταση της επιχείρησης, διότι απεικονίζει την αποδοτικότητα της επιχείρησης που είναι ουσιαστικής σημασίας για την μελλοντική πορεία και ανάπτυξης της.

Ο κύκλος εργασιών της επιχείρησης κατά το πρώτο έτος της λειτουργίας της θα ανέλθει στα €2.571.140,00 και θα ακολουθούν ανοδική πορεία κατά την διάρκεια της πενταετίας. Τα συνολικά έξοδα κατά το πρώτο έτος λειτουργίας θα ανέλθουν σε € 1.017.216,64 Η μονάδα από το πρώτο έτος λειτουργίας της θα παρουσιάσει θετικό αποτέλεσμα προ φόρων ύψους €440.975,07

10.13 Ωφέλειες Από Την Επένδυση Για Την Περιφερειακή Ανάπτυξη Και Την Εθνική Οικονομία

Στο χώρο της προτεινόμενου συγκροτήματος θα είναι δυνατός ο ελλιμενισμός 500 σκαφών αναψυχής διαφόρων μεγεθών και στις ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις θα είναι δυνατή η παραμονή 240 ατόμων. Το συγκρότημα θα προσφέρει στους επισκέπτες του, εκτός από ασφαλή αγκυροβόλια, και όλες τις αναγκαίες εξυπηρετήσεις, όπως παροχές ηλεκτρικού, νερού και τηλεφώνου στα ελλιμενισμένα σκάφη, σταθμό ανεφοδιασμού καυσίμων και σταθμό παραλαβής λυμάτων, καθώς και εύκολη και ασφαλή ανέλκυση και καθέλκυση με τη βοήθεια του travel lift ή μέσω της γλίστρας. Επιπλέον, ο χερσαίος χώρος της μαρίνας θα δίνει τη δυνατότητα τεχνικής εξυπηρέτησης των σκαφών (επισκευή / συντήρηση) σε άνετους χώρους. Παράλληλα, στο χερσαίο χώρο θα υπάρχει μια σειρά από βοηθητικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων ξενοδοχειακών υπηρεσιών, συγκροτημάτων αποχωρητηρίων και ντους, χώρων αναψυχής, εστιατορίου και καφετέριας καταστημάτων, ιατρείου, χώρων στάθμευσης αυτοκινήτων και τρείλερ.

Το ολοκληρωμένο αυτό συγκρότημα θα ικανοποιήσει κατά τον καλύτερο τρόπο ένα μέρος της διαρκώς αυξανόμενης ζήτησης για θέσεις ελλιμενισμού σκαφών και γενικά για οργανωμένους λιμένες αναψυχής στην περιοχή. Είναι γνωστό ότι ο θαλάσσιος τουρισμός, είτε με ιδιόκτητα είτε με ενοικιαζόμενα σκάφη, γνωρίζει αλματώδη αύξηση, κατά τα τελευταία χρόνια, στην περιοχή του Ιονίου. Γενικότερα, η μεγάλη ανάπτυξη των νησιών του Ιονίου και των ακτών της Δυτικής Ελλάδος, κατά την τελευταία δεκαετία, περιορίζεται από την έλλειψη επαρκούς υποδομής σε διάφορους τομείς. Ο τομέας των σύγχρονων ξενοδοχειακών συγκροτημάτων καθώς και σύγχρονων λιμένων αναψυχής αποτελεί ένα από τα χαρακτηριστικότερα παραδείγματα, δεδομένου ότι σε ολόκληρο το Ιόνιο είναι ιδιαίτερα περιορισμένες οι

θέσεις στις οποίες ένα σκάφος μπορεί να ελλιμενιστεί με ασφάλεια και παράλληλα να βρει τις επιθυμητές παροχές (νερό, ηλεκτρικό ρεύμα, κ.τ.λ.). Επιπλέον στην ευρύτερη περιοχή του Ιονίου και της Δυτικής Ελλάδας δεν υπάρχει παρόμοιο συγκρότημα το οποίο να είναι σε θέση να παρέχει μικτές υπηρεσίες.

Με βάση τα παραπάνω, είναι προφανή τα οφέλη από το προτεινόμενο συγκρότημα για την υποδομή και την οικονομία της περιοχής. Συγκεκριμένα, θα υπάρξουν:

- ✦ Άμεσα οικονομικά οφέλη (κατά κύριο λόγο από αλλοδαπό τουρισμό) από την υποδομή και εξυπηρέτηση σκαφών, καθώς και από τη χρήση από τους επιβάτες των σκαφών και από τους επισκέπτες του συγκροτήματος των υπολοίπων προσφερόμενων υπηρεσιών του συγκροτήματος.
- ✦ Γενικότερη αύξηση του τουριστικού ρεύματος στην περιοχή, καθώς η περιοχή θα προβληθεί και θα γίνει πιο ελκυστική και ειδικότερα σε τουρισμό υψηλού οικονομικού επιπέδου.
- ✦ Αύξηση των ευκαιριών απασχόλησης στην περιοχή, δεδομένου ότι η δημιουργία του συγκροτήματος θα απαιτήσει ειδικευμένο και ανειδίκευτο προσωπικό, τόσο κατά τη φάση της κατασκευής, όσο και κατά τη φάση της λειτουργίας της (σε πλήρη λειτουργία, το προσωπικό του συγκροτήματος εκτιμάται ότι θα ανέλθει σε 31 άτομα περίπου).
- ✦ Ανάπτυξη πρόσθετων τουριστικών επιχειρήσεων στην ευρύτερη περιοχή για την εξυπηρέτηση του τουρισμού που διακινείται με τα σκάφη αναψυχής, καθώς επίσης και επιχειρήσεων σχετικών με αυτή καθαυτή τη λειτουργία της μαρίνας (τροφοδοσία κ.λ.π.).

Συνεπώς, το προτεινόμενο συγκρότημα αποτελεί ένα απαραίτητο έργο υποδομής για την περιοχή, με άμεσα και σημαντικά οφέλη για τον τουρισμό και κατ' επέκταση για την Εθνική Οικονομία.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛΛΗΝΙΚΗ

“Οικονομοτεχνικές Μελέτες, Μεθοδολογία- Τεχνικές- Θεωρία”

Σωτήρης Καρβούνης,
Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα 2000

“Θεωρία Κόστους (Τόμος Α)”

Γιάννης Πάγγειος,
Εκδόσεις Σταμούλη 1994

“Εισαγωγή Στην Χρηματοοικονομική Λογιστική (Β έκδοση)”

Χρήστος Ναούμ,
Αθήνα 1994

“Εισαγωγή Στο Marketing”

Πέτρος Μάλλιαρης,
Εκδόσεις Σταμούλη 2001

“Τουρισμός Έννοιες, Μεγέθη, Δομές, η Ελληνική Πραγματικότητα”

Στέλλιος Βαρβαρέσσος,
Εκδόσεις Προπομπός, (Α έκδοση Μάρτιος 1998, Β αναθεωρημένη Μάιος 2000)

“Συστημική Μεθοδολογία Και Τεχνική Οικονομική”

Δημήτριος Παναγιωτακόπουλος,
Εκδόσεις Ζυγός, Θεσσαλονίκη 2005

“Στρατηγικό Μανατζμεντ”

Νικόλαος Γεωργόπουλος,
Εκδόσεις Μπένου, Αθήνα 2004

“Χρηματοδότηση Επιχειρήσεων”

Πέτρος Κιοχος, Γεώργιος Παπανικολάου,
Εκδόσεις INTERBOOKS

“Οι Υγρότοποι Διεθνούς Ενδιαφέροντος, Η Διεθνής Σύμβαση Του RAMSAR Και Η Ελληνική Έννομη Τάξη”

Βλάσιος Παπαγρηγορίου,
Εκδόσεις Σάκκουλα, Αθήνα- Θεσσαλονίκη 2000

ΞΕΝΗ

“The Economics Of Travel And Tourism”

Εκδόσεις Longman London, 1995

“Βασικές Αρχές Χρηματοοικονομικής, Διαχείρισης Και Πολιτικής”

Fred Weston, Eugene Brigham,

Εκδόσεις Παπαζήση, Αθήνα 1986

“Marketing- Management”

Philip Kotler,

Millenium Edition, 2000

“Concepts In Strategic Management And Business Policy”

Thomas L. Wheelen, J. David Hunger,

Tenth Edition.

ΜΕΛΕΤΕΣ

“Εγκαταστάσεις Θαλάσσιου Τουρισμού”

ICAP,

Ιούνιος 2000

“Σκάφη Αναψυχής”

ICAP,

Σεπτέμβριος 2006

“Η Ζήτηση Υπηρεσιών Μαρινών Στην Ελλάδα”

Ερευνητής: Π. Ροσολύμος,

Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών,

Μονάδα Κλαδικής Μελέτης Βιομηχανικής Έρευνας Και Ενημέρωσης, 1995

“Λιμάνια Σκαφών Αναψυχής”

Υπουργείο Ανάπτυξης,

Έκδοση: Γραμματεία Στήριξης Λιμένων, Οκτώβριος 1999

ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ

www.google.com (Μηχανή Αναζήτησης)

www.in.gr (Μηχανή Αναζήτησης)

www.esye.gr (Εθνική Στατιστική Υπηρεσία Ελλάδας)

www.kathimerini.gr (Εφημερίδα)

www.touristnews.gr (Εφημερίδα)

www.traveldailynews.gr (περιοδικό)

www.sete.gr (Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδας)

www.portokaras.gr (Συγκρότημα Πόρτο Καράς Χαλκιδική)

www.medmarinas.com (Ομιλος Κυριακούλη)

ΑΡΘΡΑ

“Ελληνικός Τουρισμός: Ενδιαφέρον από Η.Π.Α” www.touristnews.gr,
αρθρογράφος touristnews

“Ο ελληνικός τουρισμός θα διατηρήσει το κλίμα που διαμορφώθηκε το 2006”,
αρθρογράφος Στάθης Κουσουνης, www.kathimerini.gr

“2010 Greek Tourism- Objectives And Strategy” www.sete.gr, 2004

“Tourism & Economy on Holiday Vacations”, www.kapa-research.gr, έκθεση
Kapa Research , Μάρτιος 2003

“Κίνηση Θαλαμηγών στα Λιμάνια της Χώρας”, www.statistcs.gr, Υπουργείο
Οικονομίας και Οικονομικών, Γενική Γραμματεία Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας
Ελλάδας

“Στατιστικά Τουρισμού”, “Εκθέσεις”, www.gnto.gr, Υπουργείο Τουριστικής
Ανάπτυξης, Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΑ