

Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΟΥ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ
& ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΑΚΩΝ ΣΥΣΤΗΜΑΤΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ & ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΗΣ ΑΧΑΪΑΣ,
ΣΕ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΕΣ ΑΥΤΟΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗΣ & ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ
ΣΕ ΕΥΡΩΠΑΪΚΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.
ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟΥ ΧΑΛΑΝΔΡΙΤΣΑΣ
& ΕΝΑΛΛΑΚΤΙΚΩΝ ΜΟΡΦΩΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.

ανάπτυξη



ΟΝΟΜ/ΝΥΜΟ ΣΠΟΥΔΑΣΤΩΝ: ΗΛΙΑΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΠΟΥΛΟΣ
ΕΠΟΠΤΕΥΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΠΥΡΙΔΩΝ ΡΕΠΟΥΣΗΣ

ΠΑΤΡΑ 2008

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

1		Νομός Αχαΐας	5
	1.1	Γενικά	5
	1.1.1	Μεταφορές	6
	1.1.2	Περιβάλλον	7
	1.1.3	Κλιματολογικές συνθήκες	8
	1.1.4	Διαμονή	9
	1.1.5	Υγεία	9
	1.2	Πάτρα	10
	1.2.1	Βιομηχανική Περιοχή	10
	1.2.2	Εκπαίδευση	13
	1.2.2.1	Πανεπιστήμιο Πατρών	14
	1.2.2.2	Τ.Ε.Ι. Πατρών	15
	1.2.2.3	Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο	17
	1.2.2.4	Ερευνητικό Ακαδημαϊκό Ινστιτούτο Τεχνολογίας Υπολογιστών ...	18
	1.3	Κινήσεις για ανάπτυξη	19
	1.4	Εναλλακτικές μορφές τουρισμού	21
2		Χρηματοδότηση	23
	2.1	Μορφές συμβάσεων αυτοχρηματοδοτούμενων έργων	24
	2.2	Χρηματοδοτικά προγράμματα	27
	2.2.1	Χρηματοδότηση από τα προγράμματα του Γ΄ Κ.Π.Σ.	27
	2.2.2	Venture Capital	27
	2.2.2.1	Συνεισφορά των εταιρειών venture capital;	28
	2.2.2.2	Πού επενδύουν το Venture Capital;	28
	2.2.2.3	Πώς επενδύουν το Venture Capital;	29
	2.2.2.4	Διάρκεια της επένδυσης ενός venture capital	29
	2.2.2.5	Η ανάγκη για venture capital	29
	2.2.2.6	Ποια η διαφορά από την τραπεζική δανειακή χρηματοδότηση; ...	30
	2.2.2.7	Μορφές venture capital	30
	2.2.2.8	Το venture capital διεθνώς	31
	2.2.2.9	Το θεσμικό πλαίσιο του Venture Capital στην Ελλάδα	32
	2.2.3	Franchising	32
	2.2.3.1	Σε ποιον απευθύνεται το Franchising	33
	2.2.4	Factoring	33
	2.2.4.1	Πλεονεκτήματα του Factoring	34
	2.2.4.2	Είδη Factoring	35
	2.2.4.3	Νομοθετικό Πλαίσιο	35
	2.2.4.4	Χρηματοδότηση	35
	2.2.5	Leasing (Χρηματοδοτική Μίσθωση)	35
	2.2.5.1	Σε ποιους απευθύνεται	36
	2.2.5.2	Τι εξοπλισμός χρηματοδοτείται;	36
	2.2.5.3	Πλεονεκτήματα	36

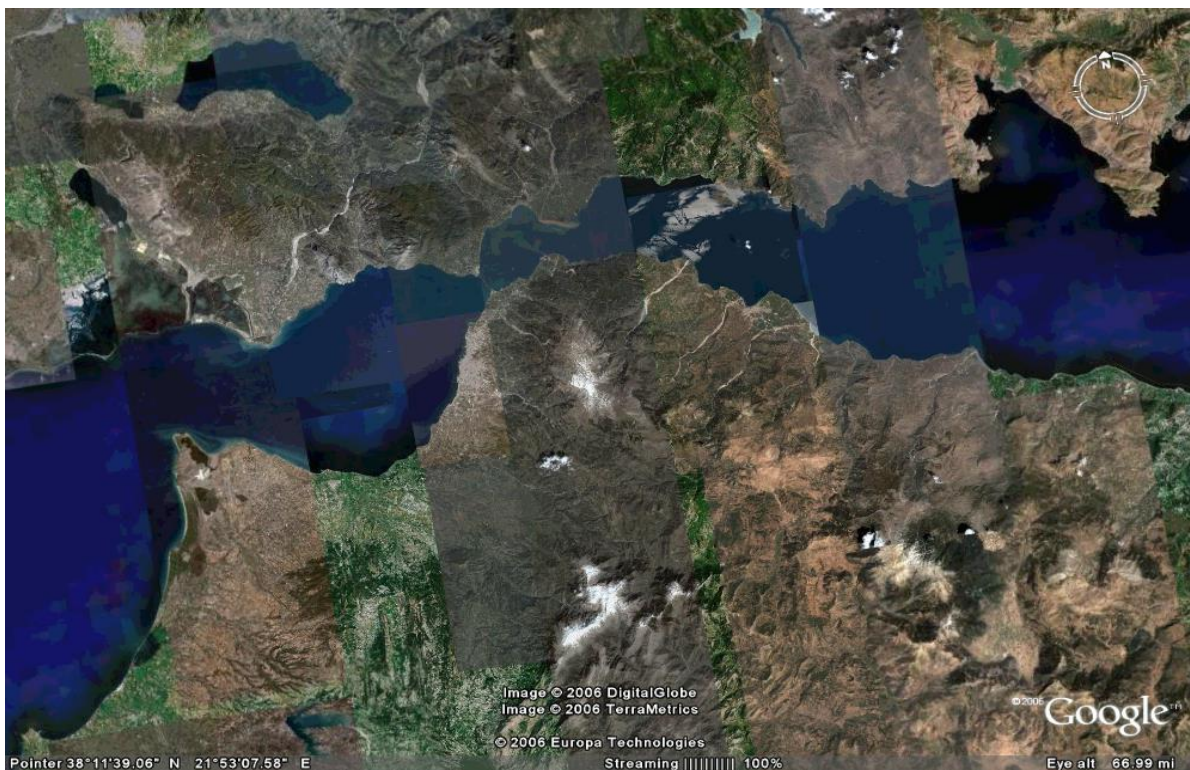
	2.2.5.4	Νομοθετικό Πλαίσιο	36
3		Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου	37
	3.1	Οικονομικά και νομικά	37
	3.2	Συμβάσεις του έργου	37
	3.3	Χρηματοδοτικές Συμβάσεις	41
	3.4	Δαπάνες και πόροι	43
4		Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας	45
	4.1	Συνοπτική περιγραφή του έργου	49
	4.2	Σημερινό καθεστώς	50
	4.3	Επιπτώσεις στην Οικονομία - Τουρισμό - Πολιτισμό & Περιβάλλον	51
5		Συμπεράσματα	58
6		Σύντομο Ιστορικό	60
7		SWOT ΑΝΑΛΥΣΗ	63
8		Ανάλυση του Περιβάλλοντος	64
	8.1	Γενικά για τα μηχανοκίνητα αθλήματα πίστας	64
	8.1.1	Αγώνες Αυτοκινήτου	65
	8.1.2	Δοκιμές Αυτοκινήτων	66
	8.1.3	Αγώνες Μοτοσικλέτας	67
	8.1.4	Δοκιμές Μοτοσικλέτας	68
	8.1.5	Αγώνες Φορτηγών	68
	8.1.6	Δοκιμές Φορτηγών	68
	8.1.7	Σχολές οδήγησης αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας	69
	8.2	Άλλες δραστηριότητες	69
	8.2.1	Ποδηλασία	69
	8.2.2	Αθλητισμός	69
	8.2.3	Εκθέσεις και επιδείξεις	69
	8.2.4	Γεγονότα και θεάματα	69
	8.3	Ανάλυση της διεθνούς αγοράς	70
	8.3.1	Γενικά	70
	8.3.2	Ομάδες - Στόχοι	70
	8.3.3	Οι πίστες στην Ευρώπη	71
	8.3.4	Οικονομικά οφέλη	75
	8.4	Ανάλυση της εγχώριας αγοράς	80
	8.5	Σκοπιμότητα δημιουργίας αυτοκινητοδρόμιου	81
	8.6	Ανταγωνιστική στρατηγική	82
	8.7	Ομάδες στόχοι	88
	8.8	Συμπεράσματα	89
9		Σχέδιο Εκμετάλλευσης	91
	9.1	Δραστηριότητες – Λειτουργία	91
	9.2	Διοίκηση – Διαχείριση	93
	9.3	Οργάνωση	94
10		Επενδυτικό σχέδιο	98
	10.1	Η θέση του έργου και οι υποδομές της περιοχής	98
	10.2	Τεχνική περιγραφή	103

	10.2.1	Διάδρομος αγώνων	103
	10.2.2	Άλλες υποδομές	104
	10.2.3	Εξοπλισμός – Εγκαταστάσεις	106
	10.3	Κόστος επένδυσης	108
	10.3.1	Κόστος οικοδομικών και λοιπών έργων	108
	10.3.2	Κόστος εξοπλισμού και εγκαταστάσεων	113
11		Χρηματοδότηση της επένδυσης	116
12		Οικονομικό σχέδιο	117
	12.1	Γενικά	117
	12.2	Πωλήσεις προϊόντων	118
	12.3	Κύκλος εργασιών	119
	12.3.1	Έσοδα	119
	12.3.2	Δαπάνες	122
	12.3.3	Αποτελέσματα εκμετάλλευσης:	124
	12.4	Αξιολόγηση της επένδυσης	127
13		Συμπεράσματα	129
14		Επίλογος	131
15		ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	132

1. Νομός Αχαΐας

1.1 Γενικά

Ο Νομός Αχαΐας (6) με συνολική έκταση 3.271 km², χαρακτηρίζεται από έντονες εδαφολογικές αντιθέσεις. Τα εδάφη του είναι στο μεγαλύτερο ποσοστό τους (60% περίπου) ορεινά (Ερύμανθος 2.222 m, Παναχαϊκό 1926 m) και διασχίζονται από μικρούς σχετικά ποταμούς (Βουραϊκό, Γλαύκο, Σελινούντα, Πείρο) και μικρότερους χείμαρρους, που εκβάλλουν στον Πατραϊκό και Κορινθιακό κόλπο. Επίκεντρο της οικονομικής ζωής του Νομού αλλά και της Περιφέρειας αποτελεί η πόλη των Πατρών. Η Αχαΐα έχει πληθυσμό 327316 κατοίκους, σύμφωνα με την απογραφή του 2001, το 66% των οποίων κατοικεί σε αστικά κέντρα.



Ο νομός Αχαΐας

Ο Νομός Αχαΐας υπάγεται στην Περιφέρεια Δυτικής Ελλάδος (μαζί με τους Νομούς Ηλείας και Αιτωλοακαρνανίας) η οποία θεωρείται μια από τις πιο «φτωχές» Περιφέρειες της Ελλάδος, έχοντας κατά κεφαλήν ΑΕΠ χαμηλότερο από το μέσο όρο της χώρας. Η θέση της, την καθιστά συνοριακό πέρασμα για χώρες της Ε.Ε. καθώς και τρίτες χώρες.

Σύμφωνα με τις πιο πρόσφατες μετρήσεις, από τον ενεργό πληθυσμό της Περιφέρειας το 41,5% των απασχολουμένων εργάζεται στον πρωτογενή τομέα, το 17,6% στον δευτερογενή τομέα και το 40,9% στον τριτογενή τομέα. Συγκρίνοντας αυτά τα ποσοστά με παλαιότερες μετρήσεις, εμφανίζεται μια μείωση του ποσοστού απασχόλησης στον πρωτογενή τομέα και μικρή αύξηση στα ποσοστά απασχόλησης του δευτερογενή και τριτογενή τομέα. Το ποσοστό ανεργίας στην Περιφέρεια πλησιάζει το 10%.

Ο Νομός της Αχαΐας εξασφάλισε την εύνοια του πλαστοουργού της φύσης και της ιστορίας, που τον τοποθέτησαν :

- Στο κέντρο του νοητού τριγώνου που σχηματίζουν οι τρεις σπουδαιότεροι αρχαιολογικοί χώροι της Ελλάδας όπως είναι: η Αρχαία Ολυμπία, οι Δελφοί και η Επίδαυρος.
- Στο σημείο που αποτελεί πύλη της χώρας προς τη Δύση.
- Στο φυσικό σταυροδρόμι του άξονα της Ηπείρου - Δυτικής Στερεάς - Πελοποννήσου με τον άξονα Κεντρικής Ελλάδας - Ιταλίας.
- Πολύ κοντά στην πρωτεύουσα της Ελλάδας, Αθήνα.

1.1.1 Μεταφορές

Η συντριπτική πλειοψηφία των μεταφορών εντός του Νομού Αχαΐας γίνεται σε οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο. Λόγω της ιδιομορφίας του εδαφικού του ανάγλυφου (απότομοι ορεινοί όγκοι, μετά την στενή παραλιακή ζώνη, που διασχίζονται από σημαντικό αριθμό μικρών ποταμών και χειμάρρων) έχει ένα πάρα πολύ πυκνό επαρχιακό οδικό δίκτυο, συνολικού μήκους 1100 Km, μέτριας βατότητας και χαμηλής ασφάλειας.

Η σύνδεση του Νομού Αχαΐας με άλλους νομούς της χώρας γίνεται οδικά, σιδηροδρομικά (με πολλές δυσκολίες) και βέβαια με θαλάσσιες συνδέσεις. Αξίζει να αναφέρουμε βέβαια, την κατασκευή της γέφυρας Ρίου – Αντιρρίου που αποτέλεσε μια ανάσα στον οδικό άξονα όλης της Δυτικής Ελλάδος. Επίσης βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή του νέου λιμανιού της Πάτρας.

Απευθείας σύνδεση του Νομού με άλλες χώρες γίνεται μέσω του Λιμανιού της Πάτρας, με τακτικά δρομολόγια πλοίων για Ιταλία καθώς και με έκτακτες πτήσεις (τσάρτερς) από και προς το αεροδρόμιο του Αράξου με προοπτική να εξελιχθεί σε πολιτικό αεροδρόμιο .

1.1.2 Περιβάλλον

Δε θα πρωτοτυπούσαμε αν εμφανίζαμε ως μεγάλο πλεονέκτημα της Αχαϊκής γης, την αρμονική συνύπαρξη βουνού και θάλασσας. Στην Αχαΐα αυτή η συνύπαρξη προσφέρει εκπληκτικές εναλλαγές τοπίων και προκλήσεων στον επισκέπτη. Ο Νομός Αχαΐας είναι ένας τόπος που αξίζει να τον



επισκεφτείς και τις 365 ημέρες του χρόνου. Σε μήκος 125 χλμ. βρέχεται από θάλασσα. Δεκάδες οι παραλίες - πολυσύχναστες και ερημικές - που διαθέτει. Παραλίες όλων των τύπων (με άμμο, με αμμοβότσαλο, με βότσαλο, με πέτρες και βράχια) και για όλα τα γούστα (για ηλιοθεραπεία, για κολύμβηση, για ψαροντούφεκο, για ψάρεμα, για καταδύσεις, για ιστιοπλοΐα, για windsurfing).

Ως φυσικό τείχος λες και προστατεύουν τα παράλια, οι μοναδικοί ορεινοί όγκοι του Νομού. Τα θαυμάσια βουνά του. Ο Χελμός, ο Ερύμανθος, το Παναχαϊκό, και τα χαμηλότερα, το Αφροδίσιο, ο Κλωκός, το Σκιαδοβούνι, τα όρη Σκόλις και Μόβρη. Με ενδιαφέρουσα χλωρίδα και πανίδα, με προτάσεις αναψυχής σε ορειβάτες, πεζοπόρους, αναρριχητές, ανεμοπτεριστές, σκιέρ και φίλους του χιονιού αλλά και ποδηλάτες βουνού, μανιώδεις καγιάκερς και εραστές του ράφτινγκ. Τα βασικότερα δέντρα που συναντά κανείς στα πανέμορφα δάση του Νομού είναι τα έλατα, τα πεύκα, οι καστανιές, τα πλατάνια, οι δρύες και οι κουκουναριές. Στο Νομό Αχαΐας συναντώνται



τα περισσότερα είδη θάμνων και αυτοφυών δέντρων που υπάρχουν στην Ελλάδα. Σε πολλά σημεία μεταξύ βουνού και θάλασσας παρεμβάλλονται εύφορες πεδιάδες, όπως ο κάμπος της Δυτικής Αχαΐας με τις καλλιέργειες οπωροκηπευτικών, δημητριακών κ.ά. Πεδινές, ημιορεινές και ορεινές περιοχές με ήπιες καλλιέργειες, με μεγάλους ελαιώνες και αμπελώνες αλλά και μεγάλες εκτάσεις με εσπεριδοειδή (περιοχή Αιγιάλειας) συνθέτουν το φυσικό τοπίο του Νομού, το διάσπαρτο από μνημεία της φύσης.

Οικότοποι και υγροβιότοποι, ελατοδάση, πευκοδάση, πλατανοδάση, το μοναδικό πευκοδάσος της Στροφυλιάς, που προστατεύεται από τη συνθήκη Ραμσάρ, το δάσος της Κάνισκας, η λίμνη του Πρόκοπου και η λίμνη Τσιβλού, η υπέροχη λίμνη



του Λάδωνα, ο υγρότοπος Κοτυχίου, η λιμνοθάλασσα του Πάπα, εκπληκτικά φαράγγια όπως αυτό του Βουραϊκού, πανέμορφα ορεινά και παραθαλάσσια μέρη προσφέρουν στον επισκέπτη της Αχαΐας ένα πλήθος εύκολα προσβάσιμων περιοχών ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. Ποτάμια, λίμνες και εκατοντάδες πηγές στα ορεινά του Νομού, εξασφαλίζουν σε όλη την Αχαΐα καλής ποιότητας πόσιμο νερό. Άφοβα μπορείτε να εμπιστευτείτε το νερό της βρύσης όπου κι αν βρεθείτε στην Αχαΐα.

1.1.3 Κλιματολογικές συνθήκες

Ήπιο και εύκρατο το κλίμα στο Νομό Αχαΐας, καθιστά την περιοχή πόλο έλξης για όλο το χρόνο. Το χιόνι δε λείπει το χειμώνα. Ασπρίζει τις ορεινές περιοχές του Νομού προκαλώντας μας να το απολαύσουμε. Ακραία καιρικά φαινόμενα δε συνηθίζονται ούτε το χειμώνα, ούτε το καλοκαίρι. Άλλωστε πολλές είναι οι περιοχές, ορεινές και παραθαλάσσιες, που με τη δροσιά που προσφέρουν εξουδετερώνουν τις καυτές ακτίνες του ήλιου. Η ακολουθία των εποχών δεν έχει ανατραπεί. Θαυμάζουμε την άνοιξη, απολαμβάνουμε το καλοκαίρι, ευχαριστιόμαστε το φθινόπωρο και το χειμώνα. Χωρίς σκληρό κρύο, δίχως αφόρητες ζέστες. Και βεβαίως, χωρίς νέφος

που είναι άγνωστο, ακόμα και στις μεγαλουπόλεις του Νομού. Άλλωστε, η θαλάσσια αύρα και ο αέρας που κατεβαίνει από τα βουνά «φροντίζουν» για να υπάρχει δροσιά τους θερινούς μήνες αλλά και για να διατηρείται καθαρή η ατμόσφαιρα.

1.1.4 Διαμονή

Ξενοδοχεία όλων των κατηγοριών, ενοικιαζόμενα δωμάτια, κάμπινγκς βρίσκονται στη διάθεση του επισκέπτη. Σε περίπου 4.300 ανέρχονται οι ξενοδοχειακές κλίνες και σε περίπου 700 τα ενοικιαζόμενα δωμάτια. Οι προτάσεις διαμονής για όλα τα γούστα και όλα τα βαλάντια, καθιστούν την Αχαΐα τόπο «συνάντησης» όλων των τάσεων του σύγχρονου τουρισμού. Οι καλοκαιρινοί μήνες στην παραλιακή ζώνη της Αχαΐας και οι χειμερινοί στα ορεινά του Νομού, «ανεβάζουν» την τουριστική κίνηση.

1.1.5 Υγεία

Ο Νομός Αχαΐας διαθέτει ένα πλήρες σύστημα περίθαλψης υψηλού επιπέδου.

- Στην Πάτρα υπάρχουν το υπερσύγχρονο Περιφερειακό Πανεπιστημιακό Νοσοκομείο του Ρίου, το Περιφερειακό Κρατικό Νοσοκομείο «Άγιος Ανδρέας», το Καραμανδάνειο Νοσοκομείο Παίδων και το Νοσοκομείο Νοσημάτων Θώρακος.
- Γενικά νοσοκομεία υπάρχουν στο Αίγιο και στα Καλάβρυτα.
- Κέντρα Υγείας λειτουργούν στην Κάτω Αχαΐα, την Κλειτορία, την Ερυμάνθεια, την Ακράτα και τη Χαλανδρίτσα.
- Υγειονομικός σταθμός υπάρχει στη Δάφνη του Δήμου Παΐων.
- Αγροτικά ιατρεία λειτουργούν σε πολλά χωριά του Νομού, ενώ το Εθνικό Κέντρο Άμεσης Βοήθειας (ΕΚΑΒ) με τα υπερσύγχρονα ασθενοφόρα του διασφαλίζει την άμεση διακομιδή των ασθενών.

Ένα εκτεταμένο δίκτυο ιδιωτικών κλινικών, διαγνωστικών κέντρων και ιατρείων λειτουργούν συμπληρωματικά προς τα αντίστοιχα του δημόσιου τομέα.

1.2 Πάτρα

Η πόλη της Πάτρας βρίσκεται στα βορειοδυτικά παράλια της Πελοποννήσου, ανάμεσα στον Κορινθιακό και Πατραϊκό κόλπο. Η Πάτρα (20) είναι η τρίτη μεγαλύτερη πόλη της Ελλάδας, με πληθυσμό που ξεπερνά τους 200.000 κατοίκους. Είναι πρωτεύουσα του νομού Αχαΐας και αποτελεί το μητροπολιτικό κέντρο της Δυτικής Ελλάδας.



Το αρχαίο ωδείο και ο πολιούχος της περιοχής Αγ. Ανδρέας

Η ιστορία της χάνεται στα βάθη των αιώνων, με φιλόξενους κατοίκους, με απaráμιλλη φυσική ομορφιά, με πλούσια πολιτιστική και πολιτική παράδοση, με σύγχρονο πνεύμα και εμπλουτισμένες υποδομές.

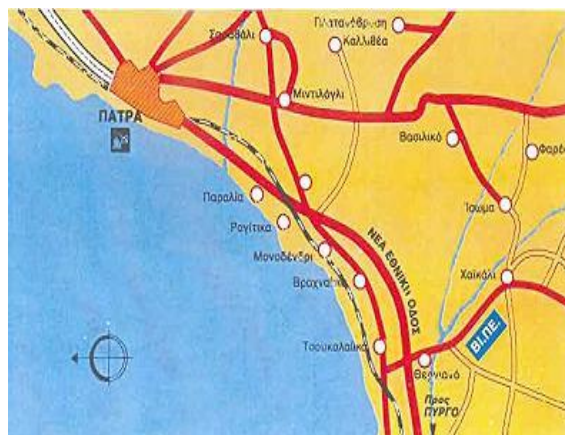
1.2.1 Βιομηχανική Περιοχή

Ο Νομός Αχαΐας και ιδιαίτερα η πόλη της Πάτρας έχει μακρά βιομηχανική παράδοση. Η τοπική οικονομία συνέδεσε τις τύχες της με την Ευρωπαϊκή αγορά, μέσω της καλλιέργειας και της εξαγωγής της σταφίδας. Κατά την διάρκεια του μεσοπολέμου η Αχαΐα αποτελούσε ένα από τα πρώτα σε σημασία βιομηχανικά κέντρα.

Οι ριζικές ανακατατάξεις που έλαβαν χώρα μετά την δεκαετία του 1980 στο παγκόσμιο οικονομικό στερέωμα είχαν ως αποτέλεσμα να κλείσουν σημαντικές βιομηχανικές επιχειρήσεις και να οδηγηθεί στην ανεργία ένα μεγάλο ποσοστό

έμπειρου εργατικού δυναμικού, ιδίως αυτού που απασχολείται στους κλάδους της κλωστοϋφαντουργίας, ένδυσης και χαρτοβιομηχανίας.

Η περιοχή της Αχαΐας είναι από αυτές που επλήγησαν, περισσότερο από οποιαδήποτε άλλη, από την αποβιομηχανοποίηση των προηγούμενων δεκαετιών. Τον τελευταίο καιρό όμως, στην περιοχή δραστηριοποιούνται νέες βιομηχανικές μονάδες και δείχνουν ότι κάτι μπορεί να αλλάξει στα επόμενα χρόνια. Η υπάρχουσα κατάσταση βέβαια, απέχει πολύ από το να χαρακτηριστεί επαρκής για να αντιμετωπίσει την έντονη ανεργία που μαστίζει την περιοχή, αλλά δημιουργεί αισιοδοξία για το μέλλον, καθώς παρατηρείται μια ανασυγκρότηση.



Από την εξέταση των δεδομένων προκύπτει μια διαφοροποίηση του μεταποιητικού τομέα, καθόσον παρατηρείται μια συρρίκνωση της βιομηχανικής δραστηριότητας. Εντούτοις διαπιστώνεται ότι μέσα στους ίδιους κλάδους άλλες επιχειρήσεις προοδεύουν και άλλες φθίνουν. Τούτο οφείλεται στο βαθμό που κάθε επιχείρηση αξιοποιεί τις ευκαιρίες και τις δυνατότητες της Ευρωπαϊκής Αγοράς. Με τον Αναπτυξιακό Νόμο και τα διάφορα κοινοτικά προγράμματα αρκετές μεταποιητικές επιχειρήσεις προχώρησαν σε εκσυγχρονισμό των δομών δράσης τους, στην δημιουργία επωνύμων προϊόντων, στη βελτίωση της ποιότητας των παραγόμενων προϊόντων.

Αρκετές επιχειρήσεις έχουν εξαγωγικό προσανατολισμό προς καταναλωτές Ευρωπαϊκών χωρών γεγονός που υποδηλώνει ότι η ποιότητα των προϊόντων τους είναι ανταγωνιστική έναντι των ξένων επιχειρήσεων.

Στον Ν. Αχαΐας παράγεται ποικιλία προϊόντων όπως, κλωστοϋφαντουργικά, έτοιμα ενδύματα, τρόφιμα, ποτά, εμφιαλωμένα νερά, ελαστικά-πλαστικά, προϊόντα από μη μεταλλικά ορυκτά, μεταλλικά και μεταλλουργικά προϊόντα, μηχανές, δέρματα, δερμάτινα είδη, προϊόντα κεραμικής υψηλών προδιαγραφών κλπ.

Στη Βιομηχανική Περιοχή Πατρών (2) στεγάζονται περισσότερες από 80 επιχειρήσεις διαφόρων κλάδων. Η ΒΙ.ΠΕ. Πατρών αποτελεί μια μονάδα που απορροφά έναν σημαντικό αριθμό εργατικού δυναμικού της περιοχής. Υπολογίζεται ότι το σύνολο των ατόμων που απασχολούνται σε επιχειρήσεις της ΒΙ.ΠΕ. Πατρών ξεπερνά τα 2500 άτομα, χωρίς να περιλαμβάνονται οι εποχικοί υπάλληλοι. Συγκεκριμένα στην ΒΙ.ΠΕ. Πατρών στεγάζονται, μεταξύ άλλων, επιχειρήσεις όπως:

- Η Friesland Hellas – Νουνού(εκεί όπου στεγαζόταν η Algida) που παράγει γιαούρτι. Το ύψος της επένδυσης ξεπερνά τα 15 εκατομμύρια €, ενώ το ανθρώπινο δυναμικό που απασχολεί, ξεπερνά τα 100 άτομα.
- Η Αθηναϊκή Ζυθοποιία Α.Ε. (AMSTEL), δραστηριότητα της οποίας είναι η παραγωγή μπύρας, απασχολεί 320 άτομα, ενώ το καλοκαίρι μαζί με τους εποχιακούς υπαλλήλους το σύνολο των εργαζομένων πλησιάζει τα 500 άτομα.
- Η EL-PACK ασχολείται με την παραγωγή ειδών συσκευασίας και απασχολεί 120 άτομα, περίπου.
- Η Χαρτοποιία Πατρών Α.Ε. παράγει χαρτί και απασχολεί 60 άτομα.
- Η Βιομηχανία Κατεργασίας Δέρματος Α.Ε. ασχολείται με την επεξεργασία δερμάτων και απασχολεί 100 άτομα.

Άλλες επιχειρήσεις που στεγάζονται στ ΒΙ.ΠΕ. Πατρών είναι:

- Ø Η CROWN HELLAS ABEE που ασχολείται με την παραγωγή ειδών συσκευασίας
- Ø Η ΑΒΕΞ Α.Ε. που παράγει ξύλο
- Ø Η GEORGIA PACIFIC HELLAS AEBE που ασχολείται με την κατεργασία χαρτιού
- Ø Η ΦΛΕΞΟ ΑΒΕ που παράγει πλαστικές σακούλες
- Ø Η ΠΕΤΡΟΓΚΑΖ Α.Ε. που παράγει υγραέριο
- Ø Η ΒΙΑΝΕΞ Α.Ε. που ασχολείται με την παραγωγή φαρμακευτικών ειδών
- Ø Η ΜΟΧΛΟΣ Α.Ε. που παράγει σκυρόδεμα
- Ø Η ΕΡΓΟΤΕΤΡΕΧΝΑΛ ΑΒΕΕ και η ΑΤΕΜ Α.Ε. που είναι χυτήρια αλουμινίου
- Ø Η ΠΑΒΙΠΛΑΣΤ Α.Ε. που παράγει κιβώτια
- Ø Η ΚΟΝΤΟΘΕΟΔΩΡΟΣ που παράγει λιπάσματα
- Ø Η ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΠΛΩΤΗΡΕΣ Α.Ε. κατασκευάζει φελούς

- Ø Η ΦΡΑΓΚΟΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΑΤΕΚΕ που πραγματοποιεί μεταλλικές κατασκευές
- Ø Η RESILUX ABEE παράγει προπλασματικές φιάλες
- Ø Η ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΕΘΕΝΙΤΗΣ Ε.Ε. που παράγει συνδετήρες
- Ø Η ΕΥΦΡΑΙΜΙΔΗΣ Ο.Ε. επεξεργάζεται ξύλο
- Ø Η ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΑΤΕΒΕ που παράγει κάδους απορριμμάτων
- Ø Η ΜΑΧΡΩ Α.Ε. ασχολείται με την παραγωγή χρωμάτων
- Ø Η ΛΙΝΤΛ ΕΛΛΑΣ & ΣΙΑ ΟΕ που κάνει χονδρικό και λιανικό εμπόριο
- Ø Η ΜΥΛΟΙ ΚΕΠΕΝΟΥ Α.Β.Ε.Ε. που παράγει είδη διατροφής

Εκτός όμως από τη Βιομηχανική Περιοχή Πατρών σε διάφορες περιοχές του Νομού Αχαΐας αναπτύσσονται μεγάλες επιχειρήσεις.

Στο Πλατάνι του Δήμου Ρίου εδρεύει το κέντρο υψηλής τεχνολογίας της διεθνούς εταιρίας 'Atmel', επένδυση που αγγίζει τα 20 εκατομμύρια \$. Σημαντικές μονάδες στην περιοχή διαθέτουν επίσης επιχειρήσεις όπως η ΤΙΤΑΝ (εργοστάσιο τσιμέντου στο Δρέπανο Δήμου Ρίου με προσωπικό που αγγίζει τα 80 άτομα) , η Intracom, η ΧΙΩΝ Α.Β.Ε.Ε., η Coca-Cola 3E (με θυγατρική εταιρία παραγωγής ψυγείων στην Κάτω Αχαΐα που απασχολεί πάνω από 300 άτομα), η ΛΟΥΞ ΜΑΡΛΑΦΕΚΑΣ Α.Β.Ε.Ε. και η Achaia Clauss, ενώ στην περιοχή του Αιγίου, υπάρχει η ΕΛ.Β.Ο.

Εκτιμάται ότι η Αχαΐα, σαν πύλη της Ελλάδος προς την δύση, μπορεί να αποτελέσει πόλο έλξης για βιομηχανικές επενδύσεις, εφόσον αναβαθμιστούν τα λιμάνια της περιοχής και ολοκληρωθούν κάποια ουσιαστικά έργα υποδομής, ώστε να διευκολύνονται οι εξαγωγές προϊόντων προς τις αγορές της Ευρώπης.

1.2.2 Εκπαίδευση

Ο Νομός Αχαΐας μπορεί να «καυχηθεί» ότι αποτελεί και ένα από τα πλέον σημαντικά εκπαιδευτικά και ερευνητικά κέντρα της Ελλάδας. Το Πανεπιστήμιο Πατρών που ιδρύθηκε το 1964 και λειτουργεί με βάση τα διεθνή πρότυπα, είναι ένα από τα γνωστότερα και σημαντικότερα εκπαιδευτικά και ερευνητικά ιδρύματα της χώρας με διεθνή εμβέλεια. Διαθέτει φοιτητική εστία, λέσχη και σύγχρονες αθλητικές εγκαταστάσεις. Στην Πάτρα λειτουργεί και Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα (ΤΕΙ). Αναπτυσσόμενο και με διεθνείς συνεργασίες. Στην Πάτρα είναι και η έδρα του

μοναδικού ανοικτού Πανεπιστημίου της χώρας. Υπολογίζεται ότι το σύνολο των φοιτητών σε όλα τα εκπαιδευτικά ιδρύματα του Νομού πλησιάζει τα 50.000 άτομα.

1.2.2.1 Πανεπιστήμιο Πατρών

Το Πανεπιστήμιο Πατρών (23) είναι το 3^ο Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα της χώρας από πλευράς αριθμού φοιτητών, διδακτικού και λοιπού προσωπικού και ακαδημαϊκών τμημάτων. Αποτελεί ένα δυναμικά αναπτυσσόμενο κέντρο διδασκαλίας και έρευνας.

Ιδρύθηκε το 1964 (και εγκαινιάστηκε το 1966) ως αυτοδιοικούμενο Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου υπό την εποπτεία του Κράτους και είχε ως σκοπό:

- ∅ Τη διδασκαλία και την έρευνα θεμάτων αναγομένων στην οικονομική ανάπτυξη της Χώρας με έμφαση στις θετικές Επιστήμες, την Τεχνολογία, τις Οικονομικές και Κοινωνικές Επιστήμες και την Οργάνωση και Διοίκηση Επιχειρήσεων.
- ∅ Την εκπαίδευση εξειδικευμένου επιστημονικού και τεχνικού δυναμικού για κάλυψη των αναγκών της Χώρας.
- ∅ Τη μείωση της εξόδου των Ελλήνων φοιτητών στο εξωτερικό.
- ∅ Τη διευκόλυνση της επανόδου στη Χώρα Ελλήνων επιστημόνων και καθηγητών που σταδιοδρομούσαν στα Πανεπιστήμια της αλλοδαπής.

Παράλληλα, εκτός από τα παραπάνω, το Πανεπιστήμιο της Πάτρας είχε σκοπό να αποτελέσει πρότυπο για τα υπόλοιπα εκπαιδευτικά ιδρύματα της χώρας και να διευκολύνει την προσαρμογή στις νέες τεχνολογίες, ενώ θα παρείχε ένα πνεύμα διεθνούς συνεργασίας με άλλες χώρες που βρίσκονται στο ίδιο επίπεδο ανάπτυξης.

Το Πανεπιστήμιο Πατρών περιλαμβάνει 4 Σχολές και 2 ανεξάρτητα Τμήματα:

- Σχολή θετικών Επιστημών (Βιολογίας, Γεωλογίας, Μαθηματικών, Φυσικής, Χημείας, Επιστήμης των Υλικών)
- Πολυτεχνική Σχολή (Ηλεκτρολόγων Μηχανικών και Τεχνολογίας Υπολογιστών, Μηχανολόγων και Αεροναυπηγών Μηχανικών, Πολιτικών

Μηχανικών, Χημικών Μηχανικών, Μηχανικών Ηλεκτρονικών Υπολογιστών και Πληροφορικής, Αρχιτεκτόνων Μηχανικών)

- Σχολή Επιστημών Υγείας (Ιατρικής Φαρμακευτικής)
- Σχολή Ανθρωπιστικών και Κοινωνικών Επιστημών (Παιδαγωγικό τμήμα Νηπιαγωγών – Δημοτικής Εκπαίδευσης, Φιλολογίας, Φιλοσοφίας)
- Τμήμα Οικονομικών Επιστημών
- Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων

Η Πανεπιστημιούπολη βρίσκεται σε μια έκταση μεγαλύτερη των 2.500 στρεμμάτων, σε απόσταση 12 χιλιομέτρων από το κέντρο της Πάτρας. Οι κτιριακές υποδομές είναι σύγχρονες και προσφέρουν όλες τις ανέσεις σε φοιτητές και προσωπικό. Η Βιβλιοθήκη του Πανεπιστημίου είναι πλούσια σε υλικό. Επίσης, διαθέτει πλήρες δίκτυο ύδρευσης και άρδευσης, αποχέτευσης, πυρόσβεσης, κ.ά. ενώ με το σύγχρονο Αθλητικό του Κέντρο, παρέχει πολλές δυνατότητες άθλησης στους φοιτητές του. Το δυναμικό του ξεπερνάει τις 20.000 φοιτητές.

1.2.2.2 Τ.Ε.Ι. Πατρών

Το Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Πάτρας (22) ιδρύθηκε το 1983 σαν ανεξάρτητο και αυτοδιοικούμενο Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου. Είναι προσανατολισμένο στην εφαρμοσμένη Έρευνα και Τεχνολογία, σε αντίθεση με το Πανεπιστήμιο που στοχεύει κυρίως στη θεωρητική και βασική έρευνα. Βρίσκεται σε έκταση που απέχει 2 χιλιόμετρα από το κέντρο της Πάτρας.

Σκοποί του Τ.Ε.Ι. είναι:

- Ø Να παρέχει θεωρητική και πρακτική εκπαίδευση, επαρκή για την εφαρμογή, επιστημονικών, τεχνολογικών, καλλιτεχνικών ή άλλων γνώσεων και δεξιοτήτα στο επάγγελμα.
- Ø Να συμβάλλει στην δημιουργία υπεύθυνων πολιτών, ικανών να συνεισφέρουν ως στελέχη εφαρμογής στα πλαίσια του δημοκρατικού προγραμματισμού, στην οικονομική, κοινωνική και πολιτική ανάπτυξη της χώρας.
- Ø Να υλοποιήσει το δικαίωμα της δωρεάν παιδείας κάθε Έλληνα πολίτη, ανάλογα με τις κλίσεις του και με όσα προβλέπουν οι σχετικοί νόμοι.

- ∅ Να συμβάλλει στον επαγγελματικό προσανατολισμό, τόσο των σπουδαστών του, όσο και των νέων γενικότερα.
- ∅ Να διατηρήσει αμφίδρομη σχέση με τις αντίστοιχες παραγωγικές μονάδες και οργανωμένους κλάδους της οικονομίας της περιφέρειάς του.
- ∅ Να συνεργάζονται μεταξύ του ή με άλλα εκπαιδευτικά ή τεχνολογικά ιδρύματα ή φορείς ή υπηρεσίες του εσωτερικού ή του εξωτερικού, για την επίτευξη της αποστολής τους.
- ∅ Να υπηρετεί την ανάγκη για συνεχιζόμενη εκπαίδευση των αποφοίτων του και για διαρκή επιμόρφωση του ελληνικού λαού.
- ∅ Να ενημερώνει την κοινή γνώμη για την πορεία πραγματοποίησης των στόχων του.
- ∅ Να συντονίζει τις επιδιώξεις του με εκείνες των Α.Ε.Ι. όπως προβλέπονται με το Ν.1288/82, στην κοινή προσπάθεια για μια αυτοδύναμη οικονομική ανάπτυξη του τόπου.
- ∅ Να παίρνει μέρος σε ερευνητικά προγράμματα πάνω σε θέματα εφαρμογής της τεχνολογίας.

Το Τ.Ε.Ι. Πατρών περιλαμβάνει τις εξής Σχολές:

- Σχολή Τεχνολογικών Εφαρμογών (Ηλεκτρολογία, Μηχανολογία, Πολιτικών Έργων Υποδομής, Ανακαίνισης και Αποκατάστασης Κτιρίων)
- Σχολή Διοίκησης & Οικονομίας (Διοίκηση Επιχειρήσεων, Λογιστική, Τουριστικών Επιχειρήσεων, Επιχειρηματικού Σχεδιασμού και Πληροφοριακών Συστημάτων)
- Σχολή Επαγγελματών Υγείας & Πρόνοιας (Κοινωνικής Εργασίας, Νοσηλευτικής, Λογοθεραπείας)
- Τμήμα Φυσικοθεραπείας (Αίγιο)
- Τμήμα Πληροφορικής και ΜΜΕ (Πύργος)
- Τμήμα Διοίκησης και Πληροφορικής (Αμαλιάδα)

Οι σπουδαστές του Τ.Ε.Ι. Πατρών ανέρχονται σε περίπου 18.000.

1.2.2.3 Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο

Το Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο στεγάζεται αποκλειστικά στην Πάτρα. Ιδρύθηκε το 1992 και από το 1998 ξεκίνησε η παροχή των πρώτων προγραμμάτων σπουδών.

Αποστολή του Ε.Α.Π. είναι η εξ αποστάσεως παροχή προπτυχιακής και μεταπτυχιακής εκπαίδευσης και επιμόρφωσης, με την ανάπτυξη και αξιοποίηση κατάλληλου εκπαιδευτικού υλικού και μεθόδων διδασκαλίας. Στους σκοπούς του Ε.Α.Π. εντάσσεται η προαγωγή της επιστημονικής έρευνας καθώς και η ανάπτυξη τεχνολογίας και μεθοδολογίας στο πεδίο της μετάδοσης της γνώσης από απόσταση. Οι σύγχρονες εξελίξεις έχουν σαν αποτέλεσμα την ολοένα και μεγαλύτερη αναζήτηση επιπλέον πηγών βελτίωσης του επιπέδου και εξειδίκευσης. Η ραγδαία ανάπτυξη της επιστήμης και της τεχνολογίας καθιστούν την αρχική τυπική εκπαίδευση ανεπαρκή για όλη τη διάρκεια της ζωής του σύγχρονου ανθρώπου και οδηγούν στη σταδιακή απαξίωση των γνώσεών του, συνεπώς στην ανάγκη να επιμορφώνεται και να ενημερώνεται διαρκώς, ώστε να παρακολουθεί τις εξελίξεις και να προσαρμόζεται στις μεταβολές.

Τα Πανεπιστήμια που βασίζονται στην "πρόσωπο με πρόσωπο" διδασκαλία χαρακτηρίζονται από μια σειρά περιορισμούς σε ότι αφορά την πρόσβαση σε αυτά (αδυναμία φυσικής παρουσίας του φοιτητή στις αίθουσες διδασκαλίας, υποχρέωση εισαγωγικών εξετάσεων, μικρή κάλυψη του φάσματος ηλικιών, μονοσήμαντος καθορισμός της μορφωτικής πορείας από την αρχική επιλογή που κάνουν οι φοιτητές, έλλειψη προσφοράς αυτοτελών μορφωτικών κύκλων μικρής διάρκειας).

Τα ανοικτά συστήματα Τριτοβάθμιας Εκπαίδευσης διέπονται από την αντίληψη ότι η μόρφωση είναι δικαίωμα όλων, σε όλη τη διάρκεια της ζωής τους. Κατά συνέπεια απευθύνονται σε πολύ μεγάλο φάσμα ενδιαφερομένων και παρέχουν, όσο γίνεται, περισσότερες εκπαιδευτικές ευκαιρίες, καθώς η κατοικία χρησιμοποιείται ως κύριος χώρος μάθησης, ο φοιτητής επιλέγει το χρόνο μελέτης και το ρυθμό με τον οποίο μαθαίνει, δεν υπάρχουν εισαγωγικές εξετάσεις, ο φοιτητής διαμορφώνει ο ίδιος

τη μορφωτική του φυσιογνωμία, επιλέγοντας αυτοτελείς κύκλους των σπουδών μέσα από το αρθρωτό σύστημα.

Ο αριθμός των προπτυχιακών φοιτητών του Ε.Α.Π. ξεπερνά τις 15.000, ενώ 8.500 περίπου είναι οι μεταπτυχιακοί φοιτητές.

1.2.2.4 Ερευνητικό Ακαδημαϊκό Ινστιτούτο Τεχνολογίας Υπολογιστών

Το Ι.Τ.Υ. ιδρύθηκε το 1985 στην Πάτρα και από το 1992 εποπτεύεται από το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας & Θρησκευμάτων.

Σκοποί του είναι:

- ∅ Η διεξαγωγή βασικής και εφαρμοσμένης έρευνας στην τεχνολογία λογικού και υλικού υπολογιστών, τα δίκτυα και τις κοινωνικές, οικονομικές και άλλες επιπτώσεις της Κοινωνίας της Πληροφορίας (ΚτΠ)
- ∅ Ο σχεδιασμός και η ανάπτυξη προϊόντων και υπηρεσιών
- ∅ Η στήριξη της εκπαίδευσης και κάθε μορφής κατάρτισης σε σχέση με τις Τεχνολογίες Πληροφορικής & Επικοινωνιών, καθώς και την ΚτΠ
- ∅ Η ανάπτυξη τεχνολογίας και η μεταφορά τεχνογνωσίας
- ∅ Η παροχή συμβουλευτικών, σχεδιαστικών και διαχειριστικών υπηρεσιών ειδικότερα προς το Υπουργείο Εθνικής Παιδείας και Θρησκευμάτων και γενικότερα προς το δημόσιο, φυσικά και νομικά πρόσωπα και τους κοινωνικούς φορείς, σε θέματα μετάβασης της χώρας στην ΚτΠ.

Στόχος του οργανισμού είναι η συμμετοχή του στις θεσμοθετημένες εθνικές και ευρωπαϊκές ερευνητικές προσπάθειες, η δραστηριοποίηση του στην βασική και εφαρμοσμένη έρευνα, το υψηλό επίπεδο αφομοίωσης της διεθνούς τεχνογνωσίας, η συνεχής επιστημονική και ερευνητική πρόοδος του ανθρώπινου δυναμικού του και ο προσανατολισμός της διεξαγόμενης από αυτό έρευνας στις συγκεκριμένες τεχνολογικές ανάγκες της χώρας.

Για την επίτευξη των στόχων του, το EAITY αναπτύσσει συνεργασίες με φορείς του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα, με πανεπιστήμια και ερευνητικά κέντρα σε εθνικό και διεθνές επίπεδο. Συνδέεται δε με στενούς δεσμούς με την ακαδημαϊκή κοινότητα της χώρας. Στο ΔΣ του εκπροσωπούνται 4 Ελληνικά Πανεπιστήμια. Ακόμη μπορεί να ιδρύει παραρτήματά του στην Ελλάδα ή το εξωτερικό, να λαμβάνει δάνεια και να χορηγεί μεταπτυχιακές ή μεταδιδακτορικές υποτροφίες.

1.3 Κινήσεις για ανάπτυξη

Η πόλη της Πάτρας λόγω της θέσης της είναι σε θέση να διαδραματίσει σπουδαίο αναπτυξιακό ρόλο αποτελώντας Εθνικό πόλο ανάπτυξης και πύλη Διευρωπαϊκών Δικτύων.

Τα τελευταία χρόνια στην ευρύτερη περιοχή της Πάτρας πραγματοποιούνται πολλές μεγάλες και αξιόλογες Επιχειρηματικές και Αναπτυξιακές Υποδομές. Συνοπτικά παρουσιάζουμε κάποιες από αυτές:



- Ø Νέος Λιμένας (το έργο βρίσκεται σε εξέλιξη)
- Ø Μικρή και Μεγάλη Περιμετρική (Η Μεγάλη έχει παραδοθεί στην κυκλοφορία ενώ η κατασκευή της μικρής αναμένεται να ολοκληρωθεί μέσα στα επόμενα χρόνια).
- Ø Σιδηροδρομικό δίκτυο (βρίσκεται σε αρχικό στάδιο).
- Ø Ζεύξη Ρίου –Αντίρριου (το έργο έχει ολοκληρωθεί).
- Ø ΒΙΠΕ (στεγάζονται ολοένα και περισσότερες μεγάλες βιομηχανικές μονάδες).
- Ø Δυτικός Άξονας (βρίσκεται σε αρχικό στάδιο).
- Ø Αυτοκινητοδρόμιο (αναμένεται έγκριση από την Πολιτεία και ανάθεση).

Δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα στην πόλη και μπορούν να συντελέσουν στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής είναι οι ακόλουθες:

- ü Ανώτατη Εκπαίδευση

- ü Τεχνολογική Έρευνα και Ανάπτυξη
- ü Υπηρεσίες Υγείας
- ü Τριτογενής (διεθνές εμπόριο – διεθνείς μεταφορές)

Η θέση της Πάτρας, κατά συνέπεια και όλου του νομού, είναι κομβική. Αυτό σημαίνει πως έχει πολλά πλεονεκτήματα. Για να αξιοποιηθεί η πόλη, όντας μεγάλο αστικό κέντρο, απαιτείται ο προσδιορισμός του αναπτυξιακού της ρόλου, η ενίσχυση των επιχειρηματικών και των αναπτυξιακών υποδομών τους, καθώς και η ενίσχυση των υποδομών που αφορούν την επισήμανση της ταυτότητας της πόλης. Πρέπει να δοθεί σημασία στην ποιότητα της ζωής (περιβάλλον, κυκλοφοριακό, παρεχόμενες υπηρεσίες, ανάδειξη ιστορικών περιοχών).

Δεν πρέπει να παραλείψουμε να αναφερθούμε και στις δυνατότητες τουριστικής ανάπτυξης της Πάτρας σε συνάρτηση με την ανάπτυξη όλης της περιοχής. Βασικές υποδομές που πρέπει να γίνουν είναι να δημιουργηθούν καινούρια οδικά και σιδηροδρομικά δίκτυα στην περιοχή και να βελτιωθούν τα υπάρχοντα, ώστε να διευκολυνθεί και να γίνει πιο ασφαλής η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.

Ο Νομός Αχαΐας πρέπει να προβάλλεται όλο και περισσότερο σαν τουριστικός προορισμός. Αυτό δεν μπορεί να επιτευχθεί μόνο με την προβολή του ήλιου και της θάλασσας, αλλά και με άλλες μορφές εναλλακτικού ή όχι, τουρισμού. Οι κινήσεις που πρέπει να γίνουν, αφορούν την αναβάθμιση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών και την προσθήκη επιπλέον επιλογών.

Τα μέτρα που μπορούν να συμβάλλουν στην τουριστική ανάπτυξη της περιοχής είναι πολλά:

- § Προστασία και ανάδειξη πολιτιστικών πόρων και ιστορικών μνημείων του Νομού, που βρίσκονται σε όλη του την έκταση πολλά από τα οποία είναι αναξιοποίητα ή ακόμη και άγνωστα στο ευρύ κοινό.
- § Αισθητική αναβάθμιση και ανάδειξη του πολιτιστικού πλούτου των Πατρών με την δημιουργία πολιτιστικών υποδομών στο πλαίσιο της ανακήρυξης της πόλης σε Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης για το 2006.
- § Προστασία, ανάδειξη και οικοτουριστική αξιοποίηση οικολογικών και περιβαλλοντικών πόρων ιδιαίτερης αισθητικής αξίας.

- § Ορθολογική τουριστική εκμετάλλευση του ανεκτίμητου πλούτου της Αχαΐας στους τομείς του πολιτισμού και του φυσικού περιβάλλοντος και αντίστοιχα σχεδιασμένη Τουριστική Προβολή.
- § Ανάπτυξη και υποστήριξη του εσωτερικού τουρισμού
- § Υποστήριξη επενδυτικών δραστηριοτήτων στον τουριστικό τομέα με προσέλκυση σημαντικών ιδιωτικών κεφαλαίων.
- § Η περιοχή να καθιερωθεί στο ευρύ κοινό σαν προορισμός σύντομων διακοπών (όπως πόλης όπως η Πράγα ή η Βουδαπέστη).
- § Η ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού (θρησκευτικός, ιαματικός, αθλητικός, κ.ά.)
- § Η αύξηση της απασχόλησης, η διεύρυνση της συμμετοχής του οικονομικά ενεργού πληθυσμού σε όλες τις παραγωγικές και οικονομικές δραστηριότητες, και η υποστήριξη και η ανάπτυξη του ενδογενούς δυναμικού.

Ευκαιρίες προβολής της περιοχής υπήρξαν. Χαρακτηριστικές περιπτώσεις είναι οι Ολυμπιακοί Αγώνες του 2004 όπως και η ανάδειξη της Πάτρας σε Πολιτιστική Πρωτεύουσα της Ευρώπης το 2006.

1.4 Εναλλακτικές μορφές τουρισμού

Ο Νομός Αχαΐας έχει την δυνατότητα (από πολλές απόψεις) να αποκτήσει υποδομές εναλλακτικού τουρισμού όπως:

- ü Συνεδριακός τουρισμός
- ü Ορειβατικός και περπατητικός τουρισμός
- ü Τουρισμός υγείας
- ü Αθλητικός τουρισμός
- ü Χειμερινός τουρισμός
- ü Θαλάσσιος τουρισμός
- ü Τουρισμός σε λίμνες, ποτάμια, υγροβιότοπους κλπ.

Για να μπορέσουν όμως, οποιεσδήποτε κινήσεις γίνουν, να στεφθούν με επιτυχία ώστε ο Νομός να καταστεί δελεαστικός προορισμός εναλλακτικού τουρισμού, θα πρέπει να ληφθούν σοβαρά υπ'όψιν κάποιοι βασικοί παράγοντες, όπως:

- Η αντίληψη ότι οι νέες μορφές θα πρέπει να δρουν συμπληρωματικά στις ανεπτυγμένες περιοχές, θα εμπλουτίζουν δηλαδή το τουριστικό τους προϊόν.
- Οι συνεργασίες και οι δικτυώσεις του Νομού σε διαπεριφερειακό και διακρατικό επίπεδο.
- Η οργανωμένη προσπάθεια προβολής και προώθησης των νέων μορφών εναλλακτικού τουρισμού καθώς και των τοπικών προϊόντων.
- Η συνεργασία του τουρισμού με τον πρωτογενή και δευτερογενή τομέα τόσο σε περιφερειακό όσο και σε τοπικό επίπεδο.
- Η επιδιωκόμενη αναβάθμιση της περιοχής σε διεθνούς εμβέλειας προορισμό βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης.
- Η διασφάλιση συνεργασίας του δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.
- Η πολιτική ανάπτυξης υπαίθρου.
- Η χωροταξία-πολεοδομία (αναπλάσεις, σχέδια, κ.λπ.).

2. Χρηματοδότηση

Μεγάλα έργα που ολοκληρώθηκαν τα τελευταία χρόνια στην Ελλάδα είναι το αεροδρόμιο των Σπάτων, η Αττική οδός και η γέφυρα Ρίου – Αντίρριου. Είναι έργα που έδωσαν πνοή σε όλη τη χώρα και αναβάθμισαν το επίπεδο ζωής των Ελλήνων. Αυτό δεν είναι το μόνο κοινό τους στοιχείο. Και τα τρία αυτά έργα υλοποιήθηκαν με τη μέθοδο της αυτοχρηματοδότησης.

Η έλλειψη κονδυλίων αλλά και γνώσης από την πλευρά του κράτους για την κατασκευή μεγάλων έργων οδήγησαν στη λύση των αυτοχρηματοδοτούμενων έργων ώστε να μην υπάρχουν τεράστιες καθυστερήσεις στην υλοποίηση των έργων, με συνέπεια την επιβράδυνση της ανάπτυξης της χώρας.

Πλεονεκτήματα σύναψης συμβάσεων αυτοχρηματοδότησης μπορούν να θεωρηθούν τα ακόλουθα:

- Εφόσον ο ιδιώτης αναλάβει τη χρηματοδότηση του έργου, μειώνεται αντίστοιχα η δανειακή επιβάρυνση του κρατικού φορέα.
- Η λειτουργία, συντήρηση και διοίκηση του έργου από τον ιδιώτη μπορεί να αυξήσει την αποδοτικότητα του έργου.
- Εξοικονομεί σημαντικούς πόρους, λόγω των καλύτερων διαδικασιών προμήθειας και κατασκευής των εγκαταστάσεων, στις οποίες ο ιδιώτης έχει ήδη εμπειρία.
- Συνεισφέρει τεχνογνωσία και υψηλότερο επίπεδο ποιότητας στις προσφερόμενες υπηρεσίες, που δεν είναι σε θέση να προσφέρει ο κρατικός φορέας.
- Συντομεύει τους απαραίτητους χρόνους υλοποίησης του επενδυτικού προγράμματος.
- Μειώνει τον επιχειρηματικό κίνδυνο του έργου και τις συνεπαγόμενες εγγυήσεις που θα αναλάμβανε εξ ολοκλήρου ο κρατικός φορέας.

Η αυτοχρηματοδότηση αποτελεί τη βασική μέθοδο με την οποία θα γίνονται δημόσια έργα στα επόμενα χρόνια. Καθότι στην Ελλάδα οι περισσότερες κατασκευαστικές εταιρίες δεν έχουν τις απαιτούμενες δυνατότητες, γίνονται κινήσεις συγχωνεύσεις εταιριών ή κοινοπραξίες. Βέβαια, πολλές ξένες κατασκευαστικές εταιρίες εκδηλώνουν ενδιαφέρον να αναλάβουν τέτοια έργα. Το πεδίο των

αυτοχρηματοδοτούμενων έργων αποτελεί άλλωστε κίνητρο για κάθε εταιρία αυτού του χώρου.

Το νομικό πλαίσιο που διέπει τα έργα με αυτοχρηματοδότηση στην Ελλάδα σήμερα, επικεντρώνεται στις διαδικασίες που ακολουθούνται μέχρι την υπογραφή της σύμβασης, που συνήθως καλείται σύμβαση παραχώρησης αλλά και σε συγκεκριμένους όρους που θα περιέχει η σύμβαση αυτή.

Η εκάστοτε σύμβαση ενός αυτοχρηματοδοτούμενου έργου, εκτός από τις λεπτομέρειες που αφορούν την κατασκευή και ολοκλήρωσή του, περιλαμβάνει και ιδιαίτερα στοιχεία που αναφέρονται στην παραχώρηση δικαιωμάτων σε φορείς του Δημοσίου. Αυτή η παραχώρηση, ανάλογα με το έργο, απαιτεί πολύ λεπτομερείς χειρισμούς, ώστε να μην αντιμετωπιστούν νομικά προβλήματα. Τέτοιου είδους προβλήματα μπορούν να προκαλέσουν καθυστέρηση στην ολοκλήρωση του έργου.

Βασικά χαρακτηριστικά των συμβάσεων παραχώρησης:

- ο Η έννομη σχέση που δημιουργείται μεταξύ των ενδιαφερόμενων πλευρών και δεν αναιρείται σε καμία περίπτωση.
- ο Η μεταβίβαση δικαιωμάτων από τον δημόσιο στον ιδιωτικό τομέα.
- ο Ο ανάδοχος κατασκευάζει το έργο με ίδια κεφάλαια και η αμοιβή του θα προέλθει από την λειτουργία και εκμετάλλευση του έργου.
- ο Οι συμβάσεις παραχώρησης είναι ενιαίες συμβάσεις και όχι επιμέρους συμβάσεις.

2.1 Μορφές συμβάσεων αυτοχρηματοδοτούμενων έργων

Η πιο γνωστή μορφή σύμβασης παραχώρησης είναι η σύμβαση BOT (Built – Operate – Transfer). Με αυτή τη μορφή έχουν κατασκευαστεί μεγάλα έργα, όπως το αεροδρόμιο των Αθηνών και η γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου. Σαν αντάλλαγμα ο ανάδοχος ενός έργου με τέτοιου είδους σύμβαση έχει το δικαίωμα εκμετάλλευσης του έργου για χρονικό διάστημα που ορίζει η σύμβαση. Με το πέρας του ορισθέντος χρονικού διαστήματος, το έργο θα παραδοθεί στον κύριό του (το Δημόσιο). Ο ιδιώτης κατασκευάζει ένα έργο με βάση τις προδιαγραφές που έχει συμφωνήσει με το Δημόσιο, λειτουργεί το έργο που ανήκει είτε σε κρατικούς φορείς (B.O.T.) ή στον

ίδιο (B.O.O.T.) για ένα προκαθορισμένο χρονικό διάστημα και στη συνέχεια με τη λήξη της περιόδου εκμετάλλευσης μεταβιβάζει τη λειτουργία του (B.O.T.) ή και την ιδιοκτησία του (B.O.O.T.) στον κρατικό φορέα. Στις περισσότερες περιπτώσεις ο ιδιώτης είναι υπεύθυνος για τμήμα ή και για το σύνολο της χρηματοδότησης του έργου, συνεπώς και η περίοδος εκμετάλλευσης πρέπει να είναι επαρκής, προκειμένου ο ιδιώτης μέσω των τελών χρήσης του έργου να επιτύχει μια ελάχιστη απόδοση επί του κεφαλαίου που επένδυσε.

Στο τέλος της προκαθορισμένης περιόδου εκμετάλλευσης του έργου από τον ιδιώτη το Δημόσιο μπορεί να αναλάβει τη λειτουργία του έργου ή να την αναθέσει εκ νέου στον ιδιώτη που το κατασκεύασε ή και σε τρίτο.

Η άλλη γνωστή μορφή σύμβασης παραχώρησης είναι η BOO (Built – Own – Operate). Με αυτή τη μορφή, στον ανάδοχο μεταβιβάζεται ως αντάλλαγμα η κυριότητα του κατασκευαζόμενου έργου. Το έργο αυτό το λειτουργεί και το εκμεταλλεύεται ο ανάδοχος για ορισμένο χρονικό διάστημα χωρίς να αναμεταβιβάζει την κυριότητα. Η σύμβαση αυτή έχει περισσότερα χαρακτηριστικά σύμβασης πώλησης παρά σύμβασης έργου. Τα χαρακτηριστικά αυτής της σύμβασης μοιάζουν με αυτά της σύμβασης BOOT (Built – Own – Operate – Transfer) στην οποία όμως ο ανάδοχος έχει την υποχρέωση να αναμεταβιβάσει το έργο στον φορέα μετά την λήξη του χρόνου εκμετάλλευσης. Με τις παραπάνω συμβάσεις, ο ανάδοχος δρα σαν ιδιοκτήτης του έργου και έχει περισσότερα πλεονεκτήματα απ'ότι ως ανάδοχος παραχώρησης.

Υπάρχει και η σύμβαση BLOT (Built – Lease – Operate – Transfer), η οποία μοιάζει πολύ με τις παραπάνω, που στηρίζεται στην έννοια του leasing. Με αυτή τη μέθοδο ο ιδιώτης χρηματοδοτεί και κατασκευάζει τις εγκαταστάσεις, τις οποίες στη συνέχεια ενοικιάζει (με leasing) στον κρατικό φορέα, ο οποίος και καταβάλλει περιοδικές πληρωμές στον ιδιώτη, μέσω των οποίων σταδιακά μεταβιβάζεται και η ιδιοκτησία των εγκαταστάσεων.

Στο τέλος της μισθωτικής περιόδου ο κρατικός φορέας είναι πλέον ιδιοκτήτης των εγκαταστάσεων ή τις αγοράζει με τίμημα που έχει προσδιοριστεί στη σύμβαση leasing. Κατά τη διάρκεια της μισθωτικής περιόδου οι εγκαταστάσεις δύνανται να

λειτουργούν είτε από τον κρατικό φορέα - αγοραστή είτε από τον ιδιώτη - εκμισθωτή. Μέσω αυτής της μεθόδου το Δημόσιο έχει τη δυνατότητα απόκτησης νέων εγκαταστάσεων, χωρίς να χρειαστεί να πραγματοποιήσει πάγιες επενδύσεις ή να προσφύγει σε δανεισμό.

Παρεμφερής με την παραπάνω είναι η μακροπρόθεσμη σύμβαση leasing (Long Term Lease). Ο κρατικός φορέας συνάπτει σύμβαση leasing με τον ιδιώτη, για εγκαταστάσεις τις οποίες ήδη κατέχει το Δημόσιο. Μέσω αυτής της μεθόδου οι κρατικοί φορείς προσελκύουν ιδιωτικά επιχειρηματικά κεφάλαια, τα οποία επενδύόμενα συμβάλλουν στον εκσυγχρονισμό και την επέκταση των υφιστάμενων εγκαταστάσεων κοινής ωφέλειας. Μετά τη λήξη της μισθωτικής περιόδου η ιδιοκτησία των εγκαταστάσεων περιέρχεται στον ιδιώτη. Η μακροπρόθεσμη σύμβαση χρηματοδοτικής μίσθωσης χρησιμοποιείται ως μια ήπια και σταδιακή μορφή ιδιωτικοποίησης των δημόσιων έργων και υποδομών.

Η ανάγκη τη ιδιωτικής χρηματοδότησης έργων οδηγεί συνεχώς σε νέα μορφές συνεργασιών, όπως το σύστημα PPP, ένα σύστημα συνεργασίας φορέα – ιδιώτη, για την εκτέλεση μικρών και μεσαίων έργων, ιδιαίτερα διαδεδομένο σε πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Οι εμπλεκόμενοι φορείς σε μια σύμβαση παραχώρησης είναι ο κύριος και ο ανάδοχος του έργου. Συνήθως, ο ανάδοχος είναι κοινοπραξία εταιριών στην οποία είναι πιθανό να συμμετέχει και ο κύριος του έργου. Ο ανάδοχος αναλαμβάνει τη μελέτη και κατασκευή του έργου, καθώς και την προμήθεια εξοπλισμού. Επίσης, είναι υπεύθυνος για τη διαχείριση και λειτουργία του έργου, όπως βέβαια και για τη συντήρησή του.

Αρμοδιότητα του φορέα είναι να ελέγχει τον ανάδοχο και να εγγυάται την ομαλή λειτουργία του έργου.

Οι παραπάνω μέθοδοι σύναψης συμβάσεων μεταξύ κρατικών φορέων και ιδιωτών δεν έχουν τύχει ευρείας εφαρμογής στη χώρα μας. Αν όμως λάβουμε υπόψη:

- Ø τη νομοθετική ρύθμιση του leasing για τα ακίνητα,
- Ø τη διευρυνόμενη εμπειρία των ελληνικών κατασκευαστικών εταιρειών και τραπεζών στα αυτοχρηματοδοτούμενα έργα,
- Ø τη στενότητα των κονδυλίων του κρατικού προϋπολογισμού και
- Ø την κοινοτική και κυβερνητική πρόθεση προώθησης των αυτοχρηματοδοτούμενων έργων,

συμπεραίνουμε ότι το πεδίο υλοποίησης στρατηγικών συμμαχιών μεταξύ του ιδιωτικού τομέα και κρατικών φορέων και στη χώρα μας θα διευρυνθεί σημαντικά.

2.2 Χρηματοδοτικά προγράμματα

2.2.1 Χρηματοδότηση από τα προγράμματα του Γ΄ Κ.Π.Σ.

Το Γ΄ Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης είναι το μεγαλύτερο αναπτυξιακό πρόγραμμα της χώρας μας. Το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης μας δίνει τη δυνατότητα να ολοκληρώσουμε όλα εκείνα τα έργα και τις παρεμβάσεις που χρειάζεται η Ελλάδα σήμερα αλλά και τις επόμενες δεκαετίες στο κέντρο και κυρίως στην περιφέρεια. Σχεδιάστηκε από την Ελλάδα και υλοποιείται με την συγχρηματοδότηση της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Στον κόμβο <http://info.3kps.gr> λειτουργεί εφαρμογή η οποία συγκεντρώνει όλα τα ανοικτά προγράμματα στα οποία μπορεί να συμμετάσχει ευθέως ένας ιδιώτης ή μία επιχείρηση και για κάθε πρόγραμμα μπορεί να βρει χρήσιμες πληροφορίες για τον τίτλο και το αντικείμενο του, ποιους αφορά και ποιοι μπορούν να συμμετέχουν, που θα αναζητηθούν περισσότερες πληροφορίες και που θα υποβληθεί η αίτηση συμμετοχής.

2.2.2 Venture Capital

Με τον όρο επιχειρηματικό ή καινοτομικό κεφάλαιο (**Venture Capital**) χαρακτηρίζονται διεθνώς τα μακροπρόθεσμα κεφάλαια τα οποία επενδύονται σε υφιστάμενες ή υπό ίδρυση επιχειρήσεις από ειδικές επενδυτικές εταιρίες, αλλά και από ιδιώτες, και τα οποία περιέχουν το στοιχείο του κινδύνου.

Πιο συγκεκριμένα, η ειδική επενδυτική εταιρία προσφέρει κεφάλαια με κίνδυνο συμμετέχοντας στο μετοχικό κεφάλαιο της επιχείρησης, συγχρόνως όμως δύναται να παράσχει συμβουλές στην επιχείρηση σε θέματα τεχνικά, οργανωτικά, εμπορικά και χρηματοδοτικά.

2.2.2.1 Συνεισφορά των εταιρειών venture capital;

Οι υπηρεσίες που μπορεί να προσφέρει η εταιρία καινοτομικού κεφαλαίου στην επιχείρηση καλύπτουν:

- Την εκτίμηση της επενδυτικής ιδέας, του επενδυτικού προγράμματος και γενικότερα της στρατηγικής της επιχείρησης.
- Την εκτίμηση και ανάπτυξη της Διοίκησης της επιχείρησης
- Την παροχή συμβουλών για την κεφαλαιακή δομή και τη χρηματοδότηση της επιχείρησης
- Την παροχή συμβουλών στην ανάπτυξη της επιχείρησης
- Την προετοιμασία για εισαγωγή στο Χρηματιστήριο

Επιδίωξη του venture capital είναι να συνεισφέρει σαν στρατηγικός εταίρος στη γρήγορη ανάπτυξη των εταιριών που συμμετέχει, στη βελτίωση της χρηματοοικονομικής τους δομής και στην ανάπτυξη κερδοφορίας.

Το venture capital μοιράζεται με μία επιχείρηση το ρίσκο και ως εκ τούτου περιμένει να αμειφθεί με υψηλές αποδόσεις ίδιες με τις αναμενόμενες από τον επιχειρηματία και ανάλογες του επιχειρηματικού κινδύνου που αναλαμβάνει.

2.2.2.2 Πού επενδύουν το Venture Capital;

Το venture capital μπορεί να χρησιμοποιηθεί σε επιχειρήσεις από το αρχικό στάδιο δημιουργίας (seed capital), μέχρι την πλήρη ανάπτυξη των επιχειρήσεων (growth stage). Λειτουργούσες επιχειρήσεις, οι οποίες πραγματοποιούν σε μεταγενέστερο στάδιο επέκταση ή εκσυγχρονισμό, μπορούν να ζητήσουν επιχειρηματικό κεφάλαιο το οποίο ονομάζεται αναπτυξιακό κεφάλαιο (development capital), και το οποίο είναι μια μερικότερη μορφή καινοτομικού κεφαλαίου.

Το venture capital δεν επενδύει σε εισηγμένες εταιρίες σύμφωνα με το ισχύον θεσμικό πλαίσιο (Ν. 2992/2002).

Επιπλέον, το venture capital χρησιμοποιείται συχνά και στην περίπτωση μεταβίβασης της εταιρικής ιδιοκτησίας είτε σε μετόχους μειοψηφίας είτε σε ομάδες στελεχών των εταιρειών (management buy-outs), προσφέροντας την απαιτούμενη χρηματοδότηση για την επίτευξη των επιχειρηματικών τους στόχων.

2.2.2.3 Πώς επενδύουν το Venture Capital;

Η χρηματοδότηση Venture Capital πραγματοποιείται συνήθως μέσω αύξησης μετοχικού κεφαλαίου, κατά την οποία δε συμμετέχουν οι υφιστάμενοι μέτοχοι προκειμένου να συμμετάσχει η εταιρεία επιχειρηματικών κεφαλαίων. Η συμμετοχή μιας εταιρίας venture capital στο μετοχικό κεφάλαιο των επιχειρήσεων μπορεί να γίνει με πολλούς τρόπους. Τα κυριότερα μέσα που μπορεί να χρησιμοποιήσει μια εταιρία venture capital είναι οι κοινές μετοχές, οι προνομιούχες μετοχές ή μετατρέψιμα ομολογιακά δάνεια.

2.2.2.4 Διάρκεια της επένδυσης ενός venture capital

Αντικειμενικός σκοπός μιας εταιρίας venture capital δεν είναι η μακροπρόθεσμη συμμετοχή της σε μία επιχείρηση. Ένα Venture Capital παραμένει σε μία επιχείρηση για χρονικό διάστημα από 3 έως 5 χρόνια και πάντα σε συνάρτηση με την αξία της επιχείρησης και τις συνθήκες των αγορών την δεδομένη χρονική στιγμή.

2.2.2.5 Η ανάγκη για venture capital

Το venture capital είναι μία αναπτυσσόμενη μορφή χρηματοδότησης που υπερπηδά τις ισχύουσες πρακτικές του τραπεζικού συστήματος στην Ελλάδα και τις γειτονικές χώρες. Παράγοντες που εντείνουν τη ζήτηση venture capital από πλευράς των επιχειρήσεων είναι:

- Υψηλά επιτόκια. Τα μέσα επιτόκια χρηματοδοτήσεων είναι περισσότερο από 4-5 μονάδες πάνω από τον πληθωρισμό, διαφορά μικρότερη από το παρελθόν αλλά ακόμα σημαντική (για ένα πεδίο έντονου ανταγωνισμού).

- Υψηλά διαχειριστικά κόστη των δανείων.
- Η αυστηρή πολιτική των Τραπεζών σε σχέση με τις εξασφαλίσεις των δανειζομένων κεφαλαίων αποτελούν ανασχετικό παράγοντα ειδικά στις αναπτυσσόμενες και μικρομεσαίες επιχειρήσεις.
- Έλλειψη ή περιορισμός των διαθέσιμων τραπεζικών κεφαλαίων για λόγους όπως η κάλυψη δημοσιονομικών αναγκών και ελλειμμάτων, άντληση μεγάλων κεφαλαίων για αναπτυξιακά έργα κλπ.
- Διαπιστωμένη ανάγκη των επιχειρηματιών να μοιραστούν το ρίσκο.
- Αναγνώριση της αποτελεσματικής συνεισφοράς των venture capital στις επιχειρήσεις του χαρτοφυλακίου τους, λόγω της ουσιαστικής συμμετοχής στη διοίκησή τους, καθώς και της αξίας που έχει η συμμετοχή ενός στρατηγικού επενδυτή όπως το venture capital, ειδικά στις επιχειρήσεις που προετοιμάζονται για το χρηματιστήριο.
- Η συμμετοχή ενός venture capital επιτρέπει στις επιχειρήσεις τον έλεγχο της σχέσης ιδίων προς ξένα κεφάλαια. Δίνει έτσι τη δυνατότητα στις επιχειρήσεις να πραγματοποιήσουν επενδύσεις ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού χωρίς αύξηση του χρηματοδοτικού κινδύνου λόγω υπερβολικού δανεισμού.

2.2.2.6 Ποια η διαφορά από την τραπεζική δανειακή χρηματοδότηση;

Στην προκειμένη περίπτωση ο επενδυτής συμμετέχει στον κίνδυνο όπως και ο επιχειρηματίας και δεν έχει συνήθως εξασφαλίσεις. Η εταιρία καινοτομικού κεφαλαίου αποβλέπει στην πραγματοποίηση κερδών είτε σε μορφή μερισμάτων είτε (και το πιο σύνηθες) σε μακροχρόνιες αποδόσεις επί του κεφαλαίου σε μορφή κερδών από την ανατίμηση των μετοχών.

2.2.2.7 Μορφές venture capital

- Seed Stage:
 - Ø **Seed Capital** (Κεφάλαιο Σποράς) : Κεφάλαιο για ανάπτυξη και δοκιμή μιας αρχικής ιδέας.
 - Ø **Start-Up ή Early Stage Capital** (Κεφάλαιο Εκκίνησης): Κεφάλαιο χρηματοδότησης αρχικού σταδίου παραγωγής, marketing και πωλήσεων πριν ακόμη μία επιχείρηση γίνει κερδοφόρος.
- Expansion:

- ∅ **Expansion-Development Finance (Χρηματοδότηση Ανάπτυξης):**
Χρηματοδότηση ανάπτυξης της παραγωγικής δυναμικότητας, των πωλήσεων, επέκταση στην αγορά, ύπαρξη κερδοφορίας πιθανή.
- ∅ **Bridge Finance (Προχρηματιστηριακή Χρηματοδότηση):**
Χρηματοδότηση στο στάδιο προετοιμασίας για είσοδο στο χρηματιστήριο.
- ∅ **Rescue/ Turnaround:** Εξαγορά και εξυγίανση επιχείρησης.
- Buy Out Stage
 - ∅ **Management Buy-Out:** Χρηματοδότηση εξαγοράς επιχείρησης από το υπάρχον management.
 - ∅ **Management Buy-In:** Χρηματοδότηση εξαγοράς επιχείρησης από νέα ομάδα management.
- Replacement Stage
 - ∅ **Replacement:** Χρηματοδότηση εξαγοράς μεριδίων απερχόμενων εταίρων ή άλλου fund.
 - ∅ **Debt Refinancing:** Βελτίωση της θέσης μιας επιχείρησης με μείωση της δανειακής εξάρτησης (σχέση δανειακών προς σύνολο κεφαλαίου).

2.2.2.8 To venture capital διεθνώς

Το venture capital είναι ένα χρηματοδοτικό εργαλείο που εμφανίστηκε στη δεκαετία του 1950 στις ΗΠΑ και αρκετά αργότερα αλλά δυναμικά στη Μ. Βρετανία καθώς επίσης και στις άλλες χώρες της Δ. Ευρώπης. Στην Ελλάδα αρχίζει να αναπτύσσεται με μεγάλη επιτυχία από τις αρχές της δεκαετίας του 1990. Το venture capital στηρίζει τις ανάγκες δυναμικών και γρήγορα αναπτυσσόμενων εταιρειών που χρειάζονται ίδια κεφάλαια για να χρηματοδοτήσουν την ανάπτυξή τους.

Το venture capital αναπτύσσεται με υψηλούς ρυθμούς παγκοσμίως ενώ, σύμφωνα με αποτελέσματα ερευνών, οι εταιρείες που χρησιμοποιούν αυτή τη μορφή χρηματοδότησης αναπτύσσονται ταχύτερα από τους ανταγωνιστές τους.

2.2.2.9 Το θεσμικό πλαίσιο του Venture Capital στην Ελλάδα

Ο Ν.1775/88 διαμόρφωσε το πρώτο θεσμικό πλαίσιο, και ήταν περίπου απαγορευτικός ή αποτρεπτικός για τους επενδυτές. Ο Ν. 2367/95 προσπάθησε να αναμορφώσει το πλαίσιο λειτουργίας του venture capital χωρίς να το επιτύχει. Για το λόγο αυτό όλες οι σοβαρές προσπάθειες στηρίχθηκαν σε offshore εταιρείες (funds) υπερπηδώντας έτσι όλα τα εμπόδια (κύρια φορολογικά) και αυξάνοντας την ανταγωνιστικότητα των προσπαθειών. Ο νόμος 2992/2002, αποτελεί την τελευταία νομοθετική ρύθμιση στο χώρο του venture capital παρέχοντας ευνοϊκά φορολογικά και άλλα κίνητρα.

2.2.3. Franchising

Franchising είναι η εμπορική μέθοδος με την οποία μια επιχείρηση, δικαιούχος, παρέχει ένα εξουσιοδοτημένο προνόμιο και βοήθεια στην οργάνωση, την κατάρτιση, την πώληση, το μάρκετινγκ και τη διαχείριση, προσφέροντας την τεχνογνωσία, το σήμα, τα προϊόντα ή τις υπηρεσίες της, που έχουν ήδη δοκιμασθεί και κριθεί στην αγορά, έναντι αμέσου ή εμμέσου οικονομικού ανταλλάγματος, στον δικαιούχο, ο οποίος θέλει να αρχίσει επιχειρηματική δραστηριότητα με την ονομασία του δικαιούχου. Στα ελληνικά το Franchising αποδίδεται με τον όρο ΔΙΚΑΙΟΧΡΗΣΗ.

Ο Δικαιούχος καταβάλλει στον Franchisor ένα εφ' άπαξ αρχικό ποσό για να γίνει "μέλος" του Δικτύου Franchise. Το αρχικό αυτό ποσό εγγραφής (InitialEntryFee) καλύπτει την παραχώρηση της άδειας χρήσης του σήματος, την υποστήριξη κατά τη φάση δημιουργίας του καταστήματος, την επιλογή και τον καθορισμό της σύστασης του αρχικού εμπορεύματος, την υποστήριξη κατά την επιλογή του καταστήματος, την μεταφορά όλης της τεχνογνωσίας σε επίπεδο πωλήσεων και εξυπηρέτησης πελατών, την αρχική γνωστοποίηση του νέου καταστήματος, την εκπαίδευση των στελεχών της νέας επιχείρησης, συμβολαιογραφικά και άλλα έξοδα.

Μετά την έναρξη λειτουργίας του καταστήματος, ο Δικαιούχος καλείται να συνεισφέρει πλέον ένα πάγιο ποσοστό (ΔΙΚΑΙΩΜΑΤΑ - ROYALTIES) για την συνεχή υποστήριξη λειτουργίας του καταστήματος του, την συνεχή εποπτεία και εκπαίδευση

του προσωπικού και την συνεχή και άμεση προμήθεια των προϊόντων που του εξασφαλίζει με συγκεκριμένους και ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους η μητρική εταιρεία.

2.2.3.1 Σε ποιον απευθύνεται το Franchising

Οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να βρουν ουσιαστικά όλους τους κλάδους, ενώ καθημερινά προστίθενται και νέες αλυσίδες στην ομάδα αυτών των επιχειρήσεων, που εγκαταλείπουν το παραδοσιακό σύστημα ανάπτυξης υποκαταστημάτων, που ως τώρα μπορεί να πραγματοποιηθεί με αποκλειστικούς ή μη αντιπροσώπους και στρέφονται προς το Franchising.

Συνεπώς, όλοι οι ενδιαφερόμενοι μπορούν να βρουν μια επιχειρηματική δραστηριότητα σε κάποιο κλάδο της αγοράς, που να τους ταιριάζει. Ειδικότερα, το Franchising απευθύνεται:

- Στους νέους επαγγελματίες, που αναζητούν σιγουριά κάτω από την ομπρέλα μιας καταξιωμένης, επιτυχημένης και επώνυμης επιχείρησης.
- Στους υφιστάμενους επαγγελματίες, που θέλουν να μετατρέψουν το «no name» ανώνυμο κατάστημα τους ή την επιχείρησή τους σε ένα επιτυχημένο και επώνυμο υποκατάστημα μιας μεγάλης αλυσίδας.
- Στους γονείς, που θα ήθελαν να δημιουργήσουν μια επιτυχημένη δραστηριότητα για τα παιδιά τους.
- Σε όλους εκείνους, που δεν έχουν γνώση ενός αντικείμενου, δεν έχουν την απαιτούμενη τεχνογνωσία για να ξεκινήσουν την ενασχόλησή τους με ένα συγκεκριμένο επιχειρηματικό αντικείμενο και θα ήθελαν να δραστηριοποιηθούν, κάνοντας χρήση των επιτυχημένων εμπορικών μεθόδων και πρακτικών μιας καταξιωμένης στην αγορά αλυσίδας με ισχυρή αναγνωρισιμότητα του σήματος της.

2.2.4 Factoring

Το Factoring ή Πρακτορεία Επιχειρηματικών Απαιτήσεων είναι μία δέσμη χρηματοοικονομικών υπηρεσιών, που παρέχει λύσεις στα προβλήματα ρευστότητας, διαχείρισης και είσπραξης απαιτήσεων που τυχόν αντιμετωπίζει μία επιχείρηση. Πρόκειται για συνεργασία μεταξύ ενός προμηθευτή και μιας εταιρείας factoring, η οποία αναλαμβάνει το σύνολο ή μέρος των απαιτήσεων του προμηθευτή έναντι των

οφειλετών του, με σκοπό την απολαβή μίας ή περισσότερων από τις παρακάτω υπηρεσίες.

Οι υπηρεσίες που προσφέρει το Factoring αφορούν στην:

- Προεξόφληση (Χρηματοδότηση) των Απαιτήσεων
- Διαχείριση των Απαιτήσεων
- Είσπραξη των Απαιτήσεων
- Κάλυψη του πιστωτικού κινδύνου λόγω αδυναμίας πληρωμής των απαιτήσεων από τους αγοραστές των προϊόντων
- Παροχή πληροφόρησης σχετικά με τον κίνδυνο αφερεγγυότητας νέων συνεργασιών

Εννοείται ότι η συμφωνία μπορεί να περιλαμβάνει το σύνολο ή μέρος των παραπάνω υπηρεσιών, ανάλογα με τις ανάγκες, όπως διαμορφώνονται κατά περίπτωση. Στα πλαίσια των παραπάνω υπηρεσιών επιτυγχάνονται και υπηρεσίες marketing που είναι πολύ χρήσιμες για τις μικρομεσαίες επιχειρήσεις.

2.2.4.1 Πλεονεκτήματα του Factoring

- Ø Ενίσχυση της ρευστότητας της επιχείρησης
- Ø Βελτίωση της λογιστικής της παρακολούθησης
- Ø Αύξηση του κύκλου εργασιών
- Ø Βελτίωση των όρων συνεργασίας με τους προμηθευτές, χάρη στη δυνατότητα αποπληρωμής τοις μετρητοίς
- Ø Μείωση των υποχρεώσεων σε τραπεζικούς οργανισμούς
- Ø Βελτίωση της εικόνας της επιχείρησης, όπως εμφανίζεται στις χρηματοοικονομικές καταστάσεις και τους αριθμοδείκτες
- Ø Αύξηση της επενδυτικής βάσης της εταιρίας
- Ø Πληροφόρηση για τη φερεγγυότητα των πελατών της επιχείρησης
- Ø Μηδενισμός κόστους πιστοληπτικού ελέγχου πελατών
- Ø Μηδενισμός κόστους διατήρησης ορίου
- Ø Μηδενισμός κόστους τελών αξιογράφων
- Ø Ασφαλιστική κάλυψη του κινδύνου αφερέγγυου οφειλέτη
- Ø Μηδενισμός δικαστικού κόστους

2.2.4.2 Είδη Factoring:

- i. Εγχώριο Factoring: απευθύνεται σε επιχειρήσεις δυναμικές με ανερχόμενο κύκλο εργασιών στην εγχώρια αγορά, καλό πελατολόγιο και ανάγκη να χρηματοδοτούν το κεφάλαιο κίνησης που είναι απαραίτητο στην παραγωγική διαδικασία.
- ii. Εξαγωγικό Factoring: απευθύνεται σε επιχειρήσεις δυναμικές με εξαγωγές και ανάγκη να χρηματοδοτούνται για το κεφάλαιο κίνησης και παράλληλα να καλύπτουν τον πιστωτικό κίνδυνο.
- iii. Εισαγωγικό Factoring απευθύνεται σε επιχειρήσεις που έχουν στην δραστηριότητά τους εισαγωγές από το εξωτερικό.

2.2.4.3 Νομοθετικό Πλαίσιο

Η λειτουργία του factoring θεσπίστηκε νομοθετικά από τις διατάξεις του ν. 1905/90, και με την υπ' αριθμό 2168/93 πράξη του Διοικητή της Τραπέζης της Ελλάδος. Μπορεί να παρέχεται, είτε σαν επιπλέον υπηρεσία από Τράπεζα, είτε από Ανώνυμη Εταιρεία με αποκλειστικό αντικείμενο τις υπηρεσίες factoring.

2.2.4.4 Χρηματοδότηση

Η χρηματοδότηση παίρνει κυρίως τη μορφή προεξόφλησης τιμολογίων, που αντιπροσωπεύουν βραχυπρόθεσμες απαιτήσεις του προμηθευτή που προέρχονται από τις επί πιστώσει πωλήσεις αγαθών ή υπηρεσιών.

2.2.5. Leasing (Χρηματοδοτική Μίσθωση)

Leasing (Χρηματοδοτική Μίσθωση) είναι ο όρος που χρησιμοποιείται διεθνώς για την απόκτηση από επιχειρήσεις, ακινήτων και λοιπού εξοπλισμού μέσω μίσθωσης. Η εταιρία leasing κατόπιν εντολής του πελάτη της (μισθωτή) αγοράζει το ακίνητο ή το λοιπό εξοπλισμό και στην συνέχεια διατηρώντας τον, στην ιδιοκτησία της, παραχωρεί τη χρήση του στο πελάτη (μισθωτή).

Η μίσθωση έχει συγκεκριμένη διάρκεια, και στην λήξη της ο μισθωτής μπορεί να αγοράσει τον εξοπλισμό αντί προσυμφωνημένου τιμήματος. Ενδιάμεσα ο μισθωτής καταβάλλει τα μισθώματα σε τακτά διαστήματα.

2.2.5.1 Σε ποιους απευθύνεται

Απευθύνεται σε ελεύθερους επαγγελματίες και επιχειρήσεις πάσης φύσεως και νομικής μορφής, που επιθυμούν την απόκτηση ακινήτων και λοιπού εξοπλισμού, χωρίς τη δέσμευση των κεφαλαίων τους.

2.2.5.2 Τι εξοπλισμός χρηματοδοτείται;

- Εξοπλισμοί Επιχειρήσεων
- Βιομηχανικός Εξοπλισμός
- Εξοπλισμός Επαγγελματιών
- Επαγγελματικά Ακίνητα
- Μεταφορικά Μέσα
- Αγροτικές Εκτάσεις

2.2.5.3 Πλεονεκτήματα

- Εργαλείο χρηματοδότησεως απόκτησης παγίων
- Φορολογικές ελαφρύνσεις
- Διατήρηση ρευστότητας
- Σταδιακή εκταμίευση Φ.Π.Α.
- Σύνδεση με επενδυτικά- αναπτυξιακά προγράμματα
- Άμεση απόκτηση παγίων
- Προγραμματισμός δαπανών
- Βελτίωση Χρηματοοικονομικής εικόνας

2.2.5.4 Νομοθετικό Πλαίσιο

Η λειτουργία του leasing εισήχθη στην Ελλάδα με την ψήφιση του Ν1665/86 και τροποποιήθηκε με τους Ν.2367/65 καθώς και με το Ν.2682/8.2.99. Απευθύνεται σε όλους τους ελεύθερους επαγγελματίες και τις επιχειρήσεις πάσης φύσεως, μεγέθους και νομικής μορφής που επιθυμούν την απόκτηση ακινήτων και κινητών πραγμάτων για επαγγελματική χρήση.

3. Ζεύξη Ρίου – Αντιρρίου

3.1 Οικονομικά και νομικά

Το συνολικό κόστος του έργου (3,17), με τη συνεκτίμηση των χρηματοοικονομικών εξόδων κατά τη διάρκεια της κατασκευαστικής περιόδου, ανέρχεται σε περίπου 800 εκατομμύρια ευρώ.

Η χρηματοδότηση προέρχεται από τις παρακάτω πηγές:

- **10%** Μετοχικό κεφάλαιο
- **45%** Χρηματοδοτική συμβολή του Δημοσίου
- **45%** Δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων, με την εγγύηση ομίλου εμπορικών τραπεζών



Νυχτερινή άποψη της γέφυρας

3.2 Συμβάσεις του έργου

Οι συμβάσεις υπεγράφησαν τόσο στην ελληνική, όσο και στην αγγλική γλώσσα. Τα κείμενα στις δύο γλώσσες έχουν την ίδια νομική ισχύ. Επίσης κατά κανόνα οι συμβάσεις διέπονται από το ελληνικό δίκαιο.

Η σύμβαση παραχώρησης για τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, συντήρηση και εκμετάλλευση της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου

Συμβαλλόμενα μέρη: Ελληνικό Δημόσιο, ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.

Είναι η βασική σύμβαση με την οποία το Δημόσιο αναθέτει στον Παραχωρησιούχο τη μελέτη, κατασκευή, χρηματοδότηση, συντήρηση και εκμετάλλευση της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, παρέχοντάς του το δικαίωμα να εισπράττει διόδια για μια καθορισμένη περίοδο. Η σύμβαση κυρώθηκε από τη Βουλή στις 24 Απριλίου 1996 (νόμος 2395/96). Η διάρκειά της είναι 42 χρόνια από την Ημερομηνία Θέσης σε Ισχύ (24 Δεκεμβρίου 1997), αλλά προβλέπεται πρόωρη λήξη σε περίπτωση πρόωρης επίτευξης της συμβατικής απόδοσης των μετοχών.

Η σύμβαση παραχώρησης της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου, που υπεγράφη τον Ιανουάριο του 1996, καταρτίστηκε σύμφωνα με τα διεθνή νομικά πρότυπα, γεγονός που επέτρεψε στη συνέχεια την άντληση πόρων από την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και έναν όμιλο ξένων κυρίως εμπορικών τραπεζών. Η υπογραφή της αποτέλεσε ορόσημο για την ανάπτυξη του συστήματος παραχώρησης έργων υποδομής σε ιδιώτες από το Δημόσιο.

Η σύμβαση κατασκευής για τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου

Συμβαλλόμενα μέρη: ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΓΕΦΥΡΑ

Ταυτόχρονα με τη σύναψη της σύμβασης παραχώρησης, ο Παραχωρησιούχος και η Κατασκευάστρια Κοινοπραξία υπέγραψαν σύμβαση μελέτης και κατασκευής "με το κλειδί στο χέρι", η οποία προσυπεγράφη από το Δημόσιο.

Σύμφωνα με την εν λόγω σύμβαση, η Κατασκευάστρια Κοινοπραξία οφείλει να συντάξει τη λεπτομερή μελέτη της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και να ολοκληρώσει την κατασκευή το αργότερο εντός 7 ετών (μέχρι τις 24 Δεκεμβρίου 2004) από την Ημερομηνία Θέσης σε Ισχύ. Το κατ'αποκοπήν τίμημα που πρέπει να καταβληθεί στην Κατασκευάστρια Κοινοπραξία παραμένει αμετάβλητο και δεν επηρεάζεται από τις πραγματικές ποσότητες των υλικών. Η σύμβαση κατασκευής περιλαμβάνει τυπικές διατάξεις που προβλέπουν, μεταξύ άλλων, την αλληλέγγυα και εις ολόκληρο ευθύνη των μελών της Κοινοπραξίας Γέφυρα, την έκδοση εγγυητικών επιστολών καλής εκτέλεσης υπέρ του Παραχωρησιούχου και διαδικασία επίλυσης διαφορών.

Οι συμβάσεις Πριν από την Ημερομηνία Θέσης σε Ισχύ

Συμβαλλόμενα μέρη: Ελληνικό Δημόσιο, ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., ΚΟΙΝΟΠΡΑΞΙΑ ΓΕΦΥΡΑ

Οι εν λόγω συμβάσεις εκτελέστηκαν κατά τα έτη 1996 και 1997 και επέτρεψαν τη διενέργεια των τελευταίων ερευνών στο υπέδαφος του πυθμένα του στενού Ρίου-Αντιρρίου.

Η Σύμβαση Ελεγκτή Μελέτης

Συμβαλλόμενα μέρη: ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., Buckland & Taylor Ltd.

Το νομικό πλαίσιο προβλέπει τον έλεγχο της μελέτης που εκπονεί η Κατασκευάστρια Κοινοπραξία από ανεξάρτητο ειδικό σύμβουλο μηχανικό της αποδοχής όλων των συντελεστών.

Με τη Σύμβαση Ελεγκτή Μελέτης ο Παραχωρησιούχος ανέθεσε στην Buckland & Taylor την έγκριση της οριστικής μελέτης της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου και όλων ανεξαιρέτως των κατασκευαστικών σχεδίων.

Η Σύμβαση Επιβλέποντος Μηχανικού

Συμβαλλόμενα μέρη: ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., FaberMaunsell Ltd.

Οι εργασίες που εκτελεί η Κατασκευάστρια Κοινοπραξία επιβλέπονται από έναν άλλο ανεξάρτητο ειδικό σύμβουλο μηχανικό της αποδοχής όλων των συντελεστών.

Ο Επιβλέπων Μηχανικός οφείλει να κρίνει την καλή εκτέλεση του έργου από την Κατασκευάστρια Κοινοπραξία και να υποβάλει τις σχετικές εκθέσεις. Ειδικότερα, πρέπει να ελέγχει εάν οι εργασίες στο εργοτάξιο είναι σύμφωνες με τα κατασκευαστικά σχέδια που έχει εγκρίνει ο Ελεγκτής Μελέτης και εάν πληρούν τις προδιαγραφές ποιότητας, ασφάλειας και προστασίας του περιβάλλοντος. Πιστοποιεί επίσης την περαίωση της γέφυρας.

Επιπλέον, ο Παραχωρησιούχος έχει επιφορτίσει τον Επιβλέποντα Μηχανικό με την έκδοση μηνιαίων πιστοποιητικών πληρωμής, όπου αναφέρονται λεπτομερώς τα ορόσημα που έχει επιτύχει η Κατασκευάστρια Κοινοπραξία. Οι πληρωμές του Παραχωρησιούχου στην Κατασκευάστρια Κοινοπραξία που απορρέουν από τη σύμβαση κατασκευής γίνονται με βάση το εν λόγω πιστοποιητικό.

Η σύμβαση χρηματοδοτικής συμβολής

Συμβαλλόμενα μέρη: Ελληνικό Δημόσιο, ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.

Η χρηματοδότηση του έργου περιλαμβάνει επιχορήγηση του Ελληνικού Δημοσίου. Η σύμβαση χρηματοδοτικής συμβολής περιγράφει λεπτομερώς τις οικονομικές υποχρεώσεις του Δημοσίου έναντι του Παραχωρησιούχου, οι οποίες εκπληρώνονται τμηματικά κατά τη διάρκεια της 7ετούς κατασκευαστικής περιόδου με την προϋπόθεση ότι έχει προηγηθεί η εκτέλεση προσδιορισμένου ελάχιστου όγκου εργασιών από την Κατασκευάστρια Κοινοπραξία. Η συνολική δέσμευση ανέρχεται σε επιχορήγηση 200 εκατ. ευρώ, σε τιμές Ιουλίου 1993.

Η σύμβαση ανάληψης υποχρεώσεων από τους μετόχους

Συμβαλλόμενα μέρη: ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., GROUPE GTM, ΙΩΑΝΝΟΥ & ΠΑΡΑΣΚΕΥΑΪΔΗΣ (ΕΛΛΑΣ) Α.Ε., ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΕΧΝΟΔΟΜΙΚΗ Α.Ε., ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΙΑ ΒΟΛΟΥ Α.Ε., ΑΘΗΝΑ Α.Ε.Τ.Β.&Τ.Ε., ΠΡΟΟΔΕΥΤΙΚΗ Α.Τ.Ε., Κ.Ι. ΣΑΡΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ Α.Ε.

Μέσω της σύμβασης ανάληψης υποχρεώσεων από τους μετόχους, οι μέτοχοι του Παραχωρησιούχου δεσμεύθηκαν να καταβάλουν 46,5 εκατ. ευρώ, σε τιμές Ιουλίου 1993, ως μετοχικό κεφάλαιο και να εκδώσουν τραπεζικές εγγυητικές επιστολές για το σύνολο των ιδίων κεφαλαίων που δεν είχαν καταβληθεί έως την Ημερομηνία Θέσης σε Ισχύ.

Οι μέτοχοι συμφώνησαν επίσης να ενεχυράσουν όλες τις μετοχές τους στον Παραχωρησιούχο υπέρ των Δανειστών.

Το συμφωνητικό για την Τεχνική Επιτροπή Εμπειρογνομόνων και το συμφωνητικό για την Οικονομική Επιτροπή Εμπειρογνομόνων

Συμβαλλόμενα μέρη: Ελληνικό Δημόσιο, ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., τα 3 μέλη της Τεχνικής Επιτροπής Εμπειρογνομόνων και τα 3 μέλη της Οικονομικής Επιτροπής Εμπειρογνομόνων

Η σύμβαση παραχώρησης και η σύμβαση κατασκευής προβλέπουν μια διαδικασία επίλυσης διαφορών σύμφωνη με τα διεθνή πρότυπα υπό τη διαιτησία δύο 3μελών επιτροπών. Οι επιτροπές αυτές εξουσιοδοτήθηκαν να επιλύουν γρήγορα τις

ενδεχόμενες διαφορές μεταξύ των συντελεστών, ενώ κάθε συντελεστής αποδέχθηκε ότι κάθε ομόφωνη απόφαση της επιτροπής είναι οριστική και δεσμευτική με άμεση ισχύ.

3.3 Χρηματοδοτικές Συμβάσεις

Οι χρηματοδοτικές συμβάσεις υπογράφηκαν στην αγγλική γλώσσα και διέπονται από το αγγλικό δίκαιο.

Η κύρια δανειακή σύμβαση της ΕΤΕπ

Συμβαλλόμενα μέρη: ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων

Η κύρια δανειακή σύμβαση της ΕΤΕπ είναι η βασική δανειοδοτική συμφωνία, βάσει της οποίας η ΕΤΕπ χορηγεί στον Παραχωρησιούχο δάνειο ύψους 370 εκατ. ευρώ με κυμαινόμενο επιτόκιο.

Το δάνειο θα εκταμειωθεί κατά την κατασκευαστική περίοδο ανάλογα με τις ανάγκες του Αναδόχου και θα αποπληρωθεί ολοσχερώς το αργότερο 25 χρόνια μετά την τελευταία εκταμίευση. Προϋπόθεση για την πρώτη ανάληψη είναι η έγκριση της οριστικής μελέτης της γέφυρας Ρίου-Αντιρρίου από τον Ελεγκτή Μελέτης.

Κάθε ανάληψη κατά τη διάρκεια της κατασκευαστικής περιόδου θα εξασφαλίζεται με την προηγούμενη έκδοση τραπεζικών εγγυητικών επιστολών υπέρ της ΕΤΕπ.

Η σύμβαση χρηματοδότησης για την έκδοση εγγυητικών επιστολών

Συμβαλλόμενα μέρη: ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε. και όμιλος εμπορικών τραπεζών, μεταξύ των οποίων και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων.

Η σύμβαση χρηματοδότησης για την έκδοση εγγυητικών επιστολών έχει ως πρωταρχικό στόχο να εγγυηθεί τις αναλήψεις του Παραχωρησιούχου από το δάνειο της ΕΤΕπ. Οι εγγυητικές επιστολές είναι απλώς εξασφαλίσεις, αλλά είναι δυνατό να ζητηθεί η κατάπτωση τους, σε περίπτωση αθέτησης ειδικών υποχρεώσεων του Παραχωρησιούχου βάσει των χρηματοδοτικών συμβάσεων. Σε περίπτωση που η ΕΤΕπ ζητήσει την κατάπτωση τους, οι εμπορικές τράπεζες θα υπεισέλθουν σε όλα

τα δικαιώματα των Δανειστών έναντι του Παραχωρησιούχου. Οι εγγυητικές επιστολές λήγουν την ημερομηνία ολοκλήρωσης των εργασιών για τη γέφυρα Ρίου-Αντιρρίου.

Σε λίγες περιπτώσεις η σύμβαση παροχής εγγυητικών επιστολών προβλέπει επίσης τη δυνατότητα προκαταβολής μετρητών από τις εμπορικές τράπεζες στον Ανάδοχο.

Το συμφωνητικό κοινών όρων

Συμβαλλόμενα μέρη: ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, όμιλος εμπορικών τραπεζών, μεταξύ των οποίων και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων.

Το συμφωνητικό κοινών όρων αποτελεί συμφωνία-πλαίσιο για την κύρια δανειακή σύμβαση της ΕΤΕπ και τη σύμβαση χρηματοδότησης για την έκδοση εγγυητικών επιστολών.

Παραθέτει λεπτομερώς τις υποχρεώσεις του Παραχωρησιούχου έναντι των Δανειστών και ορίζει τους λόγους καταγγελίας σε βάρος του Παραχωρησιούχου, οι οποίες είναι δυνατόν να οδηγήσουν σε απαίτηση άμεσης αποπληρωμής της οφειλής προς τους Δανειστές.

Η σύμβαση μεταξύ πιστωτών

Συμβαλλόμενα μέρη: Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων, όμιλος εμπορικών τραπεζών, μεταξύ των οποίων και του Ευρωπαϊκού Ταμείου Επενδύσεων.

Η σύμβαση μεταξύ πιστωτών ουσιαστικά περιγράφει τον τρόπο με τον οποίο μπορεί η ΕΤΕπ να εφαρμόσει το πακέτο εξασφαλίσεων της, από το δικαίωμα παύσης των αναλήψεων του Παραχωρησιούχου από το δάνειο της ΕΤΕπ μέχρι τη δυνατότητα κατάπτωσης των εγγυητικών επιστολών των εμπορικών τραπεζών.

Ορίζει επίσης λεπτομερώς τη σειρά προτεραιότητας των Δανειστών ως προς τις εξασφαλίσεις και τα συγκεκριμένα δικαιώματα των Δανειστών να απαιτήσουν την άμεση αποπληρωμή των διαφόρων οφειλών του Παραχωρησιούχου έναντι αυτών.

Οι συμφωνίες ανταλλαγής επιτοκίων

Συμβαλλόμενα μέρη: ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., Bank of America NA, The Bank of Tokyo-Mitsubishi

Για να μειωθεί ο κίνδυνος από τις διακυμάνσεις των επιτοκίων, ο Παραχωρησιούχος συνήψε 2 βασικές συμφωνίες ανταλλαγής για μέγιστο ονομαστικό ποσό 340 εκατ. ευρώ.

Βάσει αυτών, ο Παραχωρησιούχος καταβάλλει δόσεις σταθερού επιτοκίου στις ανωτέρω τράπεζες, ενώ αυτές του καταβάλλουν δόσεις υπολογιζόμενες βάσει των πραγματικών επιτοκίων σε ευρώ που ανακοινώνονται για κάθε συγκεκριμένη περίοδο.

3.4 Δαπάνες και πόροι

Οι χρηματικές ροές κατά τη διάρκεια της επταετούς κατασκευαστικής περιόδου προβλέπεται ότι θα διαμορφωθούν ως εξής:

Έξοδα	Εκατ ευρώ	Πόροι	Εκατ. Ευρώ
Κόστος κατασκευής	664.1	Ίδια κεφάλαια	68,6
Έλεγχος μελέτης και επίβλεψη	16.0	Επιχορηγήσεις επενδύσεων	385.1
Λειτουργικά έξοδα	50.2		
Χρηματοοικονομικά έξοδα	72.4	Δάνειο ΕΤΕπ	349.0
Σύνολο Εξόδων	802.7	Σύνολο Πόρων	802.7

Μολονότι οι συμβάσεις συνήφθησαν πριν από την καθιέρωση του ευρώ, προβλέπουν την καταβολή των οικονομικών υποχρεώσεων των χρηματοδοτών σε ευρώ. Ως επακόλουθο τούτου, ο Παραχωρησιούχος διαπραγματεύθηκε και συμφώνησε την αποτίμηση σε ευρώ των σημαντικότερων δαπανών του και του κατ'αποκοπήν τιμήματος των εργασιών.



4. Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας

Η «ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ ΠΑΤΡΑΣ» Α.Ε. (1) έχει σήμερα κατά πλήρη κυριότητα (τίτλους ιδιοκτησίας, χρήσης γης) έκταση 1250 στρεμμάτων, που βρίσκονται στη θέση «Ρέντες» της τέως Κοινότητας Χαλανδρίτσας (νυν Δήμου Φαρών) της επαρχίας Πατρών του Ν. Αχαΐας. Η έκταση αγοράστηκε με το μετοχικό κεφάλαιο της εταιρείας και της ανήκει κατά απόλυτη κυριότητα νομή και χρήση.



Η αναφερόμενη έκταση, βρίσκεται σε απόσταση 25 χιλιομέτρων από την Πάτρα, 30 χλμ. από το Αεροδρόμιο του Αράξου, 40 χλμ. από τα Καλάβρυτα – όπου λειτουργεί πλήρες και οργανωμένο χιονοδρομικό κέντρο και μόλις 10 χλμ. από την ΒΙ.ΠΕ. Πάτρας.

Τα κριτήρια για την επιλογή της θέσεως αυτής, περιληπτικά είναι τα παρακάτω:

- Το ήπιο, γενικά, κλίμα της ευρύτερης περιοχής.
- Η περιοχή είναι ιδανική για την ανάπτυξη πολλαπλών και δυναμικών μορφών τουρισμού και αθλητισμού, λόγω των πολλών συγκριτικών της πλεονεκτημάτων. Τους φυσικούς πόρους της περιοχής συμπληρώνουν περιοχές με ιδιαίτερη ομορφιά, καθώς και βιότοποι. Η περιοχή βρίσκεται στους πρόποδες του ορεινού όγκου του Ερύμανθου (ύψος 2.222 μ.) δίπλα στον ορεινό όγκο του Χελμού (ύψος 2.343 μ.) σε απόσταση μόλις 24 χιλιομέτρων βρίσκεται το Φαράγγι του Βουρραϊκού και ο μοναδικός Οδοντωτός Σιδηρόδρομος.
- Η δυνατότητα εξασφάλισης ενιαίας έκτασης, 1250 περίπου στρεμμάτων, εκτός κατοικημένης περιοχής και με τέτοια γεωφυσική διαμόρφωση που περιορίζει την ηχορύπανση.

- Η δυνατότητα προσπέλασης στο χώρο, χωρίς να απαιτούνται σημαντικά πρόσθετα έργα (Εθνικοί οδοί Πατρών – Πύργου, Πατρών - Τριπόλεως και επαρχιακή οδός Πατρών - Καλαβρύτων).
- Η σχετικά μικρή απόσταση - μόλις 25 χλμ.- από την πόλη των Πατρών, η οποία παρέχει τις απαραίτητες εξυπηρετήσεις όπως:

i. Είναι Διοικητικό Κέντρο της Δυτικής Ελλάδος και μπορεί να σηκώσει επιτυχώς τη βιώσιμη λειτουργία του Αυτοκινητοδρομίου.

ii. Είναι το κέντρο του τριγώνου αρχαιολογικών χώρων (Ολυμπία – Επίδαυρος – Δελφοί) είναι ανάμεσα σε τουριστικά θέρετρα και αξιοθέατα (Χιονοδρομικό Κέντρο Χελμού – Αγία Λαύρα – Σπήλαια Λιμνών – παραλίες Καλογριάς και Κυλλήνης – υγροβιότοποι της Στροφυλιάς – Κοτυχίου που αποτελεί Εθνικό Πάρκο κ.λ.π.). Η ευρύτερη περιοχή της Πάτρας είναι γεμάτη από ιστορικά μνημεία και αρχαιολογικούς Χώρους όπου κυριαρχούν πλήθος από μνημεία της μυκηναϊκής περιόδου, πολλά από τα οποία βρίσκονται πλησίον του χώρου εγκατάστασης του Αυτοκινητοδρομίου.

Μνημεία της κλασικής και της ρωμαϊκής εποχής (Αρχαίο Ωδείο, Ιπποδρόμιο Πάτρας κλπ),



σπάνια εκκλησιαστικά μνημεία, όπως οι ιστορικές μονές της Αγίας Λαύρας, του Μεγάλου Σπηλαίου, των Ταξιαρχών, των Αγίων Πάντων, της Χρυσοποδαρίτισας, του Ομπλού, της Μακελαριάς κ.α.

iii. Το ήδη υφιστάμενο, αλλά και το κατασκευαζόμενο νέο λιμάνι, που σήμερα είναι πύλη εισόδου και εξόδου προς τις χώρες της Ευρώπης.

- iv. Το πλήρες οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, που άμεσα θα αναβαθμιστεί, σε συνδυασμό με την γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου που κατασκευάστηκε πρόσφατα, εξυπηρετεί επαρκώς, τόσο τους όμορους Νομούς, αλλά και τις μεγαλύτερες πόλεις της Ελλάδος (π.χ. Αθήνα – Θεσσαλονίκη – Ιωάννινα – Λάρισα – Τρίπολη – Καλαμάτα – Πύργο κλπ).



- v. Το Πανεπιστήμιο του οποίου η έρευνα στρέφεται σε τομείς σχετιζόμενους με το αυτοκίνητο (π.χ. ασφάλεια κυκλοφορίας, μηχανική τροχαίου ατυχήματος, αλλά και το πρότυπο ηλεκτρικού αυτοκινήτου).
- vi. Τα δύο Νοσοκομεία που λειτουργούν – το ένα Πανεπιστημιακού επιπέδου – καθώς και ένα ακόμη στην ευρύτερη περιοχή (Αίγιο) και ακόμη το Κέντρο Υγείας Χαλανδρίτσας.
- vii. Με την ύπαρξη αξιόλογης – πλην όμως όχι της απαιτούμενης – ξενοδοχειακής υποδομής (συμπεριλαμβανομένων και των μονάδων της ευρύτερης περιοχής).
- viii. Το Καζίνο του Ρίου.
- ix. Την σχετική εμπειρία και την έντονη παρουσία της πόλης σε οργάνωση και συμμετοχή σε αγώνες Αυτοκινήτου, χάρη στις Λέσχες του Μηχανοκίνητου αθλητισμού της Πάτρας με στελέχη μεγάλης

εμπειρίας (Μετά την Αθήνα η πόλη με τους περισσότερο υψηλόβαθμους παράγοντες του Χώρου).

- Η ΒΙ.ΠΕ. (μόλις 10 χλμ.) παρέχει αυξημένα επενδυτικά κίνητρα για εγκατάσταση επιχειρήσεων που σχετίζονται άμεσα με το Αυτοκίνητο και την Μοτοσικλέτα.
- Η ύπαρξη σε σχετικά μικρή απόσταση (30 χλμ.) του Πολεμικού Αεροδρομίου του Αράξου, το οποίο και αναβαθμίζεται για να γίνει και πολιτικό.
- Κέντρο Τηλεπικοινωνιών (Ψηφιακά Κέντρα – Καλώδια οπτικών ινών – Υποβρύχιες Διεθνείς Ζεύξεις κ.λ.π.).

Στον ιδιόκτητα Χώρο των 1250 στρεμμάτων, που ανήκει στην πολυμετοχική Α.Ε. «ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ ΠΑΤΡΑΣ» πρόκειται άμεσα να ξεκινήσουν οι εργασίες για την κατασκευή ενός συγχρόνου ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟΥ με προδιαγραφές Formula 1 (σε πρώτη φάση δοκιμών).

Η πίστα αγώνων, που είναι δεξιόστροφη, θα έχει μήκος 5.243 μ. για την οποία υπάρχουν ήδη εγκρίσεις από FIA & FIM για όλες τις κατηγορίες αγώνων (F1 & G.P. moto μια από τις μεγαλύτερες σε μήκος στον κόσμο !!!). 6^Η στην σειρά από τις 20 επίσημες.

Η επιφάνεια των κτιρίων στήριξης, θα είναι 4.000 μ² — 10.000 μ² και το έργο συμπληρώνεται με Εκθεσιακούς χώρους, μουσείο αυτοκινήτων, Εμπορικό Κέντρο , Αίθουσες τύπου, δεξιώσεων, φιλοξενίας αρχηγών αγωνιστικών ομάδων, κλειστά κυκλώματα T.V. κλπ, έτσι ώστε η συνολική επιφάνεια κτισμάτων θα ξεπερνά τα 6.000 μ² (1^η φάση) —20.000 μ² (2^η φάση) (F1 — G.P).

Κατά το στάδιο της προμελέτης, έχουν ληφθεί υπ' όψιν μας οι κανόνες ασφαλείας, όπως αυτοί έχουν δημοσιευθεί στον πρόσφατο οδηγό της FIA & FIM , που εγγυώνται τον μεγαλύτερο βαθμό ασφάλειας, για τους οδηγούς και το κοινό, έτσι ώστε το έργο, όταν ολοκληρωθεί, να μπορεί να φιλοξενήσει αγώνες παγκοσμίου

πρωταθλήματος AUTO & MOTO (F1 – GRAND PRIX) στην β' φάση του (στην α' φάση έχει κριθεί κατάλληλο για δοκιμές).

4.1 Συνοπτική περιγραφή του έργου

ΟΙΚΟΠΕΔΟ. Το οικόπεδο αναπτύσσεται από την Ανατολή προς την Δύση, καλύπτοντας συνολικά μία υψομετρική διαφορά της τάξεως των 70 μ. με ένα θαυμάσιο ανάγλυφο που θα είναι πρόκληση για αγωνιζόμενους και θεατές.

ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΣΥΓΚΡΟΤΗΜΑΤΟΣ: η αγωνιστική ταχύτητα και το συγκρότημα έχουν μελετηθεί για την λειτουργία και αγώνων αυτοκινήτου κατηγορίας F1 και αγώνων MOTO κατηγορίας Super Bike (G.P). Το όλο έργο χωρίζεται σε τρεις βασικές ενότητες, την Πίστα, τα Κτίρια και τον Περιβάλλοντα χώρο.

ΠΙΣΤΑ. Έχει μήκος 5.243 χλμ. και το βασικό της πλάτος είναι 12 μ, εκτός της ευθείας που είναι 14 μ.. Η κύρια ευθεία έχει μήκος 850 μ. και μέγιστη προβλεπόμενη ταχύτητα αιχμής σε αυτό το τμήμα 333 χλμ/ω. Ο γενικότερος σχεδιασμός της πίστας εκμεταλλεύεται την υψομετρική διαφορά του οικοπέδου και δημιουργεί μια ιδιαίτερη ποικιλία και καθιστά την οδήγηση τεχνικά ενδιαφέρουσα και ευχάριστη. Ως προς τα μέτρα ασφαλείας έχει υπάρξει πρόνοια υπέρβασης των προβλεπόμενων μέτρων που ισχύουν σήμερα και επιβάλλονται από τις παγκόσμιες Ομοσπονδίες F.I.A. & F.I.M. και εξασφαλίζουν τις μέγιστες προδιαγραφές ασφαλείας της πίστας και των εγκαταστάσεων.

ΚΤΙΡΙΑ: Η μελέτη των κτιριακών εγκαταστάσεων έχει γίνει με τέτοιο τρόπο ώστε ο κτιριακός όγκος και οι λειτουργίες του συγκροτήματος να είναι οργανικά συναρτημένος με την χάραξη, την δομή και τις ανάγκες της πίστας, κάτι που αποτέλεσε και τον αρχικό στόχο του όλου έργου. Το κτιριακό συγκρότημα αποτελείται από ένα κοίλο δωρόφορο τμήμα για την Διεύθυνση του αγώνα, το ισόγειο τμήμα που προβλέπει την λειτουργία των pits, τον 1ο όροφο και το βατό δώμα του κυρίως κτιρίου, που έχουν χωροθετηθεί οι αίθουσες τύπου, οι αίθουσες φιλοξενίας, το εστιατόριο, τα καταστήματα και οι θέσεις V.I.P. (στο βατό δώμα).

Το κτιριακό συγκρότημα περιβάλλεται από ασφαλτοστρωμένες επιφάνειες στις οποίες έχουν οργανωθεί οι χώροι των paddocks στην Νότια πλευρά και η διαδρομή εισόδου των pits στην βόρεια πλευρά. Η συνολική επιφάνεια του συγκροτήματος ξεπερνάει τα 6.000 μ² στην πρώτη φάση και φτάνει στα 20.000 μ² όταν και όποτε αποφασισθεί η διοργάνωση αγώνων F1 στην πίστα. Τα προβλεπόμενα στην πρώτη φάση να κατασκευαστούν pits είναι 36, με δυνατότητα να προστεθούν σε αυτά άλλα 18, ώστε να φτάσουν τα 54. Το πλάτος της κάθε μονάδας είναι 4 μ. Και το βάθος της 13 μ., ανά 3 επιμέρους μονάδες έχει προβλεφθεί χώρος λουτρού και W.C. Υπάρχει κυρίως αίθουσα συνεντεύξεων τύπου η οποία έχει την δυνατότητα να φιλοξενήσει 350 δημοσιογράφους, εξυπηρετώντας τις ανάγκες τους με την υποστήριξη τεχνολογικών μέσων, τόσο συμβατικών, όσο και ειδικών προδιαγραφών (α' φάση E = 200 μ² , β' φάση E = 900 μ²). Φυσικά το όλο συγκρότημα πλαισιώνουν οι απαραίτητες υποδομές, όπως καμπίνες αναμετάδοσης , ιατρεία, χώρος για τον τεχνικό έλεγχο των αυτοκινήτων, γραφεία διοίκησης κ.λ.π. (α' φάση E = 230 μ², β φάση E = 420 μ²), κατοικίες φυλάκων κ.λ.π.

Περιβάλλοντας χώρος. Στον περιβάλλοντα χώρο έχει προβλεφθεί να κατασκευαστούν σημαντικοί χώροι όπως ελικοδρόμιο, paddock club, parking (α' φάση 2.000 αυτοκίνητα, β' φάση 10.000 αυτοκίνητα) πίστα κάρτ προδιαγραφών παγκοσμίου πρωταθλήματος, σχολή ασφαλούς οδήγησης, ανοικτό θέατρο 7.000 θέσεων κ.λ.π. Η όλη επικοινωνία στον εξωτερικό χώρο γίνεται μέσα από δευτερεύοντα οδικά δίκτυα τα οποία οδηγούν και τους θεατές στις κερκίδες που είναι διάσπαρτες στην περίμετρο της πίστας.

4.2 Σημερινό καθεστώς

Σήμερα στα χέρια της «ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ ΠΑΤΡΑΣ» Α.Ε. υπάρχουν:

- ∅ Μία πλήρης μελέτη όλων των φάσεων της κατασκευής του έργου (μέχρι επιπέδου F1 & G.P. Moto). Αυτό σημαίνει ότι υπάρχουν οι πλήρεις **ΚΑΤΑΣΚΕΥΑΣΤΙΚΕΣ** μελέτες όλων των επιμέρους εργασιών (πίστα, μέτρα ασφάλειας, αυτόματες χρονομετρήσεις, Video walls, κτίρια, βοηθητικοί δρόμοι, χώροι στάθμευσης, κερκίδες, ηλεκτρονικές μελέτες κ.λ.π.).

- Ø Η άδεια κατασκευής του όλου έργου από τις αρμόδιες Υπηρεσίες του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (φυσικά εγκεκριμένης της μελέτης χωροθέτησης και περιβαλλοντικών επιπτώσεων)
- Ø Τεύχη Δημοπράτησης του έργου αυτό σημαίνει πως το έργο δημοπρατείται άμεσα , μόλις, φυσικά, εκταμιευθούν τα χρήματα από την Γενική Γραμματεία Αθλητισμού.
- Ø Προέγκριση από F.I.A , F.I.M. & ΕΛΠΑ για αγώνες κάθε κατηγορίας (ακόμα F1 & G.P. Moto).
- Ø Σύμβαση 10 ετούς συνεργασίας διαχείρισης με την «ΙΠΠΟΚΑΜΠΟΣ» Ε.Π.Ε. στην οποία έχουν συμπεριληφθεί και εξειδικευμένοι όροι που αποτέλεσαν αντικείμενο μελέτης και διαπραγματεύσεων (4) μηνών.
- Ø Παράλληλα η «ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ ΠΑΤΡΑΣ» Α.Ε. βρίσκεται σε προχωρημένες διαπραγματεύσεις με διάφορους μεγάλους Ομίλους σε Ευρώπη και Αμερική και οι προτάσεις τους αφορούν χρηματοδότηση, εκμετάλλευση και διαχείριση.
- Ø Το συνολικό κόστος κατασκευής του έργου κυμαίνεται από 7 έως 13,5 εκατομμύρια € ανάλογα με την επιλογή του χρηματοδότη, ο οποίος πρέπει να σταθμίσει το ύψος της επένδυσης του σε σχέση με την εκμετάλλευση του έργου και τις δικές του δυνατότητες για διοργάνωση αγώνων ευρωπαϊκού ή παγκοσμίου Πρωταθλήματος. Πάντως και με προϋπολογισμό 7 εκατομμύρια € (εκταμίευση γύρω στα 5,5 εκατομμύρια €, το έργο θα παρουσιάζει πληρότητα ικανή να δεχθεί κάθε είδους αγώνα (εκτός F1 & G.P. Moto) αλλά και τις εργοστασιακές ομάδες για δοκιμές.

4.3 Επιπτώσεις στην Οικονομία – Τουρισμό – Πολιτισμό & Περιβάλλον

Είναι απόλυτα δικαιολογημένο να δημιουργούνται διάφορες απορίες του τύπου:

Τι είναι το Αυτοκινητοδρόμιο; τι θα μας προσφέρει; τι θα αλλάξει στην οικονομική δομή της περιοχής μας; σε τι θα χρησιμεύσει στον απλό πολίτη; σε τι θα επηρεάσει την ζωή μας γενικά.

A. ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ - ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

Ο χώρος του Αυτοκινητοδρομίου και ειδικά το τμήμα της αφετηρίας όπου θα βρίσκονται οι κερκίδες, τα εστιατόρια και το εμπορικό κέντρο, προσφέρεται για κάθε είδους πολιτιστικές εκδηλώσεις, όπως θεατρικές παραστάσεις, συναυλίες κ.λ.π., γενικά οι εγκαταστάσεις του, πέραν από την κύρια δραστηριότητα του, που είναι αγώνες ΑΥΤΟ – ΜΟΤΟ προσφέρονται και για αθλητικές εκδηλώσεις (ημιμαραθώνιος, αγώνες ανωμάλου δρόμου, ποδηλατικούς αγώνες, προπονήσεις αθλητικών ομάδων κ.λ.π.).

Επίσης επειδή θα φυτευτούν δένδρα για την ηχοαπορρόφηση θα υπάρχουν χώροι περιπάτου και αναψυχής. Θα υπάρχουν ακόμη μουσεία, εστιατόρια, μπαρ, μικρά καταστήματα με αναμνηστικά είδη και πισίνα για μικρά παιδιά. Οι φίλοι του μοντελισμού και του αεραθλητισμού θα βρουν χώρο να φιλοξενήσει τα ενδιαφέροντα τους. Ο χώρος θα προσφέρεται και για μαζικό αθλητισμό

Σημαντικότερη θα είναι και η προσφορά της πίστας ασφαλούς οδήγησης και εκπαίδευσης νέων οδηγών που προβλέπεται να κατασκευαστεί και αποσκοπεί στην βελτίωση της οδηγικής ικανότητας όλων των συμπολιτών μας, μέσα από τις τελευταίες τεχνολογίες στο χώρο της προστασίας της ανθρώπινης ζωής από τα τροχαία ατυχήματα.

Τέλος έχει προβλεφθεί χώρος camping 200 – 300 θέσεων.

B. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Οι πίστες μηχανοκίνητου αθλητισμού σε όλο τον κόσμο και γενικά οι αγώνες αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας, είναι φιλικές με το περιβάλλον και αυτό δεν θα μπορούσε να αλλάξει στο Διεθνές Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας.

Έτσι προβλέπεται η φύτευση 10.000 νέων δένδρων στα όρια της ιδιοκτησίας της εταιρίας, για την δημιουργία ενός φυσικού πνεύμονα πρασίνου, που θα προσθέσει στην χλωρίδα της περιοχής, για την οποία δεν προβλέπεται καμία αρνητική επίπτωση από την λειτουργία του Αυτοκινητοδρόμιου. Εξάλλου έχει εκπονηθεί ήδη, πλήρης περιβαλλοντολογική μελέτη και έχει ήδη εγκριθεί (11 Οκτωβρίου 2001).

Γ. ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ - ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Το Διεθνές Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας είναι ένα «εργαλείο» το οποίο αν χρησιμοποιηθεί σωστά μπορεί να αλλάξει την οικονομική δομή της Πάτρας, της ευρύτερης περιοχής όλου του Νομού Αχαΐας και όλης της Νοτιοδυτικής Ελλάδος. Νέες επιχειρήσεις και Βιομηχανίες θα εγκατασταθούν στην ευρύτερη περιοχή για να «εκμεταλλευθούν» το Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας, η ΒΙ.ΠΕ. θα ξαναζωντανέψει, το λιμάνι θα επιβάλλει την ανάγκη να είναι η Πάτρα το δεύτερο λιμάνι της χώρας (παρά τις προσπάθειες για υποβάθμιση από τα λιμάνια του Αστακού και της Ηγουμενίτσας). Κυβέρνηση και τοπική αυτοδιοίκηση θα «αναγκαστούν» να κάνουν έργα υποδομής και η περιοχή μας θα σταματήσει να είναι τόπος για παροχή υπηρεσιών και θα ξαναγίνει εμπορικό και βιομηχανικό κέντρο.

Θα χρειαστούν νέες ξενοδοχειακές μονάδες για την φιλοξενία των θεατών, των χρηστών του Αυτοκινητοδρόμιου Πάτρας και των τουριστών. Είναι δεδομένο ότι ο χερσαίος μηχανοκίνητος αθλητισμός έχει πάρα πολλούς φανατικούς φίλους σε όλο τον κόσμο.

Τα οργανωμένα Αυτοκινητοδρόμια σε όλο τον κόσμο χρησιμοποιούνται 360 ημέρες το χρόνο.

Οι φίλοι του χερσαίου μηχανοκίνητου αθλητισμού που παρακολουθούν τους αγώνες ΜΟΤΟ και ΑΥΤΟ είναι χιλιάδες, ο μέσος όρος θεατών στην Ευρώπη (στην Ελλάδα δεν υπάρχουν ακόμη στατιστικά στοιχεία) για παγκόσμιο πρωτάθλημα F1 και ΜΟΤΟ G.P. είναι 100.000 - 110.000 ανά αγώνα, για Ευρωπαϊκό πρωτάθλημα 40.000 — 50.000 και στα εθνικά πρωταθλήματα 10.000 — 15.000.

Αυτό σημαίνει δημιουργία μόνιμου τουριστικού ρεύματος προς την περιοχή μας, γιατί τώρα δεν υπάρχει -παρά μόνο από τις πολύ κοντινές περιοχές έχουμε επισκέπτες για το Καζίνο, ή για την εορτή του Αγ. Ανδρέα ή για ένα Σαββατοκύριακο το Καρναβάλι — χωρίς άμεσο όφελος για την περιοχή. Χιλιάδες φίλοι του μηχανοκίνητου αθλητισμού θα έρχονται σε κάθε αγώνα. Στην αρχή προβλέπονται με βάση την υπάρχουσα σύμβαση με την «ΙΠΠΟΚΑΜΠΟΣ» Ε.Π.Ε. (10) ελληνικοί αγώνες και (3) διεθνείς, και αμέσως μετά (12) Ελληνικοί και (4) Διεθνείς, με στόχο στην λήξη της πρώτης 5ετίας να έχουν γίνει (20) Ελληνικοί και (6) Διεθνείς αγώνες, αριθμοί οι οποίοι θα ξεπεραστούν άμεσα από την ανάγκη που υπάρχει σήμερα στην Ελλάδα για αγώνες αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας.

Οι φίλαθλοι αυτοί είναι καταναλωτές υψηλού επιπέδου καθώς δαπανούν αρκετά χρήματα για φαγητό, ποτά, αναψυκτικά, αναμνηστικά και άλλα. Στην Ευρώπη ο μέσος όρος δαπάνης ανά θεατή στους αγώνες AUTO - MOTO είναι πάνω από 10 € ανά ώρα παραμονής τους στους χώρους των Αυτοκινητοδρομιών και πάνω από 100€ ανά ημέρα, έξω από αυτούς, για ύπνο, φαγητό, βενζίνη, μικροέξοδα.

Αν αυτούς τους μέσους όρους τους μετατρέψουμε σε χρήματα τα αποτελέσματα είναι εντυπωσιακά.

Στους χώρους των Αυτοκινητοδρομιών ο θεατής παραμένει 4 – 5 ώρες σε κάθε αγώνα, εκτός F1 (στην F1 GRAND PRIX η παραμονή είναι 6 έως 7 ώρες).

Με βάση τα παραπάνω στατιστικά στοιχεία, προσαρμοσμένα στην Ελληνική πραγματικότητα, μπορούν να γίνουν οι παρακάτω υπολογισμοί (με περισσότερο από 50% μείωση των μ.ό.)

Α' ΕΘΝΙΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ

12 αγώνες X 4,5 ώρες (Μ.Ο.) X 10 €/ώρα X 4.000
θεατές (αντί 12.500 Μ.Ο. στην Ευρώπη, μείωση 68%) -
2.160.000 €

Β' ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΓΩΝΕΣ

4 αγώνες X 4,5 ώρες (Μ.Ο.) X 10 €/ώρα X 20.000

θεατές (αντί 45.000 Μ.Ο. μείωση 56%)

3.600.000 €

Σύνολο I..... 5.760.000 €

Πέραν, όμως, αυτών στα εντός του χώρου του Αυτοκινητοδρομίου έσοδα πρέπει να προστεθούν και τα έσοδα από τις δραστηριότητες:

έσοδα από εισιτήρια:

ελληνικοί αγώνες 12 X 4.000 θεατές X 15 € = 720.000 €

διεθνείς αγώνες 4 X 20.000 θεατές X 25 € = 2.000.000 €

έσοδα από Χώρους στάθμευσης:

ελληνικοί αγώνες 12 X 1.000 X 5 € = 60.000 €

διεθνείς αγώνες 4 X 6.000 X 5 € = 120.000 €

έσοδα από ενοικιάσεις πίστας

100 ημέρες X 1000 €/ημέρα = 100.000 €

οι αντίστοιχοι αριθμοί στην Ευρώπη είναι 350 ημέρες & 7.000 €— 12.000 €/ημ.

έσοδα από δικαιώματα τηλεόρασης 60.000 €

έσοδα από διαφημίσεις 60.000 €

έσοδα από διάφορες άλλες δραστηριότητες

π.χ. συναυλίες, κάρτ, εκθέσεις 100.000€ «

Σύνολο II..... 3.220.000 €

Έτσι ο συνολικός τζίρος του Αυτοκινητοδρομίου θα είναι 9.000.000€ δηλαδή 750.000 €/ μήνα.

Αυτό όμως είναι το ένα τμήμα των οικονομικών μεγεθών. Υπάρχει και το τμήμα των εσόδων εκτός Αυτοκινητοδρομίου, που αφορά την ευρύτερη περιοχή, δηλαδή διανυκτερεύσεις, φαγητό, βενζίνη και διάφορα μικροέξοδα.

Στον προϋπολογισμό που ακολουθεί υπολογίζεται ότι 2.000 άτομα τουλάχιστον θα παραμείνουν για 2 ημέρες, δηλαδή θα έχουμε 4.000 διανυκτερεύσεις ανά αγώνα (οι αγώνες διαρκούν 3 ημέρες) και γύρω στα 1.000 — 1.200 άτομα είναι μόνο οι εμπλεκόμενοι στον αγώνα (100 αυτοκίνητα συμμετέχουν με 10-12 άτομα βοηθούς).

Συνολικά έχουμε 2.000 άτομα X 2 ημ. X 12 αγώνες 48.000 διανυκτερεύσεις / έτος για τους Εθνικούς αγώνες και για τους Διεθνείς 3.580 άτομα X 2 ημέρες X 4 αγώνες = 28.000 διανυκτερεύσεις/ έτος και αυτοί οι αριθμοί θα ξεπεραστούν κατά πολύ.

Οι υπόλοιποι θεατές υπολογίζεται ότι δαπανούν γύρω στα 30€ ο καθένας για φαγητό, καύσιμα, αναψυκτικά, τσιγάρα κ.λ.π. ανά ημέρα.

Άρα έχουμε:

A ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ

* 4.000 διανυκτερεύσεις X 12 X 40€ = 1.920.000 €

* άλλες δαπάνες

4.000 θεατές X 12 αγώνες X 2 ημέρες X 30 €/ημέρα = 2.880.000 €

B. ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΓΩΝΕΣ

* 7.000 διανυκτερεύσεις X 4 αγώνες X 40 € = 1.120.000 €

* άλλες δαπάνες

20.000 θεατές X 4 αγώνες X 2 ημέρες X 30 € = 4.800.000 €

Συνεπώς συνολικός τζίρος από την δραστηριότητα του Αυτοκινητοδρομίου είναι:

Εντός Δ.Α.Π 9.000.000€

Εκτός Δ.Α.Π 10.700.000€

Σύνολο 19.700.000 €

Δηλαδή ο μηνιαίος τζίρος θα ξεπερνά τα 1.600.000 €

Στα πιο πάνω μεγέθη δεν έχει προσμετρηθεί και δεν έχουν προστεθεί τα σημαντικότερα οφέλη που δεν θα έχει η ευρύτερη περιοχή από τις παράπλευρες δραστηριότητες εκείνων των επιχειρήσεων που θα θελήσουν να εγκατασταθούν στη ΒΙ.ΠΕ. Πάτρας και όπου αλλού κριθεί από αυτούς κατάλληλο, με αποκλειστικό και μόνο σκοπό την «εκμετάλλευση» των χώρων του Αυτοκινητοδρομίου για εξέλιξη των προϊόντων τους που θα σχετίζονται με το αυτοκίνητο και την μοτοσυκλέτα.

Η δραστηριότητα αυτή θα αποφέρει στην περιοχή οικονομικά οφέλη που θα ξεπερνούν κατά πολύ τα πιο πάνω οικονομικά μεγέθη (οι αγώνες θα αυξηθούν μετά την 5ετία βάση της υπάρχουσας συμφωνίας).

Μόνο οι ετήσιες διανυκτερεύσεις θα είναι πρόσκαιρα >75.000 (με 12 Ελληνικούς και 4 Διεθνείς) με πρόβλεψη να ξεπεράσουν κατά πολύ τις 110.000 άμεσα.

Είναι τακτική σε περιοχές της Ευρώπης που αντιμετωπίζουν κάποια οικονομική δυσκολία, οι κυβερνήσεις να σπεύδουν να κατασκευάσουν ένα Αυτοκινητοδρόμιο προκειμένου η περιοχή να αναπτυχθεί οικονομικά (Βερολίνο, Μόσχα κ.λ.π.).

Η ίδρυση του Αυτοκινητοδρομίου δεν θα αφήσει αδιάφορες τις αυτοκινητοβιομηχανίες οι οποίες θα σκεφτούν σοβαρά την ίδρυση στην περιοχή της Αχαΐας εργοστασίου σχετικού με το αντικείμενο τους (υπάρχει το παράδειγμα της ALFA ROMEO το 1975).

5. Συμπεράσματα

Σύμφωνα με μελέτη επιχειρηματικού σχεδίου της «PLANET» Α.Ε. προκύπτουν τα παρακάτω:

« Η δραστηριότητα του Αυτοκινητοδρομίου Πατρών προκύπτει αναμφισβήτητα ότι είναι οικονομικά, κοινωνικά, πολιτιστικά και αναπτυξιακά αποδοτική.

Οι αναλύσεις του επιχειρηματικού σχεδίου αποδεικνύουν ότι το εγχείρημα παρουσιάζει βιωσιμότητα με υψηλόβαθμο ασφαλείας που μπορεί να οδηγήσει σε πολύ ελκυστικούς όρους απόσβεσης της αρχικής επένδυσης.

Το οικονομικό όφελος θα είναι σημαντικό για τους μετόχους και για την τοπική οικονομία. Θα δημιουργηθούν μόνιμες και προοπτικά βιώσιμες άμεσες θέσεις εργασίας, ενώ παράλληλα η όλη οικονομική δραστηριότητα θα διασφαλίσει περί τις 100 τουλάχιστον θέσεις εργασίας σε διαφορετικές επιχειρήσεις της περιοχής που θα αντλούν οφέλη από την λειτουργία του Αυτοκινητοδρομίου. Η περιοχή θα προβληθεί ευρύτατα και θα αναπτυχθούν αξιόλογες συνεργατικές δράσεις με άλλους τομείς της οικονομίας.

Όπως προκύπτει από την παραπάνω ανάλυση το επενδυτικό σχέδιο χαρακτηρίζεται σύνθετο και για το λόγο αυτό ο φορέας - διοίκηση πρέπει να διαθέτει την κατάλληλη εμπειρία. Σε αυτήν την κατεύθυνση κρίνεται απαραίτητο να στηριχτεί σε πόρους του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα και να λειτουργήσει με ιδιωτικό οικονομικά κριτήρια. Πρέπει να επισημανθεί ότι η συμμετοχή της τοπικής αυτοδιοίκησης στο συγκεκριμένο επενδυτικό σχέδιο αναμένεται να εξασφαλίσει σημαντικά θετικά στοιχεία τόσο κατά τη φάση της υλοποίησης του όσο και κατά τη φάση της λειτουργίας του.

Σαν κρίσιμος παράγοντας θα πρέπει να θεωρηθεί, όπως προκύπτει από την προηγούμενη ανάλυση, η ποιότητα του φορέα της διαχείρισης, αφού αυτή θα προσδιορίσει σε μεγάλο βαθμό την πραγματοποίηση των σχετικών προβλέψεων που αφορούν το λειτουργικό κόστος και τα αναμενόμενα έσοδα.

Στην κατεύθυνση αυτή συνηγορεί η άδεια καταλληλότητας της πίστας που έχει δοθεί από τις διεθνείς ομοσπονδίες αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας από την 17η Ιανουαρίου 2000 με βάση την εκπονηθείσα από τον διαχειριστή προμελέτη.

6. Σύντομο Ιστορικό

Το θέμα "ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ" ξεκίνησε το 1978 από μία ιδέα της ΕΛΠΑ, που εξέφραζε την κοινή επιθυμία των φίλων του αυτοκινήτου και την έκδηλη ανάγκη δημιουργίας ανάλογων εγκαταστάσεων στη χώρα μας. Τον ίδιο χρόνο κρίνεται από ειδικούς οι τοποθεσία της **Χαλανδρίτσας σαν ιδανική**.

Το 1985 η Διεύθυνση Τουρισμού Πελοποννήσου με έγγραφο της (3573/21-8-1985) προς τον ΕΟΤ ζητάει επανεξέταση του θέματος, στην συνέχεια ο ΕΟΤ απαντά εγγράφως (4895/4-5-85) και εκδηλώνει ενδιαφέρον ζητώντας να γίνει αυτοψία και τοπογράφηση της περιοχής. Έγιναν και τα δύο τον Μάιο του 1986 και έτσι ξεκίνησε η διαδικασία για την ίδρυση αυτοκινητοδρομίου στη περιοχή αυτή.

Ο χώρος για την ίδρυση του Αυτοκινητοδρομίου στην περιοχή "Ρέντες" του Δήμου Φαρρών (τέως κοινότητας Χαλανδρίτσας), με έκταση πάνω από 1.200 στρέμματα είναι κατάλληλος και ίσως ο μοναδικός χώρος που είναι ενιαίος (ενιαίας ιδιοκτησίας) και κατάλληλος για αυτοκινητοδρόμιο στη χώρα μας.

Ο μηχανοκίνητος αθλητισμός στη χώρα μας έχει να επιδείξει σημαντικές δραστηριότητες, αν και στερείται ουσιαστικών και κατάλληλων υποδομών. Εκτός των αγώνων που γίνονται σε δρόμους, τα ράλλυ, με κορυφαίο το ράλλυ «Ακρόπολις», αγώνες αυτοκινήτου διοργανώνονταν παλαιότερα στο στρατιωτικό αεροδρόμιο Τατσιού, στο αεροδρόμιο Ρόδου, στην ΒΙΠΕ Βόλου, στο Δήμο Νέας Σμύρνης, Τυμπάκι Κρήτης κλπ. σε χώρους δηλαδή που αντενδείκνυνται πλήρως για τέτοιες δραστηριότητες. Σήμερα αυτοκινητιστικοί αγώνες γίνονται στις πίστες των Μεγάρων και των Σερρών, με τα προβλήματα και τις δυνατότητες που έχουν, στο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Τρίπολης με πολλά προβλήματα (ανεπαρκέστατη υποδομή, ασφάλεια και εξυπηρέτηση, δυσχέρεια προσπέλασης, κακή θέαση, ανυπαρξία περιφερειακών δραστηριοτήτων, μικρή πόλη) και σε άλλες περιοχές, που βέβαια στερούνται των υποδομών ενός αυτοκινητοδρομίου, αλλά χρησιμοποιούνται στην προσπάθεια να καλυφθούν οι δραστηριότητες του μηχανοκίνητου αθλητισμού στη χώρα μας. Οι αγώνες αυτοί παρουσιάζουν υψηλή προσέλευση, δηλωτική του ενδιαφέροντος του κόσμου αλλά και της σκοπιμότητας για την δημιουργία

αυτοκινητοδρομίου.

Το 1995 το Επιμελητήριο Αχαΐας, ο Δήμος Πατρέων και άλλοι, αναλαμβάνουν την πρωτοβουλία της σύστασης της “Αυτοκινητοδρόμιο Πατρών Α.Ε.”, με σκοπό την εκτέλεση του έργου της δημιουργίας αυτοκινητοδρομίου στη ν Περιοχή της Χαλανδρίτσας και τη διαχείρισή του.



Ήδη η εταιρεία έχει την κυριότητα της προαναφερόμενης έκτασης των 1200 στρεμμάτων. Έχουν εκπονηθεί οι τεχνικές μελέτες (από την εταιρεία ΙΠΠΟΚΑΜΠΟΣ ΕΠΕ και την συνεργασία του Τεχνικού Διευθυντού του Αυτοκινητοδρομίου της MONZA Ιταλίας κ. Giorgio Bartolli), έχει ληφθεί η έγκριση περιβαλλοντικών όρων και η κατασκευαστική άδεια και έχουν ληφθεί σχετικές εγκρίσεις από FIA και ΕΛΠΑ. Παράλληλα το αυτοκινητοδρόμιο έχει ενταχθεί στις ειδικές τουριστικές υποδομές και επομένως ενισχύεται από τον αναπτυξιακό νόμο 2601/98 (ισχύον σήμερα ποσοστό

ενίσχυσης για τις ειδικές τουριστικές υποδομές 40%). Επίσης, σύμφωνα με την Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας Α.Ε., έχει γίνει ολόκληρη η προεργασία και αναμένεται η έκδοση των επιμέρους Υπουργικών Αποφάσεων για τον καθορισμό των λεπτομερειών (Τεχνικές προδιαγραφές, κ.λ.π), για να είναι δυνατή η κατάθεση του φακέλου — πρότασης για την χρηματοδότησή του, ως επίσης αναμένεται να γίνει (νομοθετικά) η αποσύνδεση του ύψους της επιχορήγησης από τον αριθμό των νέων θέσεων εργασίας που δημιουργούνται με την υλοποίηση της επένδυσης αυτοκινητοδρόμιου.

7. SWOT ΑΝΑΛΥΣΗ (ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ, ΑΔΥΝΑΜΙΕΣ, ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ, ΑΠΕΙΛΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΧΗ ΜΕΛΕΤΗΣ)

ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ	ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	ΑΠΕΙΛΕΣ
<p>i. Η ύπαρξη αξιόλογων περιοχών φυσικού κάλλους, όπως οι ορεινοί όγκοι του Ερύμανθου με τους δασικούς και υδάτινους πόρους, καθώς και με το φράγμα που κατασκευάζεται της προσδίδει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα και την διαφοροποιεί από άλλες περιοχές</p> <p>ii. Η ύπαρξη πλούσιας ιστορικής και πολιτισμικής- πολιτιστικής παράδοσης</p> <p>iii. Η γεωγραφική θέση και περιοχή με τα υφιστάμενα παράλληλα συγκοινωνιακά δίκτυα (οδικό, σιδηροδρομικό και νέος λιμένας) που τη διασχίζουν.</p> <p>iv. Τα στοιχεία αυτά εξάλλου διέγειραν τα τελευταία χρόνια σημειακό μεν, αλλά χαρακτηριστικό επενδυτικό ενδιαφέρον – και οδήγησαν στη δημιουργία σχετικής υποδομής.</p>	<p>i. Μειονεκτήματα που συνδέονται με το ανθρώπινο δυναμικό (πχ. γήρανση) και τη μη αποτελεσματική λειτουργία των οργανώσεων του.</p> <p>ii. Η ανεπαρκής αξιοποίηση των διαθέσιμων φυσικών πόρων</p> <p>iii. Στασιμότητα της επιχειρηματικής πρωτοβουλίας και χαμηλό επίπεδο εξειδίκευσης και επιχειρηματικών δεξιοτήτων (συνεπακόλουθο της γήρανσης του πληθυσμού).</p> <p>iv. Ειδικότερα στον τουρισμό, υπάρχουν ελλείψεις στην απαραίτητη υποδομή για την ανάπτυξη ήπιων μορφών, καθώς και απουσία τοπικών μηχανισμών οργάνωσης και υποστήριξης. Αναγνωρίζεται πλήρης έλλειψη στην παροχή υπηρεσιών υψηλής ποιότητας.</p>	<p>i. Ευνοϊκό προγραμματικό πλαίσιο χρηματοδοτικών προγραμμάτων που αφορούν τις υποδομές στην περιφέρεια (4^ο ΚΠΣ)</p> <p>ii. Νέες καταναλωτικές τάσεις στον τομέα του τουρισμού: Ανάπτυξη ήπιων μορφών τουρισμού (αγροτουρισμός, οικοτουρισμός), ζήτηση ποιοτικών υπηρεσιών και ήπιων – εναλλακτικών τουριστικών προϊόντων, επιμήκυνση τουριστικής περιόδου.</p> <p>iii. Βελτίωση της αξιοποίησης των διαθέσιμων φυσικών πόρων (εδάφους, υδάτινοι πόροι, δασικοί πόροι).</p> <p>iv. Αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης της περιοχής</p>	<p>i. Μείωση του πληθυσμού αν δεν δημιουργηθούν νέες πηγές απασχόλησης.</p> <p>ii. Επιφυλακτικότητα και ανεπάρκεια του τοπικού ιδιωτικού επενδυτικού κεφαλαίου</p> <p>iii. Ανταγωνισμός από γειτονικές περιοχές (Ορχομενού, Ελληνικό, Κρήτη, Θεσσαλονίκη).</p>

8. Ανάλυση του Περιβάλλοντος

8.1 Γενικά για τα μηχανοκίνητα αθλήματα πίστας

Ως αυτοκινητοδρόμιο (πίστα) στη σημερινή εποχή, θεωρείται ένα μέρος πολυλειτουργικό, όπου το κοινό μπορεί να παρακολουθεί θεάματα, αγώνες αυτοκινήτου, μοτοσικλετιστικούς αγώνες, ποδηλατικούς αγώνες, καθώς επίσης και εκθέσεις, επιδείξεις, αθλητικούς αγώνες, βάδην, μαραθώνιο και εκδρομές στο περιβάλλοντα χώρο της πίστας τις ημέρες που δεν γίνονται στο χώρο του εκδηλώσεις σχετικές με το μηχανοκίνητο αθλητισμό.

Οι υψηλές επενδύσεις που είναι απαραίτητες να γίνουν για να δημιουργηθεί ένα αυτοκινητοδρόμιο (πίστα) που θα πληρεί τους όρους και τους κανονισμούς ασφαλείας, που προβλέπονται από τις Διεθνείς Ομοσπονδίες Αυτοκινήτου και Μοτοσικλέτας επιβάλλουν την ανάγκη της εμπορικής εκμετάλλευσης του έργου για όλο τον χρόνο, με εκδηλώσεις και θεάματα όλων των ειδών και εκτός του πεδίου του μηχανοκίνητου αθλητισμού.

Στις δραστηριότητες ενός διεθνούς αυτοκινητοδρομίου περιλαμβάνονται επιγραμματικά οι παρακάτω:

- § Αγώνες αυτοκινήτων.
- § Δοκιμές αυτοκινήτων.
- § Αγώνες μοτοσικλέτας.
- § Δοκιμές μοτοσικλέτας.
- § Αγώνες φορτηγών.
- § Δοκιμές φορτηγών.
- § Σχολή ασφαλούς οδήγησης αυτοκινήτων.
- § Σχολή ασφαλούς οδήγησης μοτοσικλετών.
- § Αγώνες ποδηλατικούς.
- § Αγώνες βάδην και μαραθώνιους.
- § Σαλόνια — επιδείξεις — εκθέσεις.
- § Άλλες εκδηλώσεις (πολιτιστικές, κ.λ.π.)

8.1.1 Αγώνες Αυτοκινήτου

Οι επίσημοι αγώνες αυτοκινήτου, τόσο οι εθνικοί όσο και οι διεθνείς για όλες τις κατηγορίες διοργανώνονται από την Διεθνή Ομοσπονδία του Αυτοκινήτου (FIA - FEDERATION INTERNATIONALE DE L' AUTOMOBILE) μέσω της κάθε Εθνικής Ομοσπονδίας (που στην περίπτωση της Ελλάδας είναι η ΕΛΠΑ - Ελληνική Λέσχη Περιηγήσεων Αυτοκινήτου) και μέσω αυτής από αναγνωρισμένες λέσχες και ομίλους. Η Εθνική Ομοσπονδία ζητά από την Δ.Ο.Α. την ανάθεση στις εθνικές εγκαταστάσεις επίσημων αγώνων που να συμπεριλαμβάνονται στο Ημερολόγιο (πρόγραμμα) Διεθνές και Εθνικό στο πλαίσιο των παρακάτω κατηγοριών:

- § Δ.Ο.Α. Φόρμουλα 3880 Διεθνές Πρωτάθλημα.
- § Δ.Ο.Α. Φόρμουλα 3 Παγκόσμιο Κύπελλο.
- § Δ.Ο.Α. Φόρμουλα 3 Διηπειρωτικό Κύπελλο.
- § Δ.Ο.Α. Ευρωπαϊκό challenge για Οδηγούς Αυτοκινήτων Παραγωγής.
- § Δ.Ο.Α. Τρόπαιο Μαραθών.
- § Δ.Ο.Α. Έπαθλο Αυτοκινήτων με κίνηση στους δύο τροχούς.
- § Δ.Ο.Α. Grand Turism Πρωτάθλημα — Ομάδα GTI.
- § Δ.Ο.Α. Grand Turism Πρωτάθλημα.
- § Δ.Ο.Α. Ευρωπαϊκό Challenge για Ιστορικά Αυτοκίνητα GT
- § Δ.Ο.Α. Ευρωπαϊκό Track Racing Championship κ.λ.π.

Υπάρχουν επίσης Αθλητικοί Αγώνες ημιεπίσημοι και ιδιωτικοί που οργανώνονται με αυτοκίνητα ενιαίας μάρκας και προβάλλονται από τις κατασκευάστριες εταιρίες για την προβολή των δικών τους μοντέλων προς το κοινό αλλά και για να προσελκύσουν τους νέους στις αθλητικές συναντήσεις. Μεταξύ των άλλων περιλαμβάνονται: Ευρωκύπελλο φόρμουλα RENAULT, Κύπελλο CITROEN SAXO, Τρόπαιο Mini Cooper, Τρόπαιο Ford, Open Fortuna Nissan, Ferrari Challenge, Porsche Challenge,

Opel Challenge, Seat Challenge κ.λ.π..



Αθλητικοί Αγώνες οργανώνονται επίσης από ιδιωτικούς συλλόγους και είναι διαφόρου είδους και τύπου που έχουν σκοπό να αγωνιστούν στην πίστα τα δικά τους μέλη σε απλούς Αγώνες ή σε διάφορα εθνικά πρωταθλήματα, το πρωτάθλημα Ελλάδος Αυτοκινήτου για κατηγορίες N, A — E , F3 , ενιαίο και το πρωτάθλημα Ελλάδος ιστορικού Αυτοκινήτου.

8.1.2 Δοκιμές Αυτοκινήτων

Οι πίστες των αυτοκινητοδρομίων χρησιμοποιούνται κανονικά για να εκτελεστούν διάφοροι τύποι δοκιμών και πρακτικών τεστ με τα οποία επαληθεύουν κατασκευαστικές λύσεις, φερεγγυότητα των υλικών, των μελών κ.λ.π.

Οι δοκιμές μπορούν να αφορούν μέσα που θα χρησιμοποιούνται σε Αθλητικούς Αγώνες, ή και για εμπορικές αιτίες ή ιδιωτικές. Γίνονται συνήθως από εταιρίες παραγωγής αυτοκινήτων, ελαστικών, διαφόρων αξεσουάρ κ.λ.π. και αφορούν συνήθως σε:

- § ΤΕΣΤ για αγωνιστικές ομάδες.
- § ΤΕΣΤ για παραγωγούς.
- § ΤΕΣΤ για παραγωγούς αυτοκινήτων.

8.1.3 Αγώνες Μοτοσικλέτας

Οι επίσημοι μοτοσικλετιστικοί αγώνες, τόσο Εθνικοί όσο και Διεθνείς για όλες τις κατηγορίες και για όλες τις ειδικότητες οργανώνονται από την Δ.Ο.Μ. — ΔΙΕΘΝΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΜΟΤΟΣΙΚΛΕΤΑΣ (FIM - FEDERATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME) μέσω της κάθε Εθνικής Ομοσπονδίας, που ζητά από την Δ.Ο.Μ. την ανάθεση Επίσημων Αγώνων που να συμπεριλαμβάνονται στο Ημερολόγιο (πρόγραμμα) Διεθνές και Εθνικό, στο πλαίσιο των κατηγοριών που ακολουθούν που στη συνέχεια διοργανώνουν οι διαπιστευμένες λέσχες — όμιλοι.

- § Δ.Ο.Μ. Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ταχύτητας Grand Prix Class 500cc.
- § Δ.Ο.Μ. Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ταχύτητας Grand Prix Class 250cc.
- § Δ.Ο.Μ. Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Ταχύτητας Grand Prix Class 125cc.
- § Δ.Ο.Μ. Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Ταχύτητας Grand Prix Class 500cc.
- § Δ.Ο.Μ. Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Ταχύτητας Grand Prix Class 250cc.
- § Δ.Ο.Μ. Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Ταχύτητας Grand Prix Class 125cc.
- § Δ.Ο.Μ. Εθνικό Πρωτάθλημα Ταχύτητας Grand Prix Class 500cc.
- § Δ.Ο.Μ. Εθνικό Πρωτάθλημα Ταχύτητας Grand Prix Class 250cc.
- § Δ.Ο.Μ. Εθνικό Πρωτάθλημα Ταχύτητας Grand Prix Class 125cc.
- § Δ.Ο.Μ. Πρωτάθλημα Δρόμων Αντοχής.
- § Δ.Ο.Μ. Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Μοτοσυκλετών (Superbike).
- § Δ.Ο.Μ. Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Μοτοσυκλετών με καλάθια (Sidecar).

Υπάρχουν επίσης, όπως και στα αυτοκίνητα, αθλητικοί αγώνες ημιεπίσημοι και

ιδιωτικοί που οργανώνονται από ειδικές ομάδες (κατασκευάστριες εταιρείες, κ.λ.π.) για την προβολή — προώθηση των δικών τους προϊόντων/μοντέλων. Σ αυτούς τους αγώνες θα αναφέρουμε τους: Ημέρα Ντουκάτι, Super Κύπελλο Yamaha, Τρόπαιο Harley Davidson, Τρόπαιο Honda, Έπαθλο Gillete, Έπαθλο Piaggio κλπ.

Επίσης αθλητικοί αγώνες που διοργανώνονται από ιδιωτικούς συλλόγους διαφόρου είδους και τύπου που έχουν σκοπό να τρέξουν στην πίστα τα μέλη τους σε απλούς αγώνες ή σε διάφορα πρωταθλήματα.

8.1.4 Δοκιμές Μοτοσικλέτας

Οι πίστες των αυτοκινητοδρομίων χρησιμοποιούνται για να εκτελεστούν διάφοροι τύποι δοκιμών και τεστ που αφορούν υλικά, τεχνικές, κ.λ.π. που συνδέονται με την παραγωγή και κυκλοφορία της μοτοσικλέτας. Οι δυνητικοί χρήστες μπορούν λοιπόν να είναι ομάδες κούρσας, επίσημες ή ιδιωτικές, που δραστηριοποιούνται στα διάφορα πρωταθλήματα, εταιρίες παραγωγής μοτοσικλετών, εταιρίες κατασκευής ελαστικών και διαφόρων αξεσουάρ κ.λ.π., που θα πραγματοποιούν στις εγκαταστάσεις του αυτοκινητοδρομίου:

§ τεστ για Αγωνιστικές Ομάδες.

§ τεστ για παραγωγής Ελαστικών.

§ τεστ για παραγωγούς μοτοσικλετών.

8.1.5 Αγώνες Φορτηγών

Οι επίσημοι αγώνες φορτηγών τόσο εθνικοί όσο και διεθνείς για όλες τις κατηγορίες διοργανώνονται από την ΔΙΕΘΝΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ μέσω της κάθε Εθνικής Ομοσπονδίας, που ζητά από την Δ.Ο.Α. την ανάθεση επισήμων αγώνων που να συμπεριλαμβάνονται στο ημερολόγιο (Πρόγραμμα) διεθνές και εθνικό στο πλαίσιο της κατηγορίας Δ.Ο.Α. European Truck Racing Cup — Eurotruck.

8.1.6 Δοκιμές Φορτηγών

Τα αυτοκινητοδρόμια χρησιμοποιούνται επίσης για δοκιμές κάθε είδους που έχει

σχέση με την παραγωγή (κατασκευή) και κυκλοφορία των φορτηγών αυτοκινήτων όλων των κατηγοριών. Χρήστες επομένως μπορεί να είναι εταιρείες, του χώρου (κατασκευαστές κ.λ.π.) ή ομάδες που ασχολούνται με τους αγώνες φορτηγών.

8.1.7 Σχολές οδήγησης αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας

- § Σχολή οδήγησης για πίστα.
- § Σχολή οδήγησης, πίστας, εκτός δρόμου και Trial.

8.2 Άλλες δραστηριότητες

8.2.1 Ποδηλασία

- § Δοκιμές του Παγκοσμίου Ποδηλατικού Πρωταθλήματος σε δρόμο.
- § Αγώνες του CICLO CROSS.

8.2.2 Αθλητισμός

- § Αγώνες μεγάλων αποστάσεων (ημιμαραθώνιοι,κ.λ.π).
- § Αγώνες βάδην.
- § Άλλοι αγώνες.

8.2.3 Εκθέσεις και επιδείξεις

- § Σταθερή έκθεση γιααΑυτοκίνητο, μοτοσικλέτες, φορτηγά, γεωργικά μηχανήματα.
- § Σαλόνια, επιδείξεις και εκθέσεις για αυτοκίνητο, μοτοσικλέτες, φορτηγά.
- § Άλλες εκθέσεις (εμπορικές, θεματικές κ.λ.π.)

8.2.4 Γεγονότα και θεάματα

Εμφανίσεις τραγουδιστών, εκδηλώσεις φεστιβάλ, θεάτρου, διαγωνισμών, κ.λ.π. Το συγκριτικό πλεονέκτημα ενός αυτοκινητοδρομίου για την οργάνωση τέτοιων εκδηλώσεων είναι οι δυνατότητες που προσφέρει ο χώρος του.

8.3 Ανάλυση της διεθνούς αγοράς

8.3.1 Γενικά

Η δυνατότητα να αξιολογηθεί σήμερα το οικονομικό συμφέρον για την οργάνωση και τη διαχείριση αυτοκινητιστικών αγώνων και μοτοσικλετιστικών αγώνων στην Ελλάδα είναι πολύ δύσκολη εξαιτίας της πλήρους απουσίας ιστορικών στοιχείων για την απευθείας αξιολόγηση. Γι' αυτό χρειάζεται να γίνουν αξιολογήσεις πολύ προσεκτικές, συγκρίνοντας στοιχεία κι εμπειρίες άλλων κρατών που μπορεί να έχουν ανάλογες με την Ελλάδα δυνατότητες, για να προσδιοριστεί η εγκατάσταση, οι συνήθειες και οι δυνατότητες του κοινού.

Είναι δεδομένο ότι στα κράτη της Βορείου Αμερικής, την Ιαπωνία και την Βόρειο Ευρώπη υπάρχουν πολυάριθμοι φανατικοί φίλοι του μηχανοκίνητου αθλητισμού, διαθέσιμοι να πληρώσουν εισιτήριο εισόδου για να παρακολουθήσουν απ' ευθείας αγώνες τόσο αυτοκινήτου όσο και μοτοσικλετών σε σιρκουί. Σημαντικός επίσης παράγοντας στην επιτυχία της διοργάνωσης και της προσέλευσης θεατών είναι η παρουσία κερκίδων (στην πλειονότητά τους σκεπαστές) που εξασφαλίζουν καθημένες θέσεις, τουλάχιστον για το 50% της χωρητικότητας των εγκαταστάσεων. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι στη χώρα μας υπάρχουν δυναμικοί τοπικοί όμιλοι Αυτοκινήτου και Μοτοσικλέτας και αρκετοί Έλληνες οδηγοί αγωνιστικών αυτοκινήτων, οι οποίοι λόγω έλλειψης πίστας στην Ελλάδα αγωνίζονται στο εξωτερικό.

8.3.2 Ομάδες - Στόχοι

Οι ομάδες στόχοι (target groups) εκ μέρους των χρηστών μπορούν να ταξινομηθούν ως εξής:

- § Δοκιμές αυτοκινήτων F1 και ΜΟΤΟ κατηγορία Grand Prix.
- § Δοκιμές αυτοκινήτων φόρμουλα 3 ή διασκευασμένων αγωνιστικών που θα κατασκευάζονται στην Πάτρα.
- § Πιλότοι, ιδιώτες, αυτοκινήτων.
- § Πιλότοι, ιδιώτες, μοτοσικλετών.
- § Ομάδες αγώνων αυτοκινήτων και μοτοσικλετών (ιδιωτικές).

- § Ομάδες αγώνων αυτοκινήτων και μοτοσικλετών (επίσημες).
- § Ομάδες αγώνων φορτηγών επίσημες.
- § Οίκοι αυτοκινητιστικοί, μοτοσικλετιστικοί.
- § Οίκοι ελαστικών.
- § Οίκοι αξεσουάρ για μέσα και πιλότους.
- § Σχολές ασφαλούς οδήγησης, σχολή οδήγησης για αγώνες.
- § Οργανωτές εκδηλώσεων σε ανοικτούς χώρους.

8.3.3 Οι πίστες στην Ευρώπη



Στην Ευρώπη οι κυριότερες πίστες αυτοκινήτων είναι περίπου 40:

Χώρα	Αριθ.	Πίστα
Ιταλία	9	Monza, Imola, Misano, Mugello, Vallelunga, Pergusa, Magione, Varano, Bineto
Γαλλία	5	Magny Cours, Le Mans, Paul Richard, Dijon Prenois, Pau
Ισπανία	4	Barcelona, Jerez de Frontera, Jarama, Albacete
Πορτογαλία	2	Estoril, Braga
Μ. Βρετανία	6	Silverstone, Donington, Brand Hatch, Truxton, Isle of Man, Snetterton.
Αυστρία	1	A1 Ring.
Γερμανία	4	Hockenheim, Nurbürgring, Sachsering, Oschersleben
Βέλγιο	2	Spa — Francosharamps, Zolder

Ολλανδία	2	Zandvort, Assen
Σουηδία	1	Andersto
Φινλανδία	1	Alastaro
Ουγγαρία	1	Budapest
Τσεχία	2	Brno. Most
Κροατία	1	Rijeka

Οι κυριότερες πίστες στην Ευρώπη

Από αυτές, εκείνες που έχουν επισημοποιηθεί τόσο από το Δ.Ο.Α. όσο και από τον Δ.Ο.Μ. για το παγκόσμιο πρωτάθλημα είναι 14 : Monza, Irnola, Magny Cours, Paul Richard, Barcelona, Jerez de la Frontera, Estoril, Silverstone, A1 ring, Hockenheim, Nurbürgring, Spa-Francochamps, Zolder, Budapest.

Από αυτές εκείνες που θεωρούνται οι καλύτερες για την ποιότητα και για την πληρότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών είναι 10: Monza, Imola, Magny Cours, Barcelona, Jerez de la Frontera, Silverstone, A1 ring, Hockenheim, Nurbürgring, Spa-Francochamps, Εστορίλ.



Πρέπει επίσης να σημειωθεί ότι τα τελευταία χρόνια στην αγορά των πιστών για αυτοκίνητα ενσωματώθηκαν χώρες με μεγάλη δυναμική όπως η Κίνα, η Μαλαισία, το Μπαχρέιν και η Τουρκία. Ανάλογες κινήσεις κάνουν και η Ρωσία με την Κορέα. Διαθέτουν μοντέρνες εγκαταστάσεις με την πλήρη συμπαράσταση των κυβερνήσεων τους, μεγάλων καπνοβιομηχανιών και άλλων εταιριών που μέσω της διαφημιστικής δύναμης που προσφέρουν οι αγώνες του μηχανοκίνητου αθλητισμού επιδιώκουν την ισχυροποίηση του κύρους τους και την προβολή των προϊόντων τους.

Η ανάληψη επισήμων αγώνων από μία πίστα προϋποθέτει την απόκτηση άδειας

καταλληλότητας της εγκατάστασης από τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου και την αντίστοιχη της Μοτοσικλέτας. Η άδεια καταλληλότητας δίνεται μετά την πιστοποίηση ότι η πίστα διαθέτει όλες τις τεχνικές προϋποθέσεις και καλύπτει όλους τους κανονισμούς ασφαλείας. Επειδή βεβαίως οι κανονισμοί αυτοί συνεχώς συμπληρώνονται και τροποποιούνται, απαιτούνται συνεχείς επενδύσεις για να είναι σε θέση μια πίστα να πιστοποιείται από τις Διεθνείς Ομοσπονδίας και ανταγωνιστικά



να διεκδικεί την διοργάνωση αγώνων των παγκοσμίων πρωταθλημάτων.

Οι πίστες αυτοκινήτων χάρις και στο υψηλό επίπεδο τεχνολογίας, εκτός των Διεθνών αγώνων του ημερολογίου (προγράμματος) για αυτοκίνητα, μοτοσικλέτες, φιλοξενούν έναν μεγάλο αριθμό ημερών, που ξεπερνούν τις 300 ανά χρόνο, δοκιμές και τεστ εκ μέρους των επισήμων ομάδων, των οίκων κατασκευής ελαστικών. Επίσης, προτιμούνται από τα πιο ισχυρά διεθνή CLUB για να γίνονται αγώνες με την πλήρη χρήση όλων των υπηρεσιών που προσφέρονται από την εγκατάσταση: Πίστα — Βοx — Πυρόσβεση — Επιθεωρητές διαδρομής, εγκατάσταση ήχου και εκφώνησης, εγκατάσταση τηλεοπτικής κάλυψης, εστιατόρια, γραφεία τύπου, parking, αυτόματη χρονομέτρηση κ.λ.π.

Στο μεγαλύτερο επίπεδο με πλήρη χρήση όλων των εγκαταστάσεων, το ημερήσιο κόστος σε όλα τα Ευρωπαϊκά σιρκουί έχει οριοθετηθεί σε περίπου 21.000 €

Για όλα τα σιρκουί χαμηλότερου επιπέδου με τα Ευρωπαϊκά στάνταρ το ημερήσιο κόστος ανέρχεται περίπου σε 10.000 - 16.000 Ευρώ. Επισυνάπτεται Σχετικός Κατάλογος της Μόντσα.

Υπηρεσία	Καθημερινές	Αργίες
Ενοικίαση Πίστας	5.300 €	7.925 €
1 Μέσον Πυροσβεστικό	Συμπεριλαμβάνεται	Συμπεριλαμβάνεται
1 Ασθενοφόρο	Συμπεριλαμβάνεται	Συμπεριλαμβάνεται
1 Γερανός	Συμπεριλαμβάνεται	Συμπεριλαμβάνεται
1 Φύλακας εισόδου της πίστας	Συμπεριλαμβάνεται	Συμπεριλαμβάνεται
1 Υπάλληλος	Συμπεριλαμβάνεται	Συμπεριλαμβάνεται
1 Αποθηκάριος	Συμπεριλαμβάνεται	Συμπεριλαμβάνεται
Τηλεοπτική Εγκατάσταση Ευρώ	1321	1743
10 θέσεις διαδρομής	1162	1162
Ηχητική διανομή	951	951
Διεύθυνση Αγώνος	528	792
10 Βοx πίστας	5282	7924
10 Γκαράζ Βοx πίστας	2113	2113
Γραφείο τύπου	423	528
Τηλεφωνικό κέντρο	528	634
Ιατρική υπηρεσία	792	1162
Διάσωση με ελικόπτερο	2113	3169
Χρονόμετρα τέρματος	317	423
10 Επιθεωρητές διαδρομής	528	792
Καθαριότητα και διάφορα	528	528

Τιμολόγια υπηρεσιών της πίστας της Μόντσα (Στοιχεία 2000)

Επιπλέον η Μόντσα ζητά μία διαφορετική αμοιβή στα εισιτήρια των θεατών που ανάλογα των πιστών των αυτοκινήτων και των εκδηλώσεων μπορεί να διαμορφωθεί ως ακολούθως:

- § Μικρότερη αμοιβή ανεξαρτήτως από τους θεατές 3.962 €
- § Μικρότερη αμοιβή για επίσημες δοκιμές ή αγώνες 7.924 €
- § Ποσοστιαία αμοιβή στην πώληση εισιτηρίων χωρίς φόρο 15% - 30%.
- § Για τουρισμό με εισιτήριο εισόδου στην πίστα (30) τριάντα λεπτών 27 €
- § Για κατηγορίες κούρσας με υπηρεσίες ανάλογες για (30) τριάντα λεπτά 35 €

8.3.4 Οικονομικά οφέλη

Ο παρακάτω πίνακας είναι αποτέλεσμα μιας συστηματικής προσπάθειας να συγκεντρωθούν διαφορετικά οικονομικά στοιχεία από τις διάφορες διοργανώσεις GRAND PRIX Φόρμουλα 1 στις 11 διαφορετικές από άποψη οικονομίας περιοχές της Ευρώπης, που φιλοξένησαν τις διοργανώσεις από το 1997 έως το 1998.

ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗ	ΠΡΟΣΕΛΕΥΣΗ		ΜΗ ΤΟΠΙΚΟΙ ΕΠΙΣΚΕΠΤΕΣ (%)	ΔΑΠΑΝΕΣ (€)	ΔΑΠΑΝΕΣ ΜΗ ΤΟΠΙΚΩΝ ΕΠΙΣΚΕΠΤΩΝ	ΕΠΙΧ/ΣΕΙΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΑΠΑΣΧΟ- ΛΗΣΗΣ	ΘΕΣΕΙΣ ΠΡΟΣΩΡΙΝΗΣ ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗΣ	ΕΚΤΑΣΗ (Τ. ΧΛΜ.)
	ΕΒΔΟΜΑΔΑ ΑΓΩΝΩΝ	ΚΥΡΙΑΚΗ							
ΑΥΣΤΡΙΑ	234.500	110.000	96,5	36.988.250	98	1.464	9.513	1.450	15.589
ΒΕΛΓΙΟ ΗΝΩΜ.	203.000	81.000	93	33.225.000	93	1.626	5.626	2.500	1.158
ΒΑΣΙΛΕΙΟ	182.000	90.000	80	50.151.000	90	542	44.690	3.000	4.231
ΕΥΡΩΠΗ	276.500	115.000	83	66.344.300	90	3.037	14.887	800	8.289
ΓΑΛΛΙΑ	184.500	75.000	92	53.660.800	98	8.881	37.267	8.000	25.255
ΓΕΡΜΑΝΙΑ	258.500	91.000	70	47.702.100	70	3.632	17.271	-	4.531
ΙΤΑΛΙΑ	188.000	90.000	65	43.860.800	70	43.527	251.222	2.000	9.228
ΜΟΝΑΚΟ	222.432	66.505	60	71.493.200	80	6.364	26.568	800	1.889
ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΑ	55.600	37.300	50	10.704.000	60	8.186	47.104	1.300	550
ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ	176.975	81.353	78	42.195.200	85	15.124	142.000	1.250	6.973
ΙΣΠΑΝΙΑ	134.700	65.000	50	33.571.200	60	30.078	142.207	-	3.142
ΣΥΝΟΛΟ	2.116.707	902.158	77	489.895.850	83	122.461	738.355	21.100	80.835

Από τα ποσοτικά αυτά μεγέθη είναι προφανής η οικονομική σημασία του συνόλου των διοργανώσεων σαν ενιαίο φαινόμενο της οικονομίας της Ε.Ε. Για το σκοπό αυτό χρησιμοποιήθηκε εξαιρετικά περίπλοκη μεθοδολογία λογισμικού, η οποία έκανε:

- § ποσοτικό υπολογισμό των εσόδων από τις δαπάνες των θεατών στους αγώνες και ποσοτικό υπολογισμό όσον αφορά τον τύπο επιχειρήσεων όπου δαπανούν
- § ποσοτικό υπολογισμό στις θέσεις εργασίας που απορρέουν από αυτές τις δαπάνες και με διαγράμματα την ακριβή περιοχή που επηρεάζεται από τις δαπάνες των θεατών.

Οι θεατές χωρίζονται σε επισκέπτες και “ντόπιους”. Οι διοργανώσεις Φόρμουλα 1 στην Ευρώπη έχουν την ιδιαιτερότητα ότι δημιουργούν σε ευρύ φάσμα ανάπτυξη και ευημερία για τις τοπικές οικονομίες που φιλοξενούν τις διοργανώσεις. Είναι δηλαδή άθλημα που πραγματικά δημιουργεί πλούσιες κοινωνίες εκεί όπου λαμβάνει χώρα. Ο πίνακας απεικονίζει:

1. την προσέλευση στις εξής διακριτές περιπτώσεις:
 - 1.1 συνολική προσέλευση την εβδομάδα των αγώνων
 - 1.2 προσέλευση την Κυριακή των αγώνων
 - 1.3 ποσοστό των Θεατών που είναι επισκέπτες
2. τον κύκλο εργασιών “τζίρο”:
 - 2.1 συνολικά και
 - 2.2 το ποσοστό που προέρχεται από τους επισκέπτες

Ο πίνακας αποδεικνύει ότι αυτά τα σημαντικά τοπικά οικονομικά γεγονότα, πράγματι προσελκύουν μεγάλους αριθμούς επισκεπτών για αρκετές ημέρες. Επίσης δείχνει ότι υπάρχει μεγάλη διαφοροποίηση στις διοργανώσεις, λαμβάνοντας υπ’όψιν ότι αφορούν 11 διαφορετικές διοργανώσεις σε διαφορετικές από άποψη αγοράς περιοχές, σε εννιά διαφορετικές χώρες. Έτσι το Γερμανικό GRAND PRIX συγκεντρώνει τη μεγαλύτερη προσέλευση, αλλά το Αυστριακό, Βελγικό και Γαλλικό συγκεντρώνει σημαντικά μεγαλύτερο ποσοστό πιο εύπορων επισκεπτών.



Όσον αφορά τις δαπάνες, παρουσιάζεται μια μεγάλη διαφοροποίηση μεταξύ των διοργανώσεων και των διαφορετικών αγορών. Το Grand Prix του Μονακό προσελκύει με μεγάλη διαφορά τους οικονομικά πολύ εύπορους θεατές, αλλά βρίσκεται στην έβδομη θέση, όσον αφορά τους αγώνες που προσελκύουν τις μεγαλύτερες δαπάνες μη ντόπιων επισκεπτών. Είναι ενδιαφέρον ότι το 'μικρό Grand Prix του Βελγίου που διοργανώνεται σε ένα χώρο που δεν είναι ιδιαίτερα ελκυστικός, βρίσκεται στη 10η θέση όσον αφορά τις συνολικές δαπάνες των θεατών, αλλά στην 3η όσον αφορά την ικανότητά του να προσελκύει δαπάνες μη τοπικών επισκεπτών.

Η απασχόληση και ο αριθμός των επωφελούμενων επιχειρήσεων παρουσιάζει επίσης μεγάλη διαφοροποίηση στις διαφορετικές περιοχές. Grand Prix που



βρίσκονται στις τελευταίες θέσεις όσον αφορά την προσέλευση θεατών ή την προσέλκυση δαπανών, όπως το Ιταλικό, το Ισπανικό, του Σαν Μαρίνο ή της Πορτογαλίας, βρίσκονται στη κορυφή όσον αφορά την δημιουργία επιχειρήσεων και απασχόλησης. Σ' αυτές

τις περιοχές οι επιχειρήσεις συνδέονται στενά με τους χορηγούς των αγώνων και έτσι "προκαλούν" αυξημένη κατανάλωση από τον επισκέπτη. Δύο παραδείγματα:

§ πράκτορες τουριστικών γραφείων που διοργανώνουν ταξίδια για τη Φόρμουλα 1

του Σαν Μαρίνο, αυτόματα προσθέτουν στο πρόγραμμα επισκέψεις σε εστιατόρια, επιδείξεις κρασιών κ.λ.π. και έτσι η διοργάνωση αυτή έχει τεράστια οφέλη για τα εστιατόρια και επιχειρήσεις διατροφής. Το ίδιο επίσης γίνεται στην Ισπανία και Πορτογαλία.

§ το Ιταλικό Grand Prix γίνεται στη Monza, που βρίσκεται κοντά στο Μιλάνο και τη περιοχή της λίμνης Κόμο. Το Μιλάνο είναι γνωστό σαν η πρωτεύουσα της μόδας, ενώ το Κόμο είναι ένα από τα κέντρα διάθεσης καλού μαλλιού και μεταξωτών. Έτσι όλη η περιοχή γύρω από τη Μόντζα καταλήγει να προωθεί στη λιανική αγορά τέτοια προϊόντα και ωφελείται η αγορά από τον επισκέπτη που κάνει δαπάνες κατά τη διάρκεια της εβδομάδας των αγώνων.

Η δύναμη ανάπτυξης σε άλλες περιοχές είναι ευρεία και σε άλλες πιο μικρής εμβέλειας. Έτσι οι υποδομές της διοργάνωσης είναι συνήθως στο επίκεντρο της περιοχής που επηρεάζεται. Οι επιχειρήσεις συγκεντρώνονται σε ομοειδή - συναφή είδη, σε ευδιάκριτες ομάδες, οι οποίες όσο πλησιέστερα είναι στον αγωνιστικό χώρο τόσο πιο σφιχτά δένονται μεταξύ τους.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι παράγοντες επιτυχίας των αυτοκινητοδρομίων και των συνδεδεμένων δραστηριοτήτων είναι:

- § οι υποδομές, η θέση (διάταξη) και το τεχνολογικό επίπεδο της πίστας.
- § οι δραστηριότητες (αγωνιστικές, εκθέσεις, τουριστικές, πολιτιστικές κ.λ.π.)
- § οι σχέσεις με:
 - Ø τους παντός είδους χρήστες (κατασκευαστές, ομάδες, οδηγούς κ.λ.π.)
 - Ø τις αθλητικές αρχές, εθνικές και διεθνείς ομοσπονδίες και διοργανωτές, κ.λ.π.
 - Ø τις τοπικές κοινωνίες (αθλητικούς ομίλους, αυτοδιοίκηση κ.λ.π.)
- § τα οργανωτικά και διαχειριστικά θέματα
- § οι πηγές εσόδων και η τιμολογιακή πολιτική (εισιτήρια θεατών, έσοδα-δικαιώματα από χρήστες, διαφημιζόμενους, ΜΜΕ, εκθέτες, λοταρίες, κ.λ.π.)
- § οι μέθοδοι προώθησης

8.4 Ανάλυση της εγχώριας αγοράς

Αναφορικά με την Ελληνική αγορά, δεν υπάρχουν ακριβή στοιχεία επειδή σήμερα λείπει μία καθαρόαιμη πίστα. Μπορούμε να πούμε σίγουρα ότι οι διεθνείς εκδηλώσεις που μεταδίδονται από την τηλεόραση καταγράφουν πάντοτε υψηλά επίπεδα τηλεθέασης. Κατά τη διάρκεια του 1997, ο μέσος όρος για τα γκραν — πρι της F1 ήταν 800.000 θεατές και για το τελευταίο γκραν - πρι της Ιμόλα ο μέσος όρος άγγιξε το 1.000.000 τηλεθεατών.

Στη χώρα μας ο μηχανοκίνητος χερσαίος αθλητισμός εποπτεύεται από την ΕΛΠΑ, ως τακτικού μέλους των FIA, FIM και UEM (Ευρωπαϊκή Ένωση Μοτοσικλέτας) μέσω των Εθνικών Επιτροπών Αγώνων Αυτοκινήτου και Αγώνων Μοτοσικλέτας. (ΕΘ.Ε.Α.Α. και ΕΘ.Ε.Α.Μ.) Οι επιτροπές αυτές προκηρύσσουν κάθε χρόνο τα πρωταθλήματα, κύπελα και έπαθλα και συντάσσουν τους γενικούς και τεχνικούς κανονισμούς των αγώνων, ενώ επιβλέπουν την ομαλή και ασφαλή διοργάνωση και διεξαγωγή των αγώνων. Η ΕΛΠΑ οργανώνει και συντονίζει τη διεξαγωγή των αγώνων αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας στην Ελλάδα από το 1926. Οι κυριότερες αθλητικές εκδηλώσεις είναι τρία ράλλυ : το ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ, της ΕΛΠΑ και το Ολύμπιον καθώς επίσης και δύο αγώνες ΜΟΤΟCROSS για το παγκόσμιο πρωτάθλημα.

Η προσέλευση του κοινού σε αυτές τις εκδηλώσεις είναι πολύ υψηλή και αγγίζει περισσότερους από 100.000 θεατές κατά τη διάρκεια της διαδρομής. Αυτά τα δεδομένα είναι με την εκτίμηση των οργανωτών, διότι δεν προβλέπεται κανενός είδους εισιτήριο εισόδου κατά τη διάρκεια της διαδρομής.

Οι επιτροπές αυτές συντονίζουν ένα ευρύ πρόγραμμα αγώνων και εκδηλώσεων στις διάφορες κατηγορίες. Υπάρχουν περίπου 100 αθλητικές εκδηλώσεις για το αυτοκίνητο (ράλι, ταχύτητας, αναβάσεως, ενιαίο, κ.λ.π.) που την περίοδο Μαρτίου — Δεκεμβρίου οργανώνονται στην Ελλάδα. Άλλες τόσες είναι και οι εκδηλώσεις που αφορούν τις μοτοσικλέτες την περίοδο Φεβρουαρίου — Δεκεμβρίου (ταχύτητας — μοτοκρός — trial — Εντούρο — Σκραμπλ).

Εκτός των αγώνων που συντονίζει και οργανώνει η ΕΛΠΑ στη χώρα μας γίνονται και αγώνες, διεθνείς ή όχι, τους οποίους διοργανώνουν περιοδικά ή άλλα μέσα του χώρου, όμιλοι, ιδιώτες, κ.λ.π. Οι αγώνες αυτοί επίσης συγκεντρώνουν σημαντικό αριθμό θεατών, λόγω ίσως και της προβολής που έχουν από τους διοργανωτές τους.

Η Ελληνική Αγορά λοιπόν είναι ώριμη να δεχτεί μία διεθνή πίστα αλλά δεν είναι απολύτως δυνατόν να προβλεφθούν τα επίπεδα προσέλευσης, προπάντων αν υπολογιστεί το υψηλό κόστος των εισιτηρίων που είναι απαραίτητα να τεθεί για να αντιμετωπιστούν τα υψηλά κόστη των διεθνών εκδηλώσεων.

Ήδη στην περιοχή Πάχης Μεγάρων βρίσκεται το «ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ ΜΕΓΑΡΩΝ». Έχει εύκολη πρόσβαση, μέσω του ανισόπεδου κόμβου Πάχης – Μεγάρων, απέχοντας από την Εθνική οδό 200 μ. Επίσης το λιμάνι της Πάχης απέχει 1,2 χλμ. και ο σιδηροδρομικός σταθμός 1,4 χλμ.

Η διαδρομή έχει μήκος 2,1 χλμ., πλάτος 11-12 μ. με κατάλληλες εγκάρσιες κλίσεις και βρίσκεται υψομετρικά στο επίπεδο της θάλασσας. Έχει τέσσερις δεξιές, τρεις αριστερές στροφές και είναι δεξιόστροφη. Η οριστική θέση των συνεργείων (pits) βρίσκεται παραπλεύρως της ευθείας εκκινήσεως – τερματισμού. Στην πίστα γίνονται σήμερα αρκετοί αγώνες του Πρωταθλήματος ταχύτητας Ελλάδος όλων των κατηγοριών.

Υπάρχει επίσης η πίστα των Σερρών μήκους 3.000 μέτρων, με ελάχιστες όμως υποδομές και καμία διεθνή άδεια ή πιστοποίηση.

8.5 Σκοπιμότητα δημιουργίας αυτοκινητοδρόμιου

Η δημιουργία εγκαταστάσεων αυτοκινητοδρόμιου στην Ελλάδα και την Πάτρα έχει στόχο να δημιουργήσει μια σύγχρονη πίστα για τον μηχανοκίνητο αθλητισμό, σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου και της αντίστοιχης της Μοτοσικλέτας έτσι ώστε:

§ να δημιουργηθεί ένας αθλητικός χώρος στη χώρα μας που θα μπορεί να δίνει

την δυνατότητα σε όλους τους ασχολούμενους με τον μηχανοκίνητο αθλητισμό να πραγματοποιούν όλες τις δραστηριότητες τους (προπονήσεις, αγώνες, κ.λ.π.).

- § να λάβει όλες τις σχετικές πιστοποιήσεις από τους διεθνείς οργανισμούς για να είναι σε θέση να αναλαμβάνει και να διοργανώνει διεθνείς αγώνες όλων των κατηγοριών, αξιοποιώντας στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό την υποδομή που θα δημιουργηθεί.
- § να προσελκύσει ομάδες, αθλητές, κ.λ.π. από τον διεθνή χώρο, οι οποίοι εκμεταλλευόμενοι και τα άλλα χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής (κλίμα, περιβάλλον, μνημεία, κ.λ.π.) θα χρησιμοποιούν το αυτοκινητοδρόμιο ως μια από τις βάσεις τους για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους. Έτσι θα δημιουργηθεί ένα σταθερό ρεύμα επισκεπτών — τουριστών στην περιοχή υψηλής εισοδηματικής στάθμης με όλα τα οφέλη που αυτό συνεπάγεται.
- § να δημιουργήσει σύγχρονες εγκαταστάσεις για την δοκιμασία οχημάτων, μηχανών, συστημάτων, εξαρτημάτων, ελαστικών και λοιπών ειδών που έχουν σχέση με τα αυτοκίνητα για να αποτελέσει την βασική και ουσιαστική (πέρα από τη μοναδική) υποδομή στη χώρα μας για την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αυτού του είδους.
- § να λειτουργήσει ουσιαστικά στην ανάπτυξη σχετικών δραστηριοτήτων στην περιοχή με τη δημιουργία απασχόλησης και επιχειρηματικότητας που θα συντελέσουν στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής.

Εκτός των άμεσων επιπτώσεων από την δημιουργία και λειτουργία ενός αυτοκινητοδρομίου στη χώρα μας σημαντικά θα είναι και τα οφέλη από την προβολή της χώρας (και της περιοχής) που θα γίνεται λόγω των αγώνων, της εισόδου της χώρας μας στη «λέσχη» των χωρών με πίστες, στα ειδικά έντυπα και ΜΜΕ του χώρου και της προσέλευσης θεατών από το εξωτερικό.

8.6 Ανταγωνιστική στρατηγική

Οι αγώνες αυτοκινήτου, μοτοσικλέτας και καρτ είναι από τα δημοφιλέστερα μηχανοκίνητα αθλήματα στον κόσμο. Συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό θεατών και αγωνιζομένων (είτε ερασιτεχνών είτε επαγγελματιών) διότι είναι εξ ορισμού άμεσα

συνδεδεμένα με ένα είδος που θεωρείται πρώτης ανάγκης στην εποχή μας αλλά και διότι εκτός από το θέαμα, προσφέρονται και για την ανάπτυξη τεχνολογίας και νέων υλικών. Δεν είναι τυχαίο που σχεδόν όλες οι εταιρείες παραγωγής αυτοκινήτων και μοτοσικλετών αλλά και εταιρείες παραγωγής προϊόντων που χρησιμοποιούνται σαν κύρια μέρη κατασκευής τους, διαθέτουν και τμήμα ειδικό για συμμετοχή σε αγώνες. Παρατηρείται έτσι ένας εντονότατος ανταγωνισμός των αυτοκίνητο – μοτοσικλετοβιομηχανιών με απώτερο σκοπό την προβολή και προώθηση των προϊόντων τους.

Τα αυτοκινητοδρόμια είναι ο τόπος συνάντησης όλων όσων έχουν ενδιαφέρον και συμφέρον από την ενασχόληση με το αυτοκίνητο και την μοτοσικλέτα (κατασκευαστές, οδηγοί, τεχνικοί, διαφημιζόμενοι, απλοί θεατές). Σε όλες τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης (αλλά ακόμα και σε πολλές της Ανατολικής), στη Βόρειο και Νότιο Αμερική, την Ασία και την Αυστραλία υπάρχουν αυτοκινητοδρόμια διαφόρων προδιαγραφών για τη διεξαγωγή αγώνων διαφόρων κατηγοριών και γύρω από τα οποία αναπτύσσεται ένα μεγάλο δίκτυο οικονομικών δραστηριοτήτων.



Είναι προφανές ότι η σημασία ενός αυτοκινητοδρομίου όπως φαίνεται από τα παραπάνω ξεπερνά τα πλαίσια ενός απλού αγώνα και της περιοχής στην οποία είναι εγκατεστημένο (με την στενή έννοια της λέξης) διότι συμβάλλει στην ανάπτυξη πολλών άλλων τομέων όπως:

§ τουριστική υποδομή και δραστηριότητα: Τα αυτοκινητοδρόμια, όπως αναφέρθηκε, σαν πόλος έλξης και συγκέντρωσης ενδιαφερομένων του θεάματος αλλά και ανταγωνιστών του χώρου του αυτοκινήτου και της μοτοσικλέτας, προϋποθέτουν την ύπαρξη αλλά και συμβάλλουν στην κάλυψη

του ξενοδοχειακού δυναμικού της ευρύτερης περιοχής με την προσέλευση επισκεπτών και μάλιστα υψηλής τουριστικής στάθμης και προωθούν την περαιτέρω ανάπτυξή του. Είναι δεδομένο ότι κατά μέσο όρο δύο φορές ανά μήνα διοργανώνεται και κάποιος αγώνας που συγκεντρώνει το ανάλογο με το ενδιαφέρον και την εμβέλειά του κοινό. Η προσέλευση επισκεπτών δεν περιορίζεται μόνο στις συγκεκριμένες ημέρες των αγώνων. καθώς τα αυτοκινητοδρόμια λειτουργούν και χρησιμοποιούνται συνεχώς από τους καθ' οιονδήποτε τρόπο συμμετέχοντες στους αγώνες για προετοιμασία και δοκιμές αγώνων, έρευνα και εξέλιξη υλικών, αθλητικές – πολιτιστικές εκδηλώσεις, εκπαίδευση και κυκλοφοριακή αγωγή, εκθέσεις κλπ.

§ παραγωγικός τομέας: Στην περιοχή κάθε διεθνούς Αυτοκινητοδρομίου αναπτύσσονται πολλές μικρές βιοτεχνίες που άλλες κατασκευάζουν αγωνιστικά αυτοκίνητα, άλλες μέρη και εξαρτήματα και άλλες επισκευάζουν και συντηρούν αυτά με συνέπεια να δημιουργείται μια σημαντική παραγωγική δραστηριότητα με εξαιρετικά ευνοϊκές επιπτώσεις στην μείωση της ανεργίας της περιοχής και την ανάπτυξή της. Επίσης αρκετές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο χώρο, έχουν συγκριτικό πλεονέκτημα όταν εγκαθίστανται κοντά σε αυτοκινητοδρόμιο διότι μπορούν να το χρησιμοποιούν για συνεχείς δοκιμές και βελτιώσεις των προϊόντων τους (πχ βιομηχανίες ελαστικών, κατασκευαστές αναρτήσεων, εξελικτές “έξυπνων” ηλεκτρονικών συστημάτων). Δίνεται επίσης το κίνητρο για την δημιουργία και ανάπτυξη εταιρειών άμεσα ή έμμεσα σχετιζόμενων με τον κλάδο που πριν δεν θα είχαν λόγους ύπαρξης. Αυτό συνεπάγεται την απασχόληση εργατικού δυναμικού της ευρύτερης περιοχής καθώς και την αξιοποίηση και άλλων συντελεστών του παραγωγικού ιστού. Φυσικά παραγωγική απασχόληση θα προκύψει και για τη λειτουργία του ίδιου του αυτοκινητοδρομίου.

§ τεχνογνωσία: Οι αγώνες, λόγω του μεγάλου οικονομικού ανταγωνισμού που επικρατεί μεταξύ των αυτοκινητοβιομηχανιών και γενικότερα των διάφορων κατασκευαστών του κλάδου, προσφέρονται για την ανάπτυξη προϊόντων και τεχνογνωσίας στον τομέα των προηγμένων (καλύτερων και οικονομικότερων) υλικών και συστημάτων. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα διάφορα συστήματα και τεχνικές που εφαρμόζονται στα συμβατικά οχήματα της εποχής μας, έχουν

προέλθει από την εφαρμογή και έλεγχο τους σε αγωνιστικά οχήματα και συνθήκες. Η αποκτούμενη τεχνογνωσία είναι προς όφελος όχι μόνον των κατασκευαστών, αλλά και των καταναλωτών και φυσικά και της εθνικής οικονομίας. Η ανάπτυξη τεχνογνωσίας στον τομέα του αυτοκινήτου σε συνεργασία με τα Πανεπιστήμια, τα Ερευνητικά Κέντρα και τις επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας θεωρείται από τις πιο προσοδοφόρες διεθνώς.

- § **κοινωνικό και πολιτιστικό επίπεδο:** Είναι δυνατή, με κεντρικό πυρήνα το αυτοκινητοδρόμιο, η ανάπτυξη υπηρεσιών αγωγής και εκπαίδευσης σχετικά με την κυκλοφοριακή αγωγή, την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων (μαθητών και του ευρέος κοινού) και την προστασία του περιβάλλοντος, η ενημέρωση για την ιστορική εξέλιξη και την τεχνολογία του αυτοκινήτου και της μοτοσικλέτας κλπ. Παράλληλα το αυτοκινητοδρόμιο μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν χώρος επαγγελματικής εκπαίδευσης για τους οδηγούς των Σωμάτων Ασφαλείας, του ΕΚΑΒ, του Στρατού, κλπ.
- § **έρευνα** Είναι επίσης δυνατή η τόνωση του ερευνητικού τομέα που αφορά το περιβάλλον (μείωση της ρύπανσης από τη λειτουργία των μηχανών εσωτερικής καύσης, μείωση της εξάρτησης από τα συμβατικά καύσιμα και στροφή προς τις ήπιες μορφές ενέργειας για την κίνηση των οχημάτων κ.λ.π.) τα νέα υλικά, τα ηλεκτρονικά συστήματα, κ.λ.π., από τα ερευνητικά ιδρύματα. Η έρευνα μπορεί να είναι βασική και εφαρμοσμένη και αφορά τόσο τα Πανεπιστημιακά Εργαστήρια και Ερευνητικά Κέντρα, όσο και τις επιχειρήσεις που αναπτύσσουν τεχνογνωσία ή και τους δύο παράγοντες σε συνεργασία.
- § **τοπική οικονομία:** Η λειτουργία του αυτοκινητοδρομίου και των άλλων περιφερειακών δραστηριοτήτων, θα έχει σαν αποτέλεσμα την τόνωση και άλλων κλάδων και δραστηριοτήτων της τοπικής οικονομίας όπως το εμπόριο, οι επιχειρήσεις τροφίμων και ποτών, οι κατασκευαστικές επιχειρήσεις, οι μεταφορές, οι τραπεζικές εργασίες, η διαφήμιση, τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, ο τουρισμός άμεσα και έμμεσα λόγω της μικρής απόστασης από τους αρχαιολογικούς χώρους και της δυνατότητας οργάνωσης εκθέσεων, συναυλιών, παρουσιάσεων μοντέλων αυτοκινήτων κ.λ.π.
- § **αθλητικές δραστηριότητες:** Συνήθως η λειτουργία του αυτοκινητοδρομίου συμβάλλει και στην ανάπτυξη και άλλων αθλητικών δραστηριοτήτων, είτε στους

χώρους του είτε εκτός αυτού, όπως, δρόμοι, ποδήλατο, μότοκρος, modeling, που αξιοποιούν την ευρύτερη υποδομή του αυτοκινητοδρόμιου.

Είναι εμφανές ότι η κατασκευή και λειτουργία αυτοκινητοδρόμιου επηρεάζει άμεσα το προφίλ της περιοχής καθ' ότι δημιουργεί καινούργιες συνθήκες και προοπτικές και έχει σημαντική επίπτωση στην οικονομική κατάστασή της. Τέλος, αξ σημειωθεί ότι είναι εξίσου σημαντική η διάσταση **“θέαμα”** που συνοδεύει τους αγώνες και να τονιστεί η μεγάλη δίψα του κοινού για την παρακολούθησή τους.

Μπορεί να δημιουργηθούν όλες οι δυνατότητες για την Ελλάδα και κυρίως για την



Πάτρα να θέσει με επιτυχία υποψηφιότητα για να αποκτήσει την κατακύρωση οργάνωσης αγώνων τόσο για αυτοκίνητα, όσο και για μοτοσικλές, σε Διεθνές επίπεδο. Απόδειξη των δυνατοτήτων που προσφέρει η υποδομή ενός αυτοκινητοδρόμιου, αποτελεί η αναφορά στο αυτοκινητοδρόμιο της

Καταλόγια στην Βαρκελώνη (Ισπανία) που κατασκευάστηκε το 1991 και επελέγη ως μία από τις βάσεις για τους Ολυμπιακούς Αγώνες του 1992 που έγιναν στη Βαρκελώνη. Δεν πρέπει να παραβλέπεται το γεγονός ότι η Πάτρα είναι πολιτιστική πρωτεύουσα της Ευρώπης το 2006.

Λέγοντας αυτά μπορεί να θεωρηθεί ενδιαφέρουσα η γεωγραφική θέση της Πάτρας με το Λιμάνι της που βλέπει στο Ιόνιο Πέλαγος, με έναν στόλο πλέον των (50) πενήντα πλοίων που συνδέουν όλα τα σημαντικότερα Λιμάνια της Μεσογείου και ιδιαίτερα την Ιταλία και με (2) δύο Αεροδρόμια, αυτό του Αράξου (απέχει λιγότερο από 28 χιλιόμετρα, και εξυπηρετεί ήδη πτήσεις τσάρτερ) που εκσυγχρονίζεται και θα μπορεί να λειτουργεί ως πολιτικό αεροδρόμιο καλύπτοντας τις ανάγκες της Πάτρας και της Ανδραβίδας που απέχει λιγότερο από 58 χλμ. από την πίστα).

Τα δύο αεροδρόμια, το νέο και το παλιό λιμάνι της Πάτρας και οι άνετες οδικές

προσβάσεις (ΠΑΘΕ, Ιόνια Οδός συμπεριλαμβανομένης και της ζεύξης Ρίου — Αντιρρίου) καθιστούν την περιοχή πολύ ενδιαφέρουσα για να δεχθεί μία πίστα αυτοκινήτων Διεθνούς Τύπου. Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί η αναβάθμιση της σιδηροδρομικής σύνδεσης της περιοχής με τα υπόλοιπα εθνικά και ευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα η οποία βρίσκεται στη φάση της υλοποίησης: Βρίσκεται σε εξέλιξη η κατασκευή της νέας διπλής σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας — Κιάτου, η οποία θα επεκταθεί μέχρι και την Πάτρα.

Στην Πάτρα υπάρχουν (2) δύο σύγχρονα Νοσοκομεία, ένα εκ των οποίων είναι ιδιαίτερα ονομαστό, είναι η έδρα της Ιατρικής Σχολής. Ο Δήμος Φαρρών εντός των συνόρων του οποίου θα γίνει ή πίστα αυτοκινήτου, διαθέτει νοσοκομείο πρώτων βοηθειών. Οι κλιματολογικές συνθήκες είναι ευνοϊκές σε όλη την περιοχή, ιδιαίτερα στην περιοχή της πίστας που είναι όλη περιβεβλημένη από λόφους, υπάρχει μία εξαιρετική προστασία από τον αέρα, την αλμύρα και την άμμο.

Με την ικανότητα και εμπειρία των Πατρινών Φορέων και την βούληση των Αυτοκινητιστικών και των Αθλητικών Αρχών της Ελλάδος μπορούμε να ευελπιστούμε σε λογικά χρονικά πλαίσια στην κατακύρωση των πλέον σημαντικών εκδηλώσεων του προγράμματος της Δ.Ο.Α. και Δ.Ο.Μ. με ιδιαίτερη αναφορά στο γκραν πρι φόρμουλα 3000, EURO TRUCK CUP Ευρωπαϊκό ή Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Αυτοκινήτων G.T., Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα F3.

Μια επιλογή τέτοιου τύπου θα πρέπει ύστερα να ανταποκρίνεται σε μία συγκεκριμένη επιθυμία ανάπτυξης μίας πλήρους αγωνιστικής δραστηριότητας σε όλους τους μηχανολογικούς τομείς.

Οι εξαιρετικές κλιματολογικές συνθήκες, η καλή διαθεσιμότητα των ξενοδοχείων της περιοχής των Πατρών και η εύκολη μετακίνηση από την Δ. Ευρώπη λόγω των Ferry Boat, θα διευκολύνουν την επιλογή της πίστας αυτοκινήτου στην Ελλάδα για να φιλοξενηθούν αγώνες σημαντικών Αυτοκινητιστικών οίκων όπως Φερράρι, Πόρσε, Renault, Ford, Toyota, Nissan, Opel, BMW κ.α. εκτός του ότι θα είναι ιδανική έδρα για την πραγματοποίηση δοκιμών διαρκείας, τεστ και εμπορικών προωθητικών

δραστηριοτήτων εκ μέρους των οίκων κατασκευής Αυτοκινήτων, Μοτοσικλετών, Ελαστικών, Αξεσουάρ.

Η περιοχή του Αυτοκινητοδρόμιου είναι πολύ ελκυστική σαν φύση κι εξοχή και είναι ιδανική για την οργάνωση αγώνων και χωρίς μηχανές, δηλαδή βάδην, Μαραθώνιο και Αγώνες Ποδηλασίας. Με την ευκαιρία επίσης σημαντικών αθλητικών διοργανώσεων στην Ελλάδα, η πίστα θα μπορούσε να φιλοξενήσει π.χ. ποδηλατικούς αγώνες, όπως έγινε στο παρελθόν στο Nürburgring και την Ιμόλα για δύο οργανώσεις του Παγκοσμίου Ποδηλατικού Πρωταθλήματος.

Η παρουσία του σημαντικού Λιμανιού της Πάτρας που αποτελεί την θαλάσσια σύνδεση του Αυτοκινητοδρόμιου με την Ευρώπη και την κύρια πύλη εισόδου στη χώρα των επισκεπτών με αυτοκίνητο, καθιστά την αυτοκινητιστική πίστα έναν τόπο ιδανικό για την διεξαγωγή Εκθέσεων Αγοράς Αυτοκινήτων, Μοτοσικλετών, Φορητών, καινούργιων και μεταχειρισμένων καθώς οχημάτων εποχής.

8.7 Ομάδες στόχοι

Ένα αυτοκινητοδρόμιο που θα δημιουργηθεί και θα λειτουργεί στην Ελλάδα, στοχεύει στις παρακάτω ομάδες – στόχους, με το μεγάλο του βέβαια πλεονέκτημα ότι θα είναι το μοναδικό στη χώρα:

- § Αγώνες αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας εθνικής εμβέλειας (πανελλήνια πρωταθλήματα)
- § Διεθνείς Αγώνες αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας
- § Ομάδες αγώνων (αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας όλων των κατηγοριών) για προπονήσεις
- § Δοκιμές — αγώνες ιδιωτών πιλότων — κατόχων αγωνιστικών αυτοκινήτων
- § Ομάδες, αγώνες ιδιωτικές
- § Δοκιμές αυτοκινήτων F1 και ΜΟΤΟ κατηγορία Grand Prix.
- § Οίκοι αυτοκινητιστικοί, μοτοσικλετιστικοί.
- § Οίκοι ελαστικών.
- § Οίκοι αξεσουάρ για μέσα και πιλότους.
- § Σχολές ασφαλούς οδήγησης, σχολή οδήγησης για αγώνες.

§ Οργανωτές εκδηλώσεων σε ανοικτούς χώρους.

8.8 Συμπεράσματα

Μία σύγχρονη πίστα πρέπει να είναι λοιπόν μία εγκατάσταση πολυλειτουργική με δυνατότητα να διοργανώνει εκδηλώσεις του μηχανοκίνητου αθλητισμού , εκδηλώσεις των κατασκευαστών των αυτοκινήτων / μοτοσικλετών και όλων των επί μέρους εξαρτημάτων και συστημάτων τους και εκδηλώσεις διαφόρων ειδών όπου οι επισκέπτες για αναψυχή ή ενημέρωση θα βρεθούν σε ένα ελκυστικό περιβάλλον, όπως είναι το ευρύτερο φυσικό και όπως θα γίνει αυτό της πίστας.

Από τα καίρια σημεία μίας σύγχρονης πίστας σημειώνονται τα ακόλουθα στοιχεία:

§ Να διαθέτει τουλάχιστον 3 πίστες (διαδρομές):

- Ø Μία για τα γκραν πρι αυτοκινήτων και μοτοσικλετών της μεγάλης Παγκόσμιας κατηγορίας με ένα μήκος μεταξύ των 3,7 και 5 χιλιομέτρων και με μία διαδρομή ικανή να αναδείξει τη γνώση και ικανότητα των πιλότων και την τεχνική ποιότητα των μηχανικών μέσων.
- Ø Μία για αγώνες αυτοκινήτων — μοτοσικλετών και φορτηγών σε επίπεδο Ευρωπαϊκό και Εθνικό με μήκος μεταξύ των 2,5 και 3,5 χιλιομέτρων.
- Ø Μία για σχολή οδήγησης και επίδειξης με μήκος μεταξύ 1,5 και 2,5 χιλιομέτρων.

§ Να διαθέτει άνετες κερκίδες με αριθμημένες καθιστές θέσεις και με καλή ορατότητα των αγώνων. Αυτό το στοιχείο είναι καθοριστικό για να αυξηθεί στο μέγιστο το έσοδο και να διευκολυνθεί η προπώληση των εισιτηρίων.

§ Να διαθέτει εγκαταστάσεις ελέγχου, ήχου — εικόνας στο υψηλότερο τεχνολογικά επίπεδο, για την πίστα, για τις περιοχές (ζώνες) που ανήκουν στους δημοσιογράφους και στους αντιπροσώπους των Αθλητικών Ομοσπονδιών, για τις περιοχές (ζώνες) που θα ανήκουν στο κοινό, στην περίμετρο του χώρου και στις εισόδους του Αυτοκινητοδρόμου.

§ Να διαθέτει λειτουργικό εξοπλισμό και υγειονομικό προσωπικό ικανό να αντιμετωπίσει καταστάσεις σοβαρής ανάγκης σε περίπτωση ατυχήματος στους αγώνες.

- § Να αποκτήσει καταλληλότητα για πίστα στο υψηλότερο επίπεδο του Δ.Ο.Α. και Δ.Ο.Μ.
- § Να αποκτήσει από την 'FOA' και 'DORNA' την κατακύρωση των αγώνων του Δ.Ο.Α. και Δ.Ο.Μ. διεθνούς σημασίας για την Ελλάδα.
- § Να κατασκευάσει μία σχολή ασφαλούς οδικής οδήγησης και οδήγησης για αγώνες Αυτοκινήτου και Μοτοσικλέτας.
- § Να κατασκευάσει μία μικρότερη φόρμουλα από μονοθέσιο για να ξεκινήσει τους Έλληνες πιλότους στους διεθνείς αγώνες.
- § Να χρησιμοποιείται για εκδηλώσεις που θα συνδέονται με μεγάλες αθλητικές διοργανώσεις που θα γίνονται στην χώρα μας, όπως για παράδειγμα διεθνείς ποδηλατικοί αγώνες, κ.λ.π.
- § Να προβάλλει εμπορικές εκθέσεις κι επιδείξεις για αυτοκίνητα, μότο και φορτηγά.
- § Να προβάλλει εκδηλώσεις με μοτοσικλέτες σε εθνικό και διεθνές επίπεδο με σκοπό να διαφημιστεί η πίστα και οι γύρω τουριστικές περιοχές.
- § Να προβάλλει τους Διεθνείς Αγώνες της πίστας μαζί με τις Ελληνικές Τουριστικές εγκαταστάσεις για να προσελκύσει ρεύματα θεατών / τουριστών στην Ελλάδα, ιδιαίτερα στην αστική περιοχή της.

9. Σχέδιο Εκμετάλλευσης

9.1 Δραστηριότητες – Λειτουργία

Στον αυτοκινητιστικό τομέα τον κορμό του προγράμματος θα αποτελούν οι αγώνες της φόρμουλα 3000, της φόρμουλα 3 και του πρωταθλήματος GT. Το πρόγραμμα μπορεί να συμπληρωθεί πέρα από αγώνες αυτοκινήτων εποχής των διαφόρων κατηγοριών και με αγώνες Challenge σημαντικών αυτοκινήτων όπως Φεράρι — Πόρσε — BMW — Μερσέντες, κ.λ.π.

Θα είναι επίσης απαραίτητο να προωθηθεί η δημιουργία μίας σχολής οδήγησης που να διαθέτει τμήματα οδικής συμπεριφοράς και σπορ οδήγησης για αγώνες στις διάφορες κατηγορίες και αθλήματα ταχύτητας, ράλλυ, εκτός δρόμου για να ενθαρρυνθούν οι νέοι Έλληνες πιλότοι και να μπου στον Διεθνή κόσμο του μηχανοκίνητου αθλητισμού.

Η Φόρμουλα 1, που είναι η πλέον δημοφιλής εκδήλωση παγκοσμίως, αλλά και οι αγώνες μοτοσικλέτας και SUPER BIKE (εξαιτίας του πάθους που ο Ελληνικός λαός έχει για τη μοτοσικλέτα) θα πρέπει να έχουν αρκετή επιτυχία και μεγάλο ενδιαφέρον. Οι διοργανώσεις αυτές όμως απαιτούν βάθος χρόνου και για το λόγο αυτό αποτελούν μεσοπρόθεσμο στόχο για το αυτοκινητοδρόμιο.

Θεωρώντας όλα αυτά θα μπορούσαμε υποθετικά να προσδιορίσουμε το ακόλουθο πρόγραμμα για τη διαχείριση του αυτοκινητοδρομίου:

Αγωνιστικό Ημερολόγιο

Ημερομηνία	Εκδήλωση
Ιανουάριος	Maratona Patra Slalom Auto
Φεβρουάριος	Celebrity TV Challenge 2 Days Test W. Motor C.
Μάρτιος	I Formula F3 Greece 3 Days Test EuroTruck 3 Days Test Formula 3080 2 Days Test W. Motor C.
Απρίλιος	II Formula F3 Greece FiA Historic Race FiA European Truck Racing Cup
Μάιος	III Formula 3 Greece 2 Days Challenge
Ιούνιος	3 Days Car Producer Promotion 2 Days Challenge
Ιούλιος	IV Formula 3 Greece International Criterium Bicycle
Αύγουστος	Patra Summer Fest V Formula 3 Greece
Σεπτέμβριος	2 Days Test Formula 3080 VI Formula 3 Greece
Οκτώβριος	FIA GP Formula 3000 3 Days Car Producer Promotion
Νοέμβριος	VII Formula 3 Greece
Δεκέμβριος	Circuit Rally Patrasso Mercato Antiquario.

Το ημερολόγιο αυτό θεωρητικά θα αποτελεί ένα πλαίσιο — στόχο δραστηριοτήτων. Στην παρούσα μελέτη και εκτιμώντας με συντηρητική διάθεση τις δυνατότητες του φορέα για την ανάπτυξη των υποδομών, θεωρείται ρεαλιστικό το παρακάτω πρόγραμμα διοργανώσεων, το οποίο θα επιτευχθεί από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας

- § Τρεις (3) διεθνείς αγώνες αυτοκινήτου
- § Δέκα (10) εθνικούς αγώνες αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας
- § Εκατό (100) ημέρες ενοικίασης της πίστας για διεξαγωγή προπονήσεων, ιδιωτικών αγώνων ή άλλων εκδηλώσεων

Η αβεβαιότητα στην ανάλυση των αποτελεσμάτων έχει σχέση με τις διαθέσεις του ελληνικού κοινού για την προσέλευση και την δυνατότητά της να καταβάλει εισιτήριο ορισμένου ύψους. Αυτό επειδή μέχρι σήμερα, δεν υπάρχουν εκδηλώσεις στον τομέα του μηχανοκίνητου αθλητισμού στη χώρα μας, επομένως δεν υπάρχουν στατιστικά στοιχεία. Οι εκτιμήσεις που γίνονται στην παρούσα μελέτη για την ελαχιστοποίηση του ρίσκου είναι πολύ συντηρητικές και δεν έχουν σχέση με τον αριθμό των θεατών σε διεθνείς αγώνες που γίνονται στις οργανωμένες παγκόσμιες πίστες, ακόμη και σε χώρες με αντίστοιχα πληθυσμιακά δεδομένα. Η προσέγγιση αυτή ενώ μειώνει την αβεβαιότητα των αποτελεσμάτων δεν υποκαθιστά την ανάγκη για μια ασφαλέστερη εκτίμηση που θα γίνει μέσα από μια έρευνα αγοράς σε πανελλήνια κλίμακα, αφού η πίστα θα είναι η μοναδική στη χώρα.

9.2 Διοίκηση – Διαχείριση

Η Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας Α.Ε. έχει συσταθεί ως εταιρεία ευρείας μετοχικής σύνθεσης, στην οποία μετέχουν οι φορείς της περιοχής αλλά και απλοί ιδιώτες. Για τους φορείς της περιοχής (ΝΠΔΔ, Εκκλησία, ΟΤΑ, κλπ.) ο περιορισμός για το ύψος της συμμετοχής τους είναι αθροιστικά 45%. Αντίθετα η συμμετοχή των ιδιωτών περιορίζεται στο ύψος του 2% ανά φυσικό ή νομικό πρόσωπο. Οι μετοχές είναι ονομαστικές και ανέρχονται σε 14.782 ονομαστικής αξίας 73,37 € η κάθε μία. Από αυτές το 34,11% δηλαδή 5042 μετοχές κατέχουν τα πιο κάτω επτά Ν.Π.Δ.Δ.:

Ν.Π.Δ.Δ.	Μετοχές	Ποσοστό
Επιμελητήριο Αχαΐας	1600	10,82
Δήμος Πατρέων	1200	8,12
ΤΕΔΚ Ν. Αχαΐας	822	5,56
Δήμος Φαρών	600	4,06
ΔΕΥΑ Πατρών	485	3,28
Ιερός Ναός Κοίμησης Θεοτόκου Χαλανδρίτσας	235	1,59
Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αχαΐας	100	0,68

Τις υπόλοιπες 9740 μετοχές (65,89%) κατέχουν 422 φυσικά ή νομικά πρόσωπα που κανένα από αυτά δεν διαθέτει ποσοστό μεγαλύτερο του 2% του συνολικού

κεφαλαίου της εταιρείας.

Η Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας Α.Ε. έχει στην ιδιοκτησία της με οριστικούς τίτλους έκταση 1200 στρεμμάτων στην Θέση «Ρέντες» του Δήμου Φαρών (πρώην Κοινότητα Χαλανδρίτσας). Η έκταση είναι ήδη περιφραγμένη, έχει εκπονηθεί η κατασκευαστική μελέτη και έχει ληφθεί η σχετική (κατασκευαστική) άδεια από τη Δ/ση ΧΟΠ (Χωροταξίας, Οικισμού και Περιβάλλοντος) της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αχαΐας και επομένως η εταιρεία είναι έτοιμη για την έναρξη των εργασιών κατασκευής του έργου.

Η εκτέλεση των εργασιών δημιουργίας του Αυτοκινητοδρομίου, η διαχείριση και η εκμετάλλευση αυτών θα γίνεται από την εταιρεία. Η εταιρεία αναλαμβάνει το κόστος και την ευθύνη για την κατασκευή του συνόλου των εγκαταστάσεων και την κάλυψη των αναγκαίων κεφαλαίων κίνησης. Παράλληλα δημιουργεί τον κατάλληλο μηχανισμό λειτουργίας και διαχείρισης των δραστηριοτήτων του αυτοκινητοδρομίου, σαν μία σύγχρονη και ανταγωνιστική επιχείρηση. Το πλεονέκτημα της λύσης αυτής είναι η προοπτική να καρπωθεί η εταιρεία άμεσα τα οικονομικά και γενικότερα οφέλη που θα προκύψουν σε συνδυασμό με τον απόλυτο έλεγχο των δραστηριοτήτων του αυτοκινητοδρομίου.

9.3 Οργάνωση

Δεδομένου ότι η ολοκληρωμένη διαχείριση ενός αυτοκινητοδρομίου περιλαμβάνει:

- § ανάπτυξη, συντήρηση και βελτίωση των εγκαταστάσεων
- § οργάνωση και διαχείριση:
 - ∅ των αγωνιστικών και λοιπών εκδηλώσεων
 - ∅ της εκμετάλλευσης των χώρων (ενοικίαση - παραχώρηση για ποικίλες χρήσεις)
 - ∅ των περιφερειακών, σε σχέση με τους αγώνες, δραστηριοτήτων (πολιτιστικά, έρευνα και ανάπτυξη, εκμετάλλευση σήματος, κλπ.)

Ο φορέας διαχείρισης θα πρέπει να δημιουργήσει το κατάλληλο οργανωτικό

σχήμα με την ανάλογη στελέχωση και να αναπτύξει δίκτυο συνεργασιών με άτομα, επιχειρήσεις και οργανισμούς, για την επίτευξη των στόχων του.

Για την οργάνωση της εταιρείας θα ακολουθηθούν οι σύγχρονες αντιλήψεις και πρακτικές, ώστε να προκύψει ένα ευέλικτο και αποτελεσματικό σχήμα, που θα ανταποκρίνεται άμεσα στις απαιτήσεις, χωρίς γραφειοκρατικές ή άλλες διαδικασίες.

Συνοπτικά η οργάνωση της εταιρείας θα αποτελείται από:

- § Τη Γενική Διεύθυνση της εταιρείας η οποία και είναι υπεύθυνη για τη διοίκηση και τη γενική πορεία και εικόνα της επιχείρησης.
- § Τρεις Διευθύνσεις που συντονίζουν και ελέγχουν τις άλλες επί μέρους λειτουργίες της, οι οποίες είναι:
 - Ø Η Εμπορική Διεύθυνση, που είναι αρμόδια για τις πωλήσεις της εταιρείας και την προώθηση των προϊόντων της.
 - Ø Η Διοικητική Διεύθυνση, που είναι αρμόδια για τα διοικητικά και οικονομικά θέματα της επιχείρησης (Προσωπικό, Λογιστήριο, Ταμείο, κ.λ.π.).
 - Ø Η Τεχνική Διεύθυνση, που είναι υπεύθυνη για την διαχείριση των υποδομών της επιχείρησης και την υποστήριξη για την ετοιμότητα και την εξασφάλιση της απαιτούμενης ετοιμότητας λειτουργίας (Συντήρηση/βελτίωση εγκαταστάσεων, Διαχείριση νερού, ενέργειας, υλικών, κ.λ.π.)

Ιδιαίτερη βαρύτητα θα δοθεί στην οργάνωση και λειτουργία της Εμπορικής Διεύθυνσης. Η στελέχωσή της θα γίνει με έμπειρα στελέχη της αγοράς και του χώρου, θα εξοπλιστεί με τα πλέον σύγχρονα μέσα επικοινωνιών και θα τις δοθούν οι δυνατότητες και η στήριξη για να ασκήσει την απαραίτητη εμπορική πολιτική για την προσέλκυση εκδηλώσεων / διοργανώσεων από την ελληνική και διεθνή αγορά. Λόγω των συνθηκών που επικρατούν στην συγκεκριμένη αγορά θα καταβληθεί ιδιαίτερη προσπάθεια ώστε να εξασφαλιστούν οι εγκρίσεις και οι συμφωνίες με τις Διεθνείς Ομοσπονδίες και Οργανισμούς, πέραν αυτών που ήδη έχουν κατ' αρχήν εξασφαλιστεί.

Η Τεχνική Διεύθυνση είναι στην ουσία εκείνη που «λειτουργεί» τις υποδομές, το παραγωγικό τμήμα της επιχείρησης.

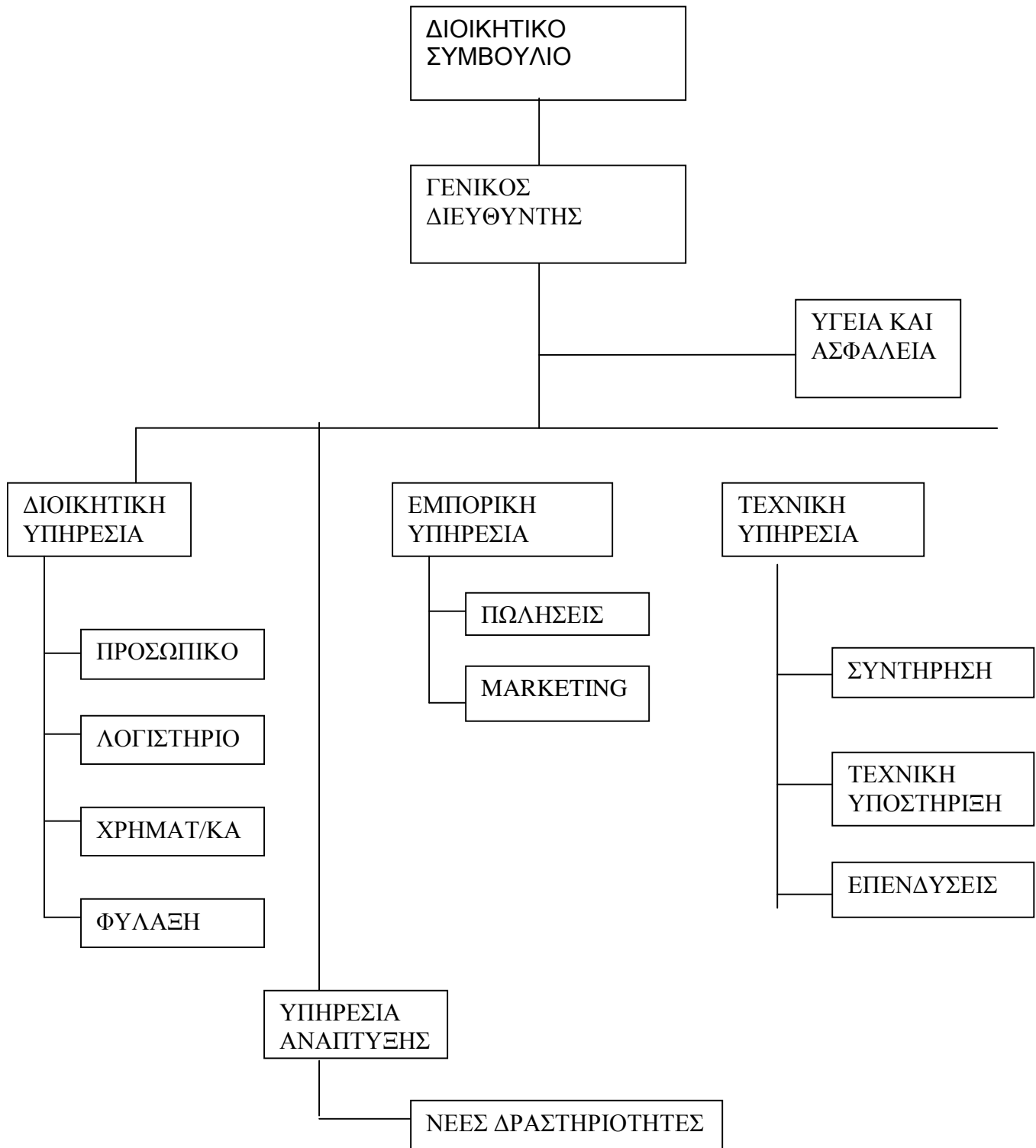
Επίσης θα λειτουργούν τα τμήματα διασφάλισης ποιότητας, υγιεινής και ασφάλειας, έρευνας και ανάπτυξης, τα οποία θα παρακολουθούν και θα συντονίζουν τις αντίστοιχες λειτουργίες.

Η τυπική οργάνωση της εταιρεία διαχείρισης θα πρέπει να περιλαμβάνει:

- § Τη διοίκηση — Γενικός Διευθυντής· (1 άτομο)
- § Γραμματεία (1 άτομο)
- § Τις Διοικητικές - οικονομικές υπηρεσίες (2 άτομα)
- § Τις εμπορικές υπηρεσίες (2 άτομα)
- § Τις τεχνικές υπηρεσίες (2 άτομα)
- § Τις υπηρεσίες ανάπτυξης (1 άτομο)
- § Τις δημόσιες σχέσεις (1 άτομο)
- § Την υπηρεσία φύλαξης — γενική απασχόληση (3 άτομα)

Για την εκτέλεση των εργασιών της επένδυσης αλλά και την ανάπτυξη των εργασιών και τη διαχείριση, είναι φυσικό η επιχείρηση να συνεργαστεί με εξειδικευμένες εταιρείες ή και φυσικά πρόσωπα έτσι ώστε να εξασφαλιστούν στον καλύτερο βαθμό οι προϋποθέσεις για την επιτυχία των στόχων της.

Το οργανωτικό της σχήμα αποτυπώνεται στο ακόλουθο διάγραμμα:



10. ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

10.1 Η Θέση του έργου και οι υποδομές της περιοχής

Η επένδυση έχει σκοπό την δημιουργία των εγκαταστάσεων του αυτοκινητοδρομίου σύμφωνα με τις προδιαγραφές των Διεθνών Ομοσπονδιών Αυτοκινήτου και Μοτοσικλέτας. Θα δημιουργηθεί στη θέση Ρέντες της Χαλανδρίτσας του Δήμου Φαρών, σε ιδιόκτητη έκταση 1200 στρεμμάτων. Το αυτοκινητοδρόμιο Χαλανδρίτσας απέχει 225 χλμ. από την Αθήνα και 22 χλμ. από την Πάτρα. Η έκταση βρίσκεται νότια και σε απόσταση 3 χλμ. από την Χαλανδρίτσα.

Η περιοχή εγκατάστασης βρίσκεται στην ΒΔ πλευρά του νομού Αχαΐας και της Πελοποννήσου σε μικρή απόσταση από τον Πατραϊκό κόλπο και το Ιόνιο Πέλαγος. Βρίσκεται κοντά (15 χιλιόμετρα περίπου) στο σταυροδρόμι της ΠΑΘΕ με τον υπό κατασκευή δυτικό άξονα της χώρας (Ιόνια Οδός), στο σταυροδρόμι που θα συνδέει δηλαδή τον άξονα της Αδριατικής με τον άξονα του Αιγαίου και της Ανατολικής Ευρώπης.

Η θέση κατασκευής του έργου στη Χαλανδρίτσα, βρίσκεται σε άμεση σχέση με την Πάτρα και την περιοχή της, μια περιοχή που συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοτό του πληθυσμού του νομού και αποκτά εκ των πραγμάτων την έννοια του ευρύτερου πολεοδομικού συγκροτήματος, οι λειτουργίες του οποίου αναμένεται να επηρεαστούν από τη λειτουργία του Αυτοκινητοδρομίου.

Η πεδινή έκταση των 150.000 στρεμμάτων της περιοχής του κάμπου των Φαρών καλλιεργείται σχεδόν στο σύνολό της με ελαιόδεντρα και αμπέλια δίνοντας πολύ καλής ποιότητας προϊόντα. Οι υδάτινοι πόροι της περιοχής αναμένεται να ενισχυθούν με την κατασκευή του υδατοφράγματος στον ποταμό Πείρο, το οποίο θα καλύψει τις ανάγκες της ευρύτερης περιοχής για τα επόμενα χρόνια.

Εκτός από τις εκτεταμένες, όμορφες, καθαρές και προσπελάσιμες ακτές του Πατραϊκού και του Ιονίου, που βρίσκονται στα δυτικά της θέσης του αυτοκινητοδρομίου, οι ορεινοί όγκοι που Ερύμανθου και του Παναχαϊκού με τα επί

μέρους μνημεία τους δημιουργούν ένα μοναδικό φυσικό περιβάλλον που περιλαμβάνει σημαντικά φυσικά μνημεία, όπως το Σπήλαιο των Λιμνών στα Καστριά, το Φαράγγι του Βουραϊκού με τον οδοντωτό σιδηρόδρομο, το Χελμό με το χιονοδρομικό του Κέντρο, το δάσος της Στροφυλιάς, κ.λ.π.

Τα ιστορικά μνημεία και οι αρχαιολογικοί χώροι συμπληρώνουν τα χαρακτηριστικά της περιοχής και την καθιστούν ενδιαφέρουσα και από αυτή την πλευρά. Υπάρχουν μνημεία από την Μυκηναϊκή και την κλασσική αρχαιότητα, την Ρωμαϊκή εποχή και τον μεσαίωνα (Ωδείο της Πάτρας, Κάστρο Πάτρας και Ρίου) όπως και μοναδικά θρησκευτικά μνημεία, όπως οι ιστορικές μονές της Αγίας Λαύρας, του Μεγάλου Σπηλαίου, της Παναγίας της Χρυσοποδαρίτισας Χαλανδρίτσας, του Ομπλού, κ.λ.π. Φυσικά η εγγύτητα της περιοχής με την περιοχή των μοναδικών παγκόσμιων μνημείων της Ολυμπίας, των Δελφών, των Μυκηνών, κ.λ.π, την καθιστά ιδιαίτερα ελκυστική.

Οι υποδομές της περιοχής συνδέονται άμεσα με αυτές της Πάτρας αφού βρίσκεται σε απόσταση μόλις 20 χιλιομέτρων από αυτή και ανήκει στην ευρύτερη περιφερειακή της περιοχή.

Η προσπέλαση στο χώρο γίνεται με τρεις διαφορετικούς τρόπους:

1. Από την Εθνική οδό Πατρών - Καλαβρύτων μέσω Χαλανδρίτσας
2. Από την Εθνική οδό Πατρών - Τριπόλεως μέσω Ελληνικού – Βαλματούρας
3. Από την Εθνική οδό Πατρών - Πύργου μέσω ΒΙ.ΠΕ. Πατρών (με κόμβο και διάνοιξη στη διασταύρωση με την Εθνική οδό Πατρών - Τριπόλεως)

Οι συνδέσεις αυτές με το Εθνικό οδικό δίκτυο δίνουν την δυνατότητα μέσω αυτοκινητοδρόμων να έχουν πρόσβαση στις σημαντικότερες περιοχές — πόλεις της χώρας και στα δίκτυα της Κεντρικής Ευρώπης. Η βελτίωση επίσης της οδικής σύνδεσης με την Κεντρική Πελοπόννησο μέσω της Ε.Ο. Πατρών — Τρίπολης δίνει νέες δυνατότητες στις επικοινωνίες — μεταφορές, που συμπληρώνονται προς βορά με τη γέφυρα Ρίου — Αντιρρίου, που ολοκληρώθηκε το 2004, και των συνδέσεων με την Εγνατία που θα αλλάξει τα δεδομένα στην επικοινωνία της περιοχής με την

Θεσσαλονίκη και την Βόρεια Ελλάδα και των χωρών των Βαλκανίων και της Ευρώπης.

Τα έργα αναβάθμισης — βελτίωσης του σιδηροδρομικού δικτύου της περιοχής βρίσκονται σε εξέλιξη, η ολοκλήρωση των οποίων θα δώσει χαρακτηριστικά διεθνούς γραμμής στη σύνδεση Πάτρας – Αθήνας, ενώ η επέκταση και η χωροταξική μετατόπιση του λιμανιού της Πάτρας που κατασκευάζεται θα του δώσουν την δυνατότητα καλύτερης εξυπηρέτησης και περαιτέρω ανάπτυξης και απεγκλωβισμού του από το Κέντρο της πόλης.

Η συγκοινωνιακή υποδομή συμπληρώνεται με το αεροδρόμιο του Αράξου που με τα εκτελούμενα έργα μετατρέπεται σε πλήρες πολιτικό αεροδρόμιο για να εξυπηρετήσει τις ανάγκες της Πάτρας.

Οι επικοινωνίες στην περιοχή των Πατρών είναι από τις πιο καλές στη χώρα από ποσοστική άποψη (80 τηλέφωνα ανά 100 κατοίκους). Η ποιότητα των συνδέσεων είναι ιδιαίτερα ικανοποιητική, με πλήρη ψηφιοποίηση των τηλεφωνικών κέντρων. Η δυνατότητα παροχής νέων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών έχει αυξηθεί σημαντικά με την εγκατάσταση γραμμής οπτικών ινών, ενώ η κάλυψή της από όλες τις εταιρείας κινητής τηλεφωνίας είναι πλήρης.

Η περιοχή της Πάτρας αποτελεί επίσης το τρίτο πανεπιστημιακό εκπαιδευτικό και ερευνητικό κέντρο της χώρας με σαφώς τεχνολογικό προσανατολισμό. Είναι έδρα του Πανεπιστημίου με σχολές Θετικών Επιστημών, Πολυτεχνείου, Επιστημών Υγείας, Οικονομίας και Παιδαγωγικές με προπτυχιακά και μεταπτυχιακά τμήματα. Φοιτούν πάνω από 20.000 φοιτητές (οι αλλοδαποί φοιτητές υπερβαίνουν τους 400) και εργάζονται πάνω από 1.300 άτομα (επιστήμονες, τεχνικοί, διοικητικοί, κ.λ.π.). Είναι έδρα Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού ιδρύματος με τρεις σχολές (Τεχνολογικών εφαρμογών, Διοίκησης και Οικονομίας και Επαγγελματιών Υγείας — Πρόνοιας) με πολλές χιλιάδες φοιτητές. Επίσης αποτελεί την έδρα του (μοναδικού) Ελληνικού Ανοικτού Πανεπιστημίου.

Στο χώρο της έρευνας δραστηριοποιούνται τρία σημαντικά ερευνητικά ινστιτούτα: Το Ινστιτούτο Τεχνολογίας Υπολογιστών (ITY), το Ινστιτούτο Χημικής Μηχανικής και Χημικών Διεργασιών Υψηλής Θερμοκρασίας (ΕΙΧΗΜΥΘ) και το Ινστιτούτο Βιομηχανικού Σχεδιασμού (ΙΝΒΙΣ). Διαθέτουν επιστημονικό και ερευνητικό δυναμικό το οποίο χαρακτηρίζεται από υψηλή εξειδίκευση στους τομείς των τεχνολογιών αιχμής. Στην εγκατάσταση και ανάπτυξη επιχειρήσεων αιχμής βοηθάει σημαντικά το Επιστημονικό Πάρκο Πατρών, με τις υποδομές και τις υπηρεσίες που προσφέρει.

Στον τομέα των βιομηχανικών υποδομών λειτουργεί η Βιομηχανική Περιοχή Πατρών, που αναπτύσσεται σε έκταση 3000 στρεμμάτων σε απόσταση 12 περίπου χιλιομέτρων από την θέση του Αυτοκινητοδρομίου. Είναι εγκατεστημένες πάνω από 60 βιομηχανικές μονάδες διαφόρων κλάδων και διαθέτει πλήρη δίκτυο υποδομών και δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξής της.

Στο τομέα της υγείας η περιοχή της Πάτρας είναι το σημαντικότερο νοσηλευτικό κέντρο της Δυτικής Ελλάδας. Διαθέτει τέσσερα κρατικά νοσοκομεία (Γ.Ν. Αγίου Ανδρέα, Καραμανδάνειο Παίδων, Νοσημάτων Θώρακος, και Περιφερειακό Πανεπιστημιακό) με πάνω από 1400 κλίνες και υψηλού επιπέδου ιατρικό δυναμικό που καλύπτουν αποτελεσματικά όλους τους τομείς της υγείας. Οι ιδιώτες γιατροί (πάνω από 300), οι ιδιωτικές κλινικές (πάνω από 10) και τα διαγνωστικά κέντρα (7) συμπληρώνουν την εικόνα του τομέα της υγείας και δίνουν το υψηλό επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών. Στην άμεση περιοχή του αυτοκινητοδρομίου λειτουργεί το Κέντρο Υγείας Χαλανδρίτσας.

Στον τομέα του τουρισμού και στην άμεση περιοχή του Αυτοκινητοδρομίου (Πάτρα — Παράλια πατραϊκού) λειτουργούν περίπου 2500 κλίνες όλων των κατηγοριών, ενώ λειτουργούν ακόμη 6000 στην ευρύτερη περιοχή. Με τις φυσικές ομορφιές, τα μνημεία, τη θέση της και τις εκδηλώσεις που πραγματοποιούνται, ο τουρισμός έχει σημαντικά περιθώρια ανάπτυξης.

Οι αθλητικές υποδομές της περιοχής είναι σημαντικές, καλύπτουν όλες σχεδόν τις αθλητικές δραστηριότητες είναι υψηλού επιπέδου και διεθνών ή ολυμπιακών

προδιαγραφών. Υπάρχουν δώδεκα κλειστά γυμναστήρια, τρία κολυμβητήρια, είκοσι οκτώ ανοικτά γήπεδα αθλοπαιδιών, τρία συγκροτήματα γηπέδων τένις, τέσσερες αίθουσες βαρέων αθλημάτων και πολλά ακόμη για όλα τα αθλήματα. Πολλά εξ αυτών αναβαθμίστηκαν, για να φιλοξενήσουν αθλητικά γεγονότα των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004.



Το Παμπελοποννησιακό στάδιο

Στους συνεδριακούς εκθεσιακούς χώρους κυριαρχεί το σύγχρονο Συνεδριακό — Πολιτιστικό κέντρο του Πανεπιστημίου Πατρών με 2500 θέσεις συνολικά, που μπορεί να διοργανώσει μεγάλες εκδηλώσεις υψηλού επιπέδου.

Επομένως προκύπτει ότι η επιλεγείσα θέση έχει καλή πρόσβαση στους μεταφορικούς άξονες της περιοχής και μέσω αυτών στα ευρωπαϊκά οδικά δίκτυα, βρίσκεται κοντά στο λιμάνι της Πάτρας, στα αεροδρόμια του Αράξου και της Ανδραβίδας, κοντά στο σιδηροδρομικό δίκτυο της Πάτρας που αναβαθμίζεται και γίνεται ευρωπαϊκών προδιαγραφών, επομένως έχει πλήρη και σύγχρονη επικοινωνία με όλα τα μεταφορικά μέσα. Το κλίμα και τα χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος καθιστούν λειτουργική και ελκυστική την πίστα όλες τις εποχές του χρόνου. Υπάρχουν στην περιοχή βιομηχανικές υποδομές και λειτουργούν με επιτυχία ερευνητικά κέντρα και βιομηχανικές μονάδες. Διαθέτει, ποσοτικά και ποιοτικά,

ικανοποιητικές και πλήρεις υποδομές σε όλους τους τομείς που μπορούν να στηρίξουν και να υποστηρίξουν με επάρκεια την λειτουργία του Αυτοκινητοδρομίου, ενώ είναι σε θέση να προσφέρουν και άλλες πολλαπλές επιλογές αναψυχής στους επισκέπτες (αθλητές, παράγοντες, θεατές, κ.λ.π.). Όλα αυτά αποτελούν σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα όχι μόνο σε σχέση με άλλες περιοχές της χώρας αλλά και σε ευρύτερο ευρωπαϊκό περιβάλλον.

10.2 Τεχνική περιγραφή

Η τεχνική περιγραφή που ακολουθεί, όπως και τα αντιστοιχούντα σ' αυτήν οικονομικά μεγέθη, προκύπτουν από τις μελέτες που έχουν ήδη ολοκληρωθεί.

Η αγωνιστική πίστα ταχύτητας και το συγκρότημα έχουν μελετηθεί για τη λειτουργία:

- α. αγώνων αυτοκινήτων F1
- β. αγώνων μοτοσικλετών παγκοσμίου πρωταθλήματος super bike

Φυσικά, μια πίστα με αυτές τις προδιαγραφές μπορεί να φιλοξενήσει αγώνες όλων των άλλων κατηγοριών.

10.2.1 Διάδρομος αγώνων

- § Πίστα αγώνων ταχύτητας μήκους 5243 μ. και πλάτους 12μ. Σε μήκος 800 μέτρων στην ευθεία (εκκίνηση κ.λ.π.) το πλάτος της πίστας θα είναι 14μ.
- § Το δίκτυο ασφαλείας. Πρόκειται για δρόμους που παρακολουθούν την διαδρομή της πίστας εσωτερικά και εξωτερικά. Ο εξωτερικός περιμετρικός δρόμος έχει μήκος 3.530 μέτρα και ο εσωτερικός 540 μέτρα. Το πλάτος τους θα είναι 8 μέτρα. Είναι ασφαλτοστρωμένοι δρόμοι οι οποίοι επιτρέπουν την ταχεία κυκλοφορία ασθενοφόρων, γερανών, πυροσβεστικών και λοιπών οχημάτων ασφαλείας. Επίσης θα διαμορφωθεί ο χωμάτινος δρόμος ασφαλείας έξω από την πίστα συνολικής επιφάνειας 68.500 τετραγωνικών μέτρων, ή 8.562 μέτρων μήκους.

- § Περιμετρική εξωτερική βοηθητική οδοποιία: 3.000μ. χωμάτινος δρόμος με κατάλληλη εξομάλυνση την οποία και απαιτεί η χρήση του.
- § Εσωτερική βοηθητική οδοποιία 600 μ. χωμάτινος δρόμος με κατάλληλη εξομάλυνση την οποία και απαιτεί η χρήση του.
- § Τεχνικά Έργα : Δύο υπόγειες διαβάσεις, 5,5 μ. μήκους περίπου, η κάθε μια.



- § Στον περιβάλλοντα χώρο θα κατασκευαστούν δρόμοι πρόσβασης και λοιποί βοηθητικοί συνολικού μήκους 3.000 μέτρων και πλάτους 8 μέτρων
- § Ελικοδρόμιο, συνολικής διαμορφούμενης επιφάνειας 1.500 τ.μ.
- § Χωματοουργικά: Περιλαμβάνονται όλες οι απαραίτητες εργασίες εκσκαφών και επιχωματώσεων που απαιτούνται για την κατασκευή της πίστας και των αντίστοιχων προσαρτημένων σ' αυτήν χώρων ασφαλείας.

10.2.2 Άλλες υποδομές

Περιλαμβάνουν:

I. Κερκίδες καθημένων θεατών.

10.000 θέσεις σταθερών κερκίδων κατανεμημένων σε δύο ομάδες. Θα είναι

κατασκευές από μπετόν

II. Κτιριακές Εγκαταστάσεις

§ **Κτίριο Pits:** Πρόκειται για κτίριο που αναπτύσσεται σε τρεις στάθμες. Είναι μεικτή κατασκευή με φέροντα σκελετό από οπλισμένο σκυρόδεμα καθώς και μεταλλικούς φορείς. Τα στοιχεία πλήρωσης είναι από οπτοπλινθοδομή και από μεταλλικά pannels. Αναλυτικά οι χρήσεις κατανέμονται ανά στάθμη ως εξής:

- ∅ ισόγειο : 32 boxes, με 4 μέτρα πλάτος και 13 μ μήκος το καθένα
- ∅ α' όροφος: 6 αίθουσες φιλοξενίας (περίπου 7 τ.μ. η μία), αίθουσα τύπου 200 τ.μ., 325 διακεκριμένες θέσεις
- ∅ β' όροφος: εστιατόριο 560 τ.μ., καταστήματα 100 τ.μ., 110 διακεκριμένες θέσεις

§ **Κτίριο διεύθυνσης:** Διώροφο κτίριο 1200 τ.μ., με υπόγειο 450 τ.μ. και βατό δώμα. Ο φέροντας σκελετός είναι από οπλισμένο σκυρόδεμα και τα στοιχεία πλήρωσης από οπτοπλινθοδομή και υαλοπετάσματα – υαλοπίνακες. Αναλυτικά οι χρήσεις κατανέμονται ανά στάθμη ως εξής:

- ∅ υπόγειο: Ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις
- ∅ ισόγειο : Γραμματεία, Λογιστική εξυπηρέτηση, Εργαστήριο, Σκηνοθεσία, Έλεγχος οπτικοαουστικών μέσων, Επιθεωρητές πίστας, Φυλάκιο, Γραφείο αστυνομίας, Αίθουσα συνεδριάσεων
- ∅ α' όροφος: Αίθουσα συνεντεύξεων TV, Γραμματεία F1, Επιθεωρητές F1 – Διεύθυνση αγώνα, Γραμματεία δευτερεύοντα αγώνα, Επιθεωρητές δευτερεύοντα αγώνα, Χρονομέτρεις, Διεύθυνση αγώνα και κλειστό κύκλωμα TV, Κέντρο επεξεργασίας στοιχείων, Βάθρο απονομής, Κυλικείο
- ∅ β' όροφος: Βατό δώμα με 80 διακεκριμένες θέσεις επισήμων

III. Λοιπές εγκαταστάσεις

§ θέσεις στάθμευσης: θα διαμορφωθούν 2.100 θέσεις ικανές να εξυπηρετήσουν και να καλύψουν τις ανάγκες της λειτουργίας του Αυτοκινητοδρομίου. Στον

περιβάλλοντα χώρο θα διαμορφωθούν επίσης χώροι (υπαίθριοι) για την κάλυψη των αναγκών των θεατών που θα εξυπηρετούν 6.000 αυτοκίνητα τουλάχιστον.

- § αναμεταδότες αγώνα: Προβλέπονται 4 καμπίνες αναμετάδοσης (Περίπου 11 τ.μ. η μία). Πρόκειται για συμβατική κατασκευή με φέροντα σκελετό από οπλισμένο σκυρόδεμα και στοιχεία πλήρωσης από οπτοπλινθοδομή και υαλοπίνακες.
- § Ιατρείο: Αναπτύσσεται σε μία στάθμη (ισόγειο), και καταλαμβάνει 140 τ.μ. Είναι συμβατική κατασκευή με φέροντα σκελετό από οπλισμένο σκυρόδεμα και στοιχεία πλήρωσης από οπτοπλινθοδομή
- § Park ferme : 215 τ.μ. Χώρος κατάλληλος για τον τεχνικό έλεγχο των αυτοκινήτων
- § Κατοικία φυλάκων: 170 τ.μ. Είναι συμβατική κατασκευή με φέροντα σκελετό από οπλισμένο σκυρόδεμα και στοιχεία πλήρωσης από οπτοπλινθοδομή.
- § W.C. κοινού : 40 τεμάχια. Προτείνονται προκατασκευασμένες κατασκευές.

IV. Μέτρα ασφαλείας για το κοινό και τους οδηγούς.

Μπαριέρες μήκους 12.813 μ. Πρόκειται για κατασκευές από μπετόν και μέταλλο, ανάλογα με τις θέσεις και τις απαιτήσεις ασφαλείας.

10.2.3 Εξοπλισμός – Εγκαταστάσεις

Ο απαιτούμενος εξοπλισμός για την λειτουργία του Αυτοκινητοδρομίου αφορά:

- ü Τον εξοπλισμό λειτουργίας της πίστας
- ü Τον εξοπλισμό και τα συστήματα ασφαλείας
- ü Τις ηλεκτρικές, υδραυλικές και λοιπές βοηθητικές εγκαταστάσεις.
- ü Τα οχήματα και λοιπά μεταφορικά μέσα.
- ü Τον εξοπλισμό και τα μέσα οργάνωσης και λειτουργίας της επιχείρησης.

α. Στον εξοπλισμό λειτουργίας της πίστας περιλαμβάνονται:

- § Όργανα και μέσα παρακολούθησης και ελέγχου των συνθηκών στην πίστα (παρακολούθηση και καταγραφή κίνησης αυτοκινήτων, εξοπλισμός θέσεων κριτών, κ.λ.π)
- § Μέσα καταγραφής και μετάδοσης εικόνας και ήχου
- § Βασικός εξοπλισμός των pits
- § Βασικός εξοπλισμός του κέντρου ελέγχου (Park Ferme)

β. Στον εξοπλισμό και τα οχήματα ασφαλείας περιλαμβάνονται:

§ Ο βασικός εξοπλισμός του ιατρείου και του σταθμού πρώτων βοηθειών.

§ Ο εξοπλισμός και η εγκατάσταση ηλεκτροπαραγωγού ζεύγους.

§ Ο εξοπλισμός ελέγχου πρόσβασης στα διακεκριμένα σημεία του Αυτοκινητοδρόμιου

§ Ο πυροσβεστικός εξοπλισμός και τα μέσα ανίχνευσης και προειδοποίησης.

γ. Στις εγκαταστάσεις περιλαμβάνονται:

§ Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις: Περιλαμβάνονται όλες οι εγκαταστάσεις και ο απαιτούμενος εξοπλισμός, από την λήψη από τη ΔΕΗ (μέση τάση) μέχρι την τελική κατανάλωση (παροχές κτιρίων, κ.λ.π.). Δηλαδή περιλαμβάνεται ο Υποσταθμός (μετασχηματιστές, ρύθμιση συνημίτονου, πίνακες χαμηλής, κ.λ.π.), και τα δίκτυα μέχρι τους επί μέρους πίνακες των εγκαταστάσεων.

§ Υδραυλικές εγκαταστάσεις: Στις υδραυλικές εγκαταστάσεις περιλαμβάνονται:

∅ Η γεώτρηση και το δίκτυο άντλησης νερού

∅ Το δίκτυο μεταφοράς και διανομής του νερού

∅ Το δίκτυο συλλογής των ακαθάρτων νερών δαπέδου

∅ Η δεξαμενή και το πυροσβεστικό δίκτυο

§ Λοιπές εγκαταστάσεις όπου περιλαμβάνονται:

∅ Οι εγκαταστάσεις αλεξικέραυτου.

∅ Οι εγκαταστάσεις παραγωγής και παροχής πεπιεσμένου αέρα στα σημεία που χρειάζεται (pits, park ferme, κ.λ.π.)

∅ Ο εξοπλισμός καθαρισμού χώρου και οι εγκαταστάσεις συλλογής των ακρήστων ή προς ανακύκλωση ειδών (Πλυστικά υψηλής πίεσης, αυτοκινούμενα μηχανικά σάρωθρα, κ.λ.π)

δ. Στα οχήματα και λοιπά μεταφορικά μέσα περιλαμβάνεται η προμήθεια: Πυροσβεστικού Οχήματος, Αυτοκινούμενου γερανού, ανυψωτικού — μεταφορικού (κλάρκ), μικρού φορτηγού ανοικτού, μικρού φορτηγού κλειστού, μικρού ρυμουλκού και οχήματος μεταφοράς προσωπικού 12 θέσεων.

ε. Τον εξοπλισμό και τα μέσα οργάνωσης και λειτουργίας της επιχείρησης περιλαμβάνονται:

§ Ο μηχανογραφικός και λοιπός εξοπλισμός γραφείου , επικοινωνιών ,κ.λ.π.

§ Ο εξοπλισμός των αιθουσών τύπου, των εστιατορίων και των λοιπών χώρων εξυπηρέτησης προσκεκλημένων και κοινού.

§ Ο εξοπλισμός των συστημάτων αναμετάδοσης των αγώνων.

10.3 Κόστος επένδυσης

Το κόστος της επένδυσης περιλαμβάνει τις δαπάνες των οικοδομικών και λοιπών κατασκευών, και το κόστος του εξοπλισμού και των εγκαταστάσεων. Το κόστος αυτό, σύμφωνα με τα σχέδια κατασκευής, τις τεχνικές περιγραφές των έργων και τις προσμετρήσεις — προϋπολογισμούς των μηχανικών μελετητών, που έχουν εκπονηθεί για την Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας Α.Ε., δίνεται συνοπτικά στη συνέχεια.

10.3.1 Κόστος οικοδομικών και λοιπών έργων

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνεται η κατασκευή της πίστας (το «παραγωγικό» τμήμα της επένδυσης), των κτιρίων, των κερκίδων και η διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου. Αναλυτικά τα κόστη που προκύπτουν από τους προϋπολογισμούς — προσμετρήσεις της τεχνικής μελέτης είναι:

A. Κόστος κατασκευής πίστας και των βοηθητικών της εγκαταστάσεων.

Το κόστος των έργων κατασκευής της πίστας και των βοηθητικών της εγκαταστάσεων φαίνεται στον επόμενο πίνακα:

12	Περίφραξη συρματοπλέγματος	m2	23.628	18	
	ΣΥΝΟΛΟ (1)				6.062.520
13	Περιμετρικοί δρόμοι 8 μέτρα πλάτος	μμ	4069,5	65	2.645.17,5
14	Διαμόρφωση χωμάτινων δρόμων περιμετρικών εσωτερικά εξωτερικά της πίστας	μμ	12.361	28	346.108
15	Διαμόρφωση – ασφαλτόστρωση επιφανειών πρόσβασης στα	M2	3.650	70	255.500
16	Χώροι διαφυγής, διαμόρφωση – επίστρωση με άμμο	m2	6.000	3	18.000
	ΣΥΝΟΛΟ (2)				884.125,5
17	Απορροή ομβρίων	τεμ	1	160.000	160.000
18	Σήμανση πίστας και βοηθητικών	τεμ	1	30.000	30.000
19	Ηλεκτροφωτισμός	τεμ	1	140.000	140.000
	ΣΥΝΟΛΟ (3)				333.000

	Απρόβλεπτα				145.000
	ΣΥΝΟΛΟ ΕΡΓΩΝ ΠΙΣΤΑΣ				7.421.676€

B. Κόστος κατασκευής των οικοδομικών έργων

Περιλαμβάνονται τα κτίρια υποστήριξης της λειτουργίας της πίστας (pits, raddock, park ferme, κ.λ.π) τα κτίρια διοίκησης, κτίρια αναμετάδοσης, εξυπηρέτησης επισκεπτών, φυλάκων, κ.λ.π. Αναλυτικά οι δαπάνες φαίνονται στη συνέχεια:

Προϋπολογισμός κατασκευής κτιριακών έργων

A/a	ΕΙΔΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	Μον. Μετρ	Ποσότητα	Κόστος/μον	Σύνολο
1	ΧΩΜΑΤΟΥΡΓΙΚΑ				
1.1	Γενικές εκσκαφές γαιώδεις	μ ³	7.829	1,7	13.309,3 €
1.2	Επιχώσεις με προϊόντα εκσκαφής	μ ³	7.829	0,8	6.263,2 €
2	ΣΚΥΡΟΔΕΜΑΤΑ				
2.1	Οπλισμένο σκυρόδεμα	μ ³	7.561	180	1.360.980,0 €
2.2	Άοπλο σκυρόδεμα δαπέδων	μ ²	1.184	80	94.720,0 €
2.3	Σενάζ δρομικά	μ.μ.	3.860	10	38.600,0 €
3	ΤΟΙΧΟΠΟΙΙΑ				
3.1	Πλινθοδομές δρομικές	μ ²	7.538,96	10	75.389,6 €
3.2	Τοίχοι γυψοσανίδων απλοί	μ ²	101	41,3	4.171,3 €
3.3	Τοίχοι γυψοσανίδων από 2 πλευρές	μ ²	1.200	53,1	63.720,0 €
4	ΜΟΝΩΣΕΙΣ				
4.1	Θερμομόνωση-υγρομόνωση επιφανειών	μ ²	9.504	11,8	112.147,2 €
4.2	Θερμομόνωση κατακόρυφων επιφανειών	μ ²	7.450	7,8	58.110,0 €
4.3	Υγρομόνωση τοιχείων υπογείου	μ ²	450	5,4	2.430,0 €
5	ΕΠΙΧΡΙΣΜΑΤΑ				
5.1	Ασβεστοκονιάματα τριπτά	μ ²	20.312,42	10,5	213.280,4 €
5.2	Διαμόρφωση Σκοτίας	μ.μ.	2.226	4,72	10.506,7 €

6	ΕΠΙΚΑΛΥΨΕΙΣ				
6.1	Επικεράμωση πλάκας σκυροδέματος	μ ²	1.450	40	58.000,0 €
7	ΚΟΥΦΩΜΑΤΑ				
7.1	Πόρτες πρεσσαριστές κοινές	μ ²	870	118	102.660,0 €
7.2	Εξώθυρες	μ ²	140	180	25.200,0 €
7.3	Σιδερένιες πόρτες	μ ²	180	150	27.000,0 €
7.4	Σιδερένια παράθυρα	μ ²	250	100	25.000,0 €
7.5	Συρόμενα ή σταθερά υαλοστάσια αλουμινίου	μ ²	450	140	63.000,0 €
7.6	Ανοιγώμενα-περιστρεφόμενα κουφώματα αλουμινίου	μ ²	450	130	58.500,0 €
7.7	Υαλοπίνακες Απλοί	μ ²	120	35,7	4.284,0 €
7.8	Διπλοί θερμομονωτικοί	μ ²	560	78	43.680,0 €
8	ΣΤΗΘΑΙΑ				
8.1	Από οπλισμένο σκυρόδεμα	μ.μ.	240	60	14.400,0 €
8.2	Από δρομική πλινθοδομή	μ.μ.	120	40	4.800,0 €
8.3	Από κιγκλίδωμα σιδερένιο	μ.μ.	560	35	19.600,0 €
9	ΜΑΡΜΑΡΑ				
9.1	Κατώφλια επίστρωση στηθαίων, ποδιές παράθυρα μπαλκονιών	μ.μ.	340	69	23.460,0 €
9.2	Μαρμαροεπένδυση βαθμίδας	μ.μ.	670	47	31.490,0 €
10	Επενδύσεις δαπέδων				0,0 €
10.1	Με τσιμεντοκονία	μ ²	250	22	5.500,0 €
10.2	Με πλακίδια κεραμικά ή πορσελ	μ ²	5851	35,4	207.125,4 €
10.3	Σουβατεπιά	μ.μ.	1450	35,4	51.330,0 €
10.4	Βιομηχανικό δάπεδο (pits, κλπ)	μ ²	2100	30	63.000,0 €
11	ΨΕΥΔΟΡΟΦΕΣ				
11.1	Από γυψοσανίδες	μ ²	1350	87	117.450,0 €
12	ΝΤΟΥΛΑΠΕΣ				
12.1	Ντουλάπες κοινές	μ ² όψης	120	185	22.200,0 €
12.2	Ντουλάπια κουζίνας με φορμάικα ή καπλαμα	μ.μ.	68	200	13.600,0 €
13	ΧΡΩΜΑΤΙΣΜΟΙ				0,0 €

13.1	Υδροχρωματισμοί απλοί	μ ²	12538	9,5	119.111,0 €
13.2	Βερνικοχρωματισμός ξύλινων επιφανειών	μ ²	377	15,3	5.768,1 €
13.3	Βερνικοχρωματισμός σιδηρών επιφανειών	μ ²	1437	14,6	20.980,2 €
14	ΕΙΔΗ ΥΓΕΙΙΝΗΣ				
14.1	Πλήρες σετ λουτρού	αποκ	40	350	14.000,0 €
14.2	Νεροχύτης - μπασίνα κουζίνας	αποκ	15	150	2.250,0 €
14.3	Νιπτήρας - μπασίνα νιπτήρα	αποκ	95	90	8.550,0 €
14.4	Σετ WC	αποκ	95	180	17.100,0 €
14.5	Ουρητήριο όρθιο επιτοίχιο	αποκ	40	85	3.400,0 €
15	ΥΔΡΑΥΛΙΚΑ				
15.1	Ύδρευση-αποχέτευση κουζίνας λουτρού-WC (Σωληνώσεις)	αποκ	120	650	78.000,0 €
15.2	Ύδρευση-αποχέτευση κουζίνας λουτρού-WC (Συνδέσεις)	αποκ	120	350	42.000,0 €
15.3	Ύδρευση-αποχέτευση πλήρους λουτρού	αποκ	40	450	18.000,0 €
15.4	Ύδρευση-αποχέτευση WC, νιπτήρα	αποκ	120	600	72.000,0 €
15.5	Ταρασομόλυβο		1	3000	3.000,0 €
16	ΘΕΡΜΑΝΣΗ				
16.1	Κεντρική θέρμανση (Συνδέσεις, σώματα, καυστήρας, λέβητας)	αποκ	1	100000	100.000,0 €
16.2	Κλιματισμός	αποκ	1	200000	200.000,0 €
17	ΗΛΕΚΤΡΙΚΕΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ				
17.1	Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις γραφείων	αποκ	1	300000	300.000,0 €
17.2	Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις βιοτ. Χώρων	αποκ	1	150000	150.000,0 €
17.3	Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις καταστημάτων	αποκ	1	50000	50.000,0 €
18	ΑΝΕΛΚΥΣΤΗΡΑΣ				
18.1	Ανελκυστήρας μέχρι 4 στάσεις	αποκ	3	20000	60.000,0 €

19	ΗΛΙΑΚΑ				
19.1	Ηλιακός συλλέκτης	μ ²	100	350	35.000,0 €
20	ΜΕΤΑΛΛΙΚΕΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΕΣ				
20.1	Μεταλλικός σκελετός	κιλ	1850	5,2	9.620,0 €
20.2	Πάνελ με μόνωση	μ ²	2450	155	379.750,0 €
	ΜΕΡΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ				4.731.723,9 €
21	ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑ ΑΠΟΒΛΗΤΩΝ				
21.1	Δεξαμενές - βόθροι				30.000,0 €
	Απρόβλεπτα				236.586,2 €
	Αμοιβή επίβλεψης				141.951,7 €
	ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ				5.140.261,8 €

Προϋπολογισμός έργων διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου

Α/α	ΕΙΔΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	Μον. Μετρ	Ποσότητα	Κόστος/μον	Σύνολο
1	Διαμορφώσεις - Ισοπεδώσεις	μ ³	35650	1,2	42.780 €
2	Άοπλο σκυρόδεμα	μ ³	672	80	53.760 €
3	Οπλισμένα σκυροδέματα	μ ³	4713	180	848.340 €
4	Εσωτερική οδοποιία	μ.μ.	15500	35	542.500 €
5	Υπαίθριοι χώροι στάθμευσης	μ ²	10000	12	120.000 €
6	Ελικοδρόμιο	μ ²	1000	135	135.000 €
7	Αποχετευτικά έργα	αποκ	1	200000	200.000 €
8	Κηποτεχνικά έργα - Φυτεύσεις φυτών και δένδρων	αποκ	1	120000	120.000 €
	ΣΥΝΟΛΟ				2.062.380 €

Προϋπολογισμός έργων κατασκευής κερκίδων

Α/α	ΕΙΔΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ	Μον. Μετρ	Ποσότητα	Κόστος/μον	Σύνολο
1	Εκσκαφές - Διαμορφώσεις	μ ³	1500	1,2	1.800 €
2	Οπλισμένο σκυρόδεμα	μ ³	4378,14	180	788.065 €
3	Κιγκλιδώματα γαλ. σιδηρ.	μ.μ.	981	30	29.430 €
4	Αποχετευτικά	αποκ	1	30000	30.000 €
	Απρόβλεπτα				15.250 €
	ΣΥΝΟΛΟ				864.545 €

10.3.2 Κόστος εξοπλισμού και εγκαταστάσεων

Στην ομάδα αυτή συμπεριλαμβάνονται οι παρακάτω δαπάνες

A/α	ΕΙΔΟΣ ΔΑΠΑΝΗΣ	Μον. Μετρ	Ποσότητα	Κόστος/μον	Σύνολο
1	Εξοπλισμός λειτουργίας πίστας	αποκ	1	100000	100.000 €
2	Εξοπλισμός μετάδοσης και ήχου	αποκ	1	180000	180.000 €
3	Εξοπλισμός των pits	αποκ	1	160000	160.000 €
4	Εξοπλισμός park ferme	αποκ	1	80000	80.000 €
	ΣΥΝΟΛΟ (1)				520.000 €
5	Εξοπλισμός Ιατρείου	αποκ	1	35000	35.000 €
6	Πυροσβεστικός εξοπλισμός	αποκ	1	65000	65.000 €
7	Ελέγχου πρόσβασης	αποκ	1	30000	30.000 €
8	H/Z ζεύγος	τεμ	2	15000	30.000 €
	ΣΥΝΟΛΟ (2)				160.000 €
9	Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις				
9.1	Μετασχηματιστής	τεμ	2	17500	35.000 €
9.2	Πεδία Μέσης - Χαμηλής	τεμ	2	21000	42.000 €
9.3	Ρύθμιση συνημιτόνου	τεμ	2	7500	15.000 €
9.4	Δίκτυα	αποκ	1	75000	75.000 €
	ΣΥΝΟΛΟ (3)				167.000 €
10	Υδραυλικές εγκαταστάσεις				
10.1	Γεώτρηση	τεμ	1	18000	18.000 €
10.2	Αντλητικό συγκρότημα	τεμ	1	22000	22.000 €
10.3	Δεξαμενές	τεμ	2	12500	25.000 €
10.4	Δίκτυο Διανομής	αποκ	1	65000	65.000 €
10.5	Συλλογή ακαθάρτων	αποκ	1	85000	85.000 €
10.6	Δεξαμενή πυρόσβεσης	τεμ	1	15000	15.000 €
10.7	Δίκτυο Πυρόσβεσης	αποκ		30000	30.000 €
	ΣΥΝΟΛΟ (4)				260.000 €
11	Αλεξικέραυνο	τεμ	1	30000	30.000 €
12	Πεπιεσμένος αέρας Δίκτυο Διανομής	αποκ		60000	60.000 €
13	Εξοπλισμός καθαρισμού	αποκ		55000	55.000 €
	ΣΥΝΟΛΟ (5)				115.000 €
14	Οχήματα				
14.1	Πυροσβεστικό όχημα	τεμ	1	30000	
14.2	Αυτοκινούμενος γερανός	τεμ	1	40000	40.000 €
14.3	Μεταφορικό - Ανυψωτικό	τεμ	1	15000	15.000 €

14.4	Κλειστό φορτηγό	τεμ	1	25000	25.000 €
14.5	Ανοικτό φορτηγό	τεμ	1	20000	20.000 €
14.6	Μεταφοράς προσωπικού	τεμ	1	35000	35.000 €
	ΣΥΝΟΛΟ (6)				165.000 €
15	Εξοπλισμός Μηχανογράφησης - Λογισμικό	αποκ	1	160000	160.000 €
16	Ξενοδοχειακός εξοπλισμός	αποκ	1	200000	200.000 €
	ΣΥΝΟΛΟ (7)				360.000 €
	Μελέτες - Τεχνογνωσία	αποκ	1	150000	150.000 €
	ΣΥΝΟΛΟ				1.897.000 €

ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟΣ ΠΙΝΑΚΑΣ ΔΑΠΑΝΩΝ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

Α/α	ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΑΠΑΝΗΣ	ΓΕΝΙΚΑ	ΚΤΙΡΙΑ	ΚΕΡΚΙΔΕΣ	ΠΙΣΤΑ	ΠΕΡ. ΧΩΡΟΣ	ΣΥΝΟΛΟ
1	Κτιριακά - κατασκευές		5.110.261,81	864.545,20	7.421.675,50	2.062.380,00	15.458.862,51 €
2	Εξοπλισμός	160.000			520.000,00		680.000,00 €
3	Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις	160.000					160.000,00 €
4	Υδραυλικές εγκαταστάσεις	260.000					260.000,00 €
5	Αλεξ-δίκτυα πετρ. Αέρα		115.000,00				115.000,00 €
6	Μεταφορικά μέσα - οχήματα	165.000					165.000,00 €
7	Μηχανοργάνωση - Λογισμικό	160.000					160.000,00 €
8	Ξενοδ. Εξοπλισμός		200.000,00				200.000,00 €
9	Προστασία περιβάλλοντος	30.000					30.000,00 €
10	Μελέτες - Τεχνογνωσία	150.000					150.000,00 €
	ΑΠΡΟΒΛΕΠΤΑ	171.137,49					171.137,49 €
	ΣΥΝΟΛΟ	1.256.137,49 €	5.425.261,81 €	864.545,20 €	7.941.675,50 €	2.062.380,00 €	17.550.000,00 €

11. Χρηματοδότηση της επένδυσης

Η χρηματοδότηση της επένδυσης θα γίνει με ίδια κεφάλαια, Κρατική ενίσχυση και τραπεζικό δάνειο. Το χρηματοδοτικό σχήμα αναλύεται ως εξής:

ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΚΟΣΤΟΥΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ				%
α.	Ίδια συμμετοχή			
	(1) Οικόπεδο			
	(2) Μετρητά	7.020.000,00		
	(3) Φορολογηθέντα αποθεματικά			
	(4) Κεφάλαια εξωτερικού του Ν.Δ. 2687/53			
			7.020.000,00	40
β.	Ξένα μακροπρόθεσμα κεφάλαια			
	(1) Δάνεια τραπεζών	3.510.000,00		
	(2) Πιστώσεις χρηματοδοτικών οργανισμών			
	(3) Δάνειο εξωτερικού			
			3.510.000,00	20
γ.	Επιχορήγηση Ν.2601/98	7.020.000,00		
			7.020.000,00	
	Πιστώσεις προμηθευτών παγίων			40
	ΣΥΝΟΛΟ		17.550.000,00	100

Η κάλυψη της ίδιας συμμετοχής θα γίνει με συνεισφορά μετρητών από τους μετόχους της επιχείρησης. Υπάρχει πάντα η δυνατότητα (και η προοπτική) συμμετοχής στην επιχείρηση και νέων μετόχων, ενέργεια που θα διευκολύνει την συγκέντρωση του απαιτούμενου ποσού.

12. Οικονομικό σχέδιο

12.1 Γενικά

Οι προοπτικές για την λειτουργία της επιχείρησης και την βιωσιμότητά της αναλύονται στη συνέχεια. Τα στοιχεία παραγωγής (διοργάνωση / φιλοξενία εκδηλώσεων) – πωλήσεων ως και τα αναμενόμενα οικονομικά αποτελέσματα βασίζεται στα παρακάτω δεδομένα:

- § Ο τομέας δραστηριοποίησης της εταιρείας είναι ένας νέος τομέας για τη χώρα μας, χωρίς στατιστικά στοιχεία και ανταγωνισμό. Επομένως στον Ελληνικό χώρο, την εγχώρια αγορά η επιτυχία των πωλήσεων θα εξαρτηθεί από την ικανότητα της επιχείρησης να διοργανώσει σωστά τις εκδηλώσεις (η ύπαρξη ενδιαφέροντος από τους αθλητικούς παράγοντες του χώρου και φίλων — θεατών του αθλήματος είναι δεδομένη).
- § Στην παγκόσμια αγορά ο ανταγωνισμός είναι πολύ μεγάλος. Η αναγνώριση των υποδομών του Αυτοκινητοδρομίου και η έγκριση καταλληλότητας για την διοργάνωση μεγάλων αγώνων από τους Διεθνείς Οργανισμούς, που θα γίνει λόγω του επιπέδου των υποδομών, θα αποτελεί το πρώτο — σημαντικό πλεονέκτημα στην διεκδίκηση διοργάνωσης τέτοιων γεγονότων.
- § Συγκριτικά πλεονεκτήματα του Αυτοκινητοδρομίου στην διεκδίκηση διεθνών διοργανώσεων αποτελούν, εκτός από το επίπεδο των υποδομών και των παρεχόμενων υπηρεσιών, το κόστος χρήσης του, η θέση του, τα αρχαιολογικά, φυσικά ή πολιτιστικά μνημεία της ευρύτερης περιοχής και το κλίμα της, με τις δυνατότητες που δίνει για όλες τις εποχές του χρόνου. Ιδιαίτερη αναφορά θα γίνει στο κλίμα της περιοχής και το κόστος. Το κλίμα δίνει σημαντικό συγκριτικό πλεονέκτημα σε σχέση με τις πίστες στη Β. Ευρώπη: είναι κατάλληλη και διαθέσιμη για προπονήσεις (και αγώνες) όλες τις εποχές του έτους. Το κόστος χρήσης του θα είναι σημαντικά χαμηλότερο σε σχέση με τις άλλες πίστες και θα καθιστά (την χρήση του) ιδιαίτερα ελκυστική.
- § Η επιχείρηση θα διοικείται και θα λειτουργεί με ένα σύγχρονο — ευέλικτο και αποτελεσματικό τρόπο. Η απουσία παραγωγικής μονάδας και ότι αυτό συνεπάγεται (δίκτυο μεταφοράς και διανομής προϊόντων, π.χ.) λειτουργεί θετικά και οδηγεί την όλη προσπάθεια στην οργάνωση και προώθηση των πωλήσεων

(προσέλκυση μεγάλων αθλητικών γεγονότων και άλλων εκδηλώσεων, κ.λ.π.).

Οι τιμές πώλησης και τα κόστη υπολογίζονται σε σταθερές σημερινές τιμές. Θεωρείται ότι είναι περισσότερο ακριβές να θεωρηθούν σταθερές οι τιμές και των λαμβανομένων υπηρεσιών και των διατιθεμένων (πωλουμένων) προϊόντων με το δεδομένο ότι αυτά θα μεταβάλλονται διαχρονικά με όμοια ποσοστά και δεν θα επηρεάσουν το αποτέλεσμα.

Η ζήτηση των παραγόμενων προϊόντων / υπηρεσιών αναμένεται να αυξηθεί όπως παρουσιάζεται στο κεφάλαιο της ανάλυσης αγοράς, με το δεδομένο ότι οι κατασκευαζόμενες υποδομές είναι υψηλού επιπέδου και προσφέρονται για μεγάλη ποικιλία εκδηλώσεων.

12.2 Πωλήσεις προϊόντων

Το προϊόν της επιχείρησης είναι η πώληση - διάθεση των υποδομών του Αυτοκινητοδρομίου και η διοργάνωση (επιτυχημένων) εκδηλώσεων. Η εκτίμηση του αριθμού των εκδηλώσεων και του αριθμού των θεατών στηρίχθηκε στα δεδομένα των δραστηριοτήτων των φορέων της χώρας στον τομέα αυτό και στην κάλυψη των (πρώτων) αναγκών τους σε αθλητικές δραστηριότητες, με πάρα πολύ **συντηρητική** διάθεση.

Οι αναμενόμενες δραστηριότητες την πρώτη πενταετία λειτουργίας του είναι:

A) Διοργάνωση:

§ 10 ελληνικών αγώνων για τα τρία πρώτα χρόνια της λειτουργίας και 12 για τα δύο επόμενα

§ 3 διεθνών αγώνων για τα τρία πρώτα χρόνια και 4 για τα επόμενα δύο

B) Ενοικίαση της πίστας (για δοκιμές, άλλες διοργανώσεις, κ.λ.π.):

§ για 100 ημέρες τα τρία πρώτα χρόνια , και

§ για 120 ημέρες τα δύο επόμενα

Επομένως οι πωλήσεις της επιχείρησης για την πρώτη πενταετία λειτουργία της θα είναι:

Πωλήσεις προϊόντων

ΠΡΟΪΟΝ	1 ^ο ΕΤΟΣ	2 ^ο ΕΤΟΣ	3 ^ο ΕΤΟΣ	4 ^ο ΕΤΟΣ	5 ^ο ΕΤΟΣ
Ελληνικοί Αγώνες (αριθμός)	10	10	10	12	12
Διεθνείς αγώνες (αριθμός)	3	3	3	4	4
Ενοικίαση Πίστας (ημέρες/έτος)	100	100	100	120	120

Οι προοπτικές ανάπτυξης των πωλήσεων της εταιρείας είναι θετικές αν λάβουμε υπόψη ότι η δημιουργουμένη υποδομή είναι ένας πολυχώρος δραστηριοτήτων. Στην εκτίμηση των πωλήσεων και των οικονομικών στοιχείων της επιχείρησης λαμβάνονται υπόψη μόνο οι αναμενόμενες πωλήσεις για τη βασική χρήση (αυτοκινητοδρόμιο). Αυτό δεν σημαίνει σε καμία περίπτωση ότι η επιχείρηση θα περιοριστεί μόνο σε αυτό το χώρο δραστηριότητας, αλλά οφείλεται στην προσπάθεια για την όσο το δυνατόν ασφαλέστερη εκτίμηση των αποτελεσμάτων της επιχείρησης.

12.3 Κύκλος εργασιών

12.3.1 Έσοδα

Οι πιο κάτω αναφερόμενες πηγές εσόδων και οι αντίστοιχες ποσοτικές εκτιμήσεις βασίστηκαν κατ'αρχήν στα διεθνή δεδομένα αλλά προσαρμόστηκαν απόλυτα στην Ελληνική πραγματικότητα σε ότι αφορά το μέγεθος των δραστηριοτήτων και το ύψος των τιμών. Για το λόγο αυτό θεωρούμε ότι τα έσοδα είναι υποεκτιμημένα και έχουν εκ των πραγμάτων σημαντικό δυναμικό αύξησης ανάλογο με την αύξηση των δραστηριοτήτων του αυτοκινητοδρομίου.

A. ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΑΝΑ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΑ

Αριθμός θεατών/αγώνα (μέσος όρος)	Κοινές θέσεις	Διακεκριμένες
Ελληνικοί αγώνες	6000	300
Διεθνείς αγώνες	9200	300
Μέση τιμή εισιτηρίου		
Ελληνικοί αγώνες	20 €	40 €
Διεθνείς αγώνες	38 €	70 €
Διαφημιστικά έσοδα		
Ελληνικοί αγώνες	10.000 €	
Διεθνείς αγώνες	15.000 €	
Ενοικιάσεις πίστας	1000€/ημέρα	
Δικαιώματα μετάδοσης		
Ελληνικοί αγώνες	3000€/αγώνα	
Διεθνείς αγώνες	6000€/αγώνα	

B. ΕΣΟΔΑ ΣΕ ΕΤΗΣΙΑ ΒΑΣΗ

Έσοδα από ενοικιάσεις καταστημάτων	6.000€
Αριθμός καταστημάτων	20
Έσοδα από μόνιμες διαφημίσεις	15.000€

Με βάση αυτά τα δεδομένα, τα έσοδα, ο κύκλος εργασιών της επιχείρησης φαίνεται στον επόμενο πίνακα:

Κύκλος Εργασιών

1	Έσοδα	1ο-3ο έτος	4ο-5ο έτος	Θεατές	Εισιτήριο	1ο έτος	2ο έτος	3ο έτος	4ο έτος	5ο έτος
	Εισητήρια									
	Ελλ. Αγώνες	10	12	6000	20	1.200.000	1.200.000	1.200.000	1.440.000	1.440.000
	Διεθ. Αγώνες	3	4	9200	38	1.048.800	1.048.800	1.048.800	1.398.400	1.398.400
	Διακεκριμένες θέσεις Ελληνικών Αγώνων	10	12	300	40	120.000	120.000	120.000	144.000	144.000
	Διακεκριμένες θέσεις Διεθνών Αγώνων	3	4	300	70	63.000	63.000	63.000	84.000	84.000
	Μερικό Σύνολο					2.431.800	2.431.800	2.431.800	3.066.400	3.066.400
2	Διαφημίσεις									
	Ελλ. αγώνες	10	12	10000	1	100.000	100.000	100.000	120.000	120.000
	Διεθ. αγώνες	3	4	15000	1	45.000	45.000	45.000	60.000	60.000
	Μερικό Σύνολο					145.000	145.000	145.000	180.000	180.000
3	Δικαιώματα Μεταδόσεων									
	Ελλ. αγώνες	10	12	3000	1	30.000	30.000	30.000	36.000	36.000
	Διεθ. αγώνες	3	4	6000	1	18.000	18.000	18.000	24.000	24.000
	Μερικό Σύνολο					48.000	48.000	48.000	60.000	60.000
4	Ενοικίαση πίστας	100	120	1000	1	100.000	100.000	100.000	120.000	120.000
5	Ενοικίαση καταστημάτων	20	20	6000	1	120.000	120.000	120.000	120.000	120.000
6	Μόνιμες διαφημίσεις					30.000	30.000	30.000	45.000	45.000
	Γενικό Σύνολο					2.874.800	2.874.800	2.874.800	3.591.400	3.591.400

12.3.2 Δαπάνες

Οι δαπάνες της επιχείρησης διαμορφώνονται κυρίως από τις δαπάνες του προσωπικού, τις δαπάνες προώθησης- πωλήσεων και τις δαπάνες διοργάνωσης των αγώνων. Το κόστος του προσωπικού προκύπτει από την οργάνωση – στελέχωση της επιχείρησης και φαίνεται στον επόμενο πίνακα, όπως και οι άλλες δαπάνες και οι σχετικές παραδοχές για τον υπολογισμό των δαπανών.

Α. ΔΑΠΑΝΕΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ

Δαπάνες	Αριθ. Απασχολ.		ΜΗΝΙΑΙΟΣ ΜΙΣΘΟΣ	ΕΤΟΣ				
	1ο-3ο έτος	4ο-5ο έτος		1ο	2ο	3ο	4ο	5ο
Γενικός Διευθυντής	1	1	2.100,00	29.400,00	30.870,00	32.413,50	34.034,18	35.735,88
Γραμματεία	1	1	950,00	13.300,00	13.965,00	14.663,25	15.396,41	16.166,23
Οικονομική Υπηρεσία	2	2	1.300,00	36.400,00	38.220,00	40.131,00	42.137,55	44.244,43
Εμπορικό Τμήμα	2	2	1.300,00	36.400,00	38.220,00	40.131,00	42.137,55	44.244,43
Τεχνική Υπηρεσία	2	3	1.300,00	36.400,00	38.220,00	40.131,00	63.206,33	66.366,64
Υπηρεσία Ανάπτυξης	1	2	1.100,00	15.400,00	16.170,00	16.978,50	35.654,85	37.437,59
Δημόσιες Σχέσεις	1	1	1.100,00	15.400,00	16.170,00	16.978,50	17.827,43	18.718,80
Φύλαξη - Γενικά	3	4	1.100,00	46.200,00	48.510,00	50.935,50	71.309,70	74.875,19
ΣΥΝΟΛΟ	13	16		228.900,00	240.345,00	252.362,25	321.704,00	337.789,19
ΕΡΓΟΔΟΤΙΚΕΣ ΕΙΣΦΟΡΕΣ				64.000,44	67.200,46	70.560,49	74.088,51	77.792,93
ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ				292.900,44	307.545,46	322.922,74	395.792,51	415.582,12

Β. ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

Ενέργεια (ΔΕΗ, καύσιμα)	114.992,00	114.992,00	114.992,00	143.656,00	143.656,00
Επικοινωνίες (ΟΤΕ, ΕΛΤΑ)	34.497,60	34.497,60	34.497,60	43.096,80	43.096,80
Συντήρηση	86.244,00	86.244,00	86.244,00	107.742,00	107.742,00
Διαφημιστική δαπάνη	123.616,40	123.616,40	123.616,40	161.613,00	161.613,00
Έξοδα καθαριότητας - Φύλαξης	48.871,60	48.871,60	48.871,60	61.053,80	61.053,80
Αμοιβές τρίτων	40.000,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00	40.000,00
Λοιπά έξοδα	14.374,00	14.374,00	14.374,00	17.957,00	17.957,00
ΣΥΝΟΛΟ Γενικά Έξοδα	462.595,60	462.595,60	462.595,60	575.118,60	575.118,60

Γ. ΜΕΤΑΒΛΗΤΟ ΚΟΣΤΟΣ

Κόστος διοργάνωσης Αγώνων	255.000	255.000	255.000	318.000	318.000
Δικαιώματα	13.000	13.000	13.000	16.000	16.000
Έξοδα παράστασης	86.244	86.244	86.244	107.742	107.742
Απρόβλεπτα	100.618	100.618	100.618	125.699	125.699
ΣΥΝΟΛΟ	454.862	454.862	454.862	567.441	567.441

Επομένως το συνολικό κόστος της επιχείρησης για τα πέντε πρώτα χρόνια της λειτουργίας της είναι:

Συνολικό Κόστος

	1 ^ο	2 ^ο	3 ^ο	4 ^ο	5 ^ο
Προσωπικό	292.900,44	307.545,46	322.922,74	339.068,87	356.022,32
Άλλα έξοδα	462.595,6	462.595,6	462.595,6	575.118,6	575.118,6
Μεταβλητά	454.862	454.862	454.862	567.441	567.441
ΣΥΝΟΛΟ	1.210.358,04	1.225.003,06	1.240.380,34	1.481.628,47	1.498.581,92

12.3.3 Αποτελέσματα εκμετάλλευσης:

Αποτελέσματα Εκμετάλλευσης

	1	2	3	4	5
ΕΣΟΔΑ	2.874.800	2.874.800	2.874.800	3.591.400	3.591.400
ΣΥΝΟΛΟ ΕΞΟΔΩΝ	1.210.358	1.225.003	1.240.380	1.481.628	1.498.582

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΟ ΤΟΚΩΝ, ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΩΝ	1.664.442	1.649.797	1.634.420	2.109.772	2.092.818
Μειον:					
τόκοι υφιστάμενων μακροπρόθεσμων δανείων					
τόκοι νέων επενδύσεων	377.281	193.421	177.362	160.358	142.358
τόκοι βραχυπρόθεσμων δανείων	111.201	0	0	0	0
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΟ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ ΚΑΙ ΦΟΡΩΝ	1.175.960	1.456.376	1.457.058	1.949.414	1.950.460
Μείον:					
Αποσβέσεις (συνολικές)	1.157.370	1.157.370	1.157.370	1.095.370	1.064.370
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ	18.590	299.006	299.688	854.044	886.090
Μείον:					
Φόρος εισοδήματος	6.506	104.652	104.891	298.915	310.131
ΚΑΘΑΡΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ	12.084	194.354	194.797	555.129	575.959
ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΑΘΑΡΩΝ ΚΕΡΔΩΝ					
Μέρισμα (Μικτό)		145.765	146.098	416.347	431.969
Αμοιβές Δ.Σ.		38.871	38.959	111.026	115.192
Αποθεματικά και αδιάθετα κέρδη	12.084	9.718	9.740	27.756	28.798
Λοιπά					

ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΕΣ ΡΟΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

ΡΟΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ	ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ	ΕΤΟΣ				
		1ο	2ο	3ο	4ο	5ο
Τιμολογημένα Έσοδα	0	2.874.800	2.874.800	2.874.800	3.591.400	3.591.400
Απαιτήσεις		262.841	262.841	262.841	265.757	265.757
Είσπραξη απαιτήσεων προηγ.χρήσης			262.841	262.841	262.841	265.757
Μείωση αποθεμάτων	0	0	0	0	0	0
Τόκοι πιστωτικοί	6.000					
Ταμείο προηγούμενης χρήσης	100.000	6.000	358.783	632.093	1.357.741	1.207.933
Εισφορά κεφαλαίων	7.020.000	0				
Επιχορήγηση Ν.2601	4.212.000	2.808.000				
Μεσομακροπρόθεσμα Δάνεια	3.510.000					
Βραχυπρόθεσμα Δάνεια	2.808.000					
Συνολικές εισροές	17.656.000	5.951.641	3.759.265	4.032.575	5.477.739	5.330.847
TAMEΙΑΚΕΣ ΕΚΡΟΕΣ						
Τιμολόγια Εξόδων	100.000	1.210.358	1.225.003	1.240.380	1.481.628	1.498.582
Μερίσματα		0	145.765	146.098	416.346	431.969
Φόρος εισοδήματος		6.506	104.652	104.891	298.915	310.131
Τόκοι μακροπρόθεσμου δανείου		377.281	193.421	177.362	160.358	142.358
Τόκοι βραχυπρόθεσμου δανείου		111.201	0	0	0	0
Μείωση βραχυπρόθεσμου δανείου		2808000	0	0	0	0
Μείωση μακροπρόθεσμου δανείου		65539	271712	287676	304577	322472
Αγορά εξοπλισμού, συμμετοχών	17550000	0	0	0	0	0
Αύξηση Αποθεμάτων		0	0	0	0	0
Πληρωμές Υποχρεώσεων προηγούμενου έτους		2530	867442	139055	397475	1017292
Ταμείο χρήσης		150000	180120	181897	193213	195292
Πληρωτέα		867442	139055	397475	1017292	1066463
Συνολικές Πληρωμές	17650000	5598857	3127171	2674833	4269806	4984560
ΚΑΘΑΡΗ ΤΑΜΕΙΑΚΗ ΡΟΗ	6000	352783	632093	1357741	1207933	346288

12.4 Αξιολόγηση της επένδυσης

A. Δείκτες αποδοτικότητας

	1 ^ο έτος	2 ^ο έτος	3 ^ο έτος	4 ^ο έτος	5 ^ο έτος
Δείκτης Μικτού Κέρδους	58%	58%	58%	60%	60%
Δείκτης καθαρού κέρδους	10%	11%	11%	25%	26%

Η μεγάλη τιμή του δείκτη μικτού κέρδους δείχνει ότι η θέση της επιχείρησης από απόψεως κερδών είναι καλή και μπορεί να καλύπτει τα λειτουργικά της έξοδα και να έχει και ένα ικανοποιητικό περιθώριο κέρδους.

Ο δείκτης καθαρού κέρδους είναι επίσης σε πολύ καλό επίπεδο και η διαχρονική του μεταβολή (αύξηση) δείχνει την προοπτική λειτουργίας της επιχείρησης.

B. Ανάλυση περιόδου αποπληρωμής

Οι καθαρές ταμειακές ροές (κέρδη + αποσβέσεις) έχουν ως εξής:

Έτος	Ετήσια ροή	Αθροιστικά
1	1.175.960	1.175.960
2	1.471.021	2.646.981
3	1.487.080	4.134.061
4	1.995.582	6.129.643
5	2.013.582	8.143.225
6	2.013.582	10.156.806
7	2.013.582	12.170.388
8	2.013.582	14.183.970
9	2.013.582	16.197.552
10	2.013.582	18.211.134
11	2.013.582	20.224.716

Σχόλιο: Η περίοδος κατά την οποία η αρχική αποσβέσιμη επένδυση θα ανακτηθεί από τα κέρδη και τις αποσβέσεις προσδιορίζεται επομένως σε περίπου **10 έτη**.

Γ. Ανάλυση νεκρού σημείου

Από την ανάλυση της εκμετάλλευσης προκύπτει ότι τα έσοδα της εκμετάλλευσης από την παροχή των υπηρεσιών κατά το 5^ο έτος, οπότε λαμβάνουν χώρα 16 συνολικά αγώνες, ανέρχονται στο ποσό των 3.591.400 €. Από την ίδια ανάλυση προκύπτει ότι οι ετήσιες συνολικές δαπάνες για τις παραπάνω διοργανώσεις

ανέρχονται στα 2.499.830 €, εκ των οποίων οι σταθερές (αποσβέσεις, συντήρηση, ΟΤΕ, ΔΕΗ, απρόβλεπτα, προώθηση), ανέρχονται στα 1.932.389 € οι δε μεταβλητές σε 567.441 €. Έτσι το νεκρό σημείο διαμορφώνεται σε:

$$1.932.389 / \{(3.591.400 - 567.441) / 16\} = 10,22 \sim \mathbf{11 \text{ αγώνες ετησίως}}$$

Ο αριθμός αυτός των αγώνων υπερκαλύπτεται ήδη από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του αυτοκινητοδρομίου.

13. Συμπεράσματα

Η δραστηριότητα του Αυτοκινητοδρομίου Πατρών προκύπτει αναμφισβήτητα ότι είναι οικονομικά, κοινωνικά, πολιτιστικά και αναπτυξιακά αποδοτική.

Οι αναλύσεις του επιχειρηματικού σχεδίου αποδεικνύουν ότι το εγχείρημα παρουσιάζει βιωσιμότητα με υψηλό βαθμό ασφάλειας που μπορεί να οδηγήσει σε πολύ ελκυστικούς όρους απόσβεσης της αρχικής επένδυσης.

Το οικονομικό όφελος θα είναι σημαντικό και για τους μετόχους και για την τοπική οικονομία. Θα δημιουργηθούν μόνιμες και πρακτικά βιώσιμες άμεσες θέσεις εργασίας, ενώ παράλληλα η όλη οικονομική δραστηριότητα θα διασφαλίσει περί τις 100 τουλάχιστον θέσεις εργασίας σε διάφορες επιχειρήσεις της περιοχής που θα αντλούν οφέλη από τη λειτουργία του αυτοκινητοδρομίου. Η περιοχή θα προβληθεί ευρύτατα και θα αναπτυχθούν αξιόλογες συνεργατικές δράσεις με άλλους τομείς της οικονομίας όπως αναφέρθηκε.

Όπως προκύπτει από την παραπάνω ανάλυση το επενδυτικό σχέδιο χαρακτηρίζεται σύνθετο και για το λόγο αυτό ο φορέας διοίκησης πρέπει να διαθέτει την κατάλληλη εμπειρία. Σε αυτή την κατεύθυνση κρίνεται απαραίτητο να στηριχθεί σε πόρους του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα και να λειτουργήσει με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια. Η οργάνωση και στελέχωσή του από έμπειρους ειδικούς του κλάδου φαίνεται ότι είναι τελείως απαραίτητη ως και οι διεθνείς συνεργασίες, αφού το έργο (κυρίως) στοχεύει στην διεθνή αγορά και σε μεγάλους αγώνες. Πρέπει να επισημανθεί ότι η συμμετοχή της τοπικής αυτοδιοίκησης στο συγκεκριμένο επενδυτικό σχέδιο αναμένεται να εξασφαλίσει σημαντικά θετικά στοιχεία τόσο κατά τη φάση της υλοποίησης όσο και κατά τη φάση της λειτουργίας του.

Στην κατασκευή της εγκατάστασης, για να περιοριστεί όσο το δυνατόν περισσότερο το ρίσκο, θα μπορούσε να συγκεντρωθεί η επένδυση στην τεχνική μεριά του αυτοκινητοδρόμου, απαραίτητη για να αποκτηθεί η καταλληλότητα με τις διεθνείς προδιαγραφές και τη διεξαγωγή αγώνων.

Η κατασκευή κερκίδων και των χώρων υποδοχής των επισκεπτών θεατών είναι από τα πιο κρίσιμα στοιχεία για την προσέλκυση ικανού αριθμού και υψηλής εισοδηματικής στάθμης θεατών στους ενδιαφέροντες και αξιόλογους αγώνες που θα διοργανώνει, επομένως ένας κρίσιμος παράγοντας στην λειτουργία του, άρα πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα τόσο στο σχεδιασμό τους όσο και στην κατασκευή.

Το βασικότερο βεβαίως στοιχείο στην επιτυχία ενός αυτοκινητοδρόμιου και στην κερδοφορία της επιχείρησης είναι και παραμένει η διοργάνωση διεθνών αγώνων. Ένα διεθνές αυτοκινητοδρόμιο με την βοήθεια των αρμόδιων αρχών πρέπει να επιδιώξει γκραν πρι της F1 ή ενός γκραν πρι παγκοσμίου πρωταθλήματος μοτοσικλέτας ή SUPER BIKE. Στις περιπτώσεις αυτές η επιτυχία της προσπάθειας ανάληψης τέτοιων διοργανώσεων εξαρτάται και από την πολιτική και οικονομική στήριξη τόσο των εθνικών ομοσπονδιών όσο και από τις συμμαχίες με τις διεθνείς ομοσπονδίες και τους παράγοντες του χώρου. Συγκριτικό πλεονέκτημα αποτελεί η τεχνική υποδομή της πίστας και η μοναδικότητα της περιοχής που την καθιστούν λειτουργική όλες τις εποχές του χρόνου.

Σαν κρίσιμος παράγοντας θα πρέπει επίσης να θεωρηθεί η οργάνωση της επιχείρησης και εμπορική της πολιτική. Είναι αυτή που θα προσδιορίσει σε μεγάλο βαθμό την πραγματοποίηση των σχετικών προβλέψεων που αφορούν το λειτουργικό κόστος και τα αναμενόμενα έσοδα.

Ενθαρρυντικό στοιχείο στην όλη προσπάθεια αποτελεί η άδεια καταλληλότητας της πίστας που έχει δοθεί από τις διεθνείς ομοσπονδίες αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας από την 17^η Ιανουαρίου 2000 με βάση την εκπονηθείσα από την επιχείρηση προμελέτη.

14. Επίλογος

Είναι γεγονός ότι ο Νομός Αχαΐας έχει τις βάσεις να αποτελέσει εκ νέου ένα σημαντικό αναπτυξιακό κεφάλαιο για την Ελλάδα. Είναι σε θέση να συγκεντρώσει πολλές πρωτότυπες δραστηριότητες που θα αναβαθμίσουν την ποιότητα ζωής και θα δώσουν λύσεις σε πολλά ζητήματα, αρκεί να εκμεταλλευτούν οι ευκαιρίες που κατά καιρούς παρουσιάζονται. Πρέπει να γίνει κατανοητό ότι ο Νομός μπορεί να εξελιχθεί σε δημοφιλή τουριστικό προορισμό μόνο αν προσφέρει κάτι ξεχωριστό καθώς και πολλές επιλογές στους επισκέπτες του. Παράλληλα, πρέπει να υπάρξουν συνεργασίες και να δοθούν κίνητρα σε επιχειρήσεις να δραστηριοποιηθούν στην Αχαΐα, μέσω των ευκαιριών που δίνονται από τα αναπτυξιακά προγράμματα. Το βασικότερο είναι να υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές, ώστε να μπορούν να γίνονται πιο εύκολα και με μικρότερο κίνδυνο οι αναπτυξιακές κινήσεις.

15. Βιβλιογραφία

1. ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟ ΠΑΤΡΑΣ Α.Ε.
2. Ε.Τ.Β.Α.
3. ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε.
4. ΚΕΝΤΡΟ ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
5. ΚΟΙΝΟΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΣΤΗΡΙΞΗΣ
6. ΝΟΜΑΡΧΙΑ ΑΧΑΪΑΣ
7. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ
8. «ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ», Α.Α. Groppelli & Ehsan Nikbakht, “ΚΛΕΙΔΑΡΙΘΜΟΣ”
9. www.achaia.gr
10. www.attica-ventures.gr
11. www.dytikiellada.gr
12. www.evcj.com
13. www.factoring.gr
14. www.fcd.gr
15. www.franchising.com
16. www.franchising.gr
17. www.gefyra.gr
18. www.hvca.gr
19. www.leasing.gr
20. www.mypatra.gr
21. www.nea.gr
22. www.teipat.gr
23. www.upatras.gr
24. www.v-capital.com
25. www.ventureeconomics.com
26. www.vfinance.com

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΕΣ

27. Google Earth
28. www.f1-live.com