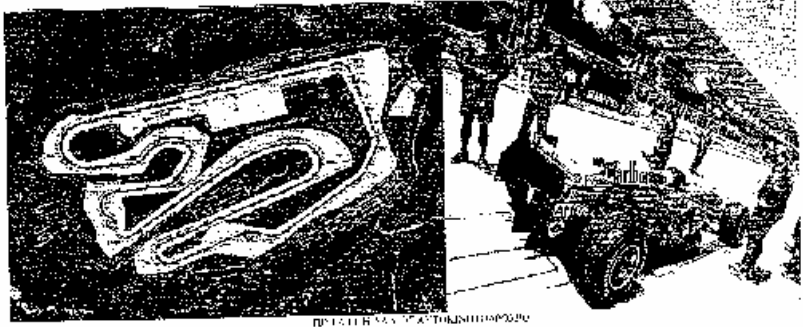
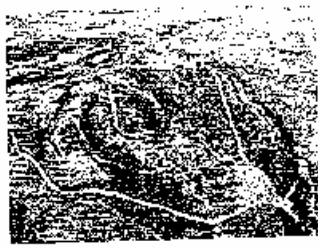
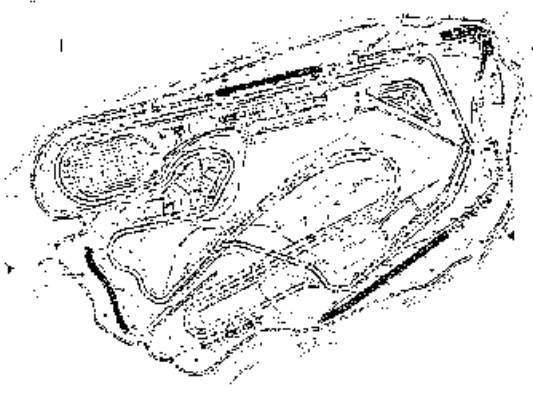


# ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟΣ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ  
ΠΕΣΤΑΣ ΦΟΡΜΟΥΛΑΣ ΕΝΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ



ΠΡΩΤΟ ΕΡΓΑΣΙΑΚΟ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ



ΔΕΥΤΕΡΟ ΚΑΤ' ΕΠΙΒΕΒΑΤΗ ΤΗΝ ΠΕΣΤΑ ΦΟΡΜΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ

## ΕΠΟΥΣΑΝΤΕΣ :



ΠΟΥΛΙΕΖΟΣ  
ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ



ΠΑΝΟΣ  
ΣΟΥΡΑΣ



ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ : ΚΑΙΜΑΚΗΣ  
ΑΝΔΡΕΑΣ

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ**

|   |    |
|---|----|
| 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....  | 3  |
| ΣΚΟΠΟΣ.....   | 4  |
| 2. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ.....  | 5  |
| 3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....   | 6  |
| ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΣΠΟΡ ΠΙΣΤΑΣ.....   | 5  |
| ΔΙΩΝΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ.....   | 7  |
| ΔΟΚΙΜΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ.....  | 9  |
| ΜΟΤΟΣΚΑΛΕΥΤΙΚΟΙ ΔΙΩΝΕΣ.....   | 9  |
| ΔΟΚΙΜΕΣ ΜΟΤΟΣΚΑΛΕΥΤΑΣ.....  | 10 |
| ΔΙΩΝΕΣ ΦΟΡΤΗΤΩΝ.....  | 11 |
| ΔΟΚΙΜΕΣ ΦΟΡΤΗΤΩΝ.....   | 11 |
| ΣΧΟΛΙΕΣ ΟΔΗΓΗΣΗΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΚΑΛΕΥΤΑΣ.....   | 11 |
| ΑΛΛΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ.....   | 12 |
| ΠΟΛΙΤΙΣΜΟΣ.....   | 12 |
| ΕΘΝΟΤΥΜΟΣ.....  | 13 |
| ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΕΙΞΕΙΣ.....  | 12 |
| ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΚΑΙ ΘΕΜΑΤΑ.....  | 12 |
| ΕΡΕΥΝΑ ΔΕΥΣΗ ΟΔΗΓΩΝ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΚΑΛΕΥΤΑΣ (ΘΝΟΠΑΩΝ ΔΥΝΑΜΕΩΝ<br>ΕΚΔΑΒ ΣΩΜΑΤΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ Κ.Α.)..... | 12 |
| ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΓΟΡΑΣ.....  | 13 |
| ΓΕΝΙΚΑ.....   | 13 |
| ΘΕΜΑΤΑ - ΔΙΩΝΕΣ.....  | 13 |
| ΟΙ ΠΙΣΤΑΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ.....  | 14 |
| ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΦΩΛΙΑ.....   | 19 |
| ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΙΣΚΟΡΙΑΣ ΑΓΩΡΑΣ.....   | 24 |
| ΣΥΣΤΗΜΟΤΗΤΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟΥ.....  | 27 |
| ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΣΥΡΑΨΤΙΚΗ.....  | 29 |
| ΟΜΑΔΕΣ ΣΙΧΩΝ.....   | 34 |
| ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....   | 35 |
| 4. ΣΥΝΕΛΙΟ ΕΚΜΕΤΑΛΛΑΞΕΥΣΗΣ.....   | 37 |
| ΠΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ - ΑΠΠΟΥΡΓΙΑ.....   | 37 |
| ΔΕΧΜΕΝΗ - ΔΙΑΧΩΡΙΣΗ.....  | 41 |
| ΕΡΓΑΝΩΣΗ.....   | 42 |
| 5. ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ.....   | 46 |
| Η ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ.....  | 46 |
| ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ.....  | 51 |
| ΔΙΑΡΟΜΟΣ ΕΡΓΩΝ.....   | 51 |
| ΕΠΙΣΤΗΜΟΛΟΓΙΑ.....  | 52 |
| ΠΡΟΓΝΩΣΜΟΣ - ΕΚΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ.....   | 54 |
| ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ.....   | 56 |
| 5.2.1 ΚΟΣΤΟΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΕΡΓΩΝ.....  | 56 |

|       |   |    |
|-------|---|----|
| 5.3.2 | ΚΟΣΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ ..... | 57 |
| 5.3.3 | ΔΑΠΑΝΕΣ ΜΕΛΕΤΩΝ – ΑΜΟΙΒΕΣ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ ..... | 57 |
| 6.    | ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ .....             | 59 |
| 7.    | ΧΡΟΝΟΔΙΑΓΡΑΜΜΑ ΥΛΟΠΟΙΗΣΗΣ.....            | 60 |
| 8.    | ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ.....                    | 61 |
| 8.1   | ΓΕΝΙΚΑ.....                               | 61 |
| 8.2   | ΠΗΓΕΣ ΕΣΟΔΩΝ .....                        | 62 |
| 8.3   | ΚΥΚΛΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ .....               | 64 |
| 8.3.1 | ΕΣΟΔΑ .....                               | 64 |
| 8.3.2 | ΔΑΠΑΝΕΣ .....                             | 70 |
| 8.3.3 | ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ.....           | 78 |
| 8.3.4 | ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΕΣ ΡΟΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ.....         | 83 |
| 9.    | ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ .....            | 87 |
| 10.   | ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....                         | 89 |

## 1. ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η δημοσίευση πίσω σε διεθνών προδιαγραφών αποτελεί τον σημαντική παρέμβαση στην οικονομία του τόπου και θέτει ως βάση για την "έκδοση" της μεσοπρόθεσμης και της χροιάς σε μια νέα αγορά σε δραστηριότητες που φέρουν πολλούς κινδύνους και κλάδους και όχι μόνο τον τουρισμό ή τον αβλιτισμό.

Η διάθεση της πιστής κατάλληλης έκδοσης, που είναι στην πλήρη ιδιοκτησία της εταιρείας, οι μελέτες που έχουν γίνει και οι άδειες που έχουν ληφθεί, τα διαθέσιμα κεφάλαια, αιτιολογούν ουσιαστικά πιστοποιητικά της κομψότητας του έργου που μαζί με τα αναμενόμενα (ύψος) οικονομικά αποτελέσματα, επιβεβαιώνουν την ελκυστικότητα της επένδυσης και την βιωσιμότητα της δραστηριότητας, χωρίς να εκπαλιώνονται οι άμεσες εκπαιδευτικές παρεμβάσεις και την ποιότητα.

Το παρόν σχέδιο στηρίζεται στα στοιχεία του επιχειρηματικού σχεδίου που απονήθισα το 2004 από την PJANNER A.E. και έλαβε ως βάση τα νέα δεδομένα (οικονομικά και άλλα) που έχουν προκύψει.

## 1.1 ΣΚΟΠΟΣ

Σκοπός της εργασίας δεν γίνεται για να εξετάσει την αναγκαιότητα ύπαρξης πίστας η πιστών στην Ελλάδα. Θα γίνει μια προσπάθεια να δοθεί πολύ ουσιαστικά από βρισκείται το θέμα κατασκευής πίστας αυτήν τη στιγμή και ποια είναι οι πιθανές μελλοντικές εξελίξεις. Μέχρι πριν από λίγα χρόνια δεν υπήρχε καμία πίστα στην Ελλάδα, πλην μερικών για go-kart. Οι αγώνες ταχύτητας διεξάγονταν σε ειδικά διαμορφωμένους ιεροδρόμους, κυρίως στο αεροδρόμιο της Γρίπσλιν. Υστερα, κατασκευάστηκαν οι πίστες σε Μέγαρο και Σέρρες και κυλιχιστον μπορούμε να πούμε ότι κίνη υπήρχε σήμερα. Ειδικότερα και μία πίστα στο Αγρίνιο, αλλά για περιβαλλοντικούς λόγους εγκαταλείφθηκε η προσπάθεια.

Οι πίστες που υπήρχαν είναι αρκετά καλές, αλλά όχι τόσο, ώστε να βρίσκονται στο επίπεδο που πρέπει για να φιλοξενήσουν σοβαρούς αγώνες αυτοκινητου και μοτοσυκλέτας. Η FIA είναι αρκετά αυστηρή στις απαιτήσεις της και καμία από τις υπάρχουσες πίστες δεν πληρεί τις προϋποθέσεις για να διοργανωθούν εκεί διεθνείς αγώνες, κυρίως σε ό,τι αφορά τις υποδομές γύρω από τη πίστα. Για να μπορεί να γίνει σε μια πίστα αγώνες Formula 1 ή Moto GP πρέπει να υπάρχουν οι απαιτούμενες ελλείψεις υποδομής, που αφορούν χάρηξη, περίβολος επιδείξε (paddock), πισίναση από ξενοδοχεία, πρόσβαση για το κοινό κ.λπ. Τέτοιες πίστες δεν υπάρχουν στην Ελλάδα και το πρόβλημα είναι αν πρόκειται ποτέ να σταχτεί.

Η αλήθεια είναι ότι το κόστος μιας τέτοιας επένδυσης δεν είναι αμελητέο. Για ένα τέτοιου μεγέθους έργο, συμπεριλαμβανομένων των περιφερειακών έργων υποδομής, η επένδυση θα κοστίζει αν όχι με μερικές εκατοντάδες εκατ. Ευρώ σίγουρα στην πρώτη δεκάδα δικ. Ευρώ. Οπότε, πρέπει να αναρωτηθούμε από πού θα βρεθούν αυτά τα χρήματα; Οι τρόποι είναι δύο: Από ιδιωτική επένδυση ή με δημόσια δαπάνη. Εδώ είναι ένα σημείο που υπάρχουν πολλές διαφωνίες. Τα αμνησφιχτούμενα οικονομικά αποτελέσματα της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων τον 2004 κόνον πολλούς να απορρίπτον τη λύση της δημόσιας χρηματοδότησης λόγω της οικονομικής επιβάρυνσης στα κρατικά ταμεία. Από την άλλη, υπάρχουν εκείνοι που πιστεύουν ότι συνολικά η επένδυση θα φέρει πολλά κέρδη σε διάφορους τομείς. Εκτός από τα κέρδη της αίσας, η λειτουργία της και οι αγώνες που ενδεχομένως θα φιλοξενησει θα αποτελέσουν πόλο έλξης για σημαντικό αριθμό τουριστών. Είτε με εθνική είτε με δημόσια χρηματοδότηση, ο τρόπος με τον οποίο θα έχει έσοδα η πίστα είναι ο ίδιος, οπότε πρέπει να μελετηθεί αν άνωτς η επένδυση είναι βιώσιμη. Το παράδειγμα της Τουρκίας μάλλον μας δείχνει προς αυτήν την κατεύθυνση, καθώς οι άνθρωποι της πίστας ταχυρίζονται ότι από το 2ο χρόνο λειτουργίας της σχεδόν έχει αποσβέσει την επένδυση. Βέβαια, καλό είναι να μην πιστεύουμε ό,τι ακούμε, καθώς αυτό που λένε οι Τούρκοι δεν είναι και τόσο εύκολο, ειδικά τη στιγμή που στους φετινούς αγώνες MotoGP και Formula 1 η προσέλευση του κόσμου δεν ήταν ιδιαίτερα υψηλή.

## 2. ΣΥΝΤΟΜΟ ΙΣΤΟΡΙΚΟ

Η αρμοδιότητα δημιουργίας "ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟΥ" ξεκίνησε το 1971 από μια ιδέα της ΕΛΛΙΑ, που αξιοποιεί την κοινή επιθυμία των φίλων του αυτοκινήτου και την εκδηλη ανάγκη δημιουργίας αναλόγων εγκαταστάσεων στη χώρα μας. Στις πρώτες ενέργειες της είναι η εξεύρεση κατάλληλου χώρου για την δημιουργία του και τον ίδιο χρόνο κρινεται από πέντε ως η τοποθεσία της **Χαλανόριτσας σαν ιδανική**

Το 1985 η Διεύθυνση Τοπικού Πελάσου με έγγραφο της (3573/21-2-1985) προς τον ΕΟΤ ζητάει συνηζέτηση του θέματος, στην συνέχεια ο ΕΟΤ σποντά έγγραφο (4095/4-5-85) και εκδηλώνει ενδιαφέρον ζητώντας να γίνει αποτύπωση και τοπογράφηση της περιοχής Λιγών και τα έδα τον Μάιο του 1986 και έτσι ξεκίνησε η διαδικασία για την ίδρυση αυτοκινητοδρόμου στη περιοχή αυτή

Ο χώρος για την ίδρυση του Αυτοκινητοδρόμου στην περιοχή "Ρένιας" του Δήμου Φαιρών (τέως κοινότητα Χαλανόριτσας), με έκταση πάνω από 1.100 στρέμματα είναι κατάλληλος και ίσως ο μοναδικός χώρος που είναι εντός (εντός ιδιοκτησίας) και κατάλληλος για αυτοκινητόδρομο στη χώρα μας, συνυπάρχοντας και του ήπιου ανάγλυφου της έκτασης.

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 διοργανώνονται παλαιότερα στο στρατιωτικό αεροδρόμιο Τατοΐου, στο αεροδρόμιο Ρόδου, στην ΝΗΠΕ Βολού, στο Δήμο Νέας Σμύρνης Γλυφάδα Κρήτης και σε χιμαρές όρλασή και σπινδελίκωνται αλήφως να πέταες δραστηριότητες. Σήμερα αυτοκινητιστικά αγώνες γίνονται στις «πίστες» των Μισγύρων και των Σαφρών, με τα προβλήματα και τις περιορισμένες δυνατότητες που έχουν στο στρατιωτικό αεροδρόμιο της Τρίπολης με πολλά προβλήματα (ανεπαρκέστατη υποδομή, ασφάλεια και εξοπλισήση, δυσχέρεια προσπέλαση, κακή θέση, ανεπαρκία κυριολεκτικών δραστηριοτήτων, μικρή πόλη) και σε άλλες περιοχές, που βέβαια στερούνται των υποδομών ενός αυτοκινητοδρόμου, αλλά χρησιμοποιούνται στην προσπάθεια να καλυφθούν οι δραστηριότητες του μηχανοκίνητου αθλητισμού στη χώρα μας. Οι αγώνες αυτοκινήτων παρέσώζον υψηλή προσέλευση, όγκοτική του

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΟΜΕΙΩ

ανάφορας του κόσμου αλλά και της σκοπιμότητάς για την δημιουργία αυτοκινητοδρόμων.

Το 1995 το Εκμετάλληση Αξιών, ο Δήμος Πατρών και άλλοι, ανέλαβαν την πρωτοβουλία της σύστασης της "Αυτοκινητοδρόμου Πατρών Α.Ε.", με σκοπό την εκτέλεση του έργου της δημιουργίας αυτοκινητοδρόμων στην περιοχή της Καθηνήριας κ.α. τη διαχείρισή τους.

Ενώ η εταιρεία έχει την κυριότητα της προαναφερμένης έκτασης των 1100 στρεμμάτων Έχουν εκπονηθεί οι τεχνικές μελέτες ( από την εταιρεία ΠΑΠΟΚΑΜΗΙΟΣ ΜΠΕ και την συνεργασία του Τεχνικού Διορθωτού του Αυτοκινητοδρόμου της MONZA Ιταλίας κ. Giorgio Bartoli), έχει ληφθεί η έγκριση αρβαλλοεπισκευών όρων, η κατασκευαστική άδεια και σχετικές εγκρίσεις από ΠΑ-ΕΠΜ και ΕΑΔΑ.

### 3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

#### 3.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΑ ΜΗΧΑΝΟΚΙΝΗΤΑ ΣΠΟΡ ΠΙΣΤΑΣ

Ως αυτοκινητοδρόμο (πίστα) στη σημαντή ενοχή θεωρείται ένα μέρος πολυλειτουργικό, όπου το κοινό μπορεί να παρακολουθεί θεάματα, αγώνες αυτοκινήτου, μοτοσυκλετιστικής αγώνες, ποδηλατικούς αγώνες, καθώς επίσης και εκθέσεις, εκδηλώσεις, εθελοντικούς αγώνες, βόλεϊ, ημιμαραθώνια, παρουσιάσεις νέων μοντέλων και δοκιμές στο περιβάλλοντα χώρο της πίστας τις ημέρες που δεν γίνονται στο χώρο του εκδηλώσεως σχετικές με το μηχανοκίνητο αθλητισμό.

Οι υψηλές επενδύσεις που είναι απαραίτητες να γίνουν για να δημιουργηθεί ένα αυτοκινητοδρόμο (πίστα) που θα πληρεί τους όρους και τους κανονισμούς ασφαλείας που προβλέπονται από τα Διεθνή Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου και Μοτοσυκλέτας επιβάλλουν την ανάγκη της οικονομικής εκμετάλλευσής του έργου για όλο τον χρόνο, με εκδηλώσεις και θεάματα όλων των ειδών και εκτός του χώρου του μηχανοκίνητου αθλητισμού.

Στις δραστηριότητες ενός διεθνούς αυτοκινητοδρομίου περιλαμβάνονται επεξεργαστικά ο παρακάτω:

- Αγώνες αυτοκινήτων.
- Δοκιμές αυτοκινήτων.
- Αγώνες μοτοσυκλέτας
- Δοκιμές μοτοσυκλέτας
- Αγώνες φορτηγών.
- Δοκιμές φορτηγών.
- Παρουσιάσεις νέων μοντέλων αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας
- Δοκιμές νέου τύπου ελαστικών αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας
- Δοκιμές αναρτήσεων (αμορτισέρ) αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας.



## ΕΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥΦΟΡΜΙΟΥ

- Σχολή ασφαλούς οδήγησης αυτοκινήτων.
- Σχολή ασφαλούς οδήγησης μοτοσυκλετών
- Αγώνες ποδηλατικούς.
- Αγώνες βότσην και ημιμαραθώνιους.
- Σακόνια επίδειξαι εκδόσεις.
- Άλλες εκδηλώσεις ( πολιτιστικά, κ.λπ)

### **3.1.1 ΑΓΩΝΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ**

Οι επίσημοι αγώνες αυτοκινήτου, τόσο οι εθνικοί όσο και οι διεθνείς, για όλες τις κατηγορίες διαργανώνονται 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 Πάρτηγησης Αυτοκινήτου) και μέσω επίσης από αναγνωρισμένες λέσχες και ομάδες. Η Εθνική Ομοσπονδία ζητά από την Δ.Ο.Α. την ανάθεση στις εθνικές εγκαταστάσεις πιστοποιημένων αγώνων που να συμπεριλαμβάνονται στο Ημερολόγιο (πρόγραμμα) Διεθνών και Εθνικό στο πλαίσιο των παγκόσμιων κατηγοριών:

- Δ.Ο.Α. Φορμουλα 3000 Διεθνές Πρωτάθλημα.
- Δ.Ο.Α. Φόρμουλα 2
- Δ.Ο.Α. Φόρμουλα 3 Παγκόσμιο Κύπελλο
- Δ.Ο.Α. Φόρμουλα Junior
- Δ.Ο.Α. Φόρμουλα 3 Αιγαιατικό Κύπελλο.
- Δ.Ο.Α. Φορμουλα ενιαίου κινήτηρα
- Δ.Ο.Α. Ευρωπαϊκό challenge για Οδηγούς Αυτοκινήτων Πανεργασίας.
- Δ.Ο.Α Πρωτάθλημα D.T.M.

### 3.1.2 ΔΟΚΙΜΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ

Οι πέτες των αυτοκινητοδρόμων χρησιμοποιούνται κανονικά για να κατασκευαστούν διάφοροι τύποι δοκιμών και πρακτικών τσετ με τα οποία επαληθεύουν κατασκευαστικές λύσεις, φεμεγυδαίται των υλικών, εκπαίδευση και εξάσκηση των μελών κ.λ.π.

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

- τσετ για συντηστικές ομάδες
- τσετ για καταργούς (αυτοκινήτων, μοτοσυκλετών, ελαστικών & ανετήσεων).
- τσετ για παραγωγούς εξοπλισμού, μηχανισμών, αξεσουάρ, και λοιπών ειδών αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών.

### 3.1.3 ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΙΣΤΙΚΟΙ ΑΓΩΝΕΣ

Οι επίσημοι μοτοσυκλετιστικοί αγώνες, τόσο Εθνικοί όσο κτ'Αθλητικές για όλες τις κατηγορίες και για όλες τις ειδικότητες οργανώνονται από την Δ.Ο.Μ. – ΑΠΟΝΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΩΝ ( FIM FEDERATION INTERNATIONALE DE MOTOCYCLISME) μέσω της καθε Εθνικής Ομοσπονδίας, που ζητά από την Δ.Ο.Μ. την ανάθεση Εισημίων Αγώνων και να συμπεριλαμβάνονται στο Ημερολόγιο (πρόγραμμα) Διεθνή και Εθνικά στο πλαίσιο των κατηγοριών που ακολουθούν που στη συνέχεια διοργανώνουν οι διαπιστωμένες λίστες – 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.

## ΚΑΤΑΣΚΙΝΗΤΙΚΑ ΑΓΙΤΩΤΕΡΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΟΥ

- Δ.Ο.Μ. Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Ταχύτητας Grand Prix Class 175cc.
- 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 Αγώνων Αυτοχής.
- Δ.Ο.Μ. Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Μετοσιδητών (Superbike).
- Δ.Ο.Μ. Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Μετοσιδητών με κλάθια (Supercar)

Υπάρχουν επίσης, όπως και στα αυτοκίνητα, Αθλητικοί Αγώνες Ημερήσιοι και Τετρωκοί που οργανώνονται από ειδικές ομάδες (κατασκευαστές εταιρείες, κ.λ.π.) για την προβολή – προώθηση των δικών τους προϊόντων/μοντέλων. Στις εκδόσεις τους αγώνες θα αναφέρουμε τους Πήρερ Ντακάτι, Super Κόσμελλο Yamaha, Τρόντισο Harley Davidson, Τρόντισο Honda, Γουόλβ Γιλlette, Γουόλβ Ριάγγιο κλπ.

Επίσης, Αθλητικοί Αγώνες που διοργανώνονται από Εθνικούς Σπόγγους διάφοροι ειδούς και τύπου που έχουν σκοπό να τρέξουν στην πίστη τα μέλη τους σε Απλόους Αγώνες ή σε διάφορα Πρωτοθλήματα (Dragster, κ.λ.π.)

### 3.1.4 ΔΟΚΙΜΕΣ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΣ

Οι πίστες των αυτοκινητοδρόμων χρησιμοποιούνται για να εκτελεστούν διάφοροι τύποι δοκιμών και τεστ που αφορούν, υλικά, τεχνικές, κ.λ.π. που συνδέονται με την παραγωγή και κυκλοφορία της μοτοσυκλέτας. Οι ένσητικοί χρήστες μπορούν λοιπόν να είναι ομάδες κούρτας, επίσημες ή τόιωτικές, που δραστηριοποιούνται σε διάφορα πρωταθλήματα, εταιρείες παραγωγής μοτοσυκλών, εταιρείες κατασκευής ελαστικών και διάφορων αξεσουάρ κ.λ.π., που θα πραγματοποιούν σε εγκαταστάσεις του αυτοκινητοδρόμου:

- τεστ για Αγωνιστικές Ομάδες.
- τεστ για αναρτήσεις.
- τεστ για παραγωγούς Ελαστικών.

- έσσι για φρένα
- έσσι για κατασκευαστές μοτοσυκλετων.

### **3.1.5 ΑΓΩΝΕΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ**

Οι Εθνικηι Αγώνηι Φορτηγών έδωι Εθνικοί όσω και Λιθνικοί για όληι τηι κατηγορίηι διοργανώνονται όσω την ΑΠΘΝΗ ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ μέσω τηι καθε Εθνικήι Ομοσπονδίαι, που ζητά από την Α.Ο.Α. την ανάδωη Επιτή...ων Αγωνων που να υποστηρίληι...ώνονται στο Ημερολόγιο (Πρόγραμμα) Αρθνών και Εθνικό στο πλαίσιο τηι κατηγορίαι Α.Ο.Α. European Truck Racing Cup – Eurotruck.

### **3.1.6 ΔΟΚΙΜΕΙ ΦΟΡΤΗΓΩΝ**

Το σποικιντο...όμιοι χρησιμοποιώνται επίσης για δοκιμήι καθε είδηι που έχη σχέση με την παραγωγή (κατασκευή) και κυφόφορία των φορτηγών αυτοκινήτων όλων των κατηγοριών. Χρήστηι επομένωι μπορεί να είναι εταιρείαι που γόρου (κατασκευαστέι κ.λ.κ) ή ομάδει που ασχολώνται με τους αγώνηι φορτηγών.

### **3.1.7 ΣΧΟΛΗΙ ΟΔΗΓΗΣΗΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΥ ΚΑΙ ΜΟΤΟΣΥΚΛΕΤΑΙ**

- Σχολή οδήγηηι για πίστηι.
- Σχολή οδήγηηις, πίστηι, αστόι όρδοι και Τίαι.
- Σχολή εκπαίδευηις πολιτικών οδήγηών σε ειδικήι συνθήκει (πάγοι, βροχή, λάδια κ.λ.π.)
- Σχολή ασφαλόοι οδήγηηις

### 3.2 ΑΛΛΕΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ

#### 3.2.1 ΠΟΔΗΛΑΣΙΑ

- Δοκιμές του Παγκοσμίου Ποδηλατικού Ορειοβελήματος σε δρόμο
- Αγώνες του CICLO CROSS.

#### 3.2.2 ΑΘΛΗΤΙΣΜΟΣ

- Αγώνες μεγάλων ελασμάτων (ημιμαραθώνια κ.λπ.)
- Αγώνες βιάθλν
- Άλλοι αγώνες

#### 3.2.3 ΕΚΘΕΣΕΙΣ ΚΑΙ ΕΠΙΔΕΙΞΕΙΣ

- Σταθερή έκθεση για Αυτοκίνητο, μοτοσικλέτες φορτηγά, γεωργικά μηχανήματα.
- Σαλόνια, Εκδηλώσεις και Εκθέσεις για Αυτοκίνητο, μοτοσικλέτες, οχημά.
- Άλλες εκθέσεις (εμπορικές, θεματικές κ.λπ.)

#### 3.2.4 ΓΕΓΟΝΟΤΑ ΚΑΙ ΘΕΑΜΑΤΑ

Εμφάνιση τραγουδιών, εκδηλώσεις Φεστιβάλ, Θεάτρου, διαγωνισμών, κ.λπ. Το συγκριτικό πλεονέκτημα ενός ποτακτηποδοδρομίου για την οργάνωση τέτοιων εκδηλώσεων είναι οι δυνατότητες που προσφέρει ο χώρος του.

#### 3.2.5 ΕΙΔΙΚΕΣ ΧΡΗΣΕΙΣ

- Εκπαίδευση οδηγών αυτοκινήτων και μοτοσικλέτας (Ενόπλων Δυνάμεων, ΕΚΑΒ, Σομάτων Ασφαλείας, κ.α.)
- Εκπαίδευση επαγγελματιών οδηγών φορτηγών αυτοκινήτων, εταιρειών security, εταιρειών μεταφορών, κ.α.

## ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΑΓΟΡΑΣ

### 3.2.5 ΓΕΝΙΚΑ

Η δυνατότητα να αξιολογηθεί σήμερα το οικονομικό συμφέρον για την οργάνωση και τη διεξαγωγή αυτοκινητοκίνητων αγωνιών και μοτοσυκλετιστικών αγώνων στην Ελλάδα είναι πολύ δύσκολη εξαιτίας της απουσίας ιστορικών στοιχείων για την απ' ευθείας αξιολόγηση. Τις απόψεις για να γίνουν αξιολογήσεις, πολύ προσεκτικές, συγκρίνοντας στοιχεία κι εμπειρίες άλλων κρατών που μπορεί να έχουν υπόλογες με την Ελλάδα δυνατότητες, για να προσδιοριστεί η εγκατάσταση, οι συνθήκες και οι δυνατότητες του κοινού. Πάραι τα τελευταία χρόνια με την λειτουργία των μεγάλων αιθών στα Μόναχο και τις Σέδες, με την διοργάνωση ειδικών διοδρομιών του βάλλο Ακρόπολις σε γήρως με ειστήρια (όλη η ειδική στο Ολυμπιακό Στάδιο) η ετησί χρονιά-2005, ) δίνουν στοιχεία για το ενδιαφέρον του ευρύτερου πλέον ελληνικού κοινού για το μηχανοκίνητο αθλήματα. Είναι δεδομένο ότι στα κράτη της Ασίας, της Αμερικής και στην Ευρώπη υπάρχουν πολυάριθμοι φανταικοί φίλοι του Μηχανοκίνητου Αθλητισμού, διαθέσιμα να πληρώσουν ειστήριο εισόδου για να παρακολουθήσουν απ' ευθείας αγώνες τόσο αυτοκινήτου όσο και μοτοσυκλετιστών σε πίστα. Σημαντικές επίσης παράγον στην επιτυχία της διοργάνωσης και της προσέλκυσης θεατών είναι η παρουσία κερκίδων (στην πλειονότητα τους οικιακές) που εξασφαλίζουν καθήμενες θέσεις τουλάχιστον για το 50% της χωρητικότητας των εγκαταστάσεων. Πρέπει να ληφθεί υπόψη ότι στη χώρα μας υπάρχουν δυναμικοί τοπικοί όμιλοι Αυτοκινήτου και Μοτοσυκλίας και αρκετοί Έλληνες οδηγού αγωνιστικών αυτοκινήτων & μοτοσυκλίας οι οποίοι λόγω έλλειψης πίστας στην Ελλάδα αγωνίζονται στο εξωτερικό.

### 3.2.6 ΟΜΑΔΕΣ - ΣΤΟΧΟΙ

Οι ομάδες στόχοι (ταμεία διοργ) εκ μέρους των χρηστών μπορούν να αξιωματιστούν ως εξής :

- Δοκιμές αυτοκινήτων F1 και ΜΟΤΟ κατηγορία Grand Prix και Super Bike.
- Δοκιμές αυτοκινήτων φόρμουλα 3 και Juniors ή διασκεασόμενων αγωνιστικών που θα κατασκευάζονται στην Πάτρα.
- Πιλότοι εθνικές αυτοκινήτων.

#### ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΛΟΓΕΙΟΥ

- Πλήθος ιδίων, μετασκευαστών Ομάδα αγώνων αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών (ιδιοσκήες).
- Ομάδες ανώνων αυτοκινήτων και μοτοσυκλετών (επίσημες).
- Ομάδες αεριών φορτηγών επίσημες.
- Οίκοι αυτοκινητιστικοί, μοτοσυκλετιστικοί
- Οίκοι ελαστικών και οχημάτων.
- Οίκοι αξεσουάρ για μέσα και κιάτσους.
- Σχολές ασφαλιός αδήγητης, σχολή οδήγητης για γυναίκες.
- Σχολή εκπαίδευσης μωβητών (ηλικία: 12 – 16 ετών, 16 – 18 ετών)
- Οργανωτές εκδηλώσεων σε ανοικτούς χώρους.

#### 3.2.7 ΟΙ ΠΙΣΤΕΣ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΗ

Στην Ευρώπη οι καλύτερες πίστες αυτοκινήτων είναι περίπου 42.

Πίνακας 1. Οι κυριότερες πίστες στην Ευρώπη

| Χώρα        | Αριθ. | Πίστη   |
|-------------|-------|---|
| Ιταλία      | 9     | Monza, Imola, Misano, Mugello, Vallelunga, Pergusa, Magnone, Varese, Dino |
| Γαλλία      | 5     | Magny Cours, Le Mans, Paul Richard, Dijon Prenois, Pau                    |
| Ισπανία     | 4     | Barcelona, Jerez de la Frontera, Jarama, Alcañiz                          |
| Πορτογαλία  | 2     | Estoril, Braga  |
| Μ. Βρετανία | 6     | Silverstone, Donington, Brands Hatch, Thruxton, Isle of Man, Snetterton   |
| Αυστρία     | 1     | Al Ring   |
| Γερμανία    | 4     | Hockenheim, Nurburgring, Sachsenring, Oschersleben                        |
| Βέλγιο      | 2     | Spa, Francorchamps, Zolder  |
| Ολλανδία    | 2     | Zandvoort, Assen  |
| Εσθονία     | 1     | Anderstap   |
| Φινλανδία   | 1     | Alastaro  |
| Ουγγαρία    | 1     | Budapest  |
| Γαερμία     | 2     | Brno, Most  |
| Κροατία     | 1     | Rjeka   |
| Τουρκία     | 1     | Κωνσταντινούπολη  |

Από αυτές, εκείνες που έχουν επισκευασθεί τόσο από την Δ.Ο.Α. και από την Α.Ο.Μ. για το παγκόσμιο πρωτάθλημα είναι 14 : Monza, Imola, Magny Cours, Paul Richard, Barcelona, Jerez de la Frontera, Estoril, Silverstone, Al ring, Hockenheim, Nurburgring, Spa-Francorchamps, Zolder, Budapest. Το τελευταίο χρόνο συμπεριλήφθη και αυτή της Κωνσταντινούπολης.

Από αυτές, εκείνες που θεωρούνται οι καλύτερες για την ποιότητα και για την πληρότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών είναι 10 : Monza, Imola, Magny Cours, Paul Richard, Barcelona, Jerez de la Frontera, Silverstone, Al ring, Hockenheim, Nurburgring, Spa-Francorchamps, Zolder, Καταλόγια, Κορζή, Λιστόρ.

Πρέπει επίσης, να σημειωθεί ότι στην αγορά των πιστών για αυτοκίνητα έχουν εισέλθει νέα κράτη , όπως η Ρωσία, η Κίνα, η Μελαισία , το Μπαχρέιν που έχουν



## ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΚΑΙΤΟΥΡΗ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΡΑΚΩΝ

Ευκλιμένονται οι εγκαταστάσεις τους τα τελευταία χρόνια, μοντέρνας εγκαταστάσεις με την πλήρη συμπάρκισή των κυβερνήσεων τους, ασφάλειαν χρημάτων (οργανισμικών επιχειρήσεων, κατασκευαστών αυτοκινήτων και ελαστικών παρεμφερών κοσμημάτων και λιπαντικών, εταιρειών κινητής τηλεφωνίας, και άλλων) που μάλιστα διαθέτουν τις δικές τους δυνάμεις και προσφέρουν οι αγώνες του μηχανοκίνητου αθλητισμού επιδιώκουν την ισχυροποίηση του κύρους των εταιρειών τους και την προβολή των προϊόντων τους.

Από τις νέες πύλες της παγκόσμιας αγοράς έχουν κερδίσει την διοργάνωση αγώνων του παγκόσμιου πρωταθλήματος της Φόρμουλα 1 για το 2005 οι πίστες της Κωνσταντινούπολης, της Μάλιαζίας, του Μπαχραϊν, της Σανγκάης (Κίνα).

Η αναλυση εισημένων αγώνων από μία πίστα προϋποθέτει την υφίσταση άδειας καταλληλότητας της εγκατάστασης από τη Διεθνή Ομοσπονδία Αυτοκινήτου και την ενίσταξη της Μοτοσποκλέτας. Η άδεια καταλληλότητας δίνεται μετά την πιστοποίηση ότι η πίστα διαθέτει όλες τις τεχνικές προϋποθέσεις και σάλλεται όλους τους κανονισμούς ασφαλείας.

Οι πίστες αυτοκινήτων χάρης και στο υψηλό επίπεδο τεχνολογίας εκτός των Διεθνών αγώνων του ημερησίου (προγράμματος) για αυτοκίνητα, μοτοσποκλέτες, φιλοξενούν για ένα μεγάλο αριθμό ημερών που ξεπερνούν τις 100 το χρόνο, διοργανώσεις και τεστ εκ μέρους των εισημένων ομάδων, των σίκων κατασκευής ελαστικών, κ.λπ. Επίσης προσελκύονται από τα πιο πλούσια διεθνή CLUB για να γίνουν αγώνες, challenge με την πλήρη χρήση όλων των υπηρεσιών που προσφέρονται από την εγκατάσταση : Πίστα – Box – Πιλάρτζι – Ειλιθωρητές διαδρομής, Εγκατάσταση ήζου και εμφάνησης, Επισκευαση Τηλεοπτικής κάλυψης, Εστιατοριο, Γραφεία Τόπου, Parking, ατομική χρονομέτρηση κ.λπ.

Στο μεγαλύτερο επίπεδο με πλήρη χρήση όλων των εγκαταστάσεων, το ημερησίο μισθωμα σε όλα τις Ευρωπαϊκές πίστες έχει οριοθετηθεί σε περίπου 21.000 Ευρώ.

Για όλες τις πίστες χαμηλότερου επιπέδου με τα Ευρωπαϊκά σάνταρτ το ημερησίο κόστος ανέρχεται περίπου σε 10.000 - 16.000 Ευρώ. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται ο σχετικός κατάλογος της Μόνζα, ενώ στο Παράρτημα 1 επισυνάπτονται οι τιμοκατάλογοι των : Silverstone (Μεγ. Βρετανία), της Κωνσταντινούπολης και του Macau (Κίνα).

Πίνακας 2. Τιμολόγια υπηρεσιών της πίστας της Μύκκας (Στοιχεία 2005)

| Υπηρεσία  | Κόστος                | Χρόνος  | Παρατηρήσεις  |
|---|-----------------------|---|---|
| 1. Τουριστική χρήση πίστας με συμβολικά αυτοκίνητα                        | 35 €                  | για μισή ώρα ή λιγότερο                         | Καθορισμένο ημερολόγιο                              |
| 2. Ελεύθερη προπόνηση μοτοσικλετών συγκεκριμένων κατηγοριών               | 45 €                  |   |   |
| 3. Ειδική χρήση για τεχνικά και εθελοντικά tests                          | 9.500 €<br>14.000 €   | εργάσιμη ημέρα<br>Σαββατο/Κυριακή ή αργίες      | το πολύ 10 αυτοκίνητα/μοτοσικλέτες                  |
| 4. Ενοίκιο πίστας για αγώνες ή διαφημικά                                  |                       |   |   |
| α. ενοίκιο πίστας   | 9.500 € ή<br>14.500 € | (ανάλογα τη μέρα)                               |   |
| β. Φορητή διαφήμιση έως 150 τετραγωνικά μέτρα                             | 3.300 €               |   | Για το χρόνο που διαρκεί η εκδήλωση (αγώνες, κ.λπ.) |
| γ. Πίνακας επί των εισερχομένων   |                       |   |   |
| μέχρι 8.000 θεατές  | 30%                   |   |   |
| άνω των 8.000 θεατές  | 67%/4h                | όπου Ν ο αριθμός των χιλιάδων των θεατών, min 1 | π.χ για 9000 θεατές το ποσοστό είναι: 67/4 = 29%    |
| Ελάχιστο ποσό αναβαθμιστικού αριθμού θεατών                               | 4.500 €               |   |   |
| 5. Χρήση πίστας από άλλα οχήματα και χρήση εγκαταστάσεων αυτοκινητοδρόμου |                       |   |   |
| α. Είσοδος ταχύτητας  | 1.800 €               | για μία ημέρα                                   |   |
| β. Διαβροχή ελαστικών ταχύτητας   | 300 €                 | για μία ημέρα                                   |   |
| γ. Στροφή   | 1.500 €               | για μία ημέρα                                   |   |
| <b>ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΚΑΙ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ</b>   |                       |   |   |
| <b>ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΕΙΣ ΠΙΣΤΑΣ</b>   |                       |   |   |
| 1. Κλειστό δίκτυο παρακολούθησης -TV (δίκτυο και χειριστής)               | 1.500 €               |   |   |
| 2. Γραφείο  | 120 €                 |   |   |
| 3. Παρασέρει κό λήμμα   | 350 €                 |   |   |
| 4. Τράκτορας  | 350 €                 |   |   |
| <b>Ιατρικές Υπηρεσίες</b>   |                       |   |   |
| 1. Ασθενοφόρο κ.α. γιατρός  | 750 €                 |   |   |
| 2. Κινητή ιατρική μονάδα με γιατρό και βοηθό                              | 1.300 €               |   |   |

ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΦΩΤΙΣΜΟΥ

|   |   |                                |           |  |
|---|---|--------------------------------|-----------|--|
|   | Χρεώνονται με επιπλέον ανάλογα με τις ανάγκες, τα :   |                                |           |  |
| 1 | Φωτισμός τύπου χωρικού συνεργείου καθαρών χώρων   |                                |           |  |
| 2 | Χρήση κέντρου ελέγχου εγκαταστάσεων μοτοελαίου - κέντρο τύπου χωρικών φωταγωγών, ναυακόμιαστων χώρων, συνεδριακών χώρων.  |                                |           |  |
| 3 | Χρήση Γραφείων  |                                |           |  |
| 4 | Χρήση χώρων ταξίδοκ   |                                |           |  |
|   | Έργο-λογισμός και εγκαταστάσεις υαλοκινώσεων προς το κοινό  | 1.050 €                        |           |  |
|   | Γενικές Παιχνίδες Προσωπικό : 20 € την ώρα  |                                |           |  |
|   | Επιμελητικές ή άλλοι εργαζόμενοι  | 5 €                            |           |  |
|   | Υπό τη γήματα : εγκατάσταση των ημέρας ή τμήμα της ημέρας (κλιματισμό) (περιλαμβανόμενα η συντηρητικότητα) το τρέχον μέτρο  | 250 €                          | την ημέρα |  |
|   | Ενοίκιο γκαράζ (4Χ21 μέτρα)   | 750 €                          |           |  |
|   | Σαββατοκύριακο αγώνων (πλήρη-ημέρα)   | 250 €                          |           |  |
|   | Σαββατοκύριακο Monza (πλήρη-ημέρα)  | 50 €                           |           |  |
|   | Χρησιμοποίηση χώρων και των εγκαταστάσεων της (νερό, ηλεκτρικό ρεύμα, υπηρεσίες καθαρισμού) για ένα νηπ (ή τραχύσπιτο ή σκηνή) για υποστήριξη ομάδας για Σαββατοκύριακο και ένα τετραγωνικό μέτρο ηλεκτρική ενέργεια και άλλα αναλώσιμα υλικά (πυρασβεστήρες, ήλεκτ, σκούτες, κ.α.) | χρεώνονται επι πλέον           |           |  |
|   | Άλλες Υπηρεσίες (έκδοση εισιτηρίων, τηλεφωνικό κέντρο, μεγέθυνση, κατακό κέντρο, parking, κ.α.)   | χρεώνονται μετά από συνεννόηση |           |  |

Επιπλέον η Μόντζα έχει καθιερώσει και εισιτήριο για την είσοδο του κοινού στις εγκαταστάσεις της που είναι :

- Για τις ημέρες που δεν υπάρχουν εκδηλώσεις 3 € με δωρεάν είσοδο των αυτοκινήτων
- Για τις ημέρες που υπάρχουν εκδηλώσεις οι τιμές διαμορφώνονται ανάλογα

Υπόρθημα πολιτική στην παροχή υπηρεσιών κερματόζονται σε όλες τις πύλες, όπως προκρίπται και από τους εποαναλωμένους τιμοκαταλόγους στο Ημερήσιο Ι.

### 3.2.8 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΩΦΕΛΗ

Τα οφέλη επαπορσας από την λειτουργία ενός αυτοκινητοδρόμου διακρίνονται σε δύο κατηγορίες : άμεσο οφέλη και στο έμμεσο . Τα άμεσα οφέλη είναι αυτά που έχουν να κάνουν με τη λειτουργία της πίστας και αποτιμώνται στις δραστηριότητες / αποτελέσματα της εταιρείας . Τα έμμεσα αποτελέσματα που σπηρεάζουν άμεσα την γενικότερη οικονομία της περιοχής και αποτελούν την προσέλκυση επισκεπτών και τις υπηρεσίες εξυπηρέτησής τους , την δημιουργία υποδομών και υπηρεσιών εξυπηρέτησης των χωστών της πίστας ( συνεργεία, μονάδες επισκευών/ κατασκευών, κ.λ.π.) τις παρατώμενες υπηρεσίες υπό την χρησιμοποίηση της πίστας για άλλες εκδηλώσεις . Τα αποτελέσματα αυτά δεν είναι εύκολο να αποτιμηθούν αλλά μόνο να εκτιμηθούν. Συμφωνούν όμως όλοι ότι τα έμμεσα αυτά αποτελέσματα είναι κολλοπλάσια των άμεσων και πλέον σημαντικά στην οικονομία της ευρύτερης περιοχής.

Τα συνολικά αποτελέσματα / αποτεύσεις από την λειτουργία πίστας και την διοργάνωση διεθνών αγώνων προκρίπτονε:

- Από την μεταφορά - παραμονή των ομάδων και όλου του υποστηρικτικού της μηχανισμού (προσωπικό, μέσα, κ.λ.π.)
- Από την μετακίνηση επισκεπτών / θεατών .

Οι δραστηριότητες αυτές αποτελούν ένα ευρύ φάσμα υποδομών και υπηρεσιών για την εξυπηρέτησή τους που ανάλογα με το επίπεδο των υποδομών , των αγώνων και των

χαρακτηριστικών του είδους προσέλκυτον επισκέπτες χαμηλότερου ή υψηλότερου βιοτικού επιπέδου.

Από καλύτερες αναλύσεις που έχουν γίνει (ε.δ.δικα για τις διοργανώσεις στην Ευρώπη πίνακας 3 που ακολουθεί ) προκύπτει ότι υπάρχει σημαντική διαφοροποίηση στις διοργανώσεις : Το Γερμανικό GRAND PRIX συγκεντρώνει τη μεγαλύτερη προσέλευση, αλλά το Δυστηρικό, Βελγικό και Γαλλικό συγκεντρώνει σημαντικά μεγαλύτερο ποσοστό πιο εύπορων επισκεπτών.

Ο πίνακας αυτός (πίνακας 3) είναι αποτέλεσμα μιάς συστηματικής προσπάθειας να συγκεντρωθούν διαφορετικά οικονομικά στοιχεία υπό τις διάφορες διοργανώσεις GRANDS PRIX Φόρμουλα 1 στις 11 διαφορετικές από άποψη οικονομίας περιόδους της Ιαρούλης, που φιλοξένησαν τις διοργανώσεις.

Από τα ποσοτικά αυτά μεγέθη είναι προφανής η οικονομική σημασία του συνόλου των διοργανώσεων σαν ενιαίο φαινόμενο της οικονομίας της F.E. Για το σκοπό αυτού χρησιμοποιήθηκε εξαρτητικό περιβάλλον μεθοδολογία λογισμικού, η οποία ήταν :

- ποσοτικό υπολογισμό των εσόδων από τις διαπώνες των θεατών στους αγώνες και ποσοτικό υπολογισμό όσον αφορά τον τύπο επιχειρημάτων όπου διαπώνουν
- ποσοτικό υπολογισμό της θέσης εργασίας που απαρτουν από αυτές τις διαπώνες και με διαγράμματα την ακριφή περιουσία που εισπράτζεται από τις διαπώνες των θεατών

Οι θεατές χωρίζονται σε επισκέπτες και "ντόπιους". Οι διοργανώσεις αυτές 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 άπικριτές 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 "τόπυ".

2.1 σινεμά και

2.2 το κοινό που προέρχεται από τους επισκέπτες

Όσον αφορά τις δαπάνες, παρουσιάζεται μία 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 ίδια θέση όσον αφορά τους αγώνες που προσελκύουν τις μεγαλύτερες δαπάνες μη τοπικών 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 προσέλκει δαπάνες μη τοπικών επισκεπτών.

Η απασχόληση και ο αριθμός των ειωφελομένων 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 και San Μαρίνο ή της Πορτογαλίας, βρίσκονται στη κορυφή όσον αφορά την δημιουργία επιχειρήσεων και απασχόλησης. Αυτές τις περιοχές οι επιχειρήσεις συνδέονται στενά με τους χορηγούς των αγώνων και έτσι "προκαλούν" αζητημένη κατανάλωση από τον επισκέπτη. Λόγω παραδείγματα :

- πράκτορες, τουριστικούς γραφείων που διοργανώνουν ταξίδια για τη Φόρμουλα 1 του San Μαρίνο, αυτόματα προσθέτουν στο πρόγραμμα επισκέψεις σε εστιατόρια, επιδείξεις κριστιάν κλπ 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 Μονζα, 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 διάθωσης κηλύ μαλλιών και μελετήσεων. Έτσι, όλη η περιοχή γύρω από τη Μόντζα καταλήγει να προωθεί στη λιανική αγορά τέτοια προϊόντα και ημελείται η αγορά από τον επισκέπτη που κάνει δαπάνες κατά τη διάρκεια της εβδομάδας των αγώνων.

Η έντονη ανάπτυξη σε άλλες περιοχές είναι ευρεία και σε άλλες από μικρής εμβέλειας. Έτσι οι υποδομές της διοργάνωσης είναι συνήθως στο επίκεντρο της περιοχής που

## ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΔΕΥΤΕΡΙΑ ΔΥ ΤΟΚΙΝΗ ΙΔΑΦΘΕΡΜΟΥ

επιχειρείται. Οι επιχειρήσεις, συγκεντρώνονται σε αρμοσική συνταγή είδη, οι ευδιάκριτες ομάδες, οι οποίες όσο πλησιέστερα είναι στον πραγματικό χώρο τόσο πιο "σφιχτά" δένονται μεταξύ τους.

Από τα παραπάνω προκύπτει ότι **πορήγοντες επιτυχίας** των αθλοπαιδοφορμών και των συνδεδεμένων δραστηριοτήτων είναι:

- οι υποδομές, η θέση (διεύθυνση) και το τεχνολογικό επίπεδο της πίστας.
- Το κλίμα και οι υποδομές της περιοχής
- οι δραστηριότητες (αγωνιστικές, εκθέσεις, τουριστικές, πολιτιστικές κλπ)
- οι σχέσεις με:
  - τους πειντές είδους χρήστες (κατασκευαστές, ομάδες, οδηγούς κλπ)
  - τις αθλητικές αρχές, εθνικές και διεθνείς ομοσπονδίες και διοργανώσεις, κλπ
  - τις τοπικές κοινωνίες (αθλητικούς σμίλους, αυτοδιοίκηση κλπ)
- τα οργανωτικά και διαχειριστικά θέματα
- οι πηγές πόρων και η τεχνολογική πολιτική (πιστήρια θεατών, έσοδα-δρακώματα από χρήστες, διοργανωτές, ΜΜΕ, εκθέτες, καταρίες κλπ)
- οι μέθοδοι προώθησης.
- οι προτάσεις για αναλυτικό τουρισμό στην ευρύτερη περιοχή (χειμερινός τουρισμός – εκκλησιαστικός- επισκέψιμο σε αξιολογούς αρχαιολογικούς χώρους κ.λπ.)

ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΠΟΚΛΕΙΣΤΙΚΩΝ ΟΜΩΝ

Πίνακας 3. Σημαντικότερα στοιχεία και στοιχεία της επιρροής επιτόκων των Εμπορικών όψεων Group Prix (1997)

| ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΟ ΟΜΩΝ | ΛΕΩΝΟΜΕΛΕΣ ΚΕΦΑΛΙΑ | ΜΕΤ. ΠΟΣΟ ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΕΣ % | ΣΑΛΙΣΤΕΣ (%) | ΔΑΠΑΝΕΣ ΠΟΤΗΤΑΣ ΗΛΕΚΤΡΙΣΤ. | ΕΠΙΡΡΟΗ | ΟΜΩΣΕΣ ΑΠΟΧΡΑΤΗΣΕΩΝ | ΟΜΩΣΕΣ ΑΠΕΣΧΑΤΗΣΗΣ | ΕΚ ΠΑΛΙΑ (Τ. ΚΑΥΑ) |
|--------------------|--------------------|-------------------------|--------------|----------------------------|---------|---------------------|--------------------|--------------------|
| ΑΥΓΕΤΑ             | 24450              | 16,00                   | 30,89220     | 58                         | 1464    | 9313                | 492                | 15580              |
| ΗΡΑΙΟ              | 209.000            | 81,00                   | 33225000     | 23                         | 1206    | 5626                | 2300               | 1138               |
| ΕΠΕΡΜΕΛΕΙΑ         | 182.000            | 90,200                  | 50151000     | 90                         | 509     | 44690               | 3000               | 4211               |
| ΑΥΡΕΙΤΗ            | 676.200            | 13,200                  | 60342500     | 93                         | 3037    | 13887               | 800                | 8289               |
| ΖΑΑΛΑ              | 784.500            | 75,00                   | 55661800     | 96                         | 9881    | 37267               | 8000               | 25233              |
| ΕΠΕΡΜΕΛΕΙΑ         | 233.300            | 91,000                  | 47102100     | 70                         | 3622    | 17271               | -                  | 4301               |
| ΕΥΑΛΙΑ             | 188.000            | 30,003                  | 17800800     | 70                         | 43527   | 251922              | 2000               | 9228               |
| ΜΟΝΑΝΟ             | 222.433            | 56,802                  | 71492200     | 82                         | 6364    | 26968               | 800                | 1885               |
| ΗΡΕΦΟΤΑΛΙΑ         | 53606              | 37,200                  | 10704900     | 60                         | 8186    | 47201               | 1000               | 586                |
| ΣΑΝ ΜΑΡΙΝΟ         | 176.975            | 81,123                  | 42.35200     | 85                         | 15124   | 142000              | 270                | 6273               |
| ΙΕΡΩΝΑ             | 19476              | 52,00                   | 3277200      | 60                         | 30078   | 142307              | -                  | 3142               |
| ΣΥΝΟΛΟ             | 2.119.707          | 302,153                 | 489825850    | 81                         | 127239  | 738354              | 21100              | 81815              |



### 3.3 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΕΓΧΩΡΙΑΣ ΑΓΟΡΑΣ

Ημε γύρω μας ο μηχανοκίνητος χερσαίος αθλητισμός επικεντρώνεται στο την ΕΛΙΑ , ως τικτικού 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 κύπελλο, κο. Ελλάδας και συντάσσουν τους Ένιστους και Τεχνικούς κανονισμούς των Αγώνων, ενώ επιβλέπουν την ομαλή και ασφαλή διεξαγωγή και διεξαγωγή των αγώνων. Η ΕΛΙΑ οργανώνει και συντονίζει τη διεξαγωγή των αγώνων αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας στην Ελλάδα από το 1926. Οι κυριότερες διεθνείς αθλητικές εκδηλώσεις είναι όσο ράλι, το ΑΚΡΟΠΟΛΙΣ (για το παγκόσμιο πρωτάθλημα) , της ΕΛΙΑ (για το ευρωπαϊκό πρωτάθλημα), καθώς επίσης και ένας αγώνας ΜΟΤΟCROSS για το παγκόσμιο πρωτάθλημα.

Οι επιτροπές αυτές συντονίζουν ένα πύρι πρόγραμμα αγώνων και εκδηλώσεων στις διάφορες κατηγορίες. Υπάρχουν περίπου 110 αθλητικές εκδηλώσεις για το αυτοκίνητο ( ράλι, ταχύτητα, αναβάσεις, ενισο, κλπ) που την περίοδο Μαρτίου – Απριλίου οργανώνονται στην Ελλάδα. Άλλες τόσες είναι και οι εκδηλώσεις που αφορούν τις μοτοσικλέτες την περίοδο Φεβρουαρίου – Απριλίου (ταχύτητα – μοτοκρός, κριάλ, Εντόρο – Διεστρε).

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

Οι αγώνες των πρωταθλημάτων διοργανώνονται σε ελεύθερους χώρους - δρόμους, ή σε χώρους παλιών αεροδρομίων ( Ρόδος, Τρίπολη, κ.λπ.) λόγω της έλλειψης υποδομών.

Γα τελευταία χρόνια βέβαια ανεπίτηθην δύο υποδομές : στα Μέγαρα και στις Χερρες, που βέβαια δεν έχουν σχέση με το είδος και το μέγεθος του σχεδιασμένου έργου. Οι υποδομές – πίστες αυτές είναι.

#### Αυτοκινητοδρόμιο Μεγάρων

Πρόκειται για ένα κλειστόχρόνο αυτοκινητόδρομο που έχει δημιουργηθεί σε έκταση 175 στρεμμάτων, στο 4<sup>ο</sup> χιλιόμετρο της Ε.Ο. Αθηνών - Κορίνθου στην Πέχη Μεγάρων. Μία μήκος πίστας 2,1 χιλιόμετρα και μέση πλάτος 11 μέτρα, 2 αίθουσες 300 τετραγωνικών συνολικά φιλοξενεί κυκλώς, επιδείξεις, μαθήματα ασφαλούς οδήγησης και σεμινάρια που διοργανώνονται από περιοδικά και εταιρείες. Την διαχείριση του χώρου έχει η εταιρεία SAFETRACK A.E., θυγατρική της «Τεχνικές Εξυπηλώσεις Α.Ε.». Η πίστα δεν διαθέτει κερκίδες και το κόστος χρήσης της κυμαίνεται ανάλογα με την εκδήλωση. Για παράδειγμα, η συμμετοχή στα Ladies days (μοτοσυκλέτες) κοστίζει 15 € ανα μοτοσυκλέτα, στο 1st Test Drive Party 50 €, κ.λπ.

#### Αυτοκινητοδρόμιο Σαρρών Α.Ε.

Το Αυτοκινητοδρόμιο Σαρρών λειτουργεί από το 1998 σε υπαίθρια δημοτικό χώρο περίπου 500 στρεμμάτων. Το μήκος της πίστας είναι 3.187 μέτρα με πλάτος 15 (στην εκκίνηση) και 12 μέτρα στο τελικό τμήμα της. Στο εσωτερικό της πίστας είναι ο χώρος σταθμευσης και προετοιμασίας (Paddock), έκτασης 4.900 τετραγ μέτρων.

Στο στάδιο της κατασκευής βρίσκεται η σκελεπτή κερκίδα οπλισμένου σκυροδέματος 2500 θέσεων, ενώ λυόμενες κερκίδες σε διάφορες θέσεις τοποθετούνται συνολικής χωρητικότητας 4000 θέσεων.

Φιλοξενεί αγώνες, επιδείξεις και εκδηλώσεις που διοργανώνονται από εταιρείες και περιοδικά, ενώ το κόστος χρήσης της κυμαίνεται από 100 μέχρι 2000 ευρώ την ημέρα ανάλογα με την ημέρα και την εποχή.

Αναλυτικά στο παράρτημα III παρουσιάζεται το τιμολόγιο χρήσης και το πρόγραμμα εκδηλώσεων των ετών 2004 και 2005.

Τα έργα που σχεδιάζονται έχουν στόχο να άψουν την δυνατότητα στο αυτοκινητοδρόμιο να διεξάγονται αγώνες πρωταθλήματος, όπως αυτοκινητοδρόμου 3, Touring, Grand Tourism, Super Bike, Drangster, κ.λπ.

Σε σχέση με το ενδιαφέρον που υπάρχει από πλευράς κοινού για την παρακολούθηση αγώνων υπάρχουν λίγα σχετικά στοιχεία που αφορούν αγώνες που γίνονται σε χώρους

ή πίστες που ουδεμία σχέση έχουν με την σχεδιαζόμενη πίστα. Τα στοιχεία αυτά αφορούν:

- Το Rally Acropolis : Η προσέλευση του κοινού κατά μήκος των εθνικών διαδρομών και των services park καθημερινά ξεπερνάει τους 100.000 θεατές. Για δε την περίοδο της τελευταίας διοργάνωσης ( Ιούνιος 2005) που δημιουργήθηκε υπερ εδάση στο Ολυμπιακό στάδιο με τιμές εισιτηρίων 29, 25 και 40 € (ανάλογα με το διάγραμμα) και εισιτήρια VIP με 120 €, διατίθηναι 62.936 εισιτήρια με συνολικές εισαράξεις που ξεπέρασαν τα 1,6 εκατ ευρώ.
- Τις πίστες των Μεγάρων, των Λαερρών ή στους χώρους του περιουρισμού της Τρίπολης ή του Ελληνικού, που βεβαίως δεν έχουν υποδομές υποδοχής / εξοπλισμού θεατών, και παρόλα αυτά συγκεντρώνουν σημαντικό αριθμό θεατών που, με τις συγκεκριμένες συνθήκες, ξεπερνούν τις 10.000 η και 15.000 χιλιάδες.
- Την παρακολούθηση των διεθνών αγώνων που μεταδίδονται στο την τηλεόραση Μπορούμε να πούμε σίγουρα ότι οι διεθνείς εκδηλώσεις που μεταδίδονται από την τηλεόραση καταγράφουν κόντσετ υψηλά επίπεδα τηλεθέασης. Σήμερα ο αριθμός των τηλεθεατών για αγώνες F 1 & G.P. MOTO ξεπερνάει τα 800.000.000.

Η ελληνική αγορά λαϊκών είναι έρμη να δεχτεί μία διεθνή πίστα με προδιαγραφές και δυνατότητες φιλοξενίας όχι μόνο διεθνών αγώνων αλλά αγώνων ενταγμένων στο πρόγραμμα του παγκόσμιου πρωταθλήματος. Είναι φανερό ότι η δημιουργία μιας τέτοιας πίστας - υποδοχής δεν λειτουργεί ανταγωνιστικά στις πίστες των Σαρρών ή των Μεγάρων και στις προσπάθειες αναβάθμισής τους - αλλά αντίθετα μπορεί να αυξήσει το ενδιαφέρον του κοινού για τα μηχανοκίνητα αθλήματα και να υποστηρίξει την λειτουργία τους. Όσον αφορά τον αριθμό των θεατών και το ενδιαφέρον του κοινού, τα μέχρι τώρα στοιχεία πείθουν ότι οι σχεδιαζόμενες υποδομές θεατών θα υπερκαλύπτονται σε όλες τις σημαντικές διοργανώσεις ( αγώνες πρωταθλημάτων, άλλες σημαντικές ή διεθνείς εκδηλώσεις )

### 3.4 ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΔΗΜΙΟΥΡΓΙΑΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟΥ

Η δημιουργία εγκαταστάσεων αυτοκινητοδρόμου στην Ελλάδα και την Κύπρο έχει στόχο να δημιουργήσει μια σύγχρονη κλίμακα για τον μηχανοκίνητο αθλητισμό, σύμφωνα με τις προδιαγραφές της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αυτοκινήτου και της αντίστοιχης της Μότοσικλέτας έτσι ώστε:

- Να δημιουργηθεί ένας σύγχρονος αθλητικός χώρος στη χώρα μας που θα μπορεί να δίνει την δυνατότητα σε όλους τους ασχολούμενους με τον μηχανοκίνητο αθλητισμό να πραγματοποιούν όλες τις δραστηριότητές τους (προπονήσεις, αγώνες, κ.λπ).
- 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 προσέλκινει ομάδες αθλητές, κ.λπ από τον διεθνή χώρο, οι οποίοι εκμεταλλεύονται και τα άλλα χαρακτηριστικά της ευρύτερης περιοχής (κλίμα, περιβάλλον, αθλητικά κ.λπ) θα χρησιμοποιούν το αυτοκινητοδρόμο ως μια από τις βάσεις τους για την ανάπτυξη των δραστηριοτήτων τους. Γιατί 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, εξαστεσών 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 ανακτύξη σχετικών δραστηριοτήτων στην περιοχή με τη δημιουργία απασχόλησης και επιχειρηματικότητας που θα συντελέσουν στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής.
- Η ίδρυση Πύλης Ασφαλούς οδήγησης για την υποχρεωτική εκπαίδευση των νέων, αλλά και των καλών οδηγών που θα έχει στόχο στην μείωση των τροχαίων

ΚΑΤΑΚΕΥΗ ΚΑΙ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΑΡΧΙΤΕΚΤΟΝΙΑ

αποζημιώτων. Σημειώνεται η μείωση των προτύπων, εξ αιτίας της αδιάκριτης αγγίξης του εδάφους.

- Να λειτουργήσει σαν εκθεσιακός χώρος για καινούριες μορφές προϊόντων (αγροτικά, βιομηχανικά κ.λπ.)
- Να χρησιμοποιείται για παρουσιάσεις, νέων μοντέλων αυτοκινήτων και μοτοσυκλίας.

Γιατί των όψεων επιπτώσεων από την δημιουργία και λειτουργία ενός αυτοκινητοδρόμου στη χώρα μας, σημαντικό θα είναι και τα οφέλη από την προβολή της χώρας (και της περιφέρειας) που θα γίνεται λόγω των εργασιών, της εισόδου της χώρας μας στη «λέσχη» των χωρών με πίστα, στα εθνικά έσοδα και Μ. Μ. Ε του χώρου και της προσέλκυσης θεσμών από το εξωτερικό.

### 3.5 ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Οι αγώνες αυτοκινήτου, μοτοσικλέτας και κάρτ είναι από τα δημοφιλέστερα μηχανοκίνητα αθλήματα στον κόσμο. Συγκεντρώνουν μεγάλο αριθμό θεατών και σπασαρμένων (είτε ερασιτεχνών είτε επαγγελματιών) οιδή και είναι εξ ορισμού άμεσα συνδεδεμένα με ένα είδος που θεωρείται πρώτη ανάγκης στην εκπαίδευση 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 κήρα μέρος κατασκευής τους, διαθέτουν και τμήμα ειδικό για συμμετοχή σε αγώνες. Παρατηρείται έτσι ένας εντονότερος ανταγωνισμός των αυτοκινήτου μοτοσικλέτου βιομηχανιών με απώτερο σκοπό την προώθηση και προώθηση των προϊόντων τους.

Τα αυτοκινητοδρόμια είναι ο τόπος συνάντησης όλων όσων έχουν ενδιαφέρον και σπασάρουν υπο την ενταξίωσή με τα αυτοκίνητα και την μοτοσικλέτα (κατασκευαστές, οδηγοί, τεχνικοί, διαφημιζόμενοι, ειδικοί έντυπου τύπου, απώι θεατές). Σε όλες τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης (αλλά ακόμα και σε πολλές της Ανατολικής), στη Βόρεια και Νότια Αμερική, την Ασία και την Αυστραλία υπάρχουν αυτοκινητοδρόμια διαφόρων προδιαγραφών για τη διεξαγωγή αγώνων ελαφρών κατηγοριών και "γύρω" στο τα οποία ανεπτυχθεί 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 πορείας 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 αναφέραμε, σαν πόλος έλξης και συγκέντρωσης ενδιαφερομένων του θεάματος αλλά και ανταγωνιστών του χώρου του αυτοκινήτου και της μοτοσικλέτας, προάπυθύνουν την ύπαρξη αλλά και συμβάλλουν στην κάλυψη του ξενώοχειακού δυναμικού της ευρύτερης περιοχής με την προσέλκυση επισκεπτών και μάλιστα υψηλής τουριστικής στάθμης και προωθούν την περαιτέρω ανάπτυξη του. Είναι

δεδομένο ότι κατά μέσο όρο δύο φορές ανά μήνα διοργανώνεται και κάποιας κτήριας που συγκροτούνται το ανάλογο με το ενδιαφέρον και την εμπέλεα του κοινό. Η προσέλευση υλοποιών δεν περιορίζεται μόνο στις οικειοφρονόμενες ημερας των αγώνων καθώς τα αυτοκινητοδρόμια λειτουργούν και χρησιμοποιούνται συνεχώς από τους καθ' οιονδήποτε τρόπο συμμετέχοντες στους αγώνες για προετοιμασία και δοκιμας αγώνων, έρευνα και εξέλιξη υλικών, αθλητικές-πολιτιστικές εκδηλώσεις, εκπαίδευση και κυκλοφοριακή αγωγή, καύσεις κλπ.

- παραγωγικός τομέας :** Στην περιοχή κάθε διεθνούς Αυτοκινητοδρομίου αναπτύσσονται πολλές μικρές βιοτεχνίες που άλλες κατασκευάζουν αγωνιστικά αυτοκίνητα, άλλες μηχανή και εξαρτήματα και άλλες επισκευάζουν και συντηρούν αυτά με συνέπεια να δημιουργείται μια σημαντική παραγωγική δραστηριότητα με εξαγωγικά ανοικτές εκπτώσεις στην μείωση της ανεργίας της περιοχής και την ανάπτυξη της. Επίσης αρκετές εταιρείες που δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο χώρο, έχουν οικονομικό πλεονέκτημα όταν εγκαθίστανται κοντά σε αυτοκινητοδρόμια διότι μπορούν να τα χρησιμοποιούν για συνεχείς δοκιμές και βελτιώσεις των προϊόντων τους (πχ βιομηχανίες ελαστικών, κατασκευαστές αναρτησων, εξελκτικές "έξυπνων" ηλεκτρονικών συστημάτων...). Άνετα επίσης το κίνητρο για την δημιουργία και ανάπτυξη επιχειρήν 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.
- τεχνολογία :** 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 τεχνολογίας στον τομέα των προηγμένων (καλύτερων και οικονομικότερων) υλικών και συστημάτων. Είναι χαρακτηριστικό ότι τα διάφορα συστήματα και τεχνολογίες που εφαρμόζονται στα συμβατικά οχήματα της εποχής μας, έχουν προέλθει από την κομμοσυνή και έλεγχο τους σε αγωνιστικά οχήματα και συνθήκες. Η αποκτούμενη τεχνολογία είναι προς όφελος όχι μόνον των κατασκευαστών, αλλά και των καταναλωτών και φυσικά και της εθνικής οικονομίας. Η ανάπτυξη τεχνολογίας στο τομέα του αυτοκινήτου σε συνεργασία με τα Πανεπιστήμια, τα

Ερευνητικά Κέντρα και τις επιχειρήσεις υψηλής τεχνολογίας θεωρείται από τις πιο προσιτούς διόδους

- **κοινωνικό και πολιτιστικό επίπεδο** : Είναι δυνατό, με κεντρικό πυρήνα το αυτοκινητοδρόμο, η ανάπτυξη υπηρεσιών αγωγής και εκπαίδευσης σχετικά με την κυκλοφορική αγωγή, την πρόληψη των τροχαίων ατυχημάτων (μαθητών και παιδικών κοινών) και την προστασία του περιβάλλοντος, η ενημέρωση για την τοπική εξέλιξη και την τεχνολογία του αυτοκινήτου και της μεταφορικής κλάσης. Παράλληλα το αυτοκινητοδρόμο μπορεί να χρησιμοποιηθεί σαν χώρος επαγγελματικής εκπαίδευσης για τους οδηγούς των Σοβιέτων Ασφαλείας, του ΕΚΑΒ, των Τυφλών Δυνάμεων, κλπ
- **έρευνα** : Είναι επίσης δυνατό η τόνωση του ερευνητικού τομέα που αφορά το περιβάλλον (μείωση της ρυπανσης από τη λειτουργία των μηχανών εσωτερικής καύσης μείωση της εξάρτησης από τα συμβατικά καύσιμα και στρέψη προς τις ήπιες μορφές ενέργειας για την κίνηση των οχημάτων κλπ), τα νέα υλικά, τα ηλεκτρονικά συστήματα, κλπ, 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 τεχνολογία ή και τους δύο παραγόντες σε συνεργασία.
- **τοπική οικονομία** : Η λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου 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 τροφικές εργασίες, η διακήρυξη, τα μαζικά μέσα ενημέρωσης, ο τουρισμός άμεση και έμμεση λόγω της μικρής απόστασης από τους αρχαιολογικούς χώρους και της δυνατότητας οργάνωσης εκθέσεων, συνδυαζών, παρουσιάσεων μοντέλων αυτοκινήτων κλπ.
- **αθλητικές δραστηριότητες** : Συνήθως η λειτουργία του αυτοκινητοδρόμου σηματοδοτεί και στην ανάπτυξη και άλλων αθλητικών δραστηριοτήτων, είτε στους χώρους που είτε εκτός αυτού όπως, δρόμοι ποδηλάτου, ποτασσας αεροποδείμα, που αξιοποιούν την επιτόπιμη υπαυδομή του αυτοκινητοδρόμου.



## ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟΥ

Είναι εμφανές ότι η κατασκευή και λειτουργία αυτοκινητοδρόμου επηρεάζει άμεσα το προφίλ της περιοχής καθ' ότι δημιουργεί κοινωνικές συνθήκες και προσκετικές και έχει σημαντική επίδραση στην οικονομική κατάσταση της. Έτσι ως σημειωθεί ότι είναι εξίσου σημαντική η διάσταση "**Θέση**" 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 προτεραιότητα για να αποκτήσει την κατακέρωση οργάνωσης αγώνων τόσο για αυτοκίνητα, όσο και για μοτοσικλίστες σε διεθνές επίπεδο. Αθλητικό των δυνατοτήτων που προσφέρει η υποδομή ενός αυτοκινητοδρομίου, υπερέχει η αναφορά στο αυτοκινητόδρομο της Καταλωνία 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 πολυστιχική πρωτεύουσα της Ευρώπης το 2006.

Λέγοντας αυτή μπορεί να θεωρηθεί ενδιαφέρουσα η Γεωγραφική θέση της Πάτρας με το λιμάνι της που βλέπει στο Ιόνιο Πέλαγος, με έναν στόλο πλοίων των (50) κενήτα πλοίων που συνδέουν όλα τα σημαντικότερα λιμάνια της Μεσογείου και ιδιαίτερα την Ιταλία (σε αυτή ώρα φθάνει στο Μπάρι με τα Super Ferries) και με (2) δύο Αεροδρόμια αυτό του Αράξου (απέχει περίπου 30 χιλιόμετρα και αξιοσημείωτη ήση πήσας χιλιάς) που εκσυγχρονίζεται και σύντομα θα λειτουργεί ως πολιτικό αεροδρόμιο ικανόπνοας τις ανάγκες της Πάτρας, και της Ανδροβίδας που απέχει λιγότερο από 50 χλμ. από την πίστη. Στο στάδιο της ολοκλήρωσης των υποδομών βρίσκεται επίσης η σύνδεσή της με υδροαλιάνη, τόσο με τα νησιά του Ιονίου, όσο και με άλλες περιοχές της χώρας.

Τα δύο αεροδρόμια, το νέο και το παλιό λιμάνι της Πάτρας, οι οδικές αρσζάσεις (ΠΑΘΕ, Ιόνια Οδός συμπληρωματωμένης και της ζεβζής Ρίου – Ανταρριέου), έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη (εκτός της ζεβζής που ήδη λειτουργεί) καθιστούν την περιοχή πολύ ενδιαφέρουσα για να δεχθεί μία πίστη αυτοκινήτων Διεθνούς Τύπου. Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί η αναβάλιση της σπηροδρομικής σύνδεσης της περιοχής με τα υπόλοιπα εθνικά και ευρωπαϊκά σπηροδρομικά δίκτυα η οποία βρίσκεται στη φάση της υλοποίησης : Ολοκληρώνεται η κατασκευή της νέας διεπής σπηροδρομικής γραμμής Αθήνας – Κλάτου η οποία θα επεκταθεί μέχρι και την Λιάτρα

## ΣΑΤΑΚΡΕΥΗ ΚΑΙ ΛΗΠ ΟΥΡΕΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΡΕΜΙΩΝ

Στην Πάτρα υπάρχουν (4) τέσσερα σύγχρονα Νοσοκομεία. ένα εκ των οποίων είναι ιδιαίτερα ονομαστό, είναι η έδρα της Ιατρικής Σχολής. Το Χωριό Χαλανδρίτσας, ό,τι πλησίον του θα γίνει η πιστά αυτοκινήτου, διαθέτει σύγχρονο Κέντρο Υγείας. Ο κλιματολογικές συνθήκες είναι ευνοϊκές σε όλη την περιοχή. Ιδιαίτερα στην περιοχή της πίστας που είναι όλη περιβαλλόμενη από λόφους, υπάρχει μία εξαιρετική προστασία από τον αέρα, την αλμυρά και την άμμο.

Με την δημιουργία της Πίστας, την ικανότητα και εμπειρία των Πατριανών διοργανωτών αγώνων και την μολάση των Αυτοκινητιστικών και των Αθλητικών Αρχών της Ελλάδος μπορούμε να ευελπιστούμε σε λογικά χρονικά πλαίσια στην κακασύρωση των πλέον σημαντικών εκδηλώσεων του προγράμματος της Δ.Ο.Α και Δ.Ο.Μ με ιδιαίτερη αναφορά στο γεγονός που αφορά 3000, EURO TRUCK CUP Ευρωπαϊκό ή Παγκόσμιο Πρωτάθλημα Αυτοκινήτων G.T, Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα F3, Πρωτάθλημα G.P 2, Πρωτάθλημα Formula Junior, Πρωτάθλημα Αυτοκινήτων Ρτοτοτύρα

Μία επιλογή τέτοιου είδους θα πρέπει ύστερα να ανταποκρίνεται σε μία συγκεκριμένη επίσημη ανάπτυξης μιας 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 Φοιτη Βοσας, θα διευκολύνουν τον επιλογή της καλύτες αυτοκινήτου στην Ελλάδα να να φιλοξενηθούν αγώνες challenge σημαντικών Αυτοκινητιστικών οίκων όπως Ferrari, Porsche, Alfa Romeo, Mercedes, Renault, Ford, Toyota, Nissan, Opel, BMW κ.α. εκτός του ότι θα είναι ιδανική έδρα για την πραγματοποίηση δοκιμών δυναμικής, test και εμπωρικών πρωτότυπων δραστηριοτήτων εκ μέρους των οίκων κατασκευής Αυτοκινήτων, Μοτοσικλετών, Ελαστικών, Λέξισούρ

Η περιοχή του Αυτοκινητοδρομίου είναι πολύ ελπιςτική σαν φάση κι εξέχρη και είναι ιδανική για την οργάνωση αγώνων και χωρίς μηχανές, δηλαδή βιάδην, ημμερεθόνιο 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 Nuibairring και την Γρόλα για δύο οργανώσεις του Παγκοσμίου Ποδηλατικού Πρωταθλήματος.

## ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΔΥΟ ΚΙΝΗΤΩΝ ΟΜΑΔΩΝ

Η παρουσία του σημαντικού Αιγαιικού της Έκπαις που εκπαύει την Ελλάδα σε σύνοδο του Αυτοκινητοδρόμιου με την Ευρώπη και την ευρία πόλη εισφέρει τον χώρο των επισκεπτιών με αυτοκίνητο , καθώς και την αυτοκινητιστική πίστα είναι τόσο ιδανικό για την διεξαγωγή Εκθέσεων Αγοράς Αυτοκινήτου, Μοτοσικλέτας, Φορητών, Καναυρίων και μεταχειρισμένων καθώς και σκληρών εποχής.

### **3.6 ΟΜΑΔΕΣ ΣΤΟΧΟΙ**

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 επιβίβασης (παιχνίδια για πρωταθλήματα)
- Αιθυσία Αγώνες αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας
- Ομάδες αγώνων (αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας όλων των κατηγοριών) για προπονήσεις
- Δοκιμές - αγώνες ιδιαίτερων πλάτων - κατόχων αμερικανικών αυτοκινήτων
- Ιδιωτικά ομάδες μηχανιστικών αυτοκινήτων
- Δοκιμές αυτοκινήτων FI και MOTO κατηγορία Grand Prix.
- Οίκοι αυτοκινητιστικοί, μοτοσικλετιστικοί για παρουσιάσεις νέων μοντέλων
- Οίκοι ελαστικών και αναρτήσεων για δοκιμές.
- Οίκοι αξεσουάρ και εξοπλισμού τεχνολογίας
- Σχολές επαγγελματίες οδήγησης, σχολή οδήγησης για ανήλικους
- Σχολή εκπαίδευσης μαθητών
- Οργανώσεις εκδηλώσεων σε ανοικτούς χώρους (εμπορικές ή πολιτιστικές).
- Εκθέσεις αυτοκινήτου και μοτοσικλέτας.
- Εκθέσεις ιστορικών αυτοκινήτων, αμερικανικών ή μη

### 3.7 ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Μία σύγχρονη πίστα πρέπει να είναι λοιπόν μία εγκατάσταση πολλαπλοπονητική με δυνατότητα να διαργανώνει εκδηλώσεις του μηχανοκίνητου αθλητισμού, εκδηλώσεις των κατασκευαστών των αυτοκινήτων μοτοσυκλετών και όλων των και μέρους εξοπλισμάτων και συστημάτων τους και εκδηλώσεις διαφόρων ειδών όπου οι επισκέπτες για αναψυχή ή ενημέρωση θα βρεθούν σε ένα ελκυστικό περιβάλλον, όπως είναι το καλύτερο φυσικό και όπως θα γίνει αυτό της κείμενης.

Από τα κύρια σημεία μιας σύγχρονης πίστας σημειώνονται τα ακόλουθα στοιχεία:

- Να διαθέτει την κατάλληλη πίστα που θα καλύψει όλες τις διεθνείς προδιαγραφές (αθλητικές, ασφαλείας, κ.λ.π)
- Να διαθέτει άνετες καρέκλες με υψομιμμένες καθιστές θέσεις και με καλή ορατότητα των αγώνων. Αυτό το στοιχείο είναι καθοριστικό για να αφεθεί στο μάξιμουμ το έσοδο και να διευκολυνθεί η προώθηση των εισιτηρίων.
- Να διαθέτει εγκαταστάσεις ελέγχου, ήχου, εικόνας στο υψηλότερο τεχνολογικά επίπεδο, για την πίστα, για τις περιοχές (ζώνες) που ανήκουν στις δημοσιογράφους και στους αντιπροσώπους, των Αθλητικών Ομοσπονδιών, για τις περιοχές (ζώνες) που θα ανήκουν στο κοινό, στην περιμέτρο 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 επικτήσκει κατάλληλότητα της κείμενης στο υψηλότερο επίπεδο της Δ.Ο.Α. και της Α.Ο.Μ.
- Να αποκτήσει από την 'FOCA' και 'DORNA' την κατοχύρωση των αγώνων της Δ.Ο.Α. και Α.Ο.Μ. διεθνούς σημασίας για την Ελλάδα.
- Να κατασκευάσει μία σχολή ασφαλούς οδήγησης και οδήγησης για αγώνες Αυτοκινήτου και Μοτοσυκλέτας.
- Να εκπαιδεύσει στην ασφαλή οδήγηση μαθητές από 12 ετών και άνω.

#### ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΥΤΟΔΙΝΗΤΟΦΟΡΕΙΩΝ

- Να κατασκευάζει μια μικρότερη φορτηγόλα από μοντέλα για να ξεκινήσει τους Τύλλους μαλάτου για 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.α.
- Να προβάλλει εμπορικές εκδόσεις κι επιδείξεις για σποκίητρα, μότο και φορητά.
- Να προβάλλει μεταφορικές εκδηλώσεις σε εθνικό και διεθνή επίπεδο με σκοπό να διαφημιστεί η πίστα και οι γύρω τουριστικές περιοχές.
- Να προβάλλει τους Διεθνείς Αγώνες της πίστας μαζί με τις Ελληνικές Τοριστικές εγκαταστάσεις για να προσέλκονται ομάδες θεατών / τουριστών στην Ελλάδα, ιδιαίτερα στη νωτιακή περιοχή της.
- Να προβάλλει παράλληλα τους ιστορικούς αρχαιολογικούς χώρους που βρίσκονται στην ευρύτερη περιοχή , καθώς η Πάτρα βρίσκεται στο κέντρο του αρχαιολογικού εργαίνου Ακρόποι – Ολυμεία – Μυκήνες με τα μοναδικά μνημεία της παρσόφειας πολιτιστικής κληρονομιάς.
- Να προβάλλει το μοναδικό θρησκευτικό (εκκλησιαστικό και μοναστηριακό ) πλούτο της περιοχής (Άγιος Ανδρέας, Αγία Δούρα, Μέρα Σπήλαια, Μονη Ομπιάση, Μονή Αγίων Πάντων κ.λ.π) , που παρουσιάζουν κορυφές και όχι μόνο θρησκευτικά ενδιαφέρον.
- Να προβάλλει το μοναδικό φυσικό πλούτο της περιοχής και τα μνημεία του (Σπήλαια Καστριών, Φαράγγι του Βουρναϊκού, Στροφιλιά, Χελμός, Ερήμωσας, ακτές Ιονίου, με τις όμορφες οργανωμένες παραλίες της , όπως αυτής της Καλόγριας, της Κελάνης κ.λ.π) , τις δυνατότητες του Χιονοδρομικού Κέντρου Καλαβρύτων και των πιστών ανεμοπτερισμού , που είναι στα ενδιαφέροντα σημαντικού αριθμού επισκεπτών.

## 4. ΣΧΕΔΙΟ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

### 4.1 ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΕΣ - ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ

Στις δραστηριότητες περιλαμβάνονται δύο συστατικές κατηγορίες δραστηριοτήτων :  
Τις δραστηριότητες των διοργανωτών αγώνων της χώρας και τις δραστηριότητες φιλοξενίας διοργανώσεων των παγκόσμιων πρωταθλημάτων διαφόρων κατηγοριών

Μέρος των πόρων από την διοργάνωση των παγκόσμιων πρωταθλημάτων θα χρησιμοποιούνται αφ ενός για την συντήρηση - εκσυγχρονισμό των εγκαταστάσεων και του εξοπλισμού και αφ ετέρου για την κάλυψη των πόρων διοργάνωσης των αθλητικών γεγονότων

Στο αυτοκινητιστικό τμήμα του κομμά του διεθνούς και εθνικού προγράμματος θα αποσταλούν οι αγώνες της φόρμουλα 1000, της φόρμουλα 3 και του πρωταθλήματος GT. Το πρόγραμμα μπορεί να συμπληρωθεί περαιτέρω από αγώνες αυτοκινήτων επιγής των διαφόρων κατηγοριών και με αγώνες Challenge σημαντικών αυτοκινήτων όπως Ferrari - Porsche - BMW - Mercedes, Alfa Romeo, Audi, Opel, Toyota, Nissan κ.λπ.

Θα είναι επίσης απαραίτητο να προωθηθεί η δημιουργία μιας Σχολής Οδήγησης που να διαθέτει τμήματα οδικής οδήγησης, Σιγούρης και Σπορ Οδήγησης για αγώνες στις διάφορες κατηγορίες και αθλήματα ταχύτητας, ράλλο, εκτός δρόμου για να ενθαρρυνθούν οι νέοι Έλληνες πιλότοι και να μπειν στον Διεθνή κόσμο των μηχανών

Η Φόρμουλα 3, που είναι η πλέον δημοφιλής διεθνή μορφή παγκόσμια, αλλά και οι αγώνες μοτοσυκλέτας και SUPERBIKE (εξαιτίας του πάθους που ο Ελληνικός λαός έχει για τη μοτοσυκλέτα) θα πρέπει να έχουν αρκετή επιτυχία και μεγάλο ενδιαφέρον. Οι διοργανώσεις αυτές όμως απαιτούν βάθος χρόνου και για το λόγο αυτό αποτελούν μισοπρόθεσιο στόχο για το αυτοκινητοδρόμιο. Κατ' αρχήν θα προχωρήσει στην παραχώρηση (εντοκίαση) για δοκιμές F1 & G P Μοτο.

Σύμφωνα με τα πιο πάνω, θεωρούμε υλοποιήσιμο το παρακάτω πρόγραμμα διοργάνωσης αγώνων από το Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρας Α.Ε.

**Πίνακας 4. Αγονιστικό Ημερολόγιο**

1. ΜΗΝΑΣ

2. ΕΚΔΑΡΩΣΗ

**ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ:**

Αγώνες Ταχύτητας Αυτοκινήτων Ελληνικού Πρωταθλήματος (5 κατηγορίες)

**ΜΑΡΤΙΟΣ:**

1. Αγώνες Ταχύτητας Μοτοσυκλέτας, Ελληνικού Πρωταθλήματος (5 κατηγορίες)
2. Διεθνής Αγώνες Αυτοκινήτων Τουρισμού.

**ΑΠΡΙΛΙΟΣ:**

1. Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Φεβριζών Αυτοκινήτων.
2. Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Dragster Auto & Moto.

**ΜΑΙΟΣ:**

1. Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Αυτοκινήτων Μεγάλου Τουρισμού.
2. Αγώνες Ταχύτητας Διεθνούς Ελληνικού Πρωταθλήματος (5 κατηγορίες).

**ΙΟΥΝΙΟΣ:**

1. Διεθνής Κύπελλο Αυτοκινήτων F3
2. Αγώνες Ταχύτητας Μοτοσυκλέτας Ελληνικού Πρωταθλήματος, (5 κατηγορίες)

**ΙΟΥΛΙΟΣ:**

1. Ευρωπαϊκό Κύπελλο Ιστορικών Αυτοκινήτων μεγάλου ταχυτητά
2. Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Dragster Αυτοκινήτου & Μοτοσυκλέτας

**ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ:**

1. Ελληνικό Πρωτάθλημα.
2. Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα Formula Junior.

**ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ:**

1. Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Μοτοσυκλέτας (5 κατηγορίες)
2. Ευρωπαϊκό Πρωτάθλημα DTM

**ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ:**

1. Εθνικό Πρωτάθλημα Αυτοκινήτων.
2. Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Dragster Auto – Moto

**ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ:**

Πανελλήνιο Πρωτάθλημα Dragster Auto – Moto.

**ΣΗΜΕΙΩΣΗ:** Στο πιο πάνω αγωνιστικό ημερολόγιο μπορεί να προστεθούν ειδικές αγωνιστικές εκδηλώσεις που θα προταθούν από τον φορέα διαχείρισης προς την ΕΘ.Ε.Α – ΕΘ.Ε.Α.Μ. της ΕΑΓΑ, όπως

## ΚΑΤΑΣΧΡΥΗ ΚΑΙ ΜΕΤΡΗΣΕΙΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑΡΧΟΝΤΩΝ

- άριστος αγώνας εντοχής αυτοκινήτων (με αλλαγή οδηγών)
- άριστος αγώνας εντοχής μοτοσυκλετών (με αλλαγή οδηγών)
- προκήρυξη ειδικού χρηματικού πριζίου για αγώνες αυτοκινήτου και μοτοσυκλετας την περίοδο των καρναβαλικών εκδηλώσεων
- Προκήρυξη πρωταθλήματος νέων οδηγών με πιστοίτητα ενπίου τύπου F, με μοτοσυκλέτες.

Στο πρόγραμμα αυτό περιλαμβάνονται μόνο οι αγώνες που θα διοργανώσει η ίδια η εταιρεία. Είναι εμφανές ότι αγώνες θα διοργανώσουν από το πρώτο κιόλας χρόνο της λειτουργίας της κίνησης και οι αθλητικοί όμιλοι και οι Δεσφες αυτοκινήτου ή μοτοσυκλέτας, περιοδικά και έντοτα του χώρου ακόμη και ιδιώτες. Οι αγώνες αυτοί θα αυξήσουν το βαθμό χρησιμοποίησης των χώρων και τα αποτελέσματα της εταιρείας, αλλά δεν συμπεριλαμβάνονται στους υπολογισμούς που θα ακολουθήσουν.

Το ημερησίως 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 ελάχιστο πρόγραμμα διοργανώσεων, το οποίο θα εισπραχθεί στο τον πρώτο χρόνο λειτουργίας.

- Τρεις (3) κυλιόμενων διεθνείς αγώνες αυτοκινήτου - μοτοσυκλέτας (για την πρώτη Δετία)
- Δέκα (10) κυλιόμενων εθνικοί αγώνες αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας (για την πρώτη Δετία)
- Δικόσμιες (200) ημέρες ανακίησης της πίστας για άξεργαγή προπονήσεων, κίνησης αγώνων ή άλλων εκδηλώσεων (Ο μέσος όρος στην Ευρώπη είναι για περισσότερο από 300 ημέρες το χρόνο)
- Ο υπολοιπος χρόνος θα διατίθεται σε ιδιώτες και στις ομοσπονδίες, για προπονήσεις, αγώνες, κ.λ.π.

Η εβηβαιότητα στην ανάληψη των αποτελεσμάτων έχει σχέση με τις διαθέσεις του ελληνικού κοινού για την προσέλευση και την δυνατότητα του να καταβάλει εισιτήριο ορισμένου ύψους. Αυτό επειδή μέχρι σήμερα δεν υπάρχουν εκδηλώσεις στον τομέα του μηχανοκίνητου αθλητισμού στη χώρα μας, σε οργανωμένες πίστες, δεν υπάρχουν



## ΚΑΤΑΣΧΕΥΣΗ ΚΑΙ ΔΕ. ΓΟΥΡΟΣ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟΥ

επιθυμίες αναλυτικά στοιχεία Όπως όριες έχει προαναφερθεί, οι ενδείξεις για την ύπαρξη ενός σημαντικού κοινού των συγκεκριμένων μηχανοκίνητων οχημάτων δίνουν την βεβαιότητα ότι οι αγώνες που θα διοργανώνονται θα έχουν ένα σημαντικό αριθμό θεατών. 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 κλιματικά δεδομένα με τη χώρα μας. Τα στοιχεία που υπάρχουν για τη χώρα μας και αναφέρονται σε παρακολούθηση αγώνων με κιοτίρια είναι:

- \* αγώνες Dragster 15.000 θεατές,
- \* super Ειδική Αστυνομία 65.000 θεατές.

## 4.2 ΔΙΟΙΚΗΣΗ - ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ

Η Αυτοκινητοδρόμοι Πάτρας Α.Ε. έχει συσταθεί ως εταιρεία ευρείας μετοχικής σύνθεσης, στην οποία μετέχουν οι φορείς της περιφέρειας αλλά και υπερόι ιδιώτες. Για τους φορείς της περιφέρειας (ΝΣΙΙΑΑ, Εκκλησία, ΟΥΑ, κλπ.) ο περιορισμός για το ύψος της συμμετοχής τους είναι αθροιστικά 45%. Οι μετοχές είναι ονομαστικές και ανέρχονται σε 14.782 ονομαστικής αξίας 25.000 δραχμών ή 73,37 Ευρώ η κάθε μία. Από αυτές το 34,11% δηλαδή 5042 μετοχές κατέχουν τα πιο κάτω επτά ΝΠΔΔ.

|   | Μετοχές | Ποσοστό |
|---|---------|---------|
| • Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αχαΐας            | 1000    | 10,82   |
| • Δήμος Πατρέων                             | 1200    | 8,12    |
| • ΓΕΑΚ Ν. Αχαΐας                            | 822     | 5,56    |
| • Δήμος Φαράων                              | 600     | 4,06    |
| • ΑΠΥΑ Πατρών                               | 485     | 3,28    |
| • Ιερός Ναός Κοίμησης Θεοτόκου Χαλανδρίτσας | 235     | 1,59    |
| • Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αχαΐας            | 100     | 0,68    |

Τις υπέλοιπες 9740 μετοχές (65,89%) κατέχουν 115 φυσικά ή νομικά πρόσωπα που κανένα από αυτά δεν διαθέτει σήμερα ποσοστό μεγαλύτερο του 2% του συνολικού κεφαλαίου της εταιρείας, λόγω δέσμευσης που υπήρχε στο καταστατικό της εταιρείας. Ο όσος αυτός έχει ήδη καταργηθεί με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης, από τον Σεπτέμβριο του 2004.

Η Αυτοκινητοδρόμοι Πάτρας Α.Ε. έχει στην ιδιοκτησία της με οριστικούς τίτλους έκταση 1100 στρεμμάτων στην Θέση «Ρέντες» του Δήμου Φαράων (πρώην Κοινότητα Χαλανδρίτσας). Η έκταση είναι ήδη περιφραγμένη, έχει εκπονηθεί η κατασκευαστική μελέτη και έχει ληφθεί η σχετική (κατασκευαστική) άδεια από τη Λογική ΧΟΠ της Νομαρχιακής Αυτοδιοίκησης Αχαΐας και επομένως η εταιρεία είναι έτοιμη για την έναρξη των εργασιών κατασκευής του έργου.

### 4.3 ΟΡΓΑΝΩΣΗ

Λεξιμένου ότι η ολοκληρωμένη διαχείριση ενός αυτοκινητοδρόμου περιλαμβάνει :

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

Ο φορέας διαχειρίστης θα πρέπει να δημιουργήσει το κατάλληλο οργανωτικό σχήμα με την ανάλογη απελευθέρωση και να αναπτύξει δίκτυο συνεργασιών με άτομα, επιχειρήσεις και οργανισμούς, για την επίτευξη των στόχων του.

Για την οργάνωση αυτή 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. Συνιστάται η οργάνωση να αποτελείται από :

- Τη Γενική Διεύθυνση η οποία και είναι υπεύθυνη για τη διοίκηση και τη τεχνική πορεία και εικόνα του οοφά .
- Τρία τμήματα (Διευθύνσεις) και συντονίζουν και ελέγχουν τις εσω. μέρους λειτουργίες του . οι οποίες είναι :
  - Το Εμπορικό Τμήμα που είναι αρμόδιο για τις πωλήσεις , δηλαδή για την διάθεση των υποδομών και την διοργάνωση εθνικών και διεθνών αγώνων , τις δοκιμές αυτοκινήτων , συστημάτων και εξοπλισμού, και λοιπά.
  - Το Διοικητικό τμήμα , που είναι αρμόδιο για τα διοικητικά και οικονομικά θέματα της εταιρείας , έτσι όπως προκύπτουν από το σκελετωμένο της διοργάνωση των εκδηλώσεων. (Προσωπικό, Αυγιστήριο, Υαμείο κ.λ.π).
  - Το Τεχνικό τμήμα, που είναι υπεύθυνο για την διαχείριση των υποδομών , την υποστήριξη για την εξασφάλιση του απαιτούμενης ποιότητας λειτουργίας

(Διανήχθησε φιλίαση εγκαταστάσεων Διαχειριση νερού, ενέργειας, υλικών, κλπ)

Ιδιωτική βασίλεια θα δοθεί την οργάνωση και λειτουργία του εμπορικού τμήματος. Η στελέχη του θα γίνει με έμπειρα στελέχη της αγοράς και του χώρου, θα εφοδιάσει με τα πλέον σύγχρονα μέσα επικοινωνιών και θα τις δοθούν οι δυνατότητες και η στήριξη για να ασκήσει την απαραίτητη εμπορική πολιτική για την προώθηση εκδηλώσεων / διοργανώσεων ως 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 καταρχήν εξασφαλιστεί.

Το τεχνικό τμήμα θα είναι στην ουσία εκείνο που ελεγχτεί τις υποδομές, το παραγωγικό τμήμα της επεξεύσης.

Επίσης θα λειτουργούν τα τμήματα Διασφάλισης Ποσότητας, Υγιεινής και Ασφάλειας, Ειρενας και Ανάπτυξης, τα οποία θα παρακολουθούν και θα συντονίζουν τις αντίστοιχες λειτουργίες, ώστε να εξασφαλίζεται σε κάθε περίπτωση η λειτουργία της πύλης με όλους τους διεθνείς κανόνες και να λαμβάνει τις απαραίτητες πιστοποιήσεις των διεθνών οργανισμών.

Η τοπική οργάνωση του διεχειριστικού τμήματος θα πρέπει να περιλαμβάνει:

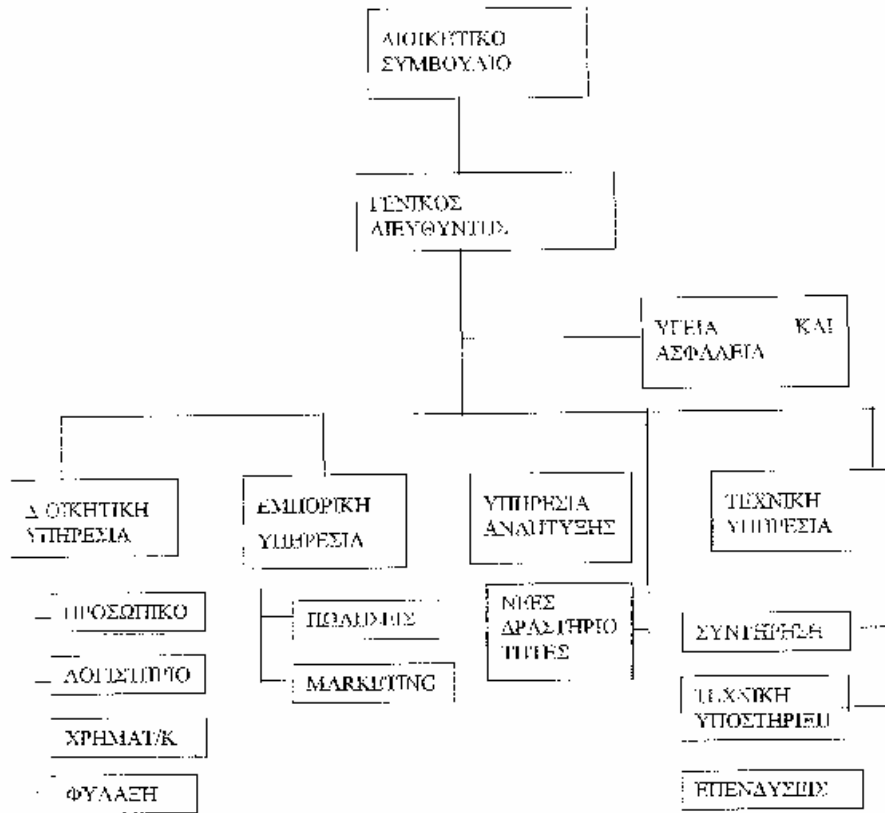
- Τη διοίκηση - Γενικός Διευθυντής (1 άτομο)
- Γραμματεία (1 άτομο)
- Τις Διοικητικές - οικονομικές υπηρεσίες (1 άτομο)
- Τις εμπορικές υπηρεσίες (7 άτομα)
- Τις τεχνικές υπηρεσίες (2 άτομα)
- Τις υπηρεσίες ανάπτυξης (1 άτομο)
- Τις δημόσιες σχέσεις (1 άτομο)
- Την Υπερεπί φύλαξη - Γενική παρασκόπηση (3 άτομα)

## ΚΑΤΑΣΚΛΥΪ ΚΑΙ ΑΦΕΡΥΞΗ ΤΩΝ ΕΡΓΩΝ

Το προσωπικό αυτό προβλέπεται να απελευθερωθεί μετά το τρίτο έτος λειτουργίας, οπότε και προβλέπεται η αύξηση του αριθμού των αγώνων (ξένων και διεθνών) που θα διοργανώνονται.

Για την εκτέλεση των εργασιών της επένδυσης αλλά και την ανάληψη των λειτουργιών και τη διαχείριση είναι φυσικό ο φορέας διαχείρισης να συνεργαστεί με εξειδικευμένες εταιρείες ή και φυσικά πρόσωπα έτσι ώστε να εξασφαλιστούν στο καλύτερο βαθμό οι προϋποθέσεις για την επιτυχία των στόχων της.

Το οργανωτικό της σχήμα αποτυπώνεται στο ακόλουθο διάγραμμα:



## 5. ΕΠΕΝΔΥΤΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

### 5.1 Η ΘΕΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ ΚΑΙ ΟΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ

Η επένδυση έχει σκοπό την δημιουργία των εγκαταστάσεων του αυτοκινητοδρόμου σύμφωνα με τις προδιαγραφές των Διεθνών Ομοσπονδίων Αυτοκινητού και Μοτοσυκλέτας. Θα δημιουργηθεί στη θέση Ρέντα, της Χαλκιδίτσας, του Δήμου Φαρρών, σε ιδιόκτητη έκταση 1.100 στρεμμάτων. Το αυτοκινητοδρόμο Χαλκιδίτσας, απέχει 225 χλμ. από την Αθήνα και 25 χλμ. από την Πάτρα. Η έκταση βρίσκεται νότια και σε απόσταση 3 χλμ. από την Χαλκιδίτσα.

Η περιοχή εγκατάστασης βρίσκεται στην ΒΔ πλευρά του νομού Αχαΐας και της Πελοποννήσου σε μακρή ιαύσταση υπο τον Πιπριακό κόλπο και το Ιόνιο Πέλαγος. Βρίσκεται κοντά (15 χιλιόμετρα περίπου) στο σταυροδρόμι της ΠΑΟΠ με τον υπο κατασκευή δυτικό άξονα της γέφυρας (Ιόνια Οδός), στο σταυροδρόμι που θα συνδέει δηλαδή τον άξονα της Αδριατικής με τον άξονα του Δωριέου και της Ανατολικής Ευρώπης.

Η θέση κατασκευής του έργου στη Χαλκιδίτσα, βρίσκεται σε άμεση σχέση με την Κιάτρα και την περιοχή της, μια περιοχή που συγκεντρώνει το μεγαλύτερο ποσοστό του πληθυσμού του νομού και αποκτά εκ των πραγμάτων την έννοια του ευρύτερου πλαισίου συγκροτήματος, οι λειτουργίες του οποίου αναμένεται να επηρεασθούν από την λειτουργία του Αυτοκινητοδρόμου.

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

Εκτός από τις εκτεταμένες, όμορφες, καθαρές και προσπελάσιμες ακτές του Πιπριακού και του Ιονίου, που βρίσκονται στα δυτικά της θέσης του αυτοκινητοδρόμου, οι ορεινοί όγκοι του Ερύμανθου, του Χελμού και του Παναχαϊκού με τα επι μέρους μνημεία τους δημιουργούν ένα μοναδικό φυσικό περιβάλλον που περιλαμβάνει σημαντικά φυσικά μνημεία, όπως το Σπήλαιο των

Λιμνών στα Κασιριά, τα Φοιράγγι του Βαρυμικού & τον μοναστικό σβουνατο σιδηρόδρομο, το Χέλιμό με το χιονοδρομικό του Κέντρα, το δάσος της Στρίουσιτιάς, κ.λ.λ.

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 μεσαιώνα (Οδείο της Πέτρας, Κάστρο Πέτρας και Ρίου) όπως και μοναστικά θρησκευτικά μνημεία, όπως ο ναός του Αγίου Ανδρέου στην Πέτρα, οι ιστορικές μονές της Αγίας Απίρας, του Μεγάλου Σπηλαίου, της Παναγίας της Χρυσοποδορίτισσας Χαλανδρίτσας, του Ομπλού, κ.λ.λ. Φυσικά η ομορφιά της περιοχής με την περιοχή των μοναστικών παγκόσμιων μνημείων της Ολυμπίας, των Αεζιών, των Μικηνών, κ.λ.π, την καθιστά ιδιαίτερα ελκυστική.

Οι υποδομές της περιοχής συνδέονται άμεσα με αυτές της Πέτρας αφού βρίσκεται σε απόσταση μόλις 25 χιλιομέτρων από αυτή και ανήκει στην ευρύτερη περιφερειακή περιοχή.

Η προσπέλαση στο χώρο γίνεται με τρεις διαφορετικούς τρόπους :

1. Από την επαρχιακή οδό Πατρών - Καλαβρυτιών μέσω Χαλανδρίτσας (έχει δρομολογηθεί η κατασκευή της αγράσευμης Χαλανδρίτσας και η διαπλάτυση και βελτίωση του τμήματος Κοουλάμα - Χαλανδρίτσας)
2. Από την Εθνική οδό Πατρών - Τριπόλεως μέσω Μρεβέδων - Βαλματόμυς (έχει προγραμματισθεί η βελτίωση και διαπλάτυνσή του από την Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση Αχαΐας).
3. Από την Εθνική οδό Πατρών - Πύργου μέσω Β.Η.Η Πατρών (με κόμβο και διανοίξη στη διασταύρωση με την Εθνική οδό Πατρών - Τριπόλεως)

Οι συνδέσεις αυτές με το Εθνικό οδικό δίκτυο δίνουν την δυνατότητα πρόσβασης μέσω αυτοκινητοδρόμων στις σημαντικότερες περιοχές - πόλεις της χώρας και στα δίκτυα της Κεντρικής Ευρώπης. Η βελτίωση επίσης της οδικής σύνδεσης με την Κεντρική Μεσοπένησο μέσω της Ε.Ο Πατρών - Τριπόλεως δίνει νέες δυνατότητες στις επισκευάντες - μεταφορές, που συμπληρώνονται προς βυρά με την γέφυρα Ρίου -



## ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αντιμετώπιση των συνδέσεων με την Πηνειώ και θα αλλάξει τα δεδομένα της επικοινωνίας της περιοχής με την Θεσσαλονίκη και την Βόρεια Ελλάδα και των χωρών των Βαλκανίων και της Ευρώπης.

Το έργο αναβάθμισης βελτίωσης του σιδηροδρομικού δικτύου της περιοχής βρίσκεται σε εξέλιξη. Η ολοκλήρωση των οποίων θα δώσουν 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 προαιρέως ανάπτυξης και απεικλιβισμού του ανατολικού κέντρου της πόλης.

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

Οι επικοινωνίες στην περιοχή των Πιερρών είναι από τις πιο καλές στη χώρα από άποψη ποσοστού (80 τηλεφώνια ανά 100 κατοίκους). Η ποιότητα των συνδέσεων είναι ιδιαίτερα ικανοποιητική, με πλήρη ψηφιοποίηση των τηλεφωνικών κέντρων. Είναι δυνατόν για παροχή νέων τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών έχει συζητηθεί σημαντικά με την εγκατάσταση γραμμών οπτικών ινών, ενώ η κάλυψη της από όλες τις εταιρείες κινητής τηλεφωνίας είναι πλήρης.

Η περιοχή της Πάτρας αποτελεί επίσης το τρίτο πανεπιστημιακό εκπαιδευτικό και ερευνητικό κέντρο της χώρας με σαφές τεχνολογικό προσανατολισμό. Είναι έδρα του Πανεπιστημίου Πάτρας με σχολές Θετικών Επιστημών, Πολυτεχνείου, Επιστημών Υγείας, Οικονομίας και Ηθοπωλικές με προπτυχιακά και μεταπτυχιακά τμήματα. Φοιτούν πάνω από 21.000 φοιτητές, με αξιόλογο αριθμό αλλοδαπών φοιτητών και με πάνω από 1200 εργαζόμενους (επιστήμονες, τεχνικοί, διοικητικοί, κ.λπ.). Μεταξύ των ερευνητικών του πεδίων είναι και αυτά της ανάπτυξης και κατασκευής πλοίων αυτοκινήτων και οικολογικών εφαρμογών στην κίνηση, στο οποίο πεδίο έχει να επιδείξει ήδη αποτελέσματα.

Είναι επίσης έδρα Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος (ΤΕΙ) με τρεις σχολές (Τεχνολογιών Εφαρμογών, Διοίκησης και Οικονομίας και Λογιστικής Υγείας - Πρόνοιας) με πάνω από 20.000 φοιτητές. Επίσης είναι η έδρα του (μοναχικού)

Ελληνικού Λοιπικού Πανεπιστημίου (ΕΛΠ) με πάνω από 2.500 εγγεγραμμένους φοιτητές.

Στο χώρο της έρευνας δραστηριοποιούνται τρία σημαντικά ερευνητικά ινστιτούτα. Το Ινστιτούτο Τεχνολογίας Υολογιστων (ΙΤΥ), το Ινστιτούτο Χημικής Μηχανικής και Χημικών Απορροών Υψηλής Θερμοκρασίας (ΙΧΗΜΥΟ) και το Ινστιτούτο Βιομηχανικού Σχεδιασμού (ΙΝΒΙΣ). Διαθέτουν επιστημονικό και πρακτικό δυναμικό το οποίο χαρακτηρίζεται από υψηλή εξειδίκευση στους τομείς των τεχνολογιών σιμής. Στην εγκατάσταση και ανάπτυξη επιχειρήσεων αιμής βοήθεια σημαντικά το Επιστημονικό Πάρκο Πατρών και το κέντρο καινοτομιών ΗΙC του Επιμελητηρίου Αχαΐας 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 Αυτοκινητοδρόμιου. Είναι εγκατεστημένες πάνω στο 60 βιομηχανικές μονάδες διαφόρων κλάδων και διαθέτει πλήρη δίκτυο υποδομών και δυνατότητα περαιτέρω ανασυζήτησης.

Στο τομέα της υγείας η περιοχή της Πάτρας είναι το σημαντικότερο νοσηλευτικό κέντρο της Δυτικής Ελλάδας. Διαθέτει τέσσερα κρατικά νοσοκομεία ( Γ.Ν. Αγίου Ανδρέα, Καρμιανόγειο Παιδών, Νοσημάτων Θώρακος και Περιφερειακό Πανεπιστημιακό) με πάνω από 1'00 κλινικές και υψηλό επίπεδο ιατρικό δυναμικό που καλύπτουν αποτελεσματικά όλους τους τομείς της υγείας. Οι ιδιώτες γιατροί (πάνω από 250), οι ιδιωτικές κλινικές ( πάνω στο 10) και τα διαγνωστικά κέντρα (?) συμπληρώνουν την εικόνα του τομέα της υγείας και δίνουν το υψηλό επίπεδο των παρεχομένων υπηρεσιών. Στην άμεση περιοχή του αυτοκινητοδρόμιου λειτουργεί το Κέντρο Υγείας Καλαμώντας.

Στον τομέα του τουρισμού και στην άμεση περιοχή του Αυτοκινητοδρόμιου (Πάτρα Παράλια Πατραϊκό κλάπου ) λειτουργούν ξενοδοχειακά δυναμικότητας περίπου 2500 κλινών όλων των κατηγοριών, ενώ λειτουργούν ακόμη 6000 στην ευρύτερη περιοχή. Με τις ουσιακές μορφές, τα μνημεία, τη θέση της περιοχής 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 υψηλό επίπεδο και διεθνών ή ολυμπιακών

πρόσθετων π.χ. κλειστό Γυμναστήριο «Δ. ΤΟΦΑΛΟΥ», κλειστό Κολυμβητήριο «Α. ΠΕΠΑΝΟΥ». Ολυμπιακό Ημιεμπνευρησιακό Στάδιο. Υπάρχουν δώδεκα κλειστά γυμναστήρια, τρία κολυμβητήρια, είκοσι οκτώ ανοικτά γήπεδα αθλοπαιδιών, τρία συγκροτήματα γηπέδων τένις, τίσπερς, αθλουσες βαρέων αθλημάτων και πολλά ακόμα για όλα τα αθλήματα.

Στους συνεδρισμούς - εκθεσιακούς χώρους καταρχή το νέο σύγχρονο Συνεδριακό Πολιτιστικό κέντρο - θέατρο του Πανεπιστημίου Πατρών με 2500 θέσεις ονομακά, που μπορεί να διοργανώσει μεγάλες εκδηλώσεις υψηλού επιπέδου.

Υπομένει προσέχον, ότι η επίλεκτα θέση έχει καλή πρόσβαση στους μεταφορικούς αξόνες της περιοχής, και μέσω αυτών στη ευρωπαϊκά οδικά δίκτυα, βρίσκεται κοντά στο λιμάνι της Πάτρας, στο αεροδρόμιο του Αράξου και της Ανδραβίδας, κοντα στο εσωτερικό δίκτυο της Πάτρας που αναδοθμίζεται και γίνεται ευρωπαϊκών αερομεταφορών. βρίσκονται στο στάδιο ολοκλήρωσης τα έργα και ξεκινούν τα δρομολόγια σύνδεσης της πόλης με τα νησιά του Ιονίου και άλλες περιοχές της χώρας με τρένο ( μια καινούρια προοπτική για την πόλη και την περιοχή ), επομένως έχει πλήρη και σύγχρονη επικοινωνία με όλα τα μεταφορικά μέσα. Το κλίμα και το χαρακτηριστικά του περιβάλλοντος καθιστούν λειτουργική και ελκυστική την πίστα όλες τις εποχές του χρόνου. Υπάρχουν στην περιοχή βιομηχανικά υποδομές και λειτουργούν με επιτυχία ερευνητικά κέντρα και βιομηχανικές μονάδες. Διαθέτει ποσοτικά και ποιοτικά κοινωνικοηθικές και πλήρεις υποδομές σε όλες τις τομείς που μπορούν να στηρίζουν και να υποστηρίζουν με επάρκεια την λειτουργία του Αυτοκινητοδρόμιου, ενώ είναι σε θέση να προσφέρουν και άλλες πολλαπλές επιλογές απασχόλησης στους επισκέπτες (αθλητές, παράγοντες, θεατές, κ.λπ.). Όλα αυτά αποτελούν σημαντικά συγκριτικά πλεονεκτήματα όχι μόνο σε σχέση με άλλες περιοχές της χώρας, αλλά και σε ευρύτερο ευρωπαϊκό περιβάλλον.

## 5.2 ΤΕΧΝΙΚΗ ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ

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

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

- α. αγώνων αυτοκινήτων F1
- β. αγώνων μοτοσυκλετών περιτοσίου προταθλήματος super bike (G.P.)

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

### 5.2.1 ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ ΑΓΩΝΩΝ

- Πίστα αγώνων τεχνητής μήκους 5243 μ. και πλάτους 12. Σε μήκος 800 μέτρων στην ευθεία (εκαίνηση κ.λπ.) το πλάτος της πίστας θα είναι 14μ.
- Το δίκτυο ασφαλείας. Πρόκειται για δρόμους που παρακολουθούν την διαδρομή της πίστας εσωτερικά και εξωτερικά. Το πλάτος τους θα είναι 8 μέτρα. Είναι ασφαλοασυρτημένοι 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 68500 τετραγωνικών μέτρων, ή 8562 μέτρων μήκους.
- Περιμετρική εξωτερική βοηθητική οδοποιία : 3800μ. χωμάτινος δρόμος με κατάλληλη εξομάλυνση την οποία και απαιτεί η χρήση του.
- Εσωτερική βοηθητική οδοποιία 6000 μ. χωμάτινος δρόμος με κατάλληλη εξομάλυνση την οποία και απαιτεί η χρήση του.
- Τεχνικά Έργα. Δύο υπόγειες διφάσεις 15,5 μ. μήκους περίπου, η κάθε μία.
- Στον περιβάλλοντα χώρο θα κατασκευαστούν δρόμοι πρόσβασης και λοιποί βοηθητικοί συνολικού μήκους 3000 μέτρων και πλάτους 8 μέτρων.

## ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΩΝ

- Γκαζοδότηση , συνολικής διαμορφωμένης επιφάνειας 1500 τ.μ.
- Χωματουργικά : Περίληψη βάνου, όλες οι απαραίτητες εργασίες εκσκαφών και επιχοιμημάτων που απαιτούνται για την κατασκευή της πίστας και των αντιστοιχών προσαρτημένων σ' αυτήν χώρων ασφαλείας.
- Πίστα κάρφω διεθνών προδιαγραφών
- Άνοικτοι ασφαλιστροφωμένοι χώροι 20.000 τετραγωνικών μέτρων.
- Χώροι στάθμευσης εντός και εκτός πίστας.

### **5.2.2 ΑΛΛΕΣ ΥΠΟΔΟΜΕΣ**

Περίληψη βάνου:

#### **I. Κερκίδες καθήμενων θεατών.**

12.000 θέσεις σταθερών κερκίδων κατανοημένων σε δύο ομάδες. Θα είναι μικτής κατασκευής από μπλετόν και μεταλλικά κερκίδια. Επίσης στο πλάγιο του εδάφους και σε επίλεκτες θέσεις θα διαμορφωθούν με μικρό κόστος άλλες 15.000 με 20.000 θέσεις θεατών.

#### **II. Κτιριακές εγκαταστάσεις**

- **Κτίριο Pits** : Πρόκειται για κτίριο που αναπτύσσεται σε τρεις στάθμες. Είναι μικτή κατασκευή με σόροντα σκαλωτό υπό σιδηρούχο σκυρόδεμα καθώς και μεταλλικούς φορείς. Τα στοιχεία πλήρωσης είναι από οπτοπλινθοδομή και από panels. Αναλογικά οι χρήσεις κατανομονται ανά στάθμη ως εξής :
  - ισόγειο : 32 boxes, με 4 μέτρα πλάτος και 14 μ μήκος το καθένα,
  - α' όροφος : 6 αίθουσες φιλοξενίας (περίπου 30 τ.μ. η μία), αίθουσα τύπου 200 τ.μ., 525 διακεκρυμμένες θέσεις
  - β' όροφος : 400 διακεκρυμμένες θέσεις

- Κτίριο διπλόθυσης : Διόροφο κτίριο 1200 τ.μ. με υπόγειο 450 τ.μ. και βατο δόμο. Ο φέρων σκελετός είναι υψοποιημένο σκυρόδεμα και τα στοιχεία πλήρωσης από οπτοκλινοδομή και υαλοπλάσματα - υαλοπινάκες. Αναλυτικά οι χρήσεις κατανομονται ανά στάθμη ως εξής :
  - υπόγειο : Ηλεκτρομηχανολογικές εγκαταστάσεις
  - ισόγειο : Γραμματεία, Λογιστική εξυπηρέτηση, Γραφείο, Σκηνοθεσία, Πάγκκος υαλοκαθαριστικών μέσων, Επιθεωρητές πίστας, Φυλάκιο, Γραφείο σπουνορίας, Δίθυρος σπινδαρίσκων
  - α΄ όροφος: Αίθουσα συνεντεύξεων TV, Γραμματεία Ε1, Επιθεωρητές Π1- Διεύθυνση αγώνα, Γραμματεία διευθυντών αγώνα, Επιθεωρητές διευθυντών αγώνα, Χρονομέτρης, Διεύθυνση αγώνα και κλειστό κύκλωμα TV, Κέντρο επεξεργασίας στοιχείων, Βάθρο απονομής, Κολυκίτι
  - β΄ όροφος: Βατό δόμο με 80 διακεκριμένες θέσεις επισήμων

### III. Άλλες εγκαταστάσεις

- θέσεις στάθμευσης : Θα διαμορφωθούν 2100 θέσεις ικανές να εξυπηρετήσουν και να καλύψουν τις ανάγκες της λειτουργίας του Αυτοκινητοδρόμου. Στον περιβάλλοντα χώρο θα διαμορφωθούν επίσης χώροι (πακιάριοι ) 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 φέρωντα σκελετό από υψοποιημένο σκυρόδεμα και στοιχεία πλήρωσης από οπτοκλινοδομή και υαλοπινάκες
- Ιατρείο : Αναπτύσσεται σε μια στάθμη (ισόγειο) και καταλαμβάνει 140 τ.μ. Είναι συμβατική κατασκευή με φέρωντα σκελετό από υψοποιημένο σκυρόδεμα και στοιχεία πλήρωσης από οπτοκλινοδομή
- Park ferme : 500 τ.μ. Χώρος κατάλληλος για τον τεχνικό έλεγχο των οχημάτων
- W C κοινό : 40 τεμάχια. Προτείνονται προκατασκευασμένες κατασκευές (χημικά W C).

IV. Μέτρα ασφαλείας για το κοινό και τους οδηγούς.

"Μιαρίφρος μήκους 12313 μ. Πρόκειται για κατασκευές από μπετόν και μέταλλο, ανάλογο με τις θέσεις και τις απαιτήσεις ασφαλείας, όπως προδιαγράφονται αυτές στο «Πρωτότυπο Ασφάλισης» των Διεθνών Οργανισμών FIA & FIM.

**5.2.3 ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ - ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ**

Ο απαιτούμενος εξοπλισμός για την λειτουργία του Αυτοκινητοδρόμου αφορά :

- ✓ Τον εξοπλισμό λειτουργίας της πίστας
  - ✓ Τον εξοπλισμό και τα συστήματα ασφαλείας
  - ✓ Τις ηλεκτρικές, υδραυλικές και λοιπές βοηθητικές εγκαταστάσεις
  - ✓ Τα οχήματα και λοιπά μετεωρικά μέσα
  - ✓ Τον εξοπλισμό και τα μέσα οργάνωσης και λειτουργίας της εκδήλωσης :
- 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 μίς
  - Βασικός εξοπλισμός του κέντρου Ελέγχου.
- 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 πρόσβισης στα διακεκριμένα σημεία του Αυτοκινητοδρόμου
  - Ο πυροσβεστικός εξοπλισμός και τα μέσα ανίχνευσης και προειδοποίησης.
- γ.** Στις εγκαταστάσεις περιλαμβάνονται :
- Ηλεκτρικές εγκαταστάσεις . Περιλαμβάνονται όλες τις εγκαταστάσεις και ο απαιτούμενος εξοπλισμός, από την λήψη από τη ΔΕΗ ( μέση τάση) μέχρι την τελική κατανάλωση (παραγωγή κυρίων, κ.λ.π) Δηλαδή περιλαμβάνεται ο Υποσταθμός (Μετασχηματιστής, Ριθμίση σιγήριτάνου, πίνακες χαμηλής κ.λ.π) και τα δίκτυα μέχρι τους επι μερικούς πίνακες των εγκαταστάσεων
  - Υδραυλικές εγκαταστάσεις : Στις υδραυλικές εγκαταστάσεις περιλαμβάνονται:

- Η γλιότρωση και το δίκτυο άντλησης νερού
  - Το δίκτυο μεταφοράς και διανομής του νερού
  - Το δίκτυο συλλογής των ακαθάρτων υγρών διαπέδου
  - Η δεξαμενή και το πυροσβεστικό δίκτυο
- Στις λοιπές εγκαταστάσεις περιλαμβάνονται :
- Οι εγκαταστάσεις υλιζιζέρανσου.
  - Οι εγκαταστάσεις παραγωγής και παροχής πεπιεσμένου αέρα στα σημεία που χρειάζεται (pits, park fetsio, κ.λ.α)
  - Ο εξοπλισμός καθαρισμού χώρων και οι εγκαταστάσεις συλλογής των υφιστάτων ή προς περαιτέρω επεξεργασία ( Πλαστικά υψηλής πίεσης αυτοκινούμενα μηχανικά σφρόδρα, κ.λ.π)
- δ. Στα οχήματα και λοιπά μεταφορικά μέσα περιλαμβάνεται : Πυροσβεστικό Οχήματος, Ασπινοφόρου, Αυτοκινούμενων μηχανών, ανυψωτικό – μεταφορικό (κλίμακ), μηρού φορητού νεοκικό , μικρό φορητό (όλοιστό), μηρού ρυμουλκού και οχήματος μεταφοράς προσωπικού 12 θέσεων.
- ε. Τον εξοπλισμό και τα μέσα οργάνωσης και λειτουργίας της επιχείρησης περιλαμβάνονται
- Ο μηχανογραφεός και λοιπός εξοπλισμός γραφείου , επικοινωνιών κ.λ.π.
  - Ο εξοπλισμός των κήπουσων τίπιση, των εστιατορίων και των λοιπών χώρων εξυπηρέτησης προσκεκλημένων και κοινό
  - Ο εξοπλισμός των συστημάτων αναμειτάδοσης των αρίων.
  - Εξοπλισμός εκδοτηρίου εισιτηρίων



### 5.3 ΚΟΣΤΟΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

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 προδιαγραφές των έργων και τις προμετρήσεις, -πρωτοβολογισμό τους μηχανικών μελετητών, που έχουν εκπονηθεί για την Αυτοκινητοδρόμο Πάτρας Α.Ε., δίνεται συνοπτικά στη συνέχεια.

#### 5.3.1 ΚΟΣΤΟΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΛΟΙΠΩΝ ΕΡΓΩΝ

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνεται η κατασκευή της πίστας (το «απορροήγικών τμήμα της επένδυσης), των κτιρίων, των κερκίδων και η διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου. Αναλυτικά τα κοστί που προκύπτουν από τους προδιαλογισμούς - προμετρήσεις της τεχνικής μελέτης είναι:

Α. Κόστος κατασκευής πίστας και των βοηθητικών της εγκαταστάσεων.

Στα κόστη των έργων κατασκευής της πίστας και των βοηθητικών της εγκαταστάσεων περιλαμβάνονται τα κόστη των :

Χοιμητορικών εργασιών (εγκαταστάσεις, επεξεργασίες, μεταφορά των προϊόντων οικοκαής, εξοχίαση της θεμελίωσης της πίστας), κατασκευή της πίστας, τεχνικά έργα, προπαικτενικά κτιλιόδομαα. Ειδικής την κατασκευή των περιμετρικών χοιμητορικών δρομων, των δρομων πρόσβασης στην πίστα, την σήμιωση και τον ηλεκτρωφωτισμό των χώρων και της πίστας, ως επίσης και την περίομησή της.

Β. Κόστος κατασκευής των οικοδομικών έργων

Περιλαμβάνονται τα κτίρια υποστήριξης της λειτουργίας της πίστας ( pits, paddock, park fence, κ.λπ.) τα κτίρια διοίκησης, κτίρια αναμετάδοσης, εξυπηρέτησης επισκεπτών, φυλάκων, κ.λπ. Τα κτίρια αυτά και οι χώροι θα παραδοθούν με όλες τις απαραίτητες εγκαταστάσεις για την πλήρη λειτουργία τους.

Γ. Κόστος διαμόρφωσης περιβάλλοντος χώρου

Ο χώρος που περιβάλλει την πίστα και τις εγκαταστάσεις της θα διαμορφωθεί, όπως προβλέπεται στην αρχική μελέτη. Περιλαμβάνονται τα κηρυτεχνικά έργα και οι

---

## ΚΑΤΑΣΚΥΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟΥ

Διευθυντές, θα δημιουργήσουν ένα ελαστικό περιβάλλον, σε ισορροπία με το υπάρχον γενικότερο φυσικό του χώρου.

Α. Κύριος κατασκευής κερκίδων.

Εκτός των ανακεκρυμένων θέσεων (κουτίες) που θα δημιουργηθούν στα κτίρια, που θα κατασκευαστούν κερκίδες εκθέμενων θέσεων, στις θέσεις της πίστας που φαίνεται στο σχέδιο.

### 5.3.2 ΚΟΣΤΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΩΝ

Στην ομάδα αυτή συμπεριλαμβάνονται οι δαπάνες που αφορούν τον εξοπλισμό του αυτοκινητοδρόμου και τα επί μέρους εγκαταστάσεις που είναι απαραίτητες για τη λειτουργία του. Αυτές είναι:

- Η ηλεκτροδότηση και η υδροδότηση των εγκαταστάσεων.
- Ο εξοπλισμός λειτουργίας της πίστας
- Ο εξοπλισμός μετάδοσης εικόνας και ήχου
- Ο εξοπλισμός των pits και Park ferme, του Ιερατείου, του αεροβελουκιάσπιου, της χρονομέτρησης, της ασφάλειας (έλεγχος πρόσβασης).
- Ο μηχανογραφικός εξοπλισμός και ο εξοπλισμός οργάνωσης της εκδήλωσης.
- Τα μεταφορικά μέσα (γερανιά, κ.λ.π.).
- Τα απαραίτητα μηχανήματα συντήρησης πίστας και των χώρων ( τρακτέρ, ισοπεδωτής, ), συντήρησης πλαισίου κ.λ.π

### 5.3.3 ΔΑΠΑΝΕΣ ΜΠΙΛΑΡΙΩΝ – ΔΟΜΗΣ ΣΥΜΒΟΥΛΩΝ.

Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται οι δαπάνες για την εκπόνηση μελετών οργάνωσης, αγοράς, εφαρμογής συστήματος διασφάλισης ποιότητας, οι αμοιβές συμβούλων για την διεκτέση του έργου στο στάδιο της κατασκευής.

Συνολικά οι δαπάνες της επένδυσης φαίνονται στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 4. Συγκεντρωτικός πίνακας δαπανών ανά έτος (σε ευρώ)

| Α/Α | ΚΑΛΩ ΟΡΙΑ ΔΑΠΑΝΗΣ                           | ΙΕΝΙΚΑ  | ΚΤΙΡΙΑ  | ΚΕΡΚΑΙΣ | ΔΙΕΤΑ   | ΛΙΕΡ. ΧΩΡΟΙ | ΣΥΝΟΛΟ   |
|-----|---|---------|---------|---------|---------|-------------|----------|
| 1   | Κιτίσματα - άδεια χρήσης                    |         | 5088209 | 991636  | 7537320 | 2953214     | 15570480 |
| 2   | Υπολογιστές                                 | 528000  |         |         | 430000  |             | 958000   |
| 1   | Ενεργειακές                                 | 841600  |         |         |         |             | 841600   |
| 5   | Απόσβεση περιόχων                           |         | 120000  |         |         |             | 120000   |
| 6   | Μεταφορικά μέσα - οχήματα                   | 332300  |         |         |         |             | 332300   |
| 7   | Μηχανοργάνωση                               | 208000  |         |         |         |             | 208000   |
| 8   | Αποβλήτα                                    |         | 340000  |         |         |             | 340000   |
| 9   | Προσωπικά Προμηθευμένα                      | 284300  |         |         |         |             | 284300   |
| 10  | Μίσθωση - Υποχρηστικά - Αποβλήτα Σουλτοκίων | 340000  |         |         |         |             | 340000   |
|     | ΣΥΝΟΛΟ                                      | 2559500 | 5548209 | 991636  | 7953340 | 2953214     | 20000000 |

## 6. ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ ΤΟΥ ΕΡΓΟΥ

Η χρηματοδότηση του έργου θα γίνει από ίδιους πόρους, επιχορήγηση και δανεισμό. Οι ίδιοι πόροι θα προέλθουν από συνεισφορές των μετόχων της εταιρείας. Η επιχορήγηση θα προέλθει από την ένταξη του έργου στο Ν 3399/2004. Η δανειστικότητα θα γίνει από την ελεύθερη αγορά.

Η χρηματοδότηση θα καλύπτει το κόστος των έργων κατασκευής και δεν περιλαμβάνει το κόστος (την αξία) της έκτασης, αφού αυτή είναι ήδη στην κυριότητα της εταιρείας, ούτε περιλαμβάνεται το κόστος των κατασκευασικών μελετών και της (κατασκευαστικής) άδειας που επίσης έχουν γίνει από την «Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρικ Δ.Ε.»

Η χρηματοδότηση προβλέπεται να γίνει σε περίοδο δύο ετών, σε αντιστοιχία με την πρόοδο των εργασιών.

Αναλυτικά το χρηματοδοτικό σχήμα της επένδυσης είναι :

Πίνακας 5. Χρηματοδότηση του κόστους της επένδυσης .

| Κόστος Επένδυσης |             | 20000000,0        |
|------------------|-------------|-------------------|
| Πηγή             | Ποσοστό     | €                 |
| Ίδια συμμετοχή   | 25%         | 5000000,0         |
| Επιχορήγηση      | 45%         | 9000000,0         |
| Δάνεια           | 30%         | 6000000,0         |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>    | <b>100%</b> | <b>20000000,0</b> |

7. ΧΡΥΣΟΔΑΙΑ ΠΑΡΜΕΝΑ ΧΑΤΙΟΠΟΛΙΤΕΡΕ

Πίνακας 6. Χρονολογισμένα Υακινθίσια

| ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ   | ΑΞΙΑ         | ΠΡΟΣΤΙΘΗΚΗ<br>ΠΡΟΣΤΙΘΗΚΗ | 15<br>ΕΞΑΜΗΝΟ | 20<br>ΕΞΑΜΗΝΟ | 30<br>ΕΞΑΜΗΝΟ | 40<br>ΕΞΑΜΗΝΟ |
|---|--------------|--------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
| ΚΙΤΑΡΑ  | 19.917,86,6  | 25,0%                    | 3.401.596,5   | 5.449.674,4   | 4.085.195,8   | 690.659,3     |
| ΣΗΡΑΝΟΧΑΙΡΗ ΠΟΛ<br>ΕΡΩΝΕΙΜΟΣ                            | 944,372,0    | 10,0%                    | 64.400,0      | 199.800,0     | 377.800,0     | 293.200,0     |
| ΜΕΤΡΟΚΑΤΑΧΕΙΡΟΝ   | 84,300,0     | 10,0%                    | 64.160,0      | 159.490,0     | 336.040,0     | 252.490,0     |
| ΕΛΚΕΤΕΛΚΑ-ΑΓΓΑΧΗ  | 120.000,0    | 10,0%                    | 12.000,0      | 24.000,0      | 42.000,0      | 42.000,0      |
| ΑΧΙΝΟΣ ΕΞΟΡΑ ΕΣΤΕ                                       | 372.000,0    | 10%                      | 0,0           | 51.200,0      | 234.800,0     | 256.000,0     |
| ΜΕΤΡΟΚΑΤΑΧΕΙΡΟΝ   | 932.000,0    | 10%                      | 0,0           | 33.200,0      | 132.800,0     | 166.000,0     |
| ΑΥΤΟΦΕΡΕΣΗ<br>ΠΕΡΑΛΛΑΚΤΙΚΟ ΚΟΡΣΟ                        | 2.853.214,0  | 20,0%                    | 690.042,8     | 286.371,4     | 665.994,2     | 1.181.285,6   |
| ΑΧΙΝΟΣ ΠΑΙΝΑΝΕΣ<br>ΑΧΙΝΟΣ ΤΕΚΝΟΓΡΑΦΟΣ                   |              |                          | 0,0           | 0,0           | 0,0           | 0,0           |
| ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟ ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΑ<br>ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΑ<br>ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΑ | 840.000,0    | 20,0%                    | 68.000,0      | 68.000,0      | 102.000,0     | 102.000,0     |
| ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΑ<br>ΣΥΜΠΛΗΡΩΜΑΤΑ                            | 340.000,0    |                          | 0,0           |               | 136.000,0     | 204.000,0     |
| ΕΠΙΧΡΩΜΑΤΑ  | 20.033.000,0 |                          | 4.203.499,3   | 6.276.715,9   | 6.302.800,0   | 3.157.824,8   |
| ΣΥΝΟΛΟ  |              |                          | 10.077.348,8  |               |               | 9.022.651,2   |

## 8. ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΟ ΣΧΕΔΙΟ

### 8.1 ΓΕΝΙΚΑ

Το οικονομικό σχέδιο που αναπτύσσεται στη συνέχεια περιλαμβάνει όλες τις δραστηριότητες της επιχείρησης : τη λειτουργία της με την εμπορική εκμετάλλευσή και διαχείριση της υποδομής που θα δημευρηθεί.

Οι προοπτικές για την λειτουργία της δραστηριότητας και την βιωσιμότητά της αναλύονται στη συνέχεια. Τα στοιχεία παραγωγής ( διοργάνωση/ ούλοξενία εκδηλώσεων) - κωλύσεων ως και τα αναμενόμενα οικονομικά αποτελέσματα βασίζονται στα παρακάτω δεδομένα:

- Ο τομέας δραστηριοποίησης είναι ένας νέος, ωμάς για τη χώρα μας, χωρίς στατιστικά στοιχεία και ανταγωνισμό. Επομένως στον Ελληνικό χώρο, την εγχώρια αγορά η απειχία των παθήσεων θα εξαρτηθεί από την ικανότητα της επιχείρησης να διοργανώσει σωστά τις εκδηλώσεις, εξασφαλίζοντας τις απαραίτητες άδειες (η ύπαρξη ενδιαφέροντος από τους ελληνικούς παράγοντες του χώρου και φίλων – θεατών του αθλήματος είναι δεδομένη, όπως επίσης και η βοήθεια και σεμναρίστικη ύδων των τοπικών οσρέων )
- Στην παγκόσμια αγορά ο ανταγωνισμός είναι πολύ μεγάλος. Η αναγνώριση των υποδομών του Αυτοκινητοδρομίου και η χρήση καταλλεβόμενος με την διοργάνωση μεγάλων αγώνων από τους Αιθναίς Οργανισμούς, που θα γίνει λόγω του σπιπόδου των υποδομών, θα αποτελέσει το πρώτο – σημαντικό πλεονέκτημα στην δικόκτηση διοργανώσεις τέτοιων γεγονότων.
- Σαγκρητικά πλεονεκτήματα του Αυτοκινητοδρομίου: στην δεκαετία διαδών διοργανώσεων αποτελούν, εκτός από το εκέοδο των υποδομών και των παρεχομένων υπηρεσιών, το κόστος χρήσης του, η θέση του, τα αρχαιολογικά, ουσική ή πολιτιστικά μνημεία της κυρύτερης περιοχής, η άνετη προσβλεσιμότητα 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, είναι 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 κερδιστά (στην χρήση του) ιδιαίτερα ελκυστική.

- Το είδος της υποδομής και του προκτύου ( παροχή υπηρεσιών ) υποβάλλεται την επιλογή από υποχρεώσεις σε σχέση με την εξασφάλιση σημαντικού κεφαλαίου κίνησης.

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

Η ζήτηση των παροχόμενων 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 σκηνολόγων.

## 8.2 ΠΗΓΕΣ ΕΣΟΔΩΝ

Τα έσοδα της επιχείρησης θα προέρχονται από την διάθεση των υποδομών του Αποκνητοδρομίου και τη διοργάνωση αγώνων αυτοκινήτου και μοτοσυκλέτας ως και άλλων εκδηλώσεων. Η εκτίμηση του αριθμού των αγώνων 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 αποκνητοδρομίου είναι :

1. Διοργάνωση από την « Αποκνητοδρόμο Έλιμπος Α.Ε. » :

- 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.

2. Την ανοικτή της πίστας (για αγώνες που θα διοργανώνονται από την FIAITL, Δέσφης, Ομίλους για προπονήσεις, άλλες διοργανώσεις, κ.λ.π.)

- για 200 ημέρες τα τρία πρώτα χρόνια, και
- για 250 ημέρες τα δύο επόμενα.

Επιμένοντας τα έσοδα από την δραστηριότητα εικμετάλλευσης της υποδομής για την πρώτη πενταετία λειτουργίας της θα προέρχονται από τις παρακάτω σκηνολόγους δραστηριότητες :

Πίνακας 7 Εκδηλώσεις ανά έτος

| ΥΠΟΪΟΝ                     |             | 1ο ΕΤΟΣ | 2ο ΕΤΟΣ | 3ο ΕΤΟΣ | 4ο ΕΤΟΣ | 5ο ΕΤΟΣ |
|----------------------------|-------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Ελληνικοί αγώνες (αριθμός) | 10          | 10      | 10      | 12      | 12      |         |
| Αιθιώτες αγώνες (αριθμός)  | 3           | 3       | 3       | 4       | 4       |         |
| Ενοικίωση (ημέρες/έτος)    | Πίνακας 200 | 200     | 200     | 250     | 250     |         |

Οι προοπτικές ανάπτυξης των διοργανώσεων είναι θετικές αν λάβουμε υπόψη ότι η δημιουργούμενη υποδομή είναι ένας πολύχρηστος δραστηριοτήτων. Στην εκτίμηση του αριθμού των εκδηλώσεων - δραστηριοτήτων και των οικονομικών στοιχείων που προκύπτουν, λαμβάνονται υπόψη μόνο οι αναμενόμενες δραστηριότητες για τη βασική χρήση (αυτοκινητοδρόμιο). Αυτό δεν σημαίνει σε καμία περίπτωση ότι η επιχείρηση θα περιοριστεί μόνο σε αυτό το χέρο δραστηριότητας, αλλά οφείλεται στην προσπάθεια για την όσο το δυνατόν ασφαλέστερη εκτίμηση των κινδύνων της δραστηριότητας.

Θα πρέπει να σημειώσουμε ότι ο αντίστοιχος πίνακας στο εξωτερικό διοργανώνουν και άλλες δραστηριότητες και εξυπηρετήσεις όπως catering, κολλεμβητήριο - πισίνα, αναψυκτήρια, κ.λ.π. δραστηριότητες οι οποίες εξασφαλίζουν σε ετήσια βάση έσοδα στην επιχείρηση. Στην ανάλυση που γίνεται στη συνέχεια δεν λαμβάνονται υπόψη αυτές οι δραστηριότητες, για τον ίδιο ως παραπάνω λόγο.



### 8.3 ΚΥΚΛΟΣ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΤΗΤΩΝ

#### 8.3.1 ΕΣΟΔΑ

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

Τα έσοδα της εταιρείας προέρχονται από τις παρακάτω δραστηριότητες :

- Διοργάνωση αγώνων (διοργανωτής ή ίδια η εταιρεία).
- Ενοικίαση της πίστας (για την διοργάνωση από τρίτους αγώνων ή εκδηλώσεων, προπονήσεων κ.λπ.).
- Ενοικίαση καταστημάτων
- Διαφημίσεις (μόνιμες και ανά αγώνα /εκδήλωση)
- Δικαιώματα τηλεοπτικών μεταδόσεων

Εκτός από αυτές τις δραστηριότητες έσοδα θα προέλθουν από τις παρακάτω εκδηλώσεις , οι οποίες είναι βέβαιο ότι θα γίνουν από τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του αυτοκινητοδρόμου :

- i. Ενοικιάσεις μέρους της πίστας ή των άλλων εγκαταστάσεων (π.χ. πιθουσών) για κυκλοοστάσεις, συνέδρια κ.λπ.
- ii. Ειστήρια από μεμονωμένους ή μικρές ομάδες για δοκιμές (συμβιατικών) αυτοκινήτων /μotosπικλετών ή μαθήματα οδήγησης, κ.λπ. .
- iii. Από ενοικίαση πίστας και χώρων / εγκαταστάσεων εξοπλισμού σε περίπτωση διοργάνωσης αγώνων από τρίτους.

Εσοδα από τις εκδηλώσεις αυτές δεν λαμβάνονται υπόψη στην παρούσα μελέτη με σκοπό να διασφαλιστούν ακόμη περισσότερο τα προσδοκώμενα αποτελέσματα .Τα έσοδα στα οποία βασίζονται οι λογαριασμοί που γίνονται εσωρούν τις κύριες δραστηριότητες της και αυτές που θα διοργανώνεται και ελέγχεται εξ ολοκλήρου η ίδια

## ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟΥ

Διασκηρίσεις που διαργανώνονται στο τρίτοιο α σιτή τη φράση δεν λαμβάνονται υπόψη, έσως και οι άλλες οι μέρους ενέργειας.

Ανάλογο, τα έσοδα από τις επι μέρους δραστηριότητες της εταιρείας είναι :

- γ. Λιό εισιτήρια θεατών
- δ. Αριθμός θεατών

Για τον προσδιορισμό του αριθμού των θεατών ανα ιρώνα ελήφθησαν υπόψη τα παρακάτω δεδομένα :

- Ο αριθμός των θεατών που συγκεντρώνονται στις αθλητικές διοργανώσεις του μηχανοκίνητου αθλητισμού στη χώρα μας, με κορυφαίο το τελευταίο γεγονός της ειδικής του ριάλλυ Ακρόπολης στο Ολυμπιακό στάδιο που εκτός των 65000 θεατών εντός του γηπέδου υπήρχαν και 15.000 περίοιο εκτός του σταδίου.
- Ο αριθμός των αγώνων που γίνονται στη διάρκεια του χρόνου (13 συνολικά, δηλαδή ένας ανά μήνα περίοιο).
- Ο αριθμός των θεατών που παρακολουθούν διάσείς αγώνες στο εξωτερικό σε χώρες με αντίστοιχα με τη χώρα μας πληθυσμιακά δεδομένα.

Με βάση αυτά τα δεδομένα προκύπτουν οι εκτιμήσεις του παρακάτω πίνακα για το μέσο αριθμό των θεατών ανα αγώνα με ποιά σπληρητική εκτίμηση.

β. Τιμή εισιτηρίου

Η τιμή των εισιτηρίων προσδιορίστηκε αφού ελήφθησαν υπόψη οι τιμές των εισιτηρίων που ισχύουν :

- στην ειδική του ριάλλυ – Ακρόπολης
- στους αγώνες του μηχανοκίνητου αθλητισμού που γίνονται σε διάφορους χώρους στη χώρα μας
- των αγώνων – εκδηλώσεων που γίνονται σε στάδια

2 Έσοδα από το δικαίωμα συμμετοχής κάθε τροχοφόρου στους αγώνες.

Η συμμετοχή κάθε αυτοκινήτου / μοτοοικέτας στους αγώνες συνεπάγεται την καταβολή στο διοργανωτή ( στην Αυτοκινητοδρόμο Πάτρας Α.Ε.) ενός ποσού, έναντι όλων των υπηρεσιών που προσφέρει, των τελών που καταβάλλει σε εθνικές ή διεθνείς φορείς, κ λ π, όπως ισχύει και σήμερα για κάθε διοργάνωση.

Επι των εριστώ του ποσού ελήφθησαν υπόψη οι ισχύουσες σήμερα τιμές (κόστος) και συμπεριφέροντα στους αγώνες που διοργανώνονται στη χώρα μας, στους διεθνείς αγώνες και στα αυτοκινητοδρόμια του εξωτερικού.

### 3. Ενοικίαση πίστας.

Ο προσδιορισμός του ανατίμου έγινε με βάση τα ισχύοντα στις ενοικιάσεις χώρων εκδηλώσεων, τον τιμοκατάλογο του Αυτοκινητοδρομίου Σερρών (που δεν συγκρίνονται, η γεωγραφική του θέση και βεβαίως οι ακαθαρσίες και οι ερμησιότητες που έχει, με αυτές που θα δίδονται από την δημιουργούμενη υποδομή) και τα ισχύοντα στις πίστες του εξωτερικού.

### 4. Ενοικίαση καταστημάτων

Ελήφθησαν υπόψη οι τιμές που ισχύουν για αντίστοιχους χώρους στην περιοχή της Πύρας.

### 5. Διαφημίσεις

Ελήφθησαν υπόψη στοιχεία για τις διαφημίσεις σε γήπεδα ( π.χ στάδιο Παναθηναϊκής ) σε υπαίθριους χώρους, αλλά και τα στοιχεία διαφημίσεων από πίστας του εξωτερικού.

### 6. Δικαιώματα μετάδοσης.

Ελήφθησαν υπόψη στοιχεία από τις συμφωνίες μετάδοσης αγώνων των ποδοσφαιρικών ομάδων ( από το συνδρομητικό ή άλλα ελεύθερα κανάλια), και μάλιστα ομάδων που δεν πρωταγωνιστούν στο πρωτάθλημα ως και μετάδοσης αγώνων μηχανοκίνητου αθλητισμού.

Συνημμένα στο Παράρτημα I παρουσιάζονται οι τιμοκατάλογοι ( του έτους 2005 ) ποσών και εξωτερικού, στο παράρτημα II ο αριθμός των θεατών ανώνων της IV σε πίστες του εξωτερικού, στο Παράρτημα III το πρόγραμμα εκδηλώσεων της Μοιζα (2005), στο Παράρτημα IV ο τιμοκατάλογος του Αυτοκινητοδρομίου Σερρών, και στο V το πρόγραμμα των εκδηλώσεων 2004 και 2005).

Με βάση το παραπάνω τα στοιχεία προσδιορισμού των εσόδων διαμορφώνονται ως ακολούθως:

Α. ΣΤΟΙΧΛΙΑ ΑΝΑ ΔΡΑΣΗ/ΗΜΕΡΟΤΗΤΑ

|   | 1 <sup>ο</sup> Έτος | 2 <sup>ο</sup> Έτος | 3 <sup>ο</sup> Έτος | 4-5 <sup>ο</sup> Έτος |
|---|---------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| Αριθμός θεατών / αγώνων<br>(μέσος όρος) |                     |                     |                     |                       |
| <b>Κοινές Θέσεις</b>                    |                     |                     |                     |                       |
| Ελληνικοί αγώνες :                      | 5000                | 6000                | 6000                | 7000                  |
| Διεθνείς αγώνες :                       | 10.000              | 15.000              | 10.000              | 15000                 |
| <b>Αποκκριμένες Θέσεις</b>              |                     |                     |                     |                       |
| Ελληνικοί αγώνες :                      | 300                 | 300                 | 300                 | 300                   |
| Διεθνείς αγώνες :                       | 400                 | 400                 | 400                 | 400                   |

Η μέση τιμή εισιτηρίου υπολογίζεται ως :

|                     |                  |                      |
|---------------------|------------------|----------------------|
| Κοινές θέσεις       | Ελληνικοί αγώνες | 20 Ευρώ (16,81+ΦΠΑ)  |
|                     | Διεθνείς αγώνες  | 50 Ευρώ (42,02+ΦΠΑ)  |
| Αποκκριμένες θέσεις | Ελληνικοί αγώνες | 50 Ευρώ (42,02+ΦΠΑ)  |
|                     | Διεθνείς Αγώνες  | 100 Ευρώ (84,03+ΦΠΑ) |

Άλλα έσοδα

Διημεροχρή προχωρήρων ανα αγώνα :

Υπολογίζεται ότι ο μέσος αριθμός προχωρήρων ανα αγώνα αντιστοιχεί σε 60 αυτοκίνητα. Το δικαίωμα συμμετοχής κάθε αυτοκινήτου ανα αγώνα ορίζεται, για το 1<sup>ο</sup>-3<sup>ο</sup> έτος ως

350 Ευρώ

για το 4<sup>ο</sup> κα. 5<sup>ο</sup> έτος

400 Ευρώ

Διαφημιστικά έσοδα Ελληνικοί αγώνες :

20.000 Ευρώ

Διεθνείς αγώνες :

30.000 Ευρώ

Ενοικίαση πίστας (μέσος όρος)\*

3.000 Ευρώ /ημέρα

Δικαιώματα μετάδοσης Ελληνικοί αγώνες :

3.000 Ευρώ/αγώνα

Διεθνείς αγώνες :

10.000 Ευρώ/αγώνα

Επομένως το ετήσιο συμβόλαιο μετάδοσης των αγώνων :

1-3 έτος : 80.000 Ευρώ

4-5 έτος : 100.000 Ευρώ

(\* ) Το κόστος ενοικίασης της πίστας θα διαφέρει ανάλογα με την ημέρα ( εργάσιμη ημέρα, Σάββατο / Κυριακή ή αργία ). Η δικύκλιση αυτή που θα καθαρίζεται στον αναλυτικό τιμοκατάλογο του Αυτοκινητοδρόμιου , υπολογίζεται ότι θα δίνει μέσο όρο 3.000 €/ημέρα.

**Β. ΕΣΟΔΑ ΣΕ ΕΠΙΔΟΛΑ ΠΛΑΣΤ**

|   |              |
|---|--------------|
| Εσοδα από αντίστοιχες καταστημάτων (Επιχειρήσιο, καφέ, λουκα καταστήματα) | 120.000 Ευρώ |
| Εσοδα από μόνιμες διαφορήσεις πρώτη, δετία,                               | 300.000 Ευρώ |
| Εσοδα από μόνιμες διαφορήσεις 3 <sup>ος</sup> έτους                       | 350.000 Ευρώ |
| Εσοδα από μόνιμες διαφορήσεις 4 <sup>ος</sup> - 5 <sup>ος</sup> έτους     | 400.000 Ευρώ |

Με βάση αυτά τα δεδομένα , τα έσοδα , ο κόστος εργασιών της επιχείρησης διαμετρούναται ως ακολούθως :

Να σημειωσουμε ότι στις τιμές των επιτηρίων περιέχεται ο αναλογούν ΦΠΑ , ενώ οι άλλες τιμές δεν περιλαμβάνουν τον ΦΠΑ . Στον υπολογισμό των εσόδων από επιτηρία δεν γίνεται στη συνέχεια γίνεται χωρίς ΦΠΑ (επιτήριο 20 € υπολογίζεται ως έσοδο 20-(20X19%)=16,80 και ούτω καθεξής). Επομένως στα έσοδα που υπολογίζονται στη συνέχεια δεν περιλαμβάνεται ο ΦΠΑ

ΑΝΩΝΥΜΗ ΚΑΙ ΑΠΕΡΟΣΙΣΤΗ ΑΥΤΟΚΑΤΑΣΤΑΣΙΜΗ ΕΤΑΙΡΙΑ

Πίνακας 8. Κεφάλος επένδυσης

| Α.Ο. | Επεξήγηση            | Αξία                             |      |                     |            |            | ΤΡΑΠΗ/ΜΟΝΙΜΑΔΑ | Ποσό      |           |           |           |           |         |  |  |  |
|------|----------------------|----------------------------------|------|---------------------|------------|------------|----------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|---------|--|--|--|
|      |                      | Αριθμός Ενδεδειγμένων Επενδύσεων | Είδη | Επιχειρηματική αξία | Επιβ. Είδη | Επιβ. Είδη |                | 01 Είδη   | 20 Είδη   | 30 Είδη   | 40 Είδη   | 50 Είδη   |         |  |  |  |
| 1    | Επιχείρηση           | 1-3                              | 4-6  | 7-9                 | 10-12      | 13-15      |                |           |           |           |           |           |         |  |  |  |
|      | ΕΠΙΧ. ΟΥΣΙΑΣ         | 1                                | 12   | 5.000               | 6.000      | 7.000      | 16.81          | 840.336   | 1.008.403 | 1.108.403 | 1.411.765 | 1.411.765 |         |  |  |  |
|      | ΔΙΑΧ. ΟΥΣΙΑΣ         | 3                                | 4    | 13.000              | 10.200     | 5.000      | 42,02          | 1.250.804 | 1.260.504 | 1.280.504 | 2.521.008 | 2.521.008 |         |  |  |  |
|      | ΕΠΙΧ. ΟΥΣΙΑΣ         | 10                               | 12   | 300                 |            |            | 42,02          | 126.050   | 126.053   | 126.050   | 151.261   | 151.261   |         |  |  |  |
|      | ΔΙΑΧ. ΟΥΣΙΑΣ         | 3                                | 4    | 400                 |            |            | 84,33          | 100.840   | 100.840   | 100.840   | 134.454   | 134.454   |         |  |  |  |
| 2    | Μηχ. Εξοπλισμο       |                                  |      |                     |            |            |                | 2.327.731 | 2.495.768 | 2.495.758 | 4.218.457 | 4.218.457 |         |  |  |  |
|      | Επιχειρηματική Ουσία | 13                               |      | 60                  | 90         | 90         | 350            | 273.000   | 273.000   | 273.000   | 0         | 0         |         |  |  |  |
| 3    | Επιχειρηματική Ουσία | 16                               |      |                     |            |            | 400            | 600.000   | 600.000   | 600.000   | 384.000   | 384.000   |         |  |  |  |
|      | Κεφάλος              | 200                              | 250  |                     |            |            | 3000           | 120.300   | 120.300   | 120.300   | 22.000    | 120.000   | 120.000 |  |  |  |
| 4    | Διαχειριστική Ουσία  |                                  |      |                     |            |            |                | 50.000    | 50.000    | 50.000    | 30.000    | 30.000    |         |  |  |  |
|      | ΕΠΙΧ. ΟΥΣΙΑΣ         | 10                               |      |                     |            |            | 5.000          | 30.000    | 30.000    | 30.000    | 40.000    | 40.000    |         |  |  |  |
|      | ΔΙΑΧ. ΟΥΣΙΑΣ         | 3                                |      |                     |            |            | 10.000         | 30.000    | 30.000    | 30.000    | 40.000    | 40.000    |         |  |  |  |
|      | Διαχειριστική Ουσία  |                                  |      |                     |            |            |                | 200.000   | 240.000   | 200.000   | 240.000   | 240.000   |         |  |  |  |
| 5    | ΕΠΙΧ. ΟΥΣΙΑΣ         | 3                                |      |                     |            |            | 30.000         | 90.000    | 90.000    | 90.000    | 120.000   | 120.000   |         |  |  |  |
|      | ΔΙΑΧ. ΟΥΣΙΑΣ         | 1                                |      |                     |            |            | 300.000        | 300.000   | 300.000   | 360.000   | 400.000   | 400.000   |         |  |  |  |
|      | Κεφάλος              | 1                                | 1    |                     |            |            | 3.980.731      | 4.158.758 | 4.204.708 | 6.332.487 | 6.332.487 |           |         |  |  |  |

### 8.3.2 ΔΑΠΑΝΕΣ

Οι δαπάνες του φορέα λειτουργίας και συντηρητικότητας διαμορφώνονται κυρίως από τις δαπάνες του προσωπικού, τις δαπάνες προμήθειας / απόληξης της διαχείρισης των αγώνων και τις δαπάνες διοργάνωσης των αγώνων. Ο υπολογισμός των συνολικών δαπανών έγινε με τα παρακάτω στοιχεία / παραδοχές :

Α. Δαπάνες προσωπικού : Έχουν υπολογιστεί αναλυτικά με βάση τον αριθμό των εργαζομένων , την μηνιαία αμοιβή του καθενός (σε σχέση με τα προσόντα/ προσφερόμενες υπηρεσίες , λαμβάνοντας υπόψη τα ισχύοντα επίπεδα αμοιβών στην αγορά. Οι δαπάνες υπολογίζονται σε 14μηνια βάση (περιλαμβάνονται δώρα και επίδομα αείας) και προστίθενται οι εργοδοτικές εισφορές (28,06 %).

Επίσης υπολογίζονται και οι λοιπές παροχές προς το προσωπικό, όπως δαπάνες για μετακίνηση, φόρμος εργασίας, προγευμα, κ.λπ.

Οι δαπάνες αυτές φέρονται στον επόμενο πίνακα 9 (Α)

Η. Γενικά έξοδα. Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται:

1. Δαπάνες ενέργειας και νερού :

Στην δαπάνη ενέργειας περιλαμβάνεται η ηλεκτρική ενέργεια για το φωτισμό των χώρων και την λειτουργία των εγκαταστάσεων (κλιματισμού, γραφείων, κ.λπ.) και η δαπάνη προμήθειας πετρελαίου για την κεντρική θέρμανση αλλά και τη λειτουργία του λέβητα θέρμανσης του νερού παροχής στα αποδυτήρια και τους λοιπούς χώρους. Ο υπολογισμός γίνεται με τα στοιχεία των χώρων, την ισχύ των εγκαταστάσεων και την υπολογιζόμενη κατανάλωση ζήτησης ζεστού νερού.

Στην δαπάνη του νερού υπολογίζεται με παρόμοιο τρόπο.

3. Δαπάνες Γραμμοκλήσιων

Περιλαμβάνονται οι δαπάνες τηλεφωνικών επικοινωνιών, διαδικτύου και οι ταχυδρομικές. Η εκτίμηση έγινε με βάση το σημερινό κόστος των υπηρεσιών αυτών και την αναμενόμενη χρήση.

3. Καθαριότητα Φύλαξη.

Περιλαμβάνονται οι δαπάνες της συνήθους καθαριότητας των χώρων και της καθαριότητας – φύλαξης που απαιτείται μετά την διενέργεια εκδηλώσεων

4. Συντήρηση.

Περιλαμβάνονται οι δαπάνες, αναλώσιμων υλικών και εργασιών για την συντήρηση των εγκαταστάσεων.

5. Αμοιβές Τρίτων

Περιλαμβάνονται οι δαπάνες για υπηρεσίες από τρίτους, όπως νομικές υπηρεσίες, εκπροσώπησης, συμβούλων κ.λπ.

6. Συνθήκες επίσης επενδύσεις

Αφορούν δαπάνες επενδυτικών έργων και παρεμβάσεων (μικρής κλίμακας) που στοχεύουν στην βελτίωση της υποδομής ή του εξοπλισμού ή την συμπλήρωσή τους.

7. Διάφορα

Υπολογίζεται ένα ποσοστό που θα κλιμάκται έκτακτα έξοδο

Οι δαπάνες αυτής της κατηγορίας φαίνονται στον επόμενο πίνακα 9 (B)

Γ. Άλλες δαπάνες διοργάνωσης: Στην κατηγορία αυτή περιλαμβάνονται οι δαπάνες που έχουν σχέση με την διοργάνωση των αγώνων από την εταιρεία και οι οποίες αναλύονται ως παρακάτω.

1. Διοργάνωση αγώνων: Τις ημέρες που γίνονται αγώνες απαιτείται η παρουσία 120-125 ατόμων για κριτές, χειριστές μηχανημάτων, αξιωματών και «αρχόντων» (αδελφούς αγωνοδίκας, έσοροι). Η αμοιβή τους για μεν τους 4 «αρχόντους» (1 υψιστάτης και 3 αγωνοδίκας) υπολογίζεται στα 2000 ευρώ ανά ημέρα αγώνα, για δε τους υπόλοιπους καθορίζεται στα 100 ευρώ/ ημέρα για τους ελληνικούς αγώνες και 120 για τους διεθνείς αγώνες. Οι δαπάνες αυτές υπολογίζονται στο κόστος διοργάνωσης των αγώνων και δεν περιλαμβάνονται στις δαπάνες του προσωπικού της επιχείρησης αφού δεν αποτελούν προσωπικό της επιχείρησης.

Στους διεθνείς αγώνες, επειδή μέρος αυτού του προσωπικού θα είναι και από το εξωτερικό το συνολικό κόστος και οι αμοιβές υπολογίζονται αυξημένες.

Πε συνεισφορά επιμόρφωσης των δραστηριοτήτων του αυτοκινητοδρόμου στην δημιουργία θέσεων εργασίας και στην αύξηση της απασχόλησης είναι σημαντική, λαμβάνοντας υπόψη και τις άλλες θέσεις εργασίας που θα δημιουργηθούν σε παράλληλες δραστηριότητες (συνεργεία, βιοτεχνίες, επιχειρήσεις τουρισμού, κ.λπ.)



2. Δικαιώματα : Στις διοργανώσεις των επίσημων εθνικών αγώνων για κάθε συμμετοχή οπισκηνήτου ή μοτοσικλέτας, υποβάλλονται από τον διοργανωτή (Αυτοκινητοδρόμο Πάτρας Α.Ε.) δικαιώμα συμμετοχής 350 € το 1-3 έτες και 400 € για τα επόμενα δύο, αποδίδεται δε στην ΕΑΠΑ ένα ποσό , που σήμερα βρίσκεται στο επίπεδο των 100 €/αυτοκίνητο και 70 € /μοτοσικλέτα. Για τον υπαλαγισμό της συνολικής δαπάνης λαμβάνεται το ποσό των 60 αυτοκινήτων ανά αγώνα. Ανάλογα (αυξημένα όμοια) είναι και τα δικαιώματα που καταβάλλονται στους διεθνείς αγώνες.

### 3. Προβολή και Προώθηση

Περιλαμβάνονται οι δαπάνες προβολής των δραστηριοτήτων και των συγκεκριμένων αγώνων, κάθε φορά, οι δαπάνες προώθησης της εικόνας του και της αναγνωρισσιμότητάς του στην Ελλάδα και το Εξωτερικό. Θα γίνουν καταχωρήσεις στον τόπο, στα ειδικά έντυπα του χώρου, στα ηλεκτρονικά μέσα, κ.λπ.

### 4. Εξοδα παραστάσεων

Αφορούν τις δαπάνες υλογένειας και λοιπά, προσκεκλημένων και παραγόντων του χώρου, ελληνικών και διεθνών οργανισμών κ.λπ.

### 5. Απρόβλεπτα

Αφορούν έκτακτες δαπάνες σχετικές με την διοργάνωση των εκδηλώσεων.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ ΔΕΛΤΙΟΥΝΤΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΦΟΡΩΝ

ΠΕΡΙΟΧΗ : Αχαΐα

Α. ΑΝΤΑΝΙΣ ΑΓΡΟΤΙΚΟΥ

| ΚΑ-ΠΟΛΙΑ<br>ΠΡΟΤΟΠΙΚΟΥ | Αριθ. οχημάτων<br>ΕΤΟΙ | 4α-5 <sup>η</sup><br>ΕΤΟΙ | ΜΗΝΙΑΙΟΣ<br>ΜΙΣΘΟΣ | ΕΤΟΣ           |                |                |                |                |
|------------------------|------------------------|---------------------------|--------------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|
|                        |                        |                           |                    | 1 <sup>η</sup> | 2 <sup>η</sup> | 3 <sup>η</sup> | 4 <sup>η</sup> | 5 <sup>η</sup> |
| Φραγκό Α ενοικίου      | 1                      | 1                         | 3000               | 42000          | 43000          | 44125          | 47040          | 48218          |
| Γρομπεταίο             | 1                      | 1                         | 1000               | 14000          | 14550          | 14709          | 15890          | 16072          |
| Ο Κουρμπάκ Γαβριλ      | 1                      | 1                         | 1000               | 14000          | 14350          | 14709          | 15680          | 16072          |
| Ευτασιος Τυφλιε        | 2                      | 2                         | 1300               | 38430          | 37310          | 38243          | 40730          | 41787          |
| Τεσσακ Τηλιας          | 2                      | 3                         | 1300               | 38430          | 37310          | 38243          | 61152          | 62981          |
| Β Τηλιας Αθανάσιος     | 1                      | 2                         | 1100               | 15430          | 15795          | 16140          | 34496          | 35358          |
| Δημοσ Εφχαρις          | 1                      | 1                         | 1100               | 15430          | 15785          | 16180          | 17248          | 17679          |
| Φιλιάδη Γεωργ          | 3                      | 4                         | 1100               | 43200          | 47355          | 48605          | 68892          | 70717          |
| ΣΥΝΔΟΧΙΣ               | 3                      | 4                         | 1100               | 43200          | 47355          | 48605          | 68892          | 70717          |
| ΕΠΙ ΔΑΟΥΤΚΕΣ           | 12                     | 13                        |                    | 215900         | 225285         | 230888         | 301156         | 306582         |
| Ε.ΣΟΦΡΕΣ               |                        |                           |                    | 61676          | 63278          | 64787          | 84476          | 86588          |
| ΣΥΝΔΟΧ ΖΙ              |                        |                           |                    | 281476         | 288578         | 295675         | 385532         | 395171         |
| Αυριόγ Γεωργίος        | 12                     | 15                        | 75                 | 10600          | 11070          | 11847          | 14183          | 14530          |
| Γ.ΕΝΙΚΟ ΣΥΝΔΟΧ         |                        |                           |                    | 292276         | 299588         | 307072         | 399716         | 409709         |



Β ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ

| ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΑΠΑΝΗΣ      | Μέσο<br>Μηνιαίο | 1 <sup>ο</sup> Έτος | 2 <sup>ο</sup> Έτος | 3 <sup>ο</sup> Έτος | 4 <sup>ο</sup> Έτος | 5 <sup>ο</sup> Έτος |
|------------------------|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
| Ενέργεια - Νερό        | 8.521           | 102000              | 102000              | 102000              | 110160              | 110160              |
| Επικοινωνίες           | 1339            | 15600               | 15600               | 15600               | 16848               | 16848               |
| Καθαριότητα-Φύλαξη     | 2500            | 30000               | 30000               | 30000               | 32400               | 32400               |
| Διανομή                | 5000            | 60000               | 60000               | 60000               | 64800               | 64800               |
| Αμοιβές τρίτων         | 2000            | 24000               | 24000               | 24000               | 25920               | 25920               |
| Χρήσιμες<br>επενδύσεις | Ετήσιες         | 20.000              | 30.000              | 50.000              | 100.000             | 100000              |
| Διάφορα                | 2000            | 24000               | 24000               | 24000               | 25920               | 25920               |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ (1)</b>      |                 | <b>275600</b>       | <b>285600</b>       | <b>305600</b>       | <b>376048</b>       | <b>378048</b>       |

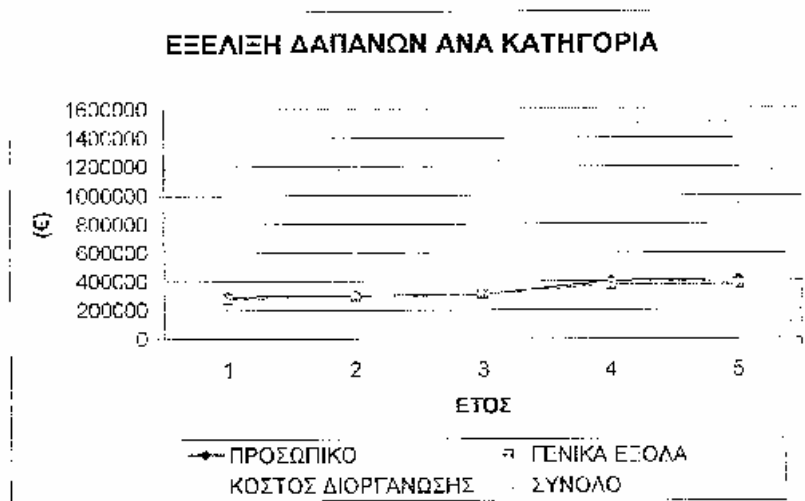
Γ ΓΕΝΙΚΑ ΔΑΔΙΑΝΕΣ ΑΙΟΡΤΑΝΩΣΕΩΝ

| Κατηγορία Δαπάνης              | Αρ. εκδηλ   |             | Εξόδα           |                     |                     |                     |                     |                     |
|--------------------------------|-------------|-------------|-----------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|
|                                | 1-3<br>έτος | 4-5<br>έτος | Μέσο<br>κόστους | 1 <sup>ο</sup> Έτος | 2 <sup>ο</sup> Έτος | 3 <sup>ο</sup> Έτος | 4 <sup>ο</sup> Έτος | 5 <sup>ο</sup> Έτος |
| Διοργάνωση<br>ελληνικών αγώνων | 10          | 12          | 20.000          | 20.000              | 200000              | 200000              | 200000              | 240000              |
| Διοργάνωση διεθνών<br>αγώνων   | 3           | 4           | 50.000          | 50.000              | 150000              | 150000              | 150000              | 200000              |
| Δικαιώματα                     | 13          | 16          | 6.000           | 6.000               | 78000               | 78000               | 78000               | 96000               |
| Προβολή<br>προώθηση και        | 13          | 16          | 6.000           | 6.000               | 78000               | 78000               | 78000               | 96000               |
| Εξόδα παραστάσεως              | 12          |             | 4000            | 4000                | 48000               | 48000               | 48000               | 48000               |
| Αποζημιωτα                     | 12          |             | 3000            | 3000                | 36000               | 36000               | 36000               | 36000               |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>                  |             |             |                 |                     | <b>580000</b>       | <b>590000</b>       | <b>590000</b>       | <b>718000</b>       |

Δ' ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ

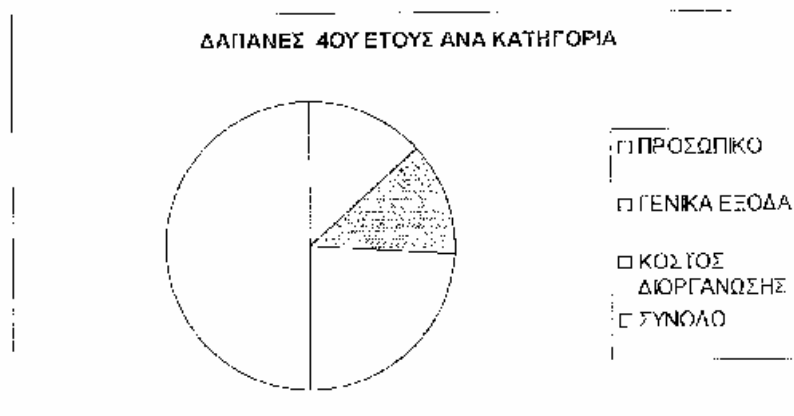
| ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ ΔΑΠΑΝΗΣ  | 1 ΕΤΟΣ  | 2 ΕΤΟΣ  | 3 ΕΤΟΣ  | 4 ΕΤΟΣ  | 5 ΕΤΟΣ  |
|--------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ          | 292276  | 299583  | 307022  | 399716  | 409709  |
| ΓΕΝΙΚΑ ΕΞΟΔΑ       | 275600  | 285900  | 305600  | 376048  | 378048  |
| ΚΟΣΤΟΣ ΔΙΟΡΓΑΝΩΣΗΣ | 590000  | 590000  | 590000  | 718000  | 716000  |
| ΣΥΝΟΛΟ             | 1157876 | 1175483 | 1202622 | 1494764 | 1501757 |

Οι διάρθρωση του συνόλου των δαπανών ανά κατηγορία φαίνεται στο επόμενο διάγραμμα :



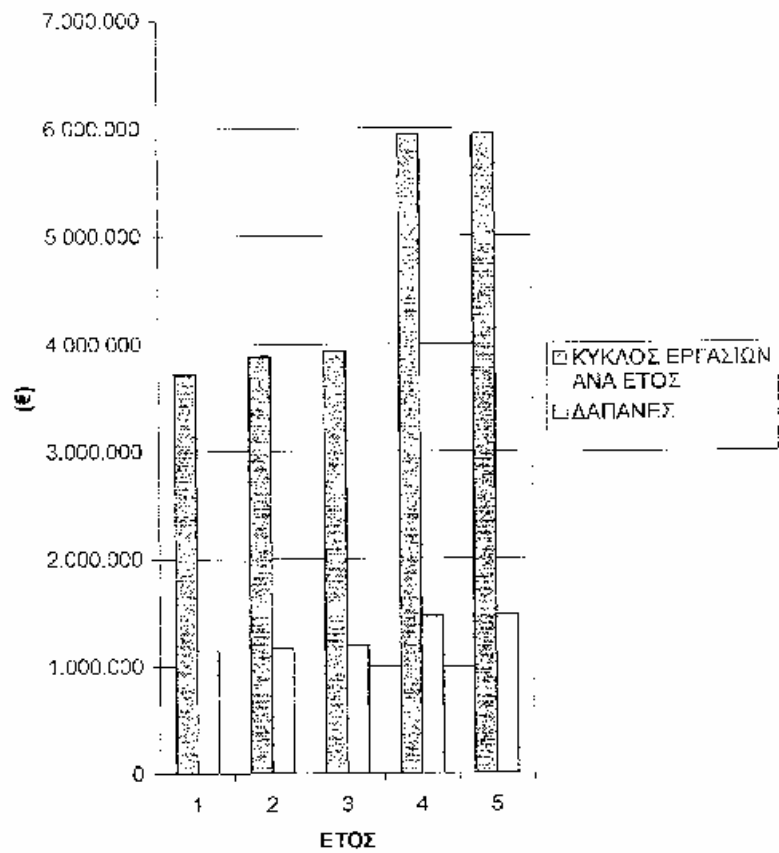
ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΥΤΟΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

Η συμμετοχή της κάθε κατηγορίας στις συνολικές δαπάνες για το 4<sup>ο</sup> έτος, είναι:



Σημειώνεται, τα έσοδα (κύκλος εργασιών) και οι δαπάνες ανά έτος φέρνονται στο ακόλουθο διάγραμμα

### ΕΞΕΛΙΞΗ ΚΥΚΛΟΥ ΕΡΓΑΣΙΩΝ ΚΑΙ ΔΑΠΑΝΩΝ



**Κ.3.3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ**

Από τα στοιχεία που παρουσιάζονται στους προηγούμενους πίνακες προκύπτουν τα αποτελέσματα της εκμετάλλευσης της συγκεκριμένης δραστηριότητας.

Για την διαμόρφωση των αιτούμενων ελήφθησαν υπόψη όλα τα στοιχεία της δραστηριότητας δηλαδή:

1. Έξοδα Διοικητικής Δεσπορίας :

Περιλαμβάνονται οι δαπάνες διοίκησης και υλοποιούνται ως ποσοστό του κύκλου εργασιών

2. Έξοδα Δεσπορίας – Λιτότητας

Περιλαμβάνονται δαπάνες για την προσέλευση των κοινότοπων/ υπηρεσιών της επιχείρησης και είναι δαπάνες πιαδής απέναντι που περιλαμβάνονται στα λειτουργικά κόστος και αφορούν την προβολή και προώθηση :

3. Τόκοι

Αφορά τους τόκους των επενδυτικών δανείων που θα λάβει η επιχείρηση για την υλοποίηση της επένδυσης. Η λήψη του δανείου και ο υπολογισμός των τόκων έγιναν με τις παρακάτω:

|                  |               |
|------------------|---------------|
| ΥΨΟΣ ΔΑΝΕΙΟΥ     | 6.000.000,0 € |
| ΕΠΙΤΟΚΙΟ         | 6,0%          |
| ΔΙΑΡΚΕΙΑ ΔΑΝΕΙΟΥ | 10 χρόνια     |
| ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΧΑΡΙΤΟΣ | 2 Χρόνια      |

Η διαμόρφωση των επί μέρους υποχρεώσεων , με σταθερό χρονίστιο είναι:

**Πίνακας 10 : Εξυπηρέτηση δανείου**

| ΕΤΗ | ΤΟΚΟΣ       | ΧΡΕΩΛΥΣΙΟ   | ΤΟΚΟΧΡΕΩΛΥΣΙΟ |
|-----|-------------|-------------|---------------|
| 1ο  |             |             |               |
| 2ο  |             |             |               |
| 3ο  | 1.134.000,0 | 1.800.000,0 | 2.934.000,0   |
| 4ο  | 264.000,0   | 600.000,0   | 864.000,0     |
| 5ο  | 252.000,0   | 600.000,0   | 852.000,0     |
| 6ο  | 210.000,0   | 600.000,0   | 810.000,0     |
| 7ο  | 198.000,0   | 600.000,0   | 768.000,0     |
| 8ο  | 126.000,0   | 600.000,0   | 726.000,0     |
| 9ο  | 84.000,0    | 600.000,0   | 684.000,0     |
| 10ο | 42.000,0    | 600.000,0   | 642.000,0     |

ΚΑΤΑΣΤΡΟΦΗ ΚΑΙ ΑΛΙΟΥΡΓΙΑ ΑΝΤΙΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟΥ

Αποσβέσει:

Οι αποσβέσει υπολογίζονται ανά κατηγορία δαπανών σύμφωνα με τους ισχύοντες συντελεστές. Ακολουθείται η σταθερή μέθοδος. Με την τιμή δεδομένα αποσβέσει είναι:

Πίνακας Η : Αποσβέσει:

| ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ                           | ΤΑΥΤΑΓΕΤΗΣ ΑΠΟΣΒΕΣΗΣ | ΑΞΙΑ ΠΡΟΤ ΑΠΟΣΒΕΣΗΣ | ΕΤΗΣΙΑ ΑΠΟΣΒΕΣΗ (ΣΤ.Ε) |           |           |           |           |
|-------------------------------------|----------------------|---------------------|------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                                     |                      |                     | 1ο έτος                | 2ο έτος   | 3ο έτος   | 4ο έτος   | 5ο έτος   |
| ΚΤΙΡΙΑΚΑ ΣΥΝΟΛΟ                     | 5%                   |                     | 980.859                | 680.636   | 630.859   | 600.859   | 550.859   |
| Κτίρια -Κατασκευές                  | 5,0                  | 5.088.208           | 254.410                | 254.410   | 254.410   | 254.410   | 254.410   |
| Χρηστές                             | 5,0                  | 991.536             | 49.582                 | 49.582    | 49.582    | 49.582    | 49.582    |
| Ποιο                                | 5,0                  | 1.037.340           | 51.697                 | 51.697    | 51.697    | 51.697    | 51.697    |
| ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ            | 10,0                 | 844.000,0           | 84.400,0               | 84.400,0  | 84.400,0  | 84.400,0  | 84.400,0  |
| ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ                       | 10,0                 | 641.160             | 64.160                 | 64.160    | 64.160    | 64.160    | 64.160    |
| ΕΔΡΑΣΕΙΣ ΕΓΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ              | 10,0                 | 120.000             | 12.000                 | 12.000    | 12.000    | 12.000    | 12.000    |
| ΛΟΓΙΣΤ. ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ                  | 14,0                 | 512.000,0           | 71.680,0               | 71.680,0  | 71.680,0  | 71.680,0  | 71.680,0  |
| ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΑ ΜΕΣΑ                     | 16,0                 | 332.000,0           | 53.120,0               | 53.120,0  | 53.120,0  | 53.120,0  | 53.120,0  |
| ΜΙΑΜΟΦΡΕΣΗ ΤΡΙΒΕΒΑΜΟΝΤΟΣ ΧΩΡΟΥ      | 5,0                  | 2.652.214           | 147.861                | 147.861   | 147.861   | 147.861   | 147.861   |
| ΑΥΛΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ (ΜΕΡΑΓΓΕΣ ΣΥΝΙΣΤΑΔΕΣ) | 16,0                 | 340.000,0           | 54.400,0               | 54.400,0  | 54.400,0  | 54.400,0  | 54.400,0  |
| ΒΕΝΔΟΧΕΙΑΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ             | 18,0                 | 340.000,0           | 61.200,0               | 61.200,0  | 61.200,0  | 61.200,0  | 61.200,0  |
| ΣΥΝΟΛΟ                              |                      | 20.062.000          | 1.259.480              | 1.259.480 | 1.259.480 | 1.259.480 | 1.259.480 |

Προσθηκοί τόκοι :



ΚΑΤΑΔΕΥΗ ΚΑΙ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΡΟΜΙΟΥ

Εκτιμάται ότι ο μέσος ετήσιος όρος των καταθέσεων (χρηματικά διαθέσιμα) θα κηρύσσεται στο 10 % του συνολικού μνητού αποσβέσεων, επιμένοντας δια δόσει ένα μικρό ποσό σε πιστωτικές τόκους (2 %).

Προσκατα και ασφάλιστρα έξοδα.

Εκτιμάται ότι πιθανόν να υπάρξουν διεκδικήσεις, αποζημιώσεις και λοιπά έκτακτα έξοδα. Υπολογίζονται στο 3% των δαπανών της εταιρείας.

Φόρος εισοδήματος

Υπολογίζεται ο αμετάβλητος φόρος εισοδήματος με τον ισχύοντα συντελεστή για τις επιχειρήσεις. Σύμφωνα με τις ισχύοντες συντάξεις ο συντελεστής φορολογίας, από τον επόμενο χρόνο θα είναι 25 %.

Πίνακας 12. Προβλεπόμενα Αποτελέσματα εκμετάλλευσης

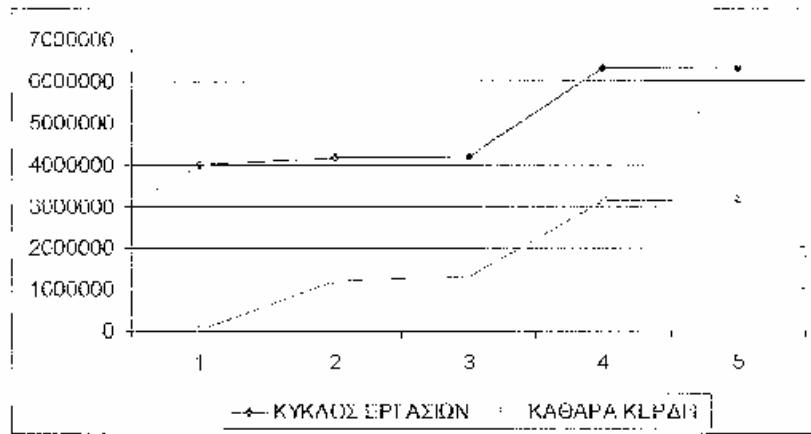
|  | ΕΤΟΣ    |         |         |         |         |
|--|---------|---------|---------|---------|---------|
|  | 1       |         | 2       |         | 3       |
|  | 1       | 2       | 3       | 4       | 5       |
| <b>ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (Εσοδα)</b>                                   | 3990731 | 4152798 | 4208788 | 8332487 | 6352487 |
| Μείων: Κόστος (δραχμές)  | 1157876 | 1175163 | 1202622 | 1491764 | 1501757 |
| <b>ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ</b>                                | 2832855 | 2983618 | 3006177 | 4840724 | 4830730 |
| Πλέον: Άλλα εσοδα εκμετάλλευσης                                  |         |         |         |         |         |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>  | 2832855 | 2983618 | 3006177 | 4840724 | 4830731 |
| Μείων: Έξοδα διαρκούς λειτουργίας                                | 45326   | 47738   | 60124   | 96814   | 96615   |
| Έξοδα λειτουργίας - διαβόητες                                    | 47889   | 49908   | 53816   | 75690   | 75990   |
| Έξοδα κλειστών - ανώτατης  |         |         |         |         |         |
| <b>ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΟ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ</b>                                    | 2739641 | 2885972 | 2895547 | 4667919 | 4658126 |
| Πλέον: Έσοδα συμμετεχόντων                                       |         |         |         |         |         |
| Έσοδα χρεογράφων   |         |         |         |         |         |
| Πιστωτική Τόκοι  | 7082    | 7459    | 7615    | 12102   | 12077   |
| Πλέον: Έκδοσεις & αντισταθμιστικά και κέρδη                      |         |         |         |         |         |
| Μείων: Έξοδα & αντισταθμιστικά και ζημιές                        | 57894   | 58759   | 60131   | 74588   | 75088   |
| <b>ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΠΡΟ ΤΟΚΩΝ, ΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ</b>                | 2588829 | 2834672 | 2842932 | 4605433 | 4595115 |
| Μείων: Χρεωστικοί τόκοι  | 1422000 | 388667  | 301333  | 210000  | 189000  |
| <b>ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΣΒΕΣΕΩΝ</b>                       | 1266829 | 2446005 | 2541598 | 4395433 | 4427115 |
| Μείων: Αποσβέσεις (χωρίς τις αναμεταωμένες στο κόστος παραγωγής) | 1255480 | 1259480 | 259480  | 1259480 | 1259480 |
| <b>ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ΧΡΗΣΕΩΣ προ φόρων</b>                            | 7349    | 1186525 | 1282118 | 3135953 | 3167635 |
| Πλέον: (+/-) Υπόλοιπα απειλεωμένων                               |         |         |         |         |         |
| Μείων: πραγματοποιημένων χρήσεων                                 |         |         |         |         |         |
| Μείων: Φόρος προδήματος  | 1837    | 296631  | 320330  | 783088  | 791909  |
| <b>ΚΕΡΔΗ ΠΡΟΣ ΔΙΑΘΕΣΗ</b>  | 5512    | 889894  | 961589  | 2351965 | 2375726 |

και η διάθεση των καθαρών κερδών

| <b>ΔΙΑΘΕΣΗ ΚΑΘΑΡΩΝ ΚΕΡΔΩΝ</b> | 1    | 2      | 3      | 4       | 5       |
|-------------------------------|------|--------|--------|---------|---------|
| Τακτικό και λοιπά αποθεματικά | 278  | 44495  | 48079  | 117598  | 118786  |
| Αμοιβές & ποσοστά μελών Δ.Σ.  |      |        |        |         |         |
| Μερίσματα παρωθέντα           | 5236 | 845389 | 913509 | 2234368 | 2258940 |
| Υπόλοιπα κερδών εις νέε       |      |        |        |         |         |

Διαγραμματικά η εξέλιξη του κύκλου εργασιών και των καθαρών κερδών φαίνεται στο επόμενο διάγραμμα.

ΚΑΤΑΝΗΥΕ ΚΑΙ ΑΞΙΟΤΗΤΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΟΔΙΟΜΩΝ



8.3.4 ΠΡΟΒΛΕΠΟΜΕΝΕΣ ΡΟΕΣ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ

Στους υπολογισμούς των προβλεπόμενων ροών κεφαλαίου ελήφθησαν υπόψη τα δεδομένα επί- οι προβλέψεις για την εκτέλεση των εργασιών κατασκευής του έργου και την λειτουργία του. Αυτά είναι:

Χρηματοδότηση έργου:

Ίδια κεφάλαια. Θα είναι διαθέσιμα από την έναρξη κατασκευής του έργου

Δάνειο. Η επιχείρηση θα λάβει:

1. μεσομακροπρόθεσμο επενδυτικό δάνειο, με τους όρους που έχουν αναφερθεί στα προηγούμενα
2. βραχυπρόθεσμο δάνειο για την κάλυψη των απαιτήσεων πληρωμών (χρηματική διευκόλυνση), ιδιαίτερα την καταβολή των δαπανών ΦΠΑ. Ο τόκος υπολογίζεται στο 8%. Το βραχυπρόθεσμο δάνειο θα επιστραφεί με την εισπράξη της επιχείρησης και υπό τις εσφαλές της διαστηριότητας. Θα επιδιωχθεί να γίνει και επιστροφή ΦΠΑ ώστε να επιταχυνθεί ο χρόνος αποπληρωμής του. Στους λογισμικούς και εκδοχθέν για λόγους ασφαλείας των αποτελεσμάτων δεν υπολογίζεται επιστροφή ΦΠΑ. Το βραχυπρόθεσμο δάνειο θα ληφθεί τον 3<sup>ο</sup> μήνα του δεύτερου έτους. Για λόγους ασφαλείας υπολογίζεται ότι η επιστροφή του από τα διαθέσιμα της επιχείρησης θα γίνεται τον 6<sup>ο</sup> μήνα του χρόνου και αντίστοιχα υπολογίζονται οι τόκοι, όπως φαίνεται αναλυτικά στον πίνακα που ακολουθεί. Στην πραγματικότητα η επιστροφή του κεφαλαίου θα γίνεται τμηματικά και επιμένως η επιβάρυνση από τόκους θα είναι μικρότερη

Πινακας υπολογισμού τόκων βραχυπρόθεσμου δανείου

|                                | Ετος<br>Κατασκευής | Ετος Λειτουργίας |           |           |
|--------------------------------|--------------------|------------------|-----------|-----------|
|                                |                    | 1                | 2         | 3         |
| Αρχικό κεφάλαιο                | 7.100.000          |                  |           |           |
| Επιτόκιο                       | 5%                 |                  |           |           |
| Τόκος (1)                      | 473.333            | 284.000          | 1.280.000 | 520.000   |
| Επιστροφή κεφαλαίου            |                    | 3.200.000        | 1.900.000 | 1.300.000 |
| Κεφάλαιο μετά την μείωση       |                    | 3.200.000        | 1.300.000 | 0         |
| Τόκος (2)                      |                    | 126.000          | 52.000    |           |
| Συνολικός τόκος του κατάβλητου | 473.333            | 412.000          | 180.000   | 52.000    |

**Επιχορήγηση Δημοσίου :** Υπολογίστηκε ότι θα ληφθεί προκαταβολή αντίστοιχη του 30% της συνολικής επιχορήγησης , με την προσηκόνουσα εγγυητική καταβολή ύψους 10% επί πλέον του ποσού που θα ληφθεί. Η προκαταβολή αυτή θα σημειωθεί στην πρώτη δόση , όταν εκτελεστεί και βεβαιωθεί το 50% της επένδυσης. Η πρώτη δόση θα ληφθεί το δεύτερο χρόνο της περιόδου κατασκευής και η δεύτερη τον επόμενο χρόνο ( τον πρώτο χρόνο λειτουργίας) . Η δεκάετία αυτή υπολογίζεται όπως ειδικώς προβλέπεται στον σχετικό νόμο. Το κόστος έκδοσης της εγγυητικής λαμβάνεται υπώψη .

**Υπηρεσίες Επένδυσης :** Ένα μέρος των τιμολογίων κατασκευής του έργου θα εξοφληθεί μετά την ολοκλήρωση του έργου, δηλαδή τον πρώτο χρόνο λειτουργίας του έργου.

**Καταβολή ΦΠΑ:** Το κόστος της απόδοσης επιβαρύνει σημαντικά την επιχείρηση με υποχρέωση καταβολής ΦΠΑ ύψους 3.800.000 (3.800.000Χ0,19). Επομένως από το 2<sup>ο</sup> χρόνο της περιόδου κατασκευής μπορεί να ζητηθεί ( και θα επιδιωχθεί) να γίνει επιστροφή ΦΠΑ. Στους λογαριασμούς που ακολουθούν υπολογίζεται ο συμμερισμός του (πιστωτικού) ΦΠΑ στην περίοδο της λειτουργίας της επιχείρησης . Ο συμμερισμός ΦΠΑ υπολογίζεται στο σύνολο των ετήσιων δαπανών μειωμένων κατά το αντίστοιχο κόστος μισθών προσωπικού και ασφαλιστικών εισφορών . Αναλυτικά « ο λογαριασμός ΦΠΑ» φαίνεται στους επόμενους πίνακες:

Αναλυτικά οι προβλεπόμενες ρυθμίσεις, φαίνονται στον επόμενο πίνακα:

**Πίνακας 13. Προβλεπόμενες ποσές κερφαλίου**

| ΤΑΜΕΙΑΚΗ ΕΙΣΡΟΧΗ               | ΤΕΡΜΑΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ |         | ΠΕΡΙΟΔΟΣ ΔΕΙΟΥΡΓΙΑΣ |         |         |          |          |
|--------------------------------|---------------------|---------|---------------------|---------|---------|----------|----------|
|                                | 1                   | 2       | 12                  | 20      | 30      | 40       | 50       |
| Τελικό κέρφιο Έσοδα            |                     |         | 390731              | 4583796 | 4203758 | 6032487  | 6332487  |
| Αμοιβές                        |                     |         |                     |         |         |          |          |
| Τόκοι τραπεζικών               |                     |         | 7082                | 7459    | 7515    | 12102    | 12077    |
| Λύσεις προϋπολογισμών          |                     |         | 1085534             | 18443   | 94185   | 2586884  | 7489053  |
| Εισοδήμα Κερφαλίου             | 5009000             |         |                     |         |         |          |          |
| Εισοδήμα Επιπέδου (Αντιπρόση   | 2700000             | 1803300 | 4500000             |         |         |          |          |
| Αμοιβές (Αμοιβές)              | 6000000             |         |                     |         |         |          |          |
| Μεσοπρόθεσμα έσοδα             |                     | 700000  |                     |         |         |          |          |
| Επιχορηγία ΔΤΑ                 |                     |         | 78839               | 790172  | 799872  | 1203173  | 209173   |
| Συνολικές εισροές              | 12700000            | 9985534 | 9007476             | 4974672 | 5110171 | 10084346 | 15236789 |
| <b>TAMEIAKES EKPOYX</b>        |                     |         |                     |         |         |          |          |
| Μεσοπρόθεσμα έσοδα εργαζομένων | 10528215            | 7576628 | 1894157             |         |         |          |          |
| Αμοιβές                        | 40000               | 40000   | 57878               | 1173185 | 1202622 | 1461764  | 1501757  |
| Φόροι εισοδήματος              |                     |         |                     | 1837    | 296631  | 37053    | 78388    |
| Τόκοι αποδεδειγμένων           |                     |         | 113400              | 29400   | 21000   | 18000    | 12000    |
| Τόκοι προχρηματοδότησης        | 3                   | 47333   | 41200               | 18000   | 5200    | 0        | 0        |
| Μεσοπρόθεσμα έσοδα             |                     |         | 389000              | 190300  | 130000  | 0        | 0        |
| Μεσοπρόθεσμα έσοδα             |                     |         | 16000               | 60000   | 90000   | 60000    | 60000    |
| Αύξηση Αποβλήτων               |                     |         |                     |         |         |          |          |
| Τόκοι χρεώσεων                 | 1500                | 1500    | 1500                | 1500    | 1500    | 1500     | 1500     |
| Έσοδα εργαζομένων              | 29700               | 29700   |                     |         |         |          |          |
| Π.Α. Τραπεζικών                | 2000851             | 1799440 |                     |         |         |          | 38457    |
| Συνολικές Πληρωμές             | 1261446             | 9934110 | 9179032             | 4975020 | 2738920 | 2678927  | 3149202  |
| <b>ΚΑΘΑΡΗ ΤΑΜΕΙΑΚΗ ΡΟΗ</b>     | 085534              | 5724    | 128443              | 13892   | 138918  | 625083   | 1084587  |

ΑΟΥΓΙΑΣΤΟΣ ΦΠΑ

| ΟΤΑ η/και άλλων επωνύμια<br>ΦΠΑ αριθμού<br>Ούτως ή άλλως ορισθείσα<br>Ούτως ή άλλως κωδ. | ΤΕΡΜΑΤΟΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ |             | ΤΕΡΜΑΤΟΣ ΑΕΙΟΥΣ ΤΑΞ |            |           |           |  |
|--|---------------------|-------------|---------------------|------------|-----------|-----------|--|
|  | 2                   | 10          | 20                  | 30         | 40        | 50        |  |
| 2000552,87 / 1799449,12<br>0,00 / 0,00   | 738298,91           | 706171,88   | 738671,08           | 1203172,51 | 203172,61 |           |  |
|  | 184464,00           | 180354,00   | 170184,00           | 207489,12  | 207489,12 |           |  |
| Δ. ούτως ή άλλως   | 2000530,97          | 1799449,13  | 628807,68           | 620557,98  | 999693,49 | 999693,49 |  |
| Σύνολο ΟΤΑ (επιπλέον, +<br>Σύνολο κωδ. προς καταβολή)                                    | 3206225,05          | -2882417,41 | -1852909,73         | -957229,25 | 36457,24  |           |  |



## 9. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

### A. Δείκτες αποδοτικότητας

|                         | 1ο Έτος | 2ο Έτος | 3ο Έτος | 4ο Έτος | 5ο Έτος |
|-------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Δείκτης Μικτού Κέρδους  | 70,99%  | 71,74%  | 71,43%  | 76,44%  | 76,28%  |
| Δείκτης Καθαρού Κέρδους | 67,26%  | 66,16%  | 67,51%  | 72,73%  | 72,56%  |

Η μεγάλη τιμή του δείκτη μικτού κέρδους δείχνει ότι η θέση της επιχείρησης από απόλυτος κερδών είναι καλή και μπορεί να καλύπτει τα λειτουργικά της έξοδα και να έχει και ένα κανονιστικό 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 | Ταμειακή ροή | Αθροιστικό |
|------|--------------|------------|
| 1    | 1264992      | 1264992    |
| 2    | 2149374      | 3414366    |
| 3    | 2221069      | 5635435    |
| 4    | 3511445      | 9246879    |
| 5    | 3611445      | 12858324   |
| 6    | 3635206      | 16493531   |
| 7    | 3635206      | 20128737   |

Σχόλια : Η περίοδος κατά την οποία η αρχικά αποσβέσιμη επένδυση θα ανακτηθεί από τα κέρδη και τις αποσβέσεις προσδιορίζεται προημένως σε περίπου 7 έτη.



Υ. Ανάλυση νεκρού σημείου

Από την ανάλυση της εκμετάλλευσης προκύπτει ότι τα έσοδα της εκμετάλλευσης υπό την προϋπόθεση των σημερινών και το 4ο έτος, αλλά και λαμβάνουν χώρα 16 συνολικά αγώνες, ανέρχονται στο ποσό των 8.332.487 Ευρώ. Από την ίδια ανάλυση προκύπτει ότι οι ετήσιες συνολικές δαπάνες για τις παραπάνω διοργανώσεις ανέρχονται στα 2660110 Ευρώ, εκ των οποίων οι σταθερές (τόκοι, αποσβέσεις, συντήρηση, επικοινωνίες, ενέργεια, απόβραση, προώθηση), ανέρχονται σε 1544110 Ευρώ οι δε μεταβλητές 716000 Ευρώ. Έτσι το νεκρό σημείο διαμορφώνεται ως :

$$1944110 / \{(8332487 - 716000) / 16\} = 5,87 \approx 6 \text{ αγώνες ετησίως}$$

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

Προκύπτει ότι η επένδυση έχει οικονομικές αποδόσεις και μεγάλο βαθμό ασφάλειας (παρά τις συντηρητικές προβλέψεις που έχουν ληφθεί υπόψη για τον υπολογισμό των αποτελεσμάτων), επομένως η υλοποίηση του επενδυτικού σχεδίου δεν σημαίνει ανάληψη μεγάλου επιχειρηματικού ρίσκου.

Όπως προκύπτει από την ανάλυση που πραγματοποιήθηκε, το έργο είναι εφικτό και για το λόγο αυτό ο φορέας θεώρησε πρέπει να διαθέσει την κατάλληλη εμπειρία. Σε αυτήν την κατάσταση κρίνεται απαραίτητο να στηριχθεί σε πόρους του ιδιωτικού και του δημόσιου τομέα και να λειτουργήσει με εθελουσιαστικά κριτήρια. Η οργάνωση και η στελέχωση του από έμπειρους ειδικούς του κλάδου φαίνεται ότι είναι τελείως απαραίτητη ως και οι διεθνείς συνεργασίες αφού το έργο, κυρίως, στοχεύει τόσο στην ελθούσα όσο και στην διεθνή αγορά και σε μεγάλες κλίμακες. Είναι ένα έργο που, όπως και τα αντίστοιχα του είδους, αυτών σε όλο τον κόσμο, δεν περιορίζεται σε αθλητικές μόνο δραστηριότητες. Αποτελεί οικιστικό πεδίο για βιομηχανικές έρευνες και δοκιμές για την ανάπτυξη πιστημάτων και μέσων στο πεδίο αθλοεργασιών και μετακινήσεων, με πιστώσεις σε πολλούς επιχειρηματικούς τομείς. Η προσεκτική αυτή υλοποίηση καθόλου από την υιοθέτηση του Πανεπιστημίου Πατρών και της σε υπόσταση ομολογία από το Αυτοκινητοδρόμιο ΒΠΠΕ Πατρών.

Στην κατασκευή της εγκατάστασης, για να περιοριστεί, όσο το δυνατόν περισσότερο το ρίσκο θα μπορούσε να συγκεκριμενοποιηθεί η ελάνθου στην τεχνική μεριά του αυτοκινητοδρομίου, απαραίτητη για να αποκτηθεί η καταλληλότητα με τις διεθνείς προδιαγραφές και την διεξαγωγή των αγώνων.

Η κατασκευή κερκίδων και άνω των χώρων υποδοχής των επισκεπτών θεατών και η ποιότητα των υπηρεσιών είναι από τα κρίσιμα στοιχεία για την προσέλκυση τεταύτη αριθμού και υψηλής εισοδηματικής στάθμης θεατών στους ενδιαφέροντες και αξιόλογους αγώνες που θα διοργανώσει, επιμένως είναι ένας κρίσιμος παράγοντας στην λειτουργία του, άρα πρέπει να προσεχθεί ιδιαίτερα τόσο στην σχεδίασή του, όσο και στην κατασκευή.

Το βασικότερο βεβαίως στοιχείο στην επιτυχία ενός αυτοκινητοδρομίου και στην κερδοφορία της εκμετάλλευσής είναι και παραμένει η διοργάνωση διεθνών αγώνων. Ένα διεθνές αυτοκινητοδρόμιο με την βοήθεια των αρμοδίων αρχών πρέπει να συμβάλει grand prix της F1 ή ενός grand prix παγκοσμίου πρωταθλήματος μοτοσικλίας ή Superbike. Στις περιπτώσεις αυτές η επιτυχία της προσέλκυσης, ανάληψης τέτοιων διεργασιών εξαρτάται και από την πολιτική και οικονομική επίθεση τόσο των εθνικών ομοσπονδιών όσο και από τις συμμαχίες με τις διεθνείς ομοσπονδίες και τις παράγοντες του χώρου. Συγκριτικό πλεονέκτημα αποτελεί η εγγύτητα με την πόλη, η μοναδικότητα της περιοχή που την κατασκευάζουμε, η δυνατότητα πρόσβασης σε μεγάλες

## ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΚΑΙ ΠΡΟΒΛΕΨΗ ΤΕΧΝΙΚΩΝ ΠΡΟΔΡΑΣΕΩΝ

του χρόνου, καθώς επίσης οι υποδομές της περιοχής τα μηχανολογικά και εκκλησιαστικά αξιώματα, οι περιφέρειες, το Χιονοδρομικό Κέντρο Χελμού, τα Σπήλαια των Διμνών κ.λπ.

Ως κρίσιμος παράγοντας θα πρέπει επίσης να θεωρηθεί όπως προκύπτει από την προηγούμενη ανάλυση, η οργάνωση της επιχείρησης και η εμπειρία της πολιτική Έπαινος τομέας, καθώς η επιχείρηση έχει εξασφαλίσει την συνεργασία με έμπειρους managers του χώρου, όπως ασύμ τον Τεχνικό Διευθυντή της Monza ( κ. Γεώργιο Βατσίλη ). Είναι αυτή που θα προσδιορίσει σε μεγάλο βαθμό την πραγματοποιήση των σχετικών προβλέψεων που αφορούν το λειτουργικό κόστος και τα αναμενόμενα έσοδα.

Θετικά στοιχεία στην όλη προσπάθεια αποτελούν :

- η ιδιόκτητη έκταση και τα χαρακτηριστικά της θέσης που βρίσκεται .
- η προέγκριση και υλοποίηση της πίστης που έχει δοθεί από τις διεθνείς ομοσπονδίες αυτοκινητά και μοτοσικλέτας από την 17<sup>η</sup> Ιανουαρίου 2000 με βάση την απονομή από την επιχείρηση μελέτη και για την οποία έχει ήδη ζητηθεί η επανοβεβαίωση της.
- η κατασκευαστική άδεια που έχει ληφθεί από τις αρμόδιες αρχές της πολιτείας
- τα δρομολογημένα υποστηρικτικά έργα βελτίωσης της προσβασιμότητας .

Η ανάλυση που προηγήθηκε , παρά το ότι στηρίχθηκε σε συντηρητικές εκτιμήσεις / προβλέψεις , τόσο από πλευράς προγράμματος εκδηλώσεων και αριθμού θεατών , όσο και από πλευράς τιμοκαταλόγου , έδωσε θετικά αποτελέσματα για την περαιτέρω επιβεβαίωση του έργου , επιτρέποντας την άμεση έναρξη κατασκευής έπειτα από την ολοκλήρωση του ανωτέρω έργου για ολοκληρωτή τη χωροταξική υλοποίησή.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Για αυτή την εργασία πληροφορίες αντλήσαμε από :

1. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.gerwinet.gr](http://www.gerwinet.gr)
2. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.prairapneus.gr](http://www.prairapneus.gr)
3. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.automotopress.gr](http://www.automotopress.gr)
4. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.efort.mt.gr](http://www.efort.mt.gr)
5. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.wofo.gr](http://www.wofo.gr)
6. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.tonitria.gr](http://www.tonitria.gr)
7. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.greekmeets.gr](http://www.greekmeets.gr)
8. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.rafv.gr](http://www.rafv.gr)
9. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.formulat1.com](http://www.formulat1.com)
10. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.f1net.gr](http://www.f1net.gr)
11. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.pire-club.gr](http://www.pire-club.gr)
12. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.f1action.gr](http://www.f1action.gr)
13. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.tsolinasvel.gr/f1/](http://www.tsolinasvel.gr/f1/)
14. ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://users.aud.gr/stefehon/>
15. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.f1.gr.com/](http://www.f1.gr.com/)
16. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.f1net.gr/](http://www.f1net.gr/)
17. ηλεκτρονική διεύθυνση : <http://www.fabiaton.com/>
18. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.formulacna.gr/](http://www.formulacna.gr/)
19. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.formulat1.fhwg.com/](http://www.formulat1.fhwg.com/)
20. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.f1sa.com/](http://www.f1sa.com/)
21. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.elparally.gr](http://www.elparally.gr)
22. ηλεκτρονική διεύθυνση : [www.truckshow.gr/](http://www.truckshow.gr/)
23. μηνιαίο περιοδικό : F1 Racing
24. μηνιαίο περιοδικό : auto moto sport
25. μηνιαίο περιοδικό : auto Τρίτη
26. μηνιαίο περιοδικό : Car and Driver
27. μηνιαίο περιοδικό : Drive
28. μηνιαίο περιοδικό : Max Power
29. μηνιαίο περιοδικό : One Passion
30. μηνιαίο περιοδικό : Power Techniques
31. μηνιαίο περιοδικό : Car & Truck
32. μηνιαίο περιοδικό : Car Evolution
33. οργανισμός : Αυτοκινητοδρόμιο Πάτρικς Α.Ε.
34. και το επιμελητήριο Πάτρικς.
35. εταιρία : ΕΑΠΛΑ , ΕΑΠΛΑ , ΕΘΗΛ