



**Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου  
Σχολή Κοινωνικών και Πολιτικών Επιστημών  
Τμήμα Πολιτικής Επιστήμης και Διεθνών Σχέσεων**

**Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών  
«Τοπική και Περιφερειακή Ανάπτυξη και Αυτοδιοίκηση»**

**«Προμελέτη σκοπιμότητας ίδρυσης μονάδας υδροπλάνων  
στο Κατάκολο Ηλείας»**

**Αδαμόπουλος Γεώργιος**

Αθήνα, Σεπτέμβριος 2018



**University of Peloponnese  
Faculty of Social and Political Sciences  
Department of Political Studies and International Relations**

**Master Program in  
«Local and Regional Development and Local Government»**

**«Preliminary feasibility study of the establishment of a  
hydroplane unit in Katakolo, Iliia»**

**Adamopoulos Georgios**

Athens, September 2018

## ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

Με την παρούσα δήλωση:

1. Δηλώνω ρητά και ανεπιφύλακτα ότι η διπλωματική εργασία που σας καταθέτω αποτελεί προϊόν δικής μου πνευματικής προσπάθειας, δεν παραβιάζει τα δικαιώματα τρίτων μερών και ακολουθεί τα διεθνώς αναγνωρισμένα πρότυπα επιστημονικής συγγραφής, τηρώντας πιστά την ακαδημαϊκή δεοντολογία.
2. Οι απόψεις που εκφράζονται αποτελούν αποκλειστικά ευθύνη του συγγραφέα και ο/η επιβλέπων/ουσα, οι εξεταστές, το Τμήμα και το Πανεπιστήμιο Πελοποννήσου δεν υιοθετούν κατ' ανάγκη τις εκφραζόμενες απόψεις ούτε φέρουν οποιαδήποτε ευθύνη για τυχόν λάθη και παραλείψεις.

Ο/Η δηλών/ούσα

.....  
(Υπογραφή)

## Ευχαριστίες

*"Ν' αγαπάς την ευθύνη. Να λες: Εγώ, εγώ μονάχος μου έχω χρέος να σώσω τη γη. Αν δεν σωθεί, εγώ φταίω."*

*Νίκος Καζατζάκης*

*Ένα μεγάλο Ευχαριστώ στην κα. Αγαπητού Χρύσα διδάκτωρ Στρατηγικής του τμήματος Οργάνωσης και Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Πειραιώς για την εμπιστοσύνη, την υπομονή και την βοήθεια της για την ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας.*

*Αφιερώνεται στους εξαιρετικούς ανθρώπους που γνώρισα μέσα από το Μεταπτυχιακό Πρόγραμμα.*

*Αδαμόπουλος Ηλ. Γεώργιος*

# «Προμελέτη σκοπιμότητας ίδρυσης μονάδας υδροπλάνων στο Κατάκολο Ηλείας»

## Περίληψη

Η παρούσα προμελέτη αφορά τη διερεύνηση της βιωσιμότητας ίδρυσης μονάδος υδροπλάνων στο Κατάκολο της Ηλείας από Ανώνυμη Εταιρεία Ο.Τ.Α.. Αναλύει τις ανάγκες ύπαρξης εναέριου μεταφορικού έργου και την προστιθέμενη αξία που θα αποδώσει στην ευρύτερη περιοχή. Εξετάζει δε αν η υλοποίηση της μονάδας αυτής συνεκτιμώντας τις υφιστάμενες συνθήκες και τη δυναμική της περιοχής μπορεί να αποτελέσει κινητήριο δύναμη για την αναπτυξιακή προοπτική της.

Γίνεται μια εκτενής ανάλυση του πεδίου αγοράς σε τοπικό και εθνικό επίπεδο , αναλύεται η στρατηγική του Marketing της υπό εξέτασης επιχείρησης, εντοπίζονται τα απαραίτητα εφόδια και οι υποδομές για την εύρυθμη λειτουργίας της καθώς και οι ανάγκες σε ανθρώπινο δυναμικό. Παράλληλα εξετάζεται η οργανωσιακή δομή της μονάδας, εκτιμώνται τα αναμενόμενα έσοδα και έξοδα λειτουργίας της και τέλος αφού αναλυθεί ο προγραμματισμός της υλοποίησης γίνεται η χρηματοοικονομική αξιολόγηση της.

Μέσα από την παρούσα μελέτη γίνεται κατανοητό πως επιχειρήσεις καινοτόμες που εκμεταλλεύονται τις ενυπάρχουσες δυνατότητες, επενδύουν στην προώθηση και την υποστήριξη περιοχών με σημαντικό brand name (π.χ. Αρχαία Ολυμπία) και χαρακτηρίζονται από ορθό προγραμματισμό και σαφή σχεδιασμό μπορούν να καταστούν βιώσιμες και να αποτελέσουν την αφετηρία για την εκκίνηση της επιχειρηματικότητας.

# **«Preliminary feasibility study of the establishment of a hydroplane unit in Katakolo, Ilia»**

## **Abstract**

The current study concerns the investigation of the sustainability founding a hydroplane facility in Katakolo ( Ilia) by an Anonymous Company a Local Authority. It analyzes the necessity of having an air transportation construction and the additional value that is going to offer the wider area. It also examines whether the implementation of this facility is able to constitute a driving force for its conditions and the area potential.

There is an extensive analysis of the market field on a local and a national basis. There is also an analysis of the Marketing Strategic of the enterprise being examined. The essential supplies and infrastructures of its good functioning are being detected as well as the needs for human force. At the same time, the organizational structure of the facility is being examined , the expected income and function spending are being appreciated , and finally , after scheduling the fulfillment, the financial assessment takes place.

After the current study , it is understood that innovative enterprises that take advantage of the already existing facilities invest in the promotion and support of areas with a crucial brand name (e.g. Ancient Olympia ) and they are characterized by the proper scheduling and accurate designing. Therefore , they are able to become sustainable and constitute the start line for the beginning of entrepreneurship.

## Πίνακας περιεχομένων

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Σύνοψη της προμελέτης σκοπιμότητας .....	15
1.1 Σύνοψη του ιστορικού και της ιδέας του προγράμματος .....	15
1.2 Σύνοψη ανάλυσης της αγοράς .....	15
1.3 Πρώτες ύλες και άλλα εφόδια.....	16
1.4 Μηχανολογικά και τεχνολογία .....	16
1.5 Οργάνωση και γενικά έξοδα .....	17
1.6 Ανθρώπινοι πόροι .....	17
1.7 Τοποθεσία, χώροι εγκατάστασης, περιβάλλον .....	18
1.8 Προγραμματισμός και προϋπολογισμός εκτέλεσης του έργου.....	18
1.9 Χρηματοοικονομική ανάλυση και αξιολόγηση της επένδυσης .....	19
1.10 Επιλογή της νομικής μορφής της εταιρείας.....	19
1.11 Προμελέτη σκοπιμότητας .....	20
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ανάλυση αγοράς και marketing .....	21
2.1 Ορισμός και ανάλυση της δομής της αγοράς .....	21
2.1.1 Τουρισμός .....	21
2.1.2 Τουρισμός και μεταφορές.....	22
2.2 Ανάλυση τοπικής αγοράς.....	22
2.3 Ανάλυση του εξωτερικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος .....	23
2.4 Swot analysis υδροπλάνων .....	25
2.5 Το σύστημα Marketing .....	27
2.5.1 Ανάλυση της στρατηγικής διάστασης του σχεδίου marketing .....	27
2.5.1.1 Τμηματοποίηση-Στοχοθέτηση-Τοποθέτηση.....	27
2.5.2 Τακτικές Διαστάσεις του Μάρκετινγκ.....	31
2.5.2.1. Ανάγκες και επιθυμίες του πελάτη .....	32
2.5.2.2. Κόστος ικανοποίησης .....	32
2.5.4.3 Ευκολία στην αγορά .....	33
2.5.4.4 Επικοινωνία .....	33
2.5.3 Ανταγωνιστικό Πλεονέκτημα .....	33
2.6 Αναμενόμενα Έσοδα .....	34

2.6.1 Αναμενόμενα Έσοδα από Προγραμματισμένες πτήσεις .....	36
2.6.2 Αναμενόμενα Έσοδα από Ναυλωμένες πτήσεις.....	37
2.6.3 Αναμενόμενα Έσοδα από Πτήσεις Μεταφοράς .....	37
2.6.4 Αναμενόμενα Συνολικά Έσοδα από όλο το Μεταφορικό Έργο.....	37
2.7 Κόστος προβολής.....	38
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Πρώτες ύλες και άλλα εφόδια .....	39
3.1 Χαρακτηριστικά των α' υλών και των άλλων εφοδίων.....	39
3.2 Υπεύθυνος Προμηθειών .....	39
3.3 Marketing προμηθειών .....	40
3.4 Κόστος α' υλών και άλλων εφοδίων.....	41
3.4.1 Προμήθειες Υδροπλάνων .....	41
3.4.2 Προμήθειες Κτιριακών Εγκαταστάσεων .....	43
3.4.3 Προμήθειες Προσωπικού.....	45
3.4.4 Συνολικό Κόστος Προμήθειας Εφοδίων .....	45
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Μηχανολογία και Τεχνολογία .....	47
4.1 Χαρακτηριστικά Υδροπλάνων.....	47
4.1.1 Πρόγραμμα πτήσεων και Στόλος της Μονάδας .....	47
4.1.2 Τεχνικά Χαρακτηριστικά Υδροπλάνων.....	47
4.1.3 Κόστος Ενοικίασης Υδροπλάνου .....	49
4.2 Κτιριακές Εγκαταστάσεις .....	50
4.2.1 Μελέτες Κτιριακών Εγκαταστάσεων .....	50
4.2.2 Κατασκευή Κτιριακών Εγκαταστάσεων.....	51
4.2.3 Προμήθεια Εξοπλισμού .....	52
4.2.4 Κόστος Σύστασης Εταιρείας.....	52
4.2.5 Συνολικό Κόστος Μηχανολογίας και Κατασκευής της Μονάδας.....	53
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Οργάνωση της μονάδας και γενικά έξοδα .....	54
5.1 Οργάνωση και λειτουργία της μονάδας.....	54
5.1.1 Οργανόγραμμα.....	54
5.2 Γενικά έξοδα .....	56
5.2.1 Τα λειτουργικά έξοδα .....	56
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Ανθρώπινοι Πόροι .....	57



6.1 Ανθρώπινοι πόροι .....	57
6.1.1 Αρμοδιότητες τμημάτων .....	57
6.1.2 Προσέλκυση και επιλογή του ανθρώπινου δυναμικού .....	62
6.1.3 Εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού .....	62
6.1.4 Δαπάνες προσωπικού .....	63
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Τοποθεσία, Χώροι Εγκατάστασης, Περιβάλλον. ....	66
7.1 Τοποθεσία .....	66
7.2 Εγκαταστάσεις .....	66
7.2.1 Σχέδιο Νόμου .....	66
7.2.2 Χωροθέτηση μονάδας .....	67
7.2.3 Περιφερειακά Υδατοδρόμια .....	69
7.4. Υποδομές μεταφορών .....	69
7.4.1 Οδικό δίκτυο .....	69
7.4.2 Σιδηροδρομικό δίκτυο .....	70
7.4.3 Λιμένες .....	70
7.4.4 Αερολιμένες .....	70
7.5 Εκτίμηση και Αξιολόγηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων .....	70
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Προγραμματισμός και προϋπολογισμός εκτέλεσης του έργου .....	72
8.1 Στόχοι του προγραμματισμού εκτέλεσης του έργου .....	72
8.2 Στάδια εκτέλεσης του έργου .....	73
8.2.1 Ίδρυση της επιχείρησης -Παραχώρηση του χώρου .....	75
8.2.2 Εκπόνηση Οριστικών Μελετών .....	75
8.2.3 Λήψη γνωμοδοτήσεων, εγκρίσεων και αδειών .....	75
8.2.4 Ένταξη σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα .....	76
8.2.5 Προγραμματισμός χρηματοδότησης .....	76
8.2.6 Κατασκευή έργων πολιτικού μηχανικού .....	76
8.2.7 Εγκατάσταση μηχανολογικού εξοπλισμού και ενοικίαση υδροπλάνων .....	77
8.2.8 Δοκιμαστικές πτήσεις .....	77
8.2.9 Εκπαίδευση προσωπικού επίγειας εξυπηρέτησης .....	77
8.2.10 Προμήθεια α' υλών και εφοδίων .....	78
8.2.11 Εφαρμογή σχεδίου Marketing .....	78

8.2.11 Έναρξη επιχείρησης.....	78
8.2.12 Επιθεώρηση, συντονισμός και έλεγχος .....	78
8.3 Προπαραγωγικό κόστος.....	78
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Χρηματοοικονομική ανάλυση και αξιολόγηση του επενδυτικού σχεδίου .....	80
9.1 Απόσβεση Κεφαλαίο πάγιου ενεργητικού.....	80
9.2 Πάγιο Ενεργητικό .....	80
9.3 Κεφάλαιο Κίνησης.....	81
9.4 Συνολικό Κόστος Επένδυσης .....	84
9.5 Χρηματοδότηση Επενδυτικού Σχεδίου.....	87
9.6 Λογιστική Κατάσταση - Ταμειακή ροή 2020 .....	88
9.6 Χρηματοοικονομική Αξιολόγηση.....	88
9.8 Συμπεράσματα .....	89

# Κατάλογος Πινάκων

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1

Πίνακας 1.1: Κόστος εκπόνησης της προμελέτης

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

Πίνακας 2. 1: Εισπράξεις ανά χώρα προέλευσης

Πίνακας 2.2: Αφίξεις μη κατοίκων κατά χώρα προέλευσης: Ιανουάριος- Ιούνιος 2016

Πίνακας 2.3: Τιμές Υπηρεσιών

Πίνακας 2.4: Ζήτηση Προγραμματισμένων, Ναυλωμένων και Πτήσεων Μεταφοράς Φορτίου

Πίνακας 2.5: Κόστος προώθησης

Πίνακας 2.6: Κόστος προώθησης ανά έτος

Πίνακας 2.7: Κόστος προώθησης -Κατασκευή ηλεκτρονικής σελίδας

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

Πίνακας 3.1: Μέση τιμή κόστους πτήσεων

Πίνακας 3.2: Συνολικό Κόστος προμήθειας εφοδίων υδροπλάνων

Πίνακας 3.3: Κόστος υπηρεσιών κοινής ωφέλειας 2020

Πίνακας 3.4: Κόστος υπηρεσιών κοινής ωφέλειας 2020

Πίνακας 3.5: Συνολικό Κόστος Προμήθειας Εφοδίων 2020

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

Πίνακας 4.1: Κόστος μίσθωσης υδροπλάνων

Πίνακας 4.2: Κόστος Κατασκευαστικών Εργασιών

Πίνακας 4.3: Κόστος Εξοπλισμού Μονάδας

Πίνακας 4.4: Συνολικό κόστος ίδρυσης της μονάδας

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5

Πίνακας 5.1: Λειτουργικά έξοδα (2020-2024)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6

Πίνακας 6.1: Κόστος μισθοδοσίας 2020 (μόνιμο προσωπικό)

Πίνακας 6.2: Κόστος μισθοδοσίας 2020 (εποχιακό προσωπικό)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8

Πίνακας 8.1: Κόστος εκτελεστικής φάσης

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9**

Πίνακας 9.1: Συνολικό κόστος λειτουργίας

Πίνακας 9.2: Πάγιο Ενεργητικό

Πίνακας 9.3: Απαιτούμενο Κεφάλαιο Κίνησης για το έτος 2020

Πίνακας 9.4: Απαιτούμενο Κεφάλαιο Κίνησης για το έτος 2021

Πίνακας 9.5: Απαιτούμενο Κεφάλαιο Κίνησης για το έτος 2022

Πίνακας 9.6: Απαιτούμενο Κεφάλαιο Κίνησης για το έτος 2023

Πίνακας 9.7: Απαιτούμενο Κεφάλαιο Κίνησης για το έτος 2024

Πίνακας 9.8: Συνολικό Κόστος Επένδυσης

Πίνακας 9.9: Ταμειακή ροή 2020 - 2024

## **Κατάλογος Εικόνων**

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5**

Εικόνα 5.1: Οργανόγραμμα μονάδας

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7**

Εικόνα 7.1: Θέση εγκατάστασης της μονάδας

Εικόνα 7.2: Θέση εγκατάστασης της μονάδας

### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8**

Εικόνα 8.1: Διάγραμμα Gantt -Χρονικός Προγραμματισμός

## Πρόλογος

Η σημερινή εποχή, εποχή βαθιάς οικονομικής ύφεσης, εποχή παγωμένης επενδυτικής δραστηριότητας και βαθιάς πολιτισμικής κρίσης καθιστούν πιο αναγκαία από ποτέ την ενεργοποίηση σημαντικών επενδύσεων. Θα λέγαμε πως διαφωτισμένη κοινωνία είναι αυτή όπου εξελίσσεται διαρκώς και μέσα από μια αστείρευτη πηγή έμπνευσης, ενέργειας και δυναμισμού εξαντλεί όλες τις υπάρχουσες ευκαιρίες και θέτει τις βάσεις για αξιοποίηση, ανάπτυξη και καινοτομία.

Η άνθιση της οικονομίας βασίζεται βεβαίως στις διεθνείς οικονομικές αποφάσεις αλλά η τοπική ανάπτυξη, η αφύπνιση και η ανάδειξη της πολιτισμικής μας ταυτότητας εξαρτάται από εμάς τους ίδιους. Πολλά πράγματα στη ζωή περιστρέφονται γύρω από τους ανθρώπους, τις σχέσεις και συνεπώς την εμπιστοσύνη. Θεωρώ λοιπόν αναγκαία όσο ποτέ άλλοτε την ενεργοποίηση της τοπικής αυτοδιοίκησης σε θέματα αναβάθμισης και αξιοποίησης, συνάμα την θετική αποδοχή από την πολιτεία και με αποτέλεσμα την εμπιστοσύνη που θα γεννηθεί θα δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις συνεργασίας με στόχο την οικονομική, πολιτιστική, τουριστική αναβάθμιση της περιοχής του Δήμου Πύργου.

Διαρκής στόχος πρέπει να είναι η επισήμανση των στοχευόμενων παρεμβάσεων που πρέπει να υλοποιηθούν στη περιοχή όπου καθοδηγούμενες από την επιστημονική τεκμηρίωση, τον ορθό οικονομικό προγραμματισμό και την άρτια τεχνική εφαρμογή θα θέσουν τις βάσεις για ανάπτυξη.

# **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Σύνοψη της προμελέτης σκοπιμότητας**

## **1.1 Σύνοψη του ιστορικού και της ιδέας του προγράμματος**

Μέσα από το διαρκή πλαίσιο συζητήσεων για την ανάπτυξη υδατοδρομίου στο λιμένα του Κατακόλου αλλά και της αναγκαιότητας ύπαρξης μονάδας αερομεταφορών στη περιοχή της Ηλείας με στόχο αναπτυξιακό, γεννήθηκε η ανάγκη εκπόνησης της συγκεκριμένης μελέτης σκοπιμότητας. Μέσα από τη μελέτη εξετάζεται η δημιουργία μονάδας αερομεταφορών με υδροπλάνα και έχει σκοπό τη διερεύνηση της βιωσιμότητας ίδρυσης της μονάδος και κεντρικό ερώτημα, αν η υλοποίηση της μονάδας αυτής συνεκτιμώντας τις υφιστάμενες συνθήκες και δυναμική της περιοχής μπορεί να αποτελέσει κινητήριο δύναμη για την αναπτυξιακή προοπτική της περιοχής.

Η παρούσα μελέτη εκπονήθηκε για εκπαιδευτικούς λόγους στα πλαίσια του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Τοπική και Περιφερειακή Ανάπτυξη και Αυτοδιοίκηση του πανεπιστημίου Πελοποννήσου.

## **1.2 Σύνοψη ανάλυσης της αγοράς**

Βασική επιδίωξη της μονάδας και της παρούσας μελέτης είναι να οριστούν οι προϋποθέσεις και το πλαίσιο για την δημιουργία κατάλληλων εγκαταστάσεων και υποδομών, ώστε να υπάρχει η απαιτούμενη επιχειρησιακή υποστήριξη στα υδροπλάνα, τα οποία σκοπεύει να δρομολογήσει η εταιρεία.

Το πεδίο δραστηριοποίησης της μονάδας θα είναι τα Ιόνια Νησιά όπως η Ζάκυνθος, η Κέρκυρα, οι Παξοί, η Λευκάδα, η Ιθάκη, η Κεφαλονιά, η Πάτρα καθώς και το σχεδιαζόμενο υδατοδρόμιο της Αθήνας μέσα στο λιμάνι του Πειραιά και συγκεκριμένα στην Ακτή Βασιλειάδη.

Η δημιουργία αυτής της μονάδας θα βελτιώσει το χρόνο των μετακινήσεων, θα απορροφήσει τουριστικό κοινό από τα σημεία σύνδεσης με προορισμό την Αρχαία Ολυμπία. Ταυτόχρονα, παρέχεται πολύτιμη υποστήριξη στην τουριστική ανάπτυξη της Περιφέρειας και κατ'επέκταση στη χώρα μας δίνοντας μια νέα πνοή στο τουριστικό προϊόν μέσω των νέων εναλλακτικών

16μορφών τουρισμού που αναπτύσσονται με το υδροπλάνο, ενώ θα καλύψει σημαντικό μέρος του κενού που υπάρχει από την έλλειψη αεροδρομίου στην Ηλεία. Η δημιουργία ενός υδατοδρομίου εκμεταλλεύεται τις υπάρχουσες εγκαταστάσεις του λιμένα με τρόπο εξαιρετικό απλό και με μικρό κόστος δημιουργεί τις προϋποθέσεις εκτός των άλλων, της άμεσης προώθησης και διανομής γεωργικών προϊόντων από την τοπική παραγωγή.

### **1.3 Πρώτες ύλες και άλλα εφόδια**

Η εύρυθμη και η αποτελεσματική λειτουργία της επιχείρησης απαιτεί μία σειρά εφοδίων που θα διασφαλίσουν την ποιοτική παροχή υπηρεσιών και την συνέπεια με την πολιτική της εταιρίας.

Απαιτούνται λοιπόν εξοπλιστικά στοιχεία, ανταλλακτικά και υλικά συντήρησης (λιπαντικά και καύσιμα) για την λειτουργία των υδροπλάνων και των τυχόν οχημάτων επίγειας εξυπηρέτησης, καθώς και εφόδια για την άρτια λειτουργία των υπηρεσιών που εγκαθίστανται στις κτιριακές εγκαταστάσεις (γραφική ύλη, υλικά καθαρισμού κτιριακών εγκαταστάσεων, στολές εργασίας κ.τ.λ.)

Όλα τα παραπάνω εφόδια αλλά και όποια επιπλέον απαιτηθούν για τη λειτουργία της μονάδας θα είναι πιστοποιημένα και εναρμονισμένα με τα διεθνή πρότυπα προδιαγραφών, ενώ θα προέλθουν από πιστοποιημένους προμηθευτές. Η επιλογή θα γίνεται πάντα με γνώμονα τη ποιότητα και το κόστος προς όφελος την εταιρίας.

### **1.4 Μηχανολογικά και τεχνολογία**

Οι απαιτούμενες κτιριακές εγκαταστάσεις και τα έργα υποδομής προέκυψαν σύμφωνα με την Αρχιτεκτονική και Συγκοινωνιακή Μελέτη του έργου ενώ θα υλοποιηθούν από εξειδικευμένη κατασκευαστική εταιρία κατόπιν διαγωνισμού ώστε να διασφαλιστεί η άρτια ολοκλήρωση του έργου.

Παράλληλα ο τύπος των υδροπλάνων που θα μισθώσει η εταιρεία θα είναι σύγχρονος, τελευταίας γενιάς με γνώμονα τις ασφαλής και γρήγορες μετακινήσεις. Θα είναι δε τύπου " αμφίβιου" ώστε να μπορούν να προσγειώνονται και σε αεροδιάδρομο.



Τέλος τα λειτουργικά συστήματα εσωτερικής λειτουργίας της μονάδας θα είναι τελευταίας γενιάς με σκοπό την άμεση και γρήγορη εξυπηρέτηση των πελατών.

## **1.5 Οργάνωση και γενικά έξοδα**

Βάση του οργανογράμματος που θα αναλυθεί σε επόμενο κεφάλαιο υπεύθυνος της λειτουργίας της μονάδας θα είναι ο Διευθυντής στο τμήμα της Διεύθυνσης ο οποίος θα συντονίζει τα επιμέρους τμήματα.

Επιπρόσθετα γίνεται ανάλυση των λειτουργικών εξόδων που θα προκύψουν από τη λειτουργία της μονάδας και τα οποία διακρίνονται:

- Έξοδα ενοικίασης και λειτουργίας (ΔΕΗ, ΟΤΕ, Ύδρευση, συντήρηση, καθαρισμός) των κτιριακών εγκαταστάσεων
- Έξοδα ενοικίασης, συντήρησης και λειτουργίας(ασφάλεια, τέλη πτήσεων, καύσιμο κ.τ.λ.) των υδροπλάνων
- Έξοδα προσωπικού
- Έξοδα προμήθειας πρώτων υλών
- Έξοδα διαφήμισης και προώθησης της μονάδας
- Γενικά έξοδα

## **1.6 Ανθρώπινοι πόροι**

Το ανθρώπινο δυναμικό της εταιρείας ανέρχεται σε 14 εργαζόμενους μόνιμο προσωπικό και 8 εποχιακό. Χωρίζεται σε τρεις κατηγορίες:

- ✓ Διοικητικά στελέχη
- ✓ Προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης
- ✓ Προσωπικό δραστηριότητας αερομεταφορών

Η πολιτική αμοιβών που θα ακολουθήσει η υπό μελέτη μονάδα θα επηρεαστεί από τις αμοιβές που προσφέρουν οι ανταγωνίστριες εταιρείες για παρόμοιες ειδικότητες και εργασίες, ενώ θα

ληφθούν υπ' όψιν και οι νομοθετικές ρυθμίσεις που αφορούν τα κατώτατα όρια των μισθών, ο πληθωρισμός και οι απαιτήσεις κάθε θέσης.

## **1.7 Τοποθεσία, χώροι εγκατάστασης, περιβάλλον**

Το Κατάκολο είναι εξαγωγικός λιμένας του Νομού Ηλείας και θεωρείται το επίνειο του Πύργου. Οι εκατοντάδες χιλιάδες επισκέψεις τουριστών κάθε χρόνο, καθιστούν το Κατάκολο ένα από τα μεγαλύτερα και σημαντικότερα τουριστικά λιμάνια της χώρας.

Για την λειτουργία του υδατοδρομίου απαιτείται η κατάλληλη υποδομή σε λιμενικές και κτηριακές εγκαταστάσεις συμπεριλαμβανομένων και των προκατασκευασμένων σταθερών, μετακινούμενων ή φορητών οικίσκων, καθώς και του απαιτούμενου εξοπλισμού.

Η κατασκευή των απαιτούμενων νέων εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση υδροπλάνων, επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου θα πρέπει να είναι σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές και τους κανονισμούς και με τη σχετική κείμενη νομοθεσία.

## **1.8 Προγραμματισμός και προϋπολογισμός εκτέλεσης του έργου**

Το έργο αναμένεται να ολοκληρωθεί τον Δεκέμβριο του 2019. Οι εργασίες και οι ενέργειες υλοποίησης της μονάδας έχουν χρονική διάρκεια 11 περίπου μήνες, συνεπώς οι εργασίες θα πρέπει να ξεκινήσουν τον Φεβρουάριο του 2019.

Το Χρονοδιάγραμμα υλοποίησης αποτελεί έναν βασικό άξονα του Προγραμματισμού του έργου από το οποίο εξαρτάται και ο προϋπολογισμός του. Ο προγραμματισμός του έργου περιλαμβάνει τις παρακάτω ενέργειες:

- ✓ Ίδρυση της εταιρίας και παραχώρηση του χώρου και των υφιστάμενων εγκαταστάσεων
- ✓ Εκπόνηση οριστικών μελετών (Αρχιτεκτονικών, Στατικών και λοιπών μελετών και Τεχνικών Εκθέσεων)
- ✓ Διαδικασίες έκδοσης όλων των απαιτούμενων γνωμοδοτήσεων, εγκρίσεων και αδειών του προς υλοποίηση έργου

- ✓ Ένταξη σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα
- ✓ Τρόπος χρηματοδότησης ίδιας συμμετοχής
- ✓ Ανάθεση κατασκευής (δημοπράτηση) και κατασκευή έργων πολιτικού μηχανικού (κτιριακές εγκαταστάσεις - διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου)
- ✓ Εγκατάσταση τεχνολογικού εξοπλισμού και προμήθεια υδροπλάνων
- ✓ Δοκιμαστικές πτήσεις πιλότων και έλεγχος υδροπλάνων από τους μηχανικούς
- ✓ Εκπαίδευση προσωπικού επίγειας εξυπηρέτησης
- ✓ Προμήθεια πρώτων υλών και εφοδίων
- ✓ Εφαρμογή Μάρκετινγκ πριν την έναρξη
- ✓ Επιθεώρηση, συντονισμός και έλεγχος
- ✓ Έναρξη επιχείρησης

## **1.9 Χρηματοοικονομική ανάλυση και αξιολόγηση της επένδυσης**

Τα αναμενόμενα έσοδα της επιχείρησης από το σύνολο των δραστηριοτήτων της για το 2020 υπολογίζονται σε 2.243.355,00 ευρώ, ενώ τα καθαρό κέρδος υπολογίζεται σε 443.227,00 ευρώ.

Σύμφωνα με την οικονομική αξιολόγηση των σεναρίων υλοποίησης της μονάδας και του τελικού προϋπολογισμού του έργου, αυτός ανέρχεται στο ποσό των 624.393,20 € και περιλαμβάνονται το πάγιο ενεργητικό της μονάδας και το απαιτούμενο κεφάλαιο κίνησης.

## **1.10 Επιλογή της νομικής μορφής της εταιρείας**

Στα πλαίσια της προώθησης της επιχειρηματικής, οικονομικής και βιώσιμης ανάπτυξης του Δήμου Πύργου, θα συσταθεί Ανώνυμη Εταιρεία Ο.Τ.Α. όπου στο εταιρικό κεφάλαιο θα συμμετέχουν από κοινού ο Δήμος Πύργου σε συνεργασία με το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κατακόλου και αυτή θα λειτουργεί σύμφωνα με τις διατάξεις του Κ.Ν. 2190/1920.

## 1.11 Προμελέτη σκοπιμότητας

Η μελέτη σκοπιμότητας αποτελεί μια προεπενδυτική μελέτη και περιλαμβάνει εκτός της οικονομικής ανάλυσης του έργου, μία ενδελεχή έρευνα γραφείου και πεδίου για την αξιολόγηση των χαρακτηριστικών της περιοχής και των εξεταζόμενων μεγεθών.

**Πίνακας 1.1: Κόστος εκπόνησης της προμελέτης**

<b>Περιγραφή</b>	<b>Κόστος</b>
Σύνταξη Προμελέτης	3000
Ταξίδια και έρευνα	1500
Διάφορα έξοδα	500
<b>Σύνολο</b>	<b>5000</b>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ανάλυση αγοράς και marketing**

### **2.1 Ορισμός και ανάλυση της δομής της αγοράς**

#### **2.1.1 Τουρισμός**

Ο τουρισμός αποτελεί έναν δυναμικά αναπτυσσόμενο κλάδο στην Ελλάδα με σημαντικές μελλοντικές προοπτικές. Βασικά του στοιχεία από την ανάπτυξη του το 1960 είναι τα γεωμορφολογικά του χαρακτηριστικά, οι κλιματολογικές του συνθήκες και η πλούσια πολιτιστική και αρχαιολογική του κληρονομιά. Έκτοτε έχει διευρυνθεί το φάσμα των υπηρεσιών του αλλά και η βάση της απασχόλησης. Ερευνώντας το ζήτημα από τη σκοπιά της συμμετοχής στην ενεργό ζήτηση, σημειώνεται ότι οι δαπάνες των τουριστών κατά την επίσκεψή τους στη χώρα μας, αντιστοιχούσαν σε 7,5% του ΑΕΠ το 2016, ενώ εξετάζοντας τη συνεισφορά του κλάδου από την πλευρά της προσφοράς, σημειώνεται ότι η συμμετοχή των καταλυμάτων και δραστηριοτήτων υπηρεσιών εστίασεως, διαμορφώθηκε το 2015 στο 6,2% της συνολικής ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας (ΑΠΑ). Ωστόσο, η συνολική συμβολή του τουρισμού στην οικονομία είναι μεγαλύτερη, επηρεάζοντας περισσότερες πτυχές της οικονομίας, όπως ενδεικτικά την κατανάλωση, το εμπόριο, τις μεταφορές, τις επενδύσεις.

Σύμφωνα με τον διεθνή οργανισμό World Travel & Tourism Council, η συνολική συμβολή υπερέβη το 18,6% το 2016, ενώ το 2017 αυξήθηκε στο 19,6% και εκτιμάται να διαμορφωθεί άνω του 20% το 2018. Επιπλέον, η άμεση συμβολή του τουρισμού στην απασχόληση αυξήθηκε από 8,5% το 2008, σε 11,5% το 2016. Επίσης, σύμφωνα με εκτιμήσεις του World Travel & Tourism Council, το 2016 οι επενδύσεις στον κλάδο του τουρισμού ανήλθαν σε 3,2 δισ. ευρώ ή 15,7% των συνολικών επενδύσεων.

Σύμφωνα με τις σημερινές επιδόσεις, ο ελληνικός τουρισμός θεωρείται ένας από τους ελάχιστους τομείς της εθνικής οικονομίας που είναι ανταγωνιστικός σε παγκόσμιο επίπεδο. Προβλέπεται περαιτέρω ανάπτυξή του είτε με την παραδοσιακή μορφή, είτε με την ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού, π.χ. κρουαζιέρα, καταδυτικός τουρισμός, ιατρικός τουρισμός. Η ανοδική πορεία του τουρισμού αναμένεται να συνεχιστεί με αύξηση της Ακαθάριστης

Προστιθέμενης Αξίας του τουρισμού κατά 31% και αύξηση της απασχόλησης κατά 26% έως το 2031.

### **2.1.2 Τουρισμός και μεταφορές**

Ο τομέας των μεταφορών αποτελεί από τους βασικούς υποστηρικτικούς πυλώνες του τουρισμού. Η διαρκής εξέλιξη και η ανάπτυξη των μέσων μεταφοράς έχει δώσει τη δυνατότητα στο τουριστικό κοινό να κινείται πιο γρήγορα και πιο ασφαλές από διάφορα σημεία του πλανήτη και έτσι να αποτελεί κινητήριο δύναμη για τη νομισματική κυκλοφορία.

Κατά την εξέταση του τουριστικού τομέα, όταν χρησιμοποιούμε τον όρο μεταφορές αναφερόμαστε στη μετακίνηση των τουριστών από τον τόπο διαμονής τους στον τόπο όπου τους παρέχονται τα τουριστικά προϊόντα και οι υπηρεσίες (Eden, 2005).

Η Ελλάδα μεταξύ άλλων έχει να επιλέξει μεταξύ διαφόρων μέσων για την προσέλκυση επισκεπτών. Λόγω γεωγραφικής θέσης μπορούν να τη προσεγγίσουν πλοία κάθε είδους, αεροπλάνα και οποιοδήποτε άλλο μεταφορικό μέσο, δίνοντας έτσι πολλές επιλογές στον επισκέπτη.

Ωστόσο επειδή οι καθοριστικοί παράγοντες που συμβάλλουν στη διαμόρφωση της τελικής απόφασης για μετακίνηση είναι η απόσταση, ο χρόνος, η τιμή και η ασφάλεια, παρατηρείται πως η πλειοψηφία των τουριστών χρησιμοποιεί τις αερομεταφορές για τη μετακίνηση του.

## **2.2 Ανάλυση τοπικής αγοράς**

Η Ηλεία που βρίσκεται στη Δυτική Ελλάδα και Δυτικά της Πελοποννήσου διαθέτει μία σειρά συγκριτικών πλεονεκτημάτων όσον αφορά τη χωροθέτηση της, το πλούσιο φυσικό περιβάλλον της, τα αγροδιατροφικά της προϊόντα, καθώς και το ιστορικό, πολιτιστικό και αρχαιολογικό ενδιαφέρον της. Είναι δε ξακουστή ως η γενέτειρα των Ολυμπιακών Αγώνων της Αρχαιότητας, της Αρχαίας Ολυμπίας.

Δεν διαθέτει αερολιμένα, ούτε σύγχρονο αυτοκινητόδρομο και έτσι μπορούμε να πούμε πως υποβιβάζεται από άποψη προσβασιμότητας. Ωστόσο διαθέτει το λιμάνι του Κατακόλου που έχει γίνει τα τελευταία 15 χρόνια ένα από το πιο δημοφιλές σημείο τουρισμού και ελλιμενισμού

κρουαζιερόπλοιων για επισκέψεις στον Αρχαιολογικό χώρο και το μουσείο της Αρχαίας Ολυμπίας. Με περισσότερους από 600.000 επισκέπτες ετησίως ο λιμένας κατατάσσεται ως ένας από τους κορυφαίους τουριστικούς προορισμούς με πολλά οικονομικά οφέλη για τη περιοχή.

Σύμφωνα με την Ένωση λιμένων Ελλάδος (<https://www.elime.gr/krouaziera>), το 2010 έδεσαν 360 κρουαζιερόπλοια στο λιμάνι Κατακόλου, το 2011, χρονιά ορόσημο για την κρουαζιέρα στο Κατάκολο 429 κρουαζιερόπλοια, το 2012 337, το 2013 307, το 2014 «έκλεισε» με 251 κρουαζιέρες ενώ το έτος 2015 το λιμάνι προσέγγισε συνολικά 242 πλοία. Για το έτος 2016 σύμφωνα με το πρόγραμμα που έδωσε στη δημοσιότητα το Δημοτικό Λιμενικό Ταμείο Κατακόλου (<https://www.elime.gr/krouaziera>) συνολικά υπήρξαν 268 αφίξεις κρουαζιερόπλοιων ενώ το 2017 σταθερό ήταν το μερίδιο του λιμανιού με 264 αφίξεις. Το 2018 εκτιμάται πως οι αφίξεις θα είναι 211, με την πιθανότητα μερικών έκτακτων ακόμα ή απωλειών λόγω καιρικών συνθηκών. Το 2019 ωστόσο αναμένεται να είναι μια χρονιά ανάκαμψης γενικότερα για την κρουαζιέρα στην Ελλάδα και για το Κατάκολο, που βρίσκεται στην πρώτη πεντάδα των αφίξεων σταθερά τα τελευταία χρόνια.

Το 2015 η Αρχαία Ολυμπία συνεισέφερε σχεδόν 3 εκατομμύρια ευρώ στα κρατικά έσοδα. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας (ΕΛΣΤΑΤ), ο αρχαιολογικός χώρος της Ολυμπίας δέχθηκε 439.835 επισκέπτες το 2015, αριθμός που αντιστοιχεί σε 2.435.793 ευρώ. Το Μουσείο της Αρχαίας Ολυμπίας δέχθηκε 135.972 επισκέπτες και προσέφερε στο κράτος έσοδα 490.577 ευρώ.

### **2.3 Ανάλυση του εξωτερικού επιχειρηματικού περιβάλλοντος**

Η μονάδα του υδατοδρομίου θα αποτελέσει το μοναδικό μέσο εναέριας σύνδεσης της περιοχής της Ηλείας με νησιά του Ιόνιου Πελάγους και του διεθνή λιμένα Πειραιά. Σκοπός της υπό μελέτη επένδυσης είναι να καταστήσει το λιμάνι του Κατακόλου κεντρικό κόμβο ενός πρώτου δικτύου υδατοδρομίων στη Δυτική Ελλάδα, συμβάλλοντας έτσι στην τουριστική και γενικότερη οικονομική αναπτυξιακή δυναμική της ευρύτερης περιφέρειας.

Από την άλλη επιδιώκεται η ενίσχυση της εναλλακτικής τουριστικής διακίνησης, η μεταφορά επιβατών και φορτίων, η δημιουργία θέσεων εργασίας. Παράλληλα θα αποτελέσει βασικό εργαλείο ανάπτυξης και προώθησης των τοπικών γεωργικών και αγροτικών προϊόντων.

Η λειτουργία της μονάδας ενδέχεται να επηρεαστεί:

### **Πολιτικοί παράγοντες**

Η διαρκής πολιτική αναταραχή και η αβεβαιότητα στο πολιτικό σκηνικό, αποτελούν ανασταλτικοί παράγοντες για την επενδυτική δραστηριότητα στο τομέα του τουρισμού μιας και επιδρούν αρνητικά στους δυνητικούς τουρίστες. Επιπρόσθετα οι διαρκείς αλλαγές στο νομοθετικό πλαίσιο ίδρυσης και εγκατάστασης των μονάδων, όπως επίσης και ευρύτερα στο τομέα της απασχόλησης και του φορολογικού καθεστώτος, προκαλούν σύγχυση στον επιχειρηματικό κόσμο και το καταναλωτικό κοινό. Τέλος, η χρονοβόρος διαδικασία που απαιτείται για την αδειοδότηση λειτουργίας ενός υδατοδρομίου, «παγώνει» τις σχετικές επενδύσεις, ενώ σε ορισμένες περιπτώσεις εξαλείφει το όποιο επενδυτικό ενδιαφέρον.

Παρόλα αυτά, η θέση της Ελλάδας στην ευρωζώνη, 8 χρόνια μετά την κρίση προσφέρει ένα σχετικά σταθερό πολιτικό περιβάλλον, το οποίο δημιουργεί τις προϋποθέσεις ανάπτυξης του τουρισμού.

### **Οικονομικοί παράγοντες**

Η οικονομική κρίση που διανύει η Ελλάδα φαίνεται μέσα από την αρνητική πορεία που σημείωσε ο ελληνικός τουριστικός κλάδος από το 2012 όπου σημείωσε πτωτική τάση στις διεθνείς τουριστικές εισπράξεις κατά 0,5 δισ ευρώ από το 2011, ενώ παράλληλα σημαντική μείωση παρουσίασαν και οι διεθνείς τουριστικές αφίξεις. Ωστόσο σύμφωνα με στοιχεία του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (Σ.Ε.Τ.Ε.) για το 2013-2016 καταγράφεται ανοδική τάση στις τουριστικές εισπράξεις, όσο και στις σχετικές αφίξεις κατά 6,2 δισ αντίστοιχα. Για το 2018, αλλά και το 2019, προβλέπεται συνεχή αύξηση των ποσοστών.

### **Κοινωνικοί παράγοντες**

Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Στατιστική Υπηρεσία (Eurostat), προκύπτει πως ο πληθυσμός των χωρών που τροφοδοτούν την τουριστική αγορά, αναμένεται να παρουσιάσει αύξηση ανάμεσα στα έτη 2008 και 2030 της τάξης του 5%. Επιπρόσθετα η αύξηση στη μέση ηλικία του πληθυσμού, αποτελεί βασικό στοιχείο προώθησης τέτοιων επενδύσεων καθότι άνθρωποι μεγάλης ηλικίας διαθέτουν όλα τα χαρακτηριστικά που ζητά ο κλάδος του τουρισμού.



Παράλληλα η συνεχής αύξηση κατά μέσο όρο του μορφωτικού επιπέδου των λαών, οδηγεί σε μεγαλύτερη ανάπτυξη των κοινωνιών και σε προθυμία των ατόμων να επισκέπτονται χώρες με υψηλό πολιτιστικό και αρχαιολογικό ενδιαφέρον, όπως η Ελλάδα και περιοχές όπως η Αρχαία Ολυμπία. Αυτό αποτελεί ένα σημαντικό γεγονός που ενισχύει την αναγκαία παρουσία της μονάδας.

### **Τεχνολογικοί παράγοντες**

Η μονάδα οφείλει να χρησιμοποιεί τη σύγχρονη τεχνολογία και σε κάθε της βήμα να λειτουργεί με γνώμονα την καινοτομία.

Η επάνδρωση του στόλου της με σύγχρονα υδροπλάνα θα διαμορφώσουν ένα περιβάλλον εμπιστοσύνης μεταξύ πελάτη και εταιρίας που θα διέπεται από το αίσθημα της ασφάλειας και της ικανοποίησης.

Παράλληλα η υιοθέτηση νέων τεχνολογιών στο τομέα εξυπηρέτησης των πελατών, όπως on-line κρατήσεις θα δημιουργήσουν μία επιχείρηση σύγχρονή που θα δίνει αξία στο χρόνο του πελάτη.

Επιδίωξη της μονάδας θα πρέπει να είναι η άμεση προσαρμογή της στο συνεχές μεταβαλλόμενο τεχνολογικό περιβάλλον.

## **2.4 Swot analysis υδροπλάνων**

### **Strengths**

- Σχέση τιμής εισιτηρίου και άμεσης και ασφαλής μεταφοράς
- Εξυπηρέτηση άγονης γραμμής
- Μεταφορές έκτακτης ανάγκης
- Καλό οδικό δίκτυο για την πρόσβαση στο λιμένα
- Διαμορφωμένες εγκαταστάσεις και καλές υποδομές (κτιριακές και λιμένα)

### **Αδυναμίες**

- Αδυναμία πτήσεων σε δύσκολες καιρικές συνθήκες

## **Ευκαιρίες**

- Πτήσεις charter
- Χρηματοδοτικά εργαλεία χρηματοδότησης της επένδυσης
- Απουσία γραμμής θαλάσσιου και εναέριου μεταφορικού έργου
- Ανάδειξη νέων μορφών τουρισμού
- Αύξηση τουρισμού στην Ελλάδα

## **Κίνδυνοι**

- Δημιουργία ολιγοπωλίου
- Κακή οικονομική κατάσταση των Ελλήνων

Τα υδροπλάνα μπορούν να αποτελέσουν βασικό μοχλό ανάπτυξης της περιοχής διότι μπορούν να προσφέρουν:

- Προγραμματισμένες πτήσεις
- Ναυλωμένες πτήσεις
- Περιηγητικές πτήσεις
- Υπηρεσίες μεταφοράς φορτίων
- Αεροδιακομιδές
- Μεταφορές σε θέρετρα

Κάθε υπηρεσία από τις παραπάνω αποτελεί λύση σε χρονίζουσα προβλήματα που αντιμετωπίζει η περιοχή.

Οι προγραμματισμένες και οι Ναυλωμένες πτήσεις καλύπτουν το κενό της έλλειψης αεροδρομίου. Οι περιηγητικές πτήσεις σε χαμηλό ύψος μπορούν να αποτελέσουν βασικό στοιχείο ανάδειξης του ιδιαίτερου φυσικού κάλους της περιοχής (Άγιος Ανδρέας, Καϊάφας κ.τ.λ.) και μέσω των υπηρεσιών μεταφοράς φορτίου να προωθούνται άμεσα τοπικά αγροτικά προϊόντα στα Ιόνια Νησιά και σε οποιοδήποτε αερολιμένα για την προώθηση τους στο εξωτερικό.

Παράλληλα ο χρόνος που απαιτείται για το check in, τις αναχωρήσεις και τις αφίξεις είναι πολύ πιο σύντομος από τον αντίστοιχο μιας πτήσης στο αεροδρόμιο και χωρίς την ταλαιπωρία των

μετακινήσεων, ενώ στις πλείστες περιπτώσεις μέχρι και 8 φορές πιο γρήγορο από το αντίστοιχο ταξίδι με καράβι.

## **2.5 Το σύστημα Marketing**

### **2.5.1 Ανάλυση της στρατηγικής διάστασης του σχεδίου marketing**

Η τουριστική μονάδα θα δραστηριοποιηθεί στη περιοχή του Ιόνιου πελάγους συμπεριλαμβάνοντας ως τερματικούς σταθμούς όλα τα νησιά Ζάκυνθο, Κεφαλονιά, Παξούς, Ιθάκη, Κέρκυρα, Λευκάδα, ενώ τερματικός σταθμός θα υπάρχει και στο λιμένα Πειραιά και στο κρατικό αερολιμένα Αθηνών για μεταφορά εμπορευμάτων.

Βασική επιδίωξη είναι παροχή εναέριας μεταφοράς στην περιοχή της Ηλείας με εύκολο και άμεσο τρόπο με σκοπό την ενίσχυση του τουρισμού και την παραγωγή μεταφορικού έργου εμπορικού σκοπού.

#### **2.5.1.1 Τμηματοποίηση-Στοχοθέτηση-Τοποθέτηση**

Από τα προαναφερόμενα δυνατά πεδία δραστηριοποίησης της μονάδας, βασική αγορά θα αποτελούν οι τουρίστες της περιοχής. Συνεπώς, για το υποψήφιο τουριστικό κοινό της επιχείρησης πρέπει να γίνει τμηματοποίηση ώστε να διερευνηθούν οι κατηγορίες τουριστών που θα είναι πιο ελκυστικές για την μονάδα. Η τμηματοποίηση για το υποψήφιο τουριστικό κοινό γίνεται με βάση το Εισόδημα, την Ηλικία, τα Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά, τις εισπράξεις ανά χώρα προέλευσης και τη Χώρα προέλευσης.

Δεδομένου πως δεν υπάρχουν στατιστικά στοιχεία σε τοπικό επίπεδο και επίπεδο περιφέρειας, γίνεται ανάλυση των χαρακτηριστικών σε εθνικό επίπεδο το οποίο θεωρούμε πως αντιπροσωπεύει τα χαρακτηριστικά στην Ηλεία.

#### Τμηματοποίηση με βάση την Ηλικία

Σύμφωνα με το Δελτίο τύπου του Ινστιτούτου Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων με τίτλο το 5,4% των επισκεπτών έχει ηλικία κάτω των 20 ετών, το 50,4% έχει ηλικία μεταξύ 20 και 39 ετών, 34,3% μεταξύ 40 και 59 ετών, και μόνο το 9,9% είναι άνω των 60 ετών δίνοντας μέση ηλικία τα 38,7 έτη.

### Τμηματοποίηση με βάση το Εισόδημα

Σύμφωνα με το Δελτίο τύπου του Ινστιτούτου Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων με τίτλο «ΑΛΛΟΔΑΠΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ» , μηνιαίο εισόδημα άνω των €5.000 δήλωσε το 26,9%, €3.000 - €4.999 το 30,8%, €1.000 - €2.999 το 37,4% και κάτω από €1.000 το 4,9%

### Τμηματοποίηση με βάση τα Κοινωνικοοικονομικά χαρακτηριστικά

Σύμφωνα με το Δελτίο τύπου του Ινστιτούτου Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων με τίτλο «ΑΛΛΟΔΑΠΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ» ,στη σύνθεση των τουριστών όσον αφορά τον συνδυασμό του επιπέδου μόρφωσης και του επαγγέλματος, στην ανώτερη τάξη A/B (διευθυντικό στέλεχος με ανώτατη εκπαίδευση) βρέθηκε να ανήκει το 35% των τουριστών, στις μεσαίες κοινωνικές τάξεις C1 (προϊστάμενος τμήματος ή απλό στέλεχος) και C2 (ειδικευμένος τεχνίτης με μέση ή ανώτερη εκπαίδευση) το 56,3% και στις κατώτερες τάξεις D (υπάλληλος γραφείου με κατώτερη εκπαίδευση) και E (ανειδίκευτος εργάτης με στοιχειώδη εκπαίδευση) το 8,7%.

### Εισπράξεις ανά χώρα προέλευσης

Όπως φαίνεται και στον παρακάτω πίνακα η χώρα μας μεγαλύτερες εισπράξεις έχει από τους τουρίστες με προέλευση από τη Γερμανία και το Ηνωμένο Βασίλειο.

**Πίνακας 2. 2: Εισπράξεις ανά χώρα προέλευσης**

	<b>Μέσος όρος 2005-2011 (εκατ. ευρώ)</b>	<b>Μέσος όρος 2012-2016 (εκατ. ευρώ)</b>	<b>Μεταβολή (2016-2012)/ (2011-2005) (%)</b>
Γερμανία	1.991,7	1.984,3	99,6
Ην. Βασίλειο	1.721,1	1.658,1	96,3
Γαλλία	700,1	976,3	139,5
Ρωσία	363,1	859,3	236,7
Ιταλία	744,0	680,5	91,5
ΗΠΑ	647,4	664,2	102,6
Ολλανδία	464,0	415,9	89,6
Ελβετία	265,3	335,7	126,6
Βέλγιο	306,8	309,1	100,7
Κύπρος	408,2	267,8	65,6
Αυστρία	286,4	240,8	84,1
Σουηδία	192,3	212,0	110,3
Αυστραλία	157,3	198,3	126,0
Ρουμανία	153,3	195,0	127,2
Καναδάς	162,2	183,8	113,3
Τσεχία	153,1	156,6	102,3
Αλβανία	81,0	154,9	191,3
Δανία	167,5	133,8	79,9
Ισπανία	118,1	90,8	76,9

**Πηγή: Τράπεζα της Ελλάδος**

#### Τμηματοποίηση με βάση τη Χώρα Προέλευσης

Σύμφωνα με το πίνακα που κοινοποίησε η Ελληνική Στατιστική Αρχή ΕΛΣΤΑΤ φαίνεται πως οι χώρες με τη μεγαλύτερη προτίμηση στην Ελλάδα είναι πρώτο το Ηνωμένο Βασίλειο, δεύτερη έρχεται η Γερμανία και τρίτη η Βουλγαρία(δεν αποτελεί αντιπροσωπευτικό στοιχείο για την Δυτική Ελλάδα).

Τα στατιστικά στοιχεία αυτά ταυτίζονται ως προς το μέγεθος των εισπράξεων ανά χώρα προέλευσης.

Πίνακας 2.2: Αφίξεις μη κατοίκων κατά χώρα προέλευσης: Ιανουάριος- Ιούνιος 2016

Χώρα προέλευσης μη κατοίκων	Ιανουάριος- Ιούνιος		Μεταβολή 2016/2015	Αναλογία % επί του συνόλου	
	2015	2016		2015	2016
<b>I. ΕΥΡΩΠΗ</b>	<b>6.516.276</b>	<b>6.438.976</b>	<b>-1,2</b>	<b>86,1%</b>	<b>86,5%</b>
<b>Χώρες ΕΕ</b>	<b>4.899.542</b>	<b>4.941.934</b>	<b>0,9</b>	<b>64,8%</b>	<b>66,4%</b>
Αυστρία	85.738	78.186	-8,8	1,1%	1,1%
Βέλγιο	119.053	134.942	13,3	1,6%	1,8%
Βουλγαρία	933.263	835.273	-10,5	12,3%	11,2%
Γαλλία	463.479	367.940	-20,6	6,1%	4,9%
Γερμανία	881.501	888.275	0,8	11,7%	11,9%
Δανία	57.356	68.374	19,2	0,8%	0,9%
Εσθονία	7.831	7.905	0,9	0,1%	0,1%
Ηνωμένο Βασίλειο	820.498	928.181	13,1	10,8%	12,5%
Ιρλανδία	25.599	22.849	-10,7	0,3%	0,3%
Ισπανία	26.723	32.893	23,1	0,4%	0,4%
Ιταλία	300.725	302.950	0,7	4,0%	4,1%
Κροατία	8.002	7.200	-10,0	0,1%	0,1%
Κύπρος	190.094	190.822	0,4	2,5%	2,6%
Λεττονία	15.196	22.177	45,9	0,2%	0,3%
Λιθουανία	21.019	21.930	4,3	0,3%	0,3%
Λουξεμβούργο	5.617	5.205	-7,3	0,1%	0,1%
Μάλτα	3.973	6.178	55,5	0,1%	0,1%
Ολλανδία	230.813	251.970	9,2	3,1%	3,4%
Ουγγαρία	28.830	33.205	15,2	0,4%	0,4%
Πολωνία	187.987	184.399	-1,9	2,5%	2,5%
Πορτογαλία	7.161	4.619	-35,5	0,1%	0,1%
Ρουμανία	213.637	255.081	19,4	2,8%	3,4%
Σλοβακία	29.634	7.866	-73,5	0,4%	0,1%
Σλοβενία	4.249	5.578	31,3	0,1%	0,1%
Σουηδία	117.659	153.986	30,9	1,6%	2,1%
Τσεχία	72.574	59.788	-17,6	1,0%	0,8%
Φινλανδία	41.332	64.165	55,2	0,5%	0,9%
Αλβανία	221.595	313.686	41,6	2,9%	4,2%
Ελβετία	121.378	121.473	0,1	1,6%	1,6%
Νορβηγία	61.176	69.213	13,1	0,8%	0,9%
Ισλανδία	403	1.223	203,7	0,0%	0,0%
ΠΓΔΜ	794.648	574.625	-27,7	10,5%	7,7%
Ρωσία	150.623	162.166	7,7	2,0%	2,2%
Σερβία	167.351	158.088	-5,5	2,2%	2,1%
Λοιπές χώρες Ευρώπης	99.560	96.568	-3,0	1,3%	1,3%
<b>II. ΑΣΙΑ</b>	<b>539.528</b>	<b>486.273</b>	<b>-9,9</b>	<b>7,1%</b>	<b>6,5%</b>
Ιαπωνία	3.455	6.959	101,4	0,0%	0,1%
Ιράν	1.094	8.260	655,1	0,0%	0,1%
Ισραήλ	34.565	38.142	10,3	0,5%	0,5%
Κίνα	23.950	17.329	-27,6	0,3%	0,2%
Λίβανος - Συρία	7.048	24.520	247,9	0,1%	0,3%
Ν. Κορέα	3.543	7.515	112,1	0,0%	0,1%
Τουρκία	418.597	296.309	-29,2	5,5%	4,0%
Λοιπά κράτη Μ. Ανατολής	20.497	40.978	99,9	0,3%	0,6%
Λοιπές χώρες Ασίας	26.779	46.261	72,8	0,4%	0,6%
<b>III. ΑΦΡΙΚΗ</b>	<b>21.883</b>	<b>27.289</b>	<b>24,7</b>	<b>0,3%</b>	<b>0,4%</b>
Αίγυπτος - Σουδάν	9.472	16.096	69,9	0,1%	0,2%
Νοτιοαφρικανική Ένωση	8.980	5.661	-37,0	0,1%	0,1%
Λοιπές χώρες Αφρικής	3.430	5.533	61,3	0,0%	0,1%
<b>IV. ΑΜΕΡΙΚΗ</b>	<b>428.647</b>	<b>435.105</b>	<b>1,5</b>	<b>5,7%</b>	<b>5,8%</b>
Αργεντινή	15.872	25.181	58,6	0,2%	0,3%
Βραζιλία	29.109	18.811	-35,4	0,4%	0,3%
Μεξικό	7.388	5.166	-30,1	0,1%	0,1%
Η.Π.Α.	286.923	305.411	6,4	3,8%	4,1%
Καναδάς	72.704	67.871	-6,6	1,0%	0,9%
Λοιπές χώρες Αμερικής	16.652	12.665	-23,9	0,2%	0,2%
<b>V. ΩΚΕΑΝΙΑ</b>	<b>59.364</b>	<b>58.578</b>	<b>-1,3</b>	<b>0,8%</b>	<b>0,8%</b>
Αυστραλία	48.809	51.626	5,8	0,6%	0,7%
Λοιπές χώρες Ωκεανίας	10.556	6.952	-34,1	0,1%	0,1%
<b>Σύνολο αφίξεων μη κατοίκων</b>	<b>7.565.697</b>	<b>7.446.222</b>	<b>-1,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>ΣΥΝΟΛΟ ΑΦΙΞΕΩΝ</b>	<b>7.565.697</b>	<b>7.446.222</b>	<b>-1,6</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Πηγή: Έρευνα Συνόρων της Τράπεζας της Ελλάδος

Συνεπώς η εταιρεία πρέπει να στοχεύσει σε τουριστικό κοινό από την Γερμανία, το Ηνωμένο Βασίλειο, τη Γαλλία και τη Ρωσία και με μέση ηλικία τα 38 έτη. Επιπρόσθετα φαίνεται πως οι μελλοντικοί πελάτες της εταιρίας εμφανίζουν κατά μέσο όρο καλή τάξη εισοδήματος και κοινωνικοοικονομικών χαρακτηριστικών.

Σύμφωνα με τη παραπάνω τμηματοποίηση της αγοράς και τη κατεύθυνση στοχοποίησης που πρέπει να έχει, ορίζεται πως η τοποθέτηση της εταιρίας πρέπει να χαρακτηρίζεται από τα εξής:

- Προσφορά χαμηλού κόστους γρήγορων και ασφαλών μετακινήσεων
- Ευρύ πεδίο δραστηριοποίησης της μονάδας με διαφόρου είδους μετακινήσεων (περιήγησης, μεταφοράς κ.τ.λ.)
- Συνεχής διαφήμιση και προώθηση του τουριστικού προϊόντος με κάθε δυνατό μέσο
- Σημείο υπεροχής σε σχέση με ανταγωνιστικές επιχειρήσεις

### **2.5.2 Τακτικές Διαστάσεις του Μάρκετινγκ**

Δεδομένου ότι οι υπηρεσίες που προσφέρει η εταιρεία απευθύνονται σε συγκεκριμένο ποσοστό του Τουριστικού κοινού, που αφενός έχει την οικονομική δυνατότητα και αφετέρου τη κουλτούρα (ανάγκη του πελάτη) να αγοράσει τη συγκεκριμένη υπηρεσία, πρέπει να εξετάζει και να βλέπει τις ανάγκες των ατόμων στοχευμένα και όχι μαζικά. Αυτό θα την οδηγήσει στη διαμόρφωση ενός πλαισίου τιμολογιακής πολιτικής και ποιότητας της υπηρεσίας που θα είναι συνυφασμένη άμεσα με το τουριστικό κοινό που στοχεύει, αυξάνοντας έτσι το κύκλο ζωής της και μειώνοντας το ρίσκο μη ανταπόκρισης της προσφερόμενης υπηρεσίας.

Αντιμετωπίζοντας το καταναλωτικό κοινό σαν συγκεκριμένη ομάδα σύμφωνα με τον Bob Lauterborn, καθηγητή του πανεπιστημίου University of North Carolina, είναι σκόπιμο να αναλύουμε τις διαστάσεις του marketing σε 4C.

- Consumer wants and needs (ανάγκες και επιθυμίες του πελάτη)
- Cost to satisfy (κόστος ικανοποίησης)
- Convenience to buy (ευκολία στην αγορά)
- Communication (επικοινωνία)

#### 2.5.2.1. Ανάγκες και επιθυμίες του πελάτη

Η εταιρεία λαμβάνοντας υπόψη την αδυναμία των υφιστάμενων προσφερόμενων υπηρεσιών στο τομέα των μεταφορών και του εναλλακτικού τουρισμού στην εξεταζόμενη περιοχή, το πλούσιο πολιτιστικό και φυσικό περιβάλλον ιδιαίτερης αξίας και κάλλους αλλά και την ανάγκη του Επισκέπτη να εξερευνήσει γρήγορα και αποτελεσματικά τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της περιοχής (Καιάφα, Αρχαία Ολυμπία, Αρχαία Ήλιδα, Πύργος, Ηφαίστειο Κατακόλου, Κάστρο Κυλλήνης κ.τ.λ.), προσφέρει μια υπηρεσία ικανοποίησης της ανάγκης αυτής του πελάτη. Από την άλλη η αδυναμία ύπαρξης εναέριας συγκοινωνίας στην ευρύτερη περιοχή, το έντονο αρχαιολογικό ενδιαφέρον της Αρχαίας Ολυμπίας αλλά και η δυνατότητα ανάπτυξης συνεργασίας με τα νησιά του Ιονίου (Ζάκυνθος, Κεφαλλονιά, Λευκάδα, Κέρκυρα κ.τ.λ.) που μπορούν να δημιουργήσουν προγράμματα ανταλλαγής και μετακίνησης τουριστών και απορρόφηση τουριστικού κοινού με εργαλείο την Αρχαία Ολυμπία καθιστούν την δημιουργία αυτής της μονάδας αναγκαίας όσο ποτέ. Τέλος η μονάδα αυτή έρχεται να δώσει λύση στην ανάγκη για άμεση μεταφορά γεωργικών προϊόντων προς άλλες περιοχές και σε διεθνή αεροδρόμια για την δημιουργία εξαγωγών στο εξωτερικό. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι αδυναμία προώθησης και εξαγωγής του ποιο φημισμένου και καλοπληρωμένου γεωργικού προϊόντος που υπάρχει σε αφθονία στη περιοχή, τα "σπαράγγια", δεδομένου πως πρέπει να διανεμηθεί στην αγορά του εξωτερικού εντός 24 ωρών από τη κοπή του.

Η μονάδα των υδροπλάνων θα αποτελέσει βασικό πυλώνα ανάπτυξης της περιοχής διότι έρχεται να εκπληρώσει τις ανάγκες της τοπικής κοινωνίας και του τουριστικού κοινού αλλά και να δημιουργήσει νέες.

#### 2.5.2.2. Κόστος ικανοποίησης

Η διαμορφωμένη τιμή για συγκεκριμένο χρόνο πτήσης όπως προέκυψε κατά την ανάλυση στο παρόν κεφάλαιο είναι ιδιαίτερα ανταγωνιστική καθότι προσφέρει με χαμηλό κόστος άμεση και ασφαλής μεταφορά στο πελάτη. Ο χρόνος για έναν ταξιδιώτη είναι πολύτιμος διότι οι μέρες που έχει στην διάθεση του δεν είναι απεριόριστες. Όταν η προσφερόμενη υπηρεσία για να δεις όλο το πολιτιστικό και φυσικό πλούτο της περιοχής ή να ταξιδέψεις από τη Λευκάδα ή την Κεφαλονιά σε 30 λεπτά για να επισκεφτείς ένα αρχαιολογικό χώρο παγκόσμιας αναγνώρισης κοστίζει όσο να κάνεις ένα σπορ θαλάσσιου αερόστατου στη Ζάκυνθο για 10 λεπτά, συμπεραίνουμε πως θέση του πελάτη είναι πολύ κοντά στην υπηρεσία.



Επίσης η υλοποίηση ενός μοντέλου εκπτώσεων και προσφορών θα βοηθήσει στην προσέλκυση νέων πελατών και θα αναδείξει την ικανοποίηση που προσφέρει η εταιρία στο πελάτη.

#### 2.5.4.3 Ευκολία στην αγορά

Η χωροθέτηση της μονάδας στο λιμένα του Κατκόλου καθιστά άμεση την επαφή της με το τουριστικό κοινό. Το 70% των επισκεπτών (600.000 το χρόνο) καταφθάνει με την κρουαζιέρα στο λιμάνι. Αυτό συνεπάγεται έναν ανοιχτό δίαυλο διανομής της υπηρεσίας, πυκνότητα του καταναλωτικού κοινού και άμεσος χρόνος υλοποίησης της ζήτησης.

#### 2.5.4.4 Επικοινωνία

Εκτός της θέσης της μονάδας που δημιουργεί άμεση επικοινωνία με το πελάτη, η εταιρία οφείλει να χρησιμοποιήσει κάθε δυνατό μέσο ηλεκτρονικού και έντυπου μέσου για τη διαφήμιση της στην περιοχή αλλά και στα σημεία τερματισμού. Επιπρόσθετα θα προχωρήσει μέσω των δημόσιων σχέσεων στην προώθηση πωλήσεων μέσα από το κρουαζιερόπλοιο. Θα αποτελέσει σημαντικό πλεονέκτημα για την μονάδα η συνεργασία με τις εταιρίες διαχείρισης της κρουαζιέρας με σκοπό την προώθηση των υπηρεσιών και την προώθηση ενός οργανωμένου τουριστικού πακέτου.

### 2.5.3 Ανταγωνιστικό Πλεονέκτημα

Το προϊόν που πρόκειται να προωθήσει η εταιρεία διαφέρει από τις ανταγωνιστικές επιχειρήσεις ως προς την καινοτομία καθότι αποτελεί ένα σύγχρονο και πρωτοποριακό μέσω μεταφοράς. Επιπλέον, η δημιουργία μιας σύγχρονης μονάδας πλήρως προσαρμοσμένη στην ψηφιακή εποχή θα προσφέρει ένα καλύτερο και ποιοτικότερο επίπεδο υπηρεσιών.

Η εταιρεία οφείλει να εστιάσει στις ομάδες τουριστών που θα αναζητούν την εναλλακτική εμπειρία τουρισμού και θα έχουν το οικονομικό υπόβαθρο να μπορούν να δαπανήσουν χρήματα για να επισκεφθούν τους προορισμούς του Ιουνίου.

Επιπρόσθετα σε κάθε επίπεδο η μονάδα όσον αφορά το ανθρώπινο δυναμικό της, τις εγκαταστάσεις της, τη τιμή του προϊόντος της αλλά και το ίδιο το προϊόν(μεταφορά), οφείλει να λειτουργεί με γνώμονα το σεβασμό στον πελάτη και την ικανοποίηση του. Οφείλει να έχει σαφές πλαίσιο τιμολόγησης του κόστους παροχής υπηρεσιών ανάλογα με τις ζητούμενες υπηρεσίες, να έχει διαμορφώσει ένα φιλικό και οικείο περιβάλλον κτιριακών εγκαταστάσεων προσβάσιμο από όλους, να διαθέτει προσωπικό με επικοινωνιακές ικανότητες, να προβαίνει σε συνεχή διαφήμιση και προώθηση των υπηρεσιών της μονάδας (site) με κάθε δυνατό μέσο και να εφαρμόζει ένα σύστημα παροχών για την προσέλκυση και την ικανοποίηση των υποψήφιων πελατών(ταξίδι γνωριμίας). Έτσι η εταιρεία θα καταφέρει να απορροφήσει κοινό και να αποκτήσει το διατηρήσιμο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα.

## **2.6 Αναμενόμενα Έσοδα**

Για να προσδιοριστούν τα αναμενόμενα έσοδα πρέπει να οριστεί η τιμολογιακή πολιτική της εταιρίας και το πρόγραμμα πτήσεων του έτους.

### Τιμολογιακή πολιτική

Η εταιρία μπορεί να διακρίνει τρεις τύπους πελατών. Αυτούς που θα ταξιδεύουν με εισιτήριο μεμονωμένα, αυτούς οι οποίοι θα ναυλώνουν το υδροπλάνο για ιδιωτική χρήση και τις πτήσεις με σκοπό τη μεταφορά φορτίων.

Σύμφωνα με τον πρόεδρο της εταιρείας «Ελληνικά Υδατοδρόμια» το κόστος πτήσης χρονικής διάρκειας 15 λεπτών ανέρχεται στο ποσό των 45 ευρώ. Λαμβάνεται υπόψη πως η μέγιστη χρονική διάρκεια τερματικού σταθμού στο Ιόνιο Πέλαγος για το υδατοδρόμιο Κατάκολου είναι η Κέρκυρα με διάρκεια 60 λεπτών και η Αθήνα με χρονική διάρκεια 50 λεπτών. Η μέση χρονική διάρκεια των προγραμματισμένων πτήσεων για τις αερομεταφορές στα Ιόνια Νησιά και τις ναυλωμένες πτήσεις, όπως προκύπτει από τις αποστάσεις ορίζεται στα 35 λεπτά, ενώ για τις πτήσεις μεταφοράς φορτίου με κατεύθυνση κυρίως τον σταθμό της Αθήνας στα 45 λεπτά.

Έτσι το τιμολόγιο των παρεχόμενων υπηρεσιών διαμορφώνεται ως εξής:

Πίνακας 2.3: Τιμές Υπηρεσιών

Διάρκεια/Τύπος Πελάτη	Μεμονομένοι πελάτες	Ναύλωση υδροπλάνου	Μεταφορά φορτίου
15'	45	700	600
30'	85	1300	1200
45'	125	1900	1700
60'	150	2500	2300

### Πρόγραμμα πτήσεων

Ορίζονται δύο περίοδοι για τον ορισμό των προγραμματισμένων πτήσεων:

- ✓ Χειμερινή ( 1 Νοέμβρη- 31 Μαρτίου)
- ✓ Θερινή (1 Απριλίου- 31 Οκτωβρίου)

Για **την χειμερινή περίοδο** ορίζεται μία προγραμματισμένη 1 πτήση από κάθε σημείο σύνδεσης ανά 5 ημέρες, δηλαδή προγραμματίζονται τα εξής δρομολόγια:

- Κατάκολο-Παξοί-Κέρκυρα-Παξοί-Κατάκολο
- Κατάκολο-Κεφαλονιά-Ιθάκη- Κεφαλονιά-Κατάκολο
- Κατάκολο-Λευκάδα-Κατάκολο
- Κατάκολο-Ζάκυνθος-Κατάκολο

Παράλληλα για την χειμερινή περίοδο ορίζονται 3 ναυλωμένες πτήσεις ανά μήνα και 12 πτήσεις για μεταφορά φορτίου.

Για **την θερινή περίοδο** ορίζονται δύο προγραμματισμένες πτήσεις από κάθε σημείο σύνδεσης την ημέρα, δηλαδή προγραμματίζονται τα εξής δρομολόγια:

- Κατάκολο-Παξοί-Κέρκυρα-Παξοί-Κατάκολο
- Κατάκολο-Κεφαλονιά-Ιθάκη- Κεφαλονιά-Κατάκολο
- Κατάκολο-Λευκάδα-Κατάκολο
- Κατάκολο-Ζάκυνθος-Κατάκολο

Παράλληλα για την θερινή περίοδο ορίζονται 1 ναυλωμένη πτήσης ανά ημέρα και 1 πτήση ανά ημέρα για μεταφορά φορτίου.

**Πίνακας 2.4: Ζήτηση Προγραμματισμένων, Ναυλωμένων και Πτήσεων Μεταφοράς Φορτίου**

Μήνας	Προγραμματισμένες Πτήσεις			Ναυλωμένες Πτήσεις			Πτήσεις Μεταφοράς Φορτίου			Σύνολο Πτήσεων ανα μήνα
	Πτήσεις/ ημέρα	Ημέρες	Σύνολο πτήσεων/α να μήνα	Πτήσεις/ ημέρα	Ημέρες	Σύνολο πτήσεων/α να μήνα	Πτήσεις/ ημέρα	Ημέρες	Σύνολο πτήσεων/α να μήνα	
<b>Έναρξη Χειμερινής Περιόδου</b>										
Νοέμβριος	1	30	30			3			12	45
Δεκέμβριος	1	31	31			3			12	46
Ιανουάριος	1	31	31			3			12	46
Φεβρουάριος	1	28	28			3			12	43
Μάρτιος	1	31	31			3			12	46
Απρίλιος	1	30	30			3			12	45
<b>Έναρξη Θερινής Περιόδου</b>										
Μάιος	8	31	248	1	31	31	1	31	31	310
Ιούνιος	8	30	240	1	30	30	1	30	30	300
Ιούλιος	8	31	248	1	31	31	1	31	31	310
Αύγουστος	8	31	248	1	31	31	1	31	31	310
Σεπτέμβριος	8	30	240	1	30	30	1	30	30	300
Οκτώβριος	8	31	248	1	31	31	1	31	31	310
<b>Γενικό Σύνολο Πτήσεων ανα έτος</b>			1653			202			256	2111

Προκύπτουν ως συνολικές πτήσεις από τα όλο το πεδίο δραστηριότητας 2111 πτήσεις. Οι πτήσεις αυτές αφορούν την Χειμερινή και την Θερινή Περίοδο και αφορούν όλα τα δρομολόγια προς κάθε Τερματικό Σταθμό.

### 2.6.1 Αναμενόμενα Έσοδα από Προγραμματισμένες πτήσεις

Η εταιρία θα διαθέτει αεροπλάνα χωρητικότητας 19 και 12 επιβατών. Σε κάθε πτήση υπολογίζεται μια μέση πληρότητα 70%. Συνεπώς:

$$70\% * 19 = 13 \text{ άτομα}$$

$$70\% * 12 = 8 \text{ άτομα}$$

Από τα παραπάνω προκύπτει μια μέση τιμή 11 άτομα ανά πτήση.

Συνεπώς για 1653 προγραμματισμένες πτήσεις με 11 άτομα μέσο όρο πληρότητα, θα μετακινηθούν 18.183 επισκέπτες.

Λαμβάνοντας ως μέση διάρκεια διαδρομής τα 30 λεπτά το κόστος του εισιτηρίου ανέρχεται στα 85 ευρώ ανά επιβάτη.

Συνεπώς 18.183 επισκέπτες επί 85 ευρώ προκύπτουν 1.545.555,00 ευρώ έσοδα.

### **2.6.2 Αναμενόμενα Έσοδα από Ναυλωμένες πτήσεις**

Λαμβάνοντας ως μέση διάρκεια διαδρομής τα 30 λεπτά δηλαδή 1300 ευρώ ανά πτήση και 202 ναυλωμένες πτήσεις, προκύπτουν έσοδα:

202 πτήσεις επί 1300 ευρώ =262.600,00 ευρώ

### **2.6.3 Αναμενόμενα Έσοδα από Πτήσεις Μεταφοράς**

Λαμβάνοντας ως μέση διάρκεια διαδρομής τα 45 λεπτά δηλαδή 1700 ευρώ ανά πτήση και 256 ναυλωμένες πτήσεις, προκύπτουν έσοδα:

256 πτήσεις επί 1700 ευρώ =435.200,00 ευρώ

### **2.6.4 Αναμενόμενα Συνολικά Έσοδα από όλο το Μεταφορικό Έργο**

Από τον υπολογισμό των ανωτέρω αναμενόμενων εσόδων για κάθε κατηγορία μεταφορικού έργου προκύπτει συνολικό ποσό εσόδων της εταιρίας 2.243.355,00, ως εξής:

**Πίνακας 2.5: Κόστος προώθησης**

<b>Μεταφορικό έργο</b>	<b>Αναμενόμενα έσοδα για το 2020</b>
<b>Προγραμματισμένες Πτήσεις</b>	1.545.555,00
<b>Ναυλωμένες Πτήσεις</b>	262.600,00 €
<b>Πτήσεις Μεταφοράς Φορτίου</b>	435.200,00 €
<b>Σύνολο</b>	<b>2.243.355,00 €</b>

## 2.7 Κόστος προβολής

Στο κόστος προβολής και προώθησης περιλαμβάνονται οι δαπάνες για τη δημιουργία ηλεκτρονικής ιστοσελίδας συμπεριλαμβανομένου του συστήματος για την ηλεκτρονική κράτηση εισιτηρίων, διαφήμισης στον έντυπο και ηλεκτρονικό τύπο και κάθε πρόγραμμα επιβράβευσης πελατών και προσφορών για την προσέλκυση τουριστικού κοινού.

Πίνακας 2.6: Κόστος προώθησης ανά έτος

Είδος	Κόστος προώθησης
Διαφήμιση στον ηλεκτρονικό τύπο	3.000,00 €
Διαφήμιση στον έντυπο τύπο	3.000,00 €
Ραδιόφωνο	1.500,00 €
Τηλεόραση	5.000,00 €
Πακέτα προσφορών εταιρίας	15.000,00 €
<b>Σύνολο</b>	<b>27.500,00 €</b>

Πίνακας 2.7: Κόστος προώθησης -Κατασκευή ηλεκτρονικής σελίδας

Είδος	Κόστος προώθησης
Κατασκευή ηλεκτρονικής σελίδας	12.000,00 €

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Πρώτες ύλες και άλλα εφόδια**

### **3.1 Χαρακτηριστικά των α' υλών και των άλλων εφοδίων**

Η αποτελεσματική λειτουργία της μονάδας προαπαιτεί να είναι εξοπλισμένη με τις απαραίτητες πρώτες ύλες και τα εφόδια που θα τη βοηθήσουν στην εύρυθμη λειτουργία της και την επιτέλεση του στόχου της.

Η μονάδα αποτελείται από τις κτιριακές εγκαταστάσεις που περιλαμβάνουν τα τμήματα της επίγειας εξυπηρέτησης και ότι αυτά συμπεριλαμβάνουν για τη λειτουργία τους, το μηχανολογικό εξοπλισμό που αποτελούν τα υδροπλάνα και το προσωπικό.

Η διάκριση των εφοδίων μπορεί να κατηγοριοποιηθεί σε τρεις ομάδες. Στην πρώτη ομάδα μπορούν να ενταχθούν οι πρώτες ύλες που απαιτούνται για τη λειτουργία των υδροπλάνων (καύσιμα, λιπαντικά, ανταλλακτικά, ασφάλιση κ.τ.λ), στην δεύτερη ομάδα όλα τα εφόδια που απαιτούνται για τη λειτουργία των κτιριακών εγκαταστάσεων και των τμημάτων επίγειας εξυπηρέτησης (γραφική ύλη, υλικά καθαρισμού κτιριακών και μη εγκαταστάσεων, συντήρηση και επισκευές των κτιρίων και του περιβάλλοντα χώρου, έξοδα παροχής ρεύματος, νερού και τηλεφώνου της μονάδας κ.τ.λ.) και στη τρίτη ομάδα το κόστος για την προμήθεια στολών ενδυμασίας του προσωπικού.

### **3.2 Υπεύθυνος Προμηθειών**

Ως υπεύθυνος για την προμήθεια των παραπάνω εφοδίων θα είναι ένας υπάλληλος από το τμήμα οικονομικού προγραμματισμού ο οποίος θα εποπτεύεται από το Γενικό Διευθυντή και θα έχει άμεση συνεργασία με τους προϊσταμένους κάθε τμήματος και του μηχανικούς των αεροσκαφών. Βασική επιδίωξη είναι η προμήθεια των υλικών σε κάθε επίπεδο να είναι άμεση, τα εφόδια να πληρούν όλες τις απαιτούμενες προδιαγραφές και να καλύπτονται από διεθνή πρότυπα ενώ θα πρέπει να επιδιώκεται η βέλτιστη τιμή αγοράς.

Για την επιτυχή λειτουργία του τμήματος προμηθειών θα πρέπει να δημιουργηθεί ένα δίκτυο επιλεγμένων και πιστοποιημένων συνεργατών. Η ανάπτυξη συνεργατικών σχέσεων θα λειτουργήσει αποτελεσματικά στη προμήθεια υψηλής ποιότητας και χαμηλού κόστους εφοδίων για την μονάδα.

Ο υπεύθυνος εφοδίων οφείλει να διατηρεί μητρώο παραλαβής - παράδοσης των υλικών αναγράφοντας πλήρως τα στοιχεία της συναλλαγής και τους κωδικούς των προϊόντων. Επιπρόσθετα είναι υπόχρεος ανά τακτά χρονικά διαστήματα να πραγματοποιεί δειγματοληπτικούς ελέγχους για την ποιότητα και το χρόνο λειτουργίας - αντοχής των εφοδίων. Τέλος οφείλει να διερευνά την αγορά των προϊόντων ενδιαφέροντος, τις τυχόν μεταβολές στην τιμή και την ποιότητα και να δημιουργεί τυχόν νέες συνεργασίες με σκοπό το όφελος της εταιρίας.

### **3.3 Marketing προμηθειών**

Βασική επιδίωξη του Marketing προμηθειών είναι η ανάπτυξη ενός καλού δικτύου συνεργατών από το οποίο τα ωφέλει θα είναι:

- χαμηλή προσφερόμενη τιμή για την αγορά του ίδιου προϊόντος την ίδια χρονική στιγμή
- αξιοπιστία στην ποιότητα
- άμεση παροχή εφοδίων
- εγγύηση αγαθών

Για να αναπτύξει η εταιρία εκείνο το δίκτυο συνεργατών που θα της εξασφαλίσει την επιτυχή λειτουργία, οφείλει να:

- Καθορίζει συγκεκριμένα πρότυπα ποσοτικού, ποιοτικού και επιπέδου αγοράς
- Να λειτουργεί με συμβόλαιο συμφωνίας προμηθειών σε κάθε επίπεδο
- Να εφαρμόζει σύστημα ελέγχου και αξιολόγησης
- Να λαμβάνει διορθωτικά μέτρα όπου χρειάζεται
- Ο υπεύθυνος προμηθειών να έχει γνώση και εκπαίδευση ώστε να μπορεί να εφαρμόσει τα πρότυπα



Η εταιρία για τα εφόδια που υπάρχει διαθεσιμότητα θα απευθύνεται κυρίως σε προμηθευτές της περιοχής με στόχο την ενίσχυση της τοπικής οικονομίας. Για εφόδια που αφορούν τη συντήρηση και λειτουργία των υδροπλάνων θα απευθύνεται σε εξειδικευμένους προμηθευτές στην Αθήνα ή το εξωτερικό. Παράλληλα θα φροντίζει να υπάρχει απόθεμα εφοδίων σε κατάλληλα διαμορφωμένο αποθηκευτικό χώρο ώστε να διασφαλίσει την αποτελεσματική λειτουργία της.

### **3.4 Κόστος α' υλών και άλλων εφοδίων**

Τα έξοδα για την προμήθεια των εφοδίων προκύπτουν ως συνολικό άθροισμα των εξόδων για την αγορά των επιμέρους υλικών λειτουργίας, συντήρησης των υδροπλάνων και των κτιριακών εγκαταστάσεων, καθώς και του προσωπικού. Το μεγαλύτερο ποσοστό στο κόστος αυτό έχει η προμήθεια καυσίμου και υλικών συντήρησης των υδροπλάνων.

#### **3.4.1 Προμήθειες Υδροπλάνων**

Τα υδροπλάνα για τη λειτουργία και τη συντήρηση τους απαιτούν:

- Καύσιμο
- Λιπαντικά
- Ανταλλακτικά
- Ασφάλιση

#### Κόστος προμήθειας καυσίμου

Η εταιρία θα διαθέτει στο στόλο της δύο ειδών υδροπλάνα. Ένα 12θέσιο Dornier Seastar CD2 και ένα 19θέσιο Twin Otter DHC-6 τα οποία βάση των τεχνικών χαρακτηριστικών τους καταναλώνουν 327,7 lb για 270 Km/h και 468,2 lb για 270 Km/h.

Δηλαδή το Dornier Seastar CD2 θα καταναλώνει 5,45 lb για 4,5 Km/m, δηλαδή 14,65 λίτρα κηροζίνης το λεπτό της ώρας και το Twin Otter DHC-6 θα καταναλώνει 7,80 lb για 4,5 Km/m, δηλαδή 20,96 λίτρα κηροζίνης το λεπτό της ώρας. (Ισχύει η σχέση 1 lb ισοδυναμεί με 2.69 λίτρα κηροζίνης)

Η τιμή ανά λίτρο καυσίμου κηροζίνης για το 2018 ανήλθε στα 38 λεπτά/λίτρο.

Η μέση διάρκεια πτήσης προκύπτει ως ο συνολικός μέσος όρος της χρονικής διάρκειας για κάθε κατηγορία πτήσεων ως εξής:

- 1653 πτήσεις (προγραμματισμένες) \* 30 λεπτά μέσο όρο χρονική διάρκεια =49.590 λεπτά
- 202 πτήσεις (ναυλωμένες) \* 30 λεπτά μέσο όρο χρονική διάρκεια =6.060 λεπτά
- 256 πτήσεις (μεταφοράς φορτίου) \* 45 λεπτά μέσο όρο χρονική διάρκεια =11.520 λεπτά

Συνεπώς μέσο όρο χρονικής διάρκειας πτήσεων:

- $(49.590+6.060+11.520)$  λεπτά πτήσεων  $/(1653+202+256)$  σύνολο πτήσεων =31.82 λεπτά ανά πτήση

**Πίνακας 3.1: Μέση τιμή κόστους πτήσεων**

Τύπος Υδροπλάνου	κατανάλωση σε λίτρα/λεπτό της ώρας	Μέση διάρκεια δρομολογίου(μετάβαση και επιστροφή)	Τιμή λίτρου καυσίμου	Μέσο κόστος πτήσης
Dornier Seastar CD2	14,65	31,82	0,35	163,16 €
Twin Otter DHC-6	20,96	31,82	0,35	233,43 €
<b>Μέση τιμή κόστους πτήσεων :</b>				<b>198,29 €</b>

Θεωρείτε μια μέση τιμή κόστους των πτήσεων εφόσον οι δύο τύποι υδροπλάνων πραγματοποιούν ίσο αριθμό πτήσεων κατ'έτος.

Το συνολικό κόστος προμήθειας καυσίμου για το ένα έτος λειτουργίας της μονάδας υπολογίζεται πολλαπλασιάζοντας τη μέση τιμή του κόστους πτήσεων με το σύνολο των πτήσεων για το ένα έτος που έχουν προκύψει κατ' εκτίμηση:

- 2111 πτήσεις \* 198,29 μέσο κόστος πτήσεων =418.590,19 ευρώ.

#### Κόστος προμήθειας λιπαντικών

Το κόστος προμήθειας λιπαντικών υπολογίζεται ως ποσοστό 7% της προμήθειας σε καύσιμο, ήτοι 29.301,31 ευρώ.

### Ανταλλακτικά

Το κόστος προμήθειας ανταλλακτικών(φίλτρων καυσίμου, φλάτζες, ψυγεία, κυκλοφορητές κ.τ.λ.) υπολογίζεται ως ποσοστό 10% της προμήθειας σε καύσιμο, ήτοι 41.859,02 ευρώ.

### Ασφάλιση

Η μονάδα θα διαθέτει 6 υδροπλάνα στο στόλο της. Συγκεκριμένα θα έχει 3 Dornier Seastar CD2 και 3 Twin Otter DHC-6. Το κόστος ασφάλισης για το κάθε υδροπλάνο το έτος ανέρχεται στο ποσό των 6.000 ευρώ, ήτοι 36.000,00 ευρώ το χρόνο.

### Συνολικά έξοδα Λειτουργίας και Συντήρησης Υδροπλάνων

Πίνακας 3.2: Συνολικό Κόστος προμήθειας εφοδίων υδροπλάνων

Κατηγορία Προμήθειας	Κόστος
Κόστος προμήθειας καυσίμου	418.590,19 €
Κόστος προμήθειας λιπαντικών	29.301,31 €
Ανταλλακτικά	41.859,02 €
Ασφάλιση	36.000,00 €
<b>Συνολικό Κόστος</b>	<b>525.750,52 €</b>

### 3.4.2 Προμήθειες Κτιριακών Εγκαταστάσεων

Για την λειτουργία και τη συντήρηση των κτιριακών υποδομών απαιτούνται τα παρακάτω εφόδια:

- Γραφική Ύλη
- Υλικά καθαρισμού κτιριακών και μη εγκαταστάσεων
- Συντήρηση και επισκευές κτιριακών εγκαταστάσεων και περιβάλλοντα χώρου
- Δίκτυα κοινής ωφέλειας

#### Γραφική Ύλη

Προμήθεια χάρτου, εξαρτημάτων γραφής, φάκελοι αποθήκευσης και συγκρότησης εγγράφων, αναλώσιμα (μελάνια κ.τ.λ.)

Το κόστος αγοράς γραφικής ύλης υπολογίζεται στα 100 ευρώ το μήνα ήτοι 1200 ευρώ το χρόνο.

### Υλικά καθαρισμού κτιριακών και μη εγκαταστάσεων

Περιλαμβάνει πάσης φύσεως εξοπλισμό καθαρισμού, απορρυπαντικών, χαρτικών και ειδών για τη λειτουργία των χώρων υγιεινής.

Το κόστος προμήθειας υπολογίζεται στα 100 ευρώ το μήνα, ήτοι 1200 ευρώ το χρόνο.

### Συντήρηση και επισκευές κτιριακών εγκαταστάσεων και περιβάλλοντα χώρου

Το κόστος περιλαμβάνει το κόστος συντήρησης των κτιριακών εγκαταστάσεων και του Περιβάλλοντος χώρου αυτού (Χρωματισμούς, συντήρηση πρασίνου, αντικατάσταση ανοιγμάτων, επισκευών ατελειών κ.τ.λ.)

Το κόστος υπολογίζεται σε 8000 ευρώ το χρόνο.

### Δίκτυα κοινής ωφέλειας

Το κόστος υπηρεσιών δικτύων κοινής ωφέλειας περιλαμβάνει τις δαπάνες για ηλεκτρισμό, δίκτυο τηλεπικοινωνιών, ύδρευσης και αποχέτευσης.

Υπολογίζεται μια μεταβολή της των τιμών με ανοδική τάση την θερινή περίοδο λόγω αυξημένης κίνησης των επιβατών.

**Πίνακας 3.3: Κόστος υπηρεσιών κοινής ωφέλειας 2020**

Μήνας	Κατηγορία Υπηρεσιών		
	Ηλεκτρισμός	Δίκτυο τηλεπικοινωνιών	Υδρευση και αποχέτευση
Νοέμβριος	700,00 €	150,00 €	200,00 €
Δεκέμβριος	700,00 €	150,00 €	200,00 €
Ιανουάριος	700,00 €	150,00 €	200,00 €
Φεβρουάριος	700,00 €	150,00 €	200,00 €
Μάρτιος	800,00 €	200,00 €	250,00 €
Απρίλιος	850,00 €	200,00 €	250,00 €
Μάιος	900,00 €	250,00 €	300,00 €
Ιούνιος	1.000,00 €	250,00 €	300,00 €
Ιούλιος	1.000,00 €	250,00 €	300,00 €
Αύγουστος	1.000,00 €	250,00 €	300,00 €
Σεπτέμβριος	900,00 €	250,00 €	300,00 €
Οκτώβριος	850,00 €	200,00 €	250,00 €
Νοέμβριος	800,00 €	150,00 €	200,00 €
Δεκέμβριος	700,00 €	150,00 €	200,00 €
<b>Σύνολο</b>	<b>11.600,00 €</b>	<b>2.750,00 €</b>	<b>3.450,00 €</b>
<b>ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ:</b>			<b>17.800,00 €</b>

## Συνολικά έξοδα Λειτουργίας και Συντήρησης Κτιριακών Εγκαταστάσεων

**Πίνακας 3.4: Κόστος υπηρεσιών κοινής ωφέλειας 2020**

Κατηγορία Προμήθειας	Κόστος
Γραφική Ύλη	1.200,00 €
Υλικά καθαρισμού κτιριακών και μη εγκαταστάσεων	1.200,00 €
Συντήρηση και επισκευές κτιριακών εγκαταστάσεων και περιβάλλοντα χώρου	8.000,00 €
Δίκτυα κοινής ωφέλειας	17.800,00 €
<b>Συνολικό Κόστος</b>	<b>28.200,00 €</b>

### **3.4.3 Προμήθειες Προσωπικού**

#### Στολές Ένδυσης

Απαιτείται ο σχεδιασμός και η ραφή 22 στολών ένδυσης για το προσωπικό εκ των οποίων θα περιλαμβάνονται κοστούμια για τους άνδρες υπαλλήλους επίγεια εξυπηρέτησης, φορέματα με φουλάρια για τις γυναίκες υπαλλήλους καθώς και στολές εργασίας για του καθαριστές και του μηχανικούς των αεροσκαφών.

Για τα παραπάνω υπολογίζεται μία μέση τιμή κόστους ανά ενδυμασία στο ποσό των 201,85 ευρώ. Η εταιρία θα παραδίδει 2 τεμάχια ανά υπάλληλο.

Συνεπώς το συνολικό κόστος ανέρχεται στο ποσό :

- $22 \text{ εργαζόμενοι} * 201,8 \text{ €/τεμ} * 2 \text{ τεμ} = 8.880 \text{ ευρώ}$

### **3.4.4 Συνολικό Κόστος Προμήθειας Εφοδίων**

Το συνολικό κόστος προμήθειας εφοδίων που απαιτείται για την αποτελεσματική λειτουργία της επιχείρησης ανέρχεται σε 571.230,52 ευρώ.

**Πίνακας 3.5: Συνολικό Κόστος Προμήθειας Εφοδίων 2020**

<b>Κατηγορία Προμήθειας</b>	<b>Κόστος</b>
Κόστος προμήθειας εφοδίων υδροπλάνων	525.750,52 €
Κόστος προμήθειας εφοδίων και υπηρεσιών κτιριακών εγκαταστάσεων	28.200,00 €
Κόστος προμήθειας εφοδίων προσωπικού	8.880,00 €
<b>Συνολικό Κόστος</b>	<b>562.830,52 €</b>

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Μηχανολογία και Τεχνολογία**

### **4.1 Χαρακτηριστικά Υδροπλάνων**

#### **4.1.1 Πρόγραμμα πτήσεων και Στόλος της Μονάδας**

Η εταιρία με βάση το πρόγραμμα δρομολογίων που έχει καταρτίσει, όπως αυτό έχει παρουσιαστεί στο Κεφάλαιο 2 του παρόντος, θα προσφέρει προγραμματισμένα δρομολόγια για τη Χειμερινή και τη Θερινή σεζόν για το τουριστικό κοινό και τους ντόπιους κατοίκους, θα ναυλώνει τα υδροπλάνα για ιδιωτικές χρήσεις, ενώ θα τα χρησιμοποιεί για μεταφορά προϊόντων. Σύμφωνα με το πρόγραμμα απαιτούνται 4 υδροπλάνα εκ των οποίων τα 2 θα διαθέτουν 12 θέσεις και τα άλλα 2 θα διαθέτουν 19 θέσεις.

#### **4.1.2 Τεχνικά Χαρακτηριστικά Υδροπλάνων**

Η εταιρία σε πρώτη φάση θα μισθώσει τα υδροπλάνα που θα συμπεριλαμβάνονται στο στόλο της. Αυτό σημαίνει πως τα αεροσκάφη θα είναι μεταχειρισμένα, συνεπώς απαιτείται ενδελεχής διερεύνηση της αγοράς ώστε ο εξοπλισμός αυτός να προσφέρει ένα πακέτο που να συνδυάζει την ποιότητα, το χαμηλό μίσθωμα, την ασφάλεια, τη χαμηλή συντήρηση και την οικονομία στη κατανάλωση καυσίμου.

Τα υδροπλάνα που θα διαθέτει στο στόλο της η εταιρία θα είναι ένα 12θέσιο Dornier Seastar CD2 της Dornier Seastar και ένα 19θέσιο Twin Otter DHC-6 της Viking. Αυτό ο τύπος υδροπλάνων είναι ευρέως γνωστός και αντιπροσωπεύει το μεγαλύτερο τμήμα της αγοράς αυτής.

## Dornier Seastar CD2



Εικόνα: Dornier Seastar CD2

Οι τεχνικές προδιαγραφές του αεροσκάφους σύμφωνα με τα στοιχεία της Dornier Seawings (<https://www.dornierseawings.com/specifications.html>) είναι:

**Κινητήρες:** Κατασκευαστής Pratt & Whitney

Μοντέλο PT6A-135A

Ισχύς ίππων ανά μηχανή 650 (Flat Rated) SHP

Χρόνος μεταξύ γενικής επισκευής 3600 ωρών

**Διαμονή:**

Θέσεις πληρώματος (Απαιτείται ένας πιλότος) 2

Επιβατικά καθίσματα 0 - 12

**Χωρητικότητα καύσιμου:**

Χρησιμοποιείται 1375 l

**Ταχύτητες:**

Μέγιστη ταχύτητα κρουαζιέρας (MTOW FL100) 333 km / h

Ταχύτητα στάσης (διαμόρφωση προσγείωσης) 120 km / h



## Twin Otter DHC-6.



Εικόνα: Twin Otter DHC-6

Οι τεχνικές προδιαγραφές του αεροσκάφους σύμφωνα με τα στοιχεία της Viking (<https://www.vikingair.com/twin-otter-information/technical-description>) είναι:

Number Of Crew: 1 or 2

Number Of Passengers: 19

Fuel Capacities: 378 US Gallons (total)

Fuel Capacities: Optional Long Range – 89 US Gallons

### Maximum Cruise Speed

TAS Sea Level: 170 kt

5,000 ft: 181 kt

10,000 ft: 182 kt

Και οι δύο τύποι υδροπλάνων θα είναι αμφίβιοι, δηλαδή θα έχουν δυνατότητα προσγείωσης στο νερό και στη ξηρά. Παράλληλα η εσωτερική διαμόρφωση δύναται να τροποποιηθεί ανάλογα τη χρήση του υδροπλάνου (μεταφοράς επιβατών ή φορτίου). Τέλος προσφέρεται η δυνατότητα κάθε είδους και απόστασης ταξιδιών ενώ για κάθε τύπο υδροπλάνου υπάρχει σαφές πλαίσιο συντήρησης και ελέγχου.

### **4.1.3 Κόστος Ενοικίασης Υδροπλάνου**

Σύμφωνα με την εταιρία Gravitas Aviation Limited (<https://gravitasaviation.com/aircraft/>) που έχει εξειδίκευση στην ανάπτυξη και τη χρηματοδοτική μίσθωση αεροπλάνων και υδροπλάνων DHC-6 Twin

Otter προς τρίτους, η μίσθωση για έναν μήνα ενός υδροπλάνου ανέρχεται στο ποσό των 23.000 ευρώ για το DHC-6 Twin Otter και στο ποσό των 18.000 ευρώ για το Dornier Seastar CD2.

Συνεπώς το Συνολικό Κόστος μίσθωσης για ένα έτος του στόλου υδροπλάνων της μονάδας ανέρχεται:

**Πίνακας 4.1: Κόστος μίσθωσης υδροπλάνων**

Τύπος	Πλήθος	Μηνιαίο Μίσθωμα	Μήνες Έτους	Συνολικό κόστος
Dornier Seastar CD2	2	18.000,00 €	12	432.000,00 €
Twin Otter DHC-6.	2	23.000,00 €	12	552.000,00 €
Γενικό Σύνολο				984.000,00 €

## 4.2 Κτιριακές Εγκαταστάσεις

### 4.2.1 Μελέτες Κτιριακών Εγκαταστάσεων

Οι κτιριακές εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν την ανακαίνιση του υφιστάμενου διώροφου κτιρίου 195 τ.μ., την προσθήκη μεταλλικού στεγάστρου, την δημιουργία προβλήτα πρόσθεσης των υδροπλάνων, τη διαμόρφωση του υδατοδιαδρόμου, τη διαμόρφωση του Περιβάλλοντα χώρου του κτιρίου και την σύνδεση της μονάδας με το οδικό δίκτυο.

Η δημιουργία των παραπάνω εγκαταστάσεων απαιτεί μια σειρά από Μελέτες, Τεχνικές Εκθέσεις, αδειοδοτήσεις και γνωμοδοτήσεις από τις αρμόδιες υπηρεσίες. Τη σύνταξη και την εκπόνηση των απαιτούμενων μελετών θα αναλάβει η Τεχνική υπηρεσία του Δήμου με σκοπό την εξοικονόμηση δαπανών.

Ως προς τη μελέτη των λιμενικών εγκαταστάσεων (προβλήτα πρόσθεσης και διαμόρφωση υδατοδιαδρόμου) λόγω των απαιτούμενων εξειδικευμένων γνώσεων. ανατίθεται η εκπόνηση της μελέτης σε Τεχνικό Γραφείο Μελετών με ειδικότητα στις λιμενικές εγκαταστάσεις.

Το κόστος σύνταξης της μελέτης ανέρχεται στο ποσό των **15.000,00 ευρώ** και ορίζεται ως ποσοστό 16,6% επί το κόστους κατασκευής των αντίστοιχων κατασκευαστικών εργασιών.

#### 4.2.2 Κατασκευή Κτιριακών Εγκαταστάσεων

Το έργο περιλαμβάνει την πλήρη ανακαίνιση και ενίσχυση υφιστάμενου διώροφου κτιρίου 195 τ.μ. όπου θα εγκατασταθούν οι χώροι των γραφείων, του λογιστηρίου, οι τουαλέτες, οι πάγκοι αποσκευών και οι αποθήκες. Το συγκεκριμένο τμήμα του έργου περιλαμβάνει εργασίες ενίσχυσης του δομικού σκελετού, την εσωτερική διαρρύθμιση με τοιχοποιία από γυψοσανίδα, τις επιστρώσεις των δαπέδων, του χρωματισμούς, τις εργασίες μονώσεων, την τοποθέτηση νέων παραθύρων και πορτών, τις νέες τουαλέτες (πλήρως εξοπλισμένες), τις νέες υδραυλικές και ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις και τις εργασίες προμήθειας και εγκατάστασης του κλιματισμού και της θέρμανσης. Το κόστος επισκευής υπολογίζεται σε 710 €/τ.μ. με το Φ.Π.Α. δηλαδή  $710 \text{ €/τ.μ.} * 195 \text{ τ.μ.} = \mathbf{138.450,00 \text{ ευρώ}}$ .

Παράλληλα θα κατασκευαστεί μεταλλικό προστέγαστρο επί του υφιστάμενου κτιρίου εμβαδού 130 τ.μ. με πρόσοψη από πλαίσια από υαλοπίνακα με σκοπό τη διαμόρφωση του χώρου υποδοχής και αναμονής των πελατών αλλά και την αισθητική αναβάθμιση των κτιριακών εγκαταστάσεων με τρόπο λιτό και εξαιρετικά επιτηδευμένο. Η κατασκευή περιλαμβάνει και τις απαραίτητες εργασίες επιστρώσεων δαπέδων και ηλεκτρομηχανολογικών εγκαταστάσεων. Το κόστος ανέρχεται στο ποσό των 800 €/τ.μ. με το Φ.Π.Α. δηλαδή  $800 \text{ €/τ.μ.} * 130 \text{ τ.μ.} = \mathbf{104.000,00 \text{ ευρώ}}$ .

Επιπρόσθετα προβλέπεται η δημιουργία προβλήτα για τη πρόσθεση των υδροπλάνων και τη πρόσβαση των επιβαινόντων μήκους 90 μέτρων και πλάτους 4 μέτρων και οι απαραίτητες εγκαταστάσεις φωτισμού και σήμανσης του υδατοδιαδρόμου. Δεδομένου πως η εγκατάσταση θα βρίσκεται εντός του υφιστάμενου λιμένα, απαιτείται η στήριξη προβλήτα πρόσδεσης επί πασσάλων χωρίς την δημιουργία κρηπιδώματος λόγω των χαμηλής ταχύτητας κυματισμών. Το κόστος προϋπολογίζεται σε **90.000,00 ευρώ** με το Φ.Π.Α. δηλαδή 1000,00 ευρώ ανά τρέχον μήκος του προβλήτα.

Τέλος το κόστος διαμόρφωσης του περιβάλλοντα χώρου περιλαμβάνει τις εργασίες διαμόρφωσης πρόσβασης στις κτιριακές εγκαταστάσεις, τις εργασίες κυκλοφοριακής σύνδεσης, τις εγκαταστάσεις parking και τις εργασίες φύτευσης. Το κόστος υπολογίζεται στο 25% του συνολικού προϋπολογισμού των κτιριακών και λιμενικών εγκαταστάσεων, ήτοι σε ποσό **83.112,5 ευρώ** με το Φ.Π.Α..

Ο συνολικός προϋπολογισμός των κατασκευαστικών παρεμβάσεων προκύπτει:

Πίνακας 4.2: Κόστος Κατασκευαστικών Εργασιών

Τύπος	Συνολικό κόστος
Ανακαίνιση και ενίσχυση υφιστάμενου διώροφου κτιρίου	138.450,00 €
Μεταλλικό προστέγαστρο	104.000,00 €
Δημιουργία προβλήτα	90.000,00 €
Διαμόρφωσης του περιβάλλοντα χώρου	83.112,50 €
Γενικό Σύνολο:	415.562,50 €

#### 4.2.3 Προμήθεια Εξοπλισμού

Περιλαμβάνει το σύνολο των δαπανών για των εξοπλισμό των γραφείων όπως Ηλεκτρονικοί υπολογιστές, εκτυπωτές, συσκευές τηλεφώνων, γραφεία, καρέκλες κ.τ.λ.

Πίνακας 4.3: Κόστος Εξοπλισμού Μονάδας

Τύπος	Τεμάχια	Κόστος Μονάδας	Συνολικό κόστος
Γραφεία	14	250	3.500,00 €
Σετ Καρέκλες Γραφείου	14	200	2.800,00 €
Καθίσματα			
Επισκεπτών(μεταλλικοί πάγκοι)	10	350	3.500,00 €
Ηλεκτρονικοί Υπολογιστές	14	550	7.700,00 €
Εκτυπωτές	18	220	3.960,00 €
Συσκευές Τηλεφώνου	18	33	594,00 €
Φωτιστικά	25	25	625,00 €
Ερμάρια	3	500	1.500,00 €
		Γενικό Σύνολο:	24.179,00 €

#### 4.2.4 Κόστος Σύστασης Εταιρείας

Το κόστος περιλαμβάνει τις αμοιβές των Νομικών Συμβούλων, του Λογιστή αλλά και των εισφορών για την καταχώρηση στο εμπορικό Μητρώο (ΓΕ.Μ.Η.), την εγγραφή στο επιμελητήριο και το κόστος σύστασης της εταιρίας. Το συνολικό κόστος υπολογίζεται σε **900,00 ευρώ**.

#### 4.2.5 Συνολικό Κόστος Μηχανολογίας και Κατασκευής της Μονάδας

Το συνολικό κόστος αναφέρεται στις συνολικές δαπάνες προμήθειας και κατασκευής των εγκαταστάσεων για την λειτουργία της μονάδας.

Πίνακας 4.4: Συνολικό κόστος ίδρυσης της μονάδας

Τύπος	Συνολικό κόστος
Μελέτες Κτιριακών Εγκαταστάσεων	15.000,00 €
Κατασκευή Κτιριακών Εγκαταστάσεων	415.562,50 €
Προμήθεια Εξοπλισμού	24.179,00 €
Κόστος Σύστασης Εταιρείας	900,00 €
Γενικό Σύνολο:	455.641,50 €

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: Οργάνωση της μονάδας και γενικά έξοδα**

### **5.1 Οργάνωση και λειτουργία της μονάδας**

Μια επιχείρηση για να εδραιωθεί στην εκάστοτε αγορά πρέπει να έχει καλή διοίκηση, λειτουργία και οργάνωση που να την καθιστά αποτελεσματική. Η οργάνωση που εκφράζεται από τον όρο της οργανωτικής δομής είναι πολύ σημαντική για μία επιχείρηση, εφόσον την βοηθά να υλοποιήσει τους στόχους της μέσα από την αποτελεσματική διαχείριση των ανθρώπων και των εργασιών που πρέπει να εκτελέσουν.

Οι επιχειρήσεις των μεταφορών, απασχολούν ανθρώπινο δυναμικό διαφόρων ειδικοτήτων το οποίο ανάλογα με την εκπαίδευση του αναλαμβάνει και συγκεκριμένες αρμοδιότητες. Πρωταρχικός τους στόχος είναι η ικανοποίηση του πελάτη, έτσι προσπαθούν να εκμεταλλευτούν πλήρως τις ικανότητες και την τεχνογνωσία κάθε εργαζόμενου. Η προσπάθεια για να επιτευχθεί ο βέλτιστος σχεδιασμός γίνεται μέσω του οργανογράμματος.

#### **5.1.1 Οργανόγραμμα**

Βάση των τμημάτων που θα λειτουργούν στην υπό μελέτη μονάδα, τον αριθμό των εργαζομένων σε κάθε τμήμα και την δραστηριότητα τους συντάσσεται το οργανόγραμμα της επιχείρησης.

Τα τμήματα που απαιτούνται ώστε η μονάδα να εξασφαλίσει την εύρυθμη λειτουργία της είναι:

- Τμήμα οικονομικού προγραμματισμού

Το τμήμα οικονομικού προγραμματισμού έχει ως αντικείμενο τον χειρισμό όλων των διαδικασιών οικονομικής διοίκησης και διαχείρισης της μονάδας.

- Τμήμα marketing

Στόχος του τμήματος είναι η δημιουργία της επικοινωνιακής πολιτικής της εταιρίας με το πελάτη ώστε να έχει τη μέγιστη δυνατή απόδοση των πωλήσεων.

➤ Τμήμα επίγειας εξυπηρέτησης

Οι εργαζόμενοι του τμήματος θα ασχολούνται με τη γενικότερη εξυπηρέτηση των πελατών, ενώ οι συγκεκριμένες αρμοδιότητες αυτών διαφοροποιούνται ανάλογα με το χώρο απασχόλησής τους (γραφεία ή υδατοδρόμια).

➤ Τμήμα δραστηριότητας αερομεταφορών

Το τμήμα αυτό περιλαμβάνει του Μηχανικούς των αεροσκαφών και του πιλότους όπου στόχους τους είναι η παραγωγή ασφαλών, γρήγορων και ποιοτικών μετακινήσεων.

Τα τμήματα της μονάδας διατάσσονται σε μορφή πυραμοειδή. Δεδομένου πως η συγκεκριμένη μονάδα υδροπλάνων θα αποτελεί ένα περιφερειακό τμήμα και συνεπώς δεν θα απασχολεί μεγάλο αριθμό εργαζομένων, στοχεύει στην άμεση επαφή τμημάτων μεταξύ τους με σαφή διακριτοποίηση των αρμοδιοτήτων τους. Βασιζόμενοι στην ίδια λογική, τη διοίκηση και την εποπτεία της μονάδας θα την έχει το ΔΣ της εταιρίας.

Στη συνέχεια παρατίθεται το οργανόγραμμα της επιχείρησης:

**Εικόνα 5.1: Οργανόγραμμα μονάδας**



## 5.2 Γενικά έξοδα

### 5.2.1 Τα λειτουργικά έξοδα

Τα λειτουργικά έξοδα της μονάδας μπορούν να συνομιστούν στις εξής κατηγορίες:

- Έξοδα προώθησης της Τουριστικής Μονάδας (πίνακας 2.11)
- Κόστος προμηθειών εφοδίων υδροπλάνων, κτιριακών εγκαταστάσεων και προσωπικού (πίνακας 3.5)
- Κόστος ενοικίασης υδροπλάνων (πίνακας 4.1)
- Κόστος Μισθοδοσίας (πίνακας 7.1 και 7.2)

Πίνακας 5.1: Λειτουργικά έξοδα (2020-2024)

Περιγραφή	Κόστος				
	2020	2021	2022	2023	2024
Έξοδα προώθησης της Τουριστικής Μονάδας	27.500,00 €	28.325,00 €	29.174,75 €	30.049,99 €	30.951,49 €
Κόστος προμηθειών εφοδίων υδροπλάνων, κτιριακών εγκαταστάσεων και προσωπικού	562.830,52 €	579.715,44 €	597.106,90 €	615.020,11 €	633.470,71 €
Κόστος ενοικίασης υδροπλάνων	984.000,00 €	1.013.520,00 €	1.043.925,60 €	1.075.243,37 €	1.107.500,67 €
Κόστος Μισθοδοσίας	314.985,00 €	324.434,55 €	334.167,59 €	344.192,61 €	354.518,39 €
<b>Γενικό Σύνολο:</b>	<b>1.889.315,52 €</b>	<b>1.945.994,99 €</b>	<b>2.004.374,84 €</b>	<b>2.064.506,08 €</b>	<b>2.126.441,26 €</b>

Για τις παραπάνω κατηγορίες, προβλέπεται προσαύξηση των γενικών εξόδων κατά την τάξη του αναμενόμενου πληθωρισμού για τα επόμενο 5 χρόνια εκτίμησης.



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Ανθρώπινοι Πόροι

### 6.1 Ανθρώπινοι πόροι

Το ανθρώπινο δυναμικό σε μια επιχείρηση παίζει καθοριστικό ρόλο στην επίτευξη των στόχων της διότι αποτελεί την κινητήρια δύναμη όλης της μονάδας. Έτσι, σε μία μονάδα αερομεταφορών που απαιτεί συνέπεια και εξειδίκευση, αποτελεί πρωταρχικό παράγοντα η εύρεση των κατάλληλων ανθρώπινων πόρων.

Προκειμένου να υλοποιηθεί το επενδυτικό σχέδιο και η λειτουργία της μονάδας να φέρει τα προσδοκώμενα αποτελέσματα απαιτείται η στελέχωση της με το κατάλληλα εκπαιδευμένο ανθρώπινο δυναμικό. Κάθε εργαζόμενος θα πρέπει να είναι πλήρως καταρτισμένος, να διαθέτει καλή επικοινωνιακή πολιτική, να είναι παραγωγικός και να υιοθετήσει τις αρχές, την φιλοσοφία και την κουλτούρα της επιχείρησης.

Το ανθρώπινο δυναμικό της μονάδας διακρίνεται σε τρεις βασικές κατηγορίες:

- ✓ Διοικητικά στελέχη
- ✓ Προσωπικό επίγειας εξυπηρέτησης
- ✓ Προσωπικό δραστηριότητας αερομεταφορών

#### 6.1.1 Αρμοδιότητες τμημάτων

##### Διεύθυνση

Ο γενικός διευθυντής θα είναι πτυχιούχος οικονομικών ή κοινωνικών σχολών των ΑΕΙ με ειδίκευση στη διοίκηση. Θα πρέπει να διακρίνεται από ηγετικό χαρακτήρα, δυναμισμό και εμπειρία στη διοίκηση προσωπικού καθότι στόχος του θα είναι να βελτιώσει την απόδοση της εργασίας και ταυτόχρονα να φροντίσει για την ικανοποίηση του προσωπικού τόσο από την εργασία που του έχει ανατεθεί, όσο και από άποψη μισθού και λοιπών παροχών. Ακόμη, θα μεριμνά για την αποδοτικότερη αξιοποίηση των εργαζομένων, τις κατάλληλες συνθήκες εργασίας και ασφάλειας του προσωπικού. Ειδικότερα, ο Διευθυντής θα είναι υπεύθυνος για το

σχεδιασμό των δραστηριοτήτων της μονάδας, την οργάνωση των εργασιών που απαιτούνται για την επίτευξη των στόχων της επιχείρησης, το ανθρώπινο δυναμικό και τον έλεγχο όλης της μονάδας.

#### Τμήμα οικονομικού προγραμματισμού

Το τμήμα οικονομικού προγραμματισμού θα ασχολείται με την διαχείριση της μονάδας όσον αφορά την διευθέτηση των οικονομικών ζητημάτων. Συγκεκριμένα:

- Θα συσταθεί το Τμήμα του Λογιστηρίου το οποίο θα αποτελείται από 2 άτομα, το οποίο θα έχει ως αντικείμενο τον χειρισμό όλων των διαδικασιών οικονομικής διοίκησης και διαχείρισης της μονάδας που αφορούν:
  - Τον οικονομικό Προγραμματισμό και Έλεγχο (κατάρτιση-υλοποίηση προϋπολογισμού, κατάρτιση απολογισμού □ ισολογισμού, παρακολούθηση οικονομικών στοιχείων
  - Την τήρηση του Λογιστικού Συστήματος
  - Την Παρακολούθηση, συγκέντρωση, απόδοση φόρων και λοιπών κρατήσεων υπέρ τρίτων
  - Την Τήρηση οικονομικών καρτελών συναλλασσομένων (προμηθευτών κ.λπ.) με τη μονάδα
  - Την Εκκαθάριση και ενταλματοποίηση δαπανών (συγκέντρωση-έλεγχος-κωδικοποίηση δικαιολογητικών, εισήγηση προς τη Διοικούσα Επιτροπή της μονάδας για την έγκριση καταβολής δαπάνης, έκδοση-διεκπεραίωση χρηματικών ενταλμάτων πληρωμής και έκδοση επιταγών).
- Θα συσταθεί το Τμήμα Προμηθειών και Διαχείρισης Υλικού, το οποίο θα αποτελείται από 1 άτομα και θα έχει ως αντικείμενο την προμήθεια όλων των υλικών και υπηρεσιών που χρησιμοποιεί η μονάδα, τη διαχείριση των αποθηκών και τη διοίκηση και διαχείριση της περιουσίας της μονάδας.

Οι υποψήφιοι εργαζόμενοι θα πρέπει να είναι απόφοιτοι οικονομικής σχολής και να διαθέτουν εργασιακή εμπειρία συναφή με το τομέα δραστηριοποίησής τους στην εταιρία.

## Τμήμα marketing

Πρόκειται για ένα τμήμα το οποίο θα έχει διευρυμένες αρμοδιότητες που θα στοχεύουν στην αποτελεσματική προώθηση των υπηρεσιών της εταιρείας. Η θέση εργασίας στο τμήμα του marketing που θα καλύπτεται από ένα εργαζόμενο, είναι μία σημαντική θέση καθώς σύμφωνα με την επιχειρηματική στρατηγική, θα έχει ως στόχο την επίτευξη των ποιοτικών και ποσοτικών εταιρικών στόχων. Αρχικά, η εργασία στο τμήμα του marketing θα έχει αρκετές αρμοδιότητες διοικητικού περιεχομένου με σκοπό τη λειτουργικότητα του τμήματος. Παράλληλα στα πλαίσια της επικοινωνιακής πολιτικής της μονάδας, ένας βοηθός στο τμήμα πρέπει να οργανώνει τις προωθητικές παρουσιάσεις και να παρέχει υποστήριξη στη διοργάνωση εταιρικών εκδηλώσεων. Παράλληλα το τμήμα αυτό θα περιλαμβάνει επίσης την υποστήριξη σε διάφορα project, όπως και τη διαρκή έρευνα για τη συγκέντρωση απαραίτητων στοιχείων, προκειμένου να σχεδιαστεί η κατάλληλη στρατηγική που να συμβαδίζει με τις ανάγκες της αγοράς. Βασική επιδίωξη του τμήματος είναι να αναπτύσσει και υλοποιεί προγράμματα δημιουργίας ή ενίσχυσης της ζήτησης και να σχεδιάζει τις ενέργειες προώθησης με γνώμονα τη συνεχή αναβάθμιση της εταιρικής εικόνας και τη βελτίωση της αναγνωρισιμότητας του ονόματος της εταιρείας και των υπηρεσιών της.

Οι υποψήφιοι εργαζόμενοι θα πρέπει να διαθέτουν Δίπλωμα ή Μεταπτυχιακό τίτλο στο Marketing ή άλλο συναφή κλάδο και να έχουν τουλάχιστον 3 χρόνια εμπειρίας σε ανάλογη θέση με αποδεδειγμένες ικανότητες και επιτυχίες.

## Τμήμα επίγειας εξυπηρέτησης

Οι εργαζόμενοι του τμήματος θα ασχολούνται με τη γενικότερη εξυπηρέτηση των πελατών, ενώ οι συγκεκριμένες αρμοδιότητες αυτών διαφοροποιούνται ανάλογα με το χώρο απασχόλησής τους (γραφεία ή υδατοδρόμια).

Οι υπάλληλοι επίγειας εξυπηρέτησης θα χωριστούν σε κατηγορίες ανάλογα με τη φύση και το αντικείμενο δραστηριότητας τους.

Αναλυτικά συστήνεται:

- Τμήμα Εξυπηρέτησης Επιβατών (Συνοδός Εδάφους) αποτελούμενο από 1 άτομο όπου τα κύρια καθήκοντα του είναι:

- Έλεγχος καθηκόντων στο ημερήσιο πρόγραμμα
  - Προετοιμασία των ελεγκτηρίων εισιτηρίων που θα χρησιμοποιηθούν για κάθε πτήση
  - Διαδικασίες check-in
  - Ενημέρωση των επιβατών για την ώρα και έξοδο επιβίβασης
  - Συνοδεία αφίξεων
  - Προετοιμασία της εξόδου επιβίβασης
  - Ανακοινώσεις
  - Έλεγχος για το μέγεθος των χειραποσκευών
  - Επιβίβαση και εξακρίβωση στοιχείων
- Τμήμα Υπαλλήλων Εποπτείας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών αποτελούμενο από 1 άτομο με κύρια καθήκοντα:
    - Προετοιμασία όλων των απαραίτητων εγγράφων για την πτήση που έχει υπό την ευθύνη του
    - Έλεγχος και επιβεβαίωση ότι όλα τα εμπλεκόμενα τμήματα γνωρίζουν τις λεπτομέρειες της εξυπηρετούμενης πτήσης
    - Έλεγχος και επιβεβαίωση ότι όλα τα εφόδια που θα συμμετέχουν στην εξυπηρέτηση της πτήσης είναι λειτουργικά και έχουν γίνει οι απαραίτητοι έλεγχοι
    - Διασφαλίζει την ασφαλή επιβίβαση/αποβίβαση των επιβατών από τις γέφυρες, σκάλες εξυπηρέτησης αεροσκαφών
    - Εκτελεί όλους τους απαραίτητους ελέγχους κατά την φόρτωση/εκφόρτωση αποσκευών/εμπορευμάτων από τα αμπάρια των αεροσκαφών
- Τμήμα Φορτοεκφόρτωσης Αεροσκαφών αποτελούμενο από 1 άτομο με κύρια καθήκοντα:
    - Φόρτωση / εκφόρτωση αποσκευών, φορτίου, ταχυδρομείου
    - Τοποθέτηση των αποσκευών στα καρότσια μεταφοράς
- Τμήμα Καθαρισμού αποτελούμενο από 2 άτομα με κύρια καθήκοντα:

- Καθαρισμό αεροσκαφών
- Καθαρισμό γραφείων καθημερινά

Ως εκ τούτου, όλοι οι εργαζόμενοι θα πρέπει να είναι ιδιαίτερα προσεκτικοί όσον αφορά την εμφάνιση και την προσωπική τους υγιεινή, φιλικοί, εξυπηρετικοί και πρόθυμοι. Επιπλέον, θα πρέπει να διαθέτουν ευπρεπή συμπεριφορά, να έχουν καλή επικοινωνιακή πολιτική και να μπορούν να δίνουν λύση στα προβλήματα των πελατών είναι ευγενικοί, γρήγοροι, να αντιλαμβάνονται τις ανάγκες των πελατών και να διαθέτουν ικανότητες διαχείρισης κρίσεων και σωστής αντιμετώπισης των «δύσκολων» ή δυσαρεστημένων πελατών. Τέλος, οι εργαζόμενοι του τμήματος θα πρέπει να έχουν γνώσεις ξένων γλωσσών και ηλεκτρονικών υπολογιστών.

#### Τμήμα δραστηριότητας αερομεταφορών

Στο τμήμα αυτό υπάγονται τόσο οι πιλότοι όσο και οι μηχανικοί των υδροπλάνων. Οι αρμοδιότητες των πιλότων είναι να μεταφέρουν με ασφάλεια και ταχύτητα τους πελάτες. Παράλληλα οφείλουν να έχουν την εποπτεία των αεροσκαφών και να ελέγχουν τακτικά τα ζητήματα που άπτονται των αρμοδιοτήτων τους. Οφείλουν να είναι πάντα συνεπείς στα προγραμματισμένα δρομολόγια, να τηρούν τους κανόνες ασφαλείας κατά την πτήση (πόδια πτήσης κ.τ.λ.) και να ελέγχουν κάθε παράμετρο που σχετίζεται με την ασφάλεια της πτήσης (δελτίο καιρού, υδατοδιάδρομος κ.τ.λ.)

Οι μηχανικοί είναι υπεύθυνοι για τον έλεγχο, τη συντήρηση και τη γενική εποπτεία των ηλεκτρικών και μηχανικών συστημάτων του αεροσκάφους.

Ειδικότερα:

- Ο τακτικός έλεγχος, η επιδιόρθωση και η συντήρηση των αεροσκαφών
- Έλεγχο των ηλεκτρονικών συστημάτων του αεροσκάφους
- Συμμετοχή στο συνεργείο των κινητήρων-παρελκομένων, όπου ελέγχουν περιοδικά τους κινητήρες-υπομονάδες συστημάτων του αεροσκάφους.

Οι εργαζόμενοι στο τμήμα αυτό θα πρέπει να είναι απόφοιτοι αντίστοιχων σχολών με άρτια κατάρτιση, επαρκή εμπειρία με πολλές ώρες πτήσεων ενώ θα πρέπει να μπορούν με ψυχραιμία και αποτελεσματικότητα να διαχειριστούν απρόβλεπτες καταστάσεις.

### **6.1.2 Προσέλκυση και επιλογή του ανθρώπινου δυναμικού**

Η μονάδα όσον αφορά την εύρεση πιλότων και μηχανικών για το τμήμα της δραστηριότητας των αερομεταφορών, θα απευθυνθεί σε εξειδικευμένη εταιρία εύρεσης ανθρώπινου δυναμικού. Η θέση ευθύνης των συγκεκριμένων θέσεων απαιτεί εξειδικευμένα στελέχη με υψηλό επίπεδο και με μακρόχρονη εμπειρία. Η εταιρία θα είναι υπεύθυνη να ορίσει έναν σύμβουλο ο οποίος θα αξιολογήσει τα προσόντα των υποψηφίων κατά τη διαδικασία των δοκιμαστικών πτήσεων.

Από την άλλη για τα υπόλοιπα τμήματα θα γίνει αξιολόγηση των βιογραφικών καθώς και της επικοινωνιακής ικανότητας των υποψηφίων.

Λόγω του υψηλού ποσοστού ανεργίας αλλά και του υψηλού μορφωτικού επιπέδου των ανέργων, θεωρείται πως η μονάδα θα βρεί άμεσα προσωπικό. Σε κάθε περίπτωση οφείλει να εφαρμόσει προγράμματα γνωριμίας με νέους εργαζόμενους και να είναι γενναιόδωρη ως προς τους προσφερόμενους μισθούς.

Προτεραιότητα της εταιρίας θα είναι η απασχόληση προσωπικού από την τοπική κοινωνία.

### **6.1.3 Εκπαίδευση του ανθρώπινου δυναμικού**

Η επιβίωση και ανάπτυξη μιας εταιρείας εξαρτάται από την ταχύτητα με την οποία προσαρμόζεται στις νέες εξελίξεις και απαιτήσεις αλλά και την ικανότητά της να αξιοποιεί στο μέγιστο τους παραγωγικούς της πόρους.

Προκειμένου λοιπόν η εταιρία μας να αναπτύσσεται συνεχώς, είναι διατεθειμένη να εφοδιάζει τους εργαζομένους της με γνώσεις που θα τους δίνουν ικανότητες και θα τους επιτρέπουν να προσαρμόζονται πιο γρήγορα και να κατανοούν τις νέες απαιτήσεις.

Όσον αφορά το προσωπικό της επιχείρησης, θα διαθέτει τις απαιτούμενες γνώσεις, την απαραίτητη σχετική εκπαίδευση και την σχετική επαγγελματική εμπειρία.

Ωστόσο η μονάδα οφείλει να πραγματοποιεί κάθε απαιτούμενη ενέργεια που αφορά την εύρυθμη και ασφαλή λειτουργία του υδατοδρομίου και των υδροπλάνων. Στα πλαίσια αυτά

μπορεί να πραγματοποιεί δοκιμαστικές πτήσεις για κάθε υδροπλάνο και κάθε νέο πιλότο ώστε να εξασκούνται και να μαθαίνουν τα λειτουργικά χαρακτηριστικά κάθε αεροσκάφους.

Το κόστος κάθε δοκιμαστικής πτήσης εκτιμάται σε 1.000 ευρώ (2017) και θα αναλαμβάνεται από τη μονάδα του υδατοδρομίου η οποία και θα έχει αναθέσει την εκπαίδευση αυτή σε εξειδικευμένη εταιρεία. Για κάθε επόμενο έτος, το σχετικό κόστος αυξάνει κατά την τάξη του αναμενόμενου πληθωρισμού.

Παράλληλα η μονάδα υποχρεούται να διοργανώνει 3 φορές ανα έτος, ενημερωτικά σεμινάρια από τον επενδυτή στα οποία θα υπάρχει ενημέρωση για το κανονισμό λειτουργίας των αεροσκαφών, καθώς και για τυχόν αλλαγές στην εταιρική πολιτική.

Εκπαίδευση για το προσωπικό λειτουργίας του υδατοδρομίου μπορεί να παρέχεται είτε από την ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), είτε από πιστοποιημένα από την ΥΠΑ άτομα του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου, είτε από πιστοποιημένα από την ΥΠΑ άτομα της αεροπορικής εταιρίας που εκμεταλλεύεται υδροπλάνα. Η ύλη της εκπαίδευσης καθορίζεται από τις οικείες Δ/νσεις της ΥΠΑ σε συνεννόηση με τις αρμόδιες υπηρεσίες του Υπουργείου Ναυτιλίας.

Τέλος για την μέτρηση της απόδοσης του νέου προσωπικού θα χρησιμοποιείται πρόγραμμα αξιολόγησης το οποίο θα είναι σε θέση να ικανοποιήσει ορισμένους από τους στόχους της επιχείρησης όπως είναι η ενθάρρυνση των εργαζομένων με σκοπό καλύτερες επιδόσεις, τον καθορισμό των μισθών, ημερομισθίων τις προαγωγές καθώς και την βοήθεια προς στα στελέχη να βρίσκουν τα προβλήματα της επιχείρησης.

#### **6.1.4 Δαπάνες προσωπικού**

Η εταιρία θα ακολουθήσει μια ανταγωνιστική πολιτική αμοιβών η οποία αφενός θα σέβεται το νομοθετικό πλαίσιο και τις απαιτήσεις κάθε θέσης και αφετέρου θα έχει ως στόχο να προσελκύσει ανθρώπινο δυναμικό με ιδιαίτερες ικανότητες. Αυτό θα έχει ως στόχο να δημιουργήσει μια ομάδα, της οποίας η λειτουργία και οι αρχές θα έχει αντίκτυπο στο τουριστικό κοινό.

Επιπρόσθετα η εταιρία οφείλει να είναι συνεπής ως προς την κάλυψη των υπερωριών και την ιατροφαρμακευτική περίθαλψη. Τέλος θα πρέπει να εφαρμόζει bonus επιβράβευσης στο προσωπικό που είναι εξόχως αποτελεσματικό και εργατικό.

Στη συνέχεια υπολογίζεται το συνολικό κόστος του προσωπικού της υπό μελέτης μονάδας. Οι συνολικές αμοιβές θα αναπροσαρμόζονται κάθε έτος κατά 3% προκειμένου να λαμβάνεται υπόψη η μέση αύξηση του πληθωρισμού της Ελλάδας

Εκτιμώντας όλα τα ανωτέρω και προβλέποντας μία επιτυχημένη πορεία για την επιχείρηση προκύπτουν οι ακόλουθοι πίνακες στους οποίους παρουσιάζεται το κόστος μισθοδοσίας για το πρώτο έτος λειτουργίας της μονάδας (2020).

Πίνακας 6.1: Κόστος μισθοδοσίας 2020 (μόνιμο προσωπικό)

Ειδικότητα	Αριθμός εργαζομένων	Μηνιαίος μισθός	Ετήσια δαπάνη (σύνολο εργαζομένων)
Υπεύθυνος οικονομικών	1	950,00 €	11.400,00 €
Υπεύθυνος marketing	1	950,00 €	11.400,00 €
Υπάλληλοι εδάφους	3	750,00 €	27.000,00 €
Υπάλληλοι γραφείου	3	800,00 €	28.800,00 €
Πιλότοι	4	2.500,00 €	120.000,00 €
Μηχανικοί αεροσκαφών	2	1.500,00 €	36.000,00 €
<b>Σύνολο</b>	<b>14</b>		<b>234.600,00 €</b>
Λοιπές παροχές (10% του κόστους μισθοδοσίας)			23.460,00 €
<b>Γενικό Σύνολο:</b>			<b>258.060,00 €</b>



Πίνακας 6.2: Κόστος μισθοδοσίας 2020 (εποχιακό προσωπικό)

Ειδικότητα	Αριθμός εργαζομένων	Μηνιαίος μισθός	Ετήσια δαπάνη (σύνολο εργαζομένων)
Υπάλληλοι εδάφους	2	750,00 €	7.500,00 €
Υπάλληλοι γραφείου	2	800,00 €	8.000,00 €
Πιλότοι	2	2.500,00 €	25.000,00 €
Μηχανικοί αεροσκαφών	1	1.500,00 €	7.500,00 €
Νομικός Σύμβουλος	1	750,00 €	3.750,00 €
<b>Σύνολο</b>	<b>8</b>		<b>51.750,00 €</b>
Λοιπές παροχές (10% του κόστους μισθοδοσίας)			5.175,00 €
<b>Γενικό Σύνολο:</b>			<b>56.925,00 €</b>

Για τους μόνιμους εργαζομένους υπολογίζεται 12 μισθούς σε ετήσια βάση ενώ για το εποχιακό προσωπικό 5 (κατηγορία στην οποία εντάσσεται και ο νομικός σύμβουλος). Όσον αφορά τις λοιπές παροχές, αυτές υπολογίζονται ως ποσοστό 10% επί του κόστους μισθοδοσίας σε ετήσια βάση και για τις δύο κατηγορίες εργαζομένων (μόνιμοι-εποχικοί).

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: Τοποθεσία, Χώροι Εγκατάστασης, Περιβάλλον**

### **7.1 Τοποθεσία**

Το Κατάκολο αποτελεί Τοπική Κοινότητα που ανήκει στον Δήμο Πύργου. Οι εκατοντάδες χιλιάδες επισκέψεις τουριστών κάθε χρόνο, καθιστούν το Κατάκολο ένα από τα μεγαλύτερα και σημαντικότερα τουριστικά λιμάνια της χώρας (5<sup>ο</sup> κατά σειρά), είναι δε το επίνειο του Πύργου και σύμφωνα με τη Βικιπαίδεια έχει 509 μόνιμους κάτοικους κατά την απογραφή του 2011. Στην Τοπική Κοινότητα υπάγεται και ο οικισμός του Άγιου Ανδρέα.

Η πρόσβαση στο Κατάκολο είναι εφικτή με λεωφορείο, τρένο ή σκάφος. Σε μικρή απόσταση βρίσκεται η πρωτεύουσα του Νομού Ηλείας, ο Πύργος και ακολουθεί η Αρχαία Ολυμπία, με το παγκοσμίου φήμης ιερό του Διός και το Στάδιο όπου γίνονταν οι Ολυμπιακοί αγώνες στην αρχαιότητα.

### **7.2 Εγκαταστάσεις**

#### **7.2.1 Σχέδιο Νόμου**

Για την λειτουργία του υδατοδρομίου απαιτείται η κατάλληλη υποδομή σε λιμενικές και κτιριακές εγκαταστάσεις συμπεριλαμβανομένων και των προκατασκευασμένων σταθερών, μετακινούμενων ή φορητών οικίσκων, καθώς και του απαιτούμενου εξοπλισμού.

Η κατασκευή των απαιτούμενων νέων εγκαταστάσεων για την εξυπηρέτηση υδροπλάνων, επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου θα πρέπει να είναι σύμφωνα με τις ισχύουσες προδιαγραφές και τους κανονισμούς και με τη σχετική κείμενη νομοθεσία.

Για το σχεδιασμό των κτιριακών εγκαταστάσεων θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο τύπος του υδατοδρομίου, ο οποίος καθορίζεται από τη λειτουργία και τις δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα σε αυτό. Ειδικότερα για τους χώρους από τους οποίους ο επιβάτης διέρχεται υποχρεωτικά θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι χώροι αναμονής προ του έλεγχου εισιτηρίων, παράδοσης /

παραλαβής αποσκευών, ελέγχου διαβατηρίων ή εγγράφων ταυτοπροσωπίας, ελέγχου ασφαλείας επιβατών / αποσκευών, χώροι αναμονής για επιβίβαση, χώροι υγιεινής κ.λπ..

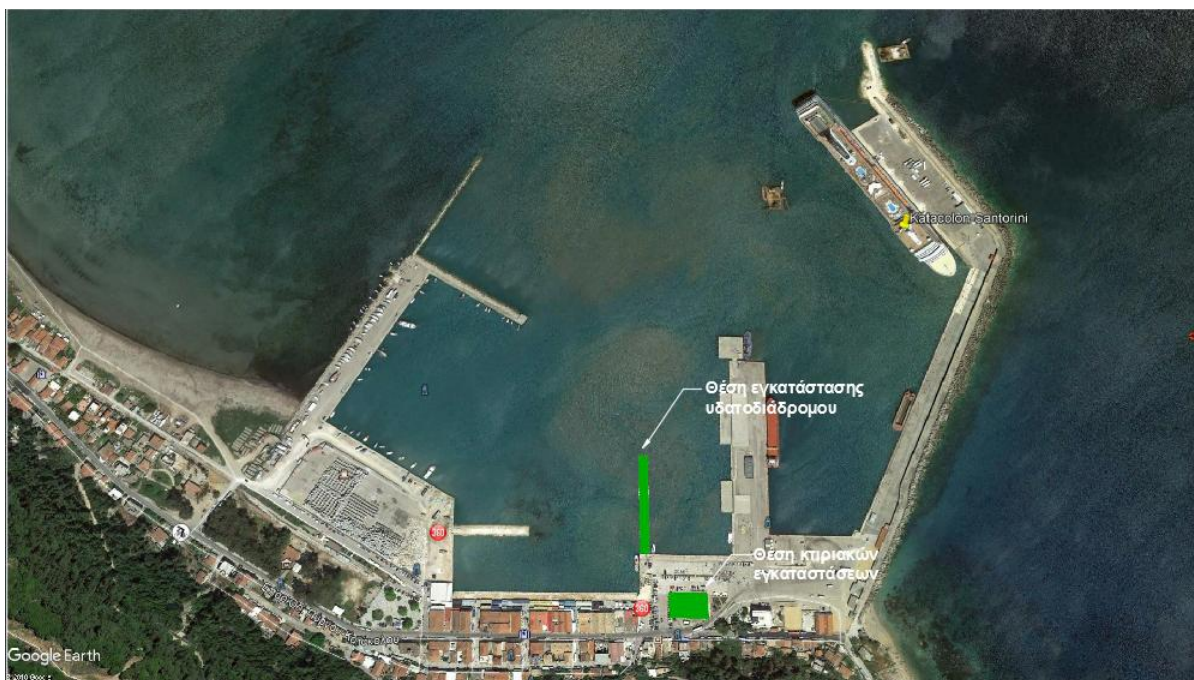
Οι ελάχιστες απαιτήσεις των κτιριακών εγκαταστάσεων προκειμένου να διασφαλίζεται επαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης επιβατών καθορίζονται από τον Ν. 4146/2013 ως εξής:

- I. κτιριακή ή άλλη υποδομή ώστε να διασφαλίζεται η επάρκεια χώρου για την εγκατάσταση και τη σωστή λειτουργία του εξοπλισμού ασφαλείας ελέγχου επιβατών / αποσκευών,
- II. κατά την αναμονή επιβατών απαιτείται χώρος 1,2 τ.μ. ανά εξυπηρετούμενο επιβάτη,
- III. υποχρεωτική ύπαρξη χώρων υγιεινής των δύο φύλων ανάλογα με τον αριθμό επιβατών. Σε περίπτωση που οι χώροι αυτοί δεν βρίσκονται εντός του χώρου αναμονής των επιβατών θα χωροθετούνται πλησίον αυτού.

### **7.2.2 Χωροθέτηση μονάδας**

Η θέση εγκατάστασης των απαραίτητων κτιριακών υποδομών χωροθετείται στο κτίριο του παλιού τουριστικού περιπτέρου που σήμερα στεγάζεται και το ΔΛΤ Πύργου, το οποίο θα επισκευαστεί και θα στεγάσει τις διοικητικές υπηρεσίες του υδατοδρομίου και τις ανάγκες στον τομέα της ασφάλειας για τον έλεγχο των επιβατών. Σημαντική εξίσου θα είναι και η διαμόρφωση του περιβάλλοντα χώρου, σύμφωνα με τη μελέτη ανάπλασης που θα αλλάξει πλήρως την εικόνα που σήμερα βλέπουν οι τουρίστες των κρουαζιερόπλοιων και θα συμβάλει στην πλήρη εφαρμογή υφιστάμενης κυκλοφοριακής μελέτης του 2014. Η θέση εγκατάστασης βρίσκεται στο κέντρο του λιμένα συνεπώς καθιστά απολύτως λειτουργική την μονάδα, επιπρόσθετα δημιουργεί τις κατάλληλες συνθήκες προσγείωσης και απογείωσης των υδροπλάνων ενώ αξιοποιεί με έναν τρόπο ιδιαίτερα λιτό και επιτηδευμένο τις εγκαταλελειμμένες υπάρχουσες κτιριακές εγκαταστάσεις και τον περιβάλλοντα χώρο αυτών.

**Εικόνα 7.1: Θέση εγκατάστασης της μονάδας**



**Εικόνα 7.2: Θέση εγκατάστασης της μονάδας**



### **7.2.3 Περιφερειακά Υδατοδρόμια**

Με βάση τον επιχειρησιακό σχεδιασμό και την δυναμικότητα των εγκαταστάσεων η μονάδα υδατοδρομίου που θα ιδρυθεί ανήκει στην κατηγορία των περιφερειακών υδατοδρομίων.

Τα περιφερειακά υδατοδρόμια είναι τα μικρότερα υδατοδρόμια, που συνήθως συνδέονται με συγκεκριμένους προορισμούς, κυρίως με τα κοντινά κεντρικά υδατοδρόμια της περιφέρειας τους, με κάποιο άλλο κοντινό περιφερειακό υδατοδρόμιο, και ενδεχομένως με κάποιο από τα μητροπολιτικά υδατοδρόμια της χώρας. Συνήθως βρίσκονται κοντά σε μικρά ή μεσαία αστικά κέντρα (ίσως και όχι), και είναι απεριόριστα ως προς το πλήθος τους ανά περιφέρεια.

Τέλος, αναφορικά με τις υποδομές του θα διαθέτει:

- 1-5 θέσεις πρόσδεσης υδροπλάνων,
- χώρο υποδοχής και check in,
- Wifi spots,
- δωμάτιο πρώτων βοηθειών,
- οθόνες ενημέρωσης και προώθησης προϊόντων,
- χώρο γραφείου,
- Info Stands,
- μικρή έκταση θέσεων στάθμευσης αυτοκινήτων,
- ράμπες πρόσβασης για ΑΜΕΑ.

## **7.4. Υποδομές μεταφορών**

### **7.4.1 Οδικό δίκτυο**

Η περιοχή της Χερσονήσου Κατάκολου εξυπηρετείται επαρκώς από τις ακόλουθες οδούς: οδός Κατάκολο – Πύργος, Κατάκολο - Αμαλιάδα, βασικό επαρχιακό εθνικό οδικό δίκτυο με τις περιοχές Γαστούνη - Λεχαινά - Βάρδα - Κάτω Αχαΐα - Πάτρα, Εθνική Οδός Πύργος – Αρχαία Ολυμπία και Εθνική Οδός Πύργος - Ζαχάρω - Κυπαρισσία.

#### **7.4.2 Σιδηροδρομικό δίκτυο**

Η υφιστάμενη σιδηροδρομική γραμμή (ΣΓ) Πύργος - Κατάκολο είναι στενού εύρους και ως εκ τούτου δεν επιτρέπει την ανάπτυξη υψηλής ταχύτητας. Κατά τους θερινούς μήνες λειτουργεί η γραμμή Κατάκολο – Πύργος – Ολυμπία για εξυπηρέτηση της τουριστικής κίνησης μέσω της κρουαζιέρας.

#### **7.4.3 Λιμένες**

Ο λιμένας Κατάκολου, στη βάση του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πύργου, εξυπηρέτησε για το 2017 συνολικά 271 κρουαζιερόπλοια.

#### **7.4.4 Αερολιμένες**

Στην ευρύτερη περιοχή μελέτης λειτουργεί ο αερολιμένας του Άραξου.

### **7.5 Εκτίμηση και Αξιολόγηση Περιβαλλοντικών Επιπτώσεων**

Οι επιδράσεις της τουριστικής ανάπτυξης είναι συνάρτηση και των χαρακτηριστικών της περιοχής στην οποία αναπτύσσεται. Η υπερσυγκέντρωση ατόμων και οχημάτων σε περιόδους τουριστικής αιχμής δημιουργεί προβλήματα, λόγω της ανάγκης δημιουργίας υποδομών στάθμευσης, κυκλοφοριακών προβλημάτων και ίσως ρύπανσης στην ευρύτερη περιοχή. Απαραίτητη προϋπόθεση αποδοχής ενός έργου είναι οι επιπτώσεις να μην καταλήγουν σε μόνιμες βλάβες του περιβάλλοντος, ενώ οι ενδιάμεσες μεταβολές να γίνονται με τέτοιο ρυθμό, ώστε να προλαμβάνει το περιβάλλον να τις απορροφήσει.

Η περιοχή μελέτης παρά του ότι αποτελεί περιοχή με μεγάλη τουριστική ανάπτυξη, ο τρόπος με τον οποίο έχει αναπτυχθεί χωροταξικά, δεν δημιουργεί προβλήματα είτε στα δίκτυα υποδομών, είτε στη φύση γενικότερα.

Στη φάση της κατασκευής σε σχέση με τα κλιματικά και βιοκλιματικά χαρακτηριστικά της περιοχής, τα γεωλογικά και εδαφολογικά χαρακτηριστικά, το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον, τις κοινωνικο-οικονομικές επιπτώσεις και τις επιπτώσεις στις τεχνικές υποδομές,

λόγω της μικρής κλίμακας των κατασκευαστικών εργασιών δεν δύναται να επιφέρουν αλλαγές στο μικροκλίμα, να μεταβάλλουν τη μορφή του εδάφους, να προκαλέσουν αστάθεια στο έδαφος και να εκχερσώσουν χλωρίδα. Παράλληλα δεδομένου ότι το έργο εντάσσεται σε περιοχή όπου επιτρέπονται οι τουριστικές χρήσεις, οι επιπτώσεις στο ανθρωπογενές περιβάλλον θεωρούνται θετικές καθώς δημιουργούνται θέσεις εργασίας και προσελκύεται τουριστικό κοινό. Τέλος τα δίκτυα κοινής ωφέλειας και οι τεχνικές υποδομές επαρκούν για την διαδικασία κατασκευής του κτιρίου και του υδατοδιάδρομου ενώ η επίπτωση στο οδικό δίκτυο και την κυκλοφορία αλλά και γενικότερα σε όλες τις τεχνικές υποδομές θα είναι πρόσκαιρες (της τάξης των λίγων ημερών), και με τη λήψη κατάλληλων μέτρων διευθέτησης της κυκλοφορίας θα έχουν πολύ μικρή ένταση.

Στη φάση της λειτουργίας δεν αναμένονται από την λειτουργία του έργου εκπομπές θερμών ή ψυχρών αερίων, αλλά ούτε και εκπομπές αερίων του θερμοκηπίου. Επίσης δεν διασπάται η γραμμή του ορίζοντα από το έργο, το τοπίο δεν θα χάσει τα χαρακτηριστικά του ενώ η λειτουργία του έργου εκτιμάται ότι δεν επιβαρύνει την ποιότητα εδάφους. Σχετικά με τα στερεά απόβλητα, που θα παράγονται από τη μονάδα, δεν θα υπάρξουν αρνητικές επιπτώσεις στο φυσικό περιβάλλον καθώς τα είδη των απορριμμάτων που παράγονται κατά τη λειτουργία του έργου είναι συνδεδεμένα με την καθημερινή λειτουργία αυτής και τις υπηρεσίες που προσφέρει. Παράλληλα η μελετώμενη μονάδα δεν επιφέρει επιπτώσεις στις τοπικές τεχνικές υποδομές από τη λειτουργία της καθώς τα δίκτυα αποχέτευσης είναι επαρκώς αναπτυγμένα. Στους εξωτερικούς χώρους των εγκαταστάσεων με την διαμόρφωση κατάλληλων ρήσεων και αυλάκων και τάφρων θα παροχετεύονται επαρκώς τα όμβρια νερά στους γειτονικούς κατά τόπους αποστραγγιστικούς τάφρους.

Όπως αναφέρθηκε δεν αναμένεται καμία ουσιαστική επίπτωση στο σύνολο του περιβάλλοντος από την κατασκευή του έργου επομένως δεν απαιτείται η λήψη μέτρων, πέρα από τα επιβαλλόμενα της κείμενης νομοθεσίας σχετικά με την λειτουργία των εργοταξίων κατά την κατασκευή του έργου. Η κατασκευή και λειτουργία της υπό μελέτη μονάδας υδροπλάνων θα σχεδιαστεί με τρόπο φιλικό προς το περιβάλλον, έτσι ώστε να προστατεύονται οι φυσικοί πόροι και να διατηρείται η ποιότητα του περιβάλλοντος.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8: Προγραμματισμός και προϋπολογισμός εκτέλεσης του έργου**

### **8.1 Στόχοι του προγραμματισμού εκτέλεσης του έργου**

Ο καθορισμός του προγράμματος εκτέλεσης περιλαμβάνει μια σειρά φάσεων προγραμματισμού και σχεδιασμού, έτσι ώστε το έργο να έτοιμο προς υλοποίηση. Η ακριβής και σαφής παραμετροποίηση των επιμέρους στοιχείων και αναγκών του προς εκτέλεση έργου, αποτελεί βασικό συστατικό για την επιτυχή και άρτια ολοκλήρωση του έργου και την αποφυγή δυσλειτουργιών που καθυστερούν την έναρξη λειτουργίας της επιχείρησης και δημιουργούν επιπρόσθετο κόστος για τον επενδυτή.

Οι ενέργειες που απαιτούνται για τη σύνταξη του προγραμματισμού και του προϋπολογισμού του έργου είναι:

- Καθορισμός των απαραίτητων εργασιών εντός και εκτός των εγκαταστάσεων, οι οποίες είναι απαραίτητες για την εκτέλεση του επενδυτικού σχεδίου.
- Καθορισμός της ακολουθίας των εργασιών και των φάσεων κατασκευής που απαιτούνται για την ολοκλήρωση του έργου.
- Χρονικός Προγραμματισμός των απαιτούμενων εργασιών.
- Καθορισμός των πόρων που απαιτούνται για την ολοκλήρωση κάθε επιμέρους εργασίας και αναφορά του αντιστοίχου κόστους.
- Προετοιμασία ενός προϋπολογισμού εκτελέσεως του έργου και κατάσταση χρηματικών ροών, οι οποίες θα εξασφαλίσουν τη διαθεσιμότητα των απαραίτητων κεφαλαίων, κατά τη διάρκεια της φάσεως του επενδυτικού σχεδίου.
- Ανάλυση και αξιολόγηση των παραδοχών και των στοιχείων των προβλέψεων και των εκτιμήσεων του χρονικού και χρηματοοικονομικού προγραμματισμού.
- Προσδιορισμός οικονομικών επιπτώσεων των φάσεων εκτελέσεως του έργου και διερεύνηση χρηματοδότησης για την προώθηση του προγράμματος.



- Καθορισμός των Δεικτών Απόδοσης του έργου που θα χρησιμοποιηθούν σε μεταγενέστερο στάδιο για την παρακολούθηση της προόδου υλοποίησης του Έργου και την αξιολόγηση της απόδοσής του σε σύγκριση με διατυπωμένους σκοπούς και στόχους.

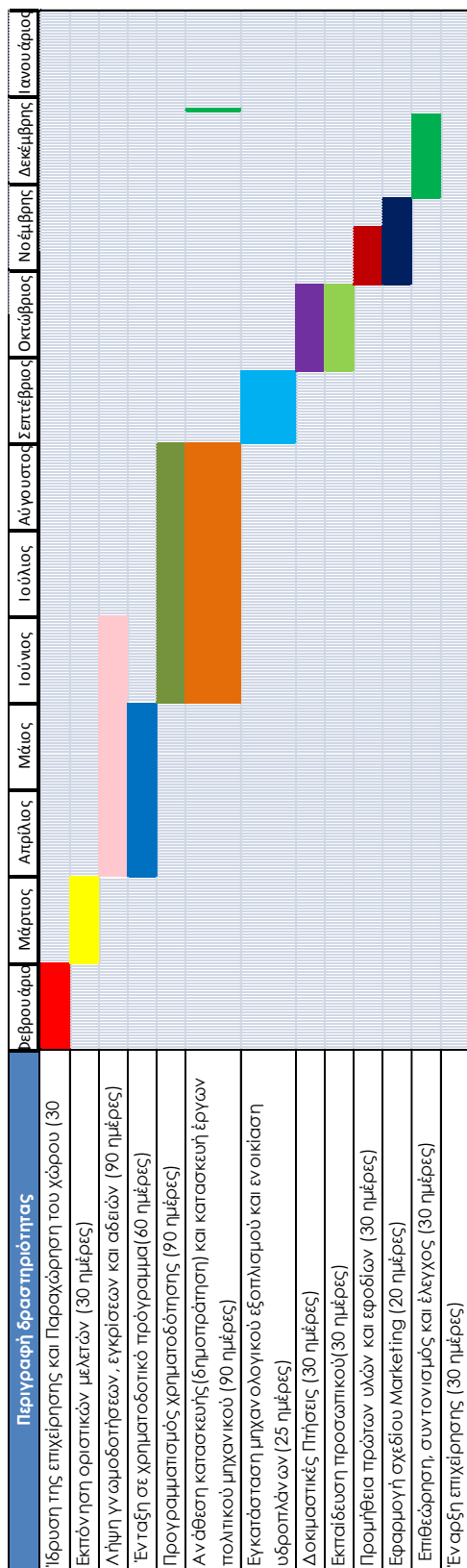
## 8.2 Στάδια εκτέλεσης του έργου

Το πλήρες σχέδιο δράσεως θα πρέπει να καλύπτει ολόκληρη την επενδυτική φάση. Ορίζεται πως μέχρι την ίδρυση της τουριστικής μονάδας θα πρέπει να πραγματοποιηθούν όλες οι απαραίτητες Αρχιτεκτονικές προμελέτες και κάθε προπαρασκευαστική έρευνα που είναι καθοριστική για την απόφαση υλοποίησης της πράξης.

Για το σχεδιασμό του χρονοδιαγράμματος ιδρύσεως και λειτουργίας της μονάδας υδροπλάνων απαιτείται να ληφθούν υπόψη οι παρακάτω ενέργειες:

- Ίδρυση της επιχείρησης και Παραχώρηση του χώρου
- Εκπόνηση οριστικών μελετών (Αρχιτεκτονικών, Στατικών και λοιπόν μελετών και Τεχνικών Εκθέσεων)
- Διαδικασίες έκδοσης όλων των απαιτούμενων γνωμοδοτήσεων, εγκρίσεων και αδειών του προς υλοποίηση έργου
- Ένταξη σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα
- Προγραμματισμός χρηματοδότησης
- Ανάθεση κατασκευής(δημοπράτηση) και κατασκευή έργων πολιτικού μηχανικού (κτιριακές εγκαταστάσεις - διαμόρφωση περιβάλλοντος χώρου)
- Εγκατάσταση μηχανολογικού εξοπλισμού και ενοικίαση υδροπλάνων
- Δοκιμαστικές Πτήσεις
- Εκπαίδευση προσωπικού
- Προμήθεια πρώτων υλών και εφοδίων
- Εφαρμογή σχεδίου Marketing
- Επιθεώρηση, συντονισμός και έλεγχος
- Έναρξη επιχείρησης

Στον πίνακα που ακολουθεί αναφέρονται οι απαραίτητες, κατά την εκτελεστική φάση, δραστηριότητες καθώς και ο χρόνος που απαιτείται για την υλοποίησή κάθε μίας από αυτές.



Εικόνα 8.1: Διάγραμμα Gantt -Χρονικός Προγραμματισμός

Σύμφωνα με τον πίνακα η εκτέλεση του έργου θα διαρκέσει περίπου 11 μήνες (325 ημέρες). Ειδικότερα, η έναρξη των εργασιών θα γίνει τον Φεβρουάριο του 2019 και θα ολοκληρωθούν τον Δεκέμβριο του 2020.

### **8.2.1 Ίδρυση της επιχείρησης -Παραχώρηση του χώρου**

Στο στάδιο αυτό είναι αναγκαίο να πραγματοποιηθεί η ίδρυση της μονάδας με την τήρηση κάθε νόμιμης διαδικασίας, όπως αυτές ορίζονται από τοπικούς, εθνικούς και διεθνείς κανονισμούς και διατάξεις. Τη σχετική διαδικασία θα αναλάβει ο υπεύθυνος οικονομικών, με την υποστήριξη του νομικού συμβούλου.

Παράλληλα στη φάση αυτή η Δημοτική Αρχή θα προχωρήσει σε παραχώρηση του χώρου στην εταιρεία, ενώ παράλληλα θα πραγματοποιηθούν οι κατάλληλες ενέργειες ώστε να ληφθούν οι άδειες που απαιτούνται για τη λειτουργία της μονάδας, όπως η άδεια πυρασφαλείας κ.α.

### **8.2.2 Εκπόνηση Οριστικών Μελετών**

Στο στάδιο αυτό πραγματοποιείται η εκπόνηση των απαιτούμενων μελετών για την χορήγηση των εγκρίσεων και της αδειοδότησης της μονάδας.

Οι μελέτες αφορούν την αρχιτεκτονική και στατική λύση των κτιριακών εγκαταστάσεων, την μελέτη διαμόρφωσης του Περιβάλλοντα χώρου, την μελέτη υδατοδιάδρομου και των απαιτούμενων λιμενικών εγκαταστάσεων, Περιβαλλοντική Μελέτη, Σχέδιο Ασφάλειας και Υγείας του Έργου, τεχνική έκθεση προτεινόμενων επεμβάσεων.

### **8.2.3 Λήψη γνωμοδοτήσεων, εγκρίσεων και αδειών**

Το στάδιο αυτό αφορά όλες τις απαιτούμενες ενέργειες για την χορήγηση γνωμοδοτήσεων, εγκρίσεων και αδειών από την Αρχαιολογική υπηρεσία, την Διεύθυνση Περιβάλλοντος, την

Τεχνική Υπηρεσία της Περιφέρειας, το Υπουργείο Υποδομών και την άδεια δόμησης των κτιριακών έργων.

#### **8.2.4 Ένταξη σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα**

Σε αυτό το στάδιο πραγματοποιείται η σύνταξη φακέλου υποψηφιότητας για υποβολή αιτήματος οικονομικής στήριξης σε χρηματοδοτικό πρόγραμμα. Συλλέγονται τα απαραίτητα δικαιολογητικά και όλες οι εκπονηθείς μελέτες και υποβάλλονται ηλεκτρονικά και σε φυσικό φάκελο στο σχετικό πρόγραμμα στήριξης.

Η επιχορήγηση ενός σημαντικού ποσοστού του ολικού προϋπολογισμού του έργου μειώνει τα ποσοστά ρίσκου της επένδυσης και εξασφαλίζει την βιωσιμότητα της.

#### **8.2.5 Προγραμματισμός χρηματοδότησης**

Μετά την απόφαση πραγματοποίησης της επένδυσης και αφού γνωστοποιηθεί το κόστος αυτής, αλλά και το χρονοδιάγραμμα εκτέλεσής της, θα λάβουν χώρα οι απαραίτητες διαδικασίες για την εξασφάλιση της ίδιας συμμετοχής σε περίπτωση έγκρισης ή μη του αιτήματος χρηματοδότησης σε χρηματοδοτικό εργαλείο.

Στην περίπτωση της συγκεκριμένης μονάδας, η εξασφάλιση της ίδιας συμμετοχής προέρχεται από ίδια κεφάλαια του επενδυτή.

#### **8.2.6 Κατασκευή έργων πολιτικού μηχανικού**

Αφορά την πλήρη διαχείριση και υλοποίηση των κατασκευαστικών έργων που έχουν οριστεί στο σύνολο των μελετών με σκοπό την λειτουργική και ποιοτική αναβάθμιση και αυτονομία του χώρου.

- Αξιολόγηση εγκαταστάσεων
- Εργασίες ανακαίνισης
- Κατασκευή νέων κτιριακών υποδομών(όπου απαιτείται)

- Κατασκευή μαρίνας πρόσδεσης των υδροπλάνων
- Κατασκευή κυκλοφοριακού δικτύου σύνδεσης
- Ηλεκτροδοτικές εργασίες

### **8.2.7 Εγκατάσταση μηχανολογικού εξοπλισμού και ενοικίαση υδροπλάνων**

Καθώς ο επενδυτής έχει ήδη επιλέξει τους τύπους υδροπλάνων και το λοιπό εξοπλισμό που θα χρησιμοποιηθεί, απομένει η εκτέλεση των ενεργειών που απαιτούνται για την παραγγελία/ενοικίαση αυτών και η παραλαβή τους ώστε να λάβουν χώρα οι απαραίτητες δοκιμές και η επίβλεψη της ορθής λειτουργίας τους.

### **8.2.8 Δοκιμαστικές πτήσεις**

Κατόπιν απόκτησης των υδροπλάνων και του συναφούς εξοπλισμού θα λάβουν χώρα οι δοκιμαστικές πτήσεις, που έχουν ήδη αναφερθεί, μέσω των οποίων θα παρασχεθεί και η κατάλληλη εκπαίδευση/ ενημέρωση σε ορισμένα από τα μέλη του προσωπικού (πιλότοι, μηχανικοί υδροπλάνων). Οι δοκιμαστικές πτήσεις ορίζονται 2 για κάθε υδροπλάνο.

### **8.2.9 Εκπαίδευση προσωπικού επίγειας εξυπηρέτησης**

Στο στάδιο αυτό λαμβάνονται υπ' όψιν όλες οι αναγκαίες ενέργειες για τη στρατολόγηση του απασχολούμενου προσωπικού, όπως είναι η ενημέρωση για την πολιτική της μονάδας, ο τρόπος λειτουργίας, η κατανομή των αρμοδιοτήτων κ.τ.λ.

Θα γίνουν ειδικά σεμινάρια διάρκειας 18 ωρών για το κάθε τμήμα του οργανογράμματος της εταιρίας κατανεμημένα σε 5 ημέρες.

### **8.2.10 Προμήθεια α' υλών και εφοδίων**

Κατά το στάδιο αυτό είναι απαραίτητη η υλοποίηση των ενεργειών που σχετίζονται με την παραγγελία, την παραλαβή και τον έλεγχο των εφοδίων και των α' υλών που θα διασφαλίσουν την εύρυθμη λειτουργία της μονάδας.

### **8.2.11 Εφαρμογή σχεδίου Marketing**

Είναι δεδομένο πως η προώθηση/ διαφήμιση της μονάδας θα ξεκινήσει πριν από την έναρξη λειτουργίας της ώστε να διασφαλιστεί η πραγματοποίηση των προβλεπόμενων πωλήσεων. Το χρονικό αυτό διάστημα ορίζεται σε έναν μήνα πριν από την έναρξη λειτουργίας της μονάδας.

### **8.2.11 Έναρξη επιχείρησης**

Βάσει των ανωτέρω εκτιμάται πως η επιχείρηση θα είναι σε θέση να εκτελέσει την πρώτη της πτήση τον Ιανουάριο του 2020.

### **8.2.12 Επιθεώρηση, συντονισμός και έλεγχος**

Γίνεται έλεγχος τήρησης όλων των φάσεων του προγραμματισμού, η ορθή εφαρμογή των κανονισμών και των προτύπων λειτουργίας, η συμμόρφωση των εμπλεκόμενων μερών με την πολιτική και τη φιλοσοφία της επιχείρησης και τέλος εφαρμόζονται δείκτες παρακολούθησης και αξιολόγησης της μονάδας με σκοπό τον έλεγχο διασφάλισης ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών σύμφωνα με τον αρχικό σχεδιασμό.

## **8.3 Προπαραγωγικό κόστος**

Το προπαραγωγικό κόστος συμπεριλαμβάνεται στο κόστος των προπαρασκευαστικών ενεργειών της επιχείρησης επένδυσης. Στη σχετική κατηγορία κόστους περιλαμβάνονται οι ακόλουθες δαπάνες:

- Δαπάνες για την εκπαίδευση του προσωπικού
- Δαπάνη για την εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας
- Γενικά έξοδα διερεύνησης αγοράς υδροπλάνων
- Κόστος κατασκευής ιστοσελίδας

**Πίνακας 8.1: Κόστος εκτελεστικής φάσης**

<b>Κατηγορία</b>	<b>Κόστος</b>
Δαπάνες για την εκπαίδευση του προσωπικού	10.940,00 €
Δαπάνη για την εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας	5.000,00 €
Γενικά έξοδα διερεύνησης αγοράς υδροπλάνων(ταξίδια)	2.000,00 €
Κόστος κατασκευής ιστοσελίδας	12.000,00 €
<b>Γενικό Σύνολο:</b>	<b>29.940,00 €</b>

Όπως προαναφέρθηκε η εκπαίδευση του προσωπικού διακρίνεται στις δοκιμαστικές πτήσεις και στην εκπαίδευση/ ενημέρωση του προσωπικού.

Όσον αφορά τη δαπάνη για τις δοκιμαστικές πτήσεις, αυτή ανέρχεται σε 1.000 ευρώ ανά πτήση. Από την άλλη πλευρά και σχετικά με την εκπαίδευση που θα παρασχεθεί, αναφέρεται πως σε αυτή θα λάβει μέρος το σύνολο του προσωπικού (14 εργαζόμενοι), ενώ το σχετικό ημερήσιο κόστος υπολογίζεται σε 35 ευρώ ανά εργαζόμενο.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9: Χρηματοοικονομική ανάλυση και αξιολόγηση του επενδυτικού σχεδίου

Σε αυτό το Κεφάλαιο γίνεται η χρηματοοικονομική ανάλυση του σχεδίου με σκοπό να απαντηθούν τα ζητούμενα ερωτήματα της παρούσας μελέτης σχετικά με τη βιωσιμότητα της επένδυσης. Θα γίνει ο προσδιορισμός των εσόδων και των εξόδων της επιχείρησης με σκοπό το προσδιορισμό του οικονομικού οφέλους ή ζημίας της μονάδας των υδροπλάνων.

### 9.1 Απόσβεση Κεφαλαίου πάγιου ενεργητικού

Στα συνολικά έξοδα της μονάδας, όπως αυτά έχουν υπολογιστεί στο πίνακα 5.1 του Κεφαλαίου 5 πρέπει να προστεθεί το κόστος απόσβεσης των δαπανών σε πάγιο ενεργητικό. Το πάγιο ενεργητικό ανέρχεται σε 485.581,50 € και υπολογίζεται να έχει ωφέλιμη ζωή 15 χρόνια. Συνεπώς η απόσβεση του κεφαλαίου ανά έτος θα πρέπει να είναι 32.372,1 €, ποσό το οποίο προστίθεται στο συνολικό κόστος λειτουργίας.

Πίνακας 9.1: Συνολικό κόστος λειτουργίας

Περιγραφή	Κόστος				
	2020	2021	2022	2023	2024
Έξοδα προώθησης της Τουριστικής Μονάδας	27.500,00 €	28.325,00 €	29.174,75 €	30.049,99 €	30.951,49 €
Κόστος προμηθειών εφοδίων υδροπλάνων, κτιριακών εγκαταστάσεων και προσωπικού	562.830,52 €	579.715,44 €	597.106,90 €	615.020,11 €	633.470,71 €
Κόστος ενοίκιασης υδροπλάνων	984.000,00 €	1.013.520,00 €	1.043.925,60 €	1.075.243,37 €	1.107.500,67 €
Κόστος Μισθοδοσίας	314.985,00 €	324.434,55 €	334.167,59 €	344.192,61 €	354.518,39 €
Αποσβέσεις	32.372,10 €	32.372,10 €	32.372,10 €	32.372,10 €	32.372,10 €
<b>Γενικό Σύνολο:</b>	<b>1.921.687,62 €</b>	<b>1.978.367,09 €</b>	<b>2.036.746,94 €</b>	<b>2.096.878,18 €</b>	<b>2.158.813,36 €</b>

### 9.2 Πάγιο Ενεργητικό

Περιλαμβάνεται των σύνολο των εκροών για αγαθά και υπηρεσίες που προορίζονται να μείνουν μακροχρόνια με την ίδια περίπου μορφή στην επιχείρηση με σκοπό το κέρδος.

Στη παρούσα μελέτη αυτά είναι οι απαιτούμενες μελέτες σκοπιμότητας, τα έξοδα σύστασης της εταιρείας, οι τεχνικές μελέτες των κτιριακών εγκαταστάσεων, η κατασκευή site και ενέργειες



προώθησης, το κόστος κατασκευής των κτιριακών εγκαταστάσεων, ο εξοπλισμός των γραφείων και της μονάδας, η εκπαίδευση των εργαζομένων και τα όποια έξοδα για την έρευνα αγοράς. (Προκύπτει ως άθροισμα των πινάκων 4.4 και 8.3 του παρόντος)

**Πίνακας 9.2: Πάγιο Ενεργητικό**

<b>Τύπος</b>	<b>Συνολικό κόστος</b>
Μελέτες Κτιριακών Εγκαταστάσεων	15.000,00 €
Κατασκευή Κτιριακών Εγκαταστάσεων	415.562,50 €
Προμήθεια Εξοπλισμού	24.179,00 €
Κόστος Σύστασης Εταιρείας	900,00 €
<b>Σύνολο:</b>	<b>455.641,50 €</b>
Δαπάνες για την εκπαίδευση του προσωπικού	10.940,00 €
Δαπάνη για την εκπόνηση μελέτης σκοπιμότητας	5.000,00 €
Γενικά έξοδα διερεύνησης αγοράς υδροπλάνων	2.000,00 €
Κόστος κατασκευής ιστοσελίδας	12.000,00 €
<b>Σύνολο:</b>	<b>29.940,00 €</b>
<b>Γενικό Σύνολο:</b>	<b>485.581,50 €</b>

### 9.3 Κεφάλαιο Κίνησης

Ως καθαρό κεφάλαιο κίνησης ορίζεται η διαφορά ανάμεσα στο τρέχον ενεργητικό εισόδημα και το τρέχον παθητικό (βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις).

Για να προσδιορίσουμε το απαιτούμενο καθαρό κεφάλαιο κίνησης πρέπει να προσδιορίσουμε το τρέχον ενεργητικό της μονάδας αθροίζοντας το σύνολο των διαθέσιμων κεφαλαίων που πρέπει να έχει η επιχείρηση για την κάλυψη των καθημερινών της εξόδων καθώς και των πάσης φύσεως αναγκών που πρέπει να διαθέτει σε απόθεμα (καύσιμα, εφόδια κ.τ.λ.). Παράλληλα αθροίζεται το ποσό που πρέπει να διαθέτει η επιχείρηση για την κάλυψη των αναγκών της πέρας των προμηθειών, όπως την ενοικίαση των υδροπλάνων, τη κάλυψη των μισθοδοσιών και τη διαφήμιση της μονάδας.

Επιπρόσθετα συνυπολογίζονται οι ανάγκες για το τρέχον παθητικό από τους Πληρωτέους Λογαριασμούς.

**Πίνακας 9.3: Απαιτούμενο Κεφάλαιο Κίνησης 2020**

<b>Καθαρό κεφάλαιο κίνησης για το 2020</b>			
<b>Περιγραφή</b>	<b>Κόστος</b>	<b>Περίοδος αναφοράς</b>	<b>Προκύπτουσες Ανάγκες</b>
<b>Τρέχον Ενεργητικό</b>			
<b>Λογαριασμοί Εισπρακτέοι</b>	1.889.315,52 €	360	5.248,10 €
<b>Αποθεματικό σε προμήθειες</b>	562.830,52 €		
Καύσιμο	418.590,19 €	12	34.882,52 €
Λιπαντικά	29.301,31 €	12	2.441,78 €
Ανταλλακτικά	41.859,02 €	1	41.859,02 €
Ασφάλεια	36.000,00 €	1	36.000,00 €
Γραφική Ύλη	1.200,00 €	1	1.200,00 €
Υλικά Καθαρισμού	1.200,00 €	1	1.200,00 €
Συντήρηση εγκαταστάσεων	8.000,00 €	1	8.000,00 €
Δίκτυα κοινής ωφέλειας	17.800,00 €	12	1.483,33 €
Ένδυση προσωπικού	8.880,00 €	1	8.880,00 €
<b>Ταμειακά Διαθέσιμα</b>	1.326.485,00 €	30	44.216,17 €
<b>Σύνολο τρέχον ενεργητικού</b>			<b>185.410,91 €</b>
<b>Τρέχον Παθητικό</b>			
<b>Λογαριασμοί Πληρωτέοι</b>	562.830,52 €	12	46.902,54 €
<b>Σύνολο τρέχον παθητικού</b>			<b>46.902,54 €</b>
<b>Συνολικό Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης</b>			<b>138.508,37 €</b>

Πίνακας 9.4: Απαιτούμενο Κεφάλαιο Κίνησης 2021

Καθαρό κεφάλαιο κίνησης για το 2021			
Περιγραφή	Κόστος	Περίοδος αναφοράς	Προκύπτουσες Ανάγκες
<b>Τρέχον Ενεργητικό</b>			
<b>Λογαριασμοί Εισπρακτέοι</b>	1.945.994,99 €	360	5.405,54 €
<b>Αποθεματικό σε προμήθειες</b>	579.715,44 €		
Καύσιμο	431.147,90 €	12	35.928,99 €
Λιπαντικά	30.180,35 €	12	2.515,03 €
Ανταλλακτικά	43.114,79 €	1	43.114,79 €
Ασφάλεια	37.080,00 €	1	37.080,00 €
Γραφική Ύλη	1.236,00 €	1	1.236,00 €
Υλικά Καθαρισμού	1.236,00 €	1	1.236,00 €
Συντήρηση εγκαταστάσεων	8.240,00 €	1	8.240,00 €
Δίκτυα κοινής ωφέλειας	18.334,00 €	12	1.527,83 €
Ένδυση προσωπικού	9.146,40 €	1	9.146,40 €
<b>Ταμειακά Διαθέσιμα</b>	1.366.279,55 €	30	45.542,65 €
<b>Σύνολο τρέχον ενεργητικού</b>			<b>190.973,24 €</b>
<b>Τρέχον Παθητικό</b>			
<b>Λογαριασμοί Πληρωτέοι</b>	579.715,44 €	12	48.309,62 €
<b>Σύνολο τρέχον παθητικού</b>			<b>48.309,62 €</b>
<b>Συνολικό Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης</b>			<b>142.663,62 €</b>

Πίνακας 9.5: Απαιτούμενο Κεφάλαιο Κίνησης 2022

Καθαρό κεφάλαιο κίνησης για το 2022			
Περιγραφή	Κόστος	Περίοδος αναφοράς	Προκύπτουσες Ανάγκες
<b>Τρέχον Ενεργητικό</b>			
<b>Λογαριασμοί Εισπρακτέοι</b>	2.004.374,84 €	360	5.567,71 €
<b>Αποθεματικό σε προμήθειες</b>	597.106,90 €		
Καύσιμο	444.082,33 €	12	37.006,86 €
Λιπαντικά	31.085,76 €	12	2.590,48 €
Ανταλλακτικά	44.408,23 €	1	44.408,23 €
Ασφάλεια	38.192,40 €	1	38.192,40 €
Γραφική Ύλη	1.273,08 €	1	1.273,08 €
Υλικά Καθαρισμού	1.273,08 €	1	1.273,08 €
Συντήρηση εγκαταστάσεων	8.487,20 €	1	8.487,20 €
Δίκτυα κοινής ωφέλειας	18.884,02 €	12	1.573,67 €
Ένδυση προσωπικού	9.420,79 €	1	9.420,79 €
<b>Ταμειακά Διαθέσιμα</b>	1.407.267,94 €	30	46.908,93 €
<b>Σύνολο τρέχον ενεργητικού</b>			<b>196.702,43 €</b>
<b>Τρέχον Παθητικό</b>			
<b>Λογαριασμοί Πληρωτέοι</b>	597.106,90 €	12	49.758,91 €
<b>Σύνολο τρέχον παθητικού</b>			<b>49.758,91 €</b>
<b>Συνολικό Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης</b>			<b>146.943,53 €</b>

Πίνακας 9.6: Απαιτούμενο Κεφάλαιο Κίνησης 2023

Καθαρό κεφάλαιο κίνησης για το 2023			
Περιγραφή	Κόστος	Περίοδος αναφοράς	Προκύπτουσες Ανάγκες
<b>Τρέχον Ενεργητικό</b>			
<b>Λογαριασμοί Εισπρακτέοι</b>	2.064.506,08 €	360	5.734,74 €
<b>Αποθεματικό σε προμήθειες</b>	615.020,11 €		
Καύσιμο	457.404,80 €	12	38.117,07 €
Λιπαντικά	32.018,33 €	12	2.668,19 €
Ανταλλακτικά	45.740,48 €	1	45.740,48 €
Ασφάλεια	39.338,17 €	1	39.338,17 €
Γραφική Ύλη	1.311,27 €	1	1.311,27 €
Υλικά Καθαρισμού	1.311,27 €	1	1.311,27 €
Συντήρηση εγκαταστάσεων	8.741,82 €	1	8.741,82 €
Δίκτυα κοινής ωφέλειας	19.450,54 €	12	1.620,88 €
Ένδυση προσωπικού	9.703,42 €	1	9.703,42 €
<b>Ταμειακά Διαθέσιμα</b>	1.449.485,97 €	30	48.316,20 €
<b>Σύνολο τρέχον ενεργητικού</b>			<b>202.603,51 €</b>
<b>Τρέχον Παθητικό</b>			
<b>Λογαριασμοί Πληρωτέοι</b>	615.020,11 €	12	51.251,68 €
<b>Σύνολο τρέχον παθητικού</b>			<b>51.251,68 €</b>
<b>Συνολικό Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης</b>			<b>151.351,83 €</b>

Πίνακας 9.7: Απαιτούμενο Κεφάλαιο Κίνησης 2024

Καθαρό κεφάλαιο κίνησης για το 2024			
Περιγραφή	Κόστος	Περίοδος αναφοράς	Προκύπτουσες Ανάγκες
<b>Τρέχον Ενεργητικό</b>			
<b>Λογαριασμοί Εισπρακτέοι</b>	2.126.441,26 €	360	5.906,78 €
<b>Αποθεματικό σε προμήθειες</b>	633.470,71 €		
Καύσιμο	471.126,95 €	12	39.260,58 €
Λιπαντικά	32.978,88 €	12	2.748,24 €
Ανταλλακτικά	47.112,70 €	1	47.112,70 €
Ασφάλεια	40.518,32 €	1	40.518,32 €
Γραφική Ύλη	1.350,61 €	1	1.350,61 €
Υλικά Καθαρισμού	1.350,61 €	1	1.350,61 €
Συντήρηση εγκαταστάσεων	9.004,07 €	1	9.004,07 €
Δίκτυα κοινής ωφέλειας	20.034,06 €	12	1.669,50 €
Ένδυση προσωπικού	9.994,52 €	1	9.994,52 €
<b>Ταμειακά Διαθέσιμα</b>	1.492.970,55 €	30	49.765,69 €
<b>Σύνολο τρέχον ενεργητικού</b>			<b>208.681,61 €</b>
<b>Τρέχον Παθητικό</b>			
<b>Λογαριασμοί Πληρωτέοι</b>	633.470,71 €	12	52.789,23 €
<b>Σύνολο τρέχον παθητικού</b>			<b>52.789,23 €</b>
<b>Συνολικό Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης</b>			<b>155.892,39 €</b>

## 9.4 Συνολικό Κόστος Επένδυσης

Το συνολικό κόστος επένδυσης περιλαμβάνει το κόστος για την απόκτηση του πάγιου ενεργητικού και του καθαρού κεφαλαίου κίνησης.

Πίνακας 9.8: Συνολικό Κόστος Επένδυσης

Συνολικό Κόστος Επένδυσης					
Είδος	2020	2021	2022	2023	2024
Πάγιο Ενεργητικό	485.581,50 €	485.581,50 €	485.581,50 €	485.581,50 €	485.581,50 €
Συνολικό Καθαρό Κεφάλαιο Κίνησης	138.508,37 €	142.663,62 €	146.943,53 €	151.351,83 €	155.892,39 €
<b>Σύνολο</b>	<b>624.089,87 €</b>	<b>628.245,12 €</b>	<b>632.525,03 €</b>	<b>636.933,33 €</b>	<b>641.473,89 €</b>

## 9.5 Χρηματοδότηση Επενδυτικού Σχεδίου

Η μονάδα θα προχωρήσει στην κατάθεση φακέλου για την ένταξη της επένδυσης σε καθεστώς επιχορήγησης από Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα. Το αιτούμενο ποσό επιχορήγησης είναι το ποσό που αντιστοιχεί στο πάγιο ενεργητικό, ήτοι 485.581,50€. Το ποσοστό χρηματοδότησης του αιτούμενου ποσού σε περίπτωση έγκρισης θα αντιστοιχεί σε 55% , δηλαδή 267.069,83 €.

Συνεπώς η επενδύτρια εταιρία θα πρέπει να διαθέτει ως ίδια συμμετοχή το ποσό των 218.511,68 € για το πάγιο ενεργητικό και το ποσό των 138.508,37 € ως καθαρό κεφάλαιο κίνησης, ήτοι 357.020,05 €.

Τονίζεται πως σε περίπτωση μη χρηματοδότησης του επενδυτικού σχεδίου από Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα η μονάδα θα πρέπει να καλύψει με ίδια κεφάλαια το συνολικό κόστος της επένδυσης, ήτοι 624.089,87 €.

## 9.6 Λογιστική Κατάσταση - Ταμειακή ροή 2020

Ως ταμειακή ροή εννοείται το ποσό των χρημάτων που λαμβάνει μια επιχείρηση και το ποσό των χρημάτων που εξέρχεται από αυτή. Συνεπώς μέσω της ταμειακής ροής μπορούμε συμπεράνουμε τη ρευστότητα της επιχείρησης και παράλληλα να αξιολογήσουμε την "εικόνα" της πορείας ανάλογα με το εάν έχει θετικές ή αρνητικές ταμειακές ροές.

Η υπό εξέταση μονάδα υδροπλάνων φαίνεται να παρουσιάζει ιδιαίτερος θετική ταμειακή ροή από το πρώτο χρόνο λειτουργίας της, πράγμα που δηλώνει άμεση επανείσπραξη του κεφαλαίου της επένδυσης.

Πίνακας 9.9: Ταμειακή ροή σε βάθος πενταετίας

Ταμειακή Ροή σε βάθος Πενταετίας					
Είδος	2020	2021	2022	2023	2024
<b>Εισροές</b>	<b>2.867.444,87 €</b>	<b>2.938.900,77 €</b>	<b>3.012.500,35 €</b>	<b>3.088.307,91 €</b>	<b>3.166.389,70 €</b>
**Έσοδα από πωλήσεις	2.243.355,00 €	2.310.655,65 €	2.379.975,32 €	2.451.374,58 €	2.524.915,82 €
Αύξηση μετοχικού Κεφαλαίου	624.089,87 €	628.245,12 €	632.525,03 €	636.933,33 €	641.473,89 €
<b>Εκροές</b>	<b>2.610.110,96 €</b>	<b>2.673.069,92 €</b>	<b>2.737.917,64 €</b>	<b>2.804.710,79 €</b>	<b>2.873.507,74 €</b>
Συνολικό Κόστος Επένδυσης	624.089,87 €	628.245,12 €	632.525,03 €	636.933,33 €	641.473,89 €
Συνολικά έξοδα προμηθειών έτους	1.889.315,52 €	1.945.994,99 €	2.004.374,84 €	2.064.506,08 €	2.126.441,26 €
Απόσβεση	32.372,10 €	32.372,10 €	32.372,10 €	32.372,10 €	32.372,10 €
Φόρος εισοδήματος	64.333,48 €	66.457,71 €	68.645,68 €	70.899,28 €	73.220,49 €
<b>Κέρδος</b>	<b>257.333,90 €</b>	<b>265.830,85 €</b>	<b>274.582,71 €</b>	<b>283.597,12 €</b>	<b>292.881,96 €</b>
<b>Ταμειακό Υπόλοιπο</b>	<b>257.333,90 €</b>	<b>523.164,76 €</b>	<b>797.747,46 €</b>	<b>1.081.344,58 €</b>	<b>1.374.226,55 €</b>

\*\*Εκτιμάται μία αύξηση των κερδών ανά έτος της τάξης του 3%

## 9.6 Χρηματοοικονομική Αξιολόγηση

Η χρηματοοικονομική αξιολόγηση γίνεται με βάση το χρονικό διάστημα που απαιτείται για την επανείσπραξη του κόστους της επένδυσης με βάση τις ταμειακές ροές της μονάδας.

Εφόσον εκτιμάται πως η μονάδα θα έχει έσοδα για το έτος 2020, 257.333,90 €, συνεπάγεται πως για να καλύψει το συνολικό κόστος επένδυσης που ανέρχεται σε 624.089,87 €. απαιτούνται **2,5**



περίπου έτη. Αυτό είναι το δυσμενές σενάριο που δεν περιλαμβάνει τη περίπτωση χρηματοδότησης από Ευρωπαϊκό Πρόγραμμα.

Σε περίπτωση λήψης επιχορήγησης ποσοστού 55% για το τρέχον ενεργητικό, δηλαδή την καταβολή ίδιας συμμετοχής 357.020,05 €, συνεπάγεται πως ο χρόνος επανείσπραξης του συνολικού κόστους της επένδυσης θα είναι **1,3** περίπου έτη.

## **9.8 Συμπεράσματα**

Η μονάδα υδροπλάνων στο Κατάκολο της Ηλείας θα αποτελέσει βασικό μοχλό για την ενίσχυση του τουριστικού κοινού της περιοχής καθότι έρχεται να καλύψει ένα σημαντικό κενό στη σύνδεση της περιοχής με εναέρια μέσα, σε μια περιοχή με την μεγαλύτερη πολιτιστική αναγνωσιμότητα από άκρη σε άκρη της γης, την Αρχαία Ολυμπία.

Η ύπαρξη του διεθνή λιμένα Κατακόλου που διαθέτει τις απαραίτητες υποδομές αλλά και οι εγκαταλελειμμένες δημοτικές κτιριακές εγκαταστάσεις, δίνουν την δυνατότητα άμεσης υλοποίησης της μονάδας, με χαμηλό κόστος μέσω της αξιοποίησης της υπάρχουσας δημοτικής ακίνητης περιουσίας.

Επιπρόσθετα η μονάδα αυτή των υδροπλάνων έρχεται να προσφέρει ένα σημαντικό κομμάτι υπηρεσιών που έχει ανάγκη ο τουριστικός μας κλάδος για την ενίσχυση της τοπικής και εθνικής οικονομίας. Υπηρεσίες άμεσης, ασφαλής και οικονομικής μεταφοράς μέσα σε ένα δίκτυο πολιτιστικής διαδρομής που θα ενώνονται μέσω ενός κοινού μετώπου συνεργασίας όλα τα σημεία πολιτιστικού, ιστορικού και αρχαιολογικού ενδιαφέροντος με τρόπο εξαιρετικά απλό, εκμεταλλεύοντας τα ιδιαίτερα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της χώρας μας.

Η χρηματοοικονομική ανάλυση του σχεδίου έδειξε πως η επιχείρηση θα είναι άμεσα κερδοφόρα, καθώς στη δυσμενή περίπτωση μη χρηματοδότησης από το ΕΣΠΑ θα έχει καλύψει το συνολικό κόστος επένδυσης στα 3 μόλις χρόνια λειτουργίας της. Συνεπώς στο άμεσο μέλλον θα αποτελέσει μια σημαντική πηγή εσόδων για την Δημοτική αρχή του Πύργου και το λιμενικό ταμείο του Κατακόλου οι οποίοι θα έχουν την ευκαιρία να προχωρήσουν σε νέες επενδύσεις,

έργα ανάπλασης και προωθητικές ενέργειες της γύρω περιοχής ενώ θα δημιουργηθούν και νέες θέσεις εργασίας.

Συμπερασματικά λαμβάνοντας υπόψη την δυσμενή κατάσταση στην οποία έχει περιέλθει η εθνική οικονομία τα τελευταία χρόνια, την ανάγκη για την ανάπτυξη νέων καινοτόμων μονάδων μεταφοράς, τις ενυπάρχουσες δυνατότητες της περιοχής και την θετική εικόνα της χρηματοοικονομικής αξιολόγησης της επιχείρησης μπορεί να καταστεί βιώσιμη και να αποτελέσει κινητήριο δύναμη για την αναπτυξιακή προοπτική της περιοχής.

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Καρβούνης Σ., Γεωργακέλος Δ. (2017) «Οδηγίες προβλήματα υποδείγματα για οικονομοτεχνικές μελέτες », Εκδόσεις Σταμούλης, Αθήνα
2. Hellenic Seaplanes S.A.(2014) «Υδροπλάνα: Νέο Μέσο Μεταφορών Στην Ελλάδα», Αθήνα
3. Ινστιτούτο τουριστικών ερευνών και προβλέψεων (2009) «ΑΛΛΟΔΑΠΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ», Αθήνα
4. Νόμος 4146/ 2013 «Διαμόρφωση Φιλικού Αναπτυξιακού Περιβάλλοντος για τις Στρατηγικές και Ιδιωτικές επενδύσεις και άλλες διατάξεις (ΦΕΚ Α' 90/18-04-2013)
5. Διακομιχάλης Μιχαήλ (2009) , «Ο θαλάσσιος τουρισμός και οι οικονομικές επιδράσεις του», Εκδόσεις Σταμούλης
6. Χατζηγιαννίδου Αικατερίνη (2015), «Διερεύνηση της δυνατότητας λειτουργίας υδατοδρομίου στο Λαύριο», Αθήνα
7. Αντ. Σταθόπουλος, Ματθ. Καρλαύτης (2008). Σχεδιασμός Μεταφορικών Συστημάτων Αθήνα: Παπασωτηρίου.
8. Δημήτριος Τσανακτσίδης, Γ. Χ. (2004). « Η αντιμετώπιση των θαλασσίων μεταφορών μικρών αποστάσεων (sss) στην Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών», Θεσσαλονίκη
9. Κωνσταντίνος Μήτσιος (2015). «Η Ανάπτυξη της αγοράς υδροπλάνων στην Ελλάδα: Η συμβολή στην Ανάπτυξη του Τουρισμού», Αθήνα
10. Μηνάς Κ. Παγωνάκης (2016), «Επιχειρησιακός σχεδιασμός των υδατοδρομίων στην Ελλάδα: Εφαρμογή στην περιφέρεια της Κρήτης», Αθήνα

## Διαδικτυακοί Τόποι / Ιστοσελίδες

1. <http://www.waterairports.com/en/>
2. <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A5%CE%B4%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%B%CE%AC%CE%BD%CE%BF>
3. <http://waterairports.com/en/>
4. [https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82\\_%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD\\_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1](https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82_%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD_%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1)
5. <https://gravitasaviation.com/>
6. <http://sete.gr/>
7. <http://ww1.airsealines.com/>