Neapolis University

HEPHAESTUS Repository **http://hephaestus.nup.ac.cy**

Department of Economics and Business þÿ M a s t e r o f B u s i n e s s A d m i n i s t r a t i o n (œ ' ') i n T o

2019

þÿ ¤ ¿ Å Á ¹ Ã Ä ¹ º ® š ± ¹ ½ ¿ Ä ¿ ¼ ¯ ± Ã Ä · ¹

þÿ ˆ ¾ Å À ½ ¿ ¤ Á ¿ Ç ¿ Æ Ì Á ¿ ¤ Á - ½ ¿

þÿ š ¿ ½ Ä Ì Â , • µ Ì Æ Å Ä ¿ Â

þÿ Á Ì ³ Á ± ¼ ¼ ± ” ¹ ¿ ¯ º · Ã · Â • À ¹ Ç µ ¹ Á ® Ã µ É ½ , £ Ç ¿ » ® Ÿ ¹ º ¿ ½ ¿ ¼ ¹ º Î ½ • À ¹ Ã Ä · ¼ Î ½ º ± ¹
þÿ ± ½ µ À ¹ Ã Ä ® ¼ ¹ ¿ • µ ¬ À ¿ » ¹ Â ¬ Æ ¿ Å

http://hdl.handle.net/11728/11441

Downloaded from HEPHAESTUS Repository, Neapolis University institutional repository

Πανεπιστήμιο Νεάπολις Πάφου

ΣΧΟΛΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ

ΤΙΤΛΟΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Τουριστική Καινοτομία στην Πάφο : Έξυπνο Τροχοφόρο Τρένο

Του Νεόφυτου Κοντού

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ Μ.Β.Α

ΕΤΟΣ 2019

ΤΙΤΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

Τουριστική Καινοτομία στην Πάφο : Έξυπνο Τροχοφόρο Τρένο

Διπλωματική Εργασία

Ονοματεπώνυμο Επιβλέποντος Καθηγητή

Δρ Χρίστος Λεμονάκης

Δρ. Αγγελος Τσακλάγκανος

Ονοματεπώνυμο Κοσμήτορα

Δρ. Σπύρος Βλιάμος

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ

Εγώ, ο Νεόφυτος Κοντός δηλώνω υπεύθυνα ότι στη συγγραφή της διπλωματικής μου εργασίας, η οποία είναι προϊόν αποκλειστικά προσωπικής μου εργασίας, δεν εμπεριέχονται στοιχεία λογοκλοπής και γενικότερα δεν παραβιάζονται οι διατάξεις περί διανοητικής ιδιοκτησίας. Δεν χρησιμοποιήθηκαν πηγές πέραν αυτών που περιλαμβάνονται στις βιβλιογραφικές αναφορές . Η εργασία αυτή έχει διεκπεραιωθεί υπό την επίβλεψη και καθοδήγηση του Δρ. Χρίστου Λεμονάκη και του Δρ. Άγγελου Τσακλάγκανου καθηγητών της Σχολής Διοίκησης Επιχειρήσεων του Πανεπιστημίου Νεάπολης Πάφου. Δεν έχει χρησιμοποιηθεί σε κανένα άλλο Πανεπιστήμιο για την απόκτηση οποιουδήποτε μεταπτυχιακού προγράμματος , τίτλου η διπλώματος.

Νεόφυτος Κοντός

ID Number : 1163107606

Υπογραφή

Ημερομηνία : 30 Απριλίου 2019

Αφιέρωση

Στα σημαντικά άτομα της ζωής μου, που ήταν δίπλα μου καθ' όλη την διάρκεια αυτού του μεταπτυχιακού και ιδιαίτερα στην γυναίκα μου Γεωργία .

Ευχαριστίες

Θα ήταν παράληψη εάν δεν ευχαριστούσα πρωτίστως τους επιβλέποντες καθηγητές μου που με στήριζαν και συμβούλευαν σε αυτή μου την Διπλωματική εργασία, τον καθηγητή κ. Δρ. Χρίστο Λεμονάκη και τον καθηγητή κ. Δρ. Αγγελος Τσακλάγκανος .

Επιπλέον, θα ήθελα να ευχαριστήσω όλους τους καθηγητές του μεταπτυχιακού προγράμματος του Πανεπιστημίου Νεάπολης, οι οποίοι σε όλο αυτό το χρονικό διάστημα μας πρόσφεραν πολύτιμες γνώσεις και εμπειρίες, ενώ μας έδιναν κίνητρα επιβραβεύοντας όλες τις προσπάθειες και κόπους μας .

Τέλος δεν θα μπορούσα να μην εκφράσω τις ευχαριστίες προς την οικογένεια μου, τους συναδέλφους και συνεργάτες οι οποίοι όχι μόνο με ενθάρρυναν αλλά και με στήριζαν όλο αυτό το χρονικό διάστημα αποπεράτωσης του μεταπτυχιακού μου .

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ένας από τους σημαντικότερους κλάδους της οικονομίας της Κύπρου, είναι ο τομέας των Τουριστικών και Ξενοδοχειακών επιχειρήσεων, ο οποίος άρχισε να αναπτύσσεται σε μεγάλο βαθμό μετά την εγκαθίδρυση της Κυπριακής Δημοκρατίας το 1960. Η Κύπρος τα τελευταία χρόνια προέβαλε και ανέπτυξε εκτός από τον μαζικό τουρισμό και κάποιες άλλες μορφές εναλλακτικού τουρισμού μέσα από την προσπάθεια αποφυγής της εποχικότητας. Σ' αυτό το πλαίσιο, η μελέτη αυτή διερευνά την πιθανότητα να είναι εφικτή η προοπτική ανάπτυξης στην Κύπρο, μιας νέας και πολύ εξειδικευμένης θεματικής έξυπνης, πρωτότυπης και καινοτόμας μορφής τουρισμού, που είναι η δρομολόγηση τροχοφόρου τρένου στην Κύπρο και ιδιαίτερα στην πόλη της Επαρχίας Πάφου. Σκοπός της συγκεκριμένης έρευνας είναι να αναδείξει αν η βιωσιμότητα μιας τέτοιας επιχειρηματικής ιδέας και επένδυσης μπορεί να συμβάλει στον εμπλουτισμό και στην ανάπτυξη των ήδη προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών. Μέσα από αυτή ερευνήθηκαν οι προοπτικές ανάπτυξης του τροχοφόρου τρένου καθώς και οι επιπτώσεις του στην τοπική και εθνική οικονομία.

Η πρώτη ενότητα της εργασίας καλύπτει την εισαγωγή μέσα από την οποία γίνεται αναφορά για τον σκοπό και στόχο καθώς και τα ερωτήματα που δημιουργούνται από την ανάπτυξη αυτού του είδους της επιχειρηματικής δραστηριότητας. Ακολουθεί η μεθοδολογική ενότητα που παρέχει αιτιολόγηση της επιλεγείσας μεθοδολογίας και των διαδικασιών της έρευνας. Στη τρίτη ενότητα γίνεται βιβλιογραφική ανασκόπηση η οποία περιλαμβάνει θεωρίες, βασικές αρχές και συμπεράσματα που σχετίζονται με τη βιωσιμότητα και τις οικονομικές, κοινωνικές επιπτώσεις της επένδυσης στην ανάπτυξη και διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος. Έπειτα γίνεται ανάλυση των επιπτώσεων που επιφέρει η συγκεκριμένη επιχειρηματική δραστηριότητα, ενώ δίνονται απαντήσεις στα ερωτήματα της έρευνας. Ακολούθως γίνεται μια εμπεριστατωμένη παρουσίαση της βιωσιμότητας του σχεδιαζόμενου επιχειρηματικού επενδυτικού έργου. Τέλος παρουσιάζονται μερικές προτάσεις για μελλοντική έρευνα με βάση τα συμπεράσματα της παρούσας έρευνας. Οι προτάσεις–εισηγήσεις θα μπορούσαν να υιοθετηθούν για τη διαφοροποίηση της σχετικής πολιτικής με βάση τη θεώρηση συγκεκριμένων παραμέτρων στη νομοθετική ρύθμιση, για την ανάπτυξη και λειτουργία του τροχοφόρου τρένου στην Πάφο καθώς και για τη δυνατότητα ανάπτυξης του εγχειρήματος σε άλλες έντονα τουριστικές περιοχές της Κύπρου.

Μετά από ανάλυση που έγινε όλων των παραγόντων και παραμέτρων, διαπιστώνεται ότι για την επαρχία της Πάφου το επιχειρηματικό έργο είναι επικερδές και βιώσιμο. Η μελέτη εντοπίζει επιπλέον στοιχεία τα οποία συμβάλλουν σε σχέση με το κατά πόσο μπορεί να εξελιχθεί και να αναπτυχθεί η ευρύτερη περιοχή της Πάφου.

Το τουριστικό μεταφορικό αυτό μέσο μπορεί να συμβάλει στη διαφοροποίηση των μέχρι σήμερα μεταφορικών μέσων των επισκεπτών στην Πάφο ενώ ταυτόχρονα διαμέσου αυτού του μεταφορικού θα δοθεί η δυνατότητα να αναδειχθούν περαιτέρω οι αρχαιολογικοί της χώροι, τα πολιτιστικά μνημεία καθώς και οι φυσικές της ομορφιές. Παράλληλα θα δημιουργήσει την δυνατότητα ανάπτυξης τουριστικών επιχειρηματικών έργων με άμεσες και έμμεσες επιδράσεις στην οικονομική και κοινωνική ζωή των κατοίκων της υπό μελέτη περιοχής.

ABSTRACT

One of the most important sectors of the economy of Cyprus is tourism and hotel business, whose development originates to a large extent after the establishment of the Republic of Cyprus in 1960. In addition to mass tourism, Cyprus in recent years has introduced and developed some other forms of alternative tourism in an effort to avoid seasonality. It is in this context that the present study explores the possibility of developing a new and highly specialized thematic innovative form of tourism, by launching the operation of a wheeled train in Cyprus, especially in the city and the region of Paphos. The purpose of this research is to explore the viability of such a business idea and investment and to trace the possible contributions that it may have on the development of the tourism services offered. Our aim is to explore the development prospects of a wheeled train in the Paphos region and its impact on the local and national economy.

The first part of the paper contains an introduction explaining the aims, the purposes and the problems raised by this kind of activity. This is followed by a methodology section which provides justification for the selected methodology and the research procedures adopted in this study. The third part contains a review of the bibliography concerning various theories, basic principles and conclusions relevant to the sustainability and the economic and social impact of investing in the development and diversification of the tourist product. This is followed by an analysis of the impact of this business activity in answer to the research questions posed, and a detailed presentation of the viability of the planned business investment project. In the final section some suggestions for future research based on the conclusions are presented. In addition, proposals to modify the existing policies and to take in account considerations of specific parameters in state regulations for the development and operation of wheeled trains in Paphos, as well as the possibility of extending the development of similar projects to other heavily tourist regions of Cyprus .

In conclusion, based on analysis of all factors and parameters, this study offers strong defense for the proposal that a business project for wheeled trains in the province of Paphos is both profitable and viable. It also points to additional data that might contribute to the further development of the wider Paphos region.

The wheeled train can contribute to the diversification of the means of transport for the visitors to Paphos, while making possible the further development of its archaeological sites, its cultural monuments and its natural beauties. At the same time, it will provide the opportunity of developing other related tourism companies with effects on the economic and social life of the residents of the region under study.

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ ..... ι
ABSTRACT ..... ιι
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ..... ιιι
ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ ..... νι
ΛΙΣΤΑ ΧΑΡΤΩΝ & ΕΙΚΟΝΩΝ ..... νιι
ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΑ ..... νιιι
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΕΙΣΑΓΩΓΗ 1
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΜΕΘΟΛΟΓΙΑ ΕΡΕΥΝΑΣ 4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 : ΑΝΑΣΚΟΠΙΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ 7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ 21
4.1 Οικονομικές επιπτώσεις 21
4.1.1 Θετικές επιπτώσεις 21
4.1.2 Αρνητικές επιπτώσεις 23
4.2 Κοινωνικές επιπτώσεις 24
4.2.1 Θετικές επιπτώσεις 24
4.2.2 Αρνητικές επιπτώσεις 26
4.3 Περιβαλλοντικές επιπτώσεις 27
4.3.1 Θετικές επιπτώσεις 27
4.3.2 Αρνητικές επιπτώσεις 28
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ 30
5**Α. 1 Σκοπός Επένδυσης** 30
5 Α.1.1 Περιγραφή πεδίου Δράσης 30
5 Α.1.2 Περιγραφή εγκαταστάσεων 30
5 Α.1.3 Απασχόληση προσωπικού 30
5Β. 1 Πρόγραμμα Επένδυσης – Περιγραφή επένδυσης 31
5Β.1.1 Σκοπιμότητα επένδυσης 32
5Β.1.2 Συνοπτική παρουσίαση των στοιχείων του έργου 34
5Β.1.3 Τόπος εγκατάστασης της επιχειρηματικής δραστηριότητας 35
5Β. 2 Τεχνικά στοιχεία επιχειρηματικού έργου 37
5Β.2.1 Κτιριακές εγκαταστάσεις 37
5Β.2.2 Γενικά χαρακτηριστικά τουριστικού τρένου 37
5Β. 3 Κόστος επιχειρηματικού σχεδίου 39
5Β.3.1 Προϋπολογισμός οικοδομικών εργασιών 39

5Β.3.2 Προϋπολογισμός υδραυλικών εγκαταστάσεων 41
5Β.3.3 Προϋπολογισμός Ξυλουργικές και Αλουμίνιες εργασίες 41
5Β.3.4 Προϋπολογισμός επίπλων –εξοπλισμός κουζίνας 42
5Β.3.5 Προϋπολογισμός εξοπλισμού αποχωρητηρίων 42
5Β.3.6 Προϋπολογισμός εξοπλισμού αίθουσας αναμονής 43
5Β.3.7 Προϋπολογισμός ηλεκτρικών εγκαταστάσεων 43
5Β.3.8 Προϋπολογισμός κλιματιστικών 44
5Β.3.9 Προϋπολογισμός εξοπλισμού περιπτέρου 44
5Β.3.10 Προϋπολογισμός αγοράς τρένων και συρμών 44
5Β.3.11 Προϋπολογισμός εξαρτημάτων τρένου και συρμών 45
5Β.3.12 Προϋπολογισμός αγοράς Drone & Accessories 45
5Β.3.13 Προϋπολογισμός αγοράς Ηλεκτρονικών υπολογιστών 46
5Β .4 Κόστος επένδυσης – Χρηματοδότηση 47
5Β.4.1 Ανάλυση κόστους επένδυσης 47
5Β.4.2 Χρηματοδότηση έργου 48
5Γ. 1 Προοπτικές – Βιωσιμότητα της Μονάδας 49
5Γ.1.1 Προβλέψεις Βιωσιμότητας 49
5Γ.1.2 Τιμολογιακή πολιτική 49
5Γ.1.2.1 Τιμές πώλησης τοπικών εκδρομών 49
5Γ.1.2.2 Καθορισμός μέσης τιμής πώλησης 50
5Γ.1.3 Προβλέψεις πωλήσεων & πληρότητάς 51
5Γ.1.3.1 Σχεδιασμός διαδρομών και χρονομετρήσεις 53
5Γ.1.4 Προβλέψεις πληρότητας και πωλήσεων κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.....57
5Γ.2 Ανάλυση του Νεκρού Σημείου της Επένδυσης 63
5Γ.3 Αποτελέσματα Χρήσεως 68
5Γ.4 Καταστάσεις Ισολογισμού 70
5Γ.5 Ανάλυση χρηματοοικονομικών αριθμοδεικτών 72
5Γ.6 Ανάλυση καταστάσεων Ταμειακών Ροών 75
5Γ.7 Συμπέρασμα Βιωσιμότητας επιχειρηματικού έργου 75
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ 76
6.1 Γενικά 76
6.2 Προτάσεις Πολιτικής 78
6.3 Περιορισμοί και Αδυναμίες της Μελέτης 79
6.4 Προτάσεις για περαιτέρω μελέτες 80

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 : ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 81
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ 85

ΛΙΣΤΑ ΠΙΝΑΚΩΝ Σελίδα

Πίνακας 5Β.1 Προϋπολογισμός Υδραυλικών Εγκαταστάσεων 41

Πίνακας 5Β.2 Προϋπολογισμός Πορτών και παραθύρων 41

Πίνακας 5Β.3 Προϋπολογισμός Επίπλων κουζίνας 42

Πίνακας 5Β.4 Προϋπολογισμός Υδραυλικών Εγκαταστάσεων 42

Πίνακας 5Β.5 Προϋπολογισμός αίθουσας αναμονής 43

Πίνακας 5Β.6 Προϋπολογισμός ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων 43

Πίνακας 4Β.7 Προϋπολογισμός υλικών ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων 43

Πίνακας 5Β.8 Προϋπολογισμός κλιματιστικών 44

Πίνακας 5Β.9 Προϋπολογισμός Εξοπλισμού περιπτέρων 44

Πίνακας 5Β.10 Προϋπολογισμός αγοράς τρένων με συρμούς 45

Πίνακας 5Β.11 Προϋπολογισμός αγοράς εξαρτημάτων τρένων με συρμών 45

Πίνακας 5Β.12 Προϋπολογισμός αγοράς Drone 45

Πίνακας 5Β.13 Προϋπολογισμός αγοράς Η/Υ και εκτυπωτών 46

Πίνακας 5Β.14 Προϋπολογισμός κόστους επένδυσης 48

Πίνακας 5Β.15 Χρηματοδότηση Έργου 48

Πίνακας 5Γ.1 Κόστος τοπικών Εκδρομών από Πάφο 50

Πίνακας 5Γ.2 Προσυπολογιζόμενη μέση τιμή ανά διαδρομή 50

Πίνακας 5Γ.3 Απόσταση –Στάσεις – χρονομέτρηση πρώτης διαδρομής 54

Πίνακας 5Γ.4 Απόσταση –Στάσεις – χρονομέτρηση δεύτερης διαδρομής 56

Πίνακας 5Γ.5.1 Προβλέψεις πληρότητας Απριλίου 57

Πίνακας 5Γ.5.2 Προβλέψεις πληρότητας Μαΐου 57

Πίνακας 5Γ.5.3 Προβλέψεις πληρότητας Ιουνίου 58

Πίνακας 5Γ.5.4 Προβλέψεις πληρότητας Ιουλίου 58

Πίνακας 5Γ.5.5 Προβλέψεις πληρότητας Αυγούστου 59

Πίνακας 5Γ.5.6 Προβλέψεις πληρότητας Σεπτεμβρίου 60

Πίνακας 5Γ.5.7 Προβλέψεις πληρότητας Οκτωβρίου 60

Πίνακας 5Γ.6 Προβλέψεις πληρότητας κατά μέρα ,μήνα στα 5 χρόνια 61

Πίνακας 5Γ.7 Προβλέψεις πληρότητας κατά μέρα ,μήνα στα 5 χρόνια -ποσόστωση 61

Πίνακας 5Γ.8 Προβλέψεις εσόδων κατά τον πρώτο χρόνο 62

Πίνακας 5Γ.9 Προβλέψεις εσόδων ανα μήνα και χρόνο στα 5χρόνια 63
Πίνακας 5Γ.10 Νεκρό σημείο από την δρομολόγηση της πρώτης διαδρομής 64
Πίνακας 5Γ.11 Νεκρό σημείο από την δρομολόγηση της δεύτερης διαδρομής 65
Πίνακας 5Γ.12 Προβλέψεις λειτουργικών εξόδων πρώτου χρόνου 66
Πίνακας 5Γ.13 Προβλέψεις λειτουργικών εξόδων ανα χρόνο στα επόμενα 5 χρόνια 67
Πίνακας 5Γ.14 Αποτελέσματα χρήσεως 68
Πίνακας 5Γ.15 Ισολογισμός 70
Πίνακας 5Γ.16 Ανάλυση Δετικών 72
Πίνακας 5Γ.17 Ταμειακών Ροών 75

ΛΙΣΤΑ ΧΑΡΤΩΝ & ΕΙΚΟΝΩΝ

ΕΙΝΟΝΑ

Εικόνα 5Β. 1 Τροχοφόρο τρένο 31

Εικόνα 5Β. 2 Βιοτεχνίες παραδοσιακών εδεσμάτων Τροχοφόρο τρένο 35

Εικόνα 5Β. 3 Νυκτερινή Ζωή 36

ΧΑΡΤΗΣ

Χάρτης 5Γ.1 Χαρτογράφηση πρώτης Διαδρομής 53

Χάρτης 5Γ.2 Χαρτογράφηση δεύτερης διαδρομής 55

ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΑ

HSR ---- High Speed Rail - Υπηρεσία σιδηροδρομικών μεταφορών υψηλής ταχύτητας

MLIT ---- Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism (JAPAN)

JTA ---- Japan Tourism Agency

UNESCO ---- The United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

ACTA ---- Association of Cyprus Travel Agents

ΟΕΒ ---- Ομοσπονδία Εργοδοτών και Βιομηχάνων

ΚΕΒΕ ---- Κυπριακό και Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο

ΕΤΕΚ ---- Επιστημονικό Τεχνικό Επιμελητήριο Κύπρου

ΠΑΣΥΞΕ --- Παγκύπριος Σύνδεσμος Ξενοδόχων

ΣΤΕΚ: --- Σύνδεσμος Τουριστικών Επιχειρήσεων Κύπρου

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Αναμφίβολα ο τουρισμός σήμερα αποτελεί ένα διεθνές κοινωνικό και οικονομικό φαινόμενο, το οποίο τα τελευταία χρόνια γνωρίζει μια ραγδαία ανάπτυξη και κοινωνική αποδοχή. θεωρείται ως μια από τις κύριες οικονομικές δραστηριότητες σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ παράλληλα αλληλοεπιδρά και συσχετίζεται με πολλούς από τους κύριους τομείς της παγκόσμιας οικονομίας.

Η ανάγκη για αναβάθμιση και διαφοροποίηση του τουριστικού κατεξοχήν προϊόντος στην Κύπρο είναι από ποτέ άλλοτε αναγκαίο λόγω του ανταγωνισμού που δημιουργείται από νέους και αναβαθμισμένους προορισμούς. Η αλματώδης ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων στις τελευταίες δεκαετίες επέφερε μια άμεση και γρήγορη ανάπτυξη στην μετακίνηση ανθρώπων και εμπορευμάτων ακόμη και στα ποιο απομακρυσμένα μέρη του κόσμου, αυξάνοντας έτσι την ανάγκη των τουριστών για εξερεύνηση νέων πολιτισμών και νέων προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών. Στην παρούσα μελέτη το κίνητρο το αναδεικνύουμε εντοπίζοντας τις ανάγκες που δημιουργούνται και προέρχονται κυρίως από τους διοργανωτές τουριστικών πακέτων καθώς και από τους ίδιους τους ξενοδόχους και αλλους φορείς του τουριστικού τομέα οι οποίοι αναζητούν την δυνατότητα προσφοράς πιο καινοτόμων και έξυπνων προσφερόμενων υπηρεσιών προς τους επισκέπτες που επιλέγουν ειτε να περιηγηθούν ειτε να διαμείνουν στην Πάφο.
Στην παρούσα μελέτη θα ασχοληθούμε με την διερεύνηση του ενδεχομένου ανάπτυξη και εφαρμογή πιλοτικά ενός καινοτόμου τουριστικού επιχειρηματικού επενδυτικού έργου στην Πάφο, το οποίο αφορά την αγορά και δρομολόγηση τουριστικού τρένου, του οποίου η κυκλοφορία θα έχει αποκλειστικό σκοπό την εξειδικευμένη περιήγηση και ξενάγηση των επιβαινόντων κυρίως τουριστών σε τόπους με αρχαιολογικό, πολιτιστικό και φυσικό περιβάλλον. Η μελέτη θα διερευνήσει το ενδεχόμενο της βιωσιμότητας του επιχειρηματικού έργου και τις συνέπειες του στον τουρισμό , την κοινωνία και την οικονομία της περιοχής, ενώ ταυτόχρονα θα συμβάλει στην προώθησης και προβολή της πολιτισμικής και φυσικής κληρονομιάς .
Στόχος και σκοπός της ανάπτυξης ενός τέτοιου επιχειρηματικού έργου είναι να βοηθήσει και να συμβάλει στην αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος στην επαρχία της Πάφου ενώ ταυτόχρονα θα συμβάλει στην δημιουργία νέων συμπληρωματικών επιχειρήσεων σε τόπους που το έργο θα αναπτυχθεί . Η δρομολόγηση και υλοποίηση ενός τέτοιου έργου θα καλύψει ακόμη μια επιπλέον ανάγκη του Κυπριακού Οργανισμού Τουρισμού αυξάνοντας και αναβαθμίζοντας έτσι τις προσφερόμενες τουριστικές υπηρεσίες, δίνοντας ακόμη μια δυνατότητα στους επισκέπτες να απολαύσουν εκτός από την θάλασσα και τον ήλιο , την εξειδικευμένη περιήγηση στην πόλη και στην ευρύτερη περιοχή της Πάφου μέσα από το τροχοφόρο τρενάκι .
Στην Πάφο και γενικότερα στην Κύπρο σήμερα οργανώνονται σε μικρή κλίμακα κλασσικές εκδρομές οι οποίες χρησιμοποιούν κάθε είδους μεταφορικού μέσου, όπως λεωφορεία ή ταξί, με αδειούχους ή μη ξεναγούς χωρίς να δίνεται η δυνατότητας μιας σφαιρικής ξενάγησης και περιήγησης σε αρχαιολογικούς, πολιτιστικούς χώρους και την προβολή αυτών διαμέσου εξειδικευμένων ανοικτών διαδρομών πολιτισμικού ενδιαφέροντος.
Το μεταφορικό μέσο ήταν και είναι ένας από τους σημαντικότερους πυλώνες ανάπτυξης του τουρισμού στην Κύπρο τόσο για την μεταφορά όσο και για την μετακίνηση των τουριστών στους διαφόρους τόπους της επιθυμίας τους .
Η μελέτη περίπτωσης που θα αναπτύξουμε θα στηρίζεται στην καινοτομία του μεταφορικού μέσου καθώς και το προσφερόμενο προϊόν. Διαμέσου των ειδικών διαδρομών, που έχουν επιστημονικά σχεδιαστεί, θα δοθεί η δυνατότητα στους επισκέπτες της Πάφου ημεδαπούς ή αλλοδαπούς να γνωρίσουν μέσα από μια άνετη ανοικτή και ασφαλή μεταφορά, με ξενάγηση και πληροφόρηση, σε τόπους με αρχαιολογικό και τουριστικό ενδιαφέρον. Παράλληλα θα γνωρίσουν

τον τρόπο ζωής τα ήθη και έθιμα των ανθρώπων του νησιού που επισκέπτονται. Θα έχουν την δυνατότητα να γνωρίσουν τον τρόπο παραγωγής των παραδοσιακών εδεσμάτων της περιοχής που θα επισκέπτονται ενώ ταυτόχρονα θα έχουν την ευκαιρία να δοκιμάσουν και να γνωρίσουν τις γεύσεις των τοπικών προϊόντων στον τόπο παραγωγής τους.
Θα τους δίνεται επίσης η δυνατότητα μέσα από το ανοικτό τρενάκι να γνωρίσουν μέρη της Πάφου και της Γεροσκήπου μοναδικά δημιουργήματα της φύσης που δημιουργήθηκαν πριν χιλιετίες και τα οποία έχουν μια σπάνια ομορφιά όπως τα βουνά με τα βράχια και τις σπάνιες διαμορφώσεις αυτών, διαβρώσεις βράχων, λαξευμένα σπηλιές και πιθάρια σε βράχους καθώς και αρκετοί παλιοί συνοικισμοί, τα οποία είναι διάσπαρτα σε όλη την ευρύτερη περιοχή της Πάφου.
Με το τρενάκι θα δημιουργηθεί μια περιήγηση διαφορετική, καινοτόμα για τους επισκέπτες του νησιού και ιδιαίτερα της Πάφου. Πέραν των όσων υπάρχουν θα δίνεται μια διαφορετική, επωφελής, ευχάριστη και διδακτική δυνατότητα για τους επιβαίνοντες σε πράγματα και ανθρώπους της τοπικής κοινωνίας. Θα δίνεται η δυνατότητα καινοτόμας οπτικοακουστικής παρουσίασης καθ' όλη την διαδρομή με την χρήση νέων τεχνολογιών (Drones), ενώ σε κάποιες διαδρομές εντός της πόλης θα δίνεται η δυνατότητα χρήσης στο μέλλον έξυπνων τρένων, τα οποία θα είναι και φιλικά προς το φυσικό περιβάλλον.
Συμπερασματικά το τρενάκι είναι μια δυνατότητα ξεχωριστή για τον επισκέπτη, θα γνωρίζει τόπους και τρόπους ζωής που δεν θα μπορούσε να γνωρίσει μέσα απο τις κλασσικές εκδρομές ή με την χρήση της αστικής συγκοινωνία της Πάφου ή τα ταξί αφού το είδος αυτό των εκδρομών θα είναι πιο εξειδικευμένο και διαφορετικό. Το τρενάκι είναι πρωτότυπο, οικονομικό και καινοτόμο στον τομέα των μεταφορών μιας και δεν υπάρχει και δεν επηρεάζει τα αστικά λεωφορεία και τις οποιεσδήποτε οργανωμένες εκδρομές στο νησί. Πιστεύουμε ότι η πρωτοτυπία και η καινοτομικότητα της ανάπτυξης ενός τέτοιου επιχειρηματικού έργου, θα προσθέσει κάτι καινούργιο στην παραμονή του επισκέπτη στην Πάφο, αρκεί αυτό να είναι βιώσιμο .

Ως γνωστό τουριστικά τρενάκια έχουν αναπτυχθεί σε διάφορες χώρες της Ευρώπης και Αμερικής καινοτομώντας στον τρόπο μεταφοράς και ξενάγησης των επισκεπτών, ενώ παράλληλα φαίνεται ότι αποτελεί ένα σημαντικό εργαλείο τουριστικής ανάπτυξης . Στην Ελλάδα σχεδόν όλες οι πόλεις και τα περισσότερα νησιά του Αιγαίου χρησιμοποιούν το είδος αυτό των τρένων, επιφέροντας σημαντικές θετικές επιδράσεις στον τουρισμό τους.

Πιστεύουμε ότι η ανάπτυξη του τουρισμού στην Πάφο και γενικά στη Κύπρο είναι εθνική επιδίωξη όλων όσων ασχολούνται με τον τουρισμό, αλλά και με άλλους συναφείς τομείς της βιομηχανίας. Θεωρούμε ότι η ανάπτυξη και η αύξηση του τουρισμού στην περιοχή της Πάφου θα επέλθει με καινούργια και καινοτόμα επιχειρηματικά επενδυτικά έργα τα οποία θα προσαρμοστούν στην νέα παγκόσμια αειφόρο τουριστική ανάπτυξη. Μέσα από αυτήν την διαφοροποίηση θα παρέχετε στους επισκέπτες η δυνατότητα προσφοράς νέων πρωτότυπων υπηρεσιών, ενώ ταυτόχρονα θα συμβάλει σταδιακά στην μείωση της εποχικότητα στην Τουριστική Βιομηχανία με όλα εκείνα τα θετικά σημεία που βοηθούν στην ανάπτυξη μιας περιοχής .

Θεωρούμε ότι μια τέτοια δυνατότητα και προοπτική δίνεται διαμέσου εκσυγχρονισμένων πολιτικών αναβάθμισης και εμπλουτισμού του τουριστικού προϊόντος μέσα από την δημιουργία θεματικών Πάρκων και εναλλακτικών μορφών τουρισμού, όσο και με την δημιουργία και ανάπτυξη μιας τέτοιας επενδυτικής επιχειρηματικής δραστηριότητας (Τουριστικά τρένα) στην επαρχία της Πάφου .

Ένα επιχειρηματικό επενδυτικό έργο, εκτός όλων των άλλων παραγόντων που θα πρέπει συμπεριληφθούν στην υλοποίηση του, θα πρέπει να μελετηθεί το πολιτικό, οικονομικό, φορολογικό και νομικό περιβάλλον της χώρας όπου θα δραστηριοποιηθεί . Είναι πολλοί οι σημαντικοί παράγοντες οι οποίοι στο τέλος της ημέρας καθορίζουν, σε συνδυασμό πάντα με άλλες παραμέτρους που απαιτούνται και το τελικό αποτέλεσμα για την επιτυχία μιας τέτοιας επένδυσης .

Η επένδυση αυτή θα μπορέσει να υλοποιηθεί και να γίνει βιώσιμη εφόσον η Κυπριακή νομοθεσία εναρμονιστεί με το Ευρωπαϊκό κεκτημένο ,το οποίο δίνει την δυνατότητα λειτουργίας του τροχοφόρου τουριστικού τρένου στην Κύπρο .

Μέσα από αυτήν την μελέτη περίπτωσης ανάπτυξης ενός τέτοιου καινοτόμου επιχειρηματικού έργου θα εξετάσουμε επίσης τα αποτελέσματα από την αναγκαιότητα εμπλουτισμού του υφιστάμενου τουριστικού προϊόντος, καθώς και τις κύριες επιπτώσεις που θα επιφέρει στην κοινωνία και οικονομία της Πάφου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 : ΜΕΘΟΛΟΓΙΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ

Η μεθοδολογία έρευνας αναφέρεται στις παραμέτρους της ερευνητικής προσπάθειας του ερευνητή, οι οποίες αφορούν στις γενικές μεθοδολογικές προσεγγίσεις, στις μεθόδους, στις τεχνικές, στα μέσα, στα υλικά και στις διαδικασίες που θα επιλέξει για τη διεξαγωγή της έρευνας του (Δημητρόπουλος, 2004)

Πλαίσιο Μελέτης

Η μεταπτυχιακή εργασία είναι αποτέλεσμα δευτερογενούς έρευνας όπου μελετώνται οι προϋποθέσεις βιωσιμότητας του πρωτότυπου και καινοτόμου επιχειρηματικού έργου δηλαδή την αγορά και δρομολόγηση τροχοφόρου τουριστικού τρένου στην Πάφο καθώς και την συμβολή του (θετικές επιπτώσεις, οφέλη) στα μέσα τουριστικής ανάπτυξης στην επαρχία της Πάφου.

Στην συγκεκριμένη έρευνα δεν ήταν δυνατό να χρησιμοποιηθεί πληθώρα μεθόδων. Η ανάπτυξη ενός τέτοιου επιχειρηματικού έργου στην Κύπρο δεν αφήνει και ιδιαίτερα περιθώρια για ανάπτυξη έρευνας λόγω έλλειψης νομοθετικού πλαισίου λειτουργίας μιας και το έργο είναι πρωτότυπο και καινοτόμο στην Κύπρο. Επίσης αξίζει να αναφερθεί ότι στην Κύπρο αλλά και διαδικτυακά δεν υπάρχει εγχώρια βιβλιογραφία για το συγκεκριμένο αντικείμενο και αυτό έκανε την εξαγωγή συμπερασμάτων ακόμη πιο δύσκολη.

Μεθοδολογία

Μετά την λήψη του θέματος εργασίας, ακολούθησε η ανεύρεση υλικού στη Βιβλιοθήκη του πανεπιστημίου Νεάπολης στην Πάφο, στη Δημοτική Βιβλιοθήκη της Πάφου, καθώς και στη βιβλιοθήκη του πανεπιστημίου Χανιών. Παράλληλα αναζητήθηκε και συλλέχθηκε υλικό από τα αρχεία του Κυπριακού Οργανισμού Τουρισμού στην Λευκωσία, το γραφείο ΕΟΤ στα Χανιά της Κρήτης, τα Τμήματα Γεωργίας, Αναπτύξεως Υδάτων, Δασών, την Ευρεία Τουριστική Επιτροπή Εμπορικού και Βιομηχανικού επιμελητηρίου Πάφου, το σύνδεσμο ταξιδιωτικών Πρακτόρων Κύπρου, και τους Συνδέσμους ξενοδόχων Κύπρου (ΣΤΕΚ, ΠΑΣΥΞΕ). Έγινε επιλογή του κατάλληλου υλικού που ήταν απαραίτητο για την εκπόνηση της εργασίας και τέλος πραγματοποιήθηκε η συγγραφή της. Έγινε χρήση χρηματοοικονομικών δεδομένων στην ανάπτυξη του επιχειρηματικού έργου για να πάρουμε δείκτες, οι οποίοι εκφράζουν σημαντικές συσχετίσεις που είναι χρησιμότερες από την παράθεση απλών δεδομένων. Παράλληλα γίνεται μια λεπτομερή ανάλυση του νεκρού σημείου με δεδομένα που προέκυψαν από προηγούμενες πραγματικές και υποθετικές μελέτες, συναφών επιχειρηματικών έργων. Ακολούθως παρουσιάζονται τα αποτελέσματα χρήσεως και τους προϋπολογισμούς του επιχειρηματικού έργου μέσα στην πενταετία αποδεικνύοντας την βιωσιμότητα του.

Θεωρητικό Πλαίσιο

Λόγω του ότι ακολουθήθηκε η περιγραφική μέθοδος για την ανάπτυξη του θέματος έγινε προσπάθεια όπως παρατεθούν όσες περισσότερες θέσεις και απόψεις ήταν δυνατό με σκοπό να αποφευχθεί η μεροληψία και να επιτευχθεί όσο το δυνατό πιο ασφαλές ολοκληρωμένο αποτέλεσμα .

Στο πρώτο στάδιο ξεκινώντας την συγγραφή της εργασίας λήφθηκε υπόψη η ελάχιστη Κυπριακή βιβλιογραφία που ανευρέθηκε για την ανάπτυξη ενός τέτοιου πρωτότυπου και καινοτόμου έργου στην Κύπρο, καθώς επίσης και η διεθνής βιβλιογραφία, η οποία έγινε κατορθωτό να εντοπιστεί.

Παρόλο που στην Ευρώπη και στην Αμερική έχει αναπτυχθεί αυτό το είδος του επιχειρηματικού έργου η βιβλιογραφία καθώς και αρθρογραφία είναι ελάχιστη.

Μελετήθηκαν οι οποιεσδήποτε θέσεις και απόψεις από τις αρθρογραφίες και τα λίγα συγγράμματα και παρατέθηκαν τα συμπεράσματα με τέτοιο τρόπο, ώστε να παρουσιάζεται μια σφαιρική εικόνα.

Επίσης, λόγω του γεγονότος ότι χρειάζονταν και επιπλέον στατιστικά στοιχεία και αναλύσεις δεδομένων όσον αφορά την ανάπτυξη της επιχειρηματικής δραστηριότητας στην Κύπρο διεξάχθηκαν προσωπικές συνεντεύξεις τόσο με υπεύθυνους από διάφορα τμήματα της Δημόσιας Υπηρεσίας καθώς και σε τμήματα ιδιωτικών φορέων της τουριστικής Βιομηχανίας. Για παράδειγμα έγινε συνέντευξη με ανώτατους λειτουργούς του Οργανισμού τουρισμού, του τμήματος Οδικών μεταφορών, με τον διευθυντή του Συνδέσμου ταξιδιωτικών Πρακτόρων Κύπρου, με σκοπό να ληφθούν στοιχεία για την συγγραφή της μελέτης.

Για τον εντοπισμό των προσδιοριστικών παραγόντων του επιχειρηματικού σχεδίου εντοπίστηκαν εταιρείες, οι οποίες βρίσκονταν στην Κρήτη και κρίθηκε σκόπιμο, ο συγγραφέας της εργασίας να μεταβεί στην Κρήτη και να προβεί μέσα από την σύνταξη του ερωτηματολογίου που προτείνεται, να αντλήσει πληροφορίες από αυτές τις εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στον συγκεκριμένο τομέα πέραν τον εικοσιπέντε χρόνων. Η συνέντευξη δόθηκε στα κεντρικά γραφεία των εταιρειών , The little Train Platanias ltd στα Χανιά και της Talos Train ltd στο Ρέθυμνο & Γεωργούπολη. Αυτό έδωσε πολύ σημαντικά στοιχεία στη έρευνα και τις προσδιόρισε λεπτομέρειες, οι οποίες ουσιαστικά φανερώνουν και την αξία του επιχειρηματικού σχεδιασμού .

Μέσα από την αναζήτηση πληροφοριών, ιδιαίτερα βοηθητική επίσης ήταν η συνάντηση με τους τέσσερεις βουλευτές της Πάφου καθώς και με τον Δήμαρχο Πάφου, όπου ανταλλάχτηκαν απόψεις για την συμβολή και τις επιπτώσεις της ανάπτυξης ενός τέτοιου επιχειρηματικού έργου στον τουρισμό και στην οικονομική και κοινωνική ζωή της Πάφου. Συμφωνήθηκε να καταβληθεί προσπάθεια για αλλαγή του νομοθετικού πλαισίου μιας και η Κύπρος παρά την ένταξη της στην Ευρωπαϊκή ένωση το 2004 ακόμη δεν έχει εναρμονίσει την νομοθεσία της για την κυκλοφορία τροχοφόρων τουριστικών τρένων στην επικράτεια της.

Η Ελλάδα όπως έχουμε επισημάνει στην ανάπτυξη της επιχειρηματικής μας ιδέας διαθέτει σε όλες σχεδόν τις παράλιες πόλεις και νησιά επιχειρηματικές δραστηριότητες με τουριστικά τρενάκια, τα οποία συμβάλουν με το δικό τους τρόπο, λίγο ή πολύ στην ανάπτυξη των προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών.

Τέλος, η επαφή που έχω με το αντικείμενο και ιδιαίτερα με τη άμεση και έμμεση επαφή μου με το τουρισμό και το προσφερόμενο τουριστικό προϊόν, λόγω του επαγγέλματος μου ως ταξιδιωτικός πράκτορας, θεωρώ ότι ήταν κάτι περισσότερο από διαφωτιστική και βοηθητική. Πέραν των οποιονδήποτε θεωρητικών απόψεων, η πρακτική εξάσκηση των όσων αναφέρονται στα συγγράμματά ήταν ένα βοηθητικό κομμάτι για την ολοκλήρωση της παρούσας εργασίας.

Δομή Κεφαλαίων

Η παρούσα εργασία απαρτίζεται από επτά κεφάλαια. Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια γενική ανασκόπηση του προβλήματος καθώς και πως μπορεί η ιδέα η οποία προτείνεται για την δημιουργία ενός επιχειρηματικού έργου το οποίο να υποστηρίζει ένα τουριστικό έργο είναι βιώσιμο και πως μπορεί να συμβάλει στην ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος στην Πάφο

Στο δεύτερο κεφάλαιο παρουσιάζεται η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την ερευνητική προσπάθεια καθώς και οι προσεγγίσεις του θέματος μέσα από την ανεύρεση σχετικού υλικού .

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται η επισκόπηση βιβλιογραφίας όπου παρουσιάζονται συναφείς μελέτες για την ανάπτυξη των μεταφορών και το αντίκτυπο τους στην ανάπτυξη του τουρισμού σε άλλες τουριστικές περιοχές .

Στη συνέχεια στο τέταρτο κεφάλαιο παρουσιάζονται και αναπτύσσονται οι οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές, θετικές και αρνητικές επιπτώσεις στον τοπικό τουρισμό από την ανάπτυξη ενός τέτοιου επιχειρηματικού έργου στην πόλη και επαρχία της Πάφου.

Στο πέμπτο κεφάλαιο γίνεται μια εμπεριστατωμένη οικονομοτεχνική μελέτη και πιο συγκεκριμένα, η εκπόνηση ενός επιχειρηματικού σχεδίου και μιας μελέτης βιωσιμότητας του επιχειρηματικού έργου που σχεδιάζεται να αναπτυχθεί στην Πάφο.

Ακολούθως στο έκτο κεφάλαιο γίνεται μια γενική αναφορά των συμπερασμάτων που απορρέουν από το παρόν συγγραφικό έργο ,τους περιορισμούς καθώς και την πολιτική περεταίρω έρευνας.

Στο έβδομο κεφάλαιο παρουσιάζεται η βιβλιογραφία και τα παραρτήματα από συνεντεύξεις επιχειρηματιών που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών και ξενοδοχειακών επιχειρήσεων και ανάπτυξαν μια τέτοιαν επιχειρηματική ιδέα στο νησί της Κρήτης .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΑΝΑΣΚΟΠΗΣΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑΣ

Μέσα στα πλαίσια της εκπόνησης της διπλωματικής εργασίας, έγινε επισταμένη προσπάθεια εξεύρεσης πηγών πληροφόρησης διαμέσου τοπικών και ξένων πανεπιστημιακών βιβλιοθηκών καθώς επίσης και την πλοήγηση στο διαδίκτυο για την ανεύρεση της σχετικής βιβλιογραφίας για τις μεταφορές και ιδιαίτερα ο αντίκτυπος και η συμβολή του τροχοφόρου τρένου στην ανάπτυξη του τουρισμού. Δυστυχώς η σχετική βιβλιογραφία ήταν σχεδόν ανύπαρκτη και για το λόγο αυτό θεωρήσαμε ότι μια τέτοια καινοτομία στον τομέα των μεταφορών και της ξενάγησης/περιήγησης στον τουριστικό τομέα ήταν ένα ερέθισμα για προβληματισμό και για έρευνα. Η βιβλιογραφική ανασκόπηση της εργασίας θα στηριχθεί στον γενικό τομέα των μεταφορών, την ποιοτική αναβάθμιση των τουριστικών υπηρεσιών καθώς και τον αντίκτυπο τους, στην ανάπτυξη και βελτίωση των αποτελεσμάτων του τουρισμού.

Ο τουρισμός θεωρείται ένα πολύπλοκο φαινόμενο, το οποίο μπορεί να παρατηρηθεί και να ερμηνευθεί από διαφορετικές πολυδιάστατες πλευρές, τόσο από την πλευρά του τουρίστα, της χώρας υποδοχής, της επιχειρηματικότητας, της προσφοράς θέσεων εργασίας, της κοινωνιολογικής και πολιτισμικής πλευράς καθώς και από την κοινωνία των Εθνών.

Το σίγουρο είναι ότι ο τουρισμός θεωρείται ένας από τους αναπτυσσόμενους κλάδους που συμβάλλει στην ανάπτυξη κρατών, κοινωνικά, πολιτισμικά και οικονομικά. Οι διάφοροι τουριστικοί προορισμοί για να είναι πιο ανταγωνιστικοί προσπαθούν μέσα από στρατηγικούς σχεδιασμούς να ενσωματώσουν ποιοτικές υπηρεσίες αξίας σε συνδυασμό με τα τοπικά χαρακτηριστικά τους (Cracolici κ.ά., 2008).

Η ανταγωνιστικότητα ενός προορισμού ορίζεται ως η ικανότητα του να προσελκύει τουρίστες και να τους ικανοποιεί με κάποιο όφελος ούτως ώστε να μπορεί να αυξάνει τις συνολικές δαπάνες του στον τόπο διαμονής του (Ritchie and Crouch 2003)

Σύμφωνα με την έκθεση του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (ΠΟΕ) το 2008, ο "τουρισμός" θεωρείται ο μεγαλύτερος παγκοσμίως και υπολογίζονται οι διεθνείς αφίξεις να φτάσουν στα 1,6 δισεκατομμύρια το 2020. Τα πρόσφατα στοιχεία δείχνουν τις δαπάνες των τουριστών να αυξάνονται από 852 δισεκατομμύρια δολάρια το 2009 σε 919 δισεκατομμύρια δολάρια το 2010 παρά την οικονομική ύφεση (ΠΟΕ, 2011). Ένας τουριστικός προορισμός πρέπει να γίνει ευρέως αναγνωρίσιμος και ανταγωνιστικός για να μπορέσει να συμβάλλει στην ανάπτυξη μιας χώρας (Yoon et al., 2001). Επιπλέον, η παγκόσμια επιτυχία ενός προορισμού εξαρτάται από την ανταγωνιστικότητά του (Enright and Newton, 2004), ειδικά όταν είναι ώριμο και πολλαπλό προϊόν οι προορισμοί συναγωνίζονται με τους αναδυόμενους προορισμούς με αυξημένη ροή τουριστών (Bernini και Cagnone, 2014).

Είναι σημαντικό οι τουριστικοί οργανισμοί να γνωρίζουν τη θέση τους στην αγορά καθώς οι προτιμήσεις των τουριστών συνεχίζουν να αλλάζουν διαχρονικά μέσα από την εμφάνιση νέων προορισμών και την αύξηση των μέσων μαζικής μεταφοράς σε χαμηλές τιμές.

Έτσι, το κλειδί για τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητας προορισμού είναι να κατανοήσουμε τους παράγοντες που υποστηρίζουν τον προορισμό (Kozak and Rimmington, 2000). Ένας προορισμός είναι ανταγωνιστικός αν είναι σε θέση να προσελκύσει και να ικανοποιήσει τους τουρίστες (Enright and Newton, 2004).

Το 2014 η μελέτη τους Joham και Panchapakesan αναλύει τις αντιλήψεις των τουριστών σχετικά με τα χαρακτηριστικά του τουριστικού προϊόντος στην Πολωνία καθώς και τους παράγοντες που επηρεάζουν την ικανοποίηση του επισκέπτη, ώστε να προσδιοριστεί η ανταγωνιστικότητά του προορισμού.

Συγκεκριμένα, η μελέτη αυτή διερευνά και αναλύει τις απόψεις των τουριστών σχετικά με την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται από τις περιηγήσεις (χαρακτηριστικά του εσωτερικού τουριστικού προϊόντος) και την ικανοποίηση τους από άλλα χαρακτηριστικά του τουριστικού προορισμού (εξωτερικά χαρακτηριστικά τουριστικού προϊόντος). Τα εσωτερικά χαρακτηριστικά στην έρευνα, αντιπροσωπεύουν τα χαρακτηριστικά του κύκλου περιηγήσεων όπως η ελκυστικότητα του προγράμματος, οι καλά προγραμματισμένες ξεναγήσεις /περιηγήσεις, οι ξενοδοχειακές μονάδες, τα μέρη εστίασης φαγητού, τα μέσα μεταφοράς, η σχέση τιμής /ποιότητας κλπ. Τα χαρακτηριστικά εξωτερικής περιήγησης είναι τα γενικά χαρακτηριστικά του προορισμού όπως η εικόνα, η ασφάλεια, οι φυσικές και πολιτιστικές ομορφιές, η φιλοξενία, η παράδοση, τα ήθη και έθιμα, τα καταστήματα, οι λογικές τιμές, η εύκολη πρόσβαση στην τουριστική πληροφόρηση, η γλώσσα επικοινωνίας (αγγλική), οι υπηρεσίες παραπληγικών, η καθαρότητα κ.α.

Προκειμένου να προσδιοριστούν οι απαντήσεις στις ανωτέρω ερωτήσεις, οι ερευνητές υποθέτουν ότι η συσχέτιση μεταξύ των χαρακτηριστικών του τουριστικού προϊόντος και της γενικής ικανοποίησης είναι σημαντική. Αυτό σημαίνει ότι η ανταγωνιστικότητα των τουριστικών προϊόντων εξαρτάται από την ποιότητα των προσφερόμενων από τους ταξιδιωτικούς πράκτορες υπηρεσιών καθώς και από τα χαρακτηριστικά του τουριστικού προορισμού.

Οι ερευνητές ανέλυσαν δευτερεύοντα στοιχεία όπως οι εκθέσεις σχετικά με την ικανοποίηση των τουριστών καθώς και τα αποτελέσματα από την έρευνα που έγινε με επαφές από επιλεγμένους ταξιδιωτικούς διοργανωτές, σχετικά με την ποιότητα των υπηρεσιών που παρέχονται στα οργανωμένα πακέτα διακοπών. Στην συνέχεια διεξάχθηκαν σε βάθος συνεντεύξεις με διευθυντές τουριστικών οργανισμών καθώς και με μεμονωμένους τουρίστες για να προσδιοριστούν οι παράγοντες που επηρεάζουν τις διακοπές των τουριστών μέσα από την εμπειρία τους.

Η μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για την ολοκλήρωση της έρευνας είναι ποσοτική και το εργαλείο που χρησιμοποιήθηκε είναι το ερωτηματολόγιο. Το ερωτηματολόγιο περιείχε κλειστού και ανοικτού τύπου ερωτήματα με στόχο την απόκτηση πληροφοριών σχετικά με την εμπειρία των διακοπών των ταξιδιωτών. Η αριθμητική αξιολόγηση όλων των χαρακτηριστικών έγινε με 1-5 κλίμακες Likert. Οι τουρίστες είχαν να απαντήσουν ερωτήσεις σχετικά με την ελκυστικότητα της Πολωνίας ως τουριστικού προορισμού. Τα δεδομένα συλλέχθηκαν από τους τουρίστες που ξόδεψαν τις καλοκαιρινές τους διακοπές στις περιηγήσεις με πούλμαν στην Πολωνία το 2013. Οι εκδρομές αυτές διοργανώθηκαν και πουλήθηκαν υπό μορφή οργανωμένων διακοπών από ταξιδιωτικούς πράκτορες στις Ηνωμένες Πολιτείες, τον Καναδά και την Αυστραλία. Το ερωτηματολόγιο είχε απαντηθεί από 463 συμμετέχοντες εκ των οποίων 275 γυναίκες και 183 άντρες. Οι ηλικίες του ερωτηθέντων ήταν μεταξύ 20 και 70 με ποσοστό 69% να ξεπερνά την ηλικία των 60. Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν πως τα χαρακτηριστικά του εσωτερικού τουριστικού προϊόντος, αξιολογούνται σε μεγάλο βαθμό από τους τουρίστες, έναντι των χαρακτηριστικών του εξωτερικού τουριστικού προϊόντος, ενώ ο συντελεστής συσχέτισης μεταξύ των χαρακτηριστικών του τουριστικού προϊόντος και της γενικής ικανοποίησης του επισκέπτη/τουρίστα είναι χαμηλή αλλά αισθητή.

Η έρευνα προσπάθησε να προσδιορίσει την ανταγωνιστικότητα του τουριστικού Πολωνικού προορισμού μέσα από τις αντιλήψεις των τουριστών που είχαν επιλέξει να ταξιδεύσουν με οργανωμένα πακέτα διακοπών στην Πολωνία.
Οι ερευνητές διεξήγαγαν διμερή συσχέτιση μεταξύ των χαρακτηριστικών του τουριστικού προϊόντος και της γενικής ικανοποίησης για τον προσδιορισμό χαρακτηριστικών του τουριστικού προϊόντος που συσχετίζονται σημαντικά με τη γενική ικανοποίηση. Διαπιστώθηκε ότι οι μεταβλητές που συσχετίζονταν σημαντικά με τη γενική ικανοποίηση περιλάμβαναν:
σχέση τιμής / ποιότητας, ελκυστικότητα του προγράμματος, οργάνωση, τουριστικά αξιοθέατα και ξενάγηση/περιήγηση. Αυτό το εύρημα δείχνει ότι τα χαρακτηριστικά εσωτερικής περιήγησης είναι πιο σημαντικά από τα εξωτερικά χαρακτηριστικά του τουριστικού προορισμού για την ανταγωνιστικότητα του τουριστικού προϊόντος.

Η έρευνα στοιχειοθετεί και συμβουλεύει με τα ευρήματα της, τους διοργανωτές τουριστικών πακέτων ότι θα πρέπει να επικεντρωθούν στην δημιουργία ποιοτικών πακέτων με χαμηλές τιμές καθώς η τιμή θεωρείται το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό που συσχετίζεται με την ικανοποίηση τους. Είναι επίσης σημαντικό να παρατηρήσουμε ότι και άλλα χαρακτηριστικά του τουριστικού προορισμού συμβάλλουν στην συνολική ικανοποίηση του επισκέπτη όπως η σωστή επιλογή των ξενοδοχειακών μονάδων, εστιατορίων, εκδρομών περιήγησης και των μέσων μεταφοράς κλπ.
Η παρούσα έρευνα παρουσιάζει εκ πρώτης όψεως κάποια μειονεκτήματα όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα του τουριστικού Πολωνικού προορισμού μιας και δεν εξετάζει σφαιρικά όλους εκείνους τους τομείς τής βιομηχανίας που την επηρεάζουν. Επίσης η έρευνα έχει γίνει για συγκεκριμένες τουριστικές αγορές όπως της Αμερικής, της Αυστραλίας και του Καναδά αγνοώντας τις άλλες Ευρωπαϊκές κυρίως αγορές που έχουν καλύτερη προσβασιμότητα και γειτνιάζουν με την Πολωνία κάτι που θα μπορούσε επίσης να αποτελέσει αντικείμενο μελλοντικής έρευνας για επισκέπτες από άλλες χώρες.

Όπως έχουμε επισημάνει και στην ανωτέρω έρευνα, ένα σημαντικό χαρακτηριστικό ενός ανταγωνιστικού τουριστικού προορισμού είναι και ο τομέας των μεταφορών.

Οι μεταφορές όπως επισημαίνει η ερευνήτρια Dinu το 2018 στην έρευνα της «για την σημασία των μεταφορών στην ανάπτυξη του τουρισμού» ήταν και είναι ο βασικότερος τομέας που συνέβαλε διαχρονικά στην ανάπτυξη του εθνικού κοινωνικοοικονομικού συστήματος, αλλά και στον σημαντικό ρόλο που ασκεί στην ενίσχυση των σχέσεων μεταξύ των κρατών. Η μεταφορά μέσω του ρόλου της μετακίνησης αγαθών και ανθρώπων επηρεάζει αποφασιστικά τους άλλους κλάδους της παγκόσμιας οικονομίας, συμπεριλαμβανομένου και του διεθνούς τουρισμού. Χωρίς τη μεταφορά δεν θα μπορούσε να υπάρχει η ταξιδιωτική και τουριστική βιομηχανία, οι άνθρωποι δεν θα είχαν τα μέσα να φτάσουν σε άλλα μέρη που θέλουν να δουν. Ως εκ τούτου, η ανάπτυξη των μεταφορών συνδέεται άμεσα με την ανάπτυξη του τουρισμού και γι' αυτό αν ο διεθνής τουρισμός μεγαλώσει, αυξάνονται ταυτόχρονα και οι διεθνείς μεταφορές.

Διαπιστώνει η ερευνήτρια ότι στην πραγματική ανάπτυξη της τουριστικής κίνησης, μπορεί να χρησιμοποιηθεί ένα ευρύ φάσμα μέσων μεταφοράς όπως το αεροπλάνο, το πλοίο, το αυτοκίνητο και το τρένο. Η συνδυασμένη χρήση του ενός η και όλων μαζί, καθορίζονται από παράγοντες που σχετίζονται με την ιδιαιτερότητα του ταξιδιού και τις ιδιαιτερότητες των μέσων καθώς και από στοιχεία που σχετίζονται με την ψυχολογία των τουριστών. Από όλα αυτά, η απόσταση και η διάρκεια του ταξιδιού, τα χαρακτηριστικά των δρομολογίων, η κατάσταση των οδικών δικτύων επικοινωνίας και η ένταση της κυκλοφορίας, η ασφάλεια και η άνεση στο ταξίδι καθώς και η τιμή

του οργανωμένου ταξιδιού, διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο για την επιλογή του προορισμού από τον επισκέπτη / τουρίστα.

Ο μαζικός τουρισμός, σε διεθνές επίπεδο, δεν θα μπορούσε να υπάρξει χωρίς φθηνές και εύκολα προσβάσιμες μεταφορές. Οι μεταφορές αποτελούν σημαντικό μέρος του τουρισμού και της εμπειρίας που λαμβάνει ο επισκέπτης από το τουριστικό προορισμό της επιλογής του.

Οι υπηρεσίες μεταφορών όπως επισήμανε στην έρευνα της, έχουν συγκεκριμένα χαρακτηριστικά γνωρίσματα σε σχέση με άλλες υπηρεσίες, και συγκεκριμένα: παρουσιάζουν υψηλή δεκτικότητα στην τεχνική πρόοδο, είναι εντατικές στις πρωτεύουσες, απαιτούν πολύ μεγάλες χρηματικές επενδύσεις, προσφέρουν ευκαιρίες για οικονομικά μεγέθη, και παρουσιάζουν αυξομειώσεις σε διεθνείς, οικονομικές και πολιτικές κρίσεις. Η ανάπτυξη του τουρισμού οφείλεται στην τεχνολογική ανάπτυξη των διεθνών μεταφορών και την μείωση του κόστους μετακίνησης αγαθών και ανθρώπων. Η επίδραση αυτή των μεταφορών στον τουρισμό έχει συζητηθεί ευρέως σε πολλές βιβλιογραφικές ανασκοπήσεις.

Οι Hobson και Uysal (1993) ανέφεραν στην έρευνα τους ότι κάθε φορά που εμφανίζεται ένας νέος τρόπος μεταφοράς, από το λεωφορείο έως το Concorde, μεγαλύτερος αριθμός ανθρώπων μπορεί να μετακινηθεί πιο γρήγορα και ο τουρισμός έχει αυξητική τάση.

Σχετική έρευνα που διεξάχθηκε στην Κίνα από τους ερευνητές Haynes και Chen το 2012 μελετά τις επιπτώσεις των σιδηροδρομικών συστημάτων υψηλής ταχύτητας (HRS) στην τουριστική βιομηχανία της χώρας. Δεδομένου του γεγονότος ότι η εφαρμογή τέτοιων νέων συστημάτων ήταν στα πρώτα στάδια της εφαρμογής τους σε Διεθνές επίπεδο, υπήρχαν ελάχιστες εμπειρικές έρευνες. Οι ερευνητές στην προσπάθεια τους να καλύψουν αυτό το κενό χρησιμοποιούν μια πολυμεταβλητή ανάλυση η οποία έλαβε δεδομένα από το 1990 έως το 2010 σε επαρχιακό επίπεδο. Η έρευνα σε επαρχιακό επίπεδο ήταν απαραίτητη και κατάλληλη δεδομένου των περιφερειακών και γεωγραφικών χαρακτηριστικών της χώρας τα οποία διαφοροποιούνται και καταγράφονται μέσα από την ανάπτυξη τέτοιων νέων σιδηροδρομικών συστημάτων υψηλής ταχύτητας. Έτσι έγινε κατορθωτό η επίπτωση των σιδηροδρομικών συστημάτων υψηλής ταχύτητας (HRS) να μετρηθούν αποτελεσματικά μετά τον έλεγχο των περιφερειακών και γεωγραφικών διαφορών.

Οι μελετητές άντλησαν δεδομένα από 27 επαρχίες και 4 δήμους της Κίνας για την διεξαγωγή αυτής της έρευνας. Δεδομένου ότι ο κύριος σκοπός των αναλύσεων είναι η διερεύνηση των επιπτώσεων του σιδηροδρομικού συστήματος επιβατών, ειδικότερα του συστήματος HRS, επελέγησαν τρείς μεταβλητές ως μεταβλητές πολιτικής. Η πρώτη μεταβλητή εξετάζει τους επιβάτες που χρησιμοποιούν τρένα συμπεριλαμβανομένων των κανονικών συρμών ταχύτητας όσο και των τρένων υψηλής ταχύτητας. Η δεύτερη μεταβλητή είναι το μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής, το οποίο εισάγεται ως εναλλακτική λύση για να αντικατοπτρίζει την επίπτωση των επενδύσεων στις σιδηροδρομικές μεταφορές σε επαρχιακό επίπεδο και η τρίτη μεταβλητή εξετάζει κατά πόσο υπάρχουν τέτοια σιδηροδρομικά συστήματα υψηλής ταχύτητας στις υπό εξέταση επαρχίες της Κίνας. Η έρευνα συμπεριέλαβε επίσης και μεταβλητές ελέγχου οι οποίες θεωρήθηκαν πρωταρχικοί καθοριστικοί παράγοντες, οι οποίοι συνίστανται σε χαρακτηριστικά του προορισμού που θα προσέλκυαν ή θα απέρριπταν τον τουρισμό (Crouch, 1994a,43). Παράλληλα εξετάστηκε και προσδιορίστηκε το επίπεδο επηρεασμού των υπηρεσιών των σιδηροδρομικών συστημάτων υψηλής ταχύτητας (HRS) στην παραγωγή τουρισμού όπως μετρήθηκε από τις

τουριστικές αφίξεις ξένων επισκεπτών, τις συνολικές αφίξεις τουριστών καθώς και τα συνολικά τουριστικά έσοδα.

Χρησιμοποιήθηκε ένα μοντέλο σταθερών αποτελεσμάτων το οποίο επιτρέπει στις μεταβλητές με την πάροδο του χρόνου για να εκτιμηθούν οι επιδράσεις των ανεξάρτητων μεταβλητών στη εξαρτημένη μεταβλητή καθώς και ένα μοντέλο τυχαίων επιδράσεων που επιτρέπει τις ιεραρχικές μεταβολές μεταξύ των περιπτώσεων που θα συμπεριληφθούν. Στη συνέχεια πραγματοποιείται μια δοκιμή Hausman για να διαπιστωθεί αν το μοντέλο σταθερών αποτελεσμάτων ή το μοντέλο τυχαίων αποτελεσμάτων έχει πιο αποτελεσματικούς εκτιμητές. Συνοψίζοντας τα αποτελέσματα των εκτιμήσεων στις επιρροές των ξένων τουριστικών αφίξεων διαπιστώθηκε ότι οι μεταβλητές του μοντέλου σταθερών αποτελεσμάτων είναι πιο αποτελεσματικές από το μοντέλο των τυχαίων αποτελεσμάτων. Η μεταβλητή του ακαθάριστου επαρχιακού προϊόντος ανά κάτοικο έχει σημαντικό αντίκτυπο στις ξένες τουριστικές αφίξεις καθώς επίσης και η συναλλαγματική ισοτιμία που αντιπροσωπεύει το επίπεδο τιμών του τουρισμού. Αυτό οδηγεί ότι μια μεταβολή αυξομειώνει το κόστος π.χ μιας κινέζικης εκδρομής η οποία μπορεί να προσελκύσει περισσότερους ή λιγότερους τουρίστες διεθνώς. Τα χαρακτηριστικά του τόπου όπως τα πέντε αστέρων ξενοδοχειακά συγκροτήματα, τα εστιατόρια, οι περιοχές παγκόσμιας κληρονομιάς, τα κέντρα τέχνης και τα μουσεία διαπιστώθηκε από την έρευνα ότι δεν είναι στατιστικά σημαντικά. Η επιδημία που ξέσπασε κατά την περίοδο της έρευνας διαπιστώθηκε ότι είχε σημαντική αρνητική επίδραση στην άφιξη των τουριστών.

Συμπερασματικά η μελέτη καταδεικνύει ότι η ανάπτυξη του τουρισμού στην Κίνα αποδίδεται σε παράγοντες όπως η οικονομική ανάπτυξη, ο μεγάλος αριθμός των αξιοθέατων, οι επιπτώσεις από ειδικά γεγονότα όπως των Ολυμπιακών Αγώνων του Πεκίνου και της έκθεσης της Σανγκάης καθώς επίσης και από τα σιδηροδρομικά συστήματα υψηλής ταχύτητας (HRS). Ωστόσο, πρέπει να επισημάνουμε ότι αυτά τα ευρήματα δεν αντικατοπτρίζουν τον αντίκτυπο ολόκληρου του δικτύου HSR της Κίνας, καθώς μόνο 11 γραμμές HSR είχαν ανοίξει πριν από τον Ιούνιο του 2010 και συμπεριλήφθηκαν στην ανάλυση αυτή. Ωστόσο το αποτέλεσμα θα είναι προφανώς διαφορετικό και μεγαλύτερο όταν ολοκληρωθεί και είναι συνδεδεμένα όλα τα σιδηροδρομικά δίκτυα υψηλής ταχύτητας. Ένα τέτοιο συνδεδεμένο δίκτυο HSR θα απαμβλύνει / ανακουφίσει τα σημεία συμφόρησης των υπεραστικών μεταφορών κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών ιδιαίτερα στις παράλιες τουριστικές περιοχές.

Διαπιστώνεται ότι τα αποτελέσματα στην έρευνα αυτή διαφοροποιούνται ελαφριά μεταξύ του δείκτη εξόδων αφού για παράδειγμα αν μια επαρχία έχει την υπηρεσία HSR, είναι πιθανό να έχει επιπλέον 20% ξένους επισκέπτες, ή 23% συνολικά επισκέπτες στο εξωτερικό, ή 25% συνολικά έσοδα.

Παρόλο που η έρευνα επιβεβαιώνει ότι οι υπηρεσίες HSR έχουν σημαντική επίδραση στην προώθηση του τουρισμού, αυτό δεν συνεπάγεται ότι οι υπηρεσίες HSR σε κάθε επαρχία θα επέφεραν τα ίδια αποτελέσματα στην τοπική τουριστική βιομηχανία. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι για να δημιουργηθεί μια σιδηροδρομική γραμμή υψηλής ταχύτητας πρέπει να ληφθούν διάφοροι άλλοι παράγοντες υπόψη όπως η πυκνότητα του πληθυσμού, η περιφερειακή οικονομική κλίμακα, οι φυσικές και πολιτισμικές ομορφιές καθώς και το κόστος επένδυσης.

Η έρευνα έχει εξετάσει μόνο τις επιρροές των σιδηροδρομικών συστημάτων υψηλής ταχύτητας(HSR) στις αφίξεις ξένων τουριστών και τα έσοδα από αυτές, ενώ δεν έχει

συμπεριλάβει τις επιρροές των εγχώριων τουριστών καθώς και τα έσοδα που θα δημιουργούντο. Αυτό θα οδηγούσε σε πιο ασφαλή αποτελέσματα με πιο ολοκληρωμένα συμπεράσματα ότι δηλαδή οι επιπτώσεις των συστημάτων HSR έχουν σημαντικές επιπτώσεις στην ανάπτυξη του τουρισμού στην Κίνα.

Το σύστημα μεταφορών τα τελευταία χρόνια διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του τουρισμού σε ένα προορισμό. Σημαντικές επενδύσεις έχουν γίνει στην ανάπτυξη των μεταφορών και ιδιαίτερα των σιδηροδρομικών συστημάτων υψηλής ταχύτητας (HSR) σε όλο σχεδόν τον αναπτυσσόμενο κόσμο. Η κατασκευή και η συνεχής ανάπτυξη του HSR έχει ως αποτέλεσμα τη μείωση του χρόνου ταξιδιού, της τιμής καθώς και την προσβασιμότητα βελτίωσης, η οποία συμβάλει και χρησιμοποιείται ως εργαλείο για την προώθηση της τουριστικής ανάπτυξης.

Οι ερευνητές Kurihara και Wu στην μελέτη τους το 2011 ασχολήθηκαν με τις επιπτώσεις της HSR στην ανάπτυξη του τουρισμού σε δύο τουριστικές περιοχές της Ιαπωνίας. Η μελέτη διερευνά τρία ερωτήματα: Πρώτο την επίδραση της επέκτασης του δικτύου Shinkansen (Τόκυο) στην τουριστική ζήτηση και την τουριστική συμπεριφορά όπως η επιλογή του τρόπου ταξιδιού, η διάρκεια παραμονής και οι δαπάνες, δεύτερο την επανεξέταση των πολιτικών που έχουν υιοθετηθεί για την ενίσχυση του αντίκτυπου του Shinkansen στην τουριστική ανάπτυξη στις περιοχές Kyushu και Tohoku και τρίτο την εξέταση των επιπτώσεων αυτών των πολιτικών στην τουριστική ανάπτυξη.

Οι μελετητές χρησιμοποίησαν στατιστικά δεδομένα που προέρχονται από διαφορετικές πηγές δεδομένων. Η έρευνα η οποία διεξάγει το Υπουργείο Χωροταξίας Υποδομής Μεταφορών και Τουρισμού (MLIT) είναι η πρώτη πηγή δεδομένων. Η έρευνα αυτή συγκεντρώνει στοιχεία για την περιφερειακή ταξιδιωτική ζήτηση κάθε είδους ταξιδιού. Η δεύτερη πηγή είναι η έρευνα που γίνεται στα τουριστικά καταλύματα που διεξάγεται από την υπηρεσία Τουρισμού και η οποία παρέχει λεπτομερείς πληροφορίες για την διαμονή των τουριστών σε κάθε περιοχή, συμπεριλαμβανομένου του ταξιδιωτικού σκοπού, της χώρα καταγωγής, το επάγγελμα κλπ. Η τρίτη πηγή είναι οι στατιστικές αναλύσεις για τις αφίξεις τουριστών οι οποίες λαμβάνονται από τον Ιαπωνικό Οργανισμό Τουρισμού (JTA).Τα στοιχεία αυτά χρησιμοποιούνται για την ανάλυση του τουρισμού και των τουριστικών δαπανών. Προκειμένου να αποσαφηνιστούν οι επιπτώσεις της HSR και της πολιτικής στη ζήτηση του τουρισμού στην παρούσα μελέτη διεξάγεται ανάλυση στατιστικής παλινδρόμησης.

Οι ερευνητές αναλύουν και υπολογίζουν και συγκρίνουν τη μεταβολή της ζήτησης στον τουρισμό σε δύο περιοχές Kyushu και Tohoku της Ιαπωνίας με ιδιαίτερα χαρακτηριστικά πριν και μετά το άνοιγμα του κεντρικού σιδηροδρομικού σταθμού HSR Shinkansen στο Τόκυο το 2010. Μέσα από την ανάλυση των δεδομένων διαπιστώνεται ότι οι τουριστικές αφίξεις αυξήθηκαν ελαφρώς την πρώτη χρονιά λειτουργίας του HSR ενώ κατά την επόμενη χρονιά η αναμενόμενη αύξηση ήταν πολύ σημαντική και κυμάνθηκε πέραν του 80% και στις δυο επαρχίες.

Η διάρκεια διαμονής των τουριστών στα διάφορα καταλύματα των δύο περιοχών όπως έχουμε επισημάνει παρουσιάζει αλλαγή μετά την επέκταση του δικτύου Shinkansen. Δεδομένου ότι η έρευνα περιλαμβάνει μόνο πληροφορίες για τη διάρκεια της διανυκτέρευσης ενός τουριστικού ταξιδιού, το αποτέλεσμα μπορεί να διαφέρει εάν συμπεριληφθεί μία επιπλέον μέρα.

Προκειμένου να αποσαφηνιστούν οι επιπτώσεις της HSR στην τουριστική ανάπτυξη των δύο περιοχών η μελέτη προχωρά στην επεξεργασία των πολιτικών αποφάσεων που λήφθηκαν από τις τοπικές αρχές και που συνέβαλαν παράλληλα με την δρομολόγηση της HSR στην αύξηση της τουριστικής κίνησης. Η μελέτη επιβεβαιώνει ότι η ζήτηση της τουριστικής κίνησης επηρεάζεται από διάφορες μεταβλητές (παράγοντες) όπως το Ακαθάριστο Εθνικό προϊόν, ο πληθωρισμός, τα τουριστικά αξιοθέατα, η τιμή ταξιδιού, η προσβασιμότητα σε σχέση με την απόσταση και ορισμένες μεταβλητές πολιτικής.

Η μελέτη διεξάγεται με ανάλυση στατιστικής παλινδρόμησης. Στην ανάλυση, η επίδραση της HSR αντιπροσωπεύεται από μια μεταβλητή που μετρά την απόσταση από τον σταθμό HSR έως τον τουριστικό προορισμό. Η συχνότητα των σιδηροδρόμων από το σταθμό HSR χρησιμοποιείται για να αντικατοπτρίζει την επιρροή της προσβασιμότητας. Επιπλέον, χρησιμοποιείται μια εικονική μεταβλητή που αντιπροσωπεύει ταυτόχρονα τη λειτουργία του Shinkansen και των γραφικών συρμών. Το αποτέλεσμα της εκτίμησης του μοντέλου καταδεικνύει ότι το άνοιγμα του Shinkansen θα έχει μεγάλη επίδραση στη ζήτηση του τουρισμού σε περιοχή που βρίσκεται κοντά στο σταθμό Shinkansen. Ενώ για προορισμό που απέχει αρκετά από το σταθμό, η βελτίωση της προσβασιμότητας θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο. Προκειμένου να διατηρηθεί ο θετικός αντίκτυπος του Shinkansen, είναι απαραίτητο να καταβληθούν προσπάθειες από άλλες πτυχές όπως η βελτίωση της ελκυστικότητας του προορισμού.

Εν κατακλείδι η μελέτη αυτή αποσαφηνίζει τις επιπτώσεις της επέκτασης του δικτύου Shinkansen στην τουριστική ανάπτυξη της Ιαπωνίας. Η μελέτη διερευνά την μεταβολή της ζήτησης στον τουρισμό και της τουριστικής συμπεριφοράς στην περιοχή Tohoku και Kyushu. Τα αποτελέσματα της έρευνας καταδεικνύουν ότι οι αφίξεις στον τουρισμό αυξήθηκαν σημαντικά στις πόλεις που συνδέονταν με το δίκτυο Shinkansen. Ειδικά στην περιοχή Tohoku και Kyushu η επέκταση του δικτύου συνέβαλε στην προφανή αύξηση της τουριστικής ζήτησης καθώς και στην αύξηση της κίνησης στο σιδηροδρομικό δίκτυο μετά την ολοκλήρωση του σιδηροδρομικού δίκτυο Shinkansen.

Η μελέτη εξετάζει επίσης τις πολιτικές που υιοθετήθηκαν για την προώθηση της τουριστικής ανάπτυξης χρησιμοποιώντας το δίκτυο Shinkansen μέσω της μελέτης περίπτωσης στις περιοχές Tohoku και Kyushu. Η εταιρεία Ιαπωνικών Σιδηροδρόμων προσπαθεί να περιλάβει την βελτίωση της προσβασιμότητας από το σταθμό Shinkansen μέχρι τα τουριστικά αξιοθέατα των περιοχών με την εισαγωγή ειδικών σχεδιασμένων γραφικών τρένων. Παράλληλα οι πόλεις και η τουριστική βιομηχανία καταβάλουν προσπάθειες από διάφορες πλευρές να αυξήσουν την ελκυστικότητα των περιοχών με την βελτίωση του περιβάλλοντος των τουριστικών αξιοθέατων, τη προώθηση τροφίμων και αναμνηστικών, την ανάπτυξη ανθρώπινων πόρων και τη διαφήμιση για την προσέλκυση περισσότερων επισκεπτών. Οι θετικές επιπτώσεις της ανάπτυξης του σιδηροδρομικού δικτύου HSR είναι συμπερασματικά ο συνδυασμός των διαφόρων προσπαθειών πολιτικής και της συνεργασίας διαφόρων τουριστικών επιχειρηματικών παραγόντων.

Η μελέτη έχει βασιστεί πάνω σε δεδομένα που έλαβε από το Υπουργείο Χωροταξίας Υποδομής & Μεταφορών καθώς και από στοιχεία που έλαβε από τον Οργανισμό τουρισμού της Ιαπωνίας για δύο συγκεκριμένες περιοχές, ενώ θα μπορούσε να συλλέξει περισσότερα δεδομένα για περισσότερα σιδηροδρομικά δίκτυα προς άλλες τουριστικές περιοχές της Ιαπωνίας ούτως ώστε να εξαχθούν πιο εμπεριστατωμένα αποτελέσματα από την ανάλυση των επιπτώσεων. Θα μπορούσε η έρευνα να χρησιμοποιήσει ερωτηματολόγιο σε ένα δείγμα τουριστών που επισκέπτονταν τις

συγκεκριμένες περιοχές μέσα από το οποίο θα διερευνούσε για την συμπεριφορά και τις επιπτώσεις των σιδηροδρομικών συστημάτων υψηλής ταχύτητας (HRS) καθώς επίσης και τις πολιτικές που υιοθετήθηκαν από τους διάφορους τοπικούς φορείς στην ανάπτυξη των τουριστικών υποδομών κλπ. Η βελτίωση της προσβασιμότητας από το σταθμό Shinkansen στον τουριστικό προορισμό είναι μια στρατηγική που θα άξιζε να δοθεί προσοχή στην μελλοντική τουριστική ανάπτυξη μιας και η τεχνολογική αναβάθμιση των μεταφορών αλλάζει διαχρονικά.

Όπως έχουν επισημάνει αρκετοί ερευνητές, οι μεταφορές και ο τουρισμός θεωρούνται ότι είναι στενά συνδεδεμένες με τις οικονομικές δραστηριότητες, τόσο πολύ ώστε οι τουριστικές υποδομές μεταφορών και η εξασφάλιση αποτελεσματικής κινητικότητας θεωρούνται συνήθως ότι συμβάλλουν στην ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας. Όπως έχει δείξει η βιβλιογραφική ανασκόπηση σχετικών άρθρων, υπάρχει μια καλά εδραιωμένη σχέση μεταξύ της υποδομής των μεταφορών και της ζήτησης στον τουριστικό τομέα (Chew, 1987, Martin & Witt, 1988, Abeyratne, 1993, Khadaroo και Seetanah, 2007, 2008). Έτσι, η μεταφορά ενεργεί σε ένα από τους καθοριστικούς παράγοντες ενός τουριστικού προορισμού, βελτιώνοντας εν γένει, την προσβασιμότητα σε μια συγκεκριμένη τοποθεσία (Della Corte et al., 2013) και επιπλέον, διαδραματίζει σημαντικό και κρίσιμο ρόλο στην κινητικότητα όταν οι τουρίστες βρίσκονται στον προορισμό τους.

Παρόλα αυτά οι τεχνολογικές αναβαθμίσεις των μεταφορών δεν επιφέρουν μόνο θετικά αποτελέσματα κινητικότητας στον τουρισμό, αλλά μπορούν να δημιουργήσουν και κοινωνικές ανησυχίες όπως της οικονομικής ανισότητας όσο και των περιβαλλοντικών ευαισθησιών των κατοίκων ενός τουριστικού προορισμού, συμπεριλαμβανομένων των κλιματικών αλλαγών, την ποιότητα του αέρα, το θόρυβο και τη φύση / τοπίο (Peeters, Szimba και Duijnisveld, 2007). Γενικά μπορούμε να επισημάνουμε ότι ενώ όλη η υποδομή των μεταφορών καθώς και οι λειτουργίες τους μπορούν να παράγουν τόσο θετικές όσο και αρνητικές εξωτερικές επιδράσεις, η ανάπτυξη τους μπορεί να θεωρηθεί σύμμαχος στρατηγικών τουριστικής ανάπτυξης. Αυτή η άποψη και θέση είναι κατά κανόνα αυτό που επιδιώκεται από τις τοπικές αρχές και τις τουριστικές επιχειρήσεις μέσα από την χάραξη μιας ενιαίας πολιτικής, όπως αντικατοπτρίζεται μέσα από την συχνή άσκηση πιέσεων προς την κεντρική εξουσία για την παροχή περισσότερων γενικών υποδομών και την παροχή περισσότερων δικτύων μεταφοράς.

Όλοι οι τρόποι μεταφοράς μπορούν να θεωρηθούν σύμμαχοι του τουρισμού. Οι τοπικές μεταφορές, για παράδειγμα, διευκολύνουν την τουριστική κινητικότητα, ενώ οι μεταφορές σε μεγάλες αποστάσεις είναι κρίσιμη για τον συνολικό αριθμό των τουριστών που λαμβάνει ένας προορισμός, με τα αεροδρόμια να αποτελούν τις κύριες εισόδους αφίξεων τουριστών. Μεταξύ αυτών των τρόπων μεταφοράς, τα σιδηροδρομικά συστήματα υψηλής ταχύτητας (HSR) αντιπροσωπεύουν μια σύγχρονη επανάσταση στην τεχνολογία των μεταφορών και έχουν εφαρμογές σε διάφορες χώρες. (Albalate and Bel, 2012). Από αναλύσεις που έχουν γίνει διαπιστώνουν κάποιοι διεθνείς αναλυτές ότι τα δίκτυα HSR έχουν συνήθως έναν πολύ συγκεκριμένο προσανατολισμό επιβατών που συμβάλλει στην υποστήριξη και προώθηση της τουριστικής βιομηχανία. Παράλληλα σε αρκετές περιπτώσεις συμβάλλει στην έλξη επιβατών από τον όγκο των επιβατών των αεροπορικών εταιρειών (χαμηλού κόστους και δρομολογημένων) , αντί να προκαλούν μεγαλύτερο αριθμό νέων ταξιδιών.

Οι ερευνητές Daniel Albalate και Xavier Fageda το 2016 αξιολογούν τον τρόπο με τον οποίο οι αλλαγές στην παροχή σιδηροδρομικών συστημάτων υψηλής ταχύτητας (HSR)

επηρεάζουν τα αποτελέσματα τουρισμού στην Ισπανία η οποία διαθέτει ένα από τα νεότερα και μακρύτερα δίκτυα στην Ευρώπη. Η ανάλυση διεξάγεται σε επαρχιακό επίπεδο χρησιμοποιώντας μια οικονομετρική στρατηγική που βασίζεται στην εφαρμογή της μεθόδου των διαφορών – αδιάφορων δεδομένων που βασίζεται σε δεδομένα που έλαβαν από το Εθνικό Ινστιτούτο στατιστικής της Ισπανίας και καλύπταν δεδομένα από 50 επαρχίες για ένα χρονικό διάστημα 15 χρόνων (1998-2013). Από τα αποτελέσματα της έρευνας διαφάνηκε ότι υπήρχε σχετική συσχέτιση της προσβασιμότητας HSR στα συνολικά τουριστικά αποτελέσματα της Ισπανίας. Από την μία πλευρά διαπιστώνεται ότι η HSR μπορεί να έχει μια σχετική επίδραση στα τουριστικά αποτελέσματα ενώ από την άλλη πλευρά ότι η εναέρια κυκλοφορία επηρεάζεται αρνητικά από την ύπαρξη της HSR, μιας και η αεροπορική σύνδεση αποτελεί ένα ισχυρό παράγοντα πρόβλεψης των τουριστικών αφίξεων δεδομένου ότι η πλειοψηφία των επισκεπτών στην Ισπανία προέρχονται άλλες χώρες. Ο γενικός στόχος της έρευνας είναι να ελεγχθεί εάν οι ισχυρισμοί θετικών εξωτερικών παραγόντων της HSR στην τουριστική βιομηχανία και ιδιαίτερα σε επίπεδο επαρχιακό είναι βάσιμοι.

Οι ερευνητές μέσα από την ανάλυση και ανάπτυξη της σχετικής βιβλιογραφίας προσπαθούν να κτίσουν υποθέσεις σχετικά με τον ρόλο που διαδραματίζουν τα σιδηροδρομικά δίκτυα υψηλών ταχυτήτων στα γενικά τουριστικά αποτελέσματα μιας χώρας ενός τουριστικού προορισμού. Εκ των υστέρων αξιολογήσεις των επιπτώσεων της HSR που έγιναν σε δεκατρείς πόλεις της Γερμανίας, του Ηνωμένου Βασιλείου της Γαλλίας και των Κάτω χωρών έχει διαπιστωθεί ότι μόνο ελάχιστες πόλεις παρουσίασαν αναζωογόνηση των τουριστικών τους βιομηχανιών ενώ αντίθετα είναι τα στοιχεία από τις χώρες της Ασίας, όπου οι έρευνες στην Ιαπωνία (Okabe,1979), στην Ταιβάν (Cheng,2009) στην Κίνα (Wang et al.,2012, Chen and Haynes,2012) κατέδειξαν τα αντίθετα αποτελέσματα.

Κάποιοι άλλοι ερευνητές (ZGivoni Dobruszkes ,2013) επισήμαναν ότι υπό ορισμένες συνθήκες, η HSR συμπληρώνει αντί να υποκαταστεί τις αεροπορικές μεταφορές. Διαπίστωσαν επίσης ότι σε αρκετές περιπτώσεις οι συμπληρωματικές στρατηγικές καθοδηγούνται από τις αεροπορικές εταιρείες ενώ οι Albalate ,Bel kai Fageda 2015 βρήκαν ότι πολλοί σταθμοί HSR βρίσκονται μέσα στα κύρια και περιφερειακά αεροδρόμια μιας χώρας. Η υπό διερεύνηση μελέτη διαπιστώνει ότι η Ισπανία αντιπροσωπεύει μια ενδιαφέρουσα μελέτη περίπτωσης όσον αφορά την HSR και τις αεροπορικές αερογραμμές χαμηλού κόστους. Οι αεροπορικές μεταφορές παρουσιάζουν τα τελευταία χρόνια σημαντική αύξηση λόγω της επέκτασης του δικτύου των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους και την συμβολή τους στην ανάπτυξη του τουρισμού. Παράλληλα διαπιστώνεται ότι με την έναρξη των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους καθώς και την ανάπτυξη των δικτύων HSR, κάποιες παραδοσιακές αεροπορικές εταιρείες είτε μείωσαν είτε σταμάτησαν να πετούν στην Ισπανία.

Η HSR μπορεί να θεωρηθεί τεχνολογική καινοτομία και η αεροπορική επιχείρηση χαμηλού κόστους διαχειριστική καινοτομία, όμως η συνύπαρξη των στο Ισπανικό μοντέλο είναι αμφιλεγόμενη όσον αφορά την ποσόστωση συνεισφορά των στα αποτελέσματα του τουρισμού.

Οι ερευνητές στο Ισπανικό μοντέλο μελέτη περίπτωσης, υιοθέτησαν για την αξιολόγηση του αντίκτυπου της HSR στον τουρισμό, εμπειρικά στοιχεία τόσο από τον Ισπανικό σιδηροδρομικό οργανισμό όσο και από στατιστικά δεδομένα από τον Οργανισμό Τουρισμού στην ανάλυση των δύο ανωτέρω καινοτομιών στις μεταφορές. Διαπιστώθηκε ότι ενώ η τεχνολογική καινοτομία που αντιπροσωπεύει η HSR δεν έχει ισχυρή επίδραση στον τουρισμό, η διαχειριστική καινοτομία που

συνεπάγεται από το μοντέλο χαμηλού κόστους επιχειρηματικών αερομεταφορών φαίνεται να συμβάλει δυναμικά στα τουριστικά αποτελέσματα.

Συμπερασματικά η μελέτη αυτή υπογραμμίζει τη σημασία των αλληλεπιδράσεων και την πιεστική ανάγκη ανάπτυξης ολοκληρωμένων σχεδίων μεταφορών ιδιαίτερα σε επαρχιακές τουριστικές περιοχές μιας και διαπιστώνονται θετικές επιπτώσεις στις τουριστικές περιοχές που εξυπηρετεί.

Ωστόσο στην μελέτη αυτή δεν έχουν βρεθεί πειστικά αποδεικτικά στοιχεία υπέρ της θετικής σχέσης μεταξύ της HSR και των τουριστικών αποτελεσμάτων. Αντίθετα, διαπιστώνεται ότι η HSR έχει υπονομεύσει το σημαντικότερο μέσο μεταφοράς για τον τουρισμό, δηλαδή τις αεροπορικές εταιρείες.

Η HSR μπορεί να είναι πιο ανταγωνιστική όσον αφορά τις συχνότητες, το χρόνο ταξιδιού και την άνεση όμως υστερεί σημαντικά όσον αφορά την τιμή. Δεδομένου ότι οι ταξιδιώτες για τον τουρισμό είναι πιο ευαίσθητοι σε σχέση με τις τιμές από καιρού σε καιρό, η συνολική ανταγωνιστικότητα της HSR σε σχέση με τις αερομεταφορές μπορεί να μην έχει θετικό αντίκτυπο στα τουριστικά αποτελέσματα.

Η μελέτη παρουσιάζει κάποιες αδυναμίες στην παρουσίαση των επαρχιακών δεδομένων νέων σταθμών μιας και ο Ισπανικός Σιδηροδρομικός οργανισμός είχε μόνο στατιστικά δεδομένα για μεγάλους σιδηροδρομικούς σταθμούς της HSR και όχι για μικρούς ή νέους.

Η μελέτη επίσης δεν διερευνά το αντίκτυπο των δικτύων της HSR στα κανονικά δίκτυα του παλαιού σιδηροδρομικού δικτύου ούτε και την συνεισφορά τους στα συνολικά τουριστικά αποτελέσματα.

Μια άλλη μελέτη των Pagliara et al. (2015) αξιολόγησε τις επιπτώσεις της HSR της Μαδρίτης στην επιλογή τουριστικού προορισμού. Τα αποτελέσματά τους, τα οποία συνδέονται στενά με τα ευρήματα που αναφέρθηκαν στο παρόν, υποδεικνύουν ότι η HSR δεν αποτελεί καθοριστικό παράγοντα επιλογής προορισμού των τουριστών, δεδομένου ότι η πλειοψηφία είναι διεθνείς τουρίστες που φτάνουν αεροπορικώς.

Είναι γενικά παραδεκτό ότι η βελτίωση και ο εκσυγχρονισμός των μεταφορών σε μια περιοχή ή σε μια χώρα έχει άμεσο αντίκτυπο σε ένα τουριστικό προορισμό. Η μεταφορά αποτελεί ουσιαστικό μέρος της τουριστικής βιομηχανίας. Ο ερευνητής Todorov 2016 διερεύνησε και ανάλυσε την επίδραση ενός καλού λειτουργικού συστήματος δημόσιων μεταφορών στην ανάπτυξη του τουρισμού στην μελέτη περίπτωσης της πόλης της Βάρνας στην Βουλγαρία. Τα δεδομένα πάρθηκαν από τον Οργανισμό Τουρισμού της Βουλγαρίας. Η έρευνα αναλύει τις διαφορετικές δομές των συστημάτων δημόσιας μεταφοράς και την συμβολή τους στην τουριστική βιομηχανία, ιδιαίτερα η ανάπτυξη και συμβολή του δημόσιου συστήματος Μετρό στην ευρύτερη τουριστική περιοχή της πόλης Βάρνας. Η προσβασιμότητα στις μεταφορές και η ανάπτυξη και προσαρμογή των σύγχρονων μεταφορών μπορεί να συμβάλουν στην ανταγωνιστικότητα έναντι άλλων τουριστικών περιοχών. Οι τουρίστες που φτάνουν σε διεθνείς πόλεις και τουριστικούς προορισμούς χρειάζονται να μετακινηθούν είτε για να φτάσουν στις ξενοδοχειακές του μονάδες, είτε να περιηγηθούν και ξεναγηθούν σε φυσικά και πολιτιστικά σημεία της περιοχής, κλπ. Η μετακίνηση των τουριστών σε αρκετές περιπτώσεις γίνονται με ιδιωτικές μεταφορές, οι οποίες κοστίζουν, ενώ ταυτόχρονα μολύνουν το φυσικό περιβάλλον. Εξ αιτίας αυτού το σύστημα δημοσίων συγκοινωνιών ειδικά σε πόλεις και σε τουριστικές περιοχές αποτελεί βασική

προϋπόθεση τόσο για τον ντόπιο πληθυσμό όσο και για τους τουρίστες επισκέπτες τουρίστες. Ένα αδύνατο δίκτυο δημοσίων μεταφορών δεν συμβάλει θετικά στα αναμενόμενα τουριστικά αποτελέσματα. Ο μελετητής επισημαίνει ότι λόγω της διαχρονικής αύξησης του τουρισμού στην ευρύτερη περιοχή της Βάρνας χρειάζεται μια γρήγορη εκσυγχρονισμένη μεταφορά όπως εκείνη του Μετρό, σημαντική στην μελλοντική ευημερία της πόλης και της τουριστικής βιομηχανίας.

Διαπιστώνεται ότι η ανάπτυξη και εφαρμογή μιας τέτοιας τεχνολογικής καινοτομίας δηλαδή του δημόσιου Μετρό, στις μεταφορές θα παίξει σημαντικό ρόλο στον εμπλουτισμό της ταξιδιωτικής εμπειρίας ενώ θα επιλύσει άμεσα και έμμεσα κοινωνικά προβλήματα (ανεργία κ.α). Η εύκολη μετακίνηση, η συχνότητα χρήσης, η τιμή, η χρονική διάρκεια, η άμεση επίσκεψή και περιήγηση στα τουριστικά αξιοθέατα, η προσβασιμότητα στις ξενοδοχειακές μονάδες και σε άλλες τουριστικές υποδομές, η ασφάλεια, η άνεση στο ταξίδι, ο χρόνος αναμονής είναι σημαντικοί παράγοντες έμμεσοι η άμεσοι για την ανάπτυξη μιας τέτοιας εμβέλειας έργου στην περιοχή κλπ.

Ο ερευνητής στην προσπάθεια του να εμβαθύνει περαιτέρω την αναγκαιότητα της ύπαρξης και λειτουργίας του δημόσιου Μετρό στην περιοχή, κάνει μια λεπτομερή ανάλυση της στρατηγικής θέσης της πόλης και περιοχής ότι δηλαδή είναι το σταυροδρόμι μεταξύ της Μέσης ανατολής και της δυτικής Ευρώπης στη βόρεια θάλασσα ενώ αναδεικνύει τους πλούσιους φυσικούς πόρους, τις σύγχρονες τουριστικές υποδομές, καθιστώντας την ένα από τα πιο διάσημα θέρετρα στην Ευρώπη. Παράλληλα αναλύει τις επιπτώσεις που θα έχει στην περιοχή η δημιουργία Μετρό, με την απάμβλυνση του κυκλοφορικού και της πίεσης που δέχονται οι μαζικές αστικές μεταφορές ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες, της περιβαλλοντικής μόλυνσης από την μαζική χρήση ιδιωτικών και ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων. Η Βάρνα δέχεται κάθε χρόνο πέραν του ενός εκατομμυρίου τουρίστες από διάφορες χώρες ενώ ο πληθυσμός της πόλης είναι περίπου τριακόσιες χιλιάδες.

Περαιτέρω ο αναλυτής προχωρεί και παρουσιάζει ένα μελλοντικό πλάνο στάσεων και γραμμών του προτεινόμενου συστήματος Μετρό ξεκινώντας από την συνδεσιμότητά της πόλης με το αεροδρόμιο καθώς και με την πρωτεύουσα, ενώ ταυτόχρονα παρουσιάζει ένα δυναμικό χρονικό πλάνο σχεδιασμού των διαφόρων σταθμών. Ακολούθως παραθέτει ένα κατάλογο πλεονεκτημάτων και ωφελημάτων που θα μπορεί η πόλη της Βάρνας να λάβει από την δημιουργία και ανάπτυξη του προτεινόμενου συστήματος Δημόσιας μεταφοράς. Επισημαίνει καταλυτικά ότι η ανάπτυξη του Μετρό θα δώσει την δυνατότητα να αναπτυχθεί η πόλη τόσο στον τομέα των μεταφορών όσο και στον τομέα του τουρισμού μετατρέποντας την περιοχή πόλο έλξης ολόκληρης της περιοχής του Εύξεινου Πόντου. Παράλληλα συμβάλλει στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του τουριστικού τομέα ενώ επιτρέπει στην δημιουργία νέων επενδύσεων συμβάλλοντας στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της περιοχής. Η ενίσχυση του περιφερειακού χαρακτήρα, της πολιτισμικής ταυτότητας μέσω του σχεδιασμού των σταθμών του μετρό καθώς και της αναβάθμισης των αστικών συγκοινωνιών θα βοηθήσει σημαντικά στην περιφερειακή σύνδεση της πόλης της Βάρνας με όλες τις άλλες ευρωπαϊκές χώρες σιδηροδρομικά.

Το σύστημα μεταφορών διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του τουριστικού προορισμού και γενικά της οικονομίας μιας χώρας αυξάνοντας τις επενδύσεις σε όλο το κοινωνικοοικονομικό φάσμα και φυσικά βελτιώνοντας την διαβίωση των κατοίκων μιας περιοχής. Ο τουρισμός παρουσιάζει τις τελευταίες τρεις δεκαετίες σημαντική ανάπτυξη στις οικονομίες των αναπτυγμένων και μη χωρών συμβάλλοντας στην στήριξη των άλλων τομέων της βιομηχανίας όσο και των υπηρεσιών.

Η ερευνήτρια Alasgarova 2017, στο άρθρο της ¨ The role of tourism transport's Development in Econimic Growth¨ επισημαίνει ότι είναι δύσκολο να αναμένουμε μια ανάπτυξη ενός τουριστικού προορισμού χωρίς ταυτόχρονη τεχνολογική ανάπτυξη των μεταφορών. Το άρθρο περιέχει λεπτομερείς πληροφορίες σχετικά με την εισαγωγή στις έννοιες του τουρισμού, τη θεωρητική προσέγγιση του τουρισμού ως τομέα παροχής υπηρεσιών, τον ρόλο των μεταφορών στην τουριστική ανάπτυξη, τις διεθνείς εμπειρίες στον τουριστικό τομέα των μεταφορών καθώς και την ανάπτυξη της τουριστικής οικονομίας του τουρισμού στο Αζερμπαϊτζάν. Η Διερεύνηση της σχέσης μεταξύ βιώσιμου τουρισμού και μεταφορών είναι το πιο σημαντικό αποτέλεσμα της μελέτης αυτής . Η ανάπτυξη του τουρισμού έχει σχεδόν συνδεθεί με τις εξελίξεις στην τεχνολογία των μεταφορών και την καινοτομία, οι οποίες καθορίζουν την προσβασιμότητα μεταξύ των τουριστικών προορισμών και των εν γένει τουριστικών αγορών. Η ανάπτυξη και επέκταση των σιδηροδρομικών συστημάτων HSR καθώς και των αερογραμμών χαμηλού κόστους είναι από τους βασικούς παράγοντες που συμβάλλουν στην ανάπτυξη ενός τουριστικού προορισμού. Τέτοιοι παράγοντες είναι: η απόσταση, το χρονικό όριο, η άνεση, η κατάσταση, το όφελος, η ασφάλεια, η γεωγραφική θέση, η τιμή και ο ανταγωνισμός.

Η μεταφορά αποτελεί σημαντικό στοιχείο στον τομέα του τουρισμού και αναψυχής και περιλαμβάνει όχι μόνο την μεταφορά αλλά και το επίπεδο υπηρεσιών που παρέχεται, ενώ σε πολλές περιπτώσεις οι δραστηριότητες αυτές θεωρούνται συνώνυμες. Τα συστήματα μεταφοράς εξασφαλίζουν όχι μόνο εξοπλισμό και δραστηριότητες για θέματα αναψυχής αλλά και τρόπους με τους οποίους οι επιπτώσεις και οι απαιτήσεις της αναψυχής και του τουρισμού μπορούν να διεξαχθούν αποτελεσματικά.

Στην έρευνα της επισημάνθηκε η σημασία της ανανέωσης και ανάπτυξης των μεταφορών και των τουριστικών υποδομών στο Αζερμπαϊτζάν μετά την ανεξαρτησία του από τη Σοβιετική Ένωση μιας και ήταν μια παραδοσιακή χώρα τουρισμού τότε. Η χώρα διαθέτει σπάνιες γεωπολιτικές, γεωγραφικές και κλιματικές συνθήκες καθώς και αρχαιολογικούς θησαυρούς που μπορούν να αναδειχθούν τουριστικά μέσα από την δημιουργία νέων έργων υποδομής (νέους αυτοκινητόδρομους, νέες σήραγγες, νέες γραμμές και σταθμούς Μετρό, νέες ταξιδιωτικές υπηρεσίες κ.α) καθώς και την ενίσχυση και τεχνολογική αναβάθμιση των μεταφορών, με νέα σιδηροδρομικά συστήματα HSR, και προέκταση του δικτύου αεροπορικών συνδέσεων σε χώρες πηγές τουρισμού.
Η έρευνα διαπίστωσε ότι η επέκταση και αναβάθμιση των διαφόρων τομέων της τουριστικής βιομηχανίας θα διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας, ενώ επισήμανε ότι χρειάζεται ένας καλός προγραμματισμός και συντονισμός όλων των κυβερνητικών οργανισμών και εταιρειών για την ανάπτυξη των τουριστικών μεταφορών στο Αζερμπαϊτζάν.

Αρκετοί ερευνητές έχουν μεθοδικά και διεξοδικά μελετήσει την σημασία της υποδομής μεταφορών ως παράγοντα στην ανάπτυξη ενός τουριστικού προορισμού δείχνοντας ότι είναι μέρος της κλασσικής ζήτησης των διεθνών τουριστικών λειτουργιών. Η ανάπτυξη και τεχνολογική αναβάθμιση των μεταφορών θεωρείται ως το βασικότερο στοιχείο για την ανάπτυξη του τουρισμού και ακολούθως της οικονομίας οποιασδήποτε χώρας στον κόσμο.

Ο ερευνητής Brideaux (2000) στο άρθρο του για τον ¨ ρόλο του συστήματος μεταφορών στην ανάπτυξη του τουριστικού προορισμού ¨ επισημαίνει ότι παρόλο που ο κλάδος των μεταφορών παρέχει τη σύνδεση μεταξύ τουριστικών περιοχών και περιοχών προορισμού, ο ρόλος της βιομηχανίας ως παράγοντας στην ανάπτυξη των προορισμών έχει παραβλεφθεί σε μεγάλο βαθμό. Διαπιστώνει στην έρευνα του ότι αν η ικανότητα των τουριστών για να ταξιδεύουν

σε προτιμώμενους προορισμούς παρεμποδίζεται από τις ανεπάρκειες του συστήματος μεταφορών, υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να αναζητήσουν εναλλακτικούς προορισμούς με τα ίδια κόστη και παρόμοιες υπηρεσίες. Αναπτύσσει και περιγράφει ένα μοντέλο κόστους μεταφοράς το οποίο προσδιορίζει τη σημασία των μεταφορών ως παράγοντα στην ανάπτυξη του προορισμού καθώς και στην επιλογή των προορισμών από τους τουρίστες. Το μοντέλο καταδεικνύει τη δυναμική σχέση μεταξύ των κατηγοριών δαπανών διακοπών και του σημείου προέλευσης των τουριστών. Η μεγάλη απόσταση γενικά οδηγεί σε αυξημένο κόστος πρόσβασης στις μεταφορές και αποτελεί σημαντικό παράγοντα για το συνολικό κόστος των διακοπών. Το μοντέλο δοκιμάζεται αναλύοντας το ρόλο των μεταφορών στην ανάπτυξη του Cairns ως προορισμό εξετάζοντας την επίδραση της απόστασης, του κόστους πρόσβασης μεταφοράς και των ανταγωνιστικών προορισμών.

Οι μελετητές Seetanah , Juwaheer , Lamport (2011) διερευνούν τη σημασία της υποδομής ως παράγοντα ανάπτυξης του τουριστικού προορισμού στη μελέτη περίπτωση του εξωτικού νησιού του Μαυρίκιου.

Διερευνούν μέσα από ένα πλαίσιο δεδομένων που έχουν λάβει από τον οργανισμό τουρισμού του Μαυρίκιου την επίδραση των συνολικών τουριστικών αφίξεων από την Ευρώπη, Αμερική, Ασία και Αφρική. Η έρευνα χρησιμοποιεί τεχνικές εκτίμησης δεδομένων των ομάδων και διαπιστώνει ότι η υποδομή συνέβαλε θετικά στις αφίξεις τουριστών, ιδίως από την Ευρώπη, Αμερική και την Ασία. Επιπλέον, διαπιστώνουν ότι η τουριστική υποδομή, οι σχετικές τιμές, η απόσταση και το εισόδημα στις χώρες προέλευσης αποτελούν σημαντικά στοιχεία για την εξίσωση της ζήτησης του τουρισμού. Επισημαίνεται επίσης ότι ο Μαυρίκιος είναι ένας αναπτυσσόμενος προορισμός, με τις ευρωπαϊκές και αμερικανικές αγορές να είναι οι πιο ελπιδοφόρες. Τα πορίσματα αυτής της μελέτης υποστηρίζουν τη σημερινή πολιτική της κυβέρνησης, σύμφωνα με την οποία γίνεται σημαντική εμπορική προσπάθεια σε διεθνές επίπεδο για την περαιτέρω προώθηση του τουριστικού προϊόντος του Μαυρίκιου. Ενώ θεωρούν ότι θα πρέπει τόσο η Κυβέρνηση όσο και οι τουριστικές επιχειρήσεις να συμβάλλουν διεξοδικά για τη συνεχή αναβάθμιση της βάσης υποδομών τόσο τουριστικών όσο και μεταφορών. Παράλληλα επισημαίνουν και θέτουν τους προβληματισμούς τους αναφορικά με την ικανότητα απορρόφησης του τουρισμού από τον Μαυρίκιο είναι πιθανό να αποτελέσει ένα σημαντικό ζήτημα στο όχι πολύ μακρινό μέλλον. Εισηγούνται στην έρευνα τους ότι το θέμα αυτό καθώς και η δυναμική μοντελοποίηση στον τουρισμό θα πρέπει να τροχοδρομηθεί για το εγγύς μέλλον.

Ο αναλυτής Alkhedev 2016 στο άρθρο «Transportation and tourism sustainability in major Jordanian tourism cities» αναφέρει μεταξύ άλλων ότι ο τουρισμός στην Ιορδανία είναι ένας σημαντικός κλάδος που συμβάλλει σημαντικά στο εθνικό εισόδημα τόσο από τον τοπικό όσο και από τον διεθνή τουρισμό. Η πρόοδος των μεταφορών διαδραματίζει καίριο ρόλο στην ανάπτυξη και τη βιωσιμότητα του τουρισμού παγκοσμίως και στην Ιορδανία. Η έρευνα επικεντρώνεται στην ανάλυση της αξιολόγησης των υφιστάμενων συνθηκών του συστήματος μεταφορών και της συμβολής τους σε μια βιώσιμη τουριστική βιομηχανία στην Ιορδανία, χρησιμοποιώντας την πόλη Ajloun (μια σημαντική τουριστική περιοχή στη βόρεια Ιορδανία). Η χωρική ανάλυση χρησιμοποιείται για την επεξεργασία περισσότερων σχετικών παραμέτρων όπως η τοπογραφία, η χρήση της γης, η οδική κατάσταση και το κλίμα και η σχέση τους με την ανάπτυξη του τουρισμού στην περιοχή μελέτης. Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν ότι απαιτούνται σημαντικές τροποποιήσεις στο υφιστάμενο σύστημα μεταφορών (αυτοκινητόδρομοι σε επαρχιακό

επίπεδο, νέες επενδύσεις σε καινούργια εκδρομικά λεωφορεία, αναβαθμισμένα συστήματα τουριστικών υπηρεσιών) για την επίτευξη μιας βιώσιμης τουριστικής βιομηχανίας στην Ιορδανία. Ο ερευνητής εισηγείται ότι ο σχεδιασμός του τουρισμού στην Ιορδανία θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη το φυσικό σύστημα μεταφορών ως βασικό στοιχείο του γενικού σχεδίου τουριστικής ανάπτυξης.

Είναι κατανοητό ότι οι μεταφορές παίζουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη μιας τουριστικής η μη οικονομίας. Είναι όμως επιβεβλημένο στην παρούσα ανασκόπηση να επισημάνουμε ακόμα ένα σημαντικό παράγοντα που επηρεάζει τα γενικά αποτελέσματα από τον τουρισμό.

Οι Downward & Lumsdon 2004, ακολουθώντας ποιοτική ανάλυση, μελέτησαν τις τουριστικές μεταφορές και δαπάνες επισκεπτών στο Εθνικό Πάρκο North Moors, Ηνωμένο Βασίλειο. Τα ευρήματα υποδεικνύουν ότι η επίσκεψη σε ομάδες και η διάρκεια παραμονής ήταν βασικοί καθοριστικοί παράγοντες των δαπανών. Αυτό το άρθρο εξετάζει την ευρωστία αυτών των ευρημάτων σε ένα διαφορετικό πλαίσιο, τη σχέση μεταξύ του τρόπου ταξιδιού και των δαπανών. Η μελέτη αυτή δείχνει ότι υπάρχει διαφορά στο πρότυπο των δαπανών επισκεπτών μεταξύ των επισκεπτών με αυτοκίνητο και των δημόσιων μεταφορών, με τους επισκέπτες με αυτοκίνητο να δαπανούν μεγαλύτερα ποσά. Το ύψος των δαπανών ποικίλλει ανάλογα με το μέγεθος της ομάδας και τη διάρκεια της ημερήσιας επίσκεψης, γεγονός που αποτελεί σημαντικό παράγοντα για τους υπεύθυνους σχεδιασμού που επιδιώκουν να ενθαρρύνουν τη μετατροπή των επισκεπτών στα εθνικά πάρκα.
Η κατανόηση των καθοριστικών παραγόντων των ημερήσιων δαπανών επισκεπτών είναι το κλειδί επισήμαναν για τον προγραμματισμό μάρκετινγκ σε πολλά αξιοθέατα επισκεπτών και τουριστικών προορισμών.

Συνοψίζοντας, γίνεται αντιληπτό από τη βιβλιογραφική ανασκόπηση ότι η ανάπτυξη των μεταφορικών μέσων και η συχνότητα, ο χρόνος, η απόσταση, η τιμή, η ασφάλεια καθώς και ο ανταγωνισμός είναι από τους σημαντικότατους παράγοντες που επηρεάζουν την ανάπτυξη μιας χώρας, μιας περιοχής, ενός τουριστικού προορισμού. Το δίκτυο μεταφορών δεν περιλαμβάνει μόνο την μετακίνηση επισκεπτών από μια χώρα σε ένα τουριστικό προορισμό αλλά είναι και το μέσο ψυχαγωγίας, περιήγησης και ξενάγησης του επισκέπτη στον τόπο της αρεσκείας του. Αν ο τουρίστας δεν είναι ευχαριστημένος από τις εν γένει προσφερόμενες υπηρεσίες δημιουργεί κακή εντύπωση προς τον προορισμό με αρνητικά αποτελέσματα τόσο οικονομικά όσο τουριστικά. Λόγω της τεχνολογικής ανάπτυξης των σιδηροδρομικών συστημάτων υψηλών ταχυτήτων HRS, της αύξησης των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους καθώς και την ανακάλυψη νέων τουριστικών προορισμών είναι από ποτέ άλλοτε επιτακτική η ανάγκη προς τους μέχρι σήμερα κλασσικούς τουριστικούς προορισμούς η διαφοροποίηση και αναβάθμιση των προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών.
Η ανάπτυξη καινοτόμων τουριστικών υποδομών τόσο κτηριακών όσο και μεταφορικών θεωρείται ότι θα συμβάλει στην διαφοροποίηση των υφιστάμενων τουριστικών υπηρεσιών συμβάλλοντας έτσι στην ανταγωνιστικότητα του προσφερόμενου τουριστικού προϊόντος στην παγκόσμια προσφορά Cracolici κ.α, 2008.
Οι τουρίστες αναμένουν όχι μόνο φυσικούς και πολιτιστικούς πόρους αλλά και υπηρεσίες που σχετίζονται με τον ελεύθερο χρόνο τους ως υποδομή, διαμονή κλπ.(Park and Jang,2014).
Όπως έχει επισημανθεί η μεταφορά, η περιήγηση και η τιμή θεωρούνται από τους παράγοντες που επηρεάζουν σημαντικά την συμπεριφορά των επισκεπτών σε ένα τουριστικό προορισμό.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 : ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΚΑΙ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ

Είναι γενικά παραδεκτό ότι η τουριστική ανάπτυξη μιας χώρας επιδρά τόσο θετικά όσο και αρνητικά στο κοινωνικοοικονομικό της σύστημα. Αναλόγως με το είδος του τουρισμού που αναπτύσσεται σε μια τουριστική περιοχή ή σε ένα προορισμό, καθώς και από τον βαθμό συνοχής των εσωτερικών κοινωνικών δομών των κοινοτήτων /δήμων /επαρχιών υποδοχής του τουρισμού αυξομειώνονται οι επιπτώσεις.

Όπως αναφερθήκαμε στην εισαγωγή μας ο τουρισμός στο νησί της Αφροδίτης, την Κύπρο, συνεχίζεται. Ο τουρισμός ειδικά μετά την απελευθέρωση του νησιού από τον αγγλικό αποικιοκρατικό ζυγό και την ίδρυση του Κυπριακού κράτους, συνέβαλε σημαντικά και ουσιαστικά στην οικονομική αναστήλωση της Κυπριακής οικονομίας καθώς και του κοινωνικού ιστού του νεοσύστατου τότε κράτους (1960). Παρά τις πολιτικές και στρατιωτικές εχθροπραξίες που δημιουργήθηκαν στα πρώτα χρόνια ζωής του κράτους και την κατοχή του 37% του εδάφους της από την Τουρκία, ο τουρισμός συνέχισε την αλματώδη ανάπτυξη του στις επόμενες δεκαετίες εξαιτίας της φυσικής ομορφιάς των κλιματικών συνθηκών, των πολιτισμικών μνημείων, της ιστορίας του νησιού . Η συνδεσιμότητα των διαφόρων περιοχών με την συνεχή αναβάθμιση των μεταφορών και την δημιουργία εθνικού εξειδικευμένου δικτύου καθώς και η εφαρμογή μιας ομοιογενούς μακροχρόνιας τουριστικής στρατηγικής τόσο εκ μέρους του κράτους όσο και από τοπικούς φορείς και επιχειρηματίες κατόρθωσε δίκαια ο τουρισμός να θεωρείται ενας από τους σημαντικότερους παράγοντες της κυπριακής οικονομίας. Τα τελευταία χρόνια λόγω της ανακάλυψής νέων τουριστικών προορισμών καθώς και την ανάπτυξη νέων οικονομικότερων μεταφορικών μέσων επέφερε μια σχετική μείωση του μαζικού τουρισμού προς το νησί Σήμερα το κράτος καθώς και αλλοι τουριστικοί επιχειρηματικοί φορείς καλούνται να αναθεωρήσουν τις τουριστικές πολιτικές τους διαφοροποιώντας και αναβαθμίζοντας τις υφιστάμενες τουριστικές υποδομές , μειώνοντας έτσι τις αρνητικές επιπτώσεις και επιδράσεις που έχουν δημιουργηθεί. Η μελέτη θα έχει αντικείμενο αναφοράς στην επαρχία Πάφου όπου και προσανατολίζεται η ανάπτυξης του καινοτόμου επιχειρηματικού έργου .

4.1 Οικονομικές επιπτώσεις

4.1.1 Θετικές επιπτώσεις στην οικονομία

Ο τουρισμός όπως έχουμε επισημάνει παίζει ένα πολυσύνθετο σημαντικό ρόλο στην οικονομία σε πολλές αναπτυσσόμενες και αναπτυγμένες χώρες. Αποτελεί σε μεγάλο βαθμό, την κινητήριο δύναμη σε πολλούς παραγωγικούς κλάδους μιας οικονομίας. Ιδιαίτερα στην επαρχία Πάφου, όπου ο τουρισμός έχει μεγάλη σημασία καθώς όλο και περισσότεροι την επιλέγουν ως περιοχή χώρας προορισμού. Η Πάφος διαθέτει καλές τουριστικές υποδομές, σπάνιες φυσικές ομορφιές , ενώ οι αρχαιολογικοί θησαυροί είναι διασκορπισμένη σε όλη σχεδόν την Επαρχία, έτσι δίκαια θεωρείται πόλος έλξης των τουριστών. Διαθέτει τις μεγαλύτερες ξενοδοχειακές πέντε αστέρων μονάδες ενώ κάποιες από τις τουριστικές υποδομές χρειάζονται ακόμη περεταίρω αναβαθμίσεις Με βάση τα στατιστικά δεδομένα που έχουμε λάβει από τον Οργανισμό τουρισμού η Πάφος δέχεται σχεδόν το 37% του χρονιαίου τουρισμού στο νησί.

4.1.1.1 Ισοζύγιο πληρωμών και συναλλαγματικά έσοδα

Το ισοζύγιο πληρωμών μιας χώρας αποτελεί το σύνολο των οικονομικών συναλλαγών που δημιουργεί με τις υπόλοιπες συνεργαζόμενες χώρες σε μια δεδομένη χρονική στιγμή και συνήθως είναι ελλειμματικό. Τα συναλλαγματικά έσοδα είναι εισπράξεις τόσο σε ξένο όσο και σε ίδιο νόμισμα από τις πωλήσεις αγαθών και υπηρεσιών στους τουρίστες /επισκέπτες μη μόνιμους κατοίκους. Έτσι ο τουρισμός οδηγεί στη αύξηση των συναλλαγματικών εσόδων και αντίστοιχα μείωση του ελλείματος του ισοζυγίου πληρωμών. Ο τουρισμός αποφέρει στην Κύπρο τόσα έσοδα όσα σχεδόν όλες οι άλλες εξαγωγές αγαθών και υπηρεσιών μαζί και είναι η υπ' αριθμό ένα πηγή ξένου συναλλάγματος για την Κύπρο, με μεγάλη διαφορά από τους άλλους τομείς. (Στατιστική Υπηρεσία 2016).Η επαρχία Πάφου θεωρείται ο κύριος αιμοδότης της Κυπριακής οικονομίας μιας και η τουριστική περίοδος είναι σχεδόν ολόχρονη έναντι των αντίστοιχων άλλων τουριστικών περιοχών του νησιού .

4.1.1.2 Περιφερειακή ανάπτυξη. Δημιουργία και βελτίωση έργων υποδομής

Ως υποδομή στην οικονομία εννοούμε τα πάσης φύσεως κεφαλαιουχικά αγαθά του οικονομικού συστήματος, που βοηθούν την εθνική παραγωγή και αφορούν όλη την οικονομία. Σε αυτά ανήκουν, δρόμοι, λιμάνια αερογέφυρες, έργα υδροδότησης, αποχέτευσης, τηλεπικοινωνίες, ηλεκτροδότησης κλπ. Η δημιουργία νέων εγκαταστάσεων αυτής της μορφής από τους κρατικούς φορείς αποτελούν σημαντικές επενδύσεις που βοηθούν σημαντικά όλες τις εμπορικές οικονομικές δραστηριότητες μιας επαρχίας, μιας περιοχής, μιας οικοδομικής ανάπτυξης και φυσικά του τουρισμού. Ο τουρισμός θεωρείται σημαντικός εθνικός οικονομικός τομέας και η ανάπτυξη τέτοιου είδους υποδομές βοηθούν σημαντικά στην περιφερειακή και όχι μόνο ανάπτυξη του. Η δημιουργία της μαρίνας στην περιοχή των ποτίμων στην Πάφο θεωρείται ότι θα βοηθήσει σημαντικά στην ανάπτυξη του ναυτιλιακού τουρισμού ενός τομέα με αυξημένες απαιτήσεις αλλά και έσοδα. Η διαφοροποίηση σε συνδυασμό με την ποιοτική ανάπτυξη και αναβάθμιση των τουριστικών υπηρεσιών θα πρέπει να είναι ο κύριος στρατηγικός τουριστικός σχεδιασμός για την επόμενη δεκαετία για την μείωση της εποχικότητας αλλά και την προσέλκυση ποιοτικού τουρισμού.

4.1.1.3 Πολλαπλάσιες επιδράσεις στην τοπική οικονομία.

Έχει εκτιμηθεί ότι η ανάπτυξη του τουρισμού εκτός από τους άμεσα εμπλεκόμενους παραγωγικούς τουριστικούς τομείς (ξενοδοχεία, μεταφορές, εκδρομές) συμβάλει και στην ανάπτυξη και άλλων δευτερογενών παραγωγικών οικονομικών τομέων (βιοτεχνίες, εστιατόρια, σουβενίρ, θαλάσσια σπορτς κ.α) και μάλιστα σε περιοχές και χώρες με πολύ διαφορετικά χαρακτηριστικά ανάπτυξης. Επομένως εκτός από τις αποκλειστικά τουριστικές επιχειρήσεις το κράτος αποκομίζει και μέσω άλλων συναφών επιχειρήσεων κρατικούς φόρους.

4.1.1.4 Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας - Απασχόληση.

Σύμφωνα με τον παγκόσμιο Οργανισμό τουρισμού (2015), ο τουριστικός κλάδος απασχολεί περίπου 250 εκατομμύρια άτομα παγκοσμίως. Στον τομέα του τουρισμού έχει υπολογιστεί ότι για την δημιουργία μιας θέσης εργασίας είναι επτά φορές μικρότερη από ότι στην βιομηχανία, ενώ παράλληλα δίνεται και η δυνατότητα να απορριφθεί ένας μεγάλος αριθμός ανειδίκευτων ατόμων που θα ήταν αδύνατο να απασχοληθεί σε άλλους τομείς της οικονομίας. Έτσι ο τουρισμός συμβάλει από την μια, στην μείωση της ανεργίας, της μετανάστευσης και της αστυφιλίας και από

την άλλη στην αύξηση των εισοδημάτων και των θέσεων εργασίας σε τοπικό και Παγκύπριο επίπεδο, έστω και με τα προβλήματα εποχικότητάς που παρουσιάζει τους χειμερινούς μήνες μερικές περιοχές.

4.1.2 Αρνητικές οικονομικές επιπτώσεις

Ο τουρισμός παρά τα οικονομικά πλεονεκτήματα που επιφέρει από την τουριστική δραστηριότητα, δεν απουσιάζουν και τα μειονεκτήματα:

4.1.2.1 Πληθωρισμός και αύξηση των τιμών της γης σε τοπικό επίπεδο.

Είναι γενικά αποδεδειγμένο ότι όταν υπάρχει αυξημένη ζήτηση σε σχέση με την προσφορά, τότε σημειώνεται πληθωρισμός δηλαδή αύξηση των τιμών των παρεχόμενων αγαθών και υπηρεσιών. Ως εκ τούτου το κόστος ζωής των κατοίκων της περιοχής αυξάνεται, ιδίως εκείνων που δεν επωφελούνται άμεσα από τον τουρισμό. Το κόστος ζωής σήμερα στην Κύπρο έχει αυξηθεί σε σημαντικό βαθμό εν σύγκριση με άλλες ανταγωνιστικές αγορές όπως της Αιγύπτου, της Τουρκίας, της Ισπανίας και της Ελλάδας και φυσικά όλα αυτά οφείλονται στην αυξημένη ζήτηση κάτι που η τοπική αγορά δεν μπορεί να ανταποκριθεί και αναγκάζεται στην εισαγωγή αγαθών. Η Πάφος ως κατ΄εξοχή τουριστική περιοχή το βιωτικό επίπεδο των κατοίκων έχει αυξηθεί αλλά συν-ταυτοχρόνως και το κόστος διαβίωσης έχει αυξηθεί πολύ πιο σημαντικά . Η αύξηση των ενοικίων λόγο της δημιουργίας νέων θέσεων στον τουριστικό τομέα και η υπέρμετρη αύξηση στην αξία της γης και των ακινήτων όπου οδηγεί στη οικοπεδοποίηση της αγροτικής γης προς εκμετάλλευση.

4.1.2.2 Μονοκαλλιέργεια

Ο προσανατολισμός του επιχειρηματικού κόσμου καθώς και των κατοίκων στον τομέα του τουρισμού χωρίς την ταυτόχρονη ενασχόληση και απασχόληση και με άλλους οικονομικούς κλάδους, έστω και συμπληρωματικά, ενέχει πολλούς κινδύνους. Ο τουρισμός θεωρείται πολύ ευαίσθητη δραστηριότητα σε πολιτικές και οικονομικές επιρροές (Τσάρτας 1987), όπως για παράδειγμα πόλεμος, τρομοκρατικές επιθέσεις, οικονομική κρίση κ.α.

4.2.2.3 Εποχικότητα – χρονική υπερσυγκέντρωση

Οι καλοκαιρινοί μήνες στο νησί της Κύπρου παρουσιάζουν έντονη τουριστική κίνηση ενώ σχεδόν τον υπόλοιπο χρόνο έχει μια εικόνα εγκατάλειψης και ερήμωσης. Αυτή η ξαφνική παύση των ρυθμών της ζωής προκαλεί οικονομικά προβλήματα (στην Αγία Νάπα, το Παραλίμνη και τον Πρωταρά). Οι ξενοδοχειακές μονάδες και συναφείς τουριστικές επιχειρήσεις απολύουν ή μειώνουν στο ελάχιστο το εργατικό τους δυναμικό. Παρόλο που αρκετές μονάδες δεν λειτουργούν εξακολουθούν να έχουν τα σταθερά λειτουργικά έξοδα τους όπως συντήρησης (π.χ νερό, ηλεκτρικό ρεύμα κλπ). Επίσης υπολογίζονται και άλλα ετήσια έξοδα όπως οι αποσβέσεις, οι τόκοι δανείων, οι διάφοροι φόροι καθώς και άλλα έξοδα είτε είναι κλειστές είτε όχι. Όλα αυτά όταν συνυπολογιστούν διαφαίνεται ότι εντός των καλοκαιρινών μηνών τουριστικής κίνησης οι επιχειρήσεις θα πρέπει να καλύψουν όλα τα ετήσια λειτουργικά και κεφαλαιουχικά έξοδα συν κάποιο κέρδος. Αυτό επιβαρύνει το προσφερόμενο τουριστικό προϊόν και στον τόπο διαμονής και διαβίωσης των δυνητικών τουριστών. Συνεπακόλουθο του φαινομένου αυτού διαμορφώθηκαν νέες συνθήκες στην τουριστική βιομηχανία με την δημιουργία και προσφορά του οργανωμένου ταξιδιού all Inclusive, όπου ο επισκέπτης στην προσπάθεια του να απολαύσει όλες τις

ξενοδοχειακές υπηρεσίες που πλήρωσε, διαμένει στο ξενοδοχειακό του συγκρότημα χωρίς σχεδόν να έχει επαφή με τον τόπο επίσκεψης του.

4.2 Κοινωνικές επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης

Τα τελευταία χρόνια η κοινωνιολογία άρχισε να μελετά συστηματικά τον τουρισμό και τις επιπτώσεις του κι έτσι υπάρχει τώρα ένας σημαντικός αριθμός μελετών που προσεγγίζουν το φαινόμενο και από αυτή την πλευρά (Smith 1977).

Με τον όρο κοινωνικές επιπτώσεις αναφερόμαστε στο σύνολο των κοινωνικών αλλαγών που μπορεί να φέρει άμεσα η έμμεσα ο τουρισμός στην τοπική κοινωνική δομή. Οι επιπτώσεις του τουρισμού στην κοινωνία είναι σημαντική και ο διεθνής τουρισμός άλλες φορές μπορεί να ενσωματωθεί στην τοπική κοινότητα και άλλες να συγκρουστεί με αυτή. Η διαδικασία επαφής του τουρίστα με τον τοπικό πληθυσμό εξαρτάται από ορισμένους παράγοντες, όπως: α) τη μεγάλη διαφορά στο σύστημα αξιών (θρησκεία, ήθη κι έθιμα), β) τη μεγάλη διαφορά στο οικονομικό επίπεδο ανάμεσα στον ντόπιο και τον επισκέπτη, γ) την ανισότιμη σχέση του τουρίστα με τον ντόπιο που στηρίζεται στην εξυπηρέτηση του πρώτου από τον δεύτερο, δ) τον τύπο του τουρισμού (μαζικός ή όχι), ε) τον πρόσκαιρο χαρακτήρα της "συνάντησης", στ) συμβολικά χαρακτηριστικά της "εικόνας" του τουρίστα στον τόπο υποδοχής.Από την συνάντηση λοιπόν αυτή προκύπτουν κάποιες θετικές και κάποιες αρνητικές επιπτώσεις.

Στην περίπτωση της Κύπρου και ιδιαίτερα της Πάφου η τουριστική ανάπτυξη όπως ήταν αναμενόμενο, έχει επηρεάσει την κοινωνική δομή, την απασχόληση του εργατικού δυναμικού, τις κοινωνικές σχέσεις, τα έθιμα και τον τοπικό πληθυσμό και ως ένα βαθμό έχει διαφοροποιήσει τον τρόπο ζωής των Κυπρίων, κυρίως στις τουριστικά ανεπτυγμένες περιοχές. Για τον λόγο αυτό το κράτος θα πρέπει να αξιολογήσει τις επιπτώσεις του τουρισμού, προβάλλοντας επιτακτικά την ανάγκη για:

- προσδιορισμό των κοινωνικών τομέων επίδρασης της τουριστικής ανάπτυξης
- ανάλυση των θετικών και των αρνητικών επιπτώσεων του τουρισμού
- ανάπτυξη εισηγήσεων για συστηματικό έλεγχο των αρνητικών επιπτώσεων
- ανάπτυξη εισηγήσεων για λήψη μέτρων για πρόληψη και αντιμετώπιση των αρνητικών επιπτώσεων και ενίσχυση των θετικών επιπτώσεων της τουριστικής ανάπτυξης

4.2.1 Θετικές επιπτώσεις

4.2.1.1 Μείωση ανεργίας- Βελτίωση ποιότητας ζωής

Ο τουρισμός όπως έχουμε επισημάνει συμβάλει στην αύξηση των εισοδημάτων των κατοίκων μιας χώρας με ταυτόχρονη άνοδο του βιοτικού επιπέδου. Εκτός από αυτό αυξάνει τις θέσεις εργασίας με σημαντική μείωση της ανεργίας, ενώ ταυτόχρονα περιορίζει, την μετανάστευση καθώς και την μετακίνηση νέων ή οικογενειών σε άλλες περιοχές με καλύτερες απολαβές. Με την αύξηση των εισοδημάτων τους οι κάτοικοι αποκτούν αγαθά και υπηρεσίες που ήταν προηγουμένως απαγορευτικά για αυτούς. Λόγω της ανάπτυξης του τουρισμού επωφελούνται επίσης από τις νέες υποδομές ή τις βελτιώσεις των είδη υπαρχουσών, οι οποίες δημιουργούνται για την καλύτερη εξυπηρέτηση και μεγαλύτερη προσέλκυση τουριστών. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η δημιουργία Ολυμπιακών κολυμβητικών πισινών στην περιοχή της Πάφου κατά την διάρκεια των Ολυμπιακών Αγώνων στην Ελλάδα το 2004, όπου η Κύπρος φιλοξένησε αρκετές διεθνείς κολυμβητικές ομάδες για την εξοικείωση τους με τις κλιματολογικές συνθήκες

της Μεσογείου. Οι εγκαταστάσεις χρησιμοποιούνται σήμερα από τους Δήμους της επαρχίας για την προσέλκυση κολυμβητικών αθλητικών ομάδων από την Ευρώπη κατά τους χειμερινούς μήνες. Σήμερα η διαφοροποίηση του τουριστικού προϊόντος και της εξειδίκευσης του προσωπικού στον εναλλακτικό τουρισμό έχει συμβάλει στην μείωση της εποχικότητας καθώς και της ανεργίας στην πόλη και επαρχία της Πάφου . Επίσης η ανάπτυξη της του αγροτουρισμού και της παραθεριστικής κατοικίας συνέβαλε στην μείωση της αστυφιλίας και την συγκράτηση των νέων στα χωριά που έχουν γεννηθεί .

4.2.1.2 Βελτίωση του Μορφωτικού επιπέδου

Οι κάτοικοι για να αυξήσουν την επιρροή τους στην τουριστική ανάπτυξη και στο εισόδημα τους, επενδύουν τόσο για τους ιδίους όσο και στα παιδιά τους για καλύτερη εκπαίδευση. Το κράτος βιώνοντας την ανάγκη των κατοίκων και για να συγκρατήσει τις συναλλαγματικές εκροές δημιουργεί την δική του τριτοβάθμια εκπαίδευση. Εισάγει τμήματα ξενόγλωσσα, φιλολογικά στο πανεπιστημιακά ιδρύματα ενώ ακολούθως αναπτύσσει και εξειδικεύει τμήματα τουριστικών επιχειρήσεων, τμήματα ξεναγών και Μάρκετινγκ συμβάλλοντας έτσι στην συντήρηση και σωστή διαχείριση της τουριστικής βιομηχανίας του. Η συνεχής επιμόρφωση και εξειδίκευση του προσωπικού ανεβάζει την ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών με αντίκτυπο στην ανταγωνιστικότητα του κυπριακού τουριστικού προϊόντος.

4.2.1.3 Αναβάθμιση ρόλου γυναίκας και νέων

Ο τουρισμός προσφέρει ευκαιρίες απασχόλησης όχι μόνο στους ανέργους, αλλά και στις γυναίκες και στους νέους, ομάδες οι οποίες πριν την ανάπτυξη του ήταν στο περιθώριο. Έτσι απόκτησαν οικονομική ανεξαρτησία και μεγαλύτερη αυτονομία μέσα στην οικογένεια. Η αύξηση των οικογενειακών εισοδημάτων συμβάλει στην αύξηση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων δίνοντας τα εφόδια για κάλυψη των φυσικών και πνευματικών αναγκών τους.

4.2.1.4 Διαπολιτισμική Επαφή – Κουλτούρα

Ο τουρισμός φέρνει σε επαφή λαούς με διαφορετικά ήθη, έθιμα, κουλτούρα και συμβάλλει στη βελτίωση των σχέσεων μεταξύ των ντόπιων και των επισκεπτών. Ο τουρισμός περιλαμβάνει το στοιχείο της εκπαίδευσης, καλλιεργεί το αίσθημα της κατανόησης ανάμεσα σε ανθρώπους και πολιτισμούς, γεφυρώνει το χάσματα μεταξύ τους, οδηγεί στο αμοιβαίο σεβασμό, αυξάνοντας την αμοιβαία συμπάθεια και μειώνοντας τις προκαταλήψεις (Πάρης Τσάτρα 1988).

Ο τουρισμός στην Κύπρο και ιδιαίτερα στην επαρχία της Πάφου μπορεί να λειτουργήσει θετικά πάνω στο θέμα του πολιτισμού, αφού μέσα από την προσπάθεια προσέλκυσης επισκεπτών γίνεται αναβίωση παραδοσιακών στοιχείων, ηθών και εθίμων. Έχουν κτιστεί γέφυρες επικοινωνίας ανάμεσά τους. Οι σχέσεις των κατοίκων με ξένους και ντόπιους επισκέπτες χαρακτηρίζονται αρκετά καλές και εποικοδομητικές και στηρίζονται στον αυθορμητισμό και τη φιλοξενία. Μέσα από αυτή την συναναστροφή οι Κύπριοι προβάλουν την κουλτούρα και τον πολιτισμό προς τους ξένους, ενώ παράλληλα δέχονται και επιρροές από αυτούς. Το ποσοστό των επαναλαμβανόμενων επισκεπτών στην επαρχία της Πάφου μεγαλώνει τα τελευταία χρόνια λόγω της ποιότητας των προσφερόμενων υπηρεσιών και της έντονης ακόμη Κυπριακής φιλοξενίας.

4.2.2 Αρνητικές κοινωνικές επιπτώσεις

4.2.2.1 Μιμητισμός –Εγκατάλειψη εθίμων

Ο τουρισμός λειτουργεί για τους ντόπιους σαν μια ζωντανή διαφήμιση όλων όσων συμβολίζουν θεωρητικά την κοινωνική επιτυχία, όπως το εισόδημα, τη κατανάλωση, τη ελευθερία κ.α. Έτσι μαζί με τα μέσα μαζικής ενημέρωσης, ο τουρισμός γίνεται κανάλι προβολής των πρότυπων της χώρας αποστολής. Αυτοί που τείνουν να μιμούνται και επηρεάζονται από τα πρότυπα αυτά είναι κυρίως οι νέοι καθώς και κάτοικοι με χαμηλό μορφωτικό επίπεδο, οι οποίοι απομακρύνονται από τις παραδόσεις του τόπου τους η οδηγούνται στην εμπορευματοποίηση, με σκοπό το οικονομικό όφελος καθώς ο νέος τρόπος ζωής τους στηρίζεται στον καταναλωτισμό και την παγκοσμιοποίηση.

4.2.2.2 Πράξεις ανομίας

Με την ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού, παρατηρείται αύξηση της εγκληματικότητας (κλοπές, διαρρήξεις, ληστείες και βιασμοί) αύξηση του τζόγου προκαλώντας τον εθισμό και την αναζήτηση του εύκολου χρήματος και τέλος χαλάρωση των ηθών και αύξηση της πορνείας και των ναρκωτικών (Τσάρτας 1987). Το Κυπριακό κράτος ξοδεύει τεράστια κονδύλια στην πάταξη της εγκληματικότητας, της νεανικής παραβατικότητας, την εμπορία και διάδοση των ναρκωτικών ειδικά μεταξύ των ξένων που επισκέπτονται ή διαμένουν στο νησί.

4.2.2.3 Σχέση Ντόπιων – Ρόλος Οικογένειας

Εξαιτίας της ραγδαίας ανάπτυξης του μαζικού τουρισμού η αμοιβαία βοήθεια ανάμεσα στους κατοίκους της τουριστικής περιοχής χάνεται και δημιουργείται ατομική και οικογενειακή απομόνωση. Έτσι οι πανανθρώπινες σχέσεις αλληλεγγύης και κοινών αξιών των κατοίκων αντικαθίστανται από τον ατομικισμό, το συμφέρον και την απομόνωση. Ο νεοπλουτισμός και η επίδειξη των οικονομικών τους κατορθωμάτων φανερώνει το μεγάλο ρήγμα της ομοιογένειας και της χαλάρωσης του κοινωνικού ιστού. Ο τουρισμός ανατρέπει και τον θεσμό της οικογένειας. Η φύση και οι συνθήκες απασχόλησης στην τουριστική βιομηχανία δημιουργούν προβλήματα τόσο σε προσωπικό όσο και σε οικογενειακό επίπεδο των εργαζομένων. Τα εκτενή ωράρια και το σύστημα βάρδιας, επηρεάζουν έντονα τον οικογενειακό ιστό των εργαζομένων δημιουργώντας ενδοοικογενειακά προβλήματα. Ο θεσμός της πατριαρχικής οικογένειας σπάζει εξαιτίας νέων επαγγελματικών ευκαιριών και της οικονομικής ανεξαρτησίας.

4.2.2.4 Εμπορική σχέση κατοίκων και τουριστών – Ξενοφοβία

Πριν την ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού οι σχέσεις μεταξύ των κατοίκων μπορούσε να χαρακτηριστεί ισότιμη και ακόμη πιο φιλική καθώς η Κυπριακή φιλοξενία ήταν στον απόηχο της. Όσο, όμως αναπτύσσεται ο μαζικός οργανωμένος τουρισμός, τότε μεταβαίνουμε από μια σχέση "πρόσωπο με πρόσωπο" σε σχέση πωλητή – αγοραστή ενός εμπορεύματος (Τσάρτας 1988). Σταδιακά μετατρέπεται σε μια σχέση απρόσωπη, που και στους δυο δίνει την εντύπωση ότι είναι ψεύτικη. Οι τουρίστες είναι διστακτικοί και συγκρατημένοι, ενώ οι ντόπιοι τείνουν να εμπορικοποιούν τη σχέση αυτή στο επίπεδο μιας αγοραπωλησίας.

Η πολυδιάσπαση της σχέσης αυτής δημιουργεί ουσιαστικά τεράστια προβλήματα στην σχέση ανάμεσά τους, με συνέπεια οι τουρίστες να μην γνωρίσουν την κουλτούρα του τόπου που επισκέπτονται, ούτε οι ντόπιοι μια κουλτούρα διαφορετική από τη δική τους. Είναι φυσικό επακόλουθο, λοιπόν, ο τουρισμός να οδηγήσει τους ντόπιους σε φαινόμενα ξενοφοβίας. Κατά τη

διάρκεια της τουριστικής περιόδου, σε περιοχές όπου υπάρχει μαζική συσσώρευση τουριστών, οι ντόπιοι – άσχετα με τον κλάδο απασχόλησής τους - "μετατρέπονται" σε προσωπικό εξυπηρέτησης των τουριστών. Έτσι, οι τουρίστες άλλες φορές κόβουν κάθε γέφυρα επικοινωνίας και άλλες, άθελά τους, τους αντιμετωπίζουν σαν αξιοθέατα. Τέλος, η ξενοφοβία οφείλεται και στην ύπαρξη στερεοτύπων των ντόπιων προς τους επισκέπτες (Τσάρτας 1987).

4.3 Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης

Ο Τουρισμός έχει άμεσες και έμμεσες θετικές και αρνητικές επιπτώσεις οι οποίες επηρεάζουν, αλλοιώνουν και μεταλλάσσουν το περιβάλλον.

Οι επιπτώσεις της τουριστικής ανάπτυξης, αν και στην πλειοψηφία τους επιβαρύνουν το περιβάλλον, σε κάποιες περιπτώσεις μπορούν να προκαλέσουν ή να αποτελέσουν κίνητρο για την ευαισθητοποίηση των τοπικών και κρατικών αρχών με στόχο τη θέσπιση μέτρων για την προστασία του περιβάλλοντος (ΚΟΤ 2005).
Παράλληλα με τη σωστή πληροφόρηση και ενημέρωση οι επισκέπτες έρχονται σε επαφή με τα περιβαλλοντικά θέματα των κοινοτήτων υποδοχής. Η τουριστική ανάπτυξη αποτελεί επίσης κίνητρο για τη διατήρηση, ανάδειξη και επαναχρησιμοποίηση παλαιών παραδοσιακών οικοδομών και εγκαταστάσεων για τουριστικούς και ιδιωτικούς σκοπούς όπως για παράδειγμα η ανάπτυξη του Αγροτουρισμού στην ορεινή περιοχή της Πάφου.
Με τον όρο "περιβάλλον" αναφερόμαστε τόσο στο φυσικό περιβάλλον (κάθε είδους πόροι που υπάρχουν στη φύση), όσο και στο δομημένο (υποδομές που έχει δημιουργήσει ο άνθρωπος για την εξυπηρέτησή του).

4.3.1 Θετικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις

4.3.1.1 Βελτίωση ποιότητας ζωής

Η ανάπτυξη του τουρισμού συμβάλλει στην δημιουργία έργων υποδομής, τα οποία βελτιώνουν την ποιότητα ζωής των κατοίκων καθώς και του περιβάλλοντος (δημιουργία ορεινών δρόμων, ζώνες προστασίας των δασών, εκδρομικοί χώροι, νόμοι προστασίας της χλωρίδας και πανίδας – Πάρκο του Ακάμα κλπ).
Ο ρόλος του τουρισμού στην τοπική ανάπτυξη είναι σημαντικός, ειδικά σε μικρές τοπικές κοινωνίες , για τις οποίες ο τουρισμός αποτελεί ευκαιρία για ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας, συγκράτησης του πληθυσμού και ικανοποίησης καθημερινών αναγκών.

4.3.1.2 Διατήρηση ευαίσθητων περιοχών

Η ύπαρξη και ανάπτυξη του τουρισμού σε περιοχές σημαντικές από άποψη φυσικού περιβάλλοντος είναι δυνατό να περιορίσει ή ακόμα και να αποτρέψει την αλλοίωση του. Τέτοιες περιοχές είναι οι εκτάσεις δασών, ορεινών και παράκτιων περιοχών που χάρη στην τουριστική έλξη έχει περιορίσει σημαντικά την αλλοίωσή τους. Η ευαισθητοποίηση τόσο των ντόπιων κατοίκων του τουριστικού προορισμού, όσο και των επισκεπτών συμβάλει στην βιώσιμη ή αειφόρο τουριστική ανάπτυξη .

4.3.1.3 Διατήρηση περιοχών με αρχαιολογικό ιστορικό και αρχιτεκτονικό ενδιαφέρον

Μέσα από τα οικονομικά οφέλη που προσφέρει ο τουρισμός δίνεται η δυνατότητα στο κράτος ή στην τοπική αυτοδιοίκηση να συντηρήσει και να διατηρήσει τους αρχαιολογικούς χώρους, ιστορικά μνημεία αρχιτεκτονικού ενδιαφέροντος, τα οποία χωρίς αυτόν θα είχαν υποστεί

αλλοιώσεις ή ακόμη και να είχαν παραμεληθεί. Παράδειγμα οι κατεχόμενοι αρχαιολογικοί χώροι της Σαλαμίνας ,της Κερύνεια του Πελλαπάης κ.α. Η δημιουργία ενιαίου αρχαιολογικού πάρκου στην Πάφο γινεται πραγματικότητα με την χρησιμοποίηση της συνδεσιμότητας των αρχαιολογικών χώρων με γέφυρες και πεζοδρόμους .

4.3.1.4 Βελτίωση ποιότητας φυσικού περιβάλλοντος

Οι εμπλεκόμενοι τουριστικοί φορείς όπως το κράτος, οι τοπικές αρχές, οι ιδιωτικές επιχειρήσεις και επαγγελματικοί σύνδεσμοι κάτω από συγκεκριμένες προϋποθέσεις, μπορούν με στοχευμένες στρατηγικές να συμβάλλουν ενεργά στην ανάληψη συνολικών δράσεων περιβαλλοντικής αναβάθμισης όπως η λήψη μέτρων ελέγχου της ατμοσφαιρικής ρύπανσης, της ρύπανσης των νερών, της ηχορύπανσης, της διάθεσης απορριμμάτων καθώς και της βελτίωσης της αισθητικής μέσω προγραμμάτων αναβάθμισης του φυσικού περιβάλλοντος (μεταλλείο Αμιάντου-Τρόοδος).
Η επιβάρυνση που επιφέρει ο μαζικός τουρισμός μέσα από τα οικονομικά οφέλη που επιφέρει μπορεί μέσα από αυτές τις αναβαθμίσεις να σταθεροποίηση ή να βελτίωση την ποιότητα του φυσικού και δομημένου περιβάλλοντος. Η δενδροφύτευσα σε κεντρικούς δρόμους, η αναβάθμιση των πάρκων καθώς και η δημιουργία γραμμικών πάρκων εντός των πόλεων και των προαστίων θεωρείται ενας από τους σημαντικότερους παράγοντες τουριστικής υποδομής.

4.3.2 Αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις

Η ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού δεν μπορεί, να μην επιφέρει σημαντικές αρνητικές επιπτώσεις στο φυσικό και δομημένο περιβάλλον, μιας και για την ανοικοδόμηση νέων ξενοδοχειακών μονάδων, την δημιουργία νέων δρόμων και την προσφορά των αναγκαίων τουριστικών υποδομών χρειάζεται η επιβάρυνση του περιβάλλοντος σε μια περιοχή. Παράλληλα παρατηρείται το φαινόμενο οι επιπτώσεις στο περιβάλλον να οφείλεται σε μεγάλο βαθμό σε παραλήψεις και ανεπάρκειες διοικητικών και εκτελεστικών φορέων πάρα σε λάθος αντιμετώπισης από τους επισκέπτες και τους ντόπιους κατοίκους.

4.3.2.1 Φυσικά οικοσυστήματα – Νέα Τουριστική οικοδόμηση

Η οικοδόμηση τουριστικών και παρεμφερών εγκαταστάσεων καταλαμβάνει πολύτιμο χώρο σε περιοχές όπου αναπτύσσονται οικοσυστήματα και περιορίζει τη λειτουργία τους λόγω της μόλυνσης που προκαλεί. Η δημιουργία οδικών δικτύων στην επαρχία επισύρει την αποδάσωση μεγάλων δασικών εκτάσεων και την καταστροφή του φυσικού χώρου, με την διάβρωση του εδάφους και την καταστροφή του φυσικού χώρου, με την κλιματική αλλαγή της περιοχής. Η ηχορύπανση και το καυσαέριο που εκπέμπουν τα αυτοκίνητα στην τουριστική ιδιαίτερα περιοχή έχουν αρνητικές επιπτώσεις στις οικολογικές διεργασίες της πανίδας και της χλωρίδας, αντίστοιχα (Κοκκώσης, Τσάρτας 2001).

4.3.2.2 Μόλυνση του αέρα – ελλείψει ικανής ποσότητας νερού

Ο τουρισμός για να διακινηθεί χρειάζεται η εκτεταμένη χρήση λεωφορείων, ταξί καθώς και αυτοκινήτων ενοικιάσεως ενώ παράλληλα αυξάνει την ζήτηση ηλεκτρικού ρεύματος για την κάλυψη ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες για την κάλυψη των ξενοδοχειακών καταλυμάτων με ηλεκτρισμό. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα την επιβάρυνση της ατμοσφαιρικής μόλυνσης και την δημιουργία του φαινομένου του θερμοκηπίου λόγω του μονοξειδίου του άνθρακα.
Παράλληλα ο τουρισμός επιφέρει αρνητικές επιπτώσεις στους φυσικούς πόρους μιας περιοχής. Υπολογίζεται ότι ο κάθε επισκέπτης χρειάζεται περίπου 280 - 450 λίτρα νερού κατά μέσο όρο σε ένα ξενοδοχειακό κατάλυμα. Η χρήση αυτή περιλαμβάνει ποσότητες για πόση, για καθαριότητα,

κλπ.. Οι ανάγκες της εποχής για τουριστικές εξυπηρετήσεις απαιτούν μεγάλες ποσότητες νερού. Επομένως, αυτές οι υπερβολικές από το σύνηθες χρήσεις νερού, έρχονται σε σύγκρουση με τις υπόλοιπες ανάγκες για άλλες χρήσεις του νερού, με αποτέλεσμα να αναζητούνται υπόγειοι υδάτινοι πόροι με τη βοήθεια των γεωτρήσεων ή ακόμη και την χρήση πλωτών μονάδων αφαλάτωσης . Στην Κύπρο έχουν ανεγερθεί τρείς πλωτές μονάδες για να καλύψουν την ανάγκη σε πόσιμο νερό ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες όπου η ζήτηση είναι αυξημένη .Η Πάφος διαθέτει μια και τροφοδοτεί την τουριστική περιοχή και όχι μόνον.

4.3.2.3 Αρχαιολογικοί χώροι

Οι περιοχές με ιστορική και πολιτισμική αξία, λόγω της ελκυστικότητάς τους, δέχονται μεγάλο αριθμό επισκεπτών με συνεπακόλουθο να δημιουργούνται υψηλές πιέσεις που ασκούνται και οι κίνδυνοι περιβαλλοντικής υποβάθμισης να είναι αυξημένοι. Πολλοί ιστορικοί οικισμοί (χοιροκιτία) και μνημεία (μωσαϊκά, αρχαία θέατρα) κάθε εποχής να απειλούνται από αυτόν τον αριθμό των επισκεπτών κάθε χρόνο. Η φυσική φθορά των μαρμάρων, η χημική και φυσική αλλοίωση των τοιχογραφιών παραμονή και διακίνηση του μεγάλου αυτού αριθμού επισκεπτών, αποτελούν προβλήματα τα οποία πρέπει να αντιμετωπίσουν οι περιοχές αυτές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 : ΔΙΕΡΕΥΝΗΣΗ ΒΙΩΣΙΜΟΤΗΤΑΣ ΕΠΕΝΔΥΣΗΣ

5Α.1 Σκοπός της Επένδυσης

Σκοπός της επένδυσης είναι η ανάπτυξης ενός επιχειρηματικού έργου το οποίο μέσα από την βιωσιμότητα του να μπορεί να βοηθήσει και να συμβάλει στην αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος στην επαρχία της Πάφου. Διαμέσου των ειδικών διαδρομών, που έχουν επιστημονικά σχεδιαστεί, θα μπορεί να δοθεί η δυνατότητα στους επισκέπτες της Πάφου ημεδαπούς ή αλλοδαπούς να γνωρίσουν μέσα από μια άνετη ανοικτή και ασφαλή μεταφορά, με ξενάγηση και πληροφόρηση, τόπους με αρχαιολογικό, πολιτιστικό και φυσικό ενδιαφέρον. Ενώ παράλληλα θα συμβάλει στην δημιουργία και ανάπτυξη μικρών παραδοσιακών και άλλων βιοτεχνιών.

5Α.1.1. Περιγραφή πεδίου Δράσεως

Η ανάπτυξη του τουρισμού στην Πάφο και γενικά στη Κύπρο είναι εθνική επιδίωξη όλων όσων ασχολούνται με τον τουρισμό, αλλά και με άλλους συναφείς τομείς της βιομηχανίας. Θεωρούμαι ότι η ανάπτυξη και αύξηση του τουρισμού στην περιοχή της Πάφου θα επέλθει με καινούργια και καινοτόμα επιχειρηματικά έργα, με παροχή νέων πρωτότυπων δυνατοτήτων για τους επισκέπτες. Πιστεύουμε ότι μια τέτοια δυνατότητα και προοπτική δίνεται διαμέσου εξ χρονισμένων πολιτικών αναβάθμισης και εμπλουτισμού του τουριστικού προϊόντος μέσα από την δημιουργία θεματικών Πάρκων & ενναλακτικών μορφών τουρισμού όσο και με την δημιουργία και ανάπτυξη μιας τέτοιας επενδυτικής επιχειρηματικής δραστηριότητας (Τουριστικά τρένα).

5Α.1.2. Περιγραφή εγκαταστάσεων

Το επιχειρηματικό έργο θα αποτελείται επίσης από κτίσμα συνολικού εμβαδού 290τ.μ. το οποίο απαρτίζεται από υπόστεγο χώρο-parking συνολικού εμβαδού 110 τ.μ. και ισόγειο χώρο 180τ.μ.για γραφεία της εταιρείας ενώ θα δημιουργηθούν τέσσερα ξύλινα περίπτερα συνολικού εμβαδού το καθένα 8τ.μ. Θα δρομολογηθεί η δυνατότητα αγοράς δύο τροχοφόρων τρένων ενός καινούργιου καθώς και ενός μεταχειρισμένου μετά από έρευνα αγοράς.

Οι κτηριακές εγκαταστάσεις θα γίνουν σε αγροτικό τεμάχιο (αδειούχο για τέτοια ανάπτυξη) στην περιοχή της Γεροσκήπου 150 μέτρα από τον παρακαμπτήριο δρόμο που ενώνει την κάτω Πάφο με το αεροδρόμιο της Πάφου και βρίσκεται μόνο τέσσερα χιλιόμετρα από το κέντρο της τουριστικής περιοχής και την σχεδιαζόμενη αφετηρία. Το αγροτικό τεμάχιο ανήκει στην εταιρεία όπως το έχουμε επισημάνει σε άλλο κεφάλαιο.

Κατά δήλωση του φορέα προτίθεται στον ίδιο χώρο να κατασκευάσει ανεξάρτητο μηχανουργείο 50τ.μ για κάλυψη των δικών του αναγκών αλλά και από το οποίο προσδοκά αύξηση των ακαθαρίστων εσόδων του και κατεπέκταση των κερδών του.

5Α.1.3. Απασχόληση προσωπικού

Το επενδυτικό σχέδιο θα απασχολεί άμεσα με την λειτουργεία του 13 άτομα ενώ δεκάδες άλλα άτομα θα απασχολούνται κατά έμμεσόν τρόπο στη διεκπεραίωση του έργου από τις βιοτεχνίες εδεσμάτων, μικρών περιπτέρων, σουβενίρ, καθώς και παραγωγούς, κρασιών ζιβανίας, λαδιού, χαρουπόμελου κλπ.

5.2 Τμήμα Β - Πρόγραμμα Επένδυσης

5Β.1 Περιγραφή της επένδυσης

Εικόνα 5Β.1 Τροχοφόρο τρένο

Η προτεινόμενη επένδυση αναφέρεται στην αγορά και δρομολόγηση δύο τροχοφόρων τρένων στους δημαρχούμενους Δήμους της Πάφου και Γεροσκήπου για την μεταφορά με άνεση και ασφάλεια καθώς και την ποιοτική και αναβαθμισμένη ξενάγηση που θα πραγματοποιείται με πιστοποιημένους και έμπειρους ξεναγούς στους επισκέπτες /τουρίστες και όχι μόνο.

Τα δρομολόγια των τρένων έχουν επιστημονικά σχεδιαστεί μέσα από μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε σε ελληνικά νησιά της Ελλάδος που δραστηριοποιούνται από το 1992 στον συγκεκριμένων τομέα. Σε πρώτο στάδιο έχει γίνει μελέτη για αγορά και δρομολόγηση δύο τρένων , τα οποία θα διεξάγουν συγκεκριμένα δρομολόγια μιας και τριών ωρών αντίστοιχα τον πρώτο χρόνο. Σε μελλοντικό στάδιο ευελπιστείτε στην αγορά και δρομολόγηση και άλλων τρένων με μια ποικιλία προσφοράς πολλών θεματικών διαδρομών στην ευρύτερη περιοχή της Πάφου.

Η αξιολόγηση και αγορά των τρένων έχει ανατεθεί σε τεχνικομηχανικό γραφείο μελετών το οποίο θα μας καθοδήγηση για την επιλογή της εταιρείας αλλά και τον τύπο των τρένων καθώς και την χώρα κατασκευής των.

Το υπό αξιολόγηση τεχνικομηχανικό γραφείο θα μελετήσει την νομοθεσία και κανονισμούς λειτουργίας του τροχοφόρου τρένου, τις τεχνικές προδιαγραφές καθώς και την ασφάλεια λειτουργίας του τρένου.

5Β.1.1 Σκοπιμότητα επένδυσης

Το προτεινόμενο επενδυτικό σχέδιο είναι ένα πρωτότυπο και καινοτόμο έργο το οποίο αφορά την αγορά και δρομολόγηση τροχοφόρου τρένου στην Πάφο, προσφέροντος μια μοναδική εμπειρία μεταφοράς και ξενάγησης σε τόπους με αρχαιολογικό, πολιτιστικό και φυσικό ενδιαφέρον. Η Πάφος ως κατά το πλείστο είναι ένας διαχρονικός τουριστικός προορισμός κυρίως οικογενειακός προορισμός με πλούσια πολιτιστική κληρονομιά, φημισμένους αρχαιολογικούς θησαυρούς και με μοναδικές περιοχές φυσικού κάλλους Στην Πάφο υπάρχει μια ποικιλία ξενοδοχειακών μονάδων από πέντε αστέρια μέχρι τουριστικά διαμερίσματα με ή χωρίς αστέρια.

Ο χωροταξικός σχεδιασμός της πόλης της κάτω και άνω Πάφου καθώς και της πόλης της Γεροσκήπου είναι πολύπλοκος και δια τον λόγο αυτόν οι διαδρομές εντός των δύο πόλεων είναι περιορισμένες μιας και υπάρχει πυκνή κυκλοφοριακή κίνηση. Οι διαδρομές έχουν σχεδιαστεί για να δίνεται η δυνατότητα στον επισκέπτη να δει, να θαυμάσει και να χαρεί τους αρχαιολογικούς, πολιτιστικούς και φυσικούς τόπους της ευρύτερης περιοχής. Δίνεται η δυνατότητα στον επισκέπτη να έλθει ποιο κοντά στους ανθρώπους του νησιού απολαμβάνοντας τη Κυπριακή φιλοξενία, τον πολιτισμό και φυσικά να δοκιμάσει τα παραδοσιακά εδέσματα του νησιού.

Σε μικρή απόσταση (16 χλμ.) από την Πάφο ευρίσκεται ο οικισμός της Παλαίπαφου ενώ στην περιοχή βρίσκεται ένα από τα σημαντικότερα αρχαιολογικά μνημεία, το ιερό της Θεάς Αφροδίτης. Σε απόσταση (4χλμ.) ευρίσκεται η γνωστή παραλία της Γεροσκήπου που γειτνιάζει με τις εκβολές του ποταμού της Έξουσας.

Η άνεση και ασφάλεια, οι προδιαγραφές κατασκευής, ο ποιοτικός τεχνικός εξοπλισμός του τρένου καθώς και τα επιστημονικά μελετημένα δρομολόγια θα αποτελέσουν ένα ελκυστικό μέσο μεταφοράς και ξενάγησης των επισκεπτών, κάτι που δεν υπήρχε προηγουμένως στο νησί.

Το προτεινόμενο επενδυτικό σχέδιο περιλαμβάνει την κατασκευή των στεγασμένων υπόστεγων και των υπόλοιπων κτηριακών υποδομών, την κατασκευή πλινθόκτιστης περίφραξης και έργων υποδομής, την προμήθεια εξοπλισμού και επίπλωσης, τη διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου καθώς και όλες τις απαιτούμενες εργασίες προκειμένου μετά το πέρας των επενδυτικών έργων να διασφαλίζεται η βιώσιμη και λειτουργική αξιοποίηση της μονάδας.

Ο πελατειακός στόχος είναι ως επί το πλείστο επισκέπτες μέσης και ανώτερης εισοδηματικής και μορφωτικής τάξης (Συνταξιούχοι με εξειδικευμένες ανάγκες, Οικογένειες με παιδιά, οργανωμένα σύνολα σχολεία σωματεία σύνδεσμοι, συνέδρια, δημοτικές δραστηριότητες, ειδικός τουρισμός κλπ.) Κύπριοι και αλλοδαποί με ευαισθησία στην πολιτιστική μας κληρονομιά, το εκπληκτικής ομορφιάς φυσικό περιβάλλον και τους αρχαιολογικούς θησαυρούς.

Τα περίπτερα καθώς και οι κύριοι συνεργάτες μας (ξενοδοχεία ταξιδιωτικά γραφεία, Tour Operators) θα προβάλλουν τις διαδρομές των τρένων μας διαμέσου διαφημιστικών φυλλαδίων, περιοδικών και πινακίδων που θα έχει δημιουργήσει η επιχείρηση.

Η λειτουργία του τροχοφόρου τρένου φιλοδοξεί να είναι σε λειτουργία καθ' όλη την διάρκεια του χρόνου και όχι μόνο τους καλοκαιρινούς μήνες (Απρίλιο –Οκτώβριο).

Βασική επιλογή της εταιρείας καθώς και των αρχιτεκτόνων και μηχανικών που θα συνεργαστούν με την επιχείρηση, είναι η πλήρης προσαρμογή στην ποιοτική και εξειδικευμένη προσφορά τουριστικής υπηρεσίας προς τον επισκέπτη – πελάτη.

Παρότι η Πάφος ειδικά τους καλοκαιρινούς μήνες διαθέτει μια υψηλή τουριστική κίνηση εν τούτης η έλλειψης θεματικών τουριστικών υποδομών δημιουργεί κάποιου είδους δυσαρέσκεια στους τουρίστες με μεγάλη διάρκεια διαμονής στην περιοχή.

Μέσα στους στόχους του νέου καινοτόμου τουριστικού τρένου είναι να αναδείξει τόσο τα ιδιαίτερα πολιτιστικά χαρακτηριστικά όσο και το φυσικό κάλλος της περιοχής και να συνδέσει την περιοχή στην συνείδηση του επισκέπτη με ποιοτικό τουρισμό.

Επιθυμία είναι, δια μέσω του νέου επιχειρηματικού έργου να αποτελέσει η περιοχή πόλο έλξης καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου και να συνεισφέρει στην αναζωογόνηση και την οικονομικής της ανάπτυξη. Είναι ιδιαίτερα σημαντικό ότι το τροχοφόρο τρενάκι θα προσφέρει σημαντικά κοινωνικά και οικονομικά οφέλη στην τοπική κοινωνία της Πάφου.

Στη Πάφο λειτουργεί με άδεια για εξειδικευμένες τοπικές διαδρομές το Αγγλικό διώροφο λεωφορείο Hop on Hop Off, το οποίο κυρίως περνά από διάφορους συγκεκριμένους αρχαιολογικούς χώρους και κομβικά σημεία της Πάφου χωρίς να γίνεται ξενάγηση από επαγγελματία ξεναγό, παρά μόνο από ηχογραφημένες ξεναγήσεις. Το λεωφορείο λόγω του χωροταξικού σχεδιασμού της πόλης δεν διαθέτη την ευκινησία του τρένου που διαθέτει σπαστά μέρη και μπορεί να γίνει προσπελάσιμο μέσα από τα στενά δρομάκια της παλαιάς πόλης και των γραφικών χωριών.

Υπάρχουν επίσης τέσσερα ταξιδιωτικά γραφεία γενικού τουρισμού στη επαρχεία της Πάφου που οργανώνουν τοπικές εκδρομές καθώς και εκδρομές σε όλο το νησί. Οι εκδρομές είναι συγκεκριμένες και περιορίζουν σημαντικά την γενική εικόνα και γνώση των αρχαιολογικών, πολιτιστικών και φυσικών χώρων της περιοχής της Πάφου.

Η Πάφος δέχεται την μεγαλύτερη ταξιδιωτική και τουριστική κίνηση από το τοπικό της αεροδρόμιο μιας και θεωρείται οικονομικά συμφέρον, για ναυλωμένες πτήσεις καθώς και αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους (Rynair , Easyjet, Tui , Jet2, Cyprus κλπ.). Ο μεγάλος αριθμός τουριστών που καταφθάνουν στο αεροδρόμιο της Πάφου έχει συμβάλει σημαντικά στην αύξηση των ξενοδοχειακών μονάδων σε όλες τις κατηγορίες καταλυμάτων με συνεπακόλουθο την αύξηση των επισκεπτών στην ευρύτερη περιοχή της Πάφου(Coral Bay, Polis Chrysochous).

Η έλλειψη τουριστικών θεματικών πάρκων σε συνάρτηση με την έλλειψη τουριστικής υποδομής που να παρέχει υπηρεσίες υψηλής ποιότητας στους επισκέπτες δεν επιτρέπει στην Πάφο του φυσικού κάλους, της πλούσιας πολιτιστικής κληρονομιάς να αποτελέσει μεγαλύτερο πόλο έλξης επισκεπτών από τις άλλες επαρχίες ή την αλλοδαπή.

Η προτεινόμενη ιδιωτική πρωτοβουλία θα δημιουργήσει μία σειρά πολλαπλασιαστικών ωφελειών όχι μόνο για την εταιρεία της επένδυσης αλλά και για την ανάπτυξη της περιοχής εν γένει. Οι ωφέλειες αυτές, όπως παρατίθενται κατωτέρω, τεκμηριώνουν και τη σκοπιμότητα του έργου:

Δημιουργείται ένας πρότυπος πόλος έλξης για θεματικές μορφές τουρισμού, όπως ο θρησκευτικός, ο πολιτιστικός, ο οικοτουρισμός και ο αθλητικός.

Η λειτουργία της νέας επένδυσης στο πρώτο στάδιο θα δημιουργήσει τουλάχιστον δεκατρείς νέες θέσεις εργασίας και θα συμβάλλει στη μείωση της ανεργίας στην Πάφο.

Προσελκύει οικογενειακό τουρισμό καθώς και τουρισμό υψηλής «ποιότητας» και αγοραστικής δύναμης στην Πάφο. Σημαντικός πελατειακός στόχος όπως έχουμε αναφέρει είναι η προσέλκυση επισκεπτών υψηλής εισοδηματικής τάξης που να ενδιαφέρεται για την φυσικές ομορφιές, τους αρχαιολογικούς και πολιτιστικούς θησαυρούς , την Κυπριακή φιλοξενία και να γνωρίσουν την γευσιγνωσία των παραδοσιακών εδεσμάτων, καθώς και να δοκιμάσουν τα κυπριακά κρασιά και την Ζιβανία και γενικά να γνωρίσουν το νησί.

Πρόκειται για ένα πρωτότυπο και καινοτόμο επενδυτικό έργο, το οποίο θα συμβάλει στην αύξηση των προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών ώς μέσο τουριστικής ανάπτυξης συμβάλλοντας έτσι στην μείωση της εποχικότητας του τουριστικού προϊόντος και την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.

Ο φορέας θα προσλάβει ΄΄ντόπια΄΄ εξειδικευμένα συνεργεία για την πραγματοποίηση των κατασκευών και θα συνεργασθεί με εμπορικές επιχειρήσεις για την αγορά του απαραίτητου εξοπλισμού με σκοπό να ενισχυθούν οι επιχειρήσεις και οι που δραστηριοποιούνται στη τοπική κοινωνία της Πάφου με αποτέλεσμα:

- Να συμβάλλει σημαντικά στην ανταγωνιστικότητα της τοπικής οικονομίας
- Να συμβάλλει στην προστασία του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος.
- Να ωφελεί σημαντικά την τοπική απασχόληση με τη δημιουργία τουλάχιστον 13 νέων θέσεων εργασίας.
- Να επιδρά ουσιαστικά και θετικά στην περιφερειακή οικονομική και πολιτιστική ανάπτυξη.
- Να ενισχύει την εξωστρέφεια της Κυπριακής οικονομίας με την προσέλκυση ανώτερης και ανώτατης εισοδηματικής, μορφωτικής και κοινωνικής τάξης τουριστών.

5Β.1.2 Συνοπτική παρουσίαση των στοιχείων του Έργου

Το επιχειρηματικό έργο είναι πρωτότυπο και καινοτόμου και δεν έχει λειτουργήσει στην μορφή που οραματίζεται η εταιρεία να το υλοποίηση στο νησί και ιδιαίτερα στην επαρχία της Πάφου που δέχεται μεγάλη τουριστική κίνηση. Η εταιρεία θα έχει την βάση της στην Πάφο, ενώ οι κτηριακές της εγκαταστάσεις θα βρίσκονται σε αγροτικό τεμάχιο πλησίον του συνδετήριου δρόμου Πάφου αεροδρομίου Πάφου. Οι κτηριακές εγκαταστάσεις και τα υπόστεγα θα είναι 290τ.μ και η αγορά των τροχοφόρων τρένων θα γίνει μετά από εισήγηση τεχνικομηχανολογικού γραφείου.

Τα τρένα θα φέρουν το γαλάζιο και άσπρο χρωματισμό, ενώ θα γίνει προσπάθεια οι τεχνικές και μηχανολογικές προδιαγραφές να έχουν κύριο χαρακτηριστικό την φιλικότητα προς το φυσικό περιβάλλον με χαμηλούς ρύπους. Ιδιαίτερη έμφαση θα δίνεται στις τεχνικές προδιαγραφές και ασφάλεια των επιβατών. Το προσωπικό της πρώτης γραμμής θα είναι πολύγλωσσο και η επιλογή της ξενάγησης θα γίνεται όπου είναι δυνατή στην γλώσσα των εκδρομέων. Τα περίπτερα θα σχεδιαστούν και θα ανεγερθούν με το απόλυτο σεβασμό στο ιδιόμορφο φυσικό περιβάλλον και τα αρχιτεκτονικά χαρακτηριστικά της περιοχής. Η αρχιτεκτονική σύνθεση ικανοποιεί τις απαιτήσεις της αισθητικής, σεβόμενοι πλήρως τον χαρακτήρα της περιοχής.

Επίσης η διαμόρφωση του περιβάλλοντος χώρου του οικοπέδου θα γίνει με το απόλυτο σεβασμό στο ιδιόμορφο φυσικό περιβάλλον της αγροτικής περιοχής της Γεροσκήπου, με πράσινη βλάστηση της γύρω περιοχής (λεμονό-δενδρα και ελιές κλπ.).

Στόχος του φορέα του επενδυτικού σχεδίου είναι η δρομολόγηση μιας πρότυπης και καινοτόμας τουριστικής επιχείρησης με δυνατότητα παροχής υπηρεσιών υψηλών προδιαγραφών για την άνετη και ασφαλή μεταφορά και περιήγηση των επισκεπτών σε τόπους με αρχαιολογικό, πολιτιστικό και φυσικό ενδιαφέρον. Η δυνατότητα αυτή θα επιφέρει στην τοπική κοινωνία οικονομικά οφέλη καθώς και την ανάπτυξη και προώθηση της Κυπριακής φιλοξενίας και την δημιουργία πρεσβευτών στο εξωτερικό.

5Β.1.3.Τόπος εγκατάστασης της επιχειρηματικής δραστηριότητας

Γενικά στοιχεία τόπου εγκατάστασης

Αρχαιολογικοί θησαυροί της Πάφου

Αρχαίοι ναοί, τάφοι λαξευμένοι σε βράχια, ρωμαϊκές επαύλεις με περίτεχνα ψηφιδωτά δαπέδου αντανακλούν την παρουσία μιας ιδιαίτερα εκλεπτυσμένης κοινωνίας.

Με μια ιστορία που μετρά πάνω από οκτώ χιλιάδες χρόνια, η Πάφος διαθέτει πλούτο θησαυρών για τον επισκέπτη. Από την εποχή του λίθου, την ελληνιστική και ρωμαϊκή περίοδο και το Βυζάντιο έως σήμερα, πολλά από τα αρχαία μνημεία περιλαμβάνονται στον Κατάλογο Μνημείων Παγκόσμιας Πολιτιστικής Κληρονομιάς της UNESCO.

Παραδοσιακές Βιοτεχνίες

Η Πάφος ένας κατεξοχήν τουριστικός προορισμός μέσα από την Παφίτικη φιλοξενία δημιούργησε την ανάγκη της ανάπτυξης βιοτεχνιών και μικρών εργαστηρίων που συνέβαλαν στην ευρύτερη διάσωση της κυπριακής κουζίνας και των παραδοσιακών εδεσμάτων. Οι βιοτεχνίες και τα εργαστήρια λουκουμιών, κουφέτας αμυγδάλου, παφίτικης πίσσας, σουσούκου, χαρουπόμελου και άλλων παραδοσιακών εδεσμάτων έχουν βραβευτεί κατά διαστήματα σε διεθνείς διαγωνισμούς .

Εικόνα 5Β.2 Βιοτεχνίες παραδοσιακών εδεσμάτων

Η Πάφος φημίζεται για την ποιότητα των σταφυλιών και των κρασιών της. Οι παραγωγοί σταφυλιών έχουν δημιουργήσει τις δικές τους οικογενειακές μονάδες με συνεπακόλουθο την

δημιουργία ανταγωνίσιμων ποιοτικών κρασιών, κυρίως αρωματικών που μέσα από το άρωμα τους βοηθούν στο να αναδεικνύεται καλύτερα η γεύση τους.

Τα μικρά ελαιοτριβεία είναι διάσπαρτα στην επαρχία Πάφου λόγω των ελαιώνων που υπάρχουν. Η μεσογειακή διατροφή βασίζεται στο ελαιόλαδο γι αυτό και επισκέπτες από Ανατολικές χώρες το αγοράζουν και το μεταφέρουν στο τόπο προέλευσης τους .

Μικρές βιοτεχνίες έχουν δημιουργηθεί για την Παρασκευή του παραδοσιακού κυπριακού χαλουμιού κάτι που ο επισκέπτης το αγοράζει αφού είναι μέρος της Κυπριακής παραδοσιακής κουζίνα με πλούσια σε θρεπτικά συστατικά.

Ατέλειωτη διασκέδαση

Η Πάφος προσφέρει ξεγνοιασιά και χαλάρωση αλλά και έντονες στιγμές νυχτερινής ζωής. Μπαρ, ντίσκο και νυχτερινά κέντρα ικανοποιούν και τους πιο απαιτητικούς επισκέπτες.

Εικόνα 5Β.3 Νυκτερινή Ζωή

Η χαρούμενη ψυχοσύνθεση των κατοίκων του νησιού είναι συνυφασμένη με το χορό και τη διασκέδαση. Διατηρώντας τα έθιμα και τις παραδόσεις τους, σας καλούν στα πανηγύρια που διοργανώνουν σε ναούς και ξωκλήσια. Σε αρκετά απ' αυτά θα έχετε την ευκαιρία να γευτείτε παραδοσιακούς μεζέδες, ντόπιο κρασί και με τους ήχους νησιώτικης μουσικής να χορέψετε και να διασκεδάσετε.

Αιτιολόγηση επιλογής του τόπου εγκατάστασης

Το επιχειρηματικό έργο έχει επιλεγεί να γίνει στην Πάφο κυρίως λόγο του μεγάλου αριθμού επισκεψιμότητας της περιοχής καθώς και λόγω των πολλών αρχαιολογικών θησαυρών και του μοναδικού φυσικού κάλλους της περιοχής μας δημιουργεί την πεποίθηση ότι πρόκειται για μια πολύ προσοδοφόρα επιχειρηματική κίνηση.

Σημειώνεται ότι τα τελευταία χρόνια ο ρυθμός αύξησης αφίξεων τουριστών Κυπρίων και αλλοδαπών (Ρώσσοι , Άγγλοι , Γερμανοί και Έλληνες) είναι από τους μεγαλύτερους στην Κύπρο σε σημείο που η Πάφος να έχει καθημερινή σύνδεση ιδιαίτερα τους καλοκαιρινούς μήνες με πολλές Ευρωπαϊκές πόλεις ενώ στην περιοχή άρχισε η άφιξη μεγάλων κρουαζιερόπλοιων με ολιγόωρη παραμονή στην Πάφο.

5Β.2 Τεχνικά στοιχεία επιχειρηματικού σχεδίου

5Β.2.1 Κτιριακές εγκαταστάσεις & Υπόστεγα

Οι μελέτες σχεδιασμού των κτιριακών εγκαταστάσεων, υπόστεγων και περιπτέρων έχουν ανατεθεί στο αρχιτεκτονικό γραφείο Γενης & Υιος Λτδ ,τ ο οποίο θα ακολουθήσει πιστά τις υποδείξεις των αρμόδιων Υπηρεσιών όσον αφορά αφ' ενός μεν την πραγματοποιούμενη δόμησης, αφ' ετέρου δε στην αρχιτεκτονική σύνθεση της προτάσεως.

Στόχος του φορέα είναι η δημιουργία λειτουργικών εγκαταστάσεων για την ομαλή φύλαξη των τρένων και την εύκολη φυσικά προσβασιμότητα στις κτιριακές εγκαταστάσεις.

5Β.2.1 Γενικά χαρακτηριστικά τουριστικού τρένου .

Τα γενικά και ειδικά χαρακτηριστικά των τροχοφόρων τρένων που παράγονται στην Ευρώπη (Ιταλία, Αυστρία) δεν διαφέρουν ουσιωδώς, λόγω της εναρμόνισης των Ευρωπαϊκών κρατών με το ευρωπαϊκό κεκτημένο και την ευρωπαϊκή νομοθεσία. Γενικά το πλαίσιο είναι το ίδιο αλλά τα τεχνικά χαρακτηριστικά μπορούν να διαφέρουν από χώρα σε χώρα λόγω κυρίως της διαφορετικής νομοθεσίας και του νομικού πλαισίου που τα διέπει. Παραθέτουμε τα γενικά χαρακτηριστικά όπως αυτά μας έχουν αποσταλεί από κατασκευάστρια εταιρεία (5Β.1 Προσφορά & Χαρακτηριστικά τροχοφόρου τρένου Παράρτημα 2) του εξωτερικού.

Χώροι Στάθμευσης & συντήρησης
Οι κτηριακές εγκαταστάσεις θα διαθέτουν στεγασμένο παρκινγκ και μικρό μηχανουργείο με αποθήκη ανταλλακτικών .

Ενδεικτικός εξοπλισμός γραφείων

θα δημιουργηθούν τέσσερα γραφεία ανοικτού τύπου και μια αίθουσα αναμονής

Τα γραφεία θα διαχωρίζονται με γυαλί και θα διαθέτουν, τον ακόλουθο γραφειακό εξοπλισμό :

- Κλιματισμό
- μοντέρνα ξύλινα Γραφεία
- Πρίζες data & ISDN
- Τηλέφωνο με απευθείας γραμμή
- Ηλεκτρονικοί υπολογιστές
- Γραφική ύλη
- Διαδικτυακή σύνδεση
- Αποχωρητήρια

Αίθουσα Υποδοχής / αναμονής

- Τηλεόραση και μουσικό ηχο-σύστημα
- δυο τριθέσιοι καναπέδες
- καρέκλες μεταλλικές
- αποχωρητήρια
- τηλέφωνο
- μικρό ψυκτήρα νερού
- Κλιματισμό

Ο φωτισμός των κτηριακών εγκαταστάσεων καθώς και ο καλλωπισμός των χώρων θα γίνουν από το αρχιτεκτονικό γραφείο Γένη και Υιος Λτδ .

Ενδεικτικός εξοπλισμός περιπτέρου(σύνολο 4)

- Κλιματισμό / Ανεμιστήρας
- φορητός ηλεκτρονικός υπολογιστής
- Μικρό φορητό γραφείο
- Μικρός Ψυκτήρας νερού
- Φωτοβολταικό σύστημα
- Κινητό τηλέφωνο

5Β.3 Κόστος επιχειρηματικού σχεδίου

5Β.3.1.1 Προϋπολογισμός οικοδομικών εργασιών

Στην κατηγορία των κτιριακών εγκαταστάσεων συμπεριλαμβάνονται οι αρχιτεκτονικοί σχεδιασμοί και οι άδειες οικοδομής και τελικής έγκρισης καθώς και οι απαραίτητες οικοδομικές εργασίες για την ανέγερση των γραφείων, στεγασμένου παρκινγκ, μηχανουργείου, μικρής αποθήκης ανταλλακτικών καθώς και οι απαραίτητες για την λειτουργία της ηλεκτρολογικές και υδραυλικές εγκαταστάσεις. Στην κατηγορία των κτηριακών εγκαταστάσεων έχει ενταχθεί και ο σχεδιασμός και η κατασκευή των 4 περιπτέρων .

Έχει διενεργηθεί έρευνα αγοράς, κατά το διάστημα 21Μαίου μέχρι 15 Ιουνίου 2018 και τα αποτελέσματα της αναφέρονται στην έρευνα μας κατωτέρω .

Αναλυτικά οι δαπάνες για τις κτιριακές εγκαταστάσεις περιγράφονται στους παρακάτω πίνακες.

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 1. Σχεδιασμός κτηριακών εγκαταστάσεων

Για την ανέγερση των κτηριακών εγκαταστάσεων θα χρειαστούν να εκπονηθούν και παρουσιαστούν στην αρμόδια πολεοδομική αρχή, μελέτες όπως : την αρχιτεκτονική μελέτη, τη στατική μελέτη της φέρουσας κατασκευής και τις μελέτες των εγκαταστάσεων. Στον σχεδιασμό περιλαμβάνεται το κόστος αδειών καθώς και το κόστος επίβλεψης. Ολική τιμή = € 8.500,00

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 2. Περίφραξη κτήματος

Η κατασκευή της περίφραξης θα γίνει από μεταλλικούς πασσάλους 2.μ.υψος και 200μ συρματόπλεγμα ενώ βάση θα υπάρχει σκυρόδεμα 10χ20cm . Τιμή = € 9.000,00. Η τιμή περιλαμβάνει όλα τα απαιτούμενα για την κατασκευή Υλικά .

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 3. Χωματουργικές εργασίες

Για τις χωματουργικές εργασίες για την ανέγερση των κτηριακών εγκαταστάσεων καθώς και του στεγασμένου παρκινγκ, θα χρειαστεί η μεταφορά και επίστρωσή άμορφων υλικών 28 κυβικών για την θεμελίωση του χώρου. Τιμή = = *€880*

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 4. Κατασκευαστική Εσωτερικού Δρόμου

Κατασκευή εσωτερικού δρόμου από οπλισμένο σκυρόδεμα από την είσοδο μέχρι το κυρίως κτίριο συνολικής επιφάνειας 60 Μ2 .Τιμή = € 1.600 *Η τιμή περιλαμβάνει όλα τα απαιτούμενα για την κατασκευή Υλικά .*

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 5. Θεμελίωση οικοδομής

Για την θεμελίωση ολόκληρης της οικοδομής 280 μ2 έκτων οποίων τα 100 μ2 είναι για τα σκεπασμένο παρκινγκ ενώ το 180 μ2 για τα γραφεία και την μικρή αίθουσα και τα αποχωρητήρια. Οι υδραυλικές & ηλεκτρικές εγκαταστάσεις θα συμπεριληφθούν στο κόστος . Συνολικό κόστος = *€*16.650 . *Η τιμή περιλαμβάνει όλα τα απαιτούμενα για την κατασκευή Υλικά .*

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 6. Μεταλλική κατασκευή και τοιχοποιία οικοδομής

Κατασκευή μεταλλικών εγκαταστάσεων 180μ^2 για την ανέγερση των κτηριακών εγκαταστάσεων (π.χ.: γραφείων, αίθουσας αποχωρητηρίων, μικρής κουζίνας). Κόστος υλικών 18.600. Κατασκευή τοιχοποιίας από λιθοδομή συνολικής επιφάνειας 250μ = Τιμή €12.000.

Σιδηροκατασκευή οροφής με μονωτικά πάνελ . Τιμή αποκοπής €4.800

Στρώση δαπέδου μαζί με τα κεραμικά = € 3.800

Συνολική Τιμή = € 40.500 *Η τιμή περιλαμβάνει όλα τα απαιτούμενα για την κατασκευή Υλικά .*

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 7. Μεταλλική κατασκευή Παρκινγκ

Κατασκευή μεταλλικών εγκαταστάσεων 100μ^2 για την ανέγερση των παρκινγκ και αποθήκης. Κόστος = €9200

Μεταλλική κατασκευή οροφής με μονωτικά πάνελ Τιμή αποκοπής = €3.400

τοιχοποιία για διαχωρισμό πάρκινγκ από την αποθήκης Τιμή = €1.800

Συνολική Τιμή = € 14.400 Η τιμή περιλαμβάνει όλα τα απαιτούμενα για την κατασκευή Υλικά

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 8. Πλακόστρωση και καλλωπισμός αυλής

Εξωτερική πλακόστρωση στην είσοδο των Κτηριακών εγκαταστάσεων συνολικής επιφάνειας 72 m2 Τιμή αποκοπής = € 2.000,00 Η τιμή περιλαμβάνει όλα τα απαιτούμενα για την κατασκευή Υλικά

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 9. Τοποθετήσεις στα αποχωρητήρια & Κουζίνας

Τοποθέτησης πλακιδίων εσωτερικών αποχωρητηρίων γυναικών και ανδρών καθώς και στην μικρή κουζίνα. Τιμή αποκοπής = € 2.000,00 Η τιμή περιλαμβάνει όλα τα απαιτούμενα για την κατασκευή Υλικά

ΚΑΤΗΓΟΡΙΑ 10. Κατασκευή Γυψοσανίδας

Κατασκευή γυψοσανίδας στο εσωτερικό χώρο των γραφείων, διαδρόμου και αίθουσας υποδοχής αποχωρητηρίων και μικρής κουζίνας , Τιμή αποκοπής = € 4.500,00 Η τιμή περιλαμβάνει όλα τα απαιτούμενα για την κατασκευή Υλικά

5Β.3.1.2. Προϋπολογισμός υδραυλικών εγκαταστάσεων

Στον πίνακα που ακολουθεί περιγράφονται αναλυτικά οι δαπάνες για τις υδραυλικές εγκαταστάσεις του υπό αποπεράτωση τουριστικού καταλύματος :

Περιγραφή Εργασιών	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή Μονάδας	Συνολική Δαπάνη
Ηλιακό σύστημα βεβιασμένης κυκλοφορίας 300LIT		1	850,00	850,00
Σωληνώσεις ,εργασίες τοποθέτησης		Αποκοπή	1.300,00	1.300,00
Εργασίες τοποθέτησης ειδών υγιεινής		Αποκοπή	950,00	950,00
Διάφορα υλικά		1	380,00	380,00
ΣΥΝΟΛΟ				**3.480,00 €**

ΠΙΝΑΚΑΣ : 5Β.1 Προϋπολογισμός Υδραυλικών Εγκαταστάσεων

5Β.3.1.3. Προϋπολογισμός Ξυλουργικές και Αλουμίνιες εργασίες (πόρτες & παράθυρα)

Κατασκευή και τοποθέτηση μονόφυλλων πορτών, ανοιγμένων, με κάσωμα πλακάζ πομπέ (πάχος τοίχου 18cm) κουμπωτό, φύλλο laminate,τρία βαρελάκια ρυθμιζόμενα, λάστιχο περιμετρικά στη κάσα, κλειδαριά καθώς και παράθυρων καμαρόπορτας.

Περιγραφή Εργασιών	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή Μονάδας	Συνολική Δαπάνη
Πόρτα διαστάσεων 2,19cm X 0,92 cm εσωτερικές		3	320	960,00
Παράθυρο διαστάσεων 1,30χ 1,10 εσωτερικά με γυαλί		2	220	440,00
Αλουμίνια Πόρτα εξωτερική 2,10 χ 2.00		2	635	1.270,00
Αλουμίνια παράθυρα 1.10 χ 1,50 με γαρδέλια		5		1.580,00
Μικρό παράθυρο αποχωρητηρίου		1		158,00
ΣΥΝΟΛΟ				4.408,00 €

ΠΙΝΑΚΑΣ 5Β.2 Προϋπολογισμός πορτών και παραθύρων

5Β.3.1.4. Προϋπολογισμός επίπλων –εξοπλισμού κουζίνας

Κατασκευή επίπλων κουζίνας με μελαμίνη 16mm

Περιγραφή Εργασιών	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή Μονάδας	Συνολική Δαπάνη
Κουτί βάσεως νεροχύτη 72Χ 90		1	90,04	90,04
Κουτί βάσεως νεροχύτη 72Χ 90-1 ράφι		1	79,89	79,89
Κουτί βάσεως 72Χ60-2 βαγονέτα		1	98,32	98,32
Κουτί υψηλό φούρνου & μικροκ/των 218 Χ 60		1	158,28	158,28
Κάτω πάγκος με συρτάρια 2.10χ 0.60χ 0.90		1	280,00	280,00
Πάνω πάγκος με 2 Πορτάκια υψηλού 48 Χ 60		1	148,00	148,00
Ηλεκτρικά μάτια εστίας		1	238,00	238,00
Κουταλοθήκη /πιατοθήκη		1	29,00	29,00
Σετ ηλεκτρικών συσκευών ΤΕΚΑ (εστία-φούρνος-φούρνος μικροκυμάτων-απορροφητήρας)		1	9.000,00	9.000,00
Κύρια τραπεζαρία με 6 καρέκλες		1	305,00	305,00
Ψυγείο INOX 185Χ60		1	280,00	280,00
ΣΥΝΟΛΟ				**€10.706,53**

ΠΙΝΑΚΑΣ : 5Β.3 Προϋπολογισμός Επίπλων κουζίνας

5Β.3.1.5. Προϋπολογισμός εξοπλισμού αποχωρητηρίων

Περιγραφή Εργασιών	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή Μονάδας	Συνολική Δαπάνη
Νεροχύτης		1	250,00	250,00
Μπαταρία		1	150,00	150,00
Αποχωρητήρια Roca		2	215,00	430,00
Πόμολα πορτών /παραθύρων		1	180,00	95,00
Καθρέφτες 1χ 85		2	55,00	110,00
ΣΥΝΟΛΟ				1.035,00 €

ΠΙΝΑΚΑΣ : 5Β. 4 Προϋπολογισμός εξοπλισμού αποχωρητηρίων

5Β.3.1.6. Προϋπολογισμός εξοπλισμού αίθουσας αναμονής

Περιγραφή Εργασιών	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή Μονάδας	Συνολική Δαπάνη
Γωνιακός καναπές		1	350,00	350,00
Τραπεζάκι καθιστικού		1	125,00	125,00
Δύο μικρές πολυθρόνες		2	215,00	430,00
Καρέκλες πλαστικές με ύφασμα		8	30,00	240,00
Τηλεόραση		1	400,00	400,00
Υχοσύστημα		1	800,00	800.00
ΣΥΝΟΛΟ				2.345,00 €

ΠΙΝΑΚΑΣ : 5Β.5 Προϋπολογισμός εξοπλισμού αίθουσας αναμονής

5Β.3.1.7 Προϋπολογισμός ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων

Στους πίνακες που ακολουθούν περιγράφονται αναλυτικά οι δαπάνες των ηλεκτρολογικών εγκαταστάσεων των γραφείων ,υποστατικού και βοηθητικών εγκαταστάσεων:

Περιγραφή Εργασιών	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή Μονάδας	Συνολική Δαπάνη
Εργασία καλωδίωσης		Αποκοπή		
Τοποθέτηση φωτιστικών σωμάτων σε εσωτερικό και εξωτερικό χώρο		Αποκοπή		
Τοποθέτηση και συνδεσιμολογία ηλεκτρικών πινάκων		Αποκοπή		
Κόστος πιστοποιητικού ηλεκτροδότησης ΔΕΔΔΗΕ		Αποκοπή		
Ηλεκτρολογική εγκατάσταση περιπτέρων		Αποκοπή		
ΣΥΝΟΛΟ				4.420,00 €

ΠΙΝΑΚΑΣ : 5Β.6 Προϋπολογισμός ηλεκτρικών εγκαταστάσεων

Περιγραφή Εργασιών	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή Μονάδας	Συνολική Δαπάνη
Καλωδίωση δορυφορικής τηλεόρασης		Αποκοπή		
Καλωδίωση τηλεφώνου		Αποκοπή		
Καλωδίωση internet		Αποκοπή		
Καλωδίωση πριζών και φωτισμού		Αποκοπή		
Πρίζες και διακόπτες		Αποκοπή		
Ασφάλειες στους πίνακες		Αποκοπή		
Φωτιστικά σώματα		Αποκοπή		
ΣΥΝΟΛΟ				3.580,00 €

ΠΙΝΑΚΑΣ : 5Β.7 Προϋπολογισμός υλικών ηλεκτρικών εγκαταστάσεων

5Β.3.1.8. Προϋπολογισμός κλιματιστικών

Περιγραφή Κλιματιστικού	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή Μονάδας	Συνολική Δαπάνη
DAIKIN FTXB25C		2	325,10	650,20
DAIKIN RXB60C		1	528,00	528,00
CHICO SPLIT OUTDOOR CS61V3A		1	418,80	418,80
EGKATASTASH		Αποκοπή	500,00	300,00
ΣΥΝΟΛΟ				1.897,00 €

ΠΙΝΑΚΑΣ : 5Β.8 Προϋπολογισμός κλιματιστικών

5Β.3.1.9. Προϋπολογισμός εξοπλισμού περιπτέρων

Περιγραφή Εργασιών	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή Μονάδας	Συνολική Δαπάνη
Ξυλουργικές εργασίες		4	500,00	2.000,00
Ξυλεία		4	2.000,00	8.000,00
Πάγκος εργασίας		4	250,00	1.000,00
Πάνελ Φωτοβολταικά		4	550,00	2.200,00
Προβολέας νυκτός		4	155,00	620,00
Διαφημιστικό πάνελ 1.0χ 1.25		4	275,00	1100,00
Καρέκλες		12	8	96,00
ΣΥΝΟΛΟ				15.016,00

ΠΙΝΑΚΑΣ : 5Β.9 Προϋπολογισμός Εξοπλισμού περιπτέρων

5Β.3.1.10. Προϋπολογισμός αγοράς τροχοφόρου τρένου με συρμούς

ΤΡΕΝΩΝ				
Περιγραφή Εργασιών	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή Μονάδας	Συνολική Δαπάνη
P90 2011 - Doto Train- Diesel		1	200.000,00	200.000,00
Carriage with a capacity of up to 20 adults		3	20.000,00	60.000.00
Second Hand P90 2011 - Doto Train- Diesel		1	80.000,00	80.000,00
Second hand carriage		3	10.000,00	30.000,00
ΣΥΝΟΛΟ				370.000,00

ΠΙΝΑΚΑΣ : 5Β.10 Προϋπολογισμός αγοράς τρένων με συρμούς

5Β.3.1.11. Προϋπολογισμός αγοράς- spare part τροχοφόρου τρένου με συρμούς

SPARE PARTS -ΤΡΕΝΩΝ				
Περιγραφή Εργασιών	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή Μονάδας	Συνολική Δαπάνη
P90 2011 - Doto Train- Diesel parts		1	15,000,00	15.000,00
Carriage with a capacity of up to 20 adults		1	10.000,00	10.000,00
ΣΥΝΟΛΟ				25.000,00
ΣΥΝΟΛΟ				25.000,00

ΠΙΝΑΚΑΣ : 5Β.11 Προϋπολογισμός αγοράς εξαρτημάτων τρένων και συρμών

5Β.3.1.12. Προϋπολογισμός αγοράς drone & accessories

drone & accessories				
Περιγραφή Εργασιών	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή Μονάδας	Συνολική Δαπάνη
DJI Mavic PRO 7000		2	1150	2300
Spare parts –various			700	700
ΣΥΝΟΛΟ				3.000,00

ΠΙΝΑΚΑΣ : 5Β.12 Προϋπολογισμός αγοράς Drone

5Β.3.1.13. Προϋπολογισμός αγοράς Computers & Accessories

ΤΡΕΝΩΝ				
Περιγραφή Εργασιών	Μονάδα	Ποσότητα	Τιμή Μονάδας	Συνολική Δαπάνη
HP 72018 j3 1.5 T		3	700,00	2.100,00
Color lazier printer HP		2	190,00	380,00
Acer Spin 1 Mini Laptop		4	328.70	1314.80
Company's Website		1	2.300,00	2.300,00
Internet connection		1	360,00	360,00
Server HP 5 T jo		1	1500,00	1.500,00
Storage disc		2	90,00	180,00
ΣΥΝΟΛΟ				7.954,800

ΠΙΝΑΚΑΣ : 5Β.13 Προϋπολογισμός αγοράς Η/Υ και εκτυπωτών

5Β.4 Κόστος επένδυσης - Χρηματοδότηση

5Β.4.1 Ανάλυση του κόστους της επένδυσης

Συνοπτικός Προϋπολογισμός Περιγραφή	Κόστος
Σχεδιασμός κτηριακών εγκαταστάσεων	5.500,00 €
Πετρική περίφραξη	9.000,00 €
Χωματουργικές Εργασίες	880.000 €
Κατασκευή εσωτερικού δρόμου	1.600,00 €
Θεμελείωση οικοδομής	16.650,00 €
Μεταλλικη κατασκευη & Τοιχοποία κ. οικοδομής	39.200,00 €
Μεταλλική κατασκευή & τοιχοποία Πάρκιγκ	24.400,00 €
Πλακόστρωση και καλλωπισμός αυλής	2.000,00 €
Τοποθετήσεις στα αποχωρητήρια & κουζίνας	2.000,00 €
Κατασκευή γυψοσανίδας κυρ. κτηρίου	4.500,00 €
Εσωτερικοί χρωματισμοί	2.800,00 €
Υδραυλικές εγκαταστάσεις	3.480,00 €
Ηλεκτρολογικές εγκαταστάσεις	4.420,00 €
Υλικά ηλεκτρολογικής εγκατάστασης	3.580,00 €
Πόρτες & παράθυρα (Ξυλινα & Αλουμήνια)	4.408,00 €
Σύνολο Οικοδομικών εργασιών	124.418,00 €
Μηχανολογικός εξοπλισμός κτιρίου	
Κλιματισμός	1.897,00 €
Σύνολο Μηχανολογικού εξοπλισμού 1.897.00€	
Γενικός Εξοπλισμός	
Εξοπλισμός επίπλων κουζίνας	10706.53 €
Εξοπλισμός αποχωρητηρίων	1.035,00 €
Εξοπλισμός αιθουσας υποδοχής	2.345,00 €
Σύνολο Οικιακού Εξοπλισμού	14.086,53€
Περίπτερα	
Εξοπλισμός Περιπτέρων	15.016,00 €
Σύνολο Εξοπλισμού Περιπτέρων	15.016,00 €

Αγορά Τροχοφόρων Τρένων	
Καινούργιο τρένο με συρμούς	260.000,00 €
Μεταχειρισμένο τρένο με συρμούς	110.000,00 €
Σύνολο Κόστους Τρένων	370.000,00 €
Σύνολο Κόστους Τρένων	370.000,00 €
Ανταλλακτικά τρένων	
Τρένων & Βαγονιών	25.000,00 €
Σύνολο κόστους Ανταλλακτικών	25.000,00€
Drone & Accessories	
Μηχάνημα & Αναταλλακτικά	3,000.00 €
Σύνολο Μηχάνημα & Αναταλλακτικά	3,000.00 €
Ηλεκτρονικοί Υπολογιστές και παραλειπόμενα	
Ηλεκτρονικοί Υπολογιστές & παραλειπόμενα.	7.954,80 €
Σύνολο κόστους Υπολογιστών	7.954,80 €

5B.14 Προϋπολογισμός κόστους επένδυσης

Το συνολικό κόστος της αποπεράτωσης θα ανέλθει στο ποσό των 561,372.33€

5B.4.2.1. Χρηματοδότηση Έργου

Η επένδυση θα χρηματοδοτηθεί με τραπεζικό (65%) δάνειο ύψους € 364,892.33. Το δάνειο θα είναι πενταετές, με ετήσιο επιτόκιο 4% και θα αποπληρώνεται με μηνιαίες τοκοχρεωλυτικές δόσεις ποσού €9562. Η ετήσια επιβάρυνση που θα συνεπάγεται το δάνειο από τις ταμειακές ροές της επιχείρησης θα ανέρχεται σε €114,750.59 ευρώ. Το υπόλοιπο 35%, €196,480.00 θα προέρχεται από την έκδοση μετοχών 9824 από 20 ευρώ.

Χρηματοδοτικό Σχήμα Συνολικού Επιχειρηματικού σχεδίου	
Ιδια καταβληθείσα Συμμετοχή(35,00%)	196,480.00 €
Τραπεζικός Δανεισμός (65,00%)	364,892.33€
Σύνολο	561,372.33€

ΠΙΝΑΚΑΣ : 5B.15 Χρηματοδότηση Έργου

5.3 Τμήμα Γ : Προοπτικές – Βιωσιμότητα της Μονάδας

5Γ.1 Προβλέψεις Βιωσιμότητας

Οι προβλέψεις της επιχείρησης αφορούν την πλήρη λειτουργία σε πρώτο στάδιο δύο τροχοφόρων τρένων κατά την καλοκαιρινή περίοδο 2019. Πρόθεση της εταιρείας/φορέα είναι να εκμεταλλευθεί την πρωτοτυπία και την καινοτομία των προσφερόμενων υπηρεσιών, άνετης μεταφοράς, περιήγησης, διασκέδασης και περιήγηση σε χώρους με αρχαιολογικό, πολιτιστικό και φυσικό ενδιαφέρον. Εκτός των τεσσάρων περιπτέρων που θα δημιουργηθούν θα δοθεί η δυνατότητα πώλησης των εκδρομών μέσω τουριστικών πρακτορείων, ξενοδοχείων και Tour Operators.

5Γ.1.1 Προοπτικές τουριστικού προϊόντος

Το τουριστικό προϊόν της Πάφου παρουσιάζει προοπτικές ιδιαίτερα μεγάλης ανάπτυξης. Η ποιότητα του τουρισμού από την άλλη μεριά ανήκει κυρίως στην μεσαία και υψηλή κατηγορία, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι απαιτήσεις για ποιότητα των προσφερόμενων υπηρεσιών προκειμένου να ανταπεξέλθει στον ολοένα και εντασσόμενο ανταγωνισμό.

Η ανάλυση της έρευνας αγοράς και όλα τα διαθέσιμα στοιχεία συνηγορούν στην ανάγκη δημιουργίας εναλλακτικών καινοτόμων εκδρομών με τροχοφόρο τουριστικό τρενάκι καθόσον η ζήτηση της συγκεκριμένης τουριστικής κατηγορίας έχει αποδειχθεί μέσα από έρευνα αγοράς που έχουμε διεξάγει στην Ελλάδα (παράρτημα 1) διαφαίνεται η συνεχώς η αυξανόμενη ζήτηση.

5Γ.1.2. Τιμολογιακή πολιτική

5Γ.1.2.1. Τιμές πώλησης τοπικών εκδρομών

Στρατηγική επιλογή της διοίκησης της εταιρείας είναι η προσφορά υψηλού επιπέδου εξειδικευμένων υπηρεσιών με τιμές οι οποίες δεν θα διαφοροποιούνται από τον ανταγωνισμό συναφών προσφερόμενων τοπικών εκδρομών. Για το λόγο αυτό προχωρήσαμε σε έρευνα αγοράς όσον αφορά τις προσφερόμενες τιμές από όλους τους υφιστάμενους διοργανωτές τοπικών εκδρομών στην Πάφο για την τουριστική περίοδο 2018, τις οποίες παρουσιάζουμε στη συνέχεια.

Στρατηγική επιλογή της διοίκησης της εταιρείας είναι η προσφορά υψηλού επιπέδου εξειδικευμένων υπηρεσιών με τιμές οι οποίες δεν θα διαφοροποιούνται από τον ανταγωνισμό συναφών προσφερόμενων τοπικών εκδρομών . Για το λόγο αυτό προχωρήσαμε σε έρευνα αγοράς όσον αφορά τις προσφερόμενες τιμές από όλους τους υφιστάμενους διοργανωτές τοπικών εκδρομών στην Πάφο για την τουριστική περίοδο 2018, τις οποίες παρουσιάζουμε στη συνέχεια. (Πίνακας 5Γ.1)

ΤΟΠΙΚΕΣ ΕΚΔΡΟΜΕΣ ΑΠΟ ΠΑΦΟ						
ΕΙΔΟΣ ΕΚΔΡΟΜΗΣ TYPE OF EXCURSIONS	S.A COACHES	Dreams tours	Ruslan Tours	Steve's Jeep safari	Zebra Jeep	Bus Hop On Hop Off
ΠΕΡΙΗΓΗΣΗ ΠΌΛΗΣ CITY TOUR	18 €	22 €	25 €	-	-	20 €
Λουτρά της Αφροδίτης /Bath of Afrodite	25 €	28 €	30		-	-
Λεμεσος / Limassol	20 €	25 €	25 €	-	-	-
Λευκωσια /Nicosia-Lefkara	20 €	30 €	30 €		-	-
Τροόδος/Troodos - kykkos Monastery	25 €	30 €	30 €	-	-	-
Σαφάρι Ακάμας / safari Akamas	-	-	-	30 €	35 €	-
Σαφάρι Ακάμας safari Akamas + Blue lagoon	-	-	-	50 €	55 €	-
Σαφάρι Τροόδους / Safari Troodos - Kykkos	-	-	-	35 €	35 €	-

Πίνακας 5Γ.1 Κόστος Τοπικών εκδρομών από Πάφο .

5Γ.1.2.2. Καθορισμός μέσης τιμής πώλησης

Με βάση τον παραπάνω πίνακα των ενδεικτικών τιμών πώλησης εκδρομών αλλά και τις εκτιμήσεις για τον τρόπο των κρατήσεων (το μεγαλύτερο ποσοστό θα πραγματοποιείται διαμέσου των περιπτέρων) έχουμε τις εξής τιμές πώλησης για κάθε διαδρομή μέσα από σχετική εμπειρική ανάλυση έρευνας που έχει γίνει σε αντίστοιχες επιχειρηματικές δραστηριότητες στο νησί της Κρήτης :

Προυπολογιζόμενη Μέση Τιμή				
	1 ώρα εκδρομής		3 ώρες εκδρομής	
ΕΚΔΡΟΜΕΣ	ΜΕΓΑΛΟΣ	ΠΑΙΔΙ	ΜΕΓΑΛΟΣ	ΠΑΙΔΊ
Εκδρομή Α/ ανα διαδρομή	10 €	5 €		
Εκδρομή Β/ ανα διαδρομή			19 €	10 €

Πίνακας : 5Γ.2 Προσυπολογιζόμενη μέση τιμή ανά διαδρομή.

5Γ.1.3 Προβλέψεις πωλήσεων / πληρότητας

Κατά τα επόμενα χρόνια οι προοπτικές του κλάδου εμφανίζονται συγκρατημένα αισιόδοξες. Η πρόβλεψη αυτή στηρίζεται σε μια σειρά από θετικούς παράγοντες, εσωτερικής και εξωτερικής προελεύσεως. Από εσωτερικής απόψεως, οι ακόλουθοι παράγοντες αναμένεται να ενεργήσουν, σε διάφορους βαθμούς, θετικά:

1. Μετά την οικονομική κρίση του 2013 έχει διαφανεί ότι η τουριστική Βιομηχανία ήταν η κύρια σωσίβια λέμβος της Κυπριακής οικονομίας . Για τον λόγο αυτό θεωρούμε ότι οι αναβαθμίσεις των γενικών υποδομών, η ευρύτερη αναγνωσιμότητα της Κύπρου ως τουριστικού προορισμού, καθώς και η γεωπολιτική της σημασία, θα εξακολουθήσει να δρα θετικά, σε συνδυασμό και με την διαπίστωση απουσίας νομοθετικής ρύθμισης επισκεπτών από το νόμιμο κράτος προς τις κατεχόμενες περιοχές του νησιού.

2. Ιδιαίτερα αυξημένη εκτιμάται ότι θα είναι η ευμενής επίπτωση από την διαχρονική προβολή και διαφήμιση της Κύπρου και ιδιαίτερα της επαρχίας Πάφου. Όπως προκύπτει από μελέτη της Ευρείας Τουριστικής εταιρείας Πάφου (τομέας του εμπορικού και βιομηχανικού επιμελητηρίου Πάφου), ο κύριος όγκος των επιπτώσεων από μια διαφημιστική προσπάθεια δεν πραγματοποιείται άμεσα αλλά χρειάζεται μια χρονική περίοδος απόδοσης. Η προβολή της Πάφου σε όλες γενικά τις Τουριστικές Εκθέσεις, οι συναντήσεις σε Τουριστικά φόρουμ, η προσπάθεια και η επικέντρωση των τοπικών αρχών στην αναβάθμιση της ολικής ποιότητας του τουριστικού προϊόντος, πολιτικής που αποτελεί την λύδια λίθο για την εξασφάλιση μακροπρόθεσμης και αειφόρου ανάπτυξης του τουρισμού, αλλάζει τα δεδομένα για τον τουρισμό. Ο ρόλος της αναβάθμισης στην προκειμένη, έχει λάβει σάρκα και οστά στην περίπτωση της Πάφου με την ανάληψη της Πολιτιστικής πρωτεύουσας της Ευρώπης. Η πόλη αναβάθμισε τις οδικές της αρτηρίες, το κέντρο της πόλης με την δημιουργία και ανάδειξη μνημείων αξιόλογης πολιτιστικής κληρονομιάς ενώ ταυτόχρονα δημιούργησε την υποδομή για την αναβίωση των παλαιών καταστημάτων στην παλαιά κεντρική λεωφόρο του «Κτήματος» - Πάφος. Αυτή η προβολή της Πάφου ως πολιτιστικής πρωτεύουσας οδήγησε την αύξηση της τουριστικής κίνησης και ιδιαίτερα με επισκέπτες μεσαίας και υψηλής εισοδηματικής στάθμης.

3. Η Κύπρος λόγω της ιδιαιτερότητας ως νησί θα πρέπει να επεκτείνει περεταίρω τις οικονομικές της σχέσεις με μεγάλους Τουριστικούς Οργανισμούς καθώς και με αερογραμμές χαμηλού κόστους με στόχο την ολόχρονη σύνδεση του νησιού με όσο το δυνατό με περισσότερες χώρες τις ευρωπαϊκής ένωσης που η Κύπρος είναι μέλος . Ενδεικτικό παράδειγμα είναι η αύξηση του πτητικού προγράμματος της Ryanair από το αεροδρόμιο της Πάφου από 7 σε 18 προορισμούς τόσο στην Ευρώπη όσο και στην Μέση Ανατολή. Διαπιστώνεται ότι στα επόμενα χρόνια με την επίλυση των διαφορών των γειτονικών χωρών της Κύπρου θα αυξηθεί και η τουριστική κίνηση μιας και θα δρομολογηθούν ατμοπλοϊκές συνδέσεις.

4. Η παγκόσμια οικονομική ανάπτυξη προχωρεί και αφήνει πίσω της, την μια έκπληξη μετά την άλλη, απορροφά κραδασμούς, οι οποίοι σε άλλες εποχές θα είχαν οδηγήσει σε μη επιθυμητές καταστάσεις. Η ταχεία ανάπτυξη της Νότιας και Ανατ. Ασίας, η αποκόλληση της Ιαπωνίας από την μακροχρόνια ύφεση και αντιπληθωριστική ψυχολογία, αλλά και η οικονομική κατάσταση της ευρωζώνης, δημιουργούν κατάσταση σχετικής αισιοδοξίας. Η παγκοσμιοποίηση, η υψηλή τεχνολογία και η μεγάλη κινητικότητα κεφαλαίου, επιχειρηματικού και μη, οι τεράστιες καταναλωτικές δυνατότητες χωρών, όπως είναι η Κίνα και η Ινδία, δεν επιτρέπουν πλέον εύκολη εξαγωγή συμπερασμάτων για την διάρκεια και την ένταση της αναπτυξιακής πορείας του κόσμου. Κάτω από όλες αυτές τις εννοιολογικές προϋποθέσεις, μπορούμε να εξαγάγουμε ένα ασφαλές συμπέρασμα ότι η παγκόσμια ανάπτυξη θεωρείται ένας σημαντικός παράγοντας για την εξέλιξη του τουρισμού στα επόμενα χρόνια.

5. Στα πλαίσια της παγκόσμιας ανάπτυξης, η οικονομική κατάσταση της ευρωπαϊκής οικονομίας διατηρείται αρκετά δυνατή κάτι που φυσικά δίνει μια ιδιαίτερη σημασία για το νησί μας, αφού η εν λόγω περιοχή είναι η κύρια πηγή προελεύσεως τουριστών για τον Κυπριακό προορισμό.

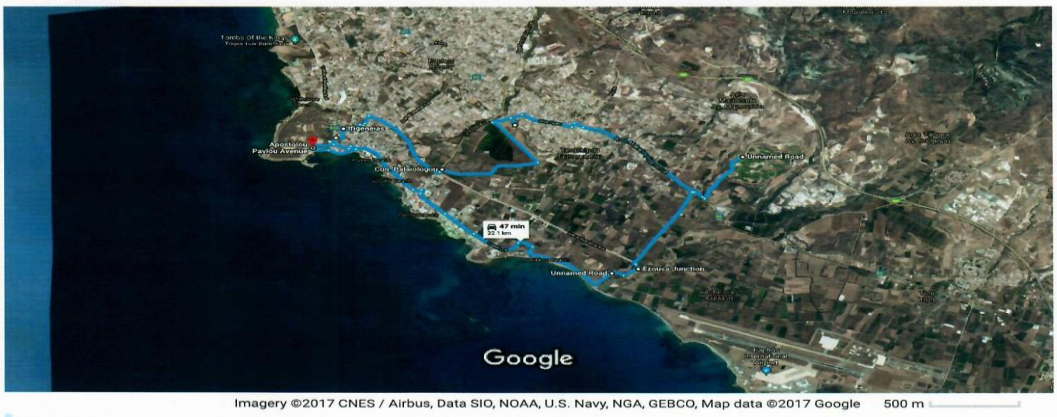
6. Η διαφαινόμενη αποχώρηση της Βρετανίας από την Ευρωπαϊκή Ένωση – κύρια πηγή τουρισμού, δεν δημιούργησε τα οποιανδήποτε προβλήματα μείωσης αλλά τουναντίον άρχισε να κάνει ποιο έντονη την παρουσία της. Η Βρετανική αγορά έχει ιδιαίτερη σημασία για το νησί γιατί η ανά διανυκτέρευση δαπάνη είναι σχετικά υψηλή και ο αριθμός διανυκτερεύσεων μεγάλος εν συγκρίσει με άλλες εθνικότητες (στατιστική Υπηρεσία 2016).

7. Τέλος, η απειλή από τυχόντα τρομοκρατικά επεισόδια εμφανίζεται πολύ εξασθενημένη, όπως προκύπτει από την σχετικά πρόσφατη εμπειρία. Όπως προσφάτως επισημαίνει η ΚΥΠ(Κυπριακή Υπηρεσία Πληροφοριών) , ο κίνδυνος από τρομοκρατία έχει γίνει πλέον κοινό βίωμα στην ψυχολογία του τουρίστα, ο οποίος την αντιμετωπίζει ως ένα ενδεχόμενο αυτοκινητιστικό ή άλλο ατύχημα. Μπορούνε να εξάγουμε γενικά το συμπέρασμα, ότι οι οποιεσδήποτε διαχρονικές εχθροπραξίες στις γειτονικές μας χώρες μάλλον ενθαρρύνουν παρά αποθαρρύνουν την επιλογή της χώρας μας ως τουριστικού προορισμού.

5Γ.1.3.1 Σχεδιασμός Διαδρομών και Χρονομέτρηση

Ο σχεδιασμός των διαδρομών έχει γίνει με βάση το όραμα και τους σκοπούς που έχουν τεθεί από την εταιρεία για την δημιουργία του έργου. Έχουν μελετηθεί και σχεδιαστεί διαδρομές μέσα από τις οποίες έχει δοθεί η δυνατότητα στους επισκέπτες ημεδαπούς ή αλλοδαπούς να γνωρίσουν μέσα από την άνετη ανοικτή και ασφαλή μεταφορά, ξενάγηση και πληροφόρηση για τόπους της Πάφου με αρχαιολογικό, πολιτισμικό ενδιαφέρον ενώ παράλληλα θα έχουν την ευκαιρία, οι επισκέπτες να γνωρίσουν τις φυσικές ομορφιές καθώς και τον τρόπο ζωής των ανθρώπων της πόλης και της υπαίθρου της Πάφου.

Πρώτη Διαδρομή- Εκδρομή Α



Χάρτης 5Γ.1 Χαρτογράφηση πρώτης διαδρομής

Αρχή της διαδρομής αυτής – σταθμός ολιγόλεπτης επιβίβασης και αποβίβασης των πελατών στην χερσαία περιοχή του λιμανιού της κάτω Πάφου . Αφετηρία - δίπλα από την είσοδο του Αρχαιολογικού πάρκου.

Διαδρομή διαμέσου του παραλιακό μετώπου, ποταμός Έζουσας , Ελαία γκολφ, χωριό Κολώνη – Εργαστήριο Αγγειοπλαστικής , κτίριο πολιτιστικής Κίνησης Γεροσκήπου, Βυζαντινή εκκλησία Αγίας Παρασκευής, Μουσείο Λαϊκής Τέχνης, Βιοτεχνίες Λουκουμιών, Κάτω Βρύση, Εξωκλήσι επτά Γιώργηδες,Φυσικές σπηλιές , Αγρόκτημα Νεάπολις, Εκκλησία Αγίων Αναργύρων, Αρχαίο Θέατρο/ωδείο, Κατακόμβη Αγίας Σολομωνής, Εκκλησία Αγίας Αικατερίνης& στήλη Απ. Παύλου , Λιμανάκι - Τερματισμός. Διάρκεια διαδρομής 58 λεπτά

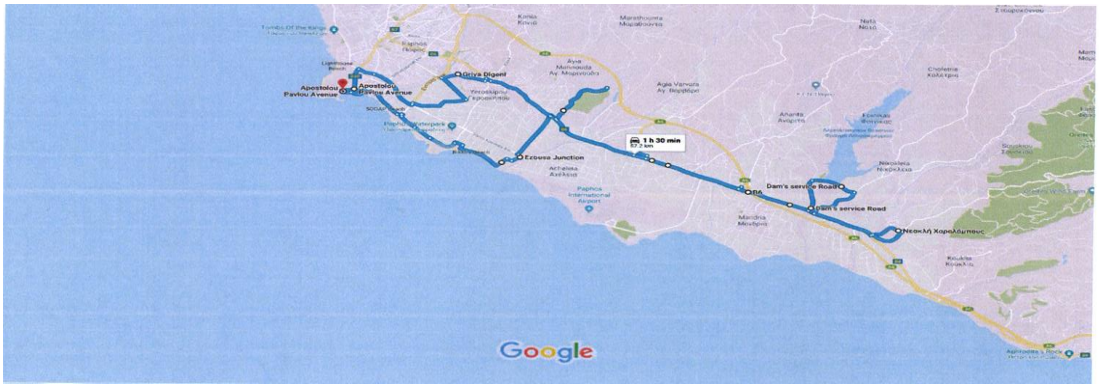
ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ 1- Εκδρομή Α

ΔΙΑΔΡΟΜΗ - ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	Σημεία Διαδρομών σε μέτρα	Χρονομέτρηση Αποστάσεων ανά Λεπτό	Αριθμός στάσεων	Χρονομέτρηση στάσεων
Αφετηρία -Λεωφ. Ποσειδώνος	2800	4		
Λεωφ. Ποσειδώνος - Ποταμός Εζουσας	2600	6		
Ελαία γκόλφ	1400	4	1	3
Χωριό Κολώνη	1250	4	1	3
Κτήριο Πολιτιστικης Κίνησης Γεροσκηπου	100	2		
Πλατεια Γεροσκήπου	600		1	5
Μουσείο Λαικής Τέχνης	100			
Βιοτεχνίες Λουκουμιών	100			
Κάτω Βρύση	200	2		
Εξωκλήσι Επτά Γεώργηδων	2300	4	1	2
Λεωφ. Παλαιολόγου & Ευρώπης& Σπύρου Κ.	2280	6		
Λεωφ. Αγαπήνορος Εκκλησία Αγίων Αναργύρων	1200	4		
Οδός Αγίας φανερωμένης -Ιφιγενείας	420	1	1	2
Αρχαίο Θέατρο - Κατακόμβη Αγίας Σολωμονής				
Αγία Αικατερίνη & Στήλη Απ. Παύλου	1100	3		
Λιμάνη - Τερματισμός	2300	3		
ΣΥΝΟΛΑ	18750	43	5	15
	18.75KM	43 min		15 min

Πίνακας 5Γ.3 Απόσταση – Στάσεις – Χρονομέτρηση πρώτης διαδρομής

Η μέση ταχύτητα του τραίνου έχει υπολογιστεί στα 20km/h μέσα στην πόλη της Πάφου ενώ στην ύπαιθρο στα 25km/ h
Η διάρκεια της διαδρομής έχει υπολογιστεί στα 58 λεπτά με πέντε στάσεις

Δεύτερη Διαδρομή- Εκδρομή Β



Χάρτης 5Γ.2 Χαρτογράφηση Δεύτερης διαδρομής

Αφετηρία Αρχαιολογικό πάρκο,– Λιμανάκι Κάτω Πάφου, παραλιακή Λεωφόρος Ποσειδώνος, Εξουσα – δυο ποταμοί, Αγροτική περιοχή, Ελαία Γκολφ, Υδατοφράκτης Ασπρό-κρεμμος, Εκκλησία Αγίου Λουκά –κεντρική Πλατεία Κουκλιών, Παλαίπαφος – το ιερό της Θεάς Αφροδίτης, Παραδοσιακές ταβέρνες Κούκλια, Βιοτεχνία αγγειοπλαστικής, Αρχαίο Γεφύρι Κολώνης, Βυζαντινή εκκλησία Αγίας Παρασκευής, Μουσείο Λαϊκής τέχνης, Επίσκεψη στις βιοτεχνίες Λουκουμιών, Επίσκεψη στην Βιοτεχνία παρασκευής Κυπριακού χαλουμιού, Κάτω Βρύση, Εξωκλήσι Εφτά Γεώργιδων, Σπηλιές με σπάνια φυσική ομορφιά, Κατακόμβη Αγίας Σολωμονής, Λιμανάκι Πάφου- Τερματισμός. Διάρκεια διαδρομής 1 ώρα και 50 λεπτά

ΧΡΟΝΟΜΕΤΡΗΣΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ 2- Εκδρομή 2

ΔΙΑΔΡΟΜΗ - ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ	ΜΕΤΡΑ	ΛΕΠΤΑ	ΣΤΑΣΗ	ΧΡΟΜΟΜΕΤΡΗΣΗ
Λεωφ. Ποσειδώνος	2800	10		
Λεωφ. Ποσειδώνος - Ποταμός Εξουσας	2600	11		
Ελαία γκόλφ	2400	10	1	5
ΑΣΠΡΟΚΡΕΜΜΟΣ -ΥΔΑΤΟΦΡΑΚΤΗΣ	2850	14		
ΚΟΥΚΛΙΑ ΧΩΡΙΟ - ΤΑΒΕΡΝΕΣ -ΤΥΜΒΟΣ ΑΦΡΟΔΙΤΗΣ	3700	15		
ΑΙΟΥΔΚΙΑ ΠΑΡΚΟ	3100	12		
Χωριό Κολώνη	3150	14	1	5
Κτίριο Πολιτιστικης Κίνησης Γεροσκηπου	1100	5		
Πλατεια Γεροσκήπου	600	3	1	5
Μουσείο Λαικής Τέχνης	100			
Βιοτεχνίες Λουκουμιών	100			
Κάτω Βρύση	200	3		
Εξωκλήσι Επτά Γεώργηδων	2200	8	1	5
Λεωφ. Παλαιολόγου & Ευρώπης& Σπύρου Κ.	2280	10		
Λεωφ.Αγαπηνορος Εκκλησια αγίων Αναργύρων	1200	6		
Οδος Αγίας φανερωμένης -Ιφιγενείας	1070	5	1	5
Αρχαίο Θέατρο - Κατακόμβυ Αγίας Σολωμονής				
Αγια Αικατερίνη & Στηλη Απ. Παύλου	1000	5		
Λιμανη - τερματισμός	2300	9		
ΣΥΝΟΛΑ	32750	90	5	25
	32.75KM	2.2 hrs		

Η μέση ταχύτητα του τραίνου έχει υπολογιστεί στα 25 km/h μέσα στην πόλη της Πάφου ενώ στην ύπαιθρο στα 27km/ h

Η διάρκεια της διαδρομής έχει υπολογιστεί στις 2 ώρες και 45 λεπτά με πέντε στάσεις

Πίνακας 5Γ.4 Απόσταση – Στάσεις – Χρονομέτρηση δεύτερης διαδρομής

Με βάση τις ευοίωνες προοπτικές για τον τουρισμό στην Πάφο αλλά και τις ιδιαιτερότητες της συγκεκριμένης περιοχής, στην οποία θα αναπτυχθεί το επιχειρηματικό έργο, η προβλεπόμενη μηνιαία πληρότητα και τα αντίστοιχα αναλυτικά στοιχεία για τα πρώτα πέντε έτη λειτουργίας παρουσιάζονται στους παρακάτω πίνακες:

5Γ.1.4 Προβλέψεις πληρότητας και πωλήσεων κατά τους καλοκαιρινούς μήνες Απρίλιο – Οκτώβριο:

ΑΠΡΙΛΙΟΣ 2019								
ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΤΡΕΝΟΥ	ΕΚΔΡΟΜΗ Α		ΕΚΔΡΟΜΗ Β		TOTAL PAS	INCOME	w.dates	T. month
ΑΝΑΧΩΡΉΣΕΙΣ	ΜΕΓΑΛΟΙ	ΠΑΙΔΙΑ	ΜΕΓΑΛΟΙ	ΠΑΙΔΙΑ				
ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	10	**2**	20	5				
ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	10	2						
ΤΡΙΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	10	2						
ΤΕΤΑΡΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	20	2	**20**	5				
ΠΕΜΠΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ								
Total adults	50		40		90			
TOTAL CHILDERN		8		10	18			
TICKET PRICE	10	5	19	10				
TOTAL	500	40	760	100		**1400**	**22**	**30,800 €**

5Γ.5.1 Προβλέψεις πληρότητας Απριλίου 2019

ΜΑΙΟΣ 2019								
ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΤΡΕΝΟΥ	ΕΚΔΡΟΜΗ Α		ΕΚΔΡΟΜΗ Β		TOTAL PAS	INCOME	w.dates	T. month
ΑΝΑΧΩΡΉΣΕΙΣ	ΜΕΓΑΛΟΙ	ΠΑΙΔΙΑ	ΜΕΓΑΛΟΙ	ΠΑΙΔΙΑ				
ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	15	**4**	20	5				
ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	12	4						
ΤΡΙΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	15	4						
ΤΕΤΑΡΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	18	4	**25**	5				
Total adults	60		45		105			
TOTAL CHILDERN		16		10	26			
TICKET PRICE	10	5	19	10				
TOTAL	600	80	855	100		**1635**	**25**	**40,875 €**

5Γ.1.5.2 Προβλέψεις πληρότητας Μαΐου

ΙΟΥΝΙΟΣ 2019								
ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΤΡΕΝΟΥ	ΕΚΔΡΟΜΗ Α		ΕΚΔΡΟΜΗ Β		TOTAL PAS	INCOME	w.dates	T. month
ΑΝΑΧΩΡΉΣΕΙΣ	ΜΕΓΑΛΟΙ	ΠΑΙΔΙΑ	ΜΕΓΑΛΟΙ	ΠΑΙΔΙΑ				
ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	20	**6**	30	8				
to								
ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	20	4						
to								
ΤΡΙΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	22	4	30	8				
to								
ΤΕΤΑΡΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	20	8						
to								
ΠΕΜΠΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	25	8	30	**8**				
to								
ΕΚΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	20	5						
ΝΥΚΤΕΡΙΝΗ								
from								
to								
Total adults	127		90		217			
TOTAL CHILDERN		35		24	59			
TICKET PRICE	10	5	19	10				
TOTAL	1270	175	1710	240		**3395**	**25**	**84,876 €**

5Γ.1.5.3 Προβλέψεις πληρότητας Ιουνίου

ΙΟΥΛΙΟΣ 2019								
ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΤΡΕΝΟΥ	ΕΚΔΡΟΜΗ Α		ΕΚΔΡΟΜΗ Β		TOTAL PAS	INCOME	w.dates	T. month
ΑΝΑΧΩΡΉΣΕΙΣ	ΜΕΓΑΛΟΙ	ΠΑΙΔΙΑ	ΜΕΓΑΛΟΙ	ΠΑΙΔΙΑ				
ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	20	**10**	35	8				
to								
ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	25	10	35	8				
to								
ΤΡΙΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	25	10						
to								
ΤΕΤΑΡΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	25	5						
to								
ΠΕΜΠΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	25	10	35	**10**				
to								
ΕΚΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	25	5						
ΒΡΑΔΥΝΗ								
from								
to								
Total adults	145		105		250			
TOTAL CHILDERN		50		26	76			
TICKET PRICE	10	5	19	10				
TOTAL	1450	250	1995	260		**3955**	**26**	**102,830 €**

5Γ.1.5.4 Προβλέψεις πληρότητας Ιουλίου

ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ 2019								
ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΤΡΕΝΟΥ	ΕΚΔΡΟΜΗ Α		ΕΚΔΡΟΜΗ Β		TOTAL PAS	INCOME	w.dates	T. month
ΑΝΑΧΩΡΉΣΕΙΣ	ΜΕΓΑΛΟΙ	ΠΑΙΔΙΑ	ΜΕΓΑΛΟΙ	ΠΑΙΔΙΑ				
ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	20	**10**	35	8				
ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	25	8						
ΤΡΙΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	30	10	35	8				
ΤΕΤΑΡΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	25	5						
ΠΕΜΠΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	30	10	35	**8**				
ΕΚΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	35	5						
ΝΥΚΤΕΡΙΝΗ								
Total adults	165		105		270			
TOTAL CHILDERN		48		24	72			
TICKET PRICE	10	5	19	10				
TOTAL	1650	240	1995	240		**4125**	**28**	**115,500 €**

5Γ.1.5.5 Προβλέψεις πληρότητας Αυγούστου

ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2019								
ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΤΡΕΝΟΥ	ΕΚΔΡΟΜΗ Α		ΕΚΔΡΟΜΗ Β		TOTAL PAS	INCOME	w.dates	T. month
ΑΝΑΧΩΡΉΣΕΙΣ	ΜΕΓΑΛΟΙ	ΠΑΙΔΙΑ	ΜΕΓΑΛΟΙ	ΠΑΙΔΙΑ				
ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	15	**4**	15	4				
ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	22	4						
ΤΡΙΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ								
ΤΕΤΑΡΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	20	4	**22**	4				
ΠΕΜΠΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	20	5	22	**5**				
ΕΚΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	25	5						
ΝΥΚΤΕΡΙΝΗ								
Total adults	102		59		161			
TOTAL CHILDERN		22		13	35			
TICKET PRICE	10	5	19	10				
TOTAL	1020	110	1121	130		**2381**	**22**	**52,382 €**

5Γ.1.5.6 Προβλέψεις πληρότητας Σεπτεμβρίου

ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 2019								
ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ ΤΡΕΝΟΥ	ΕΚΔΡΟΜΗ Α		ΕΚΔΡΟΜΗ Β		TOTAL PAS	INCOME	w.dates	T. month
ΑΝΑΧΩΡΉΣΕΙΣ	ΜΕΓΑΛΟΙ	ΠΑΙΔΙΑ	ΜΕΓΑΛΟΙ	ΠΑΙΔΙΑ				
ΠΡΩΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	10	**2**	20	2				
to								
ΔΕΥΤΕΡΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	15	2						
to								
ΤΡΙΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ								
to								
ΤΕΤΑΡΤΗ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ	15	2	**20**	2				
to								
ΕΚΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	20	5						
ΝΥΚΤΕΡΙΝΗ								
TOTAL CHILDERN	60		40		100			
CHILDERN		6		4	10			
TICKET PRICE	10	5	19	10				
TOTAL	600	30	760	40		**1430**	**20**	**28,600 €**

Πίνακας 5Γ.1.5.7 Προβλέψεις πληρότητας Οκτωβρίου

Μηνιαίες και χρονιές πληρότητες του τρένου

Οι ημέρες λειτουργίας ανά μήνα έχουν υπολογιστεί με βάση την πληρότητα του αντίστοιχου μήνα πολλαπλασιαζόμενη με τα δρομολόγια των δύο τρένων. Για τις υπολογιζόμενες ημέρες θεωρούμε ότι η πληρότητα ποικίλη από μήνα σε μήνα, λόγω και της τουριστικής κίνησης .

Μέση Πληρότητα – Ημέρες Λειτουργίας/Μήνα					
	1ο έτος	2ο έτος	3ο έτος	4ο έτος	5ο έτος
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	0	0	0	0	0
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	0	0	0	0	0
ΜΑΡΤΙΟΣ	0	0	0	0	0
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	22	24	22	24	22
ΜΑΙΟΣ	25	25	25	25	25
ΙΟΥΝΙΟΣ	25	25	26	26	26
ΙΟΥΛΙΟΣ	26	28	28	28	29
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	28	30	31	31	31
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	22	24	24	24	24
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	20	20	21	21	21
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	0	0	0	0	0
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	0	0	0	0	0
Συνολικά / Έτος	168 ημ.	176 ημ.	178 ημ.	179 ημ.	180 ημ.

Πίνακας 5Γ.6 Προβλέψεις πληρότητας κατά μέρα ,μήνα και χρόνο στα 5 χρόνια

Βάση των ανωτέρω μηνιαίων προβλέψεων ποσοστοποιούμαι τις προβλέψεις ανα μήνα και τις αυξάνουμε κατα 5% αναλόγως των εξωτερικών παραγόντων που προβλέπουμε ότι θα διαφοροποιηθούν στην πενταετία πίνακας 5Γ.6

	Μηνιαίες Πληρότητες τρένου				
	1ο έτος	2ο έτος	3ο έτος	4ο έτος	5ο έτος
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΜΑΡΤΙΟΣ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	45,0%	50,0%	50.0%	55,0%	55,0%
ΜΑΙΟΣ	54,0%	59,0%	59,0%	65,0%	65,0%
ΙΟΥΝΙΟΣ	68,0%	73,0%	73,0%	100,0%	100,0%
ΙΟΥΛΙΟΣ	76,6%	82,0%	85,0%	100,0%	100,0%
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	95,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	61,3%	67,0%	67,0%	72,0%	72,0%
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	45.9%	51,0%	51,0%	56,0%	56,0%
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Πίνακας 5Γ.7 Προβλέψεις πληρότητας κατά μήνα και χρόνο στα 5 χρόνια

Λαμβάνοντας υπόψη τις ανωτέρω προσδοκώμενες πληρότητες και τις αντίστοιχες συνολικές διαδρομές καθώς και τις προβλεπόμενες μέσες τιμές πώλησης ανά διαδρομή που αναφέραμε στην προηγούμενη παράγραφο, τα έσοδα των τουριστικών τραίνων από τις διαδρομές ανά μήνα και ανά χρόνο παρουσιάζονται στους παρακάτω πίνακες 5Γ.8 & 5Γ.9

ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ ΑΠΌ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ & ΆΛΛΕΣ ΕΡΓΑΣΙΕΣ ΓΙΑ ΤΟΝ ΠΡΩΤΟ ΧΡΟΝΟ								
&	APRIL	MAY	JUNE	JULY	AUG	SEPTEMBE	OCTOBER	TOTAL
ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ Α	**30800**	**40875**	**84876**	**102830**	**115500**	**52382**	**28600**	455863
ΕΣΟΔΑ ΑΠΌ ΔΙΑΦΗΜ	5000	6000	7000	7000	7000	6000	5000	43000
ΕΣΟΔΑ ΑΠΌ ΕΚΔΗΛΩ	5000	5000	5000	5000	10000	5000	5000	40000
ΕΣΟΔΑ ΑΠΌ CD (100	350	650	800	1100	1100	650	350	5000
ΕΣΟΔΑ ΑΠΌ ΑΝΑΨΥ	65	130	200	500	1000	2130	65	4090
ΧΟΡΗΓΙΕΣ	41215	52655	97876	116430	134600	66162	39015	
					TOTAL INCOME FROM SALES			547953

Πίνακας 5Γ.8 Προβλέψεις εσόδων κατά τον πρώτο χρόνο

Έσοδα από μηνιαίες διαδρομές και άλλα έσοδα (σε €)					
Μήνες	1ο έτος	2ο έτος	3ο έτος	4ο έτος	5ο έτος
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ΜΑΡΤΙΟΣ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	41215.00	**43275.75**	**45439.54**	**47711.51**	**50097.09**
ΜΑΙΟΣ	**52655.00**	**55287.75**	**58052.14**	**60954.74**	**64002.48**
ΙΟΥΝΙΟΣ	**97876.00**	**102769.80**	**107908.29**	**113303.70**	**118968.89**
ΙΟΥΛΙΟΣ	**116430.00**	**122251.50**	**128364.08**	**134782.28**	**141521.39**
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	134600.00	**141330.00**	**148396.50**	**155816.33**	**163607.14**
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	**66162.00**	**69470.10**	**72943.61**	**76590.79**	**80420.32**
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	**39015.00**	**40965.75**	**43014.04**	**45164.74**	**47422.98**
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Συνολικά / Έτος	547953.00	575350.65	604118.18	634324.09	666040.30

Πίνακας 5Γ.9 Προβλέψεις εσόδων ανά μήνα και χρόνο στα 5 χρόνια

5Γ. 2 ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΟΥ ΝΕΚΡΟΥ ΣΗΜΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΠΈΝΔΥΣΗΣ

Η αξιολόγηση της επένδυσης το επιχειρηματικού έργου είναι ο τρόπος με τον οποίο ελέγχεται η συνεισφορά της επένδυσης στον κύκλο εργασιών, στην ελαχιστοποίηση του κόστους παραγωγής και στην ορθολογική εκμετάλλευση των σταθερών δαπανών της επιχείρησης . Ειδικότερα εξετάζεται η σχέση του όγκου παραγωγής και κερδών με την ανάλυση του Νεκρού σημείου.

Νεκρό σημείο: είναι το ποσό εκείνο των πωλήσεων (κύκλου εργασιών), με το οποίο μια επιχείρηση/ επένδυση καλύπτει ακριβώς τόσο τα σταθερά όσο και τα μεταβλητά της έξοδα, χωρίς να πραγματοποιεί ούτε κέρδος ούτε ζημιά. Η βασική αρχή, πάνω στην οποία στηρίζεται η ανάλυση του «νεκρού σημείου» (break even point), είναι η συμπεριφορά του κόστους. Αυτό συμβαίνει γιατί ένα μέρος του κόστους είναι μεταβλητό και ανάλογο των πωλήσεων, ενώ ένα άλλο είναι σταθερό, τουλάχιστον για ένα μεγάλο εύρος πωλήσεων. Τα σημαντικότερα είδη δαπανών (κόστους) είναι δύο όπως παρουσιάζονται και στους πίνακες 5Γ.10 & 5Γ.11

Οι σταθερές δαπάνες αποτελούνται από τις δαπάνες εκείνες που παραμένουν αμετάβλητες και ανεξάρτητες από το ύψος των πωλήσεων. Τέτοιες δαπάνες αποτελούν τα έξοδα διοικήσεως, οι αποσβέσεις, τα ενοίκια γραφείων μηχανών, τα χρηματοοικονομικά έξοδα κ.λ.π. Ωστόσο, οι σταθερές δαπάνες μπορεί να μεταβάλλονται, αλλά η μεταβολή τους να οφείλεται σε άλλες αιτίες

ανεξάρτητες από το μέγεθος της δραστηριότητας της επιχείρησης. Επίσης, είναι δυνατόν ορισμένες δαπάνες να παραμένουν σταθερές μέχρι ενός ορισμένου ύψους πωλήσεων, πέραν του οποίου απαιτούνται πρόσθετες δαπάνες. Αντίθετα, οι μεταβλητές δαπάνες είναι ανάλογες προς το ύψος των πωλήσεων ή του κύκλου εργασιών όπως είναι οι αμοιβές προσωπικού, το πετρέλαιο οι υπερωρίες κ.α.

Για τον προσδιορισμό του Νεκρού Σημείου του επιχειρηματικού έργου κατά τα πέντε πρώτα χρόνια λειτουργίας, μετά την υλοποίηση της επένδυσης θα πρέπει να λαμβάνει εκτός των ανωτέρω μεταβλητών και του κύκλου εργασιών της επένδυσης την σταθερότητα στους εξωγενείς παράγοντες όπως το τουριστικό ρεύμα και την διάρκεια του (8μηνη ή 12μηνη) καθώς και οι πολιτικοί και κοινωνικοί κλπ.

Τύπος Νεκρού σημείου
TR= TC =TVC + TFC

Όπου TR = Σύνολο Πωλήσεων , TC= Σύνολο Εξόδων , TVC=Σύνολο Μεταβλητών Εξόδων , TFC = Σύνολο Σταθερών Εξόδων

Έτσι με βάση τα στοιχεία του Πίνακα 5Γ.10 & 5Γ.11 διαπιστώνεται ότι το επιχειρηματικό έργο της εταιρείας επιτυγχάνει το Νεκρό Σημείο σε πολύ μικρότερο χρονικό διάστημα από την πενταετία πράγμα που συνεπάγεται ικανοποιητικά περιθώρια κέρδους ενώ διαχρονικά επιτυγχάνει το Νεκρό Σημείο σε ολοένα και μικρότερο ποσοστό της παραγωγικής της δυναμικότητας (Τσακλάγκανος Α. 2008).

Ο πίνακας 5Γ.10 παρουσιάζει αναλυτικά το Νεκρό σημείο του πρώτου τραίνου που θα δρομολογηθεί για την περιηγητική εκδρομή Α διάρκειας μίας ώρας.

Break even solely from tickets dor the 1st route duration 1 hour - ΕΚΔΡΟΜΗ Α					
ΚΟΣΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ-operational revenu	960	8	6 ΗΜΕRES	192	5
ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	ΠΡΩΤΗ ΔΙΑΔΡΟΜΗ - ΕΚΔΡΟΜΗ Α				
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	10.00 €	2 ΟΔΗΓΟ, 1 ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΒΑΓΟΝΙ ΓΙΑ DRONE			
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	200.00 €	ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ			
INSURANCE	100.00 €	ΤΗΝ ΗΜΕRA			
AMORTIZATION	23.18 €	ΑΝΑ ΔΙΑΔΡΟΜΗ	260000*1 TRENA=260000		
SUPPLIES (25% ΣΤΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ)	202.99 €				
ΛΟΙΠΑ ΕΞΟΔΑ	24.36 €				
	333.18 €	560.53 €			
ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ-OPERATIONAL COSTS					
4 ΚΟΠΕΛΕΣ	20.00 €				
ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟ	20.00 €				
ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΥ	0,3%*EISITHRIO				
ΤΗΛΕΦΩΝΑ	30.00 €	4 ΤΗΛΕΦΩΝΑ			
SOCIAL INSURANCE	2.80 €				
Μερικό συνολο	72.80 €				
ΣΥΝΟΛΟ	405.98 €	633.33 €	ημερησια		
markup- ημερησιο	811.96 €	1,266.66 €			
5 διαδρομες κατά μεσο ορο την ημερα	162.39 €	253.33 €	με όλα τα κοστη πληρωμενα		
2 βαγονια = 20*2=40		6 €	τιμη εισιτηριου		
		για διαδρομη 1 ωρας			
ημερησιο εσοδο	1,266.66 €				
εβδομαδιαιο	7,599.97 €				
μηνιαίο	30,399.87 €				
3μηνο	91,199.61 €				
4μηνο	121,599.48 €				
6μηνο	182,399.22 €	προβλεπόμενο έσοδο μόνο από τα εισιτηρια			
Initial Investment	276,636.00				
break even solely from tickets	66%	yearly based			
Τρένα	110%	6.6	αποσβεση στα τρένα σε 7 μήνες		
Start up in April 2019	198	ΗΜΕΡΕΣ			

Πίνακας 5Γ.10 Νεκρό σημείο από την δρομολόγηση της Πρώτης διαδρομής

Ο πίνακας 5Γ.11παρουσιάζει αναλυτικά το Νεκρό σημείο του δεύτερου τραίνου που θα δρομολογηθεί για την περιηγητική εκδρομή Β διάρκειας τριών ωρών .

Break even solely from tickets 2 route duration 3hours - ΕΚΔΡΟΜΗ Β					
ΚΟΣΤΟΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ-operational revenues	960	8	6 HMERES	192	5
ΕΙΣΙΤΗΡΙΑ	1 ΔΙΑΔΡΟΜΗ ΜΕ ΤΡΕΝΟ				
ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ	10.00 €	2 ΟΔΗΓΟ, 1 ΜΕΣΑ ΣΤΟ ΒΑΓΟΝΙ ΓΙΑ DRONE			
ΠΕΤΡΕΛΑΙΟ	200.00 €	ΑΝΑ ΗΜΕΡΑ			
INSURANCE	100.00 €	ΤΗΝ ΗΜΕΡΑ			
AMORTIZATION	23.18 €	ΑΝΑ DIADROMH	110000*1 TRENA=110000		
SUPPLIES (25% ΣΤΟ ΕΙΣΙΤΗΡΙΟ)	182.29 €				
ΛΟΙΠΑ ΕΞΟΔΑ	21.87 €				
	333.18 €	537.35 €			
ΠΕΡΙΠΤΕΡΑ-OPERATIONAL COSTS					
4 ΚΟΠΕΛΕΣ	10.00 €				
ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟ	10.00 €				
ΤΕΛΗ ΔΗΜΟΥ	0,3%*EISITHRIO				
ΤΗΛΕΦΩΝΑ	10.00 €	4 ΤΗΛΕΦΩΝΑ			
SOCIAL INSURANCE	1.40 €				
Μερικό συνολο	31.40 €				
ΣΥΝΟΛΟ	364.58 €	568.75 €	ημερησια		
markup- ημερησιο	729.16 €	1,137.49 €			
3 διαδρομες	243.05 €	379.16 €	με όλα τα κοστη πληρωμενα		
2 βαγονια = 20*2=40		9 €	τιμη εισιτηριου		
		για διαδρομη 3 ωρας			
ημερησιο εσοδο	1,137.49 €				
εβδομαδιαιο	6,824.96 €				
μηνιαίο	27,299.84 €				
3μηνο	81,899.51 €				
4μηνο	109,199.35 €				
6μηνο	163,799.03 €	προβλεπόμενο έσοδο μόνο από τα εισιτηρια			
Initial Investment	276,636.00				
break even solely from tickets	59%	yearly based			
Τρένα	122%	7.3	αποσβεση στα τρένα σε 7 μήνες		
START UP IN APRIL 2019	198 ΗΜΕΡΕΣ				

Πίνακας 5Γ.11 Προβλέψεις εσόδων ανά μήνα και χρόνο στα 5 χρόνια

Λειτουργικό κόστος

Όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 5Γ.12 του λειτουργικού κόστους ,θα χρειαστεί στο επιχειρηματικό / επενδυτικό έργο να εργοδοτηθούν 13 άτομα με μέσον όρο έξοδα μισθοδοσίας 141000 ευρώ ενώ τα υπόλοιπα λειτουργικά όπως (ασφάλεια επιβατών και προσωπικού ,Μάρκετινγκ , τηλέφωνα , εργασίες από συνεργάτες κλπ θα ανέρχονται στις 140859 ευρώ.

Λειτουργικό Κόστος				
NUMBER OF EMPLOYEES				
SALES STAFF AT KIOSK	4	€ 3,200.00		€ 32,000.00
DRIVERS	2	€ 4,000.00		€ 40,000.00
ESCORTING PERSON	2	€ 1,900.00		€ 19,000.00
ACCOUNTS	1	€ 1,200.00		€ 12,000.00
SALES & MARKETING	1	€ 1,300.00		€ 13,000.00
MANAGER	1	€ 2,500.00		€ 25,000.00
TOTAL NUMBER OF STAFF	13	€ 14,100.00		€ 141,000.00
OUTSOURCING WORKS /ENGINEERS		€ 25,000.00		€ 25,000.00
INSURANCE –STAFF/ PASSENGERS		€ 7,800.00		€ 7,800.00
CLEANING		€ 5,000.00		€ 5,000.00
ELECTRICITY -TELECOMUNICATIONS		€ 3,500.00		€ 3,500.00
MARKETING –PRINTING & STATIONARY		€ 8,000.00		€ 8,000.00
FUEL		€ 10,000.00		€ 100,000.00
TRANSPORTATION EMPLOYEE		€ 3,870.00		€ 3,870.00
SOFTWARE DEVELOPERS		€ 3,500.00		€ 3,500.00
SOCIAL INSURANCE		€ 3,115.000		€ 31,150.00
OTHER EXPENSES		€ 2,000.000		€ 20,000.00
ANNUAL OPERATING COST				€ 348,820.00

Πίνακας 5Γ.12 Προβλέψεις λειτουργικών εξόδων του πρώτου χρόνου

Λειτουργικό Κόστος ανά έτος

Για να εξαχθούν σωστά συμπεράσματα για την βιωσιμότητα του επιχειρηματικού έργου θα πρέπει να συνυπολογίσουμε και το ετήσιο λειτουργικό κόστος στην επένδυση τόσο για την πρώτη χρονιά όσο και για την πενταετία, η οποία πιστεύουμε ότι θα έχει ετήσια αύξηση 5 %. Η πρόβλεψη γίνεται νοουμένου ότι ο αριθμός των τρένων και δρομολογίων δεν θα αυξηθεί.

Λειτουργικό Κόστος						
		1ο έτος	2ο έτος	3ο έτος	4ο έτος	5ο έτος
NUMBER OF EMPLOYEES						
SALES STAFF AT KIOSK	4	€ 32,000.00	€ 33,600.00	€ 35,280.00	€ 37,044.00	€ 38,896.20
DRIVERS	2	€ 40,000.00	€ 42,000.00	€ 44,100.00	€ 46,305.00	€ 48,620.25
ESCORTING PERSON	2	€ 19,000.00	€ 19,950.00	€ 20,947.50	€ 21,994.88	€ 23,094.62
ACCOUNTS	1	€ 12,000.00	€ 12,600.00	€ 13,230.00	€ 13,891.50	€ 14,586.08
SALES & MARKETING	1	€ 13,000.00	€ 13,650.00	€ 14,332.50	€ 15,049.13	€ 15,801.58
MANAGER	1	€ 25,000.00	€ 26,250.00	€ 27,562.50	€ 28,940.63	€ 30,387.66
TOTAL NUMBER OF STAFF	13	€ 141,000.00	€ 148,050.00	€ 155,452.50	€ 163,225.13	€ 171,386.38
OUTSOURCING WORKS /ENGINEERS		€ 25,000.00	€ 26,250.00	€ 27,562.50	€ 28,940.63	€ 30,387.66
INSURANCE –STAFF/ PASSENGERS		€ 7,800.00	€ 8,190.00	€ 8,599.50	€ 9,029.48	€ 9,480.95
CLEANING		€ 5,000.00	€ 5,250.00	€ 5,512.50	€ 5,788.13	€ 6,077.53
ELECTRICITY -TELECOMUNICATIONS		€ 3,500.00	€ 3,675.00	€ 3,858.75	€ 4,051.69	€ 4,254.27
MARKETING –PRINTING & STATIONARY		€ 8,000.00	€ 8,400.00	€ 8,820.00	€ 9,261.00	€ 9,724.05
FUEL		€ 100,000.00	€ 105,000.00	€ 110,250.00	€ 115,762.50	€ 121,550.63
TRANSPORTATION EMPLOYEE		€ 3,870.00	€ 4,063.50	€ 4,266.68	€ 4,480.01	€ 4,704.01
SOFTWARE DEVELOPERS		€ 3,500.00	€ 3,675.00	€ 3,858.75	€ 4,051.69	€ 4,254.27
SOCIAL INSURANCE		€ 31,150.000	€ 32,707.50	€ 34,342.88	€ 36,060.02	€ 37,863.02
OTHER EXPENSES		€ 20,000.000	€ 21,000.00	€ 22,050.00	€ 23,152.50	€ 24,310.13
ANNUAL OPERATING COST		348820	€ 366,261.00	€ 384,574.05	€ 403,802.75	€ 423,992.89

Πίνακας 5Γ.13 Προβλέψεις λειτουργικών εξόδων ανά χρόνο στα επόμενα 5 χρόνια

5Γ. 3 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΕΩΣ 2019 – 2023

INCOME STATEMENT (ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΧΡΗΣΗΣ)					
	2019	2020	2021	2022	2023
Sales Revenue (ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ)	€ 547,953.00	€ 602,748.30	€ 663,023.13	€ 729,325.44	€ 802,257.99
Less: Cost of Goods Sold (ΚΟΣΤΟΣ ΠΑΡΑΓΟΜΕΝΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ)	€ 271,921.68	€ 299,113.84	€ 329,025.23	€ 361,927.75	€ 398,120.53
Gross Profits (ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ)	€ 276,031.32	€ 303,634.46	€ 333,997.90	€ 367,397.69	€ 404,137.46
Less: Operating Expenses: (ΜΕΙΟΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ)	€ 207,820.00	€ 218,211.00	€ 229,121.55	€ 240,577.63	€ 252,606.51
General / Admin. Exp. (ΚΟΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ)	€ 141,000.00	€ 148,050.00	€ 155,452.50	€ 163,225.13	€ 171,386.38
Depreciation Expense (for Fixed Assets)-ΑΠΟΜΕΙΩΣΗ ΠΑΓΙΩΝ	€ -	€ 5,613.72	€ 11,227.45	€ 16,841.17	€ 22,454.89
Total Operating Expenses (ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ)	141000	148050	155452.5	163225.125	171386.3813
Operating Profits (Gross Profit-Total Operating Expenses) (ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΑ ΚΕΡΔΗ=ΜΙΚΤΟ ΚΕΡΔΟΣ-ΣΥΝΟΛΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΕΣ ΔΑΠΑΝΕΣ)	€ 135,031.32	€ 155,584.46	€ 178,545.40	€ 204,172.57	€ 232,751.08
Less: Interest Expense (ΕΠΙΤΟΚΙΑΚΟ ΕΞΟΔΟ)	-14,595.69 €	-11,900.93 €	-9,098.38 €	-6,183.73 €	-3,152.49 €
Net Profits Before Taxes (ΚΑΘΑΡΑ ΚΕΡΔΗ ΠΡΟ ΦΟΡΩΝ)	120,435.63 €	143,683.52 €	169,447.02 €	197,988.84 €	229,598.59 €
Less: Taxes (Gyprus) (ΜΕΙΟΝ ΦΟΡΟΙ-ΚΥΠΡΟΣ)	22,882.77 €	27,299.87 €	32,194.93 €	37,617.88 €	43,623.73 €
Net Profit After Taxes (Cyprus) ΚΑΘΑΡΟ ΚΕΡΔΟΣ ΜΕΤΑ ΦΟΡΩΝ-ΚΥΠΡΟΣ	97,552.86 €	116,383.65 €	137,252.09 €	160,370.96 €	185,974.86 €
Less: Pref. Stock Divds. (ΜΕΡΙΣΜΑ ΠΟΥ ΛΑΒΑΝΕΤΑΙ)	29,265.86 €	34,915.10 €	41,175.63 €	48,111.29 €	55,792.46 €
Number of shares (initial placement - Equity of 1 million Euro)-ΠΛΗΘΟΣ ΜΕΤΟΧΩΝ	9824	9824	9824	9824	9824
Profit per share ΚΕΡΔΟΣ ΑΝΑ ΜΕΤΟΧΗ	€ 2.98	€ 3.55	€ 4.19	€ 4.90	€ 5.68
Earnings Available for Common Stockholders ΚΕΡΔΗ ΓΙΑ ΚΟΙΝΟΥΣ ΜΕΤΟΧΟΥΣ	€ 68,287.00	€ 81,468.56	€ 96,076.46	€ 112,259.67	€ 130,182.40

Πίνακας 5Γ.14 Αποτελέσματα χρήσεως

Τα αποτελέσματα χρήσης της επιχείρησης απεικονίζουν τα κέρδη ή της ζημιές που προέκυψαν από όλες τις δραστηριότητες της επιχείρησης μέσα σε μια λογιστική χρήση που στην συγκεκριμένη περίπτωση είναι ο ένας χρόνος . Το επιχειρηματικό έργο έχει αναπτυχθεί και καλύπτει μια πεντάχρονη περίοδο γι΄αυτό έχουμε αναπτύξει και τους αντίστοιχους προϋπολογισμούς μέσα στην πενταετία. Με βάση την οικονομική ανάλυση (Πίνακας 5Γ.14), το πρώτο χρόνο έχει προϋπολογιστεί ο κύκλος εργασιών να είναι στα 547,953€ ενώ προβλέπουμε μια αύξηση των πωλήσεων κατά 5 % τα επόμενα χρόνια . Το μικτό κέρδος συνυπολογίζεται στις 276,031€ το οποίο προβλέπετε να κυμανθεί στα ίδια περίπου επίπεδα ενώ οι λειτουργικές δαπάνες θα σημειώσουν μικρή αύξηση (άδειες κυκλοφορίας , ασφάλειες επιβατών και προσωπικού ,μηχανημάτων κ.α) ενώ τα διοικητικά κόστη θα σημειώσουν επίσης μικρή αύξηση τα επόμενα χρόνια λόγο στελέχωσης της επιχείρησης με νέο εξειδικευμένο προσωπικό , εκπαιδεύσεις κ.α

Οι αποσβέσεις θα ξεκινήσουν από την επόμενη λογιστική χρήση /χρονιά και θα αυξάνονται λόγω των αποσβέσεων σε μηχανήματα και κτηριακές εγκαταστάσεις .

Τα καθαρά κέρδη της επιχείρησης φαίνεται να έχουν υψηλό ποσοστό απόδοσης παρά την εποχικότητα της δραστηριότητας .Τα κέρδη την πρώτη χρονιά προβλέπονται στις 68,287€ ενώ το 2020 στις 81,468€ ,το 2021 στις 96,0764€, το 2022 στις 112,259€ και το 2023 στις 130,182€.

Όπως έχουμε επισημάνει η μείωση της κερδοφορίας θα οφείλεται κατά κύριο λόγο στις αποσβέσεις καθώς και στην αύξηση των λειτουργικών και διοικητικών δαπανών, ενώ αυξάνονται τα ενεργητικά στοιχεία της επιχείρησης .(Πίνακας 5Γ.14)

5Γ. 4 ΚΑΤΑΣΤΑΣΕΙΣ ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΥ 2019-2023

BALANCE SHEET (ΙΣΟΛΟΓΙΣΜΟΣ)					
Current Assets:					
Balance Sheet) ΜΕΤΡΗΤΑ ΑΝΑ ΕΤΟΣ	**€ 41,096.48**	**€ 45,206.12**	**€ 49,726.73**	**€ 54,699.41**	**€ 60,169.35**
Cash Flows (in IFRS) ΧΡΗΜΑΤΟΡΟΕΣ ΒΑΣΕΙ ΔΙΕΘΝΩΝ ΛΟΓΙΣΤΙΚΩΝ ΠΡΟΤΥΠΩΝ	**€ 41,096.48**	**€ 4,109.65**	**€ 4,520.61**	**€ 4,972.67**	**€ 5,469.94**
Accounts Receivable (ΑΠΑΙΤΗΣΕΙΣ)	**€ 82,192.95**	**€ 90,412.25**	**€ 99,453.47**	**€ 109,398.82**	**€ 120,338.70**
Inventories (ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ)	**€ 41,096.48**	**€ 45,206.12**	**€ 49,726.73**	**€ 54,699.41**	**€ 60,169.35**
(ΚΥΚΛΟΦΟΡΟΥΝ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ)	**€ 205,482.38**	**€ 184,934.14**	**€ 203,427.55**	**€ 223,770.31**	**€ 246,147.34**
Land & Buildings ΟΙΚΟΠΕΔΑ-ΚΤΗΡΙΑ	**€ 149,336.54**	**€ 119,469.23**	**€ 89,601.92**	**€ 59,734.62**	**€ 29,867.31**
Machinery and Equipment ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ	**€ 370,000.00**	**€ 296,000.00**	**€ 222,000.00**	**€ 148,000.00**	**€ 74,000.00**
Furniture & Fixtures ΕΠΙΠΛΑ	€ 42,035.79	€ 33,628.63	€ 25,221.47	€ 16,814.32	€ 8,407.16
Other (Inc. Fin. Leases)-ΛΟΙΠΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ	**€ -**	**€ -**	**€ -**	**€ -**	**€ -**
Total Gross Fixed Assets ΣΥΝΟΛΙΚΟ ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	**€ 561,372.33**	**€ 449,097.86**	**€ 336,823.40**	**€ 224,548.93**	**€ 112,274.47**
Less: Accumulated Depreciation (IFRS9) ΜΕΙΟΝ ΑΘΡΟΙΣΤΙΚΗ ΑΠΟΜΕΙΩΣΗ (IFRS)	**€ -**	**€ 112,274.47**	**€ 224,548.93**	**€ 336,823.40**	**€ 449,097.86**
Net Fixed Assets - ΚΑΘΑΡΟ ΠΑΓΙΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ	**€ 561,372.33**	**€ 561,372.33**	**€ 561,372.33**	**€ 561,372.33**	**€ 561,372.33**
Total Assets ΣΥΝΟΛΟ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ	**€ 766,854.71**	**€ 746,306.47**	**€ 764,799.88**	**€ 785,142.64**	**€ 807,519.67**
Current Liabilities: ΠΑΘΗΤΙΚΟ	**2019**	**2020**	**2021**	**2022**	**2023**
Accounts Payable (ΠΡΟΜΗΘΕΥΤΕΣ)	**€ 82,192.95**	**€ 90,412.25**	**€ 99,453.47**	**€ 109,398.82**	**€ 120,338.70**
Accruals (ΤΟΚΟΙ ΚΑΤΑΘΕΣΕΩΝ)	**€ 616.45**	**€ 678.09**	**€ 745.90**	**€ 820.49**	**€ 902.54**
Taxes Payable ΦΟΡΟΙ	**€ 22,882.77**	**€ 27,299.87**	**€ 32,194.93**	**€ 37,617.88**	**€ 43,623.73**
Other Current Liabilities ΛΟΙΠΑ ΤΡΕΧΟΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	**€ 579,197.83**	**€ 545,951.55**	**€ 550,440.87**	**€ 555,340.74**	**€ 560,689.99**
ΣΥΝΟΛΙΚΑ ΤΡΕΧΟΝΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΑΘΗΤΙΚΟΥ	**€ 684,890.00**	**€ 664,341.76**	**€ 682,835.17**	**€ 703,177.93**	**€ 725,554.96**
L / T Debt (Inc. Financial Leases)-ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ	**€ 81,964.71**	**€ 81,964.71**	**€ 81,964.71**	**€ 81,964.71**	**€ 81,964.71**
Total Liabilities ΠΑΘΗΤΙΚΟ	€ 570,374.71	€ 468,357.91	€ 472,243.42	€ 476,402.96	€ 480,857.27
Preferred Stock ΜΕΤΟΧΕΣ	**€ -**	**€ -**	**€ -**	**€ -**	**€ -**
Common Stock-ΜΕΤΟΧΕΣ	€ 196,480.00	€ 196,480.00	€ 196,480.00	€ 196,480.00	€ 196,480.00
Retained Earnings ΚΕΡΔΗ ΕΙΣ ΝΕΟΝ	**€ 68,287.00**	**€ 81,468.56**	**€ 96,076.46**	**€ 112,259.67**	**€ 130,182.40**
Total Stockholders' Equity ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ	€ 196,480.00	€ 277,948.56	€ 292,556.46	€ 308,739.67	€ 326,662.40
Total Liabs. & Stockhldrs' Equity (Total Stockhiolders Equity+Total Liabilities)	**€ 766,854.71**	**€ 746,306.47**	**€ 764,799.88**	**€ 785,142.64**	**€ 807,519.67**
ΑΛΛΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ					
Reconciliation TA & TL/SE	**€ 0.00**	**€ 0.00**	**€ -**	**€ -**	**€ -**
Number of Common Shares ΣΥΝΟΛΟ ΜΕΤΟΧΩΝ	**9824**	**9824**	**9824**	**9824**	**0**

Πίνακας 5Γ.15 Ισολογισμό

Ο ισολογισμός, είναι γνωστός ως «δήλωση οικονομικής κατάστασης», η οποία αποκαλύπτει σε μια συγκεκριμένη χρονική στιγμή, τα περιουσιακά στοιχεία που έχει στη διάθεσή της η εταιρεία και τα οποία της ανήκουν, τις υποχρεώσεις που έχει η εταιρεία έναντι τρίτων καθώς και την καθαρή θέση της επιχείρησης.

Με βάση τον Πίνακα 5Γ.15 το κυκλοφοριακό ενεργητικό την πρώτη χρονιά του 2019 θα είναι 205,482.38€ ενώ τις επόμενες χρονιές παρά τις αυξημένες απαιτήσεις (accounts receivable) θα παρατηρηθεί μια μικρή αύξηση (εκτός τον δεύτερο χρόνο). Το σύνολο του ενεργητικό (μηχανήματα, κτήρια, έπιπλα κ.α) είναι 766,854.71€ την πρώτη χρονιά και τις επόμενες λογιστικές χρήσεις / χρονιές παρουσιάζουν σταδιακή αύξηση λόγω αύξησης του κυκλοφοριακού ενεργητικού.

Το σύνολο των παθητικών στοιχείων παρουσιάζει μια μείωση κάθε χρόνο που οφείλεται κατά κύριο λόγο στην αύξηση των καταθέσεων . Το σύνολο του παθητικού είναι 570,375.71€ το 2019 ενώ στις επόμενες χρονιές παρουσιάζει σταδιακή μείωση. Τα ίδια κεφάλαια από 196,480€ το 2019 γίνονται το 2020 στα 277,948.56,το 2021 ξεπερνούν τις 292,556.46€ , το 2022 στις 308,739.67€ και το 2023 στις 326,662.40€,λογω αυξήσεως των κερδών .

Πώς διαμορφώνεται
Ο ισολογισμός χωρίζεται σε τρία μέρη όπου όλα τα στοιχεία ταξινομούνται στις βασικές κατηγορίες του ενεργητικού, των υποχρεώσεων και των ιδίων κεφαλαίων. Σύμφωνα με την πιο κάτω εξίσωση, το ενεργητικό είναι το αποτέλεσμα της πρόσθεσης μεταξύ των υποχρεώσεων και των ιδίων κεφαλαίων, από αυτό διαφαίνεται ότι το αποτέλεσμα του πρώτου μέρους του Ισολογισμού πρέπει να ισούνται με το υπόλοιπο μέρος. Συγκεκριμένα ο πιο κάτω τύπος αποτελεί τον κύριο μηχανισμό που διαμορφώνει τον ισολογισμό.
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ (=) ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ (+) ΙΔΙΑ ΚΕΦΑΛΑΙΑ
ή
ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟ (-) ΥΠΟΧΡΕΩΣΕΙΣ (=) ΚΑΘΑΡΗ ΘΕΣΗ
Το ενεργητικό είναι το στοιχείο που μια εταιρεία χρησιμοποιεί για να λειτουργεί την επιχείρησή της, ενώ τα στοιχεία του παθητικού δηλαδή οι υποχρεώσεις και τα ίδια κεφάλαια είναι οι δύο πηγές που καλούνται να υποστηρίξουν τα στοιχεία ενεργητικού της επιχείρησης. Επιπλέον ο ισολογισμός παρουσιάζει, σε μια δεδομένη στιγμή, τα περιουσιακά στοιχεία, φυσικά και χρηματοοικονομικά, που έχει στη διάθεσή της η επιχείρηση, καθώς και τις πηγές κεφαλαίων που της επιτρέπουν να χρηματοδοτήσει την απόκτησή τους.(Πίνακας 5Γ.15)

5Γ.5 Ανάλυση Χρηματοοικονομικών αριθμοδεικτών

Με βάση τα στοιχεία που έχουμε λάβει από την μέχρι στιγμής ανάλυσης της παρούσας επένδυσης του επιχειρηματικού έργου, προχωρούμε στην χρηματοοικονομική ανάλυση μέσω των προβλεπόμενων αριθμοδεικτών (πίνακας 5Γ.16) . Θα αναπτύξουμε τους ποιο σημαντικούς για κάθε κατηγορία αριθμοδείκτες ξεχωριστά :

RATIO ANALYSIS ΑΝΑΛΥΣΗ ΔΕΙΚΤΩΝ					
	2019	2020	2021	2022	2023
Current Ratio	0.30	0.28	0.30	0.32	0.34
Quick Ratio	0.24	0.21	0.23	0.24	0.26
ΑΠΟΘΕΜΑΤΑ					
Inventory Turnover	6.62	6.62	6.62	6.62	6.62
Average Collection Period	54.00	54.00	54.00	54.00	54.00
Fixed Asset Turnover	0.98	1.07	1.18	1.30	1.43
Total Asset Turnover	0.71	0.81	0.87	0.93	0.99
ΔΑΝΕΙΣΜΟΣ					
Debt Ratio	0.74	0.63	0.62	0.61	0.60
Debt-to-Equity	0.42	0.29	0.28	0.27	0.25
Times Interest Earned	9.25	13.07	19.62	33.02	73.83
ΠΕΡΙΘΩΡΙΟ ΚΕΡΔΟΥΣ	8%	5%	3%	2%	1%
Gross Profit Margin	50.38%	50.38%	50.38%	50.38%	50.38%
Operating Profit Margin	24.64%	25.81%	26.93%	27.99%	29.01%
Net Profit Margin	17.80%	19.31%	20.70%	21.99%	23.18%
ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΝΕΡΓΗΤΙΚΟΥ-ΙΔΙΩΝ ΚΕΦΑΛΑΙΩΝ					
Return on Total Assets (ROA)	12.72%	15.59%	17.95%	20.43%	23.03%
Return on Equity (ROE)	49.65%	41.87%	46.91%	51.94%	56.93%
Earnings Per Share	2.98	3.55	4.19	4.90	5.68
Price/Earnings Ratio	3297.73	2764.16	2343.89	2005.99	1729.82
Η ΕΠΕΝΔΥΣΗ ΚΡΙΝΕΤΑΙ ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ					
DUPONT ANALYSIS					
Net Profit AT/Sales	17.80%	19.31%	20.70%	21.99%	23.18%
Sales/Total Assets	71.45%	80.76%	86.69%	92.89%	99.35%
ROA	12.72%	15.59%	17.95%	20.43%	23.03%
Net Profit AT/Total Assets	12.72%	15.59%	17.95%	20.43%	23.03%
Total Assets/Stockhldrs. Equity	390.30%	268.51%	261.42%	254.31%	247.20%
ROE	49.65%	41.87%	46.91%	51.94%	56.93%

Πίνακας 5Γ.16 Αναλύσεις οικονομικών δεικτών της εταιρείας στα 5 χρόνια

Σπουδαιότεροι αριθμοδείκτες που χρησιμοποιήθηκαν

Α. Αριθμοδείκτης Ρευστότητας

Δείκτης Ρευστότητας = Κυκλοφορούν Ενεργητικό / Βραχυπρόθεσμες Υποχρεώσεις

Ο δείκτης Ρευστότητας δείχνει τη σχέση των κυκλοφοριακών περιουσιακών στοιχείων του ενεργητικού με τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις. Μετρούν την ικανότητα της επιχείρησης να αντιμετωπίσει τις βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις της. Τα χρηματοοικονομικά αποτελέσματα της πενταετίας καταδεικνύουν ότι ο δείκτης ρευστότητας είναι μεγαλύτερος από μία μονάδα κάτι

που εξασφαλίζει και διατηρεί ευνοϊκές συνθήκες για την πιστοληπτική της ικανότητα . Δείχνει ότι η επιχείρηση έχει την δυνατότητα να αντιμετωπίσει μια ανεπιθύμητη εξέλιξη στη ροή του κεφαλαίου κίνησης. Ο δείκτης αυτός τον πρώτο χρόνο είναι 0.30 % έναντι του δεύτερου χρόνου που μειώνεται στο 0.28% , ενώ ακολούθως ο δείκτης βελτιώνεται το 2021 και ανεβαίνει στο 0.30%. Η χρονιά του 2022 αυξάνεται στο 0.32% ενώ το 2023 ανεβαίνει στο 0.34%. Όσο μεγαλώνει ο δείκτης ρευστότητας τόσο χαρακτηρίζει την επιχειρηματική προσωπικότητα της επιχείρησης .

Β. Δείκτης Ποσοστού Μικτού Κέρδους (Gross Profit Margin)

Ποσοστό Μικτού Κέρδους = Μικτό κέρδος / Πωλήσεις

(Πολλαπλασιάζεται με 100 και εκφράζεται σε %)

Ο αριθμοδείκτης αυτός απεικονίζει το ποσοστιαίο μέγεθος του μικτού κέρδους επί των συνολικών πωλήσεων. Φανερώνει το μικτό κέρδος της επιχείρησης για κάθε ένα ευρώ καθαρών πωλήσεων που πραγματοποιεί. Όσο μεγαλύτερο είναι το μικτό κέρδος και κατά συνέπεια και ο δείκτης μικτού περιθωρίου, τόσο πιο εύκολα καλύπτονται τα λειτουργικά και άλλα έξοδα. Αύξηση του δείκτη μπορεί να προέλθει από αύξηση των τιμών πώλησης ή πτώση στο κόστος παραγωγής και αντίστοιχα μείωση του δείκτη μπορεί να είναι επακόλουθο μιας μείωσης των τιμών πώλησης ή αύξησης του κόστους παραγωγής. Το μικτό Κέρδος για κάθε χρόνο παρουσιάζεται σχεδόν την ίδια ποσόστωση γύρω στο 50% .

Γ. Δείκτης Καθαρού Περιθωρίου (Net profit margin)

Δείκτης Καθαρού Περιθωρίου= Καθαρό κέρδος /Πωλήσεις

(Πολλαπλασιάζεται με 100 και εκφράζεται σε %)

Ο αριθμοδείκτης Καθαρού κέρδους, δείχνει το ποσοστό του καθαρού κέρδους που επιτυγχάνει η επιχείρηση από τις πωλήσεις της, δηλαδή δείχνει το κέρδος από τις λειτουργικές δραστηριότητες ,αφού αφαιρεθούν όλα τα έξοδα που πραγματοποιήθηκαν για αυτό . Πίνακας 5Γ.16Αναλύσεις οικονομικών δεικτών της εταιρείας για τα επόμενα 5 χρόνια

Ο δείκτης την πρώτη χρονιά βρίσκεται στο 17.80% την δεύτερη χρονιά στο 19.31%, το τρίτο χρόνο στο 20.70% , το τέταρτο χρόνο στο 21.99% ενώ το πέμπτο χρόνο στο 23.18%(φυσικό λόγο των γενικών αναβαθμίσεων (κτηριακών εγκαταστάσεων και νέων υπερσύγχρονων τρένων)

Όσο μεγαλύτερη είναι η αποδοτικότητα των πωλήσεων, τόσο μεγαλύτερο κέρδος αντιστοιχεί ανά μονάδα αξίας πωλήσεων. Σε αυτό το σημείο αξίζει να αναφερθεί πως ο αριθμοδείκτης αυτός είναι πολύ χρήσιμος, καθώς χρησιμοποιείται τόσο στη διοίκηση όσο και από τους αναλυτές για τον καθορισμό των προβλέψεων που πραγματοποιούνται για τα μελλοντικά καθαρά κέρδη της επιχείρησης από το προβλεπόμενο ύψος πωλήσεων και του ποσοστού καθαρού κέρδους (Ν.Νιάρχος,1997)

Δ. Δείκτης Απόδοσης Ενεργητικού (Return on Assets)

Απόδοση επί συνολικού ενεργητικού = Καθαρό κέρδος /Συνολικό ενεργητικό

(Πολλαπλασιάζεται με 100 και εκφράζεται σε %)

Ο συγκεκριμένος δείκτης μετράει την αποδοτικότητα των συνολικών περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης και επιτρέπει την αξιολόγηση της αποτελεσματικότητας της λειτουργίας της . Ο δείκτης φανερώνει την ικανότητα της επιχείρησης να μπορεί να επιζήσει οικονομικά και να προσελκύσει κεφάλαια που προσφέρονται για επένδυση με την ανάλογη ανταμοιβή. Η αποδοτικότητα των ιδίων κεφαλαίων αυξάνεται από 12.72% το 2019 σε 15.59% το 2020 , το 2021 ανεβαίνει στο 17.95 % το 2021 στο 20.43% και το 2022 στο 23.03%.

Ε. Δείκτης Απόδοσης Ιδίων Κεφαλαίων (Return of Equity)

Απόδοση επι των ιδίων Κεφαλαίων = Καθαρό κέρδος / Ίδια Κεφάλαια

(Πολλαπλασιάζεται με 100 και εκφράζεται σε %)

Θεωρείται ένας από τους σημαντικότερους χρηματοοικονομικούς δείκτες που δείχνει πόσο αποδοτικά χρησιμοποιεί μια εταιρεία τα κεφάλαια που έχουν επενδύσει οι μέτοχοι για να δημιουργήσει πρόσθετα έσοδα δηλαδή κέρδη.(ROE = Καθαρά Έσοδα (Κέρδη) / Ιδία Κεφάλαια). Η αποδοτικότητα των κεφαλαίων τον πρώτο χρόνο είναι **49,65**% ένατη 41.87% το δεύτερο χρόνο ,ενώ τον τρίτο χρόνο 46.91%, τον τέταρτο χρόνο 51.94% ενώ το 5 χρόνο αυξάνεται σημαντικά και ανεβαίνει στο 56.93%

Ζ. Δείκτης Μόχλευσης (Εκφράζεται σε φορές)

Δείκτης Μόχλευσης = Ιδία Κεφάλαια / Σύνολο Υποχρεώσεων

Ο δείκτης αυτός φανερώνει την οικονομική αυτοτέλεια της επιχείρησης, το βαθμό στον οποίο δηλαδή τα ιδία κεφάλαια της επιχείρησης καλύπτουν τους εξωτερικούς χρηματοδότες της επιχείρησης. Εάν η τιμή αυτού του δείκτη είναι μεγαλύτερη της μονάδας, σημαίνει ότι το μεγαλύτερο μέρος των επενδύσεων της επιχείρησης χρηματοδοτείται από ιδία κεφάλαια.

5Γ.6 Ανάλυση Καταστάσεων Ταμειακών Ροών (STATEMENT OF CASH FLOWS)

CASH FLOW FROM OPERATING ACTIVITIES					
	2019	2020	2021	2022	2023
Net Profit After Taxes		116383.65	137252.09	160370.96	185974.86
Depreciation		5613.72	11227.45	16841.17	22454.89
Decrease in Accts. Receiv.		-8219.30	-9041.22	-9945.35	-10939.88
Decrease in Inventories		-4109.65	-4520.61	-4972.67	-5469.94
Increase in Accounts Pay.		8219.30	9041.22	9945.35	10939.88
Increase in Accruals		61.64	67.81	74.59	82.05
Increase in Taxes Payable		4417.10	4895.06	5422.95	6005.85
CASH FLOW FROM INVESTMENT ACTIVITIES					
Increase in Gross Fixed Assets		112274.47	112274.47	112274.47	112274.47
Cash Flow from Investments		112274.47	112274.47	112274.47	112274.47
CASH FLOW FROM FINANCING ACTIVITIES					
Increase in Notes Payable		0	0	0	0
Increase in Long-Term Debt		0	0	0	0
Changes in Stockholders' Equity		0.00	0.00	0.00	0.00
Preferred Dividends Paid		-34915.10	-41175.63	-48111.29	-55792.46
Common Dividends Paid (-)					
Cash Flow from Financing Activities		(34,915.10)	(41,175.63)	(48,111.29)	(55,792.46)
Net Incr. in Cash / Mark. Securities		77,359.37 €	71,098.84 €	64,163.18 €	56,482.01 €

Πίνακας 5Γ.17 καταστάσεις οικονομικών ροών της εταιρείας στα 5 χρόνια

Η ανάλυση των ταμειακών ροών του επενδυτικού έργου, παρέχει χρήσιμες πληροφορίες σχετικά με τον τρόπο λειτουργίας της επιχείρησης, την ποιότητα των δημοσιευμένων κερδών καθώς και την πρόβλεψη των μελλοντικών ταμειακών ροών.

Υποθέτουμε ότι : πρώτο το σύνολο του κύκλου εργασιών κάθε χρόνου θα εισπράττεται εντός του χρόνου και ότι το ίδιο θα ισχύει και για την εξόφληση των δαπανών της επένδυσης (θα εξοφλούνται στο χρόνο που έχουν δημιουργηθεί) και δεύτερο όταν τα βραχυπρόθεσμα δάνεια για κεφάλαια κίνησης και ο φόρος εισοδήματος πληρώνονται μέσα στην ίδια λογιστική χρήση . Το ταμειακό πρόγραμμα της εταιρείας παρουσιάζεται στον πίνακα 5.17

Από τα στοιχεία του πίνακα προκύπτει ότι με την πραγματοποίηση της επένδυσης θα δημιουργηθούν για την εταιρεία ικανοποιητικές εισροές που θα προκαλέσουν αύξηση της αποδοτικότητας της .

5Γ.7 Συμπέρασμα Βιωσιμότητας επιχειρηματικού έργου :

Το επενδυτικό έργο, το οποίο περιλαμβάνει την δημιουργία κεντρικών γραφείων, καλυπτόμενου παρκινγκ, την δημιουργία 4 μετακινούμενων περιπτέρων, την αγορά και δρομολόγηση δύο τρένων ενός καινούργιου και ενός μεταχειρισμένου θεωρείται βάση της ανωτέρω ανάλυσης ως βιώσιμο με μεγάλες προοπτικές ανάπτυξης στο άμεσο και μακροχρόνιο μέλλον. Το επενδυτικό έργο θεωρείται καινοτόμο και πρωτότυπο και συμβάλει στην συνεισφορά της ανάπτυξης του τουριστικού προϊόντος στην πόλη και επαρχία της Πάφου .

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

6.1 Γενικά

Η Κύπρος ως νησί θεωρείται μέχρι σήμερα λόγω της γεωπολιτικής και στρατηγικής της θέσης ένας από τους σημαντικότερους εμπορικούς και επιχειρηματικούς κόμβους στην ανατολική Μεσόγειο. Οι μακροχρόνιες κατακτήσεις από τους γειτονικούς λαούς έχουν αφήσει στο πέρασμα τους, σημαντικά αρχαιολογικά και πολιτιστικά μνημεία στο νησί. Όλα αυτά μαζί με τις πλούσιες φυσικές ομορφιές τον ήλιο και την θάλασσα έχουν καταστίσει το νησί πόλο έλξης για τους επισκέπτες. Η αλματώδης ανάπτυξη του μαζικού τουρισμού την δεκαετία του 60 συνέβαλε θετικά και στην ανάπτυξη του τουρισμού στην Κύπρο.

Ο τουρισμός θεωρείται σήμερα η ταχύτερη αναπτυσσόμενη βιομηχανία της παγκόσμιας οικονομίας αλλά αποτελεί συνάμα και ένα αστάθμητο παράγοντα και οι χώρες υποδοχής που έχουν άμεση σχέση με αυτόν θα πρέπει να είναι σε θέση να καθορίσουν τον βαθμό εξάρτησης τους από αυτόν.

Η επιβίωση και ανάπτυξη του τουρισμού ταλανίζεται από την μεγάλη αβεβαιότητα που χαρακτηρίζει τον τομέα και επηρεάζεται πολύ εύκολα από τις διεθνείς οικονομικές, πολιτικές και περιβαλλοντικές συνθήκες. Η διασφάλιση μιας μακροχρόνιας και σταθερής ανάπτυξης του τουρισμού θα πρέπει να διέπετε από σχεδόν όλες τις προϋποθέσεις που επιβάλει η βιώσιμη ή αειφόρος ανάπτυξη, ούτως ώστε να βρίσκεται σε πλεονεκτική θέση προσφοράς ποιοτικών και ανταγωνιστικών προϊόντων και υπηρεσιών.

Ο τουρισμός έχει διαχρονικά συμβάλει σημαντικά στην οικονομική ενίσχυση και ανάπτυξη της Κυπριακής οικονομίας, ιδιαίτερα σε περιόδους εχθροπραξιών καθώς και σε οικονομικές, εμπορικές & τραπεζικές κρίσεις.

Τα τελευταία χρόνια ο τουρισμός στην Κύπρο παρότι παρουσιάζει μια μικρή αύξηση στις αφίξεις, σημειώνει σταδιακή μείωση κάτι που λίγο ή πολύ μας κρούει τον κίνδυνο ότι οι τουριστικές υποδομές χρειάζονται ανακαινίσεις λόγω της μακρόχρονης φθοράς και της αλλαγής της τουριστικής μόδας. Παράλληλα βλέπουμε την συνεχή τεχνολογική ανάπτυξη των μεταφορών να στηρίζει νέους και διαχρονικούς τουριστικούς προορισμούς οι οποίοι προσφέρουν αναβαθμισμένες ανταγωνιστικές υποδομές σε θέματα προϊόντος αλλά και τιμών .

Ο Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού ανεξάρτητα από την ακτίνα τουριστικής ανάπτυξης θα πρέπει στοχευμένα να επανασχεδιάσει και να επαναπροσδιορίσει το μέχρι σήμερα προσφερόμενο τουριστικό προϊόν (ήλιος, θάλασσα) βάσει των ανταγωνιστικών μας πλεονεκτημάτων καθώς και των σημερινών αναγκών των τουριστών/επισκεπτών. Η οργανωμένη αυτή προσπάθεια θα πρέπει να γίνει σε συνεργασία με τους οργανωμένους τουριστικούς φορείς και σύνολα (ΟΕΒ, ΚΕΒΕ ΑΣΤΑ, ΕΤΕΚ, ΣΤΕΚ κλπ) καθώς και άλλους κρατικούς φορείς, ούτως ώστε να συνεχίσει δίκαια να θεωρείται «η κότα με τα χρυσά αυγά» δηλαδή βιώσιμη. Μέσα από την βιωσιμότητα και αειφόρο ανάπτυξη θα μπορέσει η ίδια η τουριστική Βιομηχανία να ορθοποδήσει και να επανεντάξει την Κύπρο στον Ευρωπαϊκό Τουριστικό χάρτη και όχι μόνο. Η εργασία μας έχει σαν βασική ιδέα την διερεύνηση και ανάλυση βιωσιμότητας ενός επιχειρηματικού έργου (επενδυτικού σχεδίου) δηλαδή την αγορά και δρομολόγηση τροχοφόρου τρένου στην Πάφο. Διερευνά εάν

αυτό το επιχειρηματικό έργο, το οποίο είναι πρωτότυπο και καινοτόμο, έχει μελλοντική πορεία βιωσιμότητας και συμβάλει στην αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος στην Πάφο.

Στις περισσότερες φορές, ένα επενδυτικό σχέδιο/επιχειρηματικό έργο αξιολογείται από πλευράς τεχνικού σχεδιασμού, κόστους και οφέλους, χρηματοοικονομικών ζητημάτων, κοινωνικών και περιβαλλοντικών συνεπειών. Γι' αυτό και τα αποτελέσματα της μελέτης βιωσιμότητας αποτελούν καθοριστικό παράγοντα για την λήψη της απόφασης υλοποίησης ή μη του επιχειρηματικού έργου.

Η ανάπτυξη και υλοποίηση ενός τέτοιου πρωτοπόρου και καινοτόμου επιχειρηματικού έργου μπορεί να χαρακτηριστεί μια πολύ σημαντική παράμετρος, η οποία μπορεί να βοηθήσει ή να στηρίξει ή να συμβάλει στον εμπλουτισμό των μέσων ανάπτυξης των προσφερόμενων υπηρεσιών του τουριστικού προϊόντος τόσο στην Επαρχία της Πάφου όσο και σε όλο το νησί γενικότερα.

Η μελέτη βιωσιμότητάς του επιχειρηματικού έργου έχει αναλυτικά καταδείξει ότι το έργο είναι βιώσιμο και θα επιφέρει θετικές επιπτώσεις τόσο στο προσφερόμενο τουριστικό προϊόν, κάνοντας το πιο ανταγωνιστικό όσο και σε άλλους τομείς της οικονομικοκοινωνικής ζωής της Πάφου και Γεροσκήπου. Αυτές οι επιπτώσεις μπορούν να κατηγοριοποιηθούνε και κατανεμηθούν σε τρείς κατηγορίες . Στην κατηγορία των επισκεπτών , της οικονομίας και της κοινωνίας .

Α. Επιπτώσεις στους Επισκέπτες:

1) Θα δοθεί η δυνατότητα στους επισκέπτες να γνωρίσουν καλύτερα μέσα από μια άνετη ανοικτή και ασφαλή μεταφορά, ξενάγηση και πληροφόρηση σε τόπους με αρχαιολογικό, πολιτιστικό και φυσικό ενδιαφέρον.
2) Θα φέρει σε επαφή τους επισκέπτες με τους ανθρώπους της πόλης και της υπαίθρου της Πάφου, γνωρίζοντας τον τρόπο ζωής των (πως ασχολούνται, πως παράγουν, πως συμπεριφέρονται).
3) Θα έχουν την δυνατότητα οι επισκέπτες να ξεναγηθούν / επισκεφτούν τον τόπο παραγωγής των προϊόντων της περιοχής/του νησιού και ταυτόχρονα να γνωρίσουν τις γεύσεις των προϊόντων, με δοκιμές στους τόπους παραγωγής τους.
4) Θα δίνεται η δυνατότητα μέσα από την μεταφορά του ανοικτού τρένου να γνωρίσουν μικρά γραφικά πετρόκτιστα χωριά της επαρχίας με μοναδική παραδοσιακή αρχιτεκτονική και φυσική ομορφιά.

Β. Επιπτώσεις στην οικονομία:

1) Θα συμβάλει στην δημιουργία μικρών επιχειρήσεων στις διάφορες στάσεις του τρένου όπως καφενείων, εστιατορίων, Σουβενίρ κ.α.
2) Θα αυξήσει την επισκεψιμότητα στους αρχαιολογικούς και πολιτιστικούς χώρους με αύξηση των πωλήσεων των εισιτηρίων εισόδου.
3) Θα συμβάλλει στην αύξηση των πωλήσεων σε γενικό επίπεδο.
4) Θα συμβάλει στη μείωση της αστυφιλίας με την διαμονή των νέων στα χωριά τους και την δημιουργία των δικών τους τουριστικών επιχειρήσεων (βιοτεχνίες παραδοσιακών εδεσμάτων, σουβενίρ, πάρκων κυπριακών ζώων και πτηνών κ.α.)

Γ. Επιπτώσεις στην κοινωνία :

1) Θα συμβάλλει στην αλληλο-γνωριμία των επισκεπτών από διαφορετικές χώρες συμβάλλοντας στην σύσφιξη των ανθρωπίνων σχέσεων και την μεταφορά των

εντυπώσεων τους στους τόπους διαμονής τους (γίνονται δηλαδή πρεσβευτές της Κύπρου στην χώρα διαμονής τους).

2) Δημιουργούνται θέσεις εργασίας σε υποβαθμισμένες περιοχές από την λειτουργία του επιχειρηματικού έργου.
3) Δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας από την δημιουργία νέων επιχειρήσεων, με την άμεση μείωση της ανεργίας και την αύξηση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων.
4) Δημιουργούνται σημαντικοί δεσμοί επισκεπτών με τους κατοίκους των περιοχών των διαδρομών. Γνωρίζουν την Κυπριακή φιλοξενία.

Αναγνωρίζοντας τη δυναμικότητα και προοπτικές του τουριστικού τομέα, αλλά και αντιλαμβανόμενοι τις εντεινόμενες μακροπρόθεσμα πιέσεις από τον ανταγωνισμό στην συνεχώς εξελισσόμενη διεθνώς τουριστική βιομηχανία, θεωρούμε ότι η ανάπτυξη και υλοποίηση τέτοιων πρωτότυπων και καινοτόμων επιχειρηματικών έργων στην Κύπρο συμβάλουν δυναμικά στην ποιοτική αναβάθμιση των είδη προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών στο νησί.

6.2 Προτάσεις Πολιτικής

Για το λόγο αυτό το Κυπριακό κράτος θα πρέπει να σταθεί αρωγός στην προσπάθεια της ιδιωτικής πρωτοβουλίας για την βελτίωση και ανάπτυξη εναλλακτικών τουριστικών υπηρεσιών βελτιώνοντας και προσαρμόζοντας το νομοθετικό του πλαίσιο με εκείνο της Ευρωπαϊκής ένωσης δίνοντας έτσι περισσότερες ευκαιρίες ανάπτυξης ενός τέτοιου επιχειρηματικού έργου . Το κράτος διαμέσου των Ευρωπαϊκών διαθρωτικών ταμείων θα μπορεί να βοηθήσει και να στηρίζει δυναμικά την ιδιωτική πρωτοβουλία, τόσο νομοθετικά όσο και διαμέσου εύκολων διαδικασιών στην παραχώρηση των σχετικών αδειών λειτουργίας και ανάπτυξης.

Θα πρέπει να σχεδιάσει και να εφαρμόσει νομοθετήματα τα οποία δεν υπάρχουν σήμερα, τα οποία θα καθορίζουν τους όρους λειτουργίας και προδιαγραφές τέτοιου είδους τροχοφόρα μηχανήματα που θα διακινούν ανθρώπους και πράγματα στους κυπριακούς δρόμους και ιδιαιτέρα σε ένα νευραλγικό τομέα οικονομικής ανάπτυξης, τον τουρισμό .

Για την ασφαλή μετακίνηση ατόμων και πραγμάτων χρειάζεται επίσης η μελέτη και εφαρμογή ασφαλιστικού σχεδίου το οποίο θα πρέπει να διέπεται από Ευρωπαϊκά πρότυπα, τα οποία έτυχαν θετικής εφαρμογής σε χώρες που φιλοξενούν τέτοιου είδους επιχειρηματικές δραστηριότητες.

Οι τοπικές κοινωνίες και οι δήμοι θα πρέπει να αγκαλιάσουν αυτήν την πρωτότυπη και καινοτόμα επιχειρηματική δραστηριότητα προσφέροντας διευκολύνσεις προσβασιμότητας σε χώρους ευαίσθητούς όπως σε αρχαιολογικά πάρκα πολιτιστικά μνημεία καθώς και χώρους φυσικού κάλους, τα οποία η πόλη και η επαρχία της Πάφου διαθέτη πλουσιοπάροχα .

Η Ευρεία Τουριστική Επιτροπή Ανάπτυξη της Πάφου καθώς και το Εμπορικό και Βιομηχανικό επιμελητήριο Πάφου θα πρέπει να βοηθήσουν και να στηρίξουν μια τέτοια διαφορετική και πρωτότυπη ανάπτυξη, συμβάλλοντας έτσι στον εμπλουτισμό των μέχρι σήμερα προσφερόμενων τουριστικών υπηρεσιών στους επισκέπτες που κατακλύζουν την Πάφο καθ΄ όλη την διάρκεια του χρόνου.

6.3 Περιορισμοί ή αδυναμίες της μελέτης

Η μελέτη ανάπτυξης ενός τέτοιου επιχειρηματικού έργου δεν μπορεί να μην έχει περιορισμούς και αδυναμίες μιας και είναι μια μελέτη πρωτότυπη και καινοτόμα στον τομέα των μεταφορών που επηρεάζει με την δική της συμμετοχή τα τουριστικά αποτελέσματα. Επειδή το επιχειρηματικό έργο έχει σχεδιαστεί για πρώτη φορά, είναι δυνατόν να εμφανιστούν αδυναμίες και περιορισμοί οι οποίοι μπορεί να είναι όπως έχουμε επισημάνει ανωτέρω είτε οικονομικοί είτε κοινωνικοί κατά την ανάπτυξη και υλοποίηση του.

Πιστεύεται ότι το νομοθετικό πλαίσιο θα σχεδιαστεί και υλοποιηθεί με βάση την Ευρωπαϊκή νομοθεσία την οποία η μελέτη μας δεν έχει επισημάνει η ερευνήσει (εκτός από την ελληνική νομοθεσία) ενώ το επιχειρηματικό έργο έχει αναπτυχθεί με την λειτουργία τροχοφόρου τρένου μόνο με καύσιμη ύλη όπου οι προδιαγραφές ποικίλουν από χώρα σε χώρα ενώ το ασφαλιστικό πλαίσιο διαμορφώνεται αναλόγως των προδιαγραφών του.

Οι τοπικές αρχές όπως έχουμε επισημάνει και στην μελέτη μας, καθώς και από την διερεύνηση της διεθνής βιβλιογραφίας, θα μπορέσουν να θέσουν τους δικούς τους περιορισμούς, εφόσον μελετήσουν την Ευρωπαϊκή νομοθεσία και θέσουν τους δικούς τους προβληματισμούς όσο αφορά τον σχεδιασμό και ανάπτυξη, παραδείγματος χάριν των διάφορων δρομολογίων του τροχοφόρου τρένου ή και το είδος του τρένου που θέλουν να χρησιμοποιηθεί (βενζινοκίνητο , πετρελαιοκίνητο, ηλιακού, ηλεκτρικού κλπ) εντός και εκτός πόλεων.

Το τροχοφόρο τρένο δεν μπορεί να κυκλοφορήσει εντός των υπεραστικών δρόμων λόγω της χαμηλής ταχύτητας του ενώ παράλληλα δεν μπορεί να αναπτυχθεί σε μη τουριστικές περιοχές μιας και το είδος της μεταφοράς αυτής είναι η ασφαλή μετάβαση και περιήγηση των επισκεπτών σε χώρους με αρχαιολογικό, πολιτιστικό και φυσικό ενδιαφέρον .

Η μελέτη δεν έχει συμπεριλάβει στην ανάπτυξη του επιχειρηματικού έργου αστάθμητους παράγοντες όπως: α) πολιτικές εχθροπραξίες στην περιοχή της Μεσογείου οι οποίες μπορεί να επηρεάσουν τις αφίξεις τουριστών στο νησί, με ταυτόχρονη μείωση των πωλήσεων και εσόδων, β) τις πληθωριστικές τάσεις που συνήθως αυξάνουν τα λειτουργικά κόστη και το κόστος ζωής, με ταυτόχρονη μείωση της ικανότητας των τουριστών να ξοδέψουν περισσότερα, γ) την αυτόματη εφαρμογή νέων ενναλακτικών πλάνων σε περίπτωση αυξομείωσης της ζήτησης ούτως ώστε να αυξομειώνονται και να προσαρμόζονται τα προβλεπόμενα δρομολόγια, έσοδα και έξοδα αναλόγως . Παραδείγματος χάρη σε περιόδους εορτών και μήνες με υψηλή τουριστική κίνηση να δίνεται δυνατότητα αναπροσαρμογής της συχνότητας των τρένων καθώς και των συρμών (βαγονιών) με απώτερο στόχο την ελαχιστοποίηση των μηχανικών βλαβών, ζημίων και της δυνατότητας καλύτερης συντήρησης με ταυτόχρονη αύξηση των εσόδων δ) την απαίτηση αύξηση του κεφαλαίου για περεταίρω τραπεζικό δανεισμό σε περίπτωση που κάποια από τα αρχικά κόστη είχαν προσαυξηθεί ή ακόμη και στο σενάριο σοβαρής μηχανικής βλάβης τρένου όπου θα χρειαστεί άμεση αντικατάσταση του.

Η μελέτη επίσης δεν μπόρεσε να προσδιορίσει την επιπρόσθετη αξία ¨ adding Value ¨ από την ανάπτυξη μιας τέτοιας εμβέλειας επιχειρηματικού έργου στην Πάφο. Μια τέτοια επιπρόσθετη αξία μπορεί να είναι η προσφορά μιας ποιοτικής αναβάθμισης όσο αφορά την ξενάγηση και περιήγηση στους αρχαιολογικούς χώρους και πολιτιστικά μνημεία, την επαφή των επισκεπτών με τα ήθη και έθιμα του τόπου καθώς επίσης οι επισκέπτες να μπορέσουν να αισθανθούν και να ζήσουν από

κοντά την Παφήτικη φιλοξενία και να γευτούν στον χώρο παραγωγής τα κυπριακά παραδοσιακά εδέσματα κλπ.

6.4 Προτάσεις για περαιτέρω μελέτες

Η συνεργασία με τις τοπικές αρχές μπορεί να θεωρηθεί ως ένας σημαντικός παράγοντας για την ανάπτυξη ενός τέτοιου καινοτόμου και πρωτότυπου επιχειρηματικού έργου, το οποίο θα βοηθήσει στην απρόσκοπτη λειτουργικότητα του και την αποφυγή γραφειοκρατικών διαδικασιών ενώ ταυτόχρονα θα μπορέσει να συμβάλει στην ενίσχυση των τοπικών εκδηλώσεων των Δήμων και κοινοτήτων της περιοχής .

Η εφαρμογή νέων τεχνολογιών στα μοντέλα τρένων η πυκνότητα των δρομολογίων και η αύξηση της ζήτησης θα επιφέρει χαμηλότερο κόστος στο επιχειρηματικό έργο.

Η ανάπτυξη ηλιακών και ηλεκτρικών κλειστών τρένων σε τουριστικές περιοχές ιδιαίτερα σε περιόδους χαμηλής τουριστικής κίνησης, θα βοηθήσει στην επιμήκυνση της καλοκαιρινής περιόδου και θα μείωση σταδιακά την σημερινή εποχικότητα στην ξενοδοχειακή βιομηχανία με όλες τις κοινωνικές και οικονομικές συνέπειες .

Μπορεί η ανάπτυξη ενός τέτοιου επιχειρηματικού έργου να συμβάλει επίσης δημιουργικά στην ανάπτυξη νέων ποικιλόμορφων συνδυασμών τοπικών εκδρομών θάλασσας και βουνού αυξάνοντας την ανάγκη για επιπλέον τουριστικές υπηρεσίες στην περιοχή. Ο συνδυασμός της περιηγητικής εκδρομής του ανοικτού τρένου με μίαν τοπική κρουαζιέρα ή ενός Jeep Safari στον Ακάμα ή στο Τρόοδος καθώς και η ανάπτυξη εξειδικευμένων διαδρομών σε ορεινά χωριά της Πάφου μέσα από φεστιβάλ και τοπικά πανηγύρια θα μπορούν να εμπλουτίσουν περεταίρω το προσφερόμενο τουριστικό προϊόν στην Πάφο κ.α.

Οι αναφερόμενες εισηγήσεις και θέσεις χρίζουν περεταίρω μελέτης μιας και έχουν να κάνουν με την αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα του υπό μελέτη καινοτόμου και πρωτότυπου επιχειρηματικού έργου στην Πάφο.

Εν κατακλείδι, θεωρούμε ότι το Κυπριακό κράτος θα πρέπει να σταθεί αρωγός στην προσπάθεια της ιδιωτικής πρωτοβουλίας για την βελτίωση και ανάπτυξη εναλλακτικών τουριστικών υπηρεσιών όπως αυτή του τροχοφόρου τουριστικού τρένου, βελτιώνοντας και προσαρμόζοντας το νομοθετικό του πλαίσιο με εκείνο της Ευρωπαϊκής ένωσης.

Κεφάλαιο 7 ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνική

Άγγελος Α. Τσακλάγκανος, 2008, Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης ¨ Θέματα Οικονομικής των Επιχειρήσεων¨,σελ. 258-310

Π.Ε. Πετράκης ,2008 ,Π.Ε Πετράκης , ¨ Η Επιχειρηματικότητα ¨ Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, σελ. 213-217

Π.Γ. Μαλλιάρης ,2001¨Εισαγωγή στο Μάρκετινγκ ¨ Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών ¨, σελ. 285-287

Αιγινήτης Νικόλαος , 2000 " Τουριστική Ψυχολογία", εκδόσεις Interbooks

Αγγελος Α. Τσακλάγκανος, 2008 Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης , ¨ Θέματα Οικονομικής των Επιχειρήσεων¨,σελ ,557-607

Βασιειάδης, Αναστάσιος, 2009, Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Η συμβολή της εκπαίδευσης και της κατάρτισης στην Επιχειρηματικότητα. Προσδιοριστικοί παράγοντες και διαφορές φύλου, σελ. 54

Κανελλόπουλος Χ., 2015, Αθήνα , Διοίκηση Μικρομεσαίων επιχειρήσεων και επιχειρηματικότητα .σελ.73.

Βαρβαρέσος , Σ.2000, Αθήνα , Προπομπός , ¨Τουρισμός ,Έννοιες , Μεγέθη, Δομές ¨

Ανδριώτης, Α 2003, Ανοικτό Πανεπιστήμιο & Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Κρήτης, ¨Ο Εναλλακτικός Τουρισμός και τα διάφορα χαρακτηριστικά του ¨.

Βελισσαρίου Ε, 2000, Πάτρα Ε.Α.Π ¨Μάνατζμεντ Ειδικών και Εναλλακτικών Μορφών Τουρισμού ¨

Ζαχαράτος Γ., Τσάρτας,1999, Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο Πάτρας , Πολιτική και Κοινωνιολογία της τουριστικής Ανάπτυξης

Λαγός Δ 2000, Εκδόσεις Κριτική ,¨Τουριστική Οικονομία¨

Λογοθέτης , Μ. 1988 ,¨Αγροτικός τουρισμός ,Μια εναλλακτική λύση¨

Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού ,2005, ¨ Μελέτη για τις Κοινωνικές Επιπτώσεις του Τουρισμού ,τελική έκθεση συμπερασμάτων ¨

Κοκκώσης,Χ. και Τσάρτας Π. (1999) ,Τουριστικός Τομέας , Τόμος Β, Ελληνικό Πανεπιστήμιο ¨Ανάπτυξη και Περιβάλλον στον Τουρισμό¨.

Καρασούλα Κ. 2010, Διπλωματική εργασία ,μεταπτυχιακό Πρόγραμμα νέες Αρχές Διοικήσεως Επιχειρήσεων , Πανεπιστήμιο Πατρών, ¨Η Ανταγωνιστικότητα της Ελλάδας στον Τουριστικό τομέα . Η περίπτωση του νομού Αχαΐας και η ανάπτυξη των ειδικών και εναλλακτικών μορφών Τουρισμού ¨.

Κιουτρίδου Π. 2014, Μεταπτυχιακή Διατριβή , Χαροκόπειο Πανεπιστήμιο, Τμήμα Οικιακής Οικονομίας και Οικολογίας, ¨Η Διαμόρφωση Μοντέλου Βιώσιμου Τουρισμού στην περιοχή Σπετσών ¨.

Ηλιοπούλου Δ.,2015 , Μεταπτυχιακή Διατριβή, πανεπιστήμιο Πατρών ,Τμήμα Βιολογίας , ¨Βιώσιμη Τουριστική Ανάπτυξη με τη χρήση Εναλλακτικών μορφών Τουρισμού στο Νομό Μεσσηνίας¨.

Αντωνίου Α.,2010 , Μεταπτυχιακή Εργασία, Τεχνολογικό Εκπαιδευτικό Ίδρυμα Κρήτης , Διοίκηση επιχειρήσεων, ¨ Ανατομία του Κυπριακού Τουρισμού¨.

Κατσούλα Ουρανία,2007, Μεταπτυχιακή Εργασία, Εθνική Σχολή Δημόσιας Διοίκησης, ¨Ηθική στον Τουρισμό ¨

Κυπριακός Οργανισμός Τουρισμού, 2015, ¨Κυπριακή ξενοδοχειακή Βιομηχανία , Ιστορική Αναδρομή ¨

Κοτσιδόπουλος Γ.,2000, ¨ Τουρισμός – Θεωρητική Προσέγγιση ¨.

Πετράκης Π., 2003, Χρηματοοικονομική Διοίκηση και τραπεζική Οικονομία .

Ξενόγλωσση

_Butler, R.W. (1993): "Tourism Development in Small Islands: Past influences and future directions"

Andriotis, K 2000, Local Community Perceptions of the Tourism as a Development Tool. The island of Crete. Bournemouth University . Sponsored by the greek Foundation of State Scholarships.

Avdimiotis S., C. Bonarou, A.Deemetzopoulos, I.karamanidis, T. mavrodontis, V. Kelessidis and E. Kalonaki (2009). Global Swot Analysis A report produced for TOUREG Project, Department of the Alexander Technogical Educational Institute of Thessaloniki, Greece and Technical University of Crete, Greece.

Robinson J. 2004, Squqring the circle ? Some thoughrs on the idea of sustainable development. Ecological Economics page 48, & 369-384

Muller H., 1994, The Thorny Path to Sustainable Development, Journal of Sustainable Tourism page 2 & 131-136

Lea J., 1998, Tourism and Development in the third World. London: Routledge page130

Holden A., 2000 , Environment and Tourism. Routkedge Introductions to Environment Series.

Flash barometer page 392, Preferences of Europeans towards tourism, February 2014

Coltman M., 1989, Introduction to Travel and Tourism. new York : van Nostrand Reinhold

Drucker p., 1995, Innovation & Entrepreneurship

Michel Porter (2001) Strategy And The Internet .

World Commission on Environment and Development (WCED) (1987): «Our Common Future», Oxford University Press: Oxford.

Word Travel and Tourism Council (WTTC) (2015): "Travel & Tourism. Economic Word Impact 2015. World".

Smith S, 1977, University of Waterloo, Canada , Tourism Article

UNWTO (2014): World Tourism Barometer , Volume 12, January 2014,

Todorov T,2015 , University of Transport , Bulgaria , “The influence of well-Functioning public transport system to Development of Tourism “

Ιστοσελίδες

http://www.mof.gov.cy/mof/cystat/statistics.nsf

http://www.visitcyprus.com/index.php/el/

http://www.ccci.org.cy

http://en.wikipedia.org/wiki/Thomas Cook

http://www.oecd.org/cfe/tourism/34267885.pdf

http://www.municipaltoolkit.org/UserFiles/Rosenfeld EN.pdf

http://europa.eu/rapid/press-release_PRES-97-358_EL.HTM?LOCALE=EN

http://europa.eu/rapid/press-release_PRES-01-333_EL.HTM

https://books.google.com.cy/books?isbn=0415243734

http://www.gnto.gov.gr/el/laws?field

http://www.mof.gov.cy

https://www.ajol.info/index.php/umrj/article/view/70731

https://www.researchgate.net/profile/Olga_Leontjeva/publication/281112174_THE_ROLE_OF_HUMAN_RESOURCE_RECRUITMENT_AND_SELECTION_IN_THE_DEVELOPMENT_OF_SUSTAINABLE_ECONOMY/links/55d640c208aec156b9a851b8/THE-ROLE-OF-HUMAN-RESOURCE-RECRUITMENT-AND-SELECTION-IN-THE-DEVELOPMENT-OF-SUSTAINABLE-ECONOMY.pdf#page=131

http://www.citeulike.org/group/19359/article/13880578

https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=725995

https://scholar.google.com/scholar?q=related:qPBXxv9bXwUJ:scholar.google.com/&scioq=comparison+of+tourist+traffic+by+railway+and+automobile++barash+&hl=en&as_sdt=0,5

https://www.ceeol.com/search/article-detail?id=572115

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑΤΑ

Ερευνά στην Ελληνική τουριστική αγορά

Α. ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ Talos Train in Rethymno & Georgoupolis

1. Πότε ξεκινήσατε την επιχείρηση σας και ποια ήταν τα κύρια εμπόδια στα πρώτα σας στάδια λειτουργείας & ανάπτυξης .

   Την επιχείρηση την ξεκίνησα το 1996 με την αγορά ενός τρένου και η πρώτη άδεια για δρομολόγια ήταν για μόνο δύο χιλιόμετρα. Μετά από συνεχείς παρεμβάσεις τόσο προς τις δημοτικές αρχές όσο και στον ΕΟΤ έγινε κατορθωτό να αυξηθεί η ακτίνα δράσεις των τρένων σε 20 χιλιόμετρα με άδεια στην περιοχή της Γιωργούπολης, Λίμνης Κουρνά, Αργυρούπολης και γύρω χωριά.

2. Πόσα τροχοφόρα τρενάκια είχατε στα πρώτα χρόνια λειτουργίας

   Στην αρχή ξεκίνησα με ένα τρένο και σήμερα έχουμε 6 τρένα και σχεδιάζουμε την αγορά και δρομολόγηση ακόμη δύο. Σήμερα η εταιρεία μας διαθέτει και δρομολογεί 4 τρένα στο Τάλος & Γιωργούπολη και δύο στην πόλη του Ρεθύμνου. Η περίοδος λειτουργίας των εκδρομών αρχίζει αρχές Απριλίου και τελειώνει περίπου στο τέλος Οκτωβρίου και στις δύο περιοχές. Συνεργαζόμαστε με ξενοδοχειακές μονάδες (ένας από τους μετόχους διαθέτει ξενοδοχειακές μονάδες και στις δύο περιοχές) καθώς και με Tour Operators – με χαμηλή προμήθεια. Διαθέτουμε συνεργάτες σε όλες τις περιοχές οι οποίοι στηρίζουν τις εκδρομές των τρένων. Η ενίσχυση και αύξηση των τροχοφόρων τρένων οφείλεται στην αύξηση των μετόχων από ένα σε τρείς και όλοι είναι επιχειρηματίες τις τουριστικής βιομηχανίας.

3. Πόσες διαδρομές είχατε σχεδιάσει στα πρώτα χρόνια λειτουργίας του τρένου.

   Στα πρώτα χρόνια λειτουργίας μας είχαν δοθεί άδειες μόνο για κυκλικές διαδρομές αλλά μετά την αύξηση των χιλιομέτρων έγιναν πιο μεγάλες διαδρομές των 3 ωρών καθώς και εκδρομές της μίας ώρας στην πεδινή περιοχή της Γεωργούπολης. Στόχος μας ήταν και είναι να προσφέρουμε στους επισκέπτες μας εκδρομές υψηλών προσδοκιών. Οι διαδρομές γίνονται με σκοπό να γνωρίσει ο επισκέπτης την φυσική ομορφιά της περιοχής, τα αρχαιολογικά μνημεία, τα ήθη και έθιμα της περιοχής, καθώς και περιηγήσεις σε παλαιά ελαιοτριβεία, μοναστήρια, εκκλησίες κ.α.

4. Σήμερα υπάρχουν προσδιορισμένες διαδρομές ή είναι tailor made ανά group; Ή και τα δυο;

   Οι διαδρομές σχεδιάζονται και υποβάλλονται στον ΕΟΤ και στις Δημοτικές αρχές . Τα τρενάκια απαγορεύονται να διασχίζουν την Εθνική οδό. Υπάρχουν διαδρομές που θεωρούνται καθιερωμένες και είναι συγκεκριμένες ενώ άλλες σχεδιάζονται για να καλύψουν κάποιες εκδηλώσεις ή πανήγυρις της περιοχής. Οι διάρκεια των μεγάλων εκδρομών είναι τρείς ώρες με τιμή 20 ευρώ ενώ στις άλλες διαδρομές είναι μόνο μια ώρα και η τιμή κυμαίνεται περίπου 10 ευρώ. Υπάρχουν και εκδρομές περιήγησης σε πεδινές περιοχές διάρκειας μιας ώρας με τιμή εισιτηρίου 11 ευρώ. Όλες οι εκδρομές έχουν στάσεις εκεί όπου ο τουρίστας θα ξεναγηθεί από τον ξεναγό / συνοδό του τρένου από 10 -20 λεπτά. Του δίνεται η ευκαιρία να απολαύσει και να αποθανατίσει την περιοχή ενώ άλλοι

απολαμβάνουν τον καφέ ή το αναψυκτικό τους. Οι ξεναγήσεις γίνονται σε δύο ή τρεις γλώσσες αναλόγως των επιβατών/επισκεπτών.

5. Ποιες εθνικότητες Τουριστών δέχεστε κυρίως;
   Στα πρώτα χρόνια είχαμε μεγάλο τουριστικό κύμα από τις σκανδιναβικές χώρες ενώ σήμερα δεχόμαστε τουρισμό από διάφορες χώρες, όπως Γερμανία, Ιταλία, Γαλλία, Αγγλία αλλά και άλλες χώρες καθώς και Κύπριους. Ο τουρίστας βλέπει το τρενάκι σαν ένα θεματικό τουριστικό προϊόν και το επιζητά. Το τρενάκι μας δέχεται επισκέπτες διαφόρων ηλικιών τόσο νέους, οικογένειες όσο και ανθρώπους με κινητικά προβλήματα.

6. Ποιο κρίνετε ως το πιο σημαντικό στοιχείο της επιτυχίας σας στην επιχειρηματική σας δράση που σχετίζεται με το τρενάκι;
   Άλλοι θεωρούν το τρενάκι σαν μια επιχειρηματική δραστηριότητα ενώ άλλοι το θεωρούν σαν πάθος για προσφορά προς τον επισκέπτη. Θεωρούν ότι το τρενάκι προσφέρει διαφορετική εμπειρία και περιήγηση από τις εκδρομές που προσφέρει το τουριστικό λεωφορείο. Μπορούν να προσφέρουν μια εμπειρία μοναδική προς τον επισκέπτη μέσα από την παρουσίαση της διαδρομής. Η μέση ταχύτητα του τρένου είναι στα 20-25 χιλιόμετρα ανά ώρα που δίνει την δυνατότητα ο επισκέπτης να απολαύσει τόσο την φυσική ομορφιά των τοπίων όσο και τις περιηγήσεις.
   Η ένωση δυνάμεων δηλαδή η αύξηση των μετόχων στην εταιρεία με την ένταξη σε αυτή άλλων δύο επιχειρηματιών του τουρισμού (με ξενοδοχεία, εστιατόρια, τουριστικά καταστήματα κλπ.) βοήθησε στην αύξηση και δυνάμωσε την επιχειρηματική δραστηριότητα των τρένων στην Γεωργούπολη αλλά και στην πόλη του Ρεθύμνου.

7. Υπήρξε κάποιο χρηματοδοτικό εργαλείο που χρησιμοποιήσατε για τη χρηματοδότηση της επένδυσής σας; π.χ. ΕΣΠΑ, Κυβερνητική χρηματοδότηση, Περιφερειακή χρηματοδότηση, ή κάτι άλλο.
   Δυστυχώς δεν υπάρχει καμία οικονομική βοήθεια από το κράτος ή από οποιονδήποτε άλλο φορέα. Τουναντίον στα πρώτα χάλκινα χρόνια έγιναν μεγάλες προσπάθειες για να επιτύχουμε την βιωσιμότητά της επιχειρηματικής μας δραστηριότητας.

8. Πιστεύετε ότι υπάρχει μέλλον στη συγκεκριμένη δραστηριότητα και αν ναι ποια νομίζετε ότι είναι η βασική κατεύθυνση της δραστηριότητας για το μέλλον; θα υπάρχουν αλλαγές στη βασική ιδέα;
   Η συγκεκριμένη δραστηριότητα έχει μέλλον αρκεί να παρέχουμε εκείνη την περιήγηση και διαδρομή που να αφήνει το πελάτη επισκέπτη ευχαριστημένο με αυτό που πληρώνει. Η βασική ιδέα είναι η μεταφορά τουριστών με ασφάλεια σε διάφορους φυσικούς, πολιτισμικούς, θρησκευτικούς τόπους, την γνωριμία των ξένων με τους ντόπιους της περιοχής καθώς την προσπάθεια οι τουρίστες να περάσουν μια ευχάριστη περιήγηση με το τρενάκι. Ο συνοδός /ξεναγός βρίσκεται σε όλες τις διαδρομές για την ασφάλεια των εκδρομέων αλλά και για να τους ενημερώνει καθ' όλη την διαδρομή για όλα όσα βλέπουν και ζουν στην διάρκεια της εκδρομής.
9. Γιατί επενδύσατε στην ιδέα αυτή ; και ποιοι ήταν οι προβληματισμοί σας πριν επενδύσετε σε αυτήν;

Θεωρούσα ότι ήταν κάτι το πρωτότυπο και καινοτόμο. Κάτι που θα πρόβαλε την κρητική φιλοξενία ,τα ήθη και έθιμα της περιοχής και θα παρέχει μια ευχάριστη περιήγηση στους ξένους. Έχουμε πελάτες που ξαναέρχονται στο Ρέθυμνο και στο Τάλος και Γεωργούπολη για να κάνουν εκδρομή με το τρενάκι.
Όπως κάθε επένδυση έχει ένα ρίσκο έτσι και το τρενάκι. Το τρενάκι εξαρτάτε εξολοκλήρου από την τουριστική κίνηση στην περιοχή. Έτσι η μείωση των τουριστών μείωνε και τα εισοδήματα και τις προσφερόμενες διαδρομές. Στην αρχή είχαμε αγοράσει τρενάκια από διαφορετικές εταιρείας ενώ σήμερα έχουμε σταθεροποιηθεί σε μια μόνο εταιρεία της οποίας το κόστος παραγωγής έχει ανέλθει στις 250.000 ευρώ. Οι διαδρομές στο Ρέθυμνο είναι σταθερές και προβάλει τους αρχαιολογικούς χώρους καθώς και την ομορφιά της πόλης.

10. Ποια η σχέση της Δημοτικής Αρχής μαζί σας; Υπάρχουν συγκεκριμένες διαδρομές που κρίνουν το επίπεδο συνεργασίας μεταξύ της εταιρείας και του Δήμου;

Υπάρχει μια καλή σχέση με τις δημοτικές και κοινοτικές αρχές ενώ πάντα βρισκόμαστε δίπλα και στηρίξουμε τις δραστηριότητες /εκδηλώσεις τους. Όλες οι διαδρομές εγκρίνονται από τις δημοτικές αρχές και τον ΕΟΤ.

11. Επίσης, ποιο είναι το νομικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία σας;

Υπάρχει νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την λειτουργία των τρένων και οι άδειες και διαδρομές λαμβάνονται από τις δημοτικές αρχές και τον ΕΟΤ. (Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού)

12. Αν είχατε να επικεντρωθείτε σε ένα στοιχείο που κρίνει την επιτυχία του όλου εγχειρήματος ποιο πιστεύετε ότι είναι αυτό;
Πρέπει να γίνεται προσπάθεια για την παραχώρηση καλύτερων προσφερόμενων υπηρεσιών. Όπως γνωρίζουμε είναι να προσπαθείς να προσφέρεις κάτι που θα ευχαριστήσει τον πελάτη έναντι αυτού που πληρώνει. Να δει και να θαυμάσει την φύση να γευτεί τα κρητικά παραδοσιακά εδέσματα, να ξεναγηθεί στον τόπο παραγωγής του ελαιόλαδου του κρασιού του τσίπουρου. Να μιλήσει με τους ντόπιους και να πιεί ένα καφεδάκι μαζί τους.
Αυτό συμβάλει στην προβολή της κρητικής κουλτούρας και της αγάπης του κρητικού τοπίου. Αυτό θεωρούμε την μεγαλύτερη μας επιτυχία.

13. Κάποια αλλά σχόλια τα οποία θεωρείται ότι είναι σημαντικά ;

Το τρενάκι θεωρούμε ότι έχει συμβάλει στην ενίσχυση των προσφερόμενων υπηρεσιών στο τουριστικό προϊόν της Γεωργούπολης και της πόλης του Ρεθύμνου. Πρόθεση μας είναι ένα το τουριστικό κύμα αυξηθεί να εξαπλωθούμε σε άλλες περιοχές της Κρήτης. Το νησί είναι μεγάλο με αρκετούς αρχαιολογικούς και φυσικούς θησαυρούς. Η Κρητική φιλοξενία προβάλλεται διαμέσου των περιηγήσεων μας προς τα χωριά της περιοχής και όχι μόνον.

Η συνέντευξη έγινε στα κεντρικά γραφεία της Talos ΑΕ στην Γεωργούπολη στις 17 Μαΐου 2018 . Διευθυντής και ιδιοκτήτης Κος Κυριακάκης Γιάννης και Τσιλεδάκης Σίφης .

Β. **ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ - The Little Fun Train στον Πλατανιά Χανιών**

1. Πότε ξεκινήσατε την επιχείρηση σας και ποια ήταν τα κύρια εμπόδια στα πρώτα σας στάδια λειτουργείας & ανάπτυξης

Την επιχείρηση την ξεκίνησα το 1992 μετά από ένα ταξίδι μου στην Γαλλία. Εκεί είχα την ευκαιρία να δω το τρενάκι και να περιηγηθώ σε ένα από τα προάστια του Παρισιού μέσα από στενά δρομάκια, μικρές λίμνες, πάρκα.

Όταν επέστρεψα στα Χανιά προσπάθησα να δημιουργήσω διαδρομές για το τρενάκι μέσα από την παλιά πόλη των Χανιών αλλά συνάντησα τεράστια εμπόδια από σχεδόν όλους τους φορείς της πόλης. Όπως βλέπετε ήταν ένα πρωτόγνωρο πράγμα για τα δεδομένα της περιοχής και υπήρχε πάντα η καχυποψία. Κατάφερα να φέρω στο τέλος του 1992 το τρενάκι και μέσα από χρονοβόρες διαδικασίες με την δημοτική αρχή τον ΕΟΤ .Δυστυχώς δεν μου δόθηκε η άδεια λειτουργίας στην πόλη των Χανιών και διάλεξα να έρθω στον Πλατανιά όπου ασχολήθηκα με την προβολή του φυσικού περιβάλλοντος, τα χωριά της περιοχής, τα κρητικά παραδοσιακά ήθη και έθιμα, καθώς και τα μοναστήρια της περιοχής.

2. Πόσα τροχοφόρα τρενάκια είχατε στα πρώτα χρόνια λειτουργίας

Στην αρχή ξεκίνησα με ένα τρένο και σήμερα έχουμε 9 τρένα και σχεδιάζουμε την αγορά και δρομολόγηση ακόμη ενός. Η περίοδος μας αρχίζει από τα μέσα του Απριλίου μέχρι τα μέσα Οκτωβρίου. Δεν έχουμε συνεργασία με Διοργανωτές ταξιδιών (Tour Operators) γιατί ζητούσαν την μερίδα του λέοντος δηλαδή προμήθειες πέραν του 60%. Έτσι η εταιρεία μας είχε δημιουργήσει δικά της περίπτερα και προσέφυγε στην προώθηση και πώληση των διαδρομών των τρένων διαμέσου συνεργαζόμενων εταιρειών όπως ξενοδοχειακές μονάδες, εστιατόρια, γραφεία ενοικιάσεως αυτοκινήτων κλπ. Τα τελευταία χρόνια λόγω ζήτησης των εκδρομών μας αναγκαστήκαμε να μεγαλώσουμε και να αυξήσουμε τα τρένα μας εντάσσοντας στην εταιρεία μας και άλλους δύο επιχειρηματίες τις τουριστικής βιομηχανίας.

3. Πόσες διαδρομές είχατε σχεδιάσει στα πρώτα χρόνια λειτουργίας του τρένου.

Στα πρώτα χρόνια λειτουργίας τέτοιων περιηγήσεων δημιουργήσαμε μια διαδρομή και ακολούθως παρακολουθούσαμε πως ήταν η ζήτηση στην αγορά διαφοροποιώντας την διαδρομής εντάσσοντας και άλλες διαδρομές. Ο στόχος μας ήταν να δώσουμε στον τουρίστα / πελάτη την δυνατότητα να γνωρίσει το φυσικό περιβάλλον τα γραφικά χωριά, τους ανθρώπους της υπαίθρου , να ζήσει τον τρόπο ζωής και την φιλοξενία τους αλλά να γνωρίσει και την θρησκευτική πλευρά αυτού του λαού, τα μοναστήρια, τις εκκλησίες και τα ξωκλήσια.

4. Σήμερα υπάρχουν προσδιορισμένες διαδρομές ή είναι tailor made ανά group; Ή και τα δυο;

Υπάρχουν διαδρομές που θεωρούνται καθιερωμένες και είναι γνωστές είτε διαμέσου της ιστοσελίδας μας είτε διαμέσου των φυλλαδίων που εκδίδουμε στην αρχή της τουριστικής περιόδου .Οι εκδρομές αυτές έχουν διάρκεια από 2.30 στις 3 ώρες και η τιμή τους είναι σταθερά στα 19 ευρώ. Υπάρχουν και εκδρομές περιήγησης σε πεδινές περιοχές διάρκειας μιας ώρας με τιμή εισιτηρίου 11 ευρώ. Όλες οι εκδρομές έχουν στάσεις οπού ο τουρίστας θα ξεναγηθεί από τον ξεναγό/ συνοδό του τρένου από 10 -20 λεπτά. Του δίνεται η ευκαιρία να απολαύσει ένα καφέ ένα αναψυκτικό και να θαμάσει το μέρος και να φωτογραφηθεί .

5. Ποιες εθνικότητες Τουριστών δέχεστε κυρίως ;

   Στα πρώτα χρόνια είχαμε μεγάλο τουριστικό κύμα από τις σκανδιναβικές χώρες ενώ σήμερα δεχόμαστε τουρισμό από διάφορες χώρες, όπως Γερμανία, Ιταλία, Γαλλία, Αγγλία αλλά και χώρες του ανατολικού συνασπισμού. Το τρενάκι μας προσφέρει κάτι το διαφορετικό από ότι προσφέρουν τα άλλα γραφεία τουρισμού. Εμείς προσφέρουμε κάτι διαφορετικό και διασκεδαστικό. Δεχόμαστε όλες τις ηλικίες των επισκεπτών, αλλά ιδιαίτερα δεχόμαστε οικογένειες με παιδιά, ηλικιωμένους αλλά και νεαρούς φυσικά τα απογεύματα μετά το κολύμπι της ημέρας. Φυσικά ο κάθε μήνας έχει διαφορετικής μορφής τουρίστες και έτσι η διαφορετικότητα στις εκδρομές ποικίλη.

6. Ποιο κρίνετε ως το πιο σημαντικό στοιχείο της επιτυχίας σας στην επιχειρηματική σας δράση που σχετίζεται με το τρενάκι;

   Είναι το πάθος για προσφορά μέσα από την μελέτη της αγοράς του τουρίστα. Δηλαδή εμείς θέλουμε από τον τουρίστα να πάρουμε ένα μεγάλο μέρος από το κομμάτι των εκδρομών που θέλει να κάνει στην περιοχή μας. Για τον λόγο αυτό στοχεύουμε την ζήτηση μέσα από την ποιότητα του τουρίστα που επισκέπτεστε την περιοχή μας. Η εμπειρία μας, σε συνεννόηση με τον ΕΟΤ και την δυναμική των κρατήσεων της περιοχής υπολογίζουμε την μέση περίπου ζήτηση.

   Η ένωση δυνάμεων δηλαδή η αύξηση των μετόχων στην εταιρεία με την ένταξη σε αυτή άλλων δύο επιχειρηματιών του τουρισμού (με ξενοδοχεία, εστιατόρια, καταστήματα κλπ) βοήθησε στην αύξηση και δυνάμωσε την επιχειρηματική δραστηριότητα των τρένων.

7. Υπήρξε κάποιο χρηματοδοτικό εργαλείο που χρησιμοποιήσατε για τη χρηματοδότηση της επένδυσής σας; π.χ. ΕΣΠΑ, Κυβερνητική χρηματοδότηση, Περιφερειακή χρηματοδότηση, η κάτι άλλο.

   Δυστυχώς δεν υπάρχει καμία οικονομική βοήθεια από το κράτος ή από οποιονδήποτε άλλο φορέα. Τουναντίον στα πρώτα χρόνια έγινα πειραματόζωο από τους ίδιους τους φορείς του κράτους.

8. Πιστεύετε ότι υπάρχει μέλλον στη συγκεκριμένη δραστηριότητα και αν ναι ποια νομίζετε ότι είναι η βασική κατεύθυνση της δραστηριότητας για το μέλλον; θα υπάρχουν αλλαγές στη βασική ιδέα;

   Θα ξεκινήσω από το τέλος, η βασική ιδέα είναι η μεταφορά τουριστών με ασφάλεια σε διάφορους φυσικούς, πολιτισμικούς, θρησκευτικούς τόπους, την γνωριμία των ξένων με τους ντόπιους της περιοχής καθώς την προσπάθεια οι τουρίστες να περάσουν μια ευχάριστη περιήγηση με το τρενάκι. Ο συνοδός /ξεναγός καθ' όλη την διαδρομή επεξηγεί στους περιηγητές όλα όσα βλέπουν και ζουν στις διάφορες στάσεις του τρένου.

   Η επιχειρηματική δραστηριότητα έχει αγαπηθεί από τους ξένους και για τον λόγο αυτό συνεχίζεται. Πρόθεση μας είναι να προσφέρουμε διάφορες εναλλακτικές διαδρομές και περιηγήσεις για να καλύψουμε όσο το δυνατό όλες τις υπάρχουσες ανάγκες.

9. Γιατί επενδύσατε στην ιδέα αυτή; και ποιοι ήταν οι προβληματισμοί σας πριν επενδύσετε σε αυτήν;

Θεωρούσα ότι ήταν κάτι το πρωτότυπο και καινοτόμο. Κάτι που θα πρόβαλε την κρητική φιλοξενία, τα ήθη και έθιμα της περιοχής και θα παρέχει μια ευχάριστη περιήγηση στους ξένους. Έχουμε πελάτες που ξαναέρχονται στα Χανιά για να πάνε με το τρενάκι.

Όπως κάθε επένδυση έχει ένα ρίσκο έτσι και το τρενάκι. Το τρενάκι είναι αλληλένδετο με τον τουρισμό που έρχεται στην περιοχή μας παρουσίαζε κάποια προβλήματα στην περιοχή όταν υπήρχε κάποια κρίση. Η μείωση των τουριστών μείωνε και τα εισοδήματα και τις προσφερόμενες διαδρομές. Στην αρχή λόγω του οδικού δικτύου της επαρχίας είχαμε αρκετές φθορές στα τρένα, όμως με την διόρθωση αυτών, δημιουργήσαμε περισσότερες διαδρομές διαμέσου άλλων κατοικημένων χωριών της επαρχίας των Χανιών.

10. Ποια η σχέση της Δημοτικής Αρχής μαζί σας; Υπάρχουν συγκεκριμένες διαδρομές που κρίνουν το επίπεδο συνεργασίας μεταξύ της εταιρείας και του Δήμου;

Υπάρχει μια καλή σχέση με τις δημοτικές και κοινοτικές αρχές ενώ πάντα βρισκόμαστε δίπλα τους για να στηρίξουμε κάποιες δραστηριότητες τους.

Όλες οι διαδρομές εγκρίνονται από τις δημοτικές αρχές και την περιφέρεια καθώς και τον ΕΟΤ. Υποβάλλονται κάθε χρόνο όπως και οι νέες διαδρομές.

11. Ποιο είναι το νομικό πλαίσιο που διέπει τη λειτουργία σας;

Υπάρχει νομοθετικό πλαίσιο που διέπει την λειτουργία των τρένων και οι άδειες και διαδρομές παίρνονται από τις δημοτικές αρχές και τον ΕΟΤ. (Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού)

12. Αν είχατε να επικεντρωθείτε σε ένα στοιχείο που κρίνει την επιτυχία του όλου εγχειρήματος ποιο πιστεύετε ότι είναι αυτό;

Είναι να προσπαθείς να προσφέρεις κάτι που θα ευχαριστήσει τον πελάτη σε σχέση πάντοτε γι'αυτό που πληρώνει. Να δει και να θαυμάσει την φύση να δοκιμάσει τα κρητικά παραδοσιακά εδέσματα, να επισκεφτεί τον τόπο παραγωγής του ελαιόλαδου του κρασιού του τσίπουρου. Να μιλήσει με τους ντόπιους και να πιεί ένα καφεδάκι μαζί τους.

Αυτό συμβάλει στην προβολή της κρητικής κουλτούρας και της αγάπης του κρητικού φυσικού τοπίου. Αυτό θεωρούμε την μεγαλύτερη μας επιτυχία.

13. Έχετε κάποια άλλα σχόλια τα οποία θεωρείτε ότι είναι σημαντικά;

Το τρενάκι θεωρούμε ότι έχει συμβάλει στην ενίσχυση των προσφερόμενων υπηρεσιών στο προσφερόμενο τουριστικό προϊόν στα Χανιά. Πριν λίγα χρόνια πιέσαμε τις δημοτικές αρχές των Χανιών και δρομολογήσαμε τα λεωφορεία HOP ON HOP OFF , προσφέροντας έτσι ακόμη μια υπηρεσία στο τουριστικό προϊόν της περιοχής. Το θεματικό τρενάκι έχει γίνει η «μασκότα» της τουριστικής περιοχής μας.

Η συνέντευξη έγινε στα ιδιόκτητα γραφεία The Little Fun Train στον Πλατανιά Χανιών στις 16 Μαΐου 2018. Διευθυντής και ιδιοκτήτης Δημήτρης Κατσαφράκης & Αντώνης Κοκολοδημήτρης .