

**ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ**  
**ΣΧΟΛΗ Σ.Δ.Ο.**

**Τμήμα Διοίκηση Επιχειρήσεων**

**ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΧΕΡΣΑΙΕΣ - ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ.**  
**ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΑΤΡΑ.**  
**(ΕΡΕΥΝΑ ΣΕ ΤΡΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ)**



**Εισηγήτρια : Κάρδαρη Ιωάννα**



**Σπουδάστριες : Στεργιοπούλου Παναγιώτα**  
**Φαφούτη Κατερίνα**

**ΠΑΤΡΑ 2000**

|                      |      |
|----------------------|------|
| ΑΡΙΘΜΟΣ<br>ΕΙΣΑΓΩΓΗΣ | 6709 |
|----------------------|------|

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελ

### ♦ **ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ :**

#### **ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΧΕΡΣΑΙΕΣ – ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ**

1

##### ▪ **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ : ΕΙΣΑΓΩΓΗ**

|  |    |
|--|----|
| 1.1 Γενικά για τις μεταφορές                               | 2  |
| 1.2 Η σημασία των μεταφορών στην Εθνική οικονομία          | 6  |
| 1.3 Συμβολή του τομέα των Μεταφορών στο ΑΕΠ της χώρας      | 7  |
| 1.4 Σχεδιασμός των μεταφορών και η τεχνική της κυκλοφορίας | 7  |
| 1.5 Βασικές έννοιες ενός συστήματος μεταφορών              | 10 |
| 1.6 χερσαίες μεταφορές                                     | 13 |

##### ▪ **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ : ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

|   |    |
|---|----|
| 2.1 Ιστορική εξέλιξη των ελληνικών σιδηρόδρομων         | 16 |
| 2.2 Αίτια της κρίσης των Ελληνικών Σιδηρόδρομων         | 19 |
| 2.3 Στρατηγικοί στόχοι του ΟΣΕ για τα επόμενα 15 χρόνια | 26 |

##### ▪ **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ : ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

|  |    |
|--|----|
| 3.1 Γενικά.  | 31 |
| 3.2 Οδικές Εμπορευματικές μεταφορές                                    | 32 |
| 3.3 Οι οργανωμένες ομάδες ενδιαφερομένων, οι εργαζόμενοι στον κλάδο    | 32 |
| 3.4 Θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο των οδικών εμπορευματικών μεταφορών | 34 |
| 3.5 Θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο των οδικών επιβατικών μεταφορών     | 36 |
| 3.6 Οδικό δίκτυο   | 38 |
| 3.7 Ελληνικό οδικό δίκτυο  | 38 |
| 3.8 Μεγάλα έργα στον τομέα των μεταφορών                               | 39 |
| 3.9 Αναπτυξιακό πρόγραμμα 2000-2006                                    | 42 |

##### ▪ **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ : ΕΛΛΑΣ- ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

|  |    |
|--|----|
| 4.1 Ιστορική Αναδρομή                  | 43 |
| 4.2 Η Ελληνική Ναυτιλία στον 20ο αιώνα | 50 |
| 4.3 Η Ελληνική εμπορική ναυτιλία       | 55 |
| 4.4 Ο Έλληνας ναυτικός                 | 56 |

### ♦ **ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ :**

#### **ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΠΑΤΡΩΝ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**

##### ▪ **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ : ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ**

|            |    |
|------------|----|
| 5.1 Γενικά | 59 |
|------------|----|

|   |     |
|---|-----|
| 5.2 Πορθμειακή κίνηση εξωτερικού  | 62  |
| 5.3 Εξέλιξη φόρτου οχημάτων και επιβατών 1990-1998                      | 62  |
| 5.4 Εξέλιξη φόρτου οχημάτων και επιβατών το πρώτο εξάμηνο του 1999      | 63  |
| ▪ <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ : ΟΣΕ ΠΑΤΡΩΝ</b>                                     |     |
| 6.1 Γενικά  | 66  |
| 6.2 Επιβατική κίνηση σταθμού  | 69  |
| 6.3 Εμπορική κίνηση σταθμού   | 70  |
| 6.4 Μελλοντικά σχέδια και στόχοι του Ο.Σ.Ε. Πατρών                      | 70  |
| ▪ <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ : ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ – ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ</b>                       |     |
| 7.1 Γενικά  | 71  |
| 7.2 Σύμβαση παραχώρησης   | 71  |
| 7.3 Ζεύξη με πλοία  | 73  |
| 7.4 Χρόνος μεταφοράς με τη γέφυρα                                       | 73  |
| 7.5 Αποτελέσματα από τη γέφυρα Ζεύξης Ρίου – Αντιρρίου                  | 74  |
| ▪ <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΩΟ : ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ</b>                  |     |
| 8.1 Γενικά  | 77  |
| 8.2 Διοίκηση  | 78  |
| 8.3 Δύναμη – Λεωφορεία  | 78  |
| 8.4 Βιβλία – Στοιχεία   | 79  |
| 8.5 Γενικές Εισπράξεις  | 80  |
| 8.6 Προσωπικό   | 82  |
| 8.7 Μεταφορικό Έργο   | 83  |
| ▪ <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ : ΜΙΝΟΑΝ LINES</b>                                  |     |
| 9.1 Φυσιογνωμία της εταιρείας   | 86  |
| 9.2 Σκοπός της εταιρείας  | 87  |
| 9.3 Πορεία της εταιρείας  | 88  |
| 9.4 Συμμετοχή των Μίνωικών Γραμμών σε άλλες εταιρείες                   | 95  |
| ▪ <b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ : SUPERFAST FERRIES :<br/>ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ</b> |     |
| 10.1 Ίδρυση και πορεία της εταιρείας                                    | 97  |
| 10.2 Σύσταση Διοικητικού Συμβουλίου                                     | 100 |
| 10.3 Οικονομικά Μεγέθη της Εταιρείας                                    | 101 |
| 10.4 Έργατικό δυναμικό  | 102 |
| 10.5 Πολιτική της Εταιρείας για το περιβάλλον                           | 102 |
| ♦ <b>ΕΠΙΛΟΓΟΣ : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΡΙΣΕΙΣ</b>                            | 104 |

**ΜΕΡΟΣ ΠΡΩΤΟ**  
**ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΧΕΡΣΑΙΕΣ - ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ**

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ

---

### ΕΙΣΑΓΩΓΗ

---

#### 1.1 ΓΕΝΙΚΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Οι μεταφορές αποτελούν μια βασικότατη και απαραίτητη λειτουργική ενότητα μέσα στη δομή μιας οποιασδήποτε ανθρώπινης κοινωνίας. Η λειτουργική αυτή ενότητα σχετίζεται πολύ στενά με τον τρόπο ζωής, την έκταση και την τοποθεσία των δραστηριοτήτων παραγωγής και ψυχαγωγίας της υπόψη κοινωνίας καθώς και με το είδος των αγαθών και υπηρεσιών τα οποία είναι επιθυμητό να γίνουν προσιτά για κατανάλωση.

Επιπρόσθετη απόδειξη του παραπάνω είναι ότι η εισαγωγή νέων ή βελτιωμένων τεχνολογιών των μεταφορών επηρέασε σημαντικά την εξέλιξη του ανθρώπινου πολιτισμού. Πολλοί ιστορικοί και κοινωνιολόγοι ερευνητές έχουν την τάση να θεωρούν τον επηρεασμό αυτό σαν μια σχέση αιτίου – αιτιατού πιστεύουν δηλαδή, ότι η εξέλιξη νέων τεχνολογιών των μεταφορών έχει όχι απλά επιστρέφει αλλά κύρια προκαλέσει αλλαγές σε κοινωνίες οι οποίες χρησιμοποίησαν αυτές τις τεχνολογίες. Αυτό όμως προφανώς αποτελεί μίαν απλουστευτική θεώρηση. Οι μεταφορές είναι τόσο άμεσα συνδεδεμένες με σχεδόν όλες τις ανθρώπινες δραστηριότητες, ώστε είναι απαρχής αδύνατο να διαφοροποιήσει κανείς το αίτιο από το αιτιατό. Συμπερασματικά μπορεί μόνον να ειπωθεί ότι οι εξελίξεις στις μεταφορές έκαναν δυνατές αλλαγές στον τρόπο με τον οποίο ζούμε και στον τρόπο με τον οργανώνουμε τις κοινωνίες μας, και επομένως επηρέασαν ουσιαστικά την ανάπτυξη του σύγχρονου πολιτισμού.

Οι μεταφορές χωρίζονται σε δύο βασικές κατηγορίες.

1. Σε μεταφορές προσώπων
2. Σε μεταφορές αγαθών

Οι μεταφορές προσώπων και αγαθών είναι τόσο παλιές όσο και η ίδια η ανθρωπότητα. Ήδη οι άνθρωποι της νεολιθικής εποχής πραγματοποιούσαν μετακινήσεις από τόπο σε τόπο για την αναζήτηση τροφής, κουβαλώντας μαζί τους τα λιγοστά προσωπικά τους είδη.

Αυτή η περιορισμένη και πρωτόγονη μετακίνηση εξελίχθηκε σταδιακά και οδήγησε στους σημερινούς τρόπους μεταφοράς στον κόσμο που ζούμε, όπου οι άνθρωποι ταξιδεύουν με μεγάλους ρυθμούς, για πολλούς σκοπούς και προς όλες τις κατευθύνσεις. Στα περισσότερα πολιτισμένα κράτη του πλανήτη μας ένα μεγάλο μέρος του εργαζόμενου πληθυσμού ταξιδεύει σήμερα καθημερινά, με κάποιο μηχανοκίνητο όχημα από τους χώρους κατοικίας προς τους χώρους δουλειάς και αντίστροφα. Υπάρχουν ακόμα ταξίδια για ψώνια, για ψυχαγωγία, για κοινωνικούς σκοπούς κλπ.

Επίσης τα αγαθά διακινούνται, πολλές φορές σε πολύ μακρινές αποστάσεις και έτσι γίνονται προσιτά και αναλώσιμα τα πολυώνυμα και πολυποίκιλα είδη, τα οποία αποτελούν μέρος του αναμενόμενου σήμερα από τον καθένα μας επιπέδου ή ποιότητας όπως λέμε ζωής.

Από την άλλη μεριά, οι μεταφορές καταναλώνουν ένα σημαντικό μέρος φυσικών προσόδων όπως εδαφικές ή άλλες εκτάσεις (που δεσμεύονται για χρήση), ενέργεια, καύσιμα, πρώτες ύλες (που είναι απαραίτητες για την πραγμάτωση του μεταφορικού έργου), τον χρόνο πολλών ανθρώπων για την κατασκευή, συντήρηση και λειτουργία των μεταφορικών συστημάτων κλπ. Η κατανάλωση αυτή πρόδηλα δεν θα γινόταν αποδεκτή, αν δεν προκύπτον ουσιώδη οφέλη από την εκτεταμένη χρήση των μεταφορών, οφέλη που ανάγονται στην βελτίωση του γενικού επιπέδου ζωής για τον άνθρωπο. Πέρα όμως από τα οφέλη υπάρχουν και

αρνητικά αποτελέσματα των μεταφορών, όπως ρύπανση του περιβάλλοντος, αισθητική αλλοίωση του κλπ.

Ενδιαφέρον στο σημείο αυτό παρουσιάζουν οι ρόλοι των μεταφορών αναφορικά με τις ανθρώπινες δραστηριότητες. Οι ρόλοι αυτοί αναλύονται στη συνέχεια.

### **1. Οικονομικός Ρόλος των Μεταφορών**

Το περιεχόμενο των οικονομικών επιστημών κύρια πραγματεύεται την παραγωγή κατανομή και κατανάλωση αγαθών και υπηρεσιών, οι οποίες έχουν αξία και σημασία για τον άνθρωπο. Ένας πολύ σημαντικός ρόλος των μεταφορών είναι μέσα ακριβώς σε αυτό το περιεχόμενο. Ο άνθρωπος πρέπει να χρησιμοποιήσει τις φυσικές προσόδους (πρώτες ύλες) της γης, για να ικανοποιήσει τις βασικές αναγκαιότητες της ζωής, δηλαδή να εξασφαλίσει τροφή ένδυση και κατάλυμα. Αλλά και πέρα από αυτές τις απλές αναγκαιότητες και άλλες, από αυτές που κάνουν την ζωή πιο ευχάριστη, άνετη και ανταποδοτική. Με τις μεταφορές λοιπόν πετυχαίνονται αυτοί οι σκοποί. Ειδικότερα με τις μεταφορές πετυχαίνεται

- Πληρέστερη αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πηγών. Ως γνωστό οι πρώτες ύλες είναι σποραδικά και κατά τρόπο άνισο κατανεμημένες πάνω στη γη. Υπερπλεονάζουν σε ορισμένους ασήμαντης έκτασης τόπους, ενώ την ανάγκη χρησιμοποίησής τους την έχει όλος ο κόσμος ή τουλάχιστον ευρύτερες γεωγραφικές περιοχές. Με τις μεταφορές είναι δυνατή η εξισορρόπηση του άνισου αυτού δυναμικού παραλληλιζόμενη με τη λειτουργία του νόμου των συγκοινωνούντων δοχείων.
- Αξιοποίηση συγκεκριμένων και τοπικής φύσης παραγωγικών εξειδικεύσεων. Τα προϊόντα δηλαδή μιας υπερανάπτυκτης από άποψη



οργάνωσης, εξειδίκευσης και ικανότητας στελεχών γεωγραφικής περιοχής, μπορούν να θεραπεύσουν ζωτικές ανάγκες λαών σε όλο τον γεωγραφικά χώρο.

- Αξιοποίηση του παράγοντα «χρόνος», δημιουργία νέων αγορών όπως βιομηχανική, οικονομική και διοικητική αποκέντρωση καθώς και αστικοποίηση της υπαίθρου.

Πέρα από τα ανωτέρω, πρέπει να τονισθεί ότι οι μεταφορές συνιστούν αυτοδύναμη βιομηχανική οντότητα, παρέχοντας τεράστιες ευκαιρίες απασχόλησης στα άτομα μιας χώρας.

## **2. Κοινωνικός Ρόλος των Μεταφορών**

Ο κοινωνικός ρόλος των μεταφορών επέτρεψε στους ανθρώπους να μετατραπούν από νομαδικές υπάρξεις σε άτομα που ζουν σε μόνιμες κατοικίες. Πράγματι, καθώς οι μεταφορές γινόντουσαν φθηνότερες και προσιτές στον άνθρωπο, ο τελευταίος αποφάσιζε ολοένα και περισσότερο να εγκατασταθεί σε μόνιμες κατοικίες (χωριά, πόλεις) . Οι σχηματισμοί των τελευταίων ήταν πια λιγότερο εξαρτημένοι από τις τοπικές πρώτες ύλες για την υποστήριξη της ύπαρξής τους.

## **3. Πολιτικός Ρόλος των Μεταφορών**

Οι μεταφορές έχουν σημαντική επίδραση στα πολιτικά χαρακτηριστικά μιας κοινωνίας, καθώς επιτρέπουν σε μεγάλες περιοχές να κυβερνώνται από μίαν ορισμένη θέση (π.χ την πρωτεύουσα μιας χώρας), ή να εγγυώνται την αντιπροσωπευτική διακυβέρνηση μεγάλων εθνών. Εδώ υπάρχουν και ορισμένα πολιτικά ερωτηματικά, π.χ σε ποια είδη μεταφοράς θα πρέπει να δίνεται προτεραιότητα (π.χ στις στρατιωτικές ή στις κοινωνικοπολιτικές ανάγκες μιας χώρας κλπ.).

Επίσης, ποιος θα πρέπει να παρέχει, λειτουργεί και συντηρεί το σύστημα μεταφορών μιας χώρας κλπ.

#### **4. Περιβαλλοντικός Ρόλος των Μεταφορών**

Αυτός συνήθως θεωρείται από αρνητική σκοπιά. Πράγματι, οι μεταφορές σε ορισμένες περιπτώσεις είναι γενεσιουργές αιτίες φαινομένων, όπως ρύπανση του περιβάλλοντος (ξηράς, υδάτων, αέρα), θόρυβος κλπ. Επίσης, υπάρχουν και αισθητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον οι οποίες μπορεί να αποβούν καθοριστικές στο σχεδιασμό των μεταφορικών συστημάτων.

#### **1.2 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

Σχετικά με την σημασία των μεταφορών για την εθνική οικονομία σημειώνεται ότι, πέρα από το ρόλο που αυτές παίζουν στην εξυπηρέτηση των άλλων οικονομικών δραστηριοτήτων σημαντικό ρόλο παίζουν και ως αυτόνομος οικονομικός κλάδος.

Μια ένδειξη για το μέγεθος και την σημασία των μεταφορών ως οικονομικού κλάδου δίνεται από τους δείκτες που συνήθως χρησιμοποιούνται για το σκοπό αυτό. Ως τέτοιο δείκτες θεωρούνται η απόλυτη και σχετική θέση του κλάδου σε σχέση με τα αντίστοιχα συνολικά μεγέθη της οικονομίας και ειδικότερα σε σχέση με το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ), τις Ακαθάριστες Επενδύσεις Πάγιου Κεφαλαίου και την απασχόληση.

### **1.3 ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟ Α.Ε.Π ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ**

Το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν ορίζεται ως, η συνολική αξία εντός των ορών της επικράτειας παραχθέντων τελικών προϊόντων και υπηρεσιών. Το Α.Ε.Π. αποτελεί βασικό οικονομικό δείκτη. Ειδικότερα το Α.Ε.Π. από μεταφορές περιλαμβάνει την αξία των υπηρεσιών καθώς και των αμοιβών των συντελεστών της παραγωγής που έχουν σχέση με τις θαλάσσιες μεταφορές, τους σιδηρόδρομους, και τις λοιπές μεταφορές και αποθηκεύσεις (οδικές και αεροπορικές μεταφορές και αποθηκεύσεις).

### **1.4 Ο ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ Η ΤΕΧΝΙΚΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ**

Οι μεταφορές ανθρώπων και αγαθών αποτελούν υπηρεσίες για τις οποίες εκδηλώνεται μια συνεχώς αυξανόμενη απαίτηση. Το σύνολο των απαιτήσεων για μεταφορές ονομάζεται συνήθως ζήτηση. Ενώ το σύνολο των μεταφορικών συστημάτων που προσφέρονται για την ικανοποίηση αυτής της ζήτησης (δηλαδή τα σχήματα, τα δίκτυα και οι τερματικές εγκαταστάσεις), αναφέρονται σαν προσφορά. Έτσι το πρόβλημα στις μεταφορές μπορεί να ορισθεί σαν η ύπαρξη ανισορροπίας μεταξύ προσφοράς και ζήτησης μεταφορικής.

Το μέγεθος αυτής της ανισορροπίας μεταβάλλεται ανάλογα με το εξεταζόμενο είδος μεταφοράς, τη χρονική περίοδο, και την εξεταζόμενη περιοχή.

Υστερα από αρκετές αναζητήσεις έγινε αντιληπτό ότι η διαμόρφωση ορθών λύσεων για τα προβλήματα που παρουσιάζονται στον τομέα των μεταφορών, απαιτεί κάτι περισσότερο από την απλή εφαρμογή τεχνολογιών και την κατασκευή νέων δρόμων, σιδηρόδρομων, γεφυρών,

λιμανιών κλπ. Πιο συγκεκριμένα απαιτείται εξέταση της προσφοράς και της ζήτησης και στη συνέχεια προσεκτικός προγραμματισμός των απαιτούμενων έργων, μεταφορικών εγκαταστάσεων κλπ. Με βάση μίαν επιστημονική θεώρηση και μεθόδευση. Έτσι προέκυψαν δύο νέες επιστημονικές κατευθύνσεις α) ο σχεδιασμός των μεταφορών και β) η τεχνική της κυκλοφορίας.

Ο Σχεδιασμός των μεταφορών αποτελεί γενικότερο κλάδο που μελετά όλες τις παραμέτρους που υπεισέρχονται ή επηρεάζουν ένα σύστημα μεταφορών, αναπτύσσει μεθοδολογίες για την ανάλυση και αξιολόγηση εναλλακτικών λύσεων και τελικά επιλέγει την καλύτερη λύση για ένα σύστημα μεταφοράς, με στόχο την ασφαλή, γρήγορη, άνετη και συνάμα οικονομική μεταφορά ανθρώπων και αγαθών

Η Τεχνική της κυκλοφορίας αποτελεί το μέρος του κλάδου των μεταφορών που ασχολείται ειδικότερα με τις οδικές μεταφορές. Δίνει δηλαδή ξεχωριστή έμφαση στα προβλήματα που δημιουργούνται από την πυκνή κυκλοφορία των αυτοκινήτων κάθε φύσεως, όπως αυτά χρησιμοποιούνται για την κάλυψη των μεταφορικών αναγκών, καθώς και στους τρόπους αντιμετώπισης των προβλημάτων αυτών. Αναπτύχθηκε ιδιαίτερα και ξεχωριστά η τεχνική της κυκλοφορίας, επειδή τα παραπάνω προβλήματα εμφανίζονται ιδιαίτερα πιεστικά τα τελευταία χρόνια.

Ας επιστρέψουμε στις μεταφορές που διακρίνονται περαιτέρω σε

- Χερσαίες Μεταφορές (αυτές χωρίζονται ακόμα σε οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές).
- Θαλάσσιες και ποτάμιες Μεταφορές
- Εναέριες Μεταφορές
- Μεταφορές με αγωγούς
- Μεταφορές με μεταφορικές ταινίες
- Υποθαλάσσιες Μεταφορές

Παρατηρείται λοιπόν ότι ο επιστημονικός χώρος που καλύπτουν οι Μεταφορές είναι εξαιρετικά ευρύς και για το λόγο αυτό καλύπτει πολλά και ποικίλα είδη επαγγελματικής δραστηριότητας.

Μηχανικοί πολλών και διαφόρων ειδικοτήτων μπορούν να θεωρήσουν τους εαυτούς τους σαν συγκοινωνιολόγους, δηλαδή σαν επιστήμονες των συστημάτων μεταφορών π.χ. οι μηχανικοί αεροδρομίων, γεφυρών, οι οδοποιοί, οι κυκλοφοριολόγοι, οι λιμενολόγοι κλπ. Επιπρόσθετα υπάρχουν και άλλοι επαγγελματίες των οποίων το κύριο ενδιαφέρον ανάγεται στη βελτίωση των παρεχόμενων ή στο σχεδιασμό νέων μεταφορικών εξυπηρετήσεων π.χ οι μηχανολόγοι των μεταφορικών μέσων, επιχειρησιακοί ερευνητές, αναλυτές, στατιστικολόγοι, σχεδιαστές μεταφορικών εγκαταστάσεων κλπ.

Στο αντικείμενο της επιστήμης του Πολιτικού Μηχανικού υπάρχει συγκεκριμένη και βασική εξειδίκευση με κατεύθυνση τις μεταφορές, που συνήθως αναφέρεται σαν συγκοινωνιακός κύκλος, ή κύκλος υποδομής των Μεταφορών και Συγκοινωνιών. Ένα ευρύ φάσμα επιστημονικής ενημερότητας σε πολλούς (και πρόδηλα όχι όλους, γιατί αυτό είναι αδύνατο) τομείς των Μεταφορών καλύπτεται σχετικά από μαθήματα πανεπιστημιακού υπόβαθρου του Πολιτικού Μηχανικού, όπως

- Οδοποιία (σχεδιασμός και κατασκευή οδών)
- Σιδηροδρομική (σχεδιασμός σιδηροδρομικής γραμμής και σιδηροδρομικού δικτύου )
- Τεχνική της Κυκλοφορίας
- Λιμενικά Έργα
- Σχεδιασμός των μεταφορών
- Θαλάσσιες μεταφορές
- Εναέριες μεταφορές
- Αεροδρόμια (σχεδιασμός αεροδρομίων)

- Σχεδιασμός αστικής κυκλοφορίας
- Θεωρία κυκλοφοριακής ροής
- Λιμενικά συστήματα κ.α.

### **1.5 ΒΑΣΙΚΕΣ ΕΝΝΟΙΕΣ ΕΝΟΣ ΣΥΣΤΗΜΑΤΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Είναι απαραίτητο να αναγνωριστούν τα βασικά συστατικά στοιχεία, τα οποία βρίσκονται κοινά σε όλα τα συστήματα μεταφορών. Τα πρώτα από αυτά, είναι εκείνα που αναφέρονται άμεσα στην κίνηση από θέση σε θέση. Σε όλα λοιπόν τα μεταφορικά συστήματα, είτε αυτά είναι φυσικά είτε κατασκευασμένα από τον άνθρωπο, υπάρχουν το αντικείμενο και η τροχιά (διαδρομή) πάνω στην οποία αυτό κινείται.

Το αντικείμενο είναι αυτό που πρέπει να μετακινηθεί - οι επιβάτες ή τα αγαθά - και η τροχιά - η διαδρομή - είναι ο τόπος στο χώρο κατά μήκος του οποίου κινείται.

Επιπλέον, στις περισσότερες τεχνολογίες, το αντικείμενο κινείται μέσα σε κάποιο τύπο οχήματος, το οποίο δίνει στο αντικείμενο κινητικότητα πάνω στην ειδικού τύπου τροχιά που χρησιμοποιεί, γιατί το όχημα μπορεί να αυτοπροωθείται πάνω στην τροχιά αυτή. Μπορεί επίσης να χρησιμοποιείται για να προστατεύει το αντικείμενο από φθορά.

Είναι σε όλους γνωστά τα πιο συνηθισμένα οχήματα για επίγειες, εναέριες ή υδάτινες μεταφορές όμως παράδειγμα οχήματος είναι και ο θαλαμίσκος που περιέχει στερεά υλικά προς μεταφορά, μέσα σε ένα κανάλι με υγρό ή αέριο. Σε αυτή την Περίπτωση ο θαλαμίσκος μέσα στο ρευστό έχει μια φυσική κινητικότητα και χρησιμεύει για να προστατεύει τα στερεά που μεταφέρονται, από καταστροφή και ανεπιθύμητες προσμίξεις. Επειδή οι μεταφορές με οχήματα είναι ιδιαίτερα συνηθισμένες, το όχημα αναγνωρίζεται σαν το τρίτο λειτουργικό συστατικό στοιχείο των μεταφορών. Πάντως, πρέπει να κατανοηθεί ότι

μερικά αντικείμενα έχουν την έμφυτη ικανότητα από μόνα τους να έχουν κινητικότητα ως προς τις τροχιές, και σε αυτές τις περιπτώσεις δεν υπάρχει κάποιο όχημα που πρέπει να θεωρηθεί χωριστά, επειδή το αντικείμενο πραγματοποιεί από μόνο του την λειτουργία του οχήματος.

Όμοιο με το όχημα, στην λειτουργία του είναι το «container». Ένα container είναι μια συσκευή μέσα (ή πάνω) στην οποία εναποτίθενται τα αντικείμενα που πρόκειται να μεταφερθούν, για να διευκολυνθεί η κίνηση. Το container διαφέρει από το όχημα κατά μία άποψη, ότι δηλ. το container δεν διαθέτει από μόνο του την κινητικότητα είτε την ικανότητα της αυτοπροωθήσεως πάνω στην τροχιά ή και τα δύο.

Ένα container πρέπει να τοποθετηθεί πάνω σε ένα όχημα ή μέσα σε ένα κατάλληλο θαλαμίσκο ή να συνδυασθεί με μια επιπλέον συσκευή για να καταστεί μέρος ενός οχήματος. Έτσι, η πρωταρχική αποστολή του εμπορευματοκιβωτίου είναι να προστατεύει τα αντικείμενα που πρόκειται να μετακινηθούν και να διευκολύνει τη φόρτωση και εκφόρτωση διατηρώντας ολόκληρο το φορτίο συγκεντρωμένο σαν μια μονάδα.

Στα περισσότερα συστήματα μεταφορών δεν συνδέεται με μια ξεχωριστή τροχιά, κάθε δυνατή προέλευση (αφετηρία) και προορισμός (πέρας). Αυτό είναι συνήθως εξαιρετικά δαπανηρό για πολλούς λόγους: η χρήση της γης, η εργασία και τα απαιτούμενα υλικά για συντήρηση καθώς και οι αρχικές δαπάνες κατασκευής. Έτσι υπάρχουν διαδρομές μόνον μεταξύ ορισμένων σημείων. Ομοίως λαμβάνεται πρόνοια για την εξυπηρέτηση της κινήσεως μεταξύ πολλών αφετηριών και περάτων με τη σύνδεση των διαδρομών μεταξύ τους, οπότε παρέχεται δυνατότητα επιλογής της πορείας και συνεπώς και των θέσεων προορισμού. Αυτό οδηγεί σε μια σημαντική διαφοροποίηση μεταξύ δύο συστατικών στοιχείων των δρομολογίων – των συνδέσμων και των διασταυρώσεων (κόμβων). Οι σύνδεσμοι είναι διαδρομές στις οποίες η ροή υποχρεώνεται

να ακολουθεί μια ιδιαίτερη πορεία, όπως στην περίπτωση των σιδηροδρομικών γραμμών, των αυτοκινητόδρομων (μεταξύ διασταυρώσεων), ενός αγωγού ή μιας διώρυγας για υγρά, ή ενός αεροδιάδρομου για αεροσκάφη. Ροές δύο ή περισσότερων συνδέσμων μπορούν να συμβάλλουν σε μια διασταύρωση (κόμβο), ενώ μια μονή ροή μπορεί να διαχωρίζεται σε μια διασταύρωση για να ακολουθήσει δύο ή περισσότερες χωριστές πορείες .

Μια άλλη απαραίτητη λειτουργία σε κάθε σύστημα μεταφορών είναι η υποδοχή – είσοδος αντικειμένων που πρόκειται να κινηθούν μέσα στο σύστημα, και η έξοδος τους από το σύστημα στο τέλος του ταξιδιού. Ακόμη, η κίνηση από την αφειτηρία μέχρι τον προορισμό μπορεί να εμπεριέχει την κίνηση πάνω σε περισσότερες από μια τεχνολογίες ή μεταφορικά μέσα, οπότε απαιτείται και μια μεταφορά από τη μια τεχνολογία (ή μέσο) στην άλλη. Ακόμη και με το ίδιο μεταφορικό μέσο, μπορεί να είναι επιθυμητή η μεταφορά της διακινήσεως από ένα όχημα σε άλλο. Όλες αυτές οι λειτουργίες είναι όμοιες στο ότι η διακίνηση μεταβιβάζεται από το ένα όχημα στο άλλο. Αυτή η λειτουργία πραγματοποιείται με τις λεγόμενες τερματικές εγκαταστάσεις.

Για τις περισσότερο συνηθισμένες τεχνολογίες των μεταφορών, οι Τ.Ε είναι ξεχωριστές και συχνά μεγάλες εγκαταστάσεις. Τα αεροδρόμια, τα λιμάνια υπερπόντιων γραμμών, οι σιδηροδρομικοί σταθμοί, είναι όλα σχετικά παραδείγματα. Όμως, η ίδια λειτουργία λαβαίνει χώρα και π.χ σε μια στάση λεωφορείου σε ένα σημείο οδού, η οποία μπορεί να μην είναι τίποτα περισσότερο από μια θέση για να στέκονται οι επιβάτες ενώ περιμένουν, και ένα σήμα που να υποδεικνύει τη θέση που σταματά ένα λεωφορείο. Στην πραγματικότητα, στις περισσότερες χερσαίες τεχνολογίες μεταφορών η τερματική λειτουργία μπορεί να γίνεται σχεδόν σε κάθε σημείο κατά μήκος ενός συνδέσμου όπου τα οχήματα μπορούν να σταματήσουν για να φορτώσουν και να ξεφορτώσουν. Παράδειγμα:



τραίνα, λεωφορεία, φορτηγά και πλοία μπορούν να σταματούν για άμεση διάθεση των φορτίων τους οπουδήποτε πρόκειται αυτά να διεκπεραιωθούν. Αλλά τέτοια τακτική δεν είναι παντού εφαρμόσιμη εξ αιτίας των καθυστερήσεων στην διακίνηση άλλων φορτίων πάνω στο όχημα και εξ αιτίας της μεγαλύτερης οικονομίας ή οποία μπορεί να επιτευχθεί με το σταμάτημα της τροχαίας διακίνησης σε ιδιαίτερα σημεία, και τον κατάλληλο εφοδιασμό των τελευταίων για μια γρήγορη, ασφαλή και, προκειμένου για επιβάτες, άνετη φόρτωση και εκφόρτωση. Επίσης, αν η φόρτωση και εκφόρτωση λαβαίνει χώρα μόνο σε καθορισμένες θέσεις, ο σχεδιασμός των οχημάτων και ο σχεδιασμός των τερματικών εγκαταστάσεων μπορεί να βελτιστοποιηθούν συνδυασμένα, έτσι ώστε να επιτύχουμε χαμηλότερες δαπάνες, ένα υψηλότερο επίπεδο εξυπηρέτησης ή και τα δύο μαζί, για το σύστημα στο σύνολο του.

Οι σύνδεσμοι, οι διασταυρώσεις και τα τερματικά σημεία των συστημάτων μεταφοράς αναφέρονται σαν σταθερά σημεία του μεταφορικού συστήματος γιατί κατέχουν μόνιμη θέση (σε αντίθεση με τη θέση των οχημάτων και των εμπορευματοκιβωτίων).

## **1.6 ΟΙ ΧΕΡΣΑΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

Όπως προαναφέρθηκε, οι χερσαίες μεταφορές χωρίζονται στις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές.

Στις οδικές μεταφορές το μεταφορικό έργο πραγματοποιείται με τη χρήση του οδικού δικτύου μιας χώρας. Η έννοια της λέξης οδός είναι προσιτή σε όλους. Η πρώτη μορφή οδού ήταν το μονοπάτι, και στη συνέχεια ο ενισχυμένος με λιθόστρωση δρόμος. Με την επανειλημμένη χρησιμοποίηση της η οδός σύντομα ξεχώρισε σαφώς από το περιβάλλον, και απέκτησε εννοιολογική αλλά και ουσιαστική οντότητα. Σήμερα ο σχεδιασμός και η κατασκευή των οδών αποτελούν κλάδο επιστημονικό,

και μάλιστα ένα αντικείμενο βασικής εξειδίκευσης για την επιστήμη του πολιτικού μηχανικού, που συνήθως αναφέρεται σαν οδοποιία. Ο μηχανικός οδοποιίας πρέπει να κατέχει σημαντικές γνώσεις σχετικά με την ανάπτυξη των οδικών μεταφορών προτού προχωρήσει στο σχεδιασμό και στην κατασκευή στη συνέχεια, νέων οδών ή στην προσαρμογή υφιστάμενων οδών στις νέες κάθε φορά κυκλοφοριακές συνθήκες.

Στις οδικές μεταφορές βασική έννοια είναι καταρχήν ο αριθμός των κυκλοφορούντων οχημάτων δηλαδή ο αριθμός οχημάτων που κυκλοφορούν συνολικά στην επικράτεια μιας χώρας. Ο αριθμός αυτός αποτελεί και τον κύριο καθοριστικό παράγοντα του βαθμού φόρτισης των οδικών δικτύων της χώρας αυτής. Άλλη έκφραση είναι ο δείκτης ιδιοκτησίας επιβατικών αυτοκινήτων, είναι ο αριθμός των κυκλοφορούντων επιβατικών αυτοκινήτων ανά 1000 κατοίκους .

Πλην όμως από τα επιβατικά, υπάρχουν και τα φορτηγά αυτοκίνητα. Η εξέλιξη των τελευταίων συνήθως παρουσιάζεται με τον λόγο των φορτηγών προς τα επιβατικά αυτοκίνητα.

Άλλη χρήσιμη έννοια είναι η πληρότητα. Σαν πληρότητα των επιβατικών αυτοκινήτων ορίζεται ο αριθμός των επιβατών – του οδηγού συμπεριλαμβανόμενου – ανά αυτοκίνητο.

Το οδικό δίκτυο μιας χώρας χαρακτηρίζεται συνήθως από την ιεράρχηση του, δηλαδή την κατάταξη του σε οδούς διαφόρων κατηγοριών.

- Η κατάταξη αυτή είναι απαραίτητη από την άποψη της διευκόλυνσης στη συνεννόηση μεταξύ όλων αυτών που χρησιμοποιούν ή έχουν σχέση με τις οδούς. Υπάρχουν διάφορα συστήματα κατάταξης των οδών. Διοικητική κατάταξη, όπως αυτή γίνεται από τις αρμόδιες και υπεύθυνες κρατικές υπηρεσίες. Στην Ελλάδα διακρίνονται : Εθνικές, Επαρχιακές, Κοινοτικές οδοί. Π.χ. Η Εθνική οδός Κορίνθου –

Πατρών, η Επαρχιακή οδός Πατρών – Πύργου, η Κοινοτική οδός Προαστίου Πατρών.

- Αριθμητική κατάταξη, στην Ελλάδα όλοι οι δρόμοι του κύριου εθνικού δικτύου, αλλά και αρκετές επαρχιακές οδοί, έχουν ιδιαίτερη αρίθμηση .
- Κατάταξη των οδών κατά τύπο, δηλαδή ανάλογα με τα γεωμετρικά χαρακτηριστικά τους.
- Λειτουργική κατάταξη, δηλαδή κατάταξη ανάλογη με το λειτουργικό σκοπό που εξυπηρετεί κάθε οδός. Διακρίνονται σχετικά : Ταχείες Λεωφόροι, Ελεύθεροι Λεωφόροι, Συλλεκτικοί Δρόμοι, αρτηρίες, τοπικοί δρόμοι.

Στις σιδηροδρομικές μεταφορές το μεταφορικό έργο πραγματοποιείται με τα λεγόμενα μέσα σταθερής τροχιάς. Αυτά είναι ο κλασσικός σιδηρόδρομος. Ο προαστιακός σιδηρόδρομος, ο Μητροπολιτικός σιδηρόδρομος (μετρό). Οι σιδηροδρομικές μεταφορές κατέχουν σοβαρή και σε ορισμένες περιπτώσεις την σπουδαιότερη θέση σε ένα μεταφορικό σύστημα. Υστερούν του αυτοκινήτου ως προς την εξατομίκευση του συγκοινωνιακού μέσου και την παροχή αισθήματος ελευθέριας στις κινήσεις ενός ατόμου, πλεονεκτούν όμως ως προς το κεφάλαιο των μαζικών και σε μεγάλες αποστάσεις μεταφορών, ιδιαίτερα των εμπορικών. Πλεονεκτούν επίσης από άποψη κόστους μεταφοράς και προπαντός από άποψη ασφάλειας .

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ**

---

### **ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

---

#### **2.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ**

##### **• ΙΔΡΥΣΗ - ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΤΟΥΣ**

Η ιδέα του σιδηροδρομικού δικτύου στο νεοσύστατο Ελληνικό κράτος άρχισε να το απασχολεί από το 1835. Η αρχή γίνεται με την κατάθεση στη Βουλή του πρώτου νομοσχεδίου για την ίδρυση του σιδηρόδρομου Αθήνας - Πειραιά, που ψηφίστηκε ομόφωνα από την Βουλή .

Πέρασε μισός αιώνας από την ίδρυση του πρώτου σιδηρόδρομου και η γραμμή είχε μήκος 9 μόνο χιλιόμετρα το έτος 1880.

Το 1882 μπορεί να χαρακτηριστεί ως έτος μηδέν της Ελληνικής σιδηροδρομικής εποχής. Τη χρονιά αυτή ο Χαρίλαος Τρικούπης υπογράφει οριστικές συμβάσεις για τρία δίκτυα (Θεσσαλίας, Πελοποννήσου και Αττικής) συνολικού μήκους 700 χλμ. Η συνολική σύλληψη της σιδηροδρομικής πολιτικής του κράτους και των διαφόρων τάσεων της πολιτικής εξουσίας, θέματα στρατηγικής διαμορφώνονται κατά τρόπο σχεδόν οριστικό. Οι συζητήσεις της εικοσαετίας περιορίζονται σε θέματα τακτικής για την πραγματοποίηση του αρχικού σχεδίου (πηγές χρηματοδότησης, συμμετοχή του κράτους)

Από το 1883 το ώριμο πια όνειρο αρχίζει να γίνεται πράξη. Ωστόσο, η σκληρή πραγματικότητα και η ανεξέλεγκτη συγκυρία, εσωτερική και εξωτερική, θα δυσκολέψουν σημαντικά τη διαχρονική ανάπτυξη του δικτύου, ενώ κατά την πρώτη δεκαετία (1883 - 1892 ) η μέση ετήσια

αύξηση του ενεργού δικτύου είναι 91 χλμ. Το χρόνο. Το 1902 λειτουργούν συνολικά 1065 χλμ. Και έχουν υπογραφεί οι οριστικές συμβάσεις για 520 χλμ. Ακόμα που θα παραδοθούν σταδιακά μέχρι το 1910 (65 χλμ. Το χρόνο).

Ως το 1900 έχουν αποφασιστεί οριστικά σχεδόν 1600 χλμ. που κατασκευάζονται μέχρι το 1910. Εκεί τελειώνει και η Ελληνική σιδηροδρομική εποχή. Από εκεί και πέρα οι αυξομειώσεις του Ελληνικού δικτύου ακολουθούν πιστά τις γεωγραφικές μεταβολές της χώρας, με εξαίρεση λίγα συνδεδετικά τμήματα.

### **Τρόποι κατασκευής και εκμετάλλευσης των Ελληνικών Σιδηρόδρομων**

Για την κατασκευή και εκμετάλλευση των σιδηρόδρομων της η Ελλάδα ακολούθησε τέσσερα κυρίως συστήματα:

1. Σιδηρόδρομοι καθαρά ιδιωτικοί, που κατασκευάστηκαν από ιδιωτικά κεφάλαια και τους εκμεταλλεύονται εταιρείες, χωρίς χρηματοδότηση από το κράτος.
2. Ιδιωτικοί σιδηρόδρομοι, τους οποίους κατασκεύασαν και εκμεταλλεύονται ιδιωτικές εταιρείες από ιδιωτικά κεφάλαια, με κρατική χιλιομετρική επιχορήγηση και με απαλλοτριώσεις εκ μέρους του κράτους.
3. Σιδηρόδρομοι που κατασκευάστηκαν για λογαριασμό και με δαπάνες του κράτους. Την εκμετάλλευση αυτών παραχώρησε το κράτος σε ιδιωτικές εταιρείες.
4. Ιδιωτικοί σιδηρόδρομοι που χαρακτηρίζονται οικονομικά δημόσιοι γιατί η δαπάνη της κατασκευής αυτών την κατέβαλε εξ ολοκλήρου σχεδόν το κράτος. Με αυτόν τον τρόπο κατασκευάστηκε ο

"Λαρισαϊκός". Την εκμετάλλευση και την διοίκηση την ανέλαβε το Δημόσιο, με τη σύσταση δημόσιας υπηρεσίας, με την επωνυμία "Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους".

### **Δημιουργία Σιδηρόδρομων Ελληνικού κράτους (ΣΕΚ)**

Από τα μέσα του 1918 υπάρχουν στην Ελλάδα δύο ανεξάρτητες μεταξύ τους κρατικές επιχειρήσεις, του Λαρισαϊκού και της Πελοποννήσου. Οι δύο αυτές κρατικές επιχειρήσεις οδηγούνται σε οικονομικό αδιέξοδο, για αυτό η κυβέρνηση επιδιώκει τη λύση με έναν ενιαίο πλέον οργανισμό. Με το νόμο 2144 της 18/3/1920 η διοίκηση των παραπάνω γραμμών παραδίδεται σε ιδιαίτερη δημόσια υπηρεσία με την επωνυμία " Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους ". Από το 1954 άρχισε να μελετάται η αναθεώρηση του οργανισμού του δικτύου σύμφωνα με τις νέες συνθήκες λειτουργίας που δημιουργήθηκαν μεταπολεμικά. Ο οργανισμός αυτός εγκρίθηκε από το Διοικητικό συμβούλιο του Σ.Ε.Κ. και άρχισε να λειτουργεί από τον Ιούλιο του 1957.

### **Δημιουργία ιδιωτικού φορέα του οργανισμού σιδηροδρόμων Ελλάδας Α.Ε (Ο.Σ.Ε.)**

Ο Ο.Σ.Ε ιδρύθηκε με το Ν.Δ. 674/1970 και άρχισε να λειτουργεί από 1-1-1971.

Σύμφωνα με τη διάταξη του άρθρου 2 του Ν.Δ 674/1970, ο Ο.Σ.Ε. αποτελεί δημόσια επιχείρηση που λειτουργεί για το δημόσιο συμφέρον σύμφωνα με τους κανόνες της ιδιωτικής οικονομίας και με μορφή Α.Ε., ενώ παράλληλα έχει διοικητική και οικονομική αυτονομία και υπόκειται σε όλες τις διατάξεις της νομοθεσίας περί ανωνύμων εταιρειών, εκτός από εκείνες που είναι αντίθετες με τις διατάξεις που Ν.Δ. 674/1970.

Το παραπάνω Ν.Δ. καθορίζει τη λειτουργία του Ο.Σ.Ε. σε πενήντα έτη, με αφετηρία υπολογισμού 1-1-1971.

Ο Ο.Σ.Ε. έγινε κοινωνικοποιημένη επιχείρηση με το Π.Δ. 59/1985 χωρίς να αλλάξει η νομική της προσωπικότητα. Η Αθήνα ορίζεται έδρα του Ο.Σ.Ε. Α.Ε.

## **2.2 ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΚΡΙΣΗΣ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ**

### **Οικονομική εξέλιξη τους**

Τον καιρό που τεράστιες επενδύσεις γίνονταν από το κράτος και την τοπική αυτοδιοίκηση για έργα οδικής υποδομής και από ιδιωτικούς φορείς για την αγορά αυτοκινήτων επιβατικών, φορτηγών και λεωφορείων, οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι δεν μπόρεσαν να παρακολουθήσουν την οδό της τεχνολογικής εξέλιξης ώστε να είναι σε θέση να προσφέρουν καλής ποιότητας υπηρεσίες και να αναπτύξουν μεγάλες ταχύτητες, μειώνοντας τους χρόνους διαδρομής. Η συμμετοχή των σιδηρόδρομων στις επενδύσεις για μεταφορές στο διάστημα 1960-80, ήταν κάτω από 5% και αυξήθηκε μόνο μετά το 1981. Αποτέλεσμα του παραγκωνισμού των Ελληνικών Σιδηροδρόμων ήταν το ότι ενώ το 1950 εκτελούσαν το 50% του χερσαίου υπεραστικού μεταφορικού έργου της χώρας, το 1990 έφτασαν να εκτελούν μόλις το 4% του επιβατικού έργου και το 8% του εμπορευματικού, ποσοστά που είναι πολύ κάτω από τα αντίστοιχα των άλλων ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων.

Αντίθετα η ανάπτυξη των οδικών μεταφορών στην Ελλάδα ήταν αλματώδης. Η ανεξέλεγκτη εξέλιξη αυτοκινήτου και η σιασιμότητα του σιδηρόδρομου έδωσαν σαν αποτέλεσμα τον άνισο ανταγωνισμό μεταξύ σιδηρόδρομου και οδού.

Σε αντίθεση με τα άλλα κράτη της Ευρώπης που ιδιαίτερα μετά τη ενεργειακή κρίση συνειδητοποιώντας τη σημασία του σιδηρόδρομου, έσπευσαν να εκσυγχρονίσουν και να αναβαθμίσουν τα σιδηροδρομικά τους δίκτυα, στην Ελλάδα μόλις τα τελευταία χρόνια έγινε κατανοητό ότι ο σιδηρόδρομος είναι το προσφορότερο μέσο μαζικής χερσαίας μεταφοράς για λόγους οικονομικούς και περιβαλλοντολογικούς, κι έτσι συντάχθηκε και υλοποιήθηκε και για το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο ένας μακροχρόνιος επιχειρησιακός σχεδιασμός 1993 - 1997 .



*Εικόνα 1. Γραμμή Ελληνικού Σιδηρόδρομου*

### **Υφιστάμενη κατάσταση**

Το Ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο , που έχει τη δομή του από τις αρχές του αιώνα μας, παρουσιάζει τα εξής δυσμενή χαρακτηριστικά.



- **Γραμμή**

Έχει αναπτυχθεί γραμμικά και όχι σε μορφή πλέγματος. Εξαιρέση παρουσιάζει μόνο στη Θεσσαλία και την Πελοπόννησο. Αυτή η γραμμική ανάπτυξη του σιδηρόδρομου, τον περιορίζει στις περιοχές της χώρας που έχουν άμεση γειτνίαση με τις γραμμές και του στερεί τη προσιτότητα προς πολλές άλλες περιοχές.

Το σύνολο σχεδόν του δικτύου έχει 96% μονή γραμμή , δηλαδή μία γραμμή για άνοδο και για κάθοδο των τραινών εκτός από ορισμένα τμήματα που έχουν διπλή γραμμή. Η ύπαρξη της μονής γραμμής, χωρίς σηματοδότηση και βελτιωμένες τηλεπικοινωνίες, εκτός από τις συχνές καθυστερήσεις που προκαλεί, δεν επιτρέπει στον Ο.Σ.Ε. να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις εκμετάλλευσης ενός σύγχρονου σιδηρόδρομου.

Από το συνολικό μήκος των γραμμών του, μόνο το 63% είναι κατασκευασμένα με γραμμή κανονικού πλάτους, ενώ υπάρχουν δύο ανεξάρτητα το ένα από το άλλο τμήματα με γραμμή μετρικού πλάτους. Η ανομοιογένεια αυτή έχει δυσμενείς επιπτώσεις τόσο στην ορθολογική χρήση του υπάρχοντος τροχαίου υλικού, όσο και γενικά στην οικονομική εκμετάλλευση του δικτύου. Η χάραξη της γραμμής που έγινε πριν 85 περίπου χρόνια δεν έχει υποστεί καμία ουσιαστική βελτίωση και σήμερα δεν είναι ικανοποιητική. Υπάρχουν ακόμη τμήματα της γραμμής που η υποδομή τους είναι πολύ παλιάς ηλικίας ως και 90 ετών και απαιτούν σημαντικές δαπάνες για τη συντήρηση και εκμετάλλευση.

Οι ταχύτητες που αναπτύσσει το δίκτυο είναι κάτω του μισού των αντίστοιχων ταχυτήτων των Ευρωπαϊκών χωρών.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο συνδέεται μόνο με τα λιμάνια Πειραιά - Θεσσαλονίκης - Πάτρας - Βόλου - Αλεξανδρούπολης - Καλαμάτας και διαθέτει αριθμό παρακαμπτηρίων προς ορισμένες βιομηχανικές εγκαταστάσεις.

Σοβαρό πρόβλημα με δυσμενείς επιπτώσεις τόσο στην ασφάλεια κυκλοφορίας όσο και στην επιμήκυνση του χρόνου διαδρομής των συρμών αποτελεί η ύπαρξη μεγάλου αριθμού διαβάσεων (2.357) μεταξύ σιδηροδρομικού και οδικού δικτύου.

- **Τροχαίο υλικό**

Μεγάλο πρόβλημα υπάρχει στο έλκον τροχαίο υλικό που είναι ο μεγάλος αριθμός των τύπων των μηχανών. Το γεγονός αυτό δημιουργεί ιδιαίτερες δυσχέρειες, γιατί καθιστά δύσκολη την επαρκή εκπαίδευση κατάλληλου προσωπικού, για τη συντήρηση και επισκευή των μηχανών και συχνά δημιουργεί μακροχρόνιες καθυστερήσεις στην προμήθεια ανταλλακτικών με αποτέλεσμα να σημειώνεται υψηλό ποσοστό ακινησίας, που στο παρελθόν έφτασε το 60%.

- **Κτιριακές εγκαταστάσεις**

Οι πιο πολλές κτιριακές εγκαταστάσεις του δικτύου βρίσκονται περίπου στη μορφή που είχαν από την κατασκευή των πρώτων σιδηροδρομικών γραμμών, με αποτέλεσμα να μην παρέχουν στο κοινό ικανοποιητική εξυπηρέτηση, εκτός λίγων περιπτώσεων όπως στους σταθμούς Θεσσαλονίκης, Πάτρας, Κορίνθου, Λάρισας. Στην ίδια περίπου κατάσταση από άποψη τόσο κτιριακή όσο και εξοπλισμού βρίσκονται και τα εργοστάσια για τη συντήρηση και την επισκευή του τροχαίου υλικού.

- **Σηματοδότηση και τηλεπικοινωνίες**

Με εξαίρεση τα τμήματα διπλής γραμμής Αθήνα - Οινόη και Πλατύ - Θεσσαλονίκη, όπου υπάρχει ηλεκτρική σηματοδότηση, και το τμήμα Τιθορέα - Δομοκός, στο υπόλοιπο δίκτυο κανονικής γραμμής η σηματοδότηση περιορίζεται στους σταθμούς ενώ στο δίκτυο μετρικής γραμμής δεν υπάρχει σηματοδότηση. Επίσης όλες οι επικοινωνίες του δικτύου βρίσκονται σε χαμηλή στάθμη. Όλα αυτά επηρεάζουν δυσμενώς την ταχεία διακίνηση συρμών με αποτέλεσμα τη σημαντική αύξηση των χρόνων διαδρομής και τη μείωση κωρητικότητας της γραμμής.

- **Σταθμοί διαλογής , εμπορικοί σταθμοί**

Η ταχεία διακίνηση των εμπορευμάτων και η ακρίβεια στην τήρηση δρομολογίων, αποτελούν βασικούς παράγοντες της καλής απόδοσης ενός δικτύου. Οι Ελληνικοί σιδηρόδρομοι στους τομείς αυτούς υστερούν σημαντικά.

Η έλλειψη σύγχρονων σταθμών διαλογής, εμπορικών σταθμών, μηχανικών μέσων και οργανωμένων τερματικών υπηρεσιών, έχει σαν αποτέλεσμα να συσσωρεύονται στους τερματικούς σταθμούς φορτωμένα βαγόνια, να επιβραδύνεται σημαντικά το κύκλωμα κυκλοφορίας του και να δυσχεραίνεται η εκμετάλλευση του.

- **Προσωπικό**

Η δύναμη του προσωπικού, μόνιμου και έκτακτου ανέρχεται σε 10.900 περίπου άτομα .

Αν γίνει σύγκριση της δύναμης αυτής με την αντίστοιχη άλλων σιδηροδρομικών δικτύων, προκύπτει ότι είναι σχετικά μικρή λαμβάνοντας υπ' όψη τα χιλιόμετρα γραμμής που διαθέτει το Ελληνικό

δίκτυο. Στην Πορτογαλία π.χ. με το ίδιο μήκος δικτύου το προσωπικό είναι 15.000 άτομα.

• **Συνθήκες εκμετάλλευσης του Ο.Σ.Ε.**

Την εκμετάλλευση του Ο.Σ.Ε. επηρεάζουν εκτός από τη δυσμενή χώρα, τη γραμμική μορφή του δικτύου και το πλήθος των ισόπεδων διασταυρώσεων, ειδικότερα και οι εξής συνθήκες.

**1. Γεωγραφική θέση της Ελλάδας**

Πρόκειται για την ακραία, γεωγραφικώς, χώρα με συνέπεια το διαμετακομιστικό της έργο που διεξάγεται με τον σιδηρόδρομο να είναι εξαιρετικά μικρό. Συγκεκριμένα το εμπορευματικό διαμετακομιστικό έργο για τον Ο.Σ.Ε., ανέρχεται σε 9% περίπου του όλου εμπορευματικού έργου, ενώ για τους Ελβετικούς σε 47,3% , τους Βελγικούς σε 36,6% και τους Αυστριακούς σε 25,6%.

1. **Η μικρή πυκνότητα του πληθυσμού.**
2. **Το μεγάλο μήκος των ακτών.**
3. **Η έλλειψη συντονισμού των κερσαίων μεταφορών** με αποτέλεσμα τη διοχέτευση μικρού μεταφορικού έργου στο σιδηρόδρομο.
4. **Η αγροτική κυρίως μορφή της οικονομίας της χώρας** για την οποία η ευελιξία του αυτοκινήτου αποτελεί σημαντικό παράγοντα προσελκύσεως σε αυτό μεταφορικού έργου.
5. **Η μικρή σχετικά με άλλες χώρες , έκταση της βιομηχανίας** και ειδικά της βαριάς βιομηχανίας. Η βιομηχανία σε όλα τα κράτη έχει

Σα βάση τον σιδηρόδρομο για τον οποίο αποτελεί τον πιο σημαντικό πελάτη.

**6. Ο όκι πρόσφορος** για μαζικές μεταφορές ορυκτός **πλούτος της χώρας μας**. Οι μεταφορές αυτές είναι χαμένες για τον Ο.Σ.Ε. , γιατί τα εργοστάσια άπου χρησιμοποιούν τον ορυκτό μας πλούτο είναι κτισμένα δίπλά στους τόπους παραγωγής.

**7. Ανεξέλεγκτες μεταφορές από τα οδικά μέσα**, που προκαλούν μεγάλο ανταγωνισμό και απώλεια έργου στον σιδηρόδρομο.

Παρόλα τα προβλήματα που αναφέραμε και παρότι τα μέτρα εξυγίανσης δεν ήταν σημαντικά. Περιορίστηκαν μόνο στην αντικατάσταση κάποιων σιδηροτροχιών για μεγαλύτερη ταχύτητα και στις ευθυγραμμίσεις καμπυλών. Από το 1994 παρατηρείται αύξηση της επιβατικής κίνησης του Ο.Σ.Ε. κατά 15% μέχρι το δεύτερο εξάμηνο του 1998, όπου άρχισαν οι περικοπές δρομολογίων. Αποτέλεσμα αυτών ήταν η αύξηση των καθυστερήσεων και απώλεια επιβατών που υπολογίζονται γύρω στους 291.000.

Αξίζει επίσης να αναφέρουμε ότι στα πλαίσια ειδικής μελέτης - έρευνας που εκπόνησε η TRADEMCO ΕΠΕ για λογαριασμό του Ο.Σ.Ε. , σε 121 επιχειρήσεις της χώρας .

- Το 70% των επιχειρήσεων δεν γνωρίζει τίποτα για το υφιστάμενο δίκτυο του ΟΣΕ και τα έργα για τη βελτίωση του.
- Το 93% των επιχειρήσεων θα ήθελε να συνεργαστεί με τον ΟΣΕ . σήμερα όμως συνεργάζονται μόνο το 16%.
- Μόνο ένα 2,1% από τις επιχειρήσεις που συνεργάστηκαν στο παρελθόν δεν θα ήθελαν να συνεργαστούν με τον ΟΣΕ στο μέλλον, και

μόνο 5,6% από τις επιχειρήσεις που δεν συνεργάστηκαν στο παρελθόν δεν θα ήθελαν να συνεργαστούν μαζί του ούτε στο μέλλον.

### **2.3 ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ Ο.Σ.Ε. ΓΙΑ ΤΑ ΕΠΟΜΕΝΑ 15 ΧΡΟΝΙΑ**

Σε ανεξάρτητη ανώνυμη εταιρεία, προσανατολισμένη στην αγορά, που θα ανήκει πλήρως στο κράτος, επιδιώκει να μετεξελιχθεί ο Ο.Σ.Ε. Η εταιρεία αυτή θα είναι αυτόνομη, υπεύθυνη και υγιής από οικονομικής άποψης ενώ επιμέρους δραστηριότητες του Ο.Σ.Ε μπορούν να αναληφθούν από θυγατρικές εταιρείες ή από ιδιωτικές επιχειρήσεις. Τέτοιες δραστηριότητες είναι: η εκμετάλλευση μικρών περιφερειακών και τοπικών γραμμών όπως Διακόπτον - Καλάβρυτα, Βόλος - Μηλιές, Νέστος, Κρυονέρι - Αγρίνιο, η ανάπτυξη και αξιοποίηση σταθμών (Μητροπολιτικός Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Πειραιά), για τους οποίους αναζητούνται επενδυτές για αυτοχρηματοδότηση, η κατασκευή και λειτουργία ειδικών εγκαταστάσεων για την παροχή υπηρεσιών logistics στις εμπορευματικές μεταφορές, ο προαστιακός σιδηρόδρομος Αττικής για την αυτόνομη εκμετάλλευση των γραμμών Αθήνα - Σπάτα, Αθήνα - Χαλκίδα, Αθήνα - Πειραιάς και Αθήνα - Κόρινθος - Λουτράκι, το τηλεπικοινωνιακό δίκτυο οπτικών ινών και η σύνδεση του με τα βαλκανικά δίκτυα.

Αυτά προκύπτουν από το Στρατηγικό Σχέδιο και το Πρόγραμμα Επενδύσεων που κατάρτισε η εταιρεία "planose". Στα τρία πολυσέλιδα κείμενα, τα οποία αποτελούν τη βάση δυο διαλόγου με τους εργαζόμενους, ξεκαθαρίζεται ότι ο Ο.Σ.Ε. πρέπει να γίνει κερδοφόρος στα επόμενα χρόνια. Σήμερα ο Ο.Σ.Ε. έχει ένα σωρευμένο χρέος ύψους περίπου 600 δις. Δρχ. το οποίο θα αυξάνεται κάθε χρόνο αν δεν ληφθούν μέτρα περιορισμού του. Και τα μέτρα αυτά συνοψίζονται στην αύξηση

των εσόδων του οργανισμού και στην αύξηση της παραγωγικότητας του προσωπικού. Οι γενικοί αναπτυξιακοί στόχοι ορίζουν ότι ο Ο.Σ.Ε.:

- Θα είναι υπεύθυνος τόσο για τη διαχείριση της σιδηροδρομικής υποδομής όσο και για την παροχή υπηρεσιών. Οι λογαριασμοί των δύο αυτών δραστηριοτήτων θα είναι σαφώς διαχωρισμένοι.
- Θα είναι επικερδής επιχείρηση όσον αφορά τις εμπορικές υπηρεσίες τις οποίες μπορεί να διαχειρίζεται μόνος του και κοινωνικά αποδοτικός όσον αφορά τις δραστηριότητες τις σχετικές με τις υποχρεώσεις δημοσίων υπηρεσιών
- Ωστόσο, το κράτος πρέπει να παίξει τον ρόλο του, που είναι να καθορίσει την πυκνότητα της σιδηροδρομικής υποδομής, να αποφασίσει για το μέλλον των μη κερδοφόρων δραστηριοτήτων, να θεσπίσει διατάξεις για τον τομέα των μεταφορών που θα εξασφαλίσουν τον δίκαιο ανταγωνισμό, να βοηθήσει τον Ο.Σ.Ε να ανακτήσει την οικονομική αποδοτικότητα του και να διευκολύνει την περίοδο μετάβασης από την παρούσα κατάσταση στη μελλοντική διάρθρωση. Για να επιτύχει αυτούς τους μεσοπρόθεσμους και μακροπρόθεσμους στόχους ο Ο.Σ.Ε πρέπει:
- Να αναλάβει μια μεταρρύθμιση στη διάρθρωση της διοίκησης και του προσωπικού του, να εφαρμόσει ένα αποδοτικό σύστημα πληροφοριών διοίκησης (mis) και να αρχίσει να εφαρμόζει μια αποτελεσματική πολιτική μάρκετινγκ.
- Να δημιουργήσει συνεργασίες για να διαχειρίζεται τα περιουσιακά του στοιχεία, για να αναπτύξει σχετικές μεταφορικές δραστηριότητες μέσα από καινούργιες δομές που θα περιλαμβάνουν θυγατρικές εταιρείες,

υπεργολάβους κλπ. Και για να παραχωρεί το δικαίωμα της εκμετάλλευσης σε ιδιωτικές επιχειρήσεις.

- Να καθορίσει αγορές - στόχους σε σχέση με τους πελάτες του που ζητούν εμπορικές υπηρεσίες, τους δημόσιους φορείς που απαιτούν κοινωνικές υπηρεσίες και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ζητούν να χρησιμοποιούν την υποδομή, το προσωπικό ή τις υπηρεσίες του Ο.Σ.Ε., λαμβάνοντας υπόψη την ενσωμάτωση του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου στο ευρωπαϊκό σύστημα, τις απαιτήσεις της διαλειτουργικότητας, τα νέα έργα και τα έργα αναβάθμισης που έχουν προγραμματιστεί.

Οι μόνες κερδοφόρες δραστηριότητες είναι σήμερα τα δρομολόγια που εκτελούνται με τα τρένα *intercity*, τα διεθνή δρομολόγια και τα εμπορευματικά. Ο Ο.Σ.Ε. θα διατηρήσει αυτές τις γραμμές και τις τροφοδοτικές τους. Τις υπόλοιπες γραμμές, αν θέλει το κράτος να διατηρηθούν, θα πρέπει να τις επιδοτήσει. Οι κύριοι εμπορικοί στόχοι του Ο.Σ.Ε. είναι: η ανάπτυξη των επιβατικών μεταφορών που εκτελούνται με αμαξοστοιχίες *intercity* και μερικές περιφερειακές γραμμές που τροφοδοτούν κύριες γραμμές το μέλλον του μη κερδοφόρου τμήματος του δικτύου που απομένει θα αποφασισθεί μετά από συζητήσεις με το κράτος, επίσης η ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών.

Ωστόσο, υπάρχουν γραμμές που θα χρειαστεί να διατηρηθούν για κοινωνικούς λόγους. Στις περιπτώσεις αυτές το Δημόσιο ή οι τοπικές αρχές πρέπει να εξασφαλίσουν τα δέοντα έσοδα στον Ο.Σ.Ε.

Το πρόγραμμα επενδύσεων του ΟΣΕ, που πλησιάζει τα 1,8 τρις. Δρ. ως το έτος 2007, περιλαμβάνει τον εκσυγχρονισμό και την ηλεκτροκίνηση της γραμμής Πειραιά - Αθήνας - Θεσσαλονίκης και τη βελτίωση του δικτύου Πελοποννήσου. Οι επενδύσεις πρέπει να



συγκεντρωθούν και στις γραμμές Θεσσαλονίκη - Ορμένιο - Σβιλεγκαντ, Θεσσαλονίκη - Ειδομένη, Πλατύ - Φλώρινα - Κοζάνη, Αθήνα - Πάτρα, Οινόη - Χαλκίδα, Λάρισα - Βόλος, Παλιοφάρσαλος - Καλαμπάκα, Πάτρα - Ολυμπία.

Επίσης περιλαμβάνει τη δημιουργία δικτύου προαστιακού σιδηρόδρομου στην Αττική επιπλέον της σχεδιαζόμενης επέκτασης του μετρό. Η σιδηροδρομική γραμμή προς το νέο αεροδρόμιο Σπάτων κρίνεται απαραίτητη. Η ανάληψη των Ολυμπιακών αγώνων του 2004 καθιστά επιτακτική ανάγκη τη δημιουργία προαστιακού σιδηρόδρομου. Στα πλαίσια αυτά μπορεί να αναβαθμιστεί η γραμμή Πειραιά - Αθήνας - Μενιδίου και να κατασκευαστεί το συγκοινωνιακό κέντρο Αχαρνών. Να κατασκευασθούν οι εγκαταστάσεις εμπορευματικού σταθμού στο Θριάσιο Πεδίο. Ακόμη στο πρόγραμμα περιλαμβάνονται η βελτίωση της γραμμής Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης - Ορμένιου και η σιδηροδρομική Εγνατία που θα συνδέσει το λιμάνι της Ηγουμενίτσας με το λιμάνι της Αλεξανδρούπολης μέσω Κοζάνης και με το λιμάνι του Βόλου.

Η εκμετάλλευση γραμμών τουριστικού ενδιαφέροντος θα πρέπει να διερευνηθεί είτε στα πλαίσια συνεργασίας με ιδιωτικές εταιρείες είτε με βάση συμβάσεις υπηρεσιών δημόσιας ωφέλειας οι οποίες θα εξασφαλίζουν και τη χρηματοδότηση των απαραίτητων επενδύσεων. Υπό το πρίσμα αυτό προτείνονται επενδύσεις εκσυγχρονισμού των γραμμών Πηλίου και Διακοπτού - Καλαβρύτων.

Η προμήθεια τροχαίου υλικού νέας τεχνολογίας κρίνεται απαραίτητη για να βελτιωθούν η ασφάλεια, η διαθεσιμότητα και η αξιοπιστία και να μειωθούν οι δαπάνες συντήρησης του υλικού.

Το 2007 ο ΟΣΕ υπολογίζεται ότι θα μεταφέρει περίπου 17,2 εκατ. Επιβάτες, δηλαδή 34% περισσότερους από ότι το 1996. Η

εμπορευματική κίνηση θα φτάσει περίπου τα 7,6 εκατ. Τόνους, δηλαδή διπλάσιο έργο από αυτό του 1993. Τα εισιτήρια των γραμμών intercity, των προαστιακών και των περιφερειακών γραμμών από εφέτος θα αυξάνονται κατά 2,5% ετησίως πάνω από τον πληθωρισμό ώστε να προσφέρονται οι καλύτερες υπηρεσίες σε χαμηλή τιμή. Αντίθετα τα κόμιστρα των εμπορευμάτων δεν αυξάνονται αλλά μειώνεται σταδιακά κατά 9% πέραν του πληθωρισμού ετησίως και για τα επόμενα πέντε χρόνια ώστε να είναι ανταγωνιστικά .

Σήμερα οι δαπάνες προσωπικού του ΟΣΕ αντιπροσωπεύουν περίπου το 75% του κόστους λειτουργίας. Σε άλλους ευρωπαϊκούς σιδηρόδρομους το ποσοστό είναι 55% -65% ενώ στις ΗΠΑ περιορίζεται στο 40%.

Κατά την εκτίμηση του σεναρίου μέτριας αναδιάρθρωσης του ΟΣΕ, το προσωπικό του οργανισμό πρέπει να μειωθεί το 2007 κατά περίπου 4000 εργαζόμενους. Για να γίνει κάτι τέτοιο πρέπει να εκσυγχρονιστεί ο ΟΣΕ ώστε να αυξηθεί η παραγωγικότητα που σήμερα εκτιμάται στις 185.000 μεταφορικές μονάδες ανά εργαζόμενο και να φτάσει στον μέσο δείκτη παραγωγικότητας για τα ευρωπαϊκά δεδομένα που είναι 400.000 μεταφορικές μονάδες.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ

---

### ΟΔΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

---

#### **3.1 ΓΕΝΙΚΑ**

Οι οδικές μεταφορές υπολογίζεται ότι εκτελούν το 80 - 90% του συνολικού επιβατικού και εμπορικού έργου της χώρας μας. Δεν αποτελούν αυτοσκοπό αλλά μέσο προς την επίτευξη σκοπού. Τις οδικές μεταφορές τις χρειαζόμαστε μόνο στην έκταση που εξυπηρετούν τις ανάγκες για υπηρεσίες μεταφορών που έχουν οι άλλες κοινωνικο-οικονομικές δραστηριότητες. Για την εθνική οικονομία εξαίρεση αποτελούν οι καθαρά εξαγωγίμες υπηρεσίες μεταφορών η παροχή των οποίων δεν σχετίζεται με το μεταφορικό έργο που δημιουργείται μέσα στον ελληνικό χώρο ή και ακόμη έχει προέλευση - προορισμό την Ελλάδα, αλλά με το διεθνές μεταφορικό έργο το έργο δηλαδή που εκτελείται μεταξύ τρίτων χωρών με ελληνικά οδικά μεταφορικά μέσα που έχουν έδρα την Ελλάδα. Από την σκοπιά της ελληνικής οικονομίας η παροχή υπηρεσιών αυτών θεωρείται αυτοσκοπός. Οι υπηρεσίες οδικών μεταφορών χρησιμοποιούνται ως συντελεστής παραγωγής από όλες σχεδόν τις άλλες κοινωνικοοικονομικές δραστηριότητες. Δεν αποτελούν παρά ένα από τα υποσυστήματα εθνικού συστήματος μεταφορών μεταξύ των οποίων υφίσταται σχέσεις αλληλεπίδρασης. Το εθνικό σύστημα μεταφορών με την σειρά του αποτελεί υποσύστημα του παγκόσμιου συστήματος μεταφορών και επηρεάζεται από τις εξελίξεις που συμβαίνουν σε αυτό.

### **3.2 ΟΔΙΚΕΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

Ο τομέας των οδικών εμπορευματικών μεταφορών υπάρχει σε κάθε χώρα ανεπτυγμένος σε μικρότερο ή μεγαλύτερο βαθμό και λειτουργεί σαν υποσύστημα του ευρύτερου συστήματος μεταφορών της. Το νομικό πλαίσιο ρύθμισης του συστήματος μεταφορών των οδικών εμπορευματικών μεταφορών δεν είναι κάτι στατικό αλλά εξελίσσεται δυναμικά κάτω από την πίεση διαφόρων «ομάδων ενδιαφερομένων» που επηρεάζουν την διαδικασία λήψης αποφάσεων σε αυτό.

### **3.3 ΟΙ ΟΡΓΑΝΩΜΕΝΕΣ ΟΜΑΔΕΣ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΟΙ ΕΡΓΑΖΟΜΕΝΟΙ ΣΤΟΝ ΚΛΑΔΟ**

Από τους εργαζόμενους στον κλάδο των Οδικών Εμπορευματικών Μεταφορών οι οδηγοί όπως είναι φυσικό είναι εκείνοι που είναι πολυαριθμότεροι και εμφανίζουν τις πιο ισχυρές οργανώσεις. Εκτός από τους οδηγούς υπάρχουν και οργανώσεις των υπαλλήλων μεταφορικών επιχειρήσεων. Οι εργαζόμενοι στον κλάδο αυτό πιέζουν στην κατεύθυνση βελτίωσης των συνθηκών και των όρων εργασίας.

### **ΟΙ ΑΠΟΣΤΟΛΕΙΣ ΤΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ**

Οι αποστολές των εμπορευμάτων είναι οι τελικοί αποδέκτες των υπηρεσιών που παρέχουν οι μεταφορές. Είναι επομένως οι άμεσα ενδιαφερόμενοι τόσο για την ποιότητα, όσο και το κόστος των υπηρεσιών αυτών. Έτσι λοιπόν οι αποστολές αποτελούν μια ισχυρή ομάδα ενδιαφερομένων που βασικός της στόχος είναι η επίτευξη καλύτερης ποιότητας μεταφοράς με ταυτόχρονα χαμηλότερο κόστος.

## **ΟΙ Ι.Χ ΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ**

Οι ι.χ μεταφορείς αποτελούν μια ιδιαίτερη ισχυρή ομάδα ενδιαφερομένων στο σύστημα των Ο.Ε.Μ δεδομένου ότι ο αριθμός τους είναι πολύ μεγάλος. Οι άδειες των Ι.Χ φορτηγών χορηγούνται για την κάλυψη των ιδίων μεταφορικών αναγκών των επιχειρήσεων.

Σε περίπτωση διάλυσης της επιχείρησης οι άδειες Ι.Χ φορτηγών δεν επιστρέφονται και τα Ι.Χ παραμένουν σε κυκλοφορία. Κύριος στόχος της κατηγορίας των Ι.Χ μεταφορέων που εκτελούν παράνομα Δ.Χ μεταφορές είναι να τους επιτραπεί η ελεύθερη εκτέλεση Δ.Χ μεταφορών και προς την κατεύθυνση αυτή εκδηλώνουν συχνά δυναμικές διεκδικήσεις.

## **ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ**

Μεταξύ των στόχων της στρατηγικής ανάπτυξης των μεταφορικών επιχειρήσεων περιλαμβάνονται :

- Η διατήρηση των ρυθμίσεων εκείνων που παρέχουν προστασία από τον ανταγωνισμό (μεταξύ άλλων εταιρειών ή άλλων μέσων)
- Η επέκταση των μέτρων προστασίας και των ρυθμίσεων προς την κατεύθυνση που εξυπηρετεί τα συμφέροντα τους.
- Η κατάργηση ρυθμίσεων που θεωρείται ότι αντίκεινται στα συμφέροντα τους.

## **ΟΙ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΕΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΙΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΕΩΝ**

Η αγορά των Ο.Ε.Μ δεν είναι ενιαία αλλά χωρίζεται σε πολλούς υποτομείς που μπορούν να διακριθούν μεταξύ τους με διάφορα κριτήρια (π.χ ανάλογα με το μεταφερόμενο φορτίο, ανάλογα με τον τόπο διενέργειας κ.λ.π). Έτσι στον τομέα των Ο.Ε.Μ. υπάρχουν διαφορές

επαγγελματικές οργανώσεις που διακρίνονται μεταξύ τους συνήθως με κριτήριο τον τομέα εργασίας τους.

Οι στόχοι που επιδιώκουν οι διάφορες οργανώσεις συνήθως δεν είναι κοινοί αντίθετα σε πολλά σημεία έρχονται σε αντίθεση μεταξύ τους . κάθε οργάνωση επιδιώκει να τεθούν κρατικές ρυθμίσεις τέτοιες που να εξασφαλίζουν τα ιδιαίτερα συμφέροντα της.

### **ΟΙ ΔΙΑΜΕΤΑΦΟΡΕΙΣ**

Βασική αποστολή του διαμεταφορέας είναι ο σχεδιασμός, η οργάνωση και ο συντονισμός της μεταφοράς όπου επίσης ενεργεί σαν διαμεσολαβητής μεταξύ του αποστολέα και του μεταφορέα. Ο διαμεταφορέας παίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στην όλη λειτουργία των μεταφορών δεδομένου ότι μέσω αυτού πολλοί μεταφορείς μπορούν και βρίσκουν μεταφορικό έργο, έχοντας πρόσβαση σε αγορές που για διάφορους λόγους δεν θα μπορούσαν να έχουν μόνοι τους.

Οι διαμεταφορείς διεκδικούν και αυτοί από την πολιτεία θεσμοθετημένη αναγνώριση του επαγγέλματος τους.

### **3.4 ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Το οδικό εμπορευματικό έργο της χώρας εκτελείται από τα δημοσίας χρήσεις φορτηγά αυτοκίνητα και από τα ιδιωτικής χρήσης φορτηγά αυτοκίνητα.

## **Ι.Χ.Φ.Α**

Για τα Ι.Χ.Φ.Α με τα οποία εκτιμάται ότι εκτελούνται τα δύο τρίτα περίπου του οδικού εμπορευματικού έργου που δημιουργείται μέσα στον ελληνικό χώρο, δεν υπάρχει καμιά οργάνωση. Ο μόνος περιορισμός που υπάρχει για την αγορά Ι.Χ.Φ.Α είναι ότι αυτό θα χρησιμοποιηθεί αποκλειστικά για τις επαγγελματικές ανάγκες του χρήστη.

## **Δ.Χ.Φ.Α**

Η οργάνωση των Δ.Χ.Φ.Α διέπεται κυρίως από τον Ν.383/76 της 20/06/76 και είναι αυτός που εξακολουθεί να ρυθμίζει και σήμερα την διεξαγωγή των οδικών εμπορευματικών μεταφορών δημοσίας χρήσης στην χώρα μας. Παρά τα κίνητρα που παρέχονται με το θεσμικό αυτό πλαίσιο και παρά τις προσπάθειες που καταβλήθηκαν μέχρι τώρα για να οργανωθούν τα Δ.Χ σε εταιρείες μεταφορών, αυτά στην συντριπτική τους πλειοψηφία εξακολουθούν να λειτουργούν ως ανεξάρτητες ομάδες εκμετάλλευσης. Κατά κανόνα ο ιδιοκτήτης είναι και ο οδηγός του φορτηγού.

Αξίζει να διευκρινιστεί ότι από πολλές απόψεις η εκμετάλλευση ενός Δ.Χ.Φ.Α αποτελεί πλήρη και αυτοτελή επιχειρηματική μονάδα. Από την μέχρι τώρα εμπειρία και όχι μόνο την ελληνική μεγάλες επιχειρήσεις που εκμεταλλεύονται πολλά φορτηγά δεν έχουν αναγκαστικά συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των επιχειρήσεων που εκμεταλλεύονται ένα φορτηγό.

Σε κάποιο βαθμό τα πιο πάνω επιβεβαιώνονται και από τα πολύ περιορισμένα στοιχεία που κατέστη δυνατόν να συγκεντρωθούν για τα φορτηγά που εντάχθηκαν στις Ιδιότυπες Μεταφορικές Εταιρείες.

Η μορφή της Ι.Μ.Ε. επινοήθηκε με τη σκέψη ότι ανταποκρίνεται στην ψυχολογία του Έλληνα αυτοκινητιστή, ο οποίος δεν επιθυμεί να

αποξενωθεί από το αυτοκίνητο του , που πολλές φορές όντας το μοναδικό περιουσιακό του στοιχείο θέλει να το αισθάνεται αποκλειστικά δικό του.

Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της Ι.Μ.Ε. είναι ότι δεν συνεισφέρετε σε αυτήν το αυτοκίνητο κατά κυριότητα ή έστω κατά χρήση, αλλά αρκεί η εισφορά μόνο του δικαιώματος εκμετάλλευσης του αυτοκινήτου.

Σχετικά με τις Ι.Μ.Ε. σημειώνεται ότι ένας μεγάλος αριθμός από αυτές είναι καθαρά εικονικές. Η πλειοψηφία των Δ.Χ.Φ.Α. εξακολουθεί να λειτουργεί ως ανεξάρτητη μονάδα εκμετάλλευσης.

### **3.5 ΘΕΣΜΙΚΟ ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΩΤΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Για τα Ι.Χ.Ε.Α. - όπως συμβαίνει σε όλες τις χώρες - δεν υπάρχει κανένα οργανωτικό πλαίσιο στο οποίο θα πρέπει να εντάσσονται.

Για τα ταξί επίσης δεν υπάρχει καμία υποχρέωση για την οργάνωση τους σε επιχειρήσεις ή κοινοπραξίες με ένα ελάχιστο αριθμό οχημάτων. Βέβαια για την είσοδο στο επάγγελμα χρειάζεται άδεια που χορηγείται από το Υ.Μ.Ε.

Στην Ελλάδα το επάγγελμα του ταξιτζή εξακολουθεί να είναι σαφώς κλειστό επάγγελμα, αφού οι άδειες χορηγούνται μόνο σε εκείνους που έχουν την ιδιότητα του επαγγελματία αυτοκινητιστή. Ο αριθμός των ταξί και αγοραίων που κυκλοφορούν σε ολόκληρη την χώρα ανέρχεται σε 30.000. από αυτά 14.000 περίπου κυκλοφορούν στην περιοχή της πρωτεύουσας.

Οι οδικές επιβατικές υπεραστικές μεταφορές της χώρας εκτελούνται από τα λεωφορεία των Κ.Τ.Ε.Λ. που εκτελούν τακτικά δρομολόγια και από πούλμαν (Δ.Χ. και Ι.Χ.). Για τα πούλμαν Ι.Χ. που εκτελούν μεταφορές για ίδιο λογαριασμό π.χ. πούλμαν που ανήκουν σε ξενοδοχειακές μονάδες δεν υπάρχει οργάνωση. Καμιά υποχρέωση για



οργάνωση δεν υπάρχει επίσης και για τα πούλμαν Δ.Χ. που εκτελούν μεταφορές για λογαριασμό τρίτων (π.χ. εκδρομικά). Παράλληλα σημειώνεται ότι για την απόκτηση λεωφορείου Δ.Χ. χρειάζεται άδεια που χορηγείται μόνο σε επαγγελματίες αυτοκινητιστές.

Για τα λεωφορεία του Κ.Τ.Ε.Λ. με τα οποία εξυπηρετείται το σύνολο των τακτικών γραμμών της χώρας σαφώς υπάρχει κάποιο οργανωτικό σχήμα. Τα υπόλοιπα λεωφορεία, που εκτελούν κανονικά δρομολόγια, είναι οργανωμένα σε 55 Κ.Τ.Ε.Λ. Με δοσμένη την ροή και την δομή της επιβατικής κίνησης που εξυπηρετούν τα λεωφορεία αυτά και της κοινωνικής φύσεως υποχρεώσεις που τους έχουν ανατεθεί, η οργάνωση τους σε Κοινά Ταμεία Εισπράξεως Λεωφορείων όχι μόνο δεν δημιουργεί προβλήματα, αλλά θεωρείται και κατάλληλη.

Βέβαια μέχρι τώρα στην Ελλάδα και το επάγγελμα του "λεωφορειούχου" εξακολουθεί να παραμένει κλειστό και η είσοδος στη αγορά - δυνατότητα εκτέλεσης τακτικών δρομολογίων με λεωφορεία μέσα στα όρια δικαιοδοσίας ενός Κ.Τ.Ε.Λ. - είναι κλειστή. Από τις πολύ περιορισμένες ενδείξεις που υπάρχουν δεν είναι φανερό αν οι επιπτώσεις από την ενοποίηση της εσωτερικής αγοράς της Ε.Ε. θα είναι θετικές ή αρνητικές.

Αν και πιστεύεται ότι η απειλή του ανταγωνισμού θα μπορούσε να βελτιώσει την αποτελεσματική της εκτέλεσης των επιβατικών μεταφορών στην Ελλάδα, εντούτοις δεν φαίνεται ότι υπάρχουν σημαντικά κενά ή και ευκαιρίες που θα μπορούσαν να αξιοποιήσουν νέοι - έλληνες και ξένοι - επιχειρηματίες στον κλάδο. Αυτό βέβαια ισχύει με την προϋπόθεση ότι και στους νεοεισερχόμενους θα επιβληθούν οι ίδιες υποχρεώσεις των Κ.Τ.Ε.Λ.

### **3.6 ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**

Αμαξωτοί δρόμοι : τους δρόμους αυτούς τους διακρίνουμε σε δύο κατηγορίες α) τους κοινούς δρόμους και β) τους αυτοκινητόδρομους οι οποίοι χρησιμοποιούνται αποκλειστικά από τα μηχανοκίνητα οχήματα. Αποτελούνται από δύο τουλάχιστον καταστρώματα με διαχωριστική λωρίδα ή νησίδα στη μέση και σε πολλές περιπτώσεις έχουν ειδική λωρίδα για αργοκίνητα οχήματα. Ο πρώτος αυτοκινητόδρομος του κόσμου, κατασκευάστηκε στην Ιταλία το 1925 και είχε μήκος 80 χιλιόμετρα. Πολύ ανεπτυγμένο το οδικό δίκτυο δημοσίων οδών των Η.Π.Α. των οποίων το μήκος είναι εξαπλάσιο του μήκους των σιδηροδρομικών γραμμών. Το 1975 το μήκος των αμερικάνικων αυτοκινητόδρομων ξεπερνούσε τις 50.000 χιλιόμετρα.

Σε ότι αφορά την Ευρώπη παρατηρούμε ότι την πρώτη θέση στους αυτοκινητόδρομους κατέχει η Ιταλία με συνολικό μήκος το 1974 περίπου 7.000 χλμ. Ακολουθούν η Δυτική Γερμανία με 5.300 χλμ. Το 1973 η Γαλλία με 1715 χλμ.

Στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης υπάρχει πυκνό δίκτυο αμαξωτών οδών ενώ το δίκτυο των αυτοκινητόδρομων παρουσιάζει ανάπτυξη τα τελευταία κυρίως χρόνια. Σε ότι αφορά τις περισσότερες χώρες της Ασίας, Αφρικής και Νοτίου Αμερικής, παρατηρούμε ότι στερούνται δικτύου αυτοκινητόδρομων και ότι το δίκτυο των κοινών αμαξωτών οδών, είναι περιορισμένης έκτασης και ποιότητας.

### **3.7 ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΟΔΙΚΟ ΔΙΚΤΥΟ**

Το οδικό δίκτυο εθνικό και επαρχιακό και με την υφιστάμενη κυκλοφορία, κρίνεται ανεπαρκές σε πολλά τμήματα του. Ιδιαίτερα ενισχύει αυτό για τα τμήματα του οδικού δικτύου κοντά στην Αθήνα και

την Θεσσαλονίκη, και με τις συνδέσεις της Ανατολικής με την Δυτική ηπειρωτική Ελλάδα. Αναγνωρίζεται όμως ότι πολλά από τα προβλήματα που αντιμετωπίζονται στο υπόλοιπο οδικό δίκτυο είναι περισσότερο προβλήματα κακής βατότητας παρά επάρκειας. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι με ομαλές καιρικές συνθήκες, το υφιστάμενο δίκτυο επιτρέπει την οδική σύνδεση με όλους σχεδόν τους οικισμούς της χώρας όχι όμως με τις ενδεδειγμένες συνθήκες ασφάλειας και άνεσης, ούτε με την ενδεδειγμένη διαδρομή και διατομή του συνδετήριου δρόμου.

Με βάση τον Ν. 3155/1955, το οδικό δίκτυο της χώρας διακρίνεται σε εθνικό - το οποίο από το 1970 διακρίνεται σε βασικό και δευτερεύον - και επαρχιακό. Στο νομοθετημένο δίκτυο δεν περιλαμβάνεται το κοινοτικό και το αγροτικό - δασικό δίκτυο της χώρας.

Για το νομοθετημένο εθνικό δίκτυο της χώρας αρμόδιος φορέας για τον προγραμματισμό, μελέτη, κατασκευή και συντήρηση του δικτύου είναι το ΥΠΕΧΩΔΕ (Γενική Γραμματεία Δημοσίων Έργων), ενώ για τις άλλες κατηγορίες του δικτύου οι κατά τόπους Νομαρχίες και οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ)

### **3.8 ΜΕΓΑΛΑ ΕΡΓΑ ΣΤΟ ΤΟΜΕΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

#### **➤ ΕΓΝΑΤΙΑ ΟΔΟΣ**

Η Εγνατία οδός είναι ο πρώτος υψηλών προδιαγραφών οδικός άξονας που διασχίζει "οριζόντια" την Ελλάδα. Αποτελεί το σημαντικότερο σύγχρονο έργο υποδομής για την ανάπτυξη και την επικοινωνία της χώρας μας με την Ευρώπη και τα Βαλκάνια. Αποτελεί τμήμα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών και είναι ένα από τα 14 έργα προτεραιότητας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Έχει ως αφειτηρία το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και στην πορεία της προς Ανατολάς, διέρχεται από όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα της Βόρειας Ελλάδας (Ηγουμενίτσα, Ιωάννινα,

Μέτσοβο, Γρεβενά, Κοζάνη, Βέροια, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Ξάνθη, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη). Με συνολικό μήκος 687 χλμ., θα αποτελέσει ουσιαστικό μοχλό ανάπτυξης όλων των περιοχών που διασχίζει. Σε συνδυασμό με τους 9 κάθετους άξονες της ανοίγει τεράστιες προοπτικές και πρόκειται να αλλάξει τον τρόπο ζωής σε πολλές περιοχές της Ελλάδας, αλλά και ολόκληρης της Νοτιανατολικής Ευρώπης. Η Εγνατία οδός συνδέεται με 5 λιμάνια (Ηγουμενίτσας - Θεσσαλονίκης - Βόλου - Καβάλας - Αλεξανδρούπολης) 8 αεροδρόμια (Ιωαννίνων - Καστοριάς - Κοζάνης - Θεσσαλονίκης - Βόλου - Καβάλας - Αλεξανδρούπολης ) και 9 κάθετους άξονες. Το μέγεθος του έργου έχει μήκος 687 χλμ. και συνδέεται με τα σύνορα Αλβανίας - ΠΓΔΜ - Βουλγαρίας και Τουρκίας. Ο προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται σε 750 δις, η εγκεκριμένη χρηματοδότηση είναι 460 δις με συμμετοχή της Ευρωπαϊκής Ένωσης 60% και Εθνική Συμμετοχή 40%.



*Εικόνα 2. Εγνατία οδός*

➤ ΟΔΙΚΟΣ ΑΞΟΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ - ΑΘΗΝΩΝ - ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ - ΕΥΖΩΝΩΝ

Ο κύριος Οδικός Άξονας της χώρας, συνολικού μήκους 730 χλμ, μετά την προβλεπόμενη μείωση του κατά 40 χλμ λόγω της ζεύξης του Μαλθακού συνδέει την Πάτρα, την Αθήνα, την Θεσσαλονίκη και τα Σύνορα (ΠΑΘΕ ) και ανήκει στα Διευρωπαϊκά δίκτυα, γίνεται συγχρόνως αυτοκινητόδρομος. Αυτός ο Οδικός Άξονας έχει επανασχεδιαστεί ως κλειστός αυτοκινητόδρομος με Ευρωπαϊκές προδιαγραφές και προωθείται με συνέπεια η κατασκευή του. Με την ολοκλήρωση της κατασκευής του θα έχουμε ένα σύγχρονο αυτοκινητόδρομο με 2 ή 3 λωρίδες κυκλοφορίας ανά κατεύθυνση, λωρίδα έκτακτης ανάγκης, νησίδα με στηθαία ασφαλείας μεταλλικού τύπου ή New Jersey , μεγάλο αριθμό ανισόπεδων κόμβων, σηράγγων, κοιλαδογεφύρων, μεγάλων και μικρών τεχνικών, άνω και κάτω διαβάσεις εκτεταμένο παράπλευρο οδικό δίκτυο.



*Εικόνα 3. ΠΑΘΕ*

➤ ΓΕΦΥΡΑ ΖΕΥΞΗΣ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ

Στο σπαιροδρόμι ενός από τους δύο βασικούς οδικού άξονες της χώρας (Πάτρα - Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Εύζωνοι) και του δυτικού άξονα βορρά - νότου (Καλαμάτα - Ηγουμενίτσα) και αφειτηρία ενός από τους δευτερεύοντες (Αντίρριο - Λαμία), η Γέφυρα Ρίου Αντίρριου αποκτά ιδιαίτερη σημασία για την ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας και όχι μόνο. Με το έργο αυτό η επικοινωνία μεταξύ της βορειοδυτικής Ελλάδας καθίσταται συνεχής και απρόσκοπη, ενώ αναβαθμίζεται το σύστημα των δυτικών πυλών της χώρας προς τη Δυτική Ευρώπη.

**3.9 ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ 2.000 - 2.006**

Με περίπου 4,5 τρις. Δρχ. θα "προικοδοτήσει" η κυβέρνηση, μέσω του Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης, τους τομείς υποδομείς μεταφορών, ώστε να ολοκληρωθούν ως το 2006.

Αναλυτικά θα απορροφήσουν

- ❖ Ο ΠΑΘΕ μαζί με τις συνδέσεις του 1.863 δις δρχ
- ❖ Η Εγνατία μαζί με τους κάθετους άξονες της 1.239 δις δρχ
- ❖ Ο δυτικός άξονας 347 δις δρχ
- ❖ Ο άξονας Τρίπολης - Καλαμάτας - Σπάρτης 132 δις δρχ
- ❖ Ο αυτοκινητόδρομος Κεντρικής Ελλάδας 192 δις δρχ
- ❖ Ο βόρειος άξονας Κρήτης 80 δις δρχ
- ❖ Οι περιφερειακοί άξονες των νησιωτικών περιοχών 456 δις δρχ



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ

---

### ΕΛΛΑΣ - ΝΑΥΤΙΛΙΑ - ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

---

#### 4.1 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

##### *Αρχαία Ελλάδα*

Η έξοδος των ελλήνων προς την θάλασσα πιστοποιείται ήδη από την Τρίτη χιλιετηρίδα π.χ. στην Κρήτη. Η Κρητική εξάπλωση ευνοήθηκε τόσο λόγω της άφθονης ξυλείας που υπήρχε στο νησί και που ήταν απαραίτητη για την κατασκευή πλοίων, όσο και από την ανακάλυψη της τεχνικής για την παραγωγή χαλκού. Αυτή η ανακάλυψη, επαναστατική για την εποχή της, βοήθησε του Κρήτες να επεκτείνουν τις ναυτικές τους επιχειρήσεις σ' όλα τα σημεία της Μεσογείου, εδραιώνοντας έτσι την κυριαρχία τους στο ελληνικό θαλάσσιο χώρο, στις αρχές της δεύτερης χιλιετηρίδας.

Παρ' όλα αυτά οι κατά καιρούς εισβολείς (Αχαιοί, Δωριείς κ.α.) προκάλεσαν μεγάλη αναστάτωση, με αποτέλεσμα η ελληνική ναυτιλία να περάσει κρίση, η οποία ξεπεράστηκε σχετικά εύκολα στις αρχές του 8<sup>ου</sup> αιώνα, όπου η Ελλάδα ξανάβρισκε το ναυτικό της μεγαλείο και ξεκινούσε για τους μεγάλους αποικισμούς. Οι αποικίες δημιούργησαν και οργάνωσαν δικούς τους εμπορικούς στόλους.

Προς τα μέσα του 6<sup>ου</sup> αιώνα ο εντατικός ρυθμός που παρατηρείται στις ελληνικές ναυτικές επιχειρήσεις διακόπτεται ξαφνικά από ένα συνταρακτικό γεγονός : την εκστρατεία των Περσών στην Μ. Ασία, με όλους τους κινδύνους που εγκυμονούσε το γεγονός αυτό. Ο ελληνικός στόλος όμως, ενωμένος με αισθητή την παρουσία των Αθηναϊκών

τριηρών, επιφέρει την ολοκληρωτική σχεδόν καταστροφή στον Περσικό στόλο κατά την ναυμαχία της Σαλαμίνας. Μόλις ο περσικός κίνδυνος παραμερίστηκε, η Αθήνα φρόντισε να εκμεταλλευτεί την ναυτική της υπεροχή, με αποτέλεσμα τη δημιουργία της Ναυτικής Συμμαχίας.

Παράλληλα οι πλοιοκτήτες και οι έμποροι αρχίζουν να δημιουργούν ξανά εμπορικές « εστίες», όπου ελεύθερα ασκούσαν το ναυτικό εμπόριο. Στις παραμονές της ίδρυσης της Βυζαντινής Αυτοκρατορίας, οι έλληνες πλοιοκτήτες βρίσκονταν πάντα στην πρώτη γραμμή του ναυτικού εμπορίου, διατηρώντας την ισχυρή τους προσωπικότητα και το εφευρετικό τους πνεύμα.

### ***Βυζαντινή Ελλάδα***

Το χάρμα της βυζαντινής εποχής, βρίσκει τους έλληνες εφοπλιστές να κυριαρχούν σ' όλη τη λεκάνη της Μεσογείου. Η διαίρεση της Ρωμαϊκής Αυτοκρατορίας σε δύο μέρη, δημιούργησε προβλήματα σχετικά με τον έλεγχο των ναυτικών δρόμων. Η πειρατεία από την άλλη πλευρά, βρισκόταν σε έξαρση σ' όλα τα πελάγη που είχαν μείνει απροστάτευτα. Αυτή η κατάσταση οδήγησε στη σύσφιξη δεσμών μεταξύ Βυζαντινού κράτους και εμπορικής ναυτιλίας.

Ο Ιουστινιανός έδωσε βάρος στις θαλάσσιες μεταφορές και στην αναζήτηση νέων σύντομων και ασφαλών δρόμων ναυσιπλοΐας. Με το νομοθετικό του έργο στον τομέα της εμπορικής ναυτιλίας, ο Ιουστινιανός ενίσχυσε και ενδυνάμωσε ιδιαίτερα το ζωτικό αυτό κλάδο της βυζαντινής οικονομίας. Για πρώτη φορά καθιερώθηκε ο θεσμός της ναυτικής υποθήκης και παραχωρήθηκαν ειδικά προνόμια στους πιστωτές ναυτιλιακών εταιρειών.

Η στενή σχέση ανάμεσα στο βυζαντινό κράτος και την εμπορική ναυτιλία, συνέβαλε στην ενίσχυση του οικονομικού προστατευτισμού. Η



συνέχιση της πολιτικής των πιστώσεων και από τους διαδόχους του Ιουστινιανού, είχε σαν αποτέλεσμα τη δημιουργία της πρώτης ναυτικής Τράπεζας. Η τράπεζα αυτή χορηγούσε στους εφοπλιστές πιστώσεις με επιτόκιο 7%. Αργότερα με το θάνατο του, ο Ιουστινιανός άφηνε πίσω, μία αυτοκρατορία οικονομικά εξουθενωμένη από την οικονομική και στρατιωτική διείσδυση των γειτόνων.

Το εμπορικό ναυτικό, μπρος στον πειρατικό κίνδυνο, βρέθηκε ανήμπορο να εξασφαλίσει την ομαλή λειτουργία και πορεία του βυζαντινού ναυτικού εμπορίου.

Και ήρθε το 1453. Οι Οθωμανοί καταλαμβάνουν την Κωνσταντινούπολη και στη συνέχεια εισβάλλουν στην Ελλάδα. Για άλλη μία φορά η εθνική ταυτότητα και η ναυτική παράδοση των ελλήνων βρίσκονταν σε κίνδυνο.

### **Τουρκοκρατία**

Μετά την πώση του Βυζαντινού Κράτους, το ατίθασο πνεύμα των Ελλήνων, κατάλαβε ότι μόνο δύο δρόμοι υπήρχαν για όσους δεν άντεχαν την ταπείνωση του ραγιά. Ο δρόμος προς τις παλιές ελληνικές «αποικίες», ελληνικές κοινότητες έξω από τα όρια του Οθωμανικού Κράτους, και ο δρόμος της θάλασσας, του πλοίου και του ναυτικού εμπορίου, όπου ο Τούρκος κατακτητής αντικρίζοντας με δέος το υγρό στοιχείο, δεν τολμούσε να αντιμετωπίσει τον τολμηρό Έλληνα θαλασσινό.

Και πράγματι αυτές οι δύο διέξοδοι διέσωσαν το Έθνος, επιτρέποντάς του να επιβιώσει αλλά και να αναπτυχθεί μέσα σε σκληρές συνθήκες δουλείας και μάλιστα να δημιουργήσει οικονομία αλλά και να βρεθεί τις παραμονές της επανάστασης μ' ένα σημαντικό αριθμητικά και αξιόμαχο στόλο, με ικανούς καπετάνιους και πληρώματα μάχιμα. Ο στόλος αυτός μετατράπηκε σε πολεμικό στόλο σε μία νυκτία και νίκησε

επανελημμένα την Τουρκική και την Αιγυπτιακή Αρμάδα, παρεμποδίζοντας τις δυνατότητες ανεφοδιασμού των στρατευμάτων, που έστειλε ο Σουλτάνος για να καταπνίξουν τον εθνικό ξεσηκωμό.

Εντυπωσιάζει τον ιστορικό αναλυτή όμως, το γεγονός ότι, μέσα στα σκληρά χρόνια του ζυγού, οι Έλληνες κρατούσαν ζωντανούς στην μνήμη τους θεσμούς της Βυζαντινής διοίκησης, που επέτρεψε την άριστη λειτουργία και τον έλεγχο των λιμένων, μίας τόσο εκτεταμένης αυτοκρατορίας για μια περίοδο 1000 χρόνων, που ομολογουμένως υπήρξε και η πρώτη επιτυχημένη μορφή κοινοπολιτείας ενός σημαντικού αριθμού λαών κάτω από μία ενιαία κεντρική διοίκηση.

Έτσι τα νησιά και τα λιμάνια της Ελλάδας στα χρόνια της Τουρκοκρατίας, μπορεί μεν να μην ελέγχονται από ένα «Σεκρέτο της Θάλασσας» όπως ονομαζόταν το Υπουργείο Ναυτιλίας στα Βυζαντινά χρόνια, και να μην υπήρχαν πια οι «Αβυδικοί άρχοντες», οι Βυζαντινοί Λιμενάρχες δηλαδή, που είχαν την πλήρη εποπτεία της λειτουργίας τους, αλλά και παρ' όλη την ανικανότητα της Τουρκικής Διοίκησης να δημιουργήσει αντίστοιχους θεσμούς, οι Έλληνες, με την τοπική Αυτοδιοίκηση, κατόρθωσαν κατά τόπους να διατηρήσουν την καλή λειτουργία των λιμανιών, την συνέχιση της καταγραφής των πλοίων σε Νηολόγια, ή «Μητρώα πλοίων», η «Νηοκαταλόγους», όπως ονομάζονταν κατά εποχές και τόπους τα αντίστοιχα επίσημα αρχεία, να καταγράφουν τα αποπλέοντα και καταπλέοντα πλοία και τις ποσότητες των διακινουμένων εμπορευμάτων, τις αιτίες των ναυαγίων, ως και την είσπραξη των λιμενικών τελών και ακόμη να αναλαμβάνουν την κατασκευή νέων φάρων ή την συντήρηση των παλιών για την ασφάλεια των ναυσιπλοούντων.

Το έργο αυτό επιτέλεσαν αιρετοί ή κληρωτοί κατά τόπους άρχοντες, εύποροι γέροντες ναυτικών οικογενειών, που ανάλογα ονομάζονταν «Έφοροι Νηών» στην Χίο, «Επίτροποι και Φύλακες» στην Ύδρα,

«Επιστάτες του Γιαλού» και «Σανιτάδες» στην Σύρο, αρμόδιοι για τα λιμεναρχικά στις Σποράδες, όπως τους αναφέρει η Ιστορία. Οι άνθρωποι αυτοί δημιούργησαν ένα καθεστώς ευνομίας και ευταξίας στον χώρο της αναπτυσσόμενης ραγδαία Ελληνικής Εμπορικής Ναυτιλίας, έθεσαν δε τις βάσεις ώστε να γίνει δυνατή η θεσμοθέτηση μιας ιδιαίτερης νομοθεσίας και μιας διοικητικής μονάδας ελέγχου της Εμπορικής Ναυτιλίας με την ίδρυση του Ελληνικού κράτους.

Άσκησαν δε με συνετό τρόπο το δύσκολο έργο της διοίκησης του στόλου στα χρόνια της επανάστασης, μεριμνώντας ακόμη και για θέματα τήρησης των κανόνων του Διεθνούς Δικαίου της θαλάσσης, όπως η τιμωρία της πειρατείας, ο σεβασμός της ουδετερότητας των πλοίων τρίτων κρατών, ο διάπλους διεθνών στενών ναυσιπλοΐας σε καιρώ πολέμου, όπως μαρτυρούν οι έγγραφες αποφάσεις – οδηγίες των προεστών των νησιών προς τους πλοιάρχους του αγώνα.

Έτσι μέσα από μία συνεχή παράδοση συνειδητοποιήθηκε η ανάγκη να υπάρξει ένας διοικητικός φορέας που σκοπό θα είχε την λήψη των αναγκαίων νομοθετικών μέτρων, την εποπτεία και το έλεγχο των πλοίων, των λιμένων, των Λιμενικών Έργων, αλλά και των θεμάτων που θα αφορούσαν την ναυτική εργασία.

### ***Μετά την απελευθέρωση***

Έτσι το νέο συγκροτούμενο κράτος από την εποχή της Κυβέρνησης Καποδίστρια, της αντιβασιλείας και μέσα στα πρώτα χρόνια της Βασιλείας του Όθωνα, εξέδωσε νομοθεσία που αφορούσε την Εμπορική Ναυτιλία, με σκοπό την ανάπτυξή της. Συγκεκριμένα το 1828 έχουμε τον πρώτο Οργανισμό Εμπορικής Ναυτιλίας, ενώ συγχρόνως ο πολιτικός της εποχής Σπυρίδωνας Τρικούπης αναλαμβάνει και την νεοσύστατη Γραμματεία του Υπουργείου Εξωτερικών Υποθέσεων και Εμπορικού

Ναυτικού. Λίγο αργότερα το 1834 και 1836 εκδίδονται τα ΒΔ της 4-1-1834 «Περί Οργανισμού των Λιμενικών Αρχών» και 15-12-1836 «Περί αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας» τα οποία είναι και τα πρώτα βασικά νομοθετήματα, που αναφέρονται στην διοίκηση και αστυνομία των πλοίων, των λιμένων και παραλίων.

Την ίδια εποχή η διοίκηση των λιμένων και ο έλεγχος των πλοίων κατά τόπους ασκείται από Λιμενάρχες, προερχόμενους από το Εμπορικό Ναυτικό, με 10ετή ναυτική υπηρεσία, οι οποίοι με τις αποφάσεις τους έθεσαν τις βάσεις της Νομολογίας περί της άσκησης διοικήσεως των λιμένων. Η χώρα, που μέχρι τότε εκτείνεται μέχρι την Θεσσαλία και περιλαμβάνει μόνο τις Κυκλάδες, τις Σποράδες και τα νησιά του Αργοσαρωνικού, διαιρείται σε 4 παράλια τμήματα :

- ◆ Το πρώτο Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία Πειραιώς, Πόρου, Ύδρας, Σπεισών, Ναυπλίου και Ερμιόνης.
- ◆ Το δεύτερο Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία Σύρου, Άνδρου, Θήρας, και Μυκόνου.
- ◆ Το τρίτο Σκιάθου, Σκοπέλου, Χαλκίδος, Κύμης και Αμαλιαπόλεως.
- ◆ Τέλος το τέταρτο Παράλιο τμήμα περιλαμβάνει τα Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία Μεσολογγίου, Πατρών, Γαλαξιδίου, Καλαμών, Λουτρακίου και Κυλλήνης..... ( στοιχεία του 1853 ).

Οι Αξιωματικοί των Λιμένων διαιρούνται σε τρεις τάξεις : Λιμενάρχης με βαθμό Πλοιάρχου, Υπολιμενάρχης με βαθμό Υποπλοιάρχου και Επιστάτης λιμένος με βαθμό Σημαιοφόρου.

Ένα πολύ βασικό πρόβλημα που κλήθηκαν να επιλύσουν η επί των Ναυτικών Γραμματεία, οι Έλληνες πρόξενοι και οι Αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού ήταν η διατήρηση της Ελληνικής σημαίας στα πλοία των Ελλήνων πλοιοκτητών που ευρίσκοντο ακόμη σε Τουρκοκρατούμενα μέρη. Ας μην Ξεχνούμε ότι νησιά όπως η Χίος, η

Μυτιλήνη και η Σάμος αλλά και λιμάνια όπως η Σμύρνη, η Θεσσαλονίκη και άλλες περιοχές της Ελλάδος δεν είχαν ακόμη απελευθερωθεί.

Οι δυσχέρειες οφείλονταν αφ' ενός μεν στην καχυποψία των Τούρκων, αφ' ετέρου στα ύποπτα συμφέροντα των μεγάλων δυνάμεων και των πρακτόρων τους, αλλά και στις ευκολίες που παρείχαν στην ναυσιπλοΐα οι ξένες σημαίες και ιδιαίτερα η Ρωσική και η Τουρκική, σκοπεύοντας να δελεάσουν τους Έλληνες πλοιοκτίτες των Τουρκοκρατούμενων περιοχών ώστε να μην θέτουν τα πλοία τους υπό την Ελληνική σημαία.

Οι συνθήκες αυτές δημιούργησαν την ανάγκη να προβλεφθούν θέσεις αξιωματικών στα Ελληνικά Προξενεία, ασχολουμένων με τα θέματα της Εμπορικής Ναυτιλίας, προετοιμάζοντας τα σημερινά Προξενικά Λιμεναρχεία.

Το 1861 ο Πλοίαρχος του Εμπορικού Ναυτικού Γεράσιμος Ζωχιός με επιμονή και ζήλο πέτυχε την σύσταση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, το οποίο έκτοτε θα αναλάβει το σοβαρό ρόλο του ασφαλιστικού φορέα των ναυτικών. Το ΝΑΤ από τότε τέθηκε υπό τον έλεγχο της Ναυτικής Γραμματείας. Είναι η Περίοδος κατά την οποία έχει συσταθεί το Υπουργείο των ναυτικών, το οποίο ανέλαβε, επί σειρά ετών, ο «σοφός γέρον» Κωνσταντίνος Κανάρης. Η λειτουργία του Υπουργείου αυτού απέδωσε ένα σοβαρό ναυτιλιακό νομοθετικό έργο, όπου μπορούμε ενδεικτικά να αναφέρουμε τους νόμους περί τηρήσεως νηολογίων των πλοίων, περί ναυαγιαϊρέσεως κ.τ.λ.

Οι νέες ανάγκες που διαμορφώθηκαν με την είσοδο της Επτανήσου και την εν συνεχεία απελευθέρωση της Θεσσαλίας δημιούργησαν μια νέα κατάσταση στο Υπουργείο των Ναυτικών ενώ συγχρόνως συστάθηκαν 5 Κεντρικά Λιμεναρχεία, 8 Λιμεναρχεία, 10 Υπολιμεναρχεία και 15 Επιστασίες Λιμένος. Τώρα πια οι Λιμενάρχες προέρχονται από μονίμους

ή εφέδρους Αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού, το Δε προσωπικό των Λιμεναρχείων πλαισιώνεται από Υπαξιωματικούς και ναύτες.

## **4.2 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΣΤΟΝ 20° ΑΙΩΝΑ**

### ***Τα χρόνια έως τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο***

Από το 1910 και έπειτα μπορούμε να πούμε ότι πρώτη υποτυπώδη οργάνωση Λιμενικού Σώματος με την σύσταση της Διεύθυνσης Εμπορικής Ναυτιλίας, η οποία ουσιαστικά στελέχωσε το Υπουργείο των Ναυτικών και υποδιαιρείτο σε τμήματα επανδρούμενα από οικονομικούς Αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού.

Η διαρκής αύξηση σε μέγεθος και πλοία της Εμπορικής Ναυτιλίας, δημιούργησε την ανάγκη να ψηφιστούν από την Βουλή των Ελλήνων οι πρώτοι νόμοι «περί καταμετρήσεως των πλοίων» και «περί του τρόπου είσπραξης των ναυτιλιακών τελών» ο νόμος σχετικά με την ίδρυση και λειτουργία Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας και ο ΓΨΙΖ νόμος, ο πρώτος ολοκληρωμένος που αφορούσε αποκλειστικά την Εμπορική Ναυτιλία.

Στα επόμενα χρόνια το μικρό Ελληνικό κράτος στα χέρια του Ελευθέριου Βενιζέλου θα ενωθεί με την μεγαλόνησο Κρήτη, θα σταθεί νικητής στους Βαλκανικούς Πολέμους και στο πλευρό των Συμμάχων στον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο, ενώ η Εμπορική Ναυτιλία θα περάσει στη νέα τεχνολογία του ατμού, φθάνοντας να έχει 485 πλοία και χωρητικότητα περισσότερη από 1.000.000 Κ.Ο.Χ.

Από αυτή την εποχή και μετά ουσιαστικά η Εμπορική ναυτιλία θα αποτελεί βασικό τομέα στη ραχοκοκαλιά της Εθνικής Οικονομίας, εισφέροντας σταθερά συναλλαγματικούς πόρους, απασχολώντας ένα τμήμα του εργατικού δυναμικού της χώρας, δημιουργώντας μία σειρά παράλληλων δραστηριοτήτων ( ναυπηγικές – μηχανολογικές εργασίες –

διοικητικό προσωπικό ναυτιλιακών εταιρειών – πρακτόρευση πλοίων – τροφοεφόδια πλοίων κ.λ.π.). Όλα αυτά πια ξεπερνούσαν τις δυνατότητες της Διεύθυνσης Εμπορικής Ναυτιλίας και ήταν εμφανής η ανάγκη δημιουργίας αυτόνομου διοικητικού φορέα, που να έχει την δυνατότητα να επωμισθεί το διοικητικό έργο και την εποπεία της ραγδαία αναπτυσσόμενης εμπορικής ναυτιλίας, ιδιαίτερα μετά το 1912.

Την ίδια περίοδο νέα πλοία κάνουν την εμφάνιση τους. Τα «liners», πλοία τα οποία εκτός από εμπορεύματα και πρώτες ύλες μπορούσαν να μεταφέρουν και μεγάλη ποικιλία βιομηχανικών προϊόντων. Οι έλληνες είδαν αυτά τα πλοία σαν μία καλή ευκαιρία, για αύξηση της συμμετοχής τους στο διεθνές εμπόριο.

Η ιστορία του Λιμενικού Σώματος οφείλει πολλά στον Αρχιφροντιστή του Πολεμικού ναυτικού Γεώργιο Σάκαλη, που αντιλαμβανόμενος τα μηνύματα των καιρών επεξεργάστηκε και εισηγήθηκε προς την κυβέρνηση Ελευθέριου Βενιζέλου τη Σύσταση ανεξάρτητης Υπηρεσίας για το Εμπορικό Ναυτικό το 1915. Οι συνεχείς πολιτικές μεταβολές όμως δεν επέτρεψαν την άμεση σύσταση του Λιμενικού Σώματος παρά μόνο το 1919 από την κυβέρνηση πάλι του Ελευθέριου Βενιζέλου. Συγκεκριμένα ο Νόμος 1753 του 1919 αποτελεί τη ληξιαρχική πράξη γεννήσεως του Λιμενικού Σώματος το οποίο ορίσθηκε υπεύθυνο του ελέγχου και της εποπείας της Εμπορικής Ναυτιλίας υπαγόμενο στον Υπουργό Ναυτικών.

Το σώμα συγκροτήθηκε από τους τρεις Αρχιφροντιστές του Πολεμικού Ναυτικού ΔΟΥΚΑ, ΤΣΑΚΩΝΑ και ΜΠΟΥΚΑ και από έναν Αντιπλοίαρχο μάχιμο Π.Ν. τον παντελή ΧΟΡΝ, καθώς επίσης 60 ακόμη Αξιωματικούς μικρότερων βαθμών που αποτέλεσαν τους πρώτους Επιλιμενάρχες Α', Β' και Γ' Τάξεως και Λιμενάρχες αντιστοίχων Τάξεων. Πρέπει να τονίσουμε ότι από τη γέννησή του το λιμενικό Σώμα απέκτησε

Αξιωματικούς γλωσσομαθείς, με Πανεπιστημιακή μόρφωση, δημιουργώντας έκτοτε θεσμοθετημένη παράδοση.

Έτσι άρχισε να γράφει ιστορία το Λιμενικό Σώμα, βαδίζοντας πλάι – πλάι με την ανάπτυξη της Ναυτιλίας. Στη διάρκεια της Μικρασιατικής εκστρατείας και με την κατάληψη των νέων Ελληνικών Χωρών φάνηκε η σημασία της καλής λειτουργίας των λιμένων, που είχαν ήδη επανδρωθεί από το νέο Σώμα και διεκπεραιώθηκαν με επιτυχία οι θαλάσσιες μεταφορές των εφοδίων προς τη Σμύρνη, το Αϊβαλί, την Καλλίπολη και τα άλλα λιμάνια της Μικρής Ασίας. Οι Λιμενάρχες των περιοχών αυτών κατόρθωσαν να διατηρήσουν την λειτουργία των λιμανιών καθ' όλη την διάρκεια της Μικρασιατικής εκστρατείας και μέχρι την υποχώρηση του Ελληνικού στρατού, που υπήρξε ομαλή χάρη στις προσπάθειες τους.

Η ουσιαστική πάντως μορφοποίηση του Σώματος, έτσι όπως το ξέρουμε σήμερα, ξεκίνησε μετά το 1925 αφοτό δηλαδή επανήλθε η Γενική Διεύθυνση Εμπορικής Ναυτιλίας στο Υπουργείο Ναυτικών, με την διαφορά ότι τα στελέχη του Σώματος προέρχονταν από το Πολεμικό Ναυτικό.

Η αυτοτέλεια του Λιμενικού Σώματος επετεύχθη με τον Νόμο 345/1936 με τον οποίο ιδρύθηκε το Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας. Το Σώμα αποκτά Αρχηγείο που υπάγεται πλέον απ' ευθείας στο Υφυπουργείο ενώ για πρώτη φορά λειτουργεί Σχολή Λιμενικών Δοκίμων Αξιωματικών το 1936. Μέσα σε μία πολύ μικρή περίοδο θα σχεδιασθεί η ναυτιλιακή πολιτική της Χώρας και μέχρι το 1940 θα έχουν ιδρυθεί το Γραφείο ναυτικής Εργασίας, η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, το Ταμείο Πρόνοιας Ναυτικών, ο Οίκος Ναύτου και μία Δημόσια Ναυτική Σχολή για τις αυξημένες ανάγκες ναυτικής εκπαιδεύσεως.

Σ' αυτό το χρονικό διάστημα, λίγο πριν το Β' παγκόσμιο πόλεμο, το Λιμενικό Σώμα οργάνωσε όλο το υπάρχον μέχρι σήμερα σύστημα λειτουργίας των λιμένων και των Λιμενικών Αρχών, προστατεύτηκε η



Ελληνική Ακτοπλοΐα και θεσμοθετήθηκαν οι όροι της ναυτικής εργασίας. Η Ελλάδα τις παραμονές του Β' Παγκοσμίου Πολέμου ήταν πια μια μεγάλη ναυτική δύναμη και είχε ήδη μπει στην τροχιά που θα την έφερνε στη πρώτη παγκόσμια θέση.

### ***Η Ελληνική Ναυτιλία κατά την διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου***

Με την είσοδο της Ελλάδας στον πόλεμο το Λιμενικό Σώμα ανέλαβε τις ευθύνες του στον αγώνα του Έθνους και αντεπεξήλθε με επιτυχία στην αποστολή του. Όλες οι στρατιωτικές θαλάσσιες μεταφορές διεξήχθησαν με τον καλύτερο δυνατό τρόπο και δεν έλειψε ο εφοδιασμός του στρατού σε όλη την σκληρή εκείνη περίοδο.

Αλλά και στα χρόνια της σκληρής ναζιστικής κατοχής το Λιμενικό Σώμα έγραψε την δική του ιστορία. Δεν μπορούν να ξεχασθούν οι θυσίες των Αξιωματικών ΚΩΤΟΥΛΑ, ΚΑΖΑΚΟΥ και ΑΡΒΑΝΙΤΑΚΗ, ούτε και η γενικότερη συμμετοχή των Λιμενικών στην Εθνική μας Αντίσταση, που μέσω των πλοίων ή των ναυτικών συγκεντρώσεων και έστειλαν πληροφορίες στο εξωτερικό ή φυγάδευαν αγωνιστές. Παράλληλα πολλά από τα στελέχη του Λιμενικού Σώματος διέφυγαν στην Μέση Ανατολή και από εργαζόμενοι σε διάφορες Υπηρεσίες της ελεύθερης Ελλάδας στο εξωτερικό προσέφεραν έργο υποστήριξης στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία, που δεν υπέστειλε την σημαία μας, αλλά συνέχιζε τον αγώνα μετέχοντας ενεργά στις νηοπομπές των συμμάχων. Και για να μην ξεχνάμε, ο αριθμός των Ελλήνων ναυτικών που κάθησαν σε όλες τις θάλασσες του κόσμου έφθασε τους 2.500, τα δε Ελληνικά πλοία που βυθίστηκαν, αιχμαλωτίστηκαν και γενικότερα απωλέσθησαν στην διάρκεια αυτού του αγώνα, έφθασαν τα 500.

Και δεν θα πρέπει να ξεχαστεί και αποτελεί τίτλο τιμής για το Λιμενικό Σώμα ότι υπήρξαν στελέχη του που έμειναν στην Ελλάδα και οργάνωσαν τα λεγόμενα οικονομικά συσσίτια εργατών θαλάσσης, τα οποία διέσωσαν από την πείνα πολλές από τις οικογένειες των ναυτικών του πάλευαν μακριά από την πατρίδα αλλά και πολλούς από τους ανέργους τραυματίες ναυτικούς.

Η χώρα μας βγήκε από τον Πόλεμο γλείφοντας τις πληγές της, αλλά παρ' όλα αυτά και μετά το τέλος του εμφυλίου πολέμου, κατόρθωσε να αναγεννηθεί και να αναπτύξει για άλλη μία φορά ένα άξιο εμπορικό ναυτικό καθώς κράτος – εφοπλισμός και ναυτικοί ανταποκρίθηκαν στο κάλεσμα των καιρών δημιουργώντας νέο Ελληνικό Στόλο από τα LIBERTYS που δόθηκαν ως αποζημίωση στην Ελλάδα για τις τεράστιες απώλειες που είχε.

Το ναυτιλιακό θαύμα βασίστηκε και θα συνεχιστεί να βασίζεται σ' αυτόν ακριβώς τον συνδυασμό τον οποίο το Λιμενικό Σώμα στήριξε και υπηρέτησε από τότε μέχρι σήμερα. Η Ελληνική Σημαία συνεχίζει να διατηρεί την ισχύ της έλκοντας το μεγαλύτερο μέρος του Ελληνόκτητου στόλου και ο Έλληνας ναυτικός, αποδεδειγμένα από τους αξιότερους του κόσμου στελεχώνει τα Ελληνικά πλοία.

Από το 1945 που το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μεταφέρθηκε στον Πειραιά και ξεκίνησε μια νέα περίοδος, το Λιμενικό Σώμα αυξάνοντας τις οργανικές θέσεις του και αποκιλώντας ανώτατους Αξιωματικούς, συστηματοποιώντας και εξειδικεύοντας τα στελέχη του, βαθμιαία προσαρμοζόμενο στην νέα εποχή κατόρθωσε να αποτελέσει τον άξιο σκελετό του Υπουργείου, φέροντας σε πέρας την αποστολή του.

Όμως το 1971 η λαίλαπα των ανακατατάξεων της εποχής εκείνης ξεσπά προσωρινά και στο Υπουργείο ναυτιλίας, το οποίο καταργείται από Υπουργείο, μετατάσσεται σε Υφυπουργείο και εντάσσεται στο Υπουργείο

Μεταφορών και Επικοινωνιών, ενώ ορισμένες αρμοδιότητες του μεταβιβάζονται σε άλλα Υπουργεία (Εργασίας – Εθνικής Οικονομίας).

Γρήγορα η ανάγκη για άμεση αντιμετώπιση των ιδιόμορφων θεμάτων – προβλημάτων μιας ναυτιλίας, που δραστηριοποιείται κυρίως στον διεθνή στίβο, αλλά και των ιδιόμορφων συνθηκών εργασίας των εργαζομένων σ' αυτή, που αποκτούν αναμφίβολα εξειδικευμένες γνώσεις στην αντιμετώπισή τους, οδήγησε μετά από δύο περίπου χρόνια στην επανασύσταση ανεξάρτητου και πάλι Υπουργείου και την επαναφορά σ' αυτό όλων των αρμοδιοτήτων, που είχαν μεταβιβαστεί – εκχωρηθεί σε άλλα Υπουργεία.

### **4.3 Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ**

Σήμερα αποτελεί τον πλέον δυναμικό κλάδο της Εθνικής Οικονομίας, όπου συνεργάζονται αρμονικά εργοδότες, εργαζόμενοι και κράτος, με σκοπό την διατήρηση της σταθερής ανοδικής πορείας της Μεγάλης Ελληνικής Ναυτιλίας που επί σειρά δεκαετιών παραμένει στις κορυφαίες θέσεις των μεγαλύτερων ναυτιλιακών δυνάμεων του κόσμου.

Σήμερα η Ελληνική Ναυτιλία (περιλαμβανομένων και όλων των υπό ξένη σημαία Ελληνικής πλοιοκτησίας πλοίων) διατηρεί στόλο 3.142 πλοίων συνολικού εκτοπίσματος 71.666.943 κόρων. Αριθμός που μεταφράζεται στο 16% περίπου της παγκόσμιας ναυτιλιακής δύναμης. Συγχρόνως με υπολογιζόμενη μόνο την υπό Ελληνική σημαία κωρητικότητα των πλοίων της η Ελλάδα με 2.165, άνω των 100 κοκ, πλοία συνολικού εκτοπίσματος 31.717.636 κόρων, κατέχει το 50% περίπου του ολικού εκτοπίσματος του στόλου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και κατατάσσεται πρώτη μεταξύ των Κρατών – Μελών της Ε.Ε. και Τρίτη μεταξύ των 12 πρώτων ναυτιλιακών χωρών.

Ο στόλος αυτός περιλαμβάνει πλοία όλων των κατηγοριών πλοίων, μεγεθών και ειδών αναλόγως των μεταφερόμενων φορτίων. Κινείται δε κυρίως στο εξωτερικό δεδομένου ότι η Ελλάδα δεν διαθέτει σημαντικό μεταφορικό έργο για μια τέτοιου μεγέθους χωρητικότητα. Το Ελληνικό πλοίο κατά συνέπεια, εξαρτάται από την ξένη αγορά ναύλων και τις διεθνείς χρηματαγορές με αποτέλεσμα να τελεί υπό την άμεση επίδραση των επιπτώσεων των διεθνών οικονομικών παραγόντων (ύφεση, οικονομικές κρίσεις, πολιτειακές μεταβολές) και είναι ευάλωτο σε μέτρα προστατευτισμού που τρίτες χώρες εφαρμόζουν για την προστασία της ναυτιλίας τους.

Ένα μικρότερο μέρος του στόλου αυτού, αλλά ιδιαίτερα σημαντικό για την χώρα μας και την οικονομία της, είναι τα ακτοπλοϊκά πλοία που αριθμούν αυτή τη στιγμή τα 393 συνολικής χωρητικότητας 587.479 κόρων, και τα οποία έχουν αναλάβει την επικοινωνία του ηπειρωτικού Ελλαδικού χώρου με τον νησιωτικό δηλ. την μεταφορά επιβατών – προϊόντων από και προς τα νησιά, συμβάλλοντας ουσιαστικά και στην ανάπτυξη του τουρισμού και κατά συνέπεια την εισροή συναλλάγματος.

#### **4.4 Ο ΕΛΛΗΝΑΣ ΝΑΥΤΙΚΟΣ**

Το ναυτικό επάγγελμα, άμεσα συνδεδεμένο με την ιστορία αυτού του τόπου, αποτελεί έναν σημαντικό τομέα της απασχόλησης του Ελληνικού εργατικού δυναμικού, αποφέροντας στις Ελληνικές οικογένειες υψηλό εισόδημα και εισροή ευεργετικού συναλλάγματος στην Εθνική οικονομία.

Συγκεκριμένα στον τομέα αυτό εργασίας απασχολούνται περισσότεροι από 30.000 ναυτικοί που μάλιστα το 1944 εισήγαγαν στην Ελλάδα 2.015.δισ. δολάρια ΗΠΑ. Σε σχέση με το 1993 η εισροή

ναυτιλιακού συναλλάγματος παρουσίασε αύξηση 95 εκατομμυρίων δολαρίων.

Το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μεριμνά για τον Έλληνα ναυτικό σχεδιάζοντας την βελτίωση του επιπέδου διαβίωσης του στα πλοία, του επιπέδου εκπαίδευσής τους, της παρεχόμενης ασφάλειας κατά την εργασία του και της ενίσχυσης της ασφαλιστικής και συνταξιοδοτικής του κάλυψης.

**ΜΕΡΟΣ ΔΕΥΤΕΡΟ**  
**ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΠΟΛΗ ΤΩΝ ΠΑΤΡΩΝ**  
**ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ**  
**(ΕΡΕΥΝΑ ΣΕ ΤΡΕΙΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ)**

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ**

### **ΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΤΡΩΝ**

#### **5.1 ΓΕΝΙΚΑ**

Η Πάτρα και η ευρύτερη περιοχή της υπήρξε δια μέσου της ιστορία σημαντικό πολιτισμικό και εμπορικό κέντρο. Υπήρξε παράλληλα θέση συνάντησης αλλά και γεωγραφικής διοχέτευσης πολλών πολιτισμικών ροών. Ο στρατηγικός εξ' άλλου ρόλος της αποκαλύπτεται και από την ύπαρξη πολλών κατασκευών με εμφανέστερα τα κάστρα της πόλης των Πατρών αλλά και εκείνα που έλεγχαν τον Κορινθιακό, δηλαδή τα κάστρα Ρίου, Αντιρρίου.

Το λιμάνι ανέκαθεν έπαιξε σημαντικό ρόλο στην οικονομική, κοινωνική και πολιτική ζωή της πόλης. Κατά τον προηγούμενο αιώνα γνώρισε μια περίοδο μεγάλης άνθησης σαν κέντρο σταφιδεμπορίου. Τα πλεονεκτήματα της γεωγραφικής θέσης του επιφύλαξαν μια εκτεταμένη περίοδο ακμής, που σημάδεψε τη ζωή της Πάτρας και διαμόρφωσε σε μεγάλο βαθμό τα χαρακτηριστικά της τοπικής οικονομίας.

Στη συνέχεια η κάμψη και παρακμή του σταφιδεμπορίου συμπάρεσυρε και το λιμάνι σε μια περίοδο στασιμότητας και αργότερα παρακμής, που έγινε ιδιαίτερα έντονη τα πρώτα μεταπολεμικά χρόνια. Όμως η ανάπτυξη των πορθμειακών μεταφορών οδήγησε σε μια νέα περίοδο ακμής, που άρχισε τη δεκαετία του 1960 και συνεχίζεται και σήμερα με πολύ θετικές προοπτικές.

Σήμερα το λιμάνι της Πάτρας είναι το μεγαλύτερο λιμάνι της Νοτιοδυτικής Ελλάδας και το τρίτο της χώρας, συνδέεται οδικά και σιδηροδρομικά με όλη την Δυτική Πελοπόννησο και μέσω του Ρίου - Αντιρρίου με τη Δυτική Στερεά Ελλάδα. Εξυπηρετεί δηλαδή ή έχει την

δυνατότητα να εξυπηρετήσει εκτός από την περιοχή της πόλης της Πάτρας στην οποία περιλαμβάνεται και η βιομηχανική ζώνη και μία ευρύτερη ενδοχώρα που φθάνει βόρεια μέχρι την Ήπειρο νότια μέχρι την Μεσσηνία και ανατολικά μέχρι την περιοχή του λεκανοπεδίου Αττικής.

Είναι ο τροφοδότης σε πρώτες ύλες μηχανικές εγκαταστάσεις και ειδών επεξεργασίας για όλες τις βιομηχανικές μονάδες της περιοχής καθώς και τροφοδότης της περιοχής σε βιομηχανικά προϊόντα από την Δυτική Ευρώπη. Επίσης το λιμάνι της Πάτρας είναι το κέντρο από όπου εξάγονται βιομηχανικά και άλλα προϊόντα που παράγονται στην περιοχή και κυρίως των γεωργικών προϊόντων. Εδώ πρέπει να επισημάνουμε και μία άλλη μεταφορική δραστηριότητα του λιμανιού της Πάτρας που καλύπτει σε εξυπηρέτηση όλο τον Ελλαδικό χώρο, πρόκειται για την διακίνηση μέσω αυτού των φορτηγών Διεθνών Μεταφορών (TIR) που μεταφέρουν κυρίως νωπά Ελληνικά αγροτικά προϊόντα στις αγορές της Κεντρικής Δυτικής Ευρώπης παρακάμπτοντας τη διέλευση τους μέσω Γιουγκοσλαβίας με τα γνωστά προβλήματα.

Η εναλλακτική αυτή λύση που προσφέρει το Λιμάνι της Πάτρας να αξιοποιηθεί επαρκώς και ήδη αξιοποιείται, διαγράφει ευοίωνες προοπτικές για το ξεπέρασμα μέχρι ένα βαθμό του προβλήματος της προώθησης των Ελληνικών προϊόντων, χωρίς σημαντικές και απρόβλεπτες καθυστερήσεις στους τόπους διάθεσης.

Όπως έχει εξελιχθεί και λειτουργεί σήμερα το Λιμάνι, χαρακτηρίζεται συγχρόνως ως επιβατικό, εμπορικό και διαμετακομιστικό. Σύμφωνα με τα υπάρχοντα στατιστικά στοιχεία το Λιμάνι συγκεντρώνει την μισή περίπου (48%) από την συνολική επιβατική κίνηση εξωτερικού ολόκληρης της χώρας που διακινείται με πλοία έναντι 18% της Κέρκυρας, 15% της Ηγουμενίτσας και 15% του Πειραιά. Το λιμάνι εξυπηρετεί και την επιβατική και εμπορική κίνηση Κεφαλονιάς και Ιθάκης.



Κυριότερα προϊόντα που εξάγονται από το λιμάνι της Πάτρας είναι: κρασιά διάφορα και άλλα ποτά, σταφίδα, σουλτανίνα, καρπούζια, πατάτες, ψάρια φρέσκα, ελιές βρώσιμες, προϊόντα γάλακτος, υφάσματα, δέρματα, νήματα, τσιμέντα, κλπ.

Εισάγονται: ορυκτά προϊόντα, πλαστικές ύλες, χαρτομάζα και προϊόντα χάρτου, ξυλεία, είδη μηχανικού εξοπλισμού και τεχνολογίας, προϊόντα χημικών βιομηχανιών κλπ.



**Εικόνα 4. Λιμένας Πατρών**

Τα παραπάνω προκάλεσαν το ενδιαφέρον της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των τοπικών φορέων και έτσι άρχισε να γίνεται πραγματικότητα το έργο του νέου λιμένα Πατρών. Τον Ιούλιο του 1995 επιλέχθηκαν 10 κοινοπραξίες ή εταιρείες προκειμένου να καταθέσουν προσφορά για την κατασκευή του προϋπολογισμού 13 δις δραχμών. Σημειώνεται ότι το έργο αυτό, συγχρηματοδοτείται από το δεύτερο κοινοτικό πλαίσιο στήριξης και υπό τους εθνικούς του Προγράμματος Δημοσίων Επενδύσεων.

Επίσης στο προσκήνιο είναι και η ειδική μελέτη που συνέταξε το Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας. Σύμφωνα με την μελέτη αυτή το λιμάνι

της Πάτρας χαρακτηρίζεται πρώτης σπουδαιότητας και προτείνεται η συνεχής χρηματοδότηση του μέχρι το 2010.

## **5.2 ΠΟΡΘΜΕΙΑΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

Πρόκειται για τον κύριο όγκο της εξυπηρετούμενης ζήτησης. Η εξέλιξη του λιμανιού στη διάρκεια των τελευταίων χρόνων είναι θεαματική όπως φαίνεται και στους αντίστοιχους πίνακες.

Παρατηρείται μια συνεχής αύξηση της διακίνησης επιβατών και οχημάτων επιβατών. Η κίνηση των φορτηγών οχημάτων ακολούθησε επίσης εντυπωσιακούς ρυθμούς αύξησης.

## **5.3 ΕΞΕΛΙΞΗ ΦΟΡΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ 1990 -1998**

| <b>ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΦΙΞΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ</b> |           |         |           |         |         |
|---|-----------|---------|-----------|---------|---------|
| έτος  | επιβάτες  | φορτηγά | λεωφορεία | Ι.Χ.    | Δίκυκλα |
| 1990  | 1.019.284 | 80.976  | 3.975     | 143.596 | 21.323  |
| 1991  | 942.326   | 92.138  | 3.658     | 145.238 | 19.168  |
| 1992  | 948.226   | 110.999 | 6.806     | 153.096 | 1.883   |
| 1993  | 973.583   | 132.518 | 6.017     | 149.825 | 10.133  |
| 1994  | 957.915   | 155.194 | 5.978     | 153.116 | 14.872  |
| 1995  | 935.338   | 158.338 | 3.903     | 159.117 | 16.169  |
| 1996  | 1.018.620 | 225.900 | 4.080     | 173.448 | 15.722  |
| 1997  | 1.108.817 | 246.738 | 4.881     | 183.542 | 17.068  |
| 1998  | 1.182.146 | 257.234 | 5.583     | 209.131 | 16.674  |

#### **5.4 ΕΞΕΛΙΞΗ ΦΟΡΤΟΥ ΟΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΕΞΑΜΗΝΟ ΤΟΥ 1999**

| <b>ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΦΙΞΕΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ</b> |          |         |           |        |          |
|---|----------|---------|-----------|--------|----------|
| μήνας   | επιβάτες | φορτηγά | λεωφορείς | Ι.Χ.   | Δίκυκλες |
| Ιανουάριος  | 41.700   | 20.547  | 140       | 7.395  | 34       |
| Φεβρουαρ.   | 20.547   | 21.814  | 156       | 5.310  | 101      |
| Μάρτιος   | 63.185   | 24.703  | 393       | 8.940  | 86       |
| Απρίλιος  | 71.709   | 20.700  | 531       | 11.287 | 267      |
| Μάιος   | 73.425   | 24.137  | 412       | 13.757 | 1.025    |
| Ιούνιος   | 97.683   | 25.916  | 348       | 19.250 | 16.674   |

| Όνομα πλοίου     | Αριθμ.Νηολογ. | Ολικ.Μήκος | Εταιρεία        | Διευθυνς   | Τηλ.-fax    |
|------------------|---------------|------------|-----------------|------------|-------------|
| Super fast I     | Πάτρας 48     | 173,70     | SUPER FAST      | Όθωνος     | 622500fax-  |
| Super fast II    | Πάτρας 49     | 173,70     | FERRIES         | Αραλίας 12 | 623574      |
| Super fast III   | Πάτρας 51     | 194,30     | ΠΑΡΘΕΝΟΠΟΥΛΟΣ   |            |             |
| Super fast IV    | Πάτρας 52     | 194,30     | ΦΛΟΠΟΥΛΟΥ       |            |             |
| ΙΚΑΡΟΣ           | Ηρακλείου 24  | 200,35     | MINOAN LINES    | Αθηνών 02  | 427-100     |
| ΑΡΕΤΟΥΣΑ         | Ηρακλείου 22  | 181,40     | ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ    |            | 421-500     |
| ΕΡΩΤΟΚΡΙΤΟΣ      | Ηρακλείου 20  | 188,44     | ΠΑΝ.            |            | fax-        |
| ΔΑΙΔΑΛΟΣ         | Ηρακλείου 18  | 144,80     |                 |            | 420800      |
| ΦΑΙΔΡΑ           | Ηρακλείου 14  | 148,90     |                 |            |             |
| ΠΑΞΙΦΑΗ          | Ηρακλείου 28  | 200,35     |                 |            |             |
| ΕΛ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ     | Χανίων 20     | 175,48     | ANEKLINES       | Όθωνος     | 226-053     |
| ΚΡΗΤΗ Ι          | Χανίων 24     | 191,80     | ΒΡΗΣ Κ.         | Αραλίας 25 | 272-906     |
| ΚΡΗΤΗ ΙΙ         | Χανίων 25     | 191,80     |                 |            | fax-        |
| ΣΟΦ.ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ    |               |            |                 |            | 226-850     |
| IONIAN ISLAND    | Πάτρας 47     | 167,21     | SRINTZIS LINES  | Όθωνος     | 622-602     |
| IONIAN GALAXY    | Πάτρας 43     | 167,22     |                 | Αραλίας 14 | fax-        |
| IONIAN VICTORY   | Πειραιά 10538 | 159,00     |                 |            | 434-297     |
| SUPER FERRY HELI | Πειραιά 10579 | 181,14     |                 |            |             |
| ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ        | Πειραιά 10280 | 120,78     |                 |            |             |
| ΑΦΡΟΔΙΤΗ         | Σημ. Κύπρου   | 134,80     | MED LINK LINES  | Όθωνος     | 623-011fax- |
| ΑΓ.ΑΝΔΡΕΑΣ       | Ση. Μάλτας    | 126,11     | ΓΙΑΝΝΑΤΟΣ Γ.    | Αραλίας 15 | 623-320     |
| MARIA G.         | Σημ.Κύπρου    | 133,34     |                 |            |             |
| ΠΟΣΕΙΔΩΝ         | Σημ.Κύπρου    | 122,97     | FIVE STAR LINES | Οθ.αμαλ 5  | 422-102     |
| ΟΡΕΣΤΗΣ          | Παναμά        | 106,07     | ΣΤΕΛΛΑΤΟΣ Γ.    | Ηρ.Πολύ-   | 44-874      |
|                  |               |            | ΕΛΜΕΣ           | Τεχνίου    | fax-        |
|                  |               |            | ΚΟΥΛΟΥΡΗΣ ΙΩ.   | 44-46      | 452775      |
| ΕΓΝΑΤΙΑ ΙΙ       | Κύπρου        | 118,38     |                 |            |             |
| ΜΗΔΕΙΑ ΙΙ        | Κύπρου        |            |                 |            |             |

**ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΝΔΙΜΕΝΙΖΟΜΕΝΩΝ ΠΛΟΙΩΝ ΣΤΟΝ ΛΙΜΕΝΑ ΠΑΤΡΩΝ**

Τέλος πρέπει να αναφέρουμε ότι το λιμάνι είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας όσον αφορά την απασχόληση της Πόλης. Στο λιμάνι της Πάτρας απασχολείται ένας πολύ μεγάλος αριθμός εργαζομένων τόσο ως προσωπικό των F/B όσο και στις εργασίες του λιμανιού.

Επίσης στο λιμάνι λειτουργούν καφετέριες και καντίνες.

Τέλος το λιμάνι παίζει σημαντικό ρόλο στην τουριστική κίνηση της Πόλης.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΚΤΟ

### Ο.Σ.Ε. ΠΑΤΡΩΝ

#### 6.1 ΓΕΝΙΚΑ

Η ιστορία του Ελληνικού σιδηρόδρομου όπως αναφέραμε και στο κεφάλαιο που αναφέρεται στους Ελληνικούς σιδηρόδρομους , ξεκινάει στις 19 Απριλίου του 1882. Όπου υπογράφεται σύμβαση μεταξύ του υπουργού εσωτερικών Χαρ. Τρικούπη και του Δούμα Διευθυντή και εκπροσώπου της Γενικής Πιστωτικής Τράπεζας, για την κατασκευή σιδηροδρομικής γραμμής : Πειραιά - Ελευσίνας - Μεγάρων - Καλαμακίου - Κορίνθου - Κιάτου - Ξυλοκάστρου - Αιγίου - Πατρών.

- ⇒ Στις 8 Νοεμβρίου γίνονται τα εγκαίνια της κατασκευής του σιδηροδρομικού σταθμού στον Πειραιά .
- ⇒ Στις 21 Μαΐου του 1884 εγκαινιάζεται με επισημότητα στον Πειραιά το πρώτο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιά - Κορίνθου.
- ⇒ Στις 30 Ιουνίου εγκαινιάζεται το τμήμα Πειραιά - Ελευσίνας 35.630 μέτρα.
- ⇒ Στις 12 Ιουλίου το τμήμα Καλαμάκι - Κορίνθου 9.591 μέτρα.
- ⇒ Στις 16 Σεπτεμβρίου το τμήμα Ελευσίνας - Μεγάρων 20.400 μέτρα.
- ⇒ Τον Δεκέμβριο του 1887 ολοκληρώνεται η γραμμή Πειραιά - Πατρών και τον Μάρτιο του 1890 γίνεται η παράδοση της γραμμής Πάτρας - Πύργου.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο αυτό λοιπόν ελίσσεται στο βόρειο παραλιακό τμήμα του νομού. Διέρχεται από το Αίγιο και μέσο του Αγίου Γεωργίου Ρίου φθάνει στην Πάτρα. Η σιδηροδρομική

γραμμή διέρχεται περιμετρικά του υφιστάμενου λιμανιού της Πάτρας και στον Άγιο Διονύσιο λειτουργεί ο κεντρικός επιβατικός σταθμός της Πόλης. Η γραμμή συνεχίζει σχεδόν παραλιακά κατά μήκος της Ακτής Δυμαίων και συνεχίζει μέχρι τον Πύργο.

Η σημερινή μονή γραμμή για όλο το μήκος Αθηνών - Κορίνθου - Πατρών είναι ανεπαρκής τόσο για την επιβατική κίνηση όσο και για την εμπορική.

Οι αλλαγές που έχουν γίνει στο σιδηροδρομικό δίκτυο της περιοχής από την αρχική κατασκευή του έως σήμερα είναι ελάχιστες, αφού έχουν γίνει μόνο κάποιες αντικαταστάσεις σιδηροτροχιών (όχι ιδιαίτερα σημαντικές) οι οποίες συντελούν στην μεγαλύτερη ταχύτητα των οχημάτων, καθώς επίσης και κάποιες βελτιώσεις (ευθυγραμμίσεις καμπυλών) για συντόμευση της διαδρομής.

**ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ:** το προσωπικό που απασχολείται σήμερα στον Ο.Σ.Ε. της Πάτρας είναι γύρω στα 504 άτομα.

Στην εσωτερική υπηρεσία απασχολούνται 5 άτομα .

Η εξωτερική υπηρεσία χωρίζεται στην Εκμετάλλευση όπου απασχολούνται 214 εργαζόμενοι, στην Γραμμή όπου έχουμε 76 εργαζόμενους, στην Έλξη όπου απασχολούνται 167 άτομα στο τμήμα Τ.Η.Ε. (τηλεπικοινωνίες ) 7 άτομα και στο αμαξοστάσιο 35 άτομα.

**ΤΡΟΧΑΙΟ ΥΛΙΚΟ :** Το τροχαίο υλικό στο σιδηρόδρομο της Πάτρας είναι:

INTERCITY τακτικές επιβατικές ταχείες ποιότητας, οι οποίες είναι τέσσερις.



Ο Παρθενώνας, αμαξοστοιχία 10 που εκτελεί το δρομολόγιο Πειραιά - Πάτρας και αμαξοστοιχία 11 που εκτελεί το δρομολόγιο Πάτρα - Πειραιά.

Ο Νέστορας, αμαξοστοιχία 20 εκτελεί το δρομολόγιο Πειραιά - Πάτρα - Κυπαρισσία, αμαξοστοιχία 25 εκτελεί το δρομολόγιο Κυπαρισσία - Πάτρα - Πειραιά.

Το Ιόνιον, αμαξοστοιχία 22 εκτελεί το δρομολόγιο Πειραιά - Πάτρα - Κυπαρισσία, αμαξοστοιχία 23 δρομολόγιο Κυπαρισσία - Πάτρα - Πειραιάς.

Ολυμπίας, αμαξοστοιχία 24 εκτελεί το δρομολόγιο Πειραιάς - Πάτρα - Πύργος, αμαξοστοιχία 21 δρομολόγιο Πύργος - Πάτρα - Πειραιάς.



*Εικόνα 5. Επιβατική ταχεία ποιότητας INTERCITY*

**ΤΑΚΤΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ** (ΑΠΛΕΣ): Αμαξοστοιχία 300 δρομολόγιο Πειραιά - Πάτρα - Κυπαρισσία, αμαξοστοιχία 301 Κυπαρισσία - Πάτρα - Πειραιάς.

Αμαξοστοιχία 302 δρομολόγιο Πειραιάς - Πάτρα Κυπαρισσία - Καλαμάτα, αμαξοστοιχία 303 δρομολόγιο Καλαμάτα - Κυπαρισσία - Πάτρα - Πειραιάς.



Αμαξοστοιχία 304 δρομολόγιο Πειραιάς - Πάτρα - Κυπαρισσία ,  
 Αμαξοστοιχία 305 Κυπαρισσία - Πάτρα - Πειραιάς.

Αμαξοστοιχία 306 ( δρομολόγιο νυκτερινό ) Πειραιάς -  
 Πάτρα- Κυπαρισσία, αμαξοστοιχία 307 Κυπαρισσία - Πάτρα -  
 Πειραιάς.

**ΤΟΠΙΚΕΣ ΕΠΙΒΑΤΙΚΕΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΕΣ** : Αμαξοστοιχία 1350  
 εκτελεί το δρομολόγιο Πάτρα - Κυπαρισσία - Καλαμάτα και  
 αμαξοστοιχία 1351 δρομολόγιο Καλαμάτα - Κυπαρισσία - Πάτρα.

**ΕΜΠΟΡΙΚΕΣ ΑΜΑΞΟΣΤΟΙΧΙΕΣ** : αμαξοστοιχία 23300 εκτελεί το  
 δρομολόγιο Πειραιά - Πάτρα - Κυπαρισσία - Καλαμάτα και  
 αμαξοστοιχία 23301 δρομολόγιο Καλαμάτα - Κυπαρισσία - Πάτρα  
 - Πειραιάς.

## **6.2 ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΑΘΜΟΥ**

Από το 1994 υπήρχε μια αύξηση της επιβατικής κίνησης του  
 σταθμού κατά 15% μέχρι και το δεύτερο εξάμηνο του 1998. Από  
 το 1998 και έπειτα άρχισαν περικοπές των δρομολογίων οπότε  
 παρουσιάστηκε αύξηση των καθυστερήσεων και κατά συνέπεια  
 απώλεια επιβατών, όπου υπολογίζονται γύρω στους 291.000.

Τα ημερήσια συνολικά έσοδα του επιβατικού σταθμού της  
 Πάτρας ανέρχονται στο ποσό των 2.200.000 εκατ. Δραχμών κατά  
 μέσο όρο.

Τα συνολικά έσοδα της πενταετίας 1994 έως 1998 ανέρχονται  
 στο ποσό των 3.750.000.000 δρχ.

Ενώ τα συνολικά έσοδα από 1/99 - 8/99 είναι 500.000.000  
 εκατ. Δρχ.

### **6.3 ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΣΤΑΘΜΟΥ**

Η εμπορική κίνηση, γίνεται μέσω του σταθμού του Αγίου Ανδρέα, όπου σταματάνε μόνο τα εμπορικά τρέινα και οι απλές αμαξοστοιχίες και όχι τα INTERCITY .

Παρακάτω παρατίθεται αναλυτικός πίνακας των εισπραξιών του εμπορικού σταθμού Αγ. Ανδρέα ανά έτος.

| Έτος            | τόνοι | Εισπράξεις |
|-----------------|-------|------------|
| 1993            | 251   | 5.554.000  |
| 1994            | 320   | 7.754.000  |
| 1995            | 458   | 9.505.000  |
| 1996            | 480   | 11.581.000 |
| 1997            | 443   | 12.336.000 |
| 1998            | 448   | 12.567.000 |
| 1/1999 - 8/1999 | 336   | 9.282.000  |

### **6.4 ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΑ ΣΧΕΔΙΑ ΚΑΙ ΣΤΟΧΟΙ ΤΟΥ ΟΣΕ ΠΑΤΡΩΝ**

Στα σχέδια του Ο.Σ.Ε υπάρχει η πρόβλεψη για προμήθεια νέου τροχαίου υλικού στην Πελοπόννησο (γύρω στις 20 αμαξοστοιχίες) καθώς και η εξασφάλιση κανονικής ροής ανταλλακτικών για την τρέχουσα συντήρηση του έλκοντα υλικού.

Επίσης στις προτάσεις του Ο.Σ.Ε για την χρηματοδότηση από το Γ' ΚΠΣ έχει ενταχθεί και η κατασκευή του τμήματος Κορίνθου-Πατρών καθώς και το έργο σύνδεσης με το νέο λιμένα Πατρών.

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΒΔΟΜΟ**

---

### **ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ**

---

#### **7.1 ΓΕΝΙΚΑ**

Ένα από τα πιο σημαντικά, εμπορικά, συγκοινωνιακά και τουριστικά σημεία της χώρας είναι η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου. Η μορφολογία της περιοχής αποτελούσε μειονεκτικό παράγοντα για την ανάπτυξη καθώς και την μεταφορά ανθρώπων και αγαθών.

Το όραμα της υλοποίησης της γέφυρας του Στενού Ρίου - Αντιρρίου που υπήρχε από την εποχή του Χαρίλαου Τρικούπη, βρίσκει ανταπόκριση τα τελευταία 15 χρόνια και η παράδοση του θα γίνει τέλος του 2004.

#### **7.2 Η ΣΥΜΒΑΣΗ ΠΑΡΑΧΩΡΗΣΗΣ**

Το σύστημα της παραχώρησης συνίσταται στην ανάθεση στην ανάθεση στην εταιρεία (Ανάδοχος), της μελέτης και της κατασκευής ενός έργου καθώς και της εξεύρεσης από αυτήν των πηγών χρηματοδότησης του, δεδομένου ότι οι κρατικοί πόροι δεν επαρκούν πάντα για την κάλυψη της ανάπτυξης υποδομών αυτού του μεγέθους. Ως αντάλλαγμα παραχωρείται στην Ανάδοχο η εκμετάλλευση του έργου για προκαθορισμένο διάστημα.

Στην περίπτωση της Ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου, ανάδοχος του έργου αναδείχθηκε η κοινοπραξία ΓΕΦΥΡΑ Α.Ε., που αποτελείται από την Γαλλική GTM και τις Ελληνικές εταιρείες: Ελληνική Τεχνοδομική, ΤΕΒ, Ιωάννου και Παρασκευαΐδης,, Αθηνά,

προοδευτική και Κ.Ι. Σαραντόπουλος. Σύμφωνα με το σχέδιο σύμβασης ο χρόνος εκμετάλλευσης από την ανάδοχο είναι 42 χρόνια έναντι της κατασκευής και της συντήρησης του. Η περίοδος εκμετάλλευσης θα διαρκέσει 35 χρόνια. Η περίοδος κατασκευής - μελέτης 7 χρόνια. Μετά την πάροδο αυτού του διαστήματος η εκμετάλλευση θα επανέλθει στο Ελληνικό Δημόσιο. Πιο κάτω σας παραθέτουμε το χρονοδιάγραμμα κατασκευής της Γέφυρας:

**24/12/97:** τίθενται σε ισχύ οι συμβάσεις του έργου και αρχίζει η προπαρασκευαστική περίοδος.

**12/99:** εκπονείται η οριστική μελέτη, ολοκληρώνονται οι εργαστηριακές δοκιμές, τα υπέργεια και υποθαλάσσια ηλεκτροφόρα καλώδια, μετατοπίζονται οι αποβάθρες Ρίου-Αντιρρίου και κατασκευάζεται η ξηρά δεξαμενή.

**24/12/99:** αρχίζει η περίοδος κατασκευής.

**4/2002:** ολοκληρώνεται ο πυλώνας M4 ( πλευρά Αντιρρίου).

**5/2002:** ολοκληρώνεται η γέφυρα πρόσβασης Αντιρρίου.

**11/2002:** κατασκευή πυλώνα M3.

**4/2003:** ολοκληρώνεται η κατασκευή του πυλώνα M2.

**5/2003:** ολοκληρώνεται η γέφυρα πρόσβασης Ρίου.

**8/2003:** ολοκληρώνεται ο πυλώνας M1 πλευρά Ρίου.

**12/2003:** ολοκληρώνονται οι οδοί πρόσβασης.

**5/2004:** ολοκληρώνεται η κατασκευή του καταστρώματος καλωδιωτής γέφυρας.

**Τέλος 2004:** ολοκληρώνεται η γέφυρα και παραδίδεται για τους Ολυμπιακούς Αγώνες της Αθήνας. Τότε αρχίζει η περίοδος εκμετάλλευσης.

### **7.3 ΖΕΥΞΗ ΜΕ ΠΛΟΙΑ**

Σήμερα η ζεύξη του στενού Ρίου - Αντιρρίου γίνεται με 25 πλοία (Ferry Boats) βάση δύο προγραμμάτων θερινής και χειμερινής περιόδου, τα οποία ισχύουν καθ' όλη την διάρκεια του χρόνου. Κατά την θερινή περίοδο απασχολούνται ημερησίως 20 πλοία και κατά τη χειμερινή περίοδο 15 πλοία (πλοία στη γραμμή και εφεδρικά).

Ανάλογα με την πυκνότητα κυκλοφορίας ο αριθμός των οχηματαγωγών αυξάνει, όπως τις ημέρες των Χριστουγέννων, Πάσχα, Πρωτομαγιάς και καλοκαιριού και στην γραμμή μπαίνουν εφεδρικά πλοία και άλλα. Σήμερα υπολογίζεται ότι με τα Ferry Boats διέρχονται ετησίως 2 εκατομμύρια οχήματα, εκ των οποίων τα 25% είναι φορτηγά και λεωφορεία. Ο χρόνος διέλευσης των αυτοκινήτων είναι περίπου 45 λεπτά, και στοιχίζει 1200 δρχ για κάθε αυτοκίνητο συν 110 δρχ για κάθε επιβάτη.

### **7.4 ΧΡΟΝΟΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΜΕ ΤΗ ΓΕΦΥΡΑ**

Το έργο της εκτίμησης και της διαπίστωσης του μεγέθους των επιπτώσεων της ζεύξης συνιστάται στο να συσχετιστεί η νέα τάξη που θα δημιουργηθεί με την κατασκευή και εν συνεχεία τη λειτουργία της οδικής ζεύξης με την παρούσα κατάσταση που χαρακτηρίζεται από τη λειτουργία του συστήματος των οχηματαγωγών.

Η ζεύξη του στενού με γέφυρα και ένα σταθμό διοδίων θα εξισώσει για όλους τους επιβάτες και οχήματα το χρόνο διάβασης σε 5 λεπτά το πολύ υποθέτοντας μια μέση ταχύτητα διαδρομής της τάξεως των 50κλμ/ώρα.

Χρόνος καθυστέρησης διοδίων

1'

|                          |      |
|--------------------------|------|
| Χρόνος διαδρομής γέφυρας | 2,2' |
| Συνολικός χρόνος         | 3,2' |

Ο χρόνος αυτός των 3,2' είναι ίσος με το χρόνο αναμονής για έκδοση εισιτηρίων των διοδίων και αναμονή προς επιβίβαση.

Κατά τον χρόνο αυτό το αυτοκίνητο λειτουργεί και επομένως η κατανάλωση του όταν περνά τη γέφυρα είναι η ίδια. Αυτό σημαίνει ότι τα έξοδα των καυσίμων στην περίπτωση της γέφυρας μηδενίζονται δηλ. περίπου 100.000.000 δρχ. κάθε χρόνο Δε θα φεύγουν έξω από τη χώρα για αγορά καυσίμων και μαζί με τα άλλα έξοδα του κράτους μπορούν να επενδυθούν περίπου 200.000.000 δρχ, το χρόνο για το έργο της ζεύξης του στενού Ρίου- Αντιρρίου με την κρεμαστή γέφυρα. Τα διόδια που θα εισπράττονται για την διέλευση της γέφυρας έχουν υπολογιστεί σε 5 ECU για κάθε αυτοκίνητο ανεξαρτήτως των ατόμων που μεταφέρει, δηλαδή περίπου 1500 δρχ.

## **7.5 ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΑΠΟ ΤΗΝ ΓΕΦΥΡΑ ΖΕΥΞΗΣ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ**

Η άμεση επίπτωση της ζεύξης Ρίου Αντιρρίου στη θαλάσσια κυκλοφορία δεν μπορεί να είναι θετική με εξαίρεση τη δημιουργία ενός επιπλέον σημείου ελέγχου και ενός πόλου έλξεως του τουρισμού δια θαλάσσης (κρουαζιέρες).

Όταν αρχίσει να λειτουργεί η οδική ζεύξη αναμένεται ότι τα οχηματαγωγά θα παύσουν να εξυπηρετούν τη χερσαία κυκλοφορία, παρά το γεγονός ότι λόγοι τουρισμού, εκτάκτων αναγκών και διατήρηση της δυνατότητας τακτικής χρήσης υπό μορφή "παλαιάς εθνικής οδού" μπορεί να ανακύψει και να εξεταστεί. Είναι επίσης βέβαιο, ότι χάριν των επιβατών χωρίς όχημα που σήμερα διασχίζουν το Στενό επιβιβαζόμενοι στα

οχηματαγωγά, θα γίνει επέκταση των αστικών λεωφορειακών γραμμών Πατρών - Ρίου έτσι ώστε να συνδέσουν την Πάτρα με το Αντίρριο, ή το πιθανότερο, την Πάτρα με την Ναύπακτο.

Η ζεύξη με την κρεμαστή γέφυρα θα είναι σε κάποιο βαθμό εμπόδιο ή απλώς περιορισμός στην ελεύθερη ναυσιπλοΐα. Ο οποιοσδήποτε περιορισμός στο εκτόπισμα των σκαφών που διασχίζουν το Στενό το μέγιστο ύψος ή πλάτος τους, τις ώρες διαβάσεως, κλπ, θα επηρεάσει αντίστοιχα τη λειτουργία και ανάπτυξη των λιμένων προέλευσης και προορισμού των σκαφών αυτών. Επίσης, θα επηρεάσει και τις μονάδες παραγωγής προϊόντων και παροχής υπηρεσιών, όπως μονάδες τοιμέντων, βωξιτών, τουρισμού κλπ.

Τα λιμάνια προορισμού και προέλευσης σκαφών και όσες μονάδες και σκάφη εξυπηρετούνται από αυτά θα επηρεαστούν από οποιοδήποτε περιορισμό της ναυσιπλοΐας δια του Στενού.

Η λειτουργία γέφυρας στο Στενό Ρίου Αντιρρίου θα λειτουργήσει ως πόλος έλξης επενδύσεως σε ποικίλους τομείς, αλλά και τον τουρισμό, που συνολικά μειρίως στην αρχή και περισσότερο στο μέλλον, θα έχει ως άμεση ή έμμεση επίπτωση την αύξηση της θαλάσσιας κυκλοφορίας.

Με τη λειτουργία επίσης της γέφυρας καθιστάτε συνεχής και απρόσκοπη η επικοινωνία μεταξύ της βορειοδυτικής και νοτιοδυτικής Ελλάδας.



**Εικόνα 6. Ζεύξη Ρίου- Αντιρρίου**

Αλλά και στην περιοχή της Πάτρας αναμένονται πολλά οφέλη από την κατασκευή της γέφυρας. Η δημιουργία αρκετών μόνιμων θέσεων εργασίας (και περισσότερων προσωρινών), η επιμόρφωση του ανθρώπινου δυναμικού της περιοχής, η βελτίωση της ανταγωνιστικότητας και παραγωγικότητας των παραγωγικών μονάδων της περιοχής, η διεύρυνση της ενδοχώρας της Πάτρας προς βορρά και αντίστροφα η ενσωμάτωση των βορείως του Πατραϊκού περιοχών στην ενδοχώρα μιας πόλης που μεταβάλλεται σε μητρόπολη της Δυτικής Ελλάδας αποτελούν μερικές από τις θετικές επιπτώσεις του έργου.



## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΟΓΔΟΟ**

---

### **ΥΠΕΡΑΣΤΙΚΟ ΚΤΕΛ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ**

---

#### **8.1 ΓΕΝΙΚΑ**

Το υπεραστικό ΚΤΕΛ Ν.Αχαΐας συνεστήθη με τις διατάξεις του Ν.Δ.102/73 περί οργανώσεως των δια λεωφορείων αυτοκινήτων εκτελούμενων δημοσίων επιβατικών συγκοινωνιών, μέτοχοι του οποίου είναι οι ιδιοκτήτες των λεωφορείων και τυγχάνει Ν.Π.Ι.Δ. με το άρθρο 4 του παραπάνω Ν.Δ.

Αντικείμενο εργασιών του είναι η μεταφορά επιβατών, αποσκευών κ.λ.π.

Έδρα του έχει ορισθεί η πόλη των Πατρών όπου και τα κεντρικά γραφεία του (Ζαΐμη 2), επί μισθωμένου ακινήτου ιδιοκτησίας του Ταμείου Συντάξεως Προσωπικού Υπαλλήλων Τραπέζης Ελλάδος και Κτηματικής με μηνιαίο μίσθωμα.

Παράλληλα και για την πληρέστερη κάλυψη των συγκοινωνιακών αναγκών του Νομού , διατηρεί:

- Σταθμό και γραφείο στο Αίγιο , ιδιόκτητο
- Σταθμό και γραφείο στην Αθήνα και ανάλογα με τα ποσοστά κάλυψης που έχει στο κεντρικό σταθμό, καταβάλλει κάθε μήνα κοινόχρηστα έξοδα στον Συνεταιρισμό τα οποία κυμαίνονται αναλόγως
- Σταθμό στα Καλάβρυτα, μισθωμένο με 80.000 δρχ. μηνιαίως
- Σταθμό στην Κάτω Αχαΐα , μισθωμένο με 289.855 δρχ μηνιαίως
- Πρακτορείο Θεσσαλονίκης, στεγασμένο στο ακίνητο του ΚΤΕΛ Ν.Κιλκίς με μηνιαίο μίσθωμα 200.000 δρχ

- Αποθήκη στην οδό Καψάλη Πάτρα μισθωμένη με 137.890 δρχ. μηνιαίως
- Επίσης δίπλα στα κεντρικά γραφεία έχει μισθωμένο οικόπεδο 576 τ.μ. (Όθωνος Αμαλίας και Αράτου ) από τον ΟΔΕΠ έναντι μηνιαίου μισθώματος 376.218 δρχ

Για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού έχει συνεργασία με τα ΚΤΕΛ Ν. Ηλείας, Ιωαννίνων, Μεσσηνίας, Μαγνησίας, Καρδίτσας και Εύβοιας.

## **8.2 ΔΙΟΙΚΗΣΗ**

Βάσει του υπό' αριθ. 150/19 -12 - 95 πρακτικού Γενικής Συνελεύσεως των μετόχων του ΚΤΕΛ, Πρόεδρος του Διοικητικού Συμβουλίου εξελέγη ο ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΚΟΥΡΜΠΙΑΝΑΣ και τα μέλη συμπληρώθηκαν από τους:

1. ΔΗΜΗΤΡΟΠΟΥΛΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟ
2. ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟ ΑΘΑΝΑΣΙΟ ΣΥΜΒΟΥΛΟ
3. ΒΛΑΧΟ ΘΕΟΦΑΝΗ
4. ΡΟΔΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟ

Έτσι η Διοίκηση ασκείται από πενταμελές Διοικητικό Συμβούλιο με αιρετό Πρόεδρο.

## **8.3 ΔΥΝΑΜΗ - ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ**

Στη δύναμη του ΚΤΕΛ εντάσσονται 144 λεωφορεία για όλους τους τύπους, και κατανέμονται ακολούθως.

|                    | <i>Με κανονικές άδειες</i> | <i>Με προσωρινές άδειες</i> | <i>Σύνολο</i> |
|--------------------|----------------------------|-----------------------------|---------------|
| <b>Ιδιοκτησίας</b> | 131                        | –                           | 131           |
| <b>Μετόχων</b>     |                            |                             |               |
| <b>Ιδιοκτησίας</b> | 5                          | 5                           | 10            |
| <b>ΚΤΕΛ</b>        |                            |                             |               |
| <b>Ιδιοκτησίας</b> | 3                          | –                           | 3             |
| <b>Μετόχων ΚΤΕ</b> |                            |                             |               |
| <b>Σύνολο</b>      | 139                        | 5                           | 144           |

#### **8.4 ΒΙΒΛΙΑ - ΣΤΟΙΧΕΙΑ**

Για την οικονομική και διαχειριστική παρακολούθηση των εργασιών του τηρούνται στο Λογιστήριο τα Εξής βιβλία και στοιχεία τα οποία είναι θεωρημένα από την Α Δ.Ο.Υ. Πατρών .

1. ΑΝΑΛΥΤΙΚΟ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΓΕΝΙΚΗΣ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ
2. ΣΥΓΚΕΝΤΡΩΤΙΚΟ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΚΑΘΟΛΙΚΟ - ΙΣΟΖΥΓΙΟ
3. ΚΑΡΤΕΛΑ ΑΠΟΘΗΚΗΣ ΜΗΧΑΝ/ΣΕΩΣ
4. ΚΑΡΤΕΛΑ ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΤΙΚΟΥ ΜΕΡΙΣΜΑΤΟΣ
5. ΤΙΜΟΛΟΓΙΟ ΠΑΡΟΧΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ
6. ΕΚΚΑΘΑΡΙΣΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΚΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΚΑΙ ΑΠΟΣΒΕΣΗ ΚΛΙΜΑΤΙΣΜΟΥ

Επίσης τηρούνται και διάφορα άλλα βοηθητικά βιβλία καθώς και βιβλία Πρακτικών Γενικής Συνελεύσεως και Διοικητικού Συμβουλίου.

Εκδίδονται τιμολόγια Παροχής Υπηρεσιών, Αποδείξεις Μεταφοράς ασυνόδευτων δεμάτων, Καταστάσεις Πωληθέντων Εισιτηρίων (Φύλλα Λογιστηρίου), Φύλλα Αποθήκης, Γραμμάτια Εισπράξεως, Εντάλματα Πληρωμής κ.λ.π.

## **8.5 ΓΕΝΙΚΕΣ ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ**

Τα έσοδα που πραγματοποίησε το ΚΤΕΛ το Β' εξάμηνο του 1998 ανέρχονται στο ποσό των 2.850.404.900 δρχ. και προέρχονται κυρίως από εκδόσεις εισιτηρίων και κατά δεύτερο λόγο από άλλες πηγές, όπως μεταφορές αποσκευών, εκδρομές ενοίκια κυλικείων, τόκους και άλλα έσοδα. Αναλυτικά :

| <b>ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΝΟΜΟΥ ΑΧΑΪΑΣ</b> |                      |                      |                      |
|--------------------------------|----------------------|----------------------|----------------------|
|                                | <b>Γ' ΤΡΙΜΗΝΟ</b>    | <b>Δ' ΤΡΙΜΗΝΟ</b>    | <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>        |
| Από εισιτήρια                  | 1.254.171.404        | 1.175.313.504        | 2.429.484.908        |
| Από αποσκευές                  | 46.244.216           | 51.608.813           | 97.853.029           |
| Από εκδρομές                   | 723.000              | 1.780.832            | 2.503.832            |
| Από μαθητικά                   | 76.756.733           | 46.610.691           | 123.367.424          |
| Από στρατιωτικά                | 836..800             | 310..150             | 1.146.950            |
| Από ενοίκια                    | 6.918.210            | 7.111.821            | 14..030.031          |
| Από τόκους                     | -                    | 4.789.510            | 4.789.510            |
| Από λοιπές                     | -                    | 180.000              | 180.000              |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>                  | <b>1.385.650.363</b> | <b>1.287.705.321</b> | <b>2.673.355.684</b> |

| <b>ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΧΑΪΑΣ - ΗΛΕΪΑΣ</b> |                   |                   |                   |
|--|-------------------|-------------------|-------------------|
|  | <b>Γ' ΤΡΙΜΗΝΟ</b> | <b>Δ' ΤΡΙΜΗΝΟ</b> | <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>     |
| Από εισιτήρια  | 32.236.100        | 29.960.629        | 62.196.729        |
| Από αποσκευές  | 3.505.067         | 3.791.250         | 7.296.317         |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>  | <b>35.741.167</b> | <b>33.751.879</b> | <b>69.493.046</b> |

| <b>ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΧΑΪΑΣ - ΜΕΣΣΗΝΙΑΣ</b> |                   |                   |                   |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|
|   | <b>Γ' ΤΡΙΜΗΝΟ</b> | <b>Δ' ΤΡΙΜΗΝΟ</b> | <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>     |
| Από εισιτήρια   | 13.935.527        | 11.253.806        | 25.189.333        |
| Από αποσκευές   | 1.155.538         | 1.757.270         | 2.912.808         |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>   | <b>15.091.065</b> | <b>13.011.076</b> | <b>28.102.141</b> |

| ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΧΑΪΑΣ - ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ |            |            |            |
|--|------------|------------|------------|
|  | Γ' ΤΡΙΜΗΝΟ | Δ' ΤΡΙΜΗΝΟ | ΣΥΝΟΛΟ     |
| Από εισιτήρια                                      | 31.791.490 | 25.164.356 | 56.955.846 |
| Από αποσκευές                                      | 1.158.565  | 1.388.300  | 2.546.865  |
| ΣΥΝΟΛΟ   | 32.950.055 | 26.552.656 | 59.502.711 |

| ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΧΑΪΑΣ - ΚΑΡΔΙΤΣΑΣ |            |            |           |
|--|------------|------------|-----------|
|  | Γ' ΤΡΙΜΗΝΟ | Δ' ΤΡΙΜΗΝΟ | ΣΥΝΟΛΟ    |
| Από εισιτήρια                                      | 2.197.470  | 2.294.890  | 4.492.360 |
| Από αποσκευές                                      | 50.200     | 65.000     | 115.200   |
| ΣΥΝΟΛΟ   | 2.247.670  | 2.359.890  | 4.607.560 |

| ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΧΑΪΑΣ - ΒΟΛΟΥ |            |            |            |
|--|------------|------------|------------|
|  | Γ' ΤΡΙΜΗΝΟ | Δ' ΤΡΙΜΗΝΟ | ΣΥΝΟΛΟ     |
| Από εισιτήρια                                  | 6.479.400  | 6.296.250  | 12.775.650 |
| Από αποσκευές                                  | 297.600    | 343.100    | 640.700    |
| ΣΥΝΟΛΟ   | 6.777.000  | 6.639.350  | 13.416.350 |

| ΕΙΣΠΡΑΞΕΙΣ ΚΟΙΝΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ ΑΧΑΪΑΣ - ΕΥΒΟΙΑΣ |            |            |           |
|--|------------|------------|-----------|
|  | Γ' ΤΡΙΜΗΝΟ | Δ' ΤΡΙΜΗΝΟ | ΣΥΝΟΛΟ    |
| Από εισιτήρια                                    | 1.291.350  | 34.000     | 1.325.350 |
| Από αποσκευές                                    | 8.600      | 800        | 9.400     |
| ΣΥΝΟΛΟ   | 1.299.950  | 34.800     | 1.334.750 |

|               |               |               |               |
|---------------|---------------|---------------|---------------|
| ΓΕΝΙΚΟ ΣΥΝΟΛΟ | 1.479.757.270 | 1.370.054.972 | 2.849.812.242 |
|---------------|---------------|---------------|---------------|

| ΥΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΕΣΟΔΩΝ ΕΞΟΔΩΝ    |                      |                      |
|------------------------------|----------------------|----------------------|
|                              | ΕΣΟΔΑ                | ΕΞΟΔΑ                |
| Έσοδα β' εξαμήνου 1998       | 2.849.812.242        |                      |
| Διαφορά από λεωφ. 85         | 592.658              |                      |
| Διαφορά από λεωφ.42-134      |                      | 568.336              |
| Έξοδα β' εξαμήνου 1998       |                      | 886.446.575          |
| 1.Εισφορά 2% εξισορροποίησης |                      | 56.996.245           |
| ΦΠΑ 18% & 8%                 |                      | 215.819.184          |
| Μέρισμα από αιρ κοντισιον    |                      | 21.643.387           |
| Μερίσματα προς διανομή       |                      | 1.668.931.173        |
| <b>ΣΥΝΟΛΟ</b>                | <b>2.850.404.900</b> | <b>2.850.404.900</b> |

Όσον αφορά την διακίνηση των εισιτηρίων, αυτή γίνεται ως εξής: Τα εισιτήρια βρίσκονται στην αποθήκη των γραφείων της έδρας σε μπλοκ των 100 και 50 φύλλων διάφορης αξίας. Κατά την παράδοση των εισιτηρίων τούτων στους εισπράκτορες, πράκτορες, ελεγκτές γίνεται καταχώρηση τούτων κατά κατηγορία και αξία στον Υπολογιστή. Η εξαγωγή των εισιτηρίων από την αποθήκη στους μεν εκδότες και πράκτορες με δελτία εξαγωγής, στους δε οδηγούς και εισπράκτορες με ημερήσια κατάσταση διατεθέντων μπολ και κατόπιν τα δελτία εξαγωγής και η κατάσταση παραδίδονται από την αποθηκάριο στο χειριστή του Υπολογιστή ο οποίος χρεώνει τα παραληφθέντα εισιτήρια κατά κατηγορία σε καθένα χωριστά.

### **8.6 ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ**

Απασχολεί 305 άτομα που κατά κλάδο και ειδικότητα αναλύονται ως ακολούθως.

|   |     |
|---|-----|
| Υπάλληλοι γραφείου - εκδότες                    | 23  |
| Βοηθητικό προσωπικό (φορτωτές -- καθαρίστριες ) | 23  |
| Οδηγοί τακτικοί (μόνιμοι)                       | 116 |
| Οδηγοί έκτακτοι (εφεδρικοί)                     | 55  |
| Εισπράκτορες τακτικοί                           | 54  |
| Εισπράκτορες έκτακτοι                           | 19  |
| Σταθμάρχες - ελεγκτές                           | 15  |
| Σύνολο  | 305 |

### **8.7 ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ**

Το μεταφορικό έργο που πραγματοποίησε το ΚΤΕΛ Πατρών αναλύεται ακολούθως ανά μήνα κατά το έτος 1998.

| ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ                                      |         |
|---|---------|
| Μήκος δικτύου υπό εκμετάλλευση (σε χιλιόμετρα ) | 2.314   |
| Οχήματα που εργάστηκαν                          | 141     |
| Χιλιόμετρα που διανύθηκαν                       | 941.985 |
| Επιβάτες που μεταφέρθηκαν                       | 174.760 |

| ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ                    |           |
|--------------------------------|-----------|
| Μήκος δικτύου υπό εκμετάλλευση | 2314      |
| Οχήματα που εργάστηκαν         | 141       |
| Χιλιόμετρα που διανύθηκαν      | 1.018.164 |
| Επιβάτες που μεταφέρθηκαν      | 208.826   |

| ΜΑΡΤΙΟΣ                        |           |
|--------------------------------|-----------|
| Μήκος δικτύου υπό εκμετάλλευση | 2314      |
| Οχήματα που εργάστηκαν         | 141       |
| Χιλιόμετρα που διανύθηκαν      | 1.085.069 |
| Επιβάτες που μεταφέρθηκαν      | 253.860   |

| ΑΠΡΙΛΙΟΣ                       |         |
|--------------------------------|---------|
| Μήκος δικτύου υπό εκμετάλλευση | 2.916   |
| Οχήματα που εργάστηκαν         | 141     |
| Χιλιόμετρα που διανύθηκαν      | 984.584 |
| Επιβάτες που μεταφέρθηκαν      | 239.086 |

| ΜΑΙΟΣ                          |         |
|--------------------------------|---------|
| Μήκος δικτύου υπό εκμετάλλευση | 2916    |
| Οχήματα που εργάστηκαν         | 141     |
| Χιλιόμετρα που διανύθηκαν      | 975.125 |
| Επιβάτες που μεταφέρθηκαν      | 191.692 |

| ΙΟΥΝΙΟΣ                        |           |
|--------------------------------|-----------|
| Μήκος δικτύου υπό εκμετάλλευση | 2916      |
| Οχήματα που εργάστηκαν         | 141       |
| Χιλιόμετρα που διανύθηκαν      | 1.086.766 |
| Επιβάτες που μεταφέρθηκαν      | 275.323   |

| ΙΟΥΛΙΟΣ                        |           |
|--------------------------------|-----------|
| Μήκος δικτύου υπό εκμετάλλευση | 2916      |
| Οχήματα που εργάστηκαν         | 141       |
| Χιλιόμετρα που διανύθηκαν      | 1.012.125 |
| Επιβάτες που μεταφέρθηκαν      | 249.914   |

| ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ                      |           |
|--------------------------------|-----------|
| Μήκος δικτύου υπό εκμετάλλευση | 2916      |
| Οχήματα που εργάστηκαν         | 141       |
| Χιλιόμετρα που διανύθηκαν      | 1.053.728 |
| Επιβάτες που μεταφέρθηκαν      | 260.983   |



| ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ                    |           |
|--------------------------------|-----------|
| Μήκος δικτύου υπό εκμετάλλευση | 3368      |
| Οχήματα που εργάστηκαν         | 141       |
| Χιλιόμετρα που διανύθηκαν      | 1.122.186 |
| Επιβάτες που μεταφέρθηκαν      | 260.284   |

| ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ                      |           |
|--------------------------------|-----------|
| Μήκος δικτύου υπό εκμετάλλευση | 3368      |
| Οχήματα που εργάστηκαν         | 141       |
| Χιλιόμετρα που διανύθηκαν      | 1.034.137 |
| Επιβάτες που μεταφέρθηκαν      | 260.015   |

Στο ΚΤΕΛ Πάτρας ακόμα λειτουργεί καφετέρια, τηλέφωνα τουαλέτες και στάση για ταξί.

Βλέπουμε ότι τα ΚΤΕΛ ολοένα και εκσυγχρονίζονται. Η έκδοση των εισιτηρίων γίνεται με Υπολογιστή και η εξυπηρέτηση είναι συνεχώς και καλύτερη.

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΕΝΑΤΟ

---

### MINOAN LINES

---

#### 9.1 ΦΥΣΙΟΓΝΩΜΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

Η εταιρεία έχει σαν αντικείμενο, την εκμετάλλευση πλοίων επιβατικών, οχηματαγωγών στις τακτικές γραμμές ακτοπλοΐας της χώρας Πειραιά - Κρήτης, Κρήτη - νησιών Αιγαίου, Κρήτη-Θεσ/νικη, Πάτρα - Κέρκυρα, Πάτρα - Ιταλία. Από το αντικείμενο αυτό χαρακτηρίζεται "ναυτιλιακή", προσδιορισμός, ο οποίος δεν μεταβάλλει το χαρακτήρα της εταιρείας σε μια συνήθη ανώνυμη εταιρεία .

Η εταιρεία χαρακτηρίζεται σαν "λαϊκής βάσης", χαρακτηρισμός που προήλθε από τη συμμετοχή για το σχηματισμό του κεφαλαίου της, μεγάλου αριθμού μικροεπενδυτών από λαϊκά στρώματα, που κατάγονται από την Κρήτη ή κατοικούν στο νησί. Η ευρεία διάσπορά των μετοχών διατηρείται με καταστατική διάταξη (ο μεγαλύτερος αριθμός των μετοχών που μπορεί να είναι κάτοχος ένας μέτοχος είναι με κάποιες εξαιρέσεις το 1/100 του εταιρικού κεφαλαίου σύμφωνα με το άρθρο 4 του Καταστατικού).

Ο αριθμός αυτό πάντως μπορεί να αυξηθεί με απόφαση της Γενικής Συνέλευσης εξαιρετική απαρτία και πλειοψηφία σύμφωνα με άρθρα του Καταστατικού.

## **9.2 ΣΚΟΠΟΣ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ**

Η αγορά και εκμετάλλευση επιβατικών - οχηματαγωγών πλοίων για την εξυπηρέτηση των θαλάσσιων μεταφορικών αναγκών των λιμένων του εσωτερικού και εξωτερικού.

Στόχος της εταιρείας ήταν και είναι η αναβάθμιση των υπηρεσιών που προσφέρονται στον επιβάτη. Προσφορά δηλαδή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου, τόσο στο εσωτερικό όσο και στις γραμμές της Αδριατικής, με μια επιτυχημένη Διοίκηση και εκμετάλλευση, με διαρκή προσπάθεια εκσυγχρονισμού των πλοίων και με υψηλού επιπέδου ανθρώπινο δυναμικό. Επίσης μέσα στους στόχους της είναι η ασφαλή και ταχεία διακίνηση προϊόντων.

Η συμμετοχή σε άλλες εταιρείες που επιδιώκουν τον ίδιο σκοπό όπως παραπάνω και η δυνατότητα Κοινοπραξίας μαζί τους. Η συμμετοχή σε άλλες εταιρείες που επιδιώκουν την ίδρυση ή εκμετάλλευση ξενοδοχείων καθώς και οποιασδήποτε άλλης επιχείρησης που έχει σχέση γενικά με τον Τουρισμό.

Η ίδρυση βιομηχανικών επιχειρήσεων που αποσκοπούν στην εκμετάλλευση και αξιοποίηση των πλουτοπαραγωγικών πόρων της Κρήτης.

Η αγορά ακινήτων και η απόκτηση μετοχών άλλων Ανωνύμων Εταιρειών για τοποθέτηση ή επένδυση των διαθέσιμων της εταιρείας.

Έδρα της εταιρεία είναι ο Δήμος Ηρακλείου Κρήτης. Υποκαταστήματα, πρακτορεία ή γραφεία μπορούν να ιδρυθούν σε οποιονδήποτε άλλο Δήμο στην Ελλάδα ή και στο εξωτερικό.

### **9.3 ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ**

Η πορεία πλεύσης προς την επιτυχία αρχίζει στις 25 Μαΐου 1972 με την υπογραφή του καταστατικού ίδρυσης των ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ με ιδρυτικό κεφάλαιο 40.000.000 δραχμές.

#### **1974**

Τον Μάιο αγοράζεται το F/B ΜΙΝΟΣ αντί του ποσού των 140 εκατ. Δρχ. με ίδια διαθέσιμα από τον εφοπλιστή κ. Ευθυμιάδη και στις 5 Ιουλίου ξεκινά το πρώτο του ταξίδι από τον Πειραιά για το Ηράκλειο με τα χρώματα της εταιρείας. Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ξεκινούν με στόχο να κατακτήσουν το κομμάτι εκείνο της αγοράς που δικαιωματικά τους ανήκει. Η άντληση κεφαλαίων από τους μετόχους θεωρείται επιβεβλημένη για να μπορέσει να ανταποκριθεί στα επενδυτικά της σχέδια και προχωρεί σε αύξηση του μετοχικού της κεφαλαίου κατά 80.000 μετοχές με τιμή διάθεσης 1.000 δρχ. και 1.200 δρχ. ανά μετοχή.

#### **1975**

Αγοράζεται από την Σουηδία το δεύτερο F/B της εταιρείας ΑΡΙΑΔΝΗ αντί του ποσού των 400.000.000 δρχ. ακολουθεί νέα αύξηση Μετοχικού κεφαλαίου κατά 160.000 μετοχές.

#### **1976**

Στις 26 Φεβρουαρίου δρομολογείται το F/B ΑΡΙΑΔΝΗ στη γραμμή Πειραιά - Ηράκλειο. Οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ προσφέρουν πλέον καθημερινά δρομολόγια προς και από την Κρήτη.

**1977**

Στις αρχές του Απριλίου αγοράστηκε από κοινού με την ANEK με συμμετοχή σε ποσοστό 50% το οχηματαγωγό "ΕΥΘΥΚΩΣΤΑΣ" που μετονομάστηκε σε "ΖΑΚΡΟΣ", αντί του ποσού των 67.000.000 δρχ. το πλοίο αυτό από τις 20 Σεπτεμβρίου του 1977 εξυπηρετεί τις ανάγκες της γραμμής Πειραιά - Ηράκλειο.

Την ίδια χρονιά να σημειώσουμε την αποτυχημένη προσπάθεια που έγινε για την αγορά από κοινού με την ANEK ενός F/B, το οποίο θα κάλυπτε την γραμμή Πειραιά - Σούδα.

Ακολουθεί νέα αύξηση μετοχικού κεφαλαίου κατά 80.000 μετοχές.

**1978**

Αγοράζεται από την Σουηδία το F/B ΚΝΩΣΟΣ αντί του ποσού των 250.000.000 δρχ.

Το πλοίο δρομολογείται στην γραμμή Πειραιά - Ηράκλειο, ενώ το ΜΙΝΟΣ ξεκινά τακτικά δρομολόγια για την γραμμή Πειραιά - Χανιά. Έτσι συνδέονται πλέον και τα δύο κύρια λιμάνια του νησιού με την Ηπειρωτική Ελλάδα.

Την ίδια χρονιά η εταιρεία αποκτά δική της επαγγελματική στέγη, επιτυγχάνοντας την αγορά ακινήτου αντί του ποσού των 6.400.000 δρχ. την ίδια χρονιά η εταιρεία κλείνει ένα κύκλο αυξήσεων του μετοχικού της κεφαλαίου, αυξάνοντας το κεφάλαιο της κατά 100.000 μετοχές.

**1979**

Η εταιρεία στις 23 Οκτωβρίου προχωρεί στην αγορά του F/B ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ από την Ιαπωνία αντί του ποσού των 300.000.000 δρχ. και αρχίζει αμέσως η μετασκευή του.

**1980**

Αποκτά το δικό της πρακτορείο, προκειμένου να εξυπηρετεί τους πελάτες της, αγοράζοντας στις 14 Ιουνίου ακίνητο αντί του ποσού των 18.000.000 δρχ.

**1981**

Στις 6 Μαΐου ολοκληρώνεται η μετασκευή του ΕΛ ΓΚΡΕΚΟ και οι ΜΙΝΩΙΚΕΣ ΓΡΑΜΜΕΣ ξανοίγονται στη διεθνή αγορά με τακτικά δρομολόγια στην γραμμή Πάτρα - Αγκώνα. Διεκδικεί πλέον ένα μερίδιο στις διεθνείς γραμμές της δυτικής Μεσογείου.

**1985**

Το F/B ΜΙΝΟΣ αντικαθιστάται από το F/B FESTOS, που δρομολογείται στη γραμμή της Κρήτης.

**1986**

Προβλέποντας την τεράστια αύξηση στη διακίνηση εμπορευμάτων και ειδικών φορτίων μεταξύ Κρήτης και Πειραιά η ΜΙΝΟΑΝ LINES δρομολογεί στις γραμμές αυτές το RO-RO AGIA GALINI που μεταφέρει μεγάλα φορτηγά αυτοκίνητα, ψυγεία, βυτιοφόρα και εύφλεκτα φορτία.

**1987**

Το F/B FEDRA, ένα σύγχρονο Ευρωπαϊκό Ferry, έρχεται να καλύψει τη μεγάλη ζήτηση στη γραμμή Πάτρα - Αγκώνα και δρομολογείται παράλληλα με το F/B/ EL GRECO .

**1988**

Προστίθεται και τρίτο πλοίο στη γραμμή Πάτρα - Αγκώνα, το πολυτελές F/B KING MINOS, παρέχοντας τη δυνατότητα

εφαρμογής ενός νέου προγράμματος δρομολογίων με ακόμη τακτικότερες αναχωρήσεις.

### 1989

Η MINOAN LINES αγοράζει το κτίριο όπου στεγαζόταν η Εθνική Τράπεζα και το οποίο είχε καταστραφεί από τους βομβαρδισμούς του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Η εταιρεία το αναπαλαιώσε στην αρχική του μορφή. Στο κτίριο αυτό στεγάστηκαν το 1994 η διοίκηση και όλες οι υπηρεσίες των κεντρικών γραφείων.

### 1990

Δημιουργείται μια ακόμα πρωτιά με την δρομολόγηση του F/B ARIADNE στην γραμμή Ιταλία - Ελλάδα - Τουρκία, προσφέροντας τακτική σύνδεση των παραλίων της Ιωνίας με τα νησιά του Αιγαίου και την Δυτική Ευρώπη. Την ίδια χρονιά αναβαθμίζεται το δρομολόγιο Πειραιάς - Ηράκλειο με τη δρομολόγηση του υπερσύγχρονου F/B N. KAZANTZAKIS.

### 1991

Με το νέο πλοίο F/B DEADALUS η MINOAN LINES καθιερώνει ένα νέο πρότυπο στην άνεση, την εμφάνιση και την πολυτέλεια των πλοίων της γραμμής. Το F/B DEADALUS δρομολογείται στις διεθνείς γραμμές Πάτρα - Αγκώνα, ενώ με το ανανεωμένο F/B EL GRECO η MINOAN LINES καινοτομεί ακόμα μία φορά συνδέοντας - για πρώτη φορά - την Κρήτη απευθείας με την Αγκώνα και τη Δυτική Ευρώπη.

## 1992

Η MINOAN LINES πρωτοπορεί ξανά. Το νέο F/B EROKOKRITOS, ένα από τα μεγαλύτερα ελληνικά πλοία, προσφέρει ένα μοναδικό express δρομολόγιο Αγκώνα - Πάτρα, διάρκειας μόλις 24 ωρών. Ακόμη, δημιουργεί τις προϋποθέσεις για ένα καινούργιο τρόπο μεταφοράς των επιβατών που ταξιδεύουν με τροχόσπιτο camper, προσφέροντας την υπηρεσία CAMPING ON BOARD. Παράλληλα, διαθέτοντας μεγάλη μεταφορική ικανότητα σε φορτηγά, συμβάλει αποφασιστικά στην πληρέστερη εξυπηρέτηση των μεταφορικών αναγκών σε εμπορεύματα προς και από τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης.

## 1995

Ξεκινά το πενταετές επενδυτικό πρόγραμμα της εταιρεία με τη ναυπήγηση στην Νορβηγία, σύμφωνα με τις πιο εξελιγμένες προδιαγραφές ασφάλειας κατασκευής, ταχύτητας αλλά και πολυτέλειας του Highspeed Ferry ARETOYSA, 11<sup>ο</sup> πλοίο και ναυαρχίδα της εταιρείας. Προσφέρει ένα δρομολόγιο Πάτρα - Αγκώνα κατευθειάν σε 24 ώρες εισάγοντας την πολυτέλεια των κρουαζιερόπλοιων σε πλοία τακτικών δρομολογίων. Η επιτυχία του και η υποδοχή του από το επιβατικό κοινό ξεπερνά κάθε προσδοκία.

## 1996

Υλοποιώντας το πενταετές της πρόγραμμα στρατηγικής ανάπτυξης η MINOAN LINES παραγγέλνει δύο νέα high speed ferries τα IKARUS και PASIPHAE "ταράζοντας" εκ νέου τα νερά της Μεσογείου και ανοίγοντας νέους ορίζοντες στις θαλάσσιες μεταφορές. Το συνολικό ύψος της επένδυσης ξεπερνά τα 58 δις.δρχ., ποσόν μοναδικό για τα ελληνικά δεδομένα.



## 1997

Το H/S/F IKARUS ξεδίπλωσε τα φτερά του στις 5 Μαΐου στην Landskrona της Σουηδίας, όπου έλαβε χώρα η τελετή καθέλκυσης του. Σύμφωνα με το χρονοδιάγραμμα ναυπήγησης, το πλοίο θα παραδοθεί τον Δεκέμβριο, ενώ το αδερφό πλοίο H/S/F PASIFHAE θα παραδοθεί τον Ιούνιο του 1998. Η κολοσσιαία αυτή επένδυση μεταφράζεται σε δύο σύγχρονα, υπερπολυτελή, υψηλών ταχυτήτων πλοία συνώνυμα της τελειότητας και αντάξια του μεγαλύτερου, νεότερου, ταχύτερου και πολυτελέστερου στόλου της Μεσογείου.

Στις αρχές Ιουλίου η πρωτοποριακά εταιρεία η MINOAN LINES Highspeed ξεκινά με το νέο υπερσύγχρονο H/S/F Highspeed 1 κατασκευασμένο ολοκληρωτικά από αλουμίνιο και το πολυτελές Φ/Β Αριάδνη. Το Highspeed 1 κατασκευάστηκε το 1996 στα Royal Schelde dockyards της Ολλανδίας, με μέγιστη ταχύτητα 44 μίλια/ώρα, διπλάσια δηλαδή από αυτή των πλοίων που σήμερα εξυπηρετούν τις γραμμές. Για την κίνηση που διαθέτει το σύστημα Σταθεροποίησης Πλευσης, το οποίο εξασφαλίζει στους επιβάτες τη μεγαλύτερη δυνατή άνεση στο ταξίδι τους. Επιπλέον διαθέτει το σύγχρονο Αυτοματοποιημένο Σύστημα Υπέρυθρων Ακτινών (Night Vision System) της Vistar, το οποίο αναγνωρίζει οτιδήποτε πλέει στην επιφάνεια της θάλασσας σε απόσταση 2 μιλίων. Το Highspeed 1 παρέχει ποιότητα υπηρεσιών αεροπορικού ταξιδιού στις θαλάσσιες μεταφορές των Κυκλάδων.

## 1998

**Απρίλιος:** η MINOAN LINES μπαίνει στο Χρηματιστήριο αξιών Αθηνών. Το απαιτούμενο κεφάλαιο υπερκαλύπτεται κατά 75 φορές και συγκεντρώνει το αστρονομικό ποσό του 1 τρις 101 δις κατά την δημόσια εγγραφή.

**Ιούνιος:** στις 13/6/98 παραλαμβάνεται στο Tronddheim της Νορβηγίας το νεοναυπηγημένο τρίτο Highspeed Ferry της MINOAN LINES το H/S/F/ PASIPHAE. Το H/S/F PASIPHAE αντιπροσωπεύει ότι πολυτελέστερο και ασφαλέστερο υπάρχει αυτή τη στιγμή στην Ευρώπη στον χώρο των οχηματαγωγών πλοίων. Τον ίδιο μήνα εγκρίνεται από το ΓΕΝ το αίτημα της MINOAN LINES για την χορήγηση δύο νέων αδειών σκοπιμότητας στη γραμμή Ηρακλείου - Πειραιά, με την ναυπήγηση νέων πλοίων που θα αντικαταστήσουν, προοδευτικά τα ήδη δρομολογημένα στη γραμμή αυτή KINΓ ΜΙΝΩΣ και Ν. ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ. Το νέο πλοίο που πρόκειται να παραγγελθεί άμεσα, θα μειώσει στο μισό το χρόνο ταξιδιού, καλύπτοντας την απόσταση Ηράκλειο - Πειραιά σε μόλις 6 ώρες, έναντι των 11 που απαιτούνταν, προσφέροντας και καθημερινά διπλά δρομολόγια.

**Σεπτέμβριος:** Παραγγελία 2 νέων μοναδικών στο είδος τους Highspeed ferries, στα Ιταλικά ναυπηγεία FINCANTIERI, τα οποία θα δρομολογηθούν στη γραμμή Ηράκλειο Πειραιάς .

**Νοέμβριος:** στις 20 Νοεμβρίου 1998, υπογράφηκε στο Ηράκλειο της Κρήτης μέσα σε πανηγυρική ατμόσφαιρα το συμβόλαιο ναυπήγησης των νέων Ro- Pax πλοίων της MINOAN LINES. Το πρώτο θα παραδοθεί στην εταιρεία στο τέλος του β' εξαμήνου του 2001. Η εταιρεία διατηρεί 10-μηνη option για τα άλλα δύο πλοία. Τα δύο πρώτα Ro-Pax Highspeed ferries, θα είναι σε θέση να αναπτύξουν υπηρεσιακή ταχύτητα 28,5 κόμβων.

Αρχιτέκτονας των πλοίων θα είναι το διάσημο ιταλικό αρχιτεκτονικό γραφείο De Jorio. Το κόστος της ναυπήγησης των δύο πρώτων πλοίων, που αποτελούν μέρος της δεύτερης φάσης του ναυπηγικού προγράμματος της Αδριατικής, θα ανέλθει σε 140 εκατ. USD περίπου. Με την παραλαβή του νέου- δεύτερου μετά τα KNOSSOS PALACE & FESTOS PALACE - ζευγαριού

newbuilding πλοίων, το συνολικό κόστος των επενδεδυμένων κεφαλαίων από την MINOAN LINES στις γραμμές της Αδριατική θα ανέλθει σε 470 εκατ. USD, ενώ το συνολικό ύψος επενδύσεων της εταιρείας σε newbuilding πλοία θα ανέλθει σε 720 εκατ. Δολάρια περίπου.



*Εικόνα 7. high speed ferry IKARUS*

#### **9.4 ΣΥΜΜΕΤΟΧΗ ΤΩΝ ΜΙΝΩΙΚΩΝ ΓΡΑΜΜΩΝ ΣΕ ΆΛΛΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ**

Η **MINOAN FLYING DOLPHINS** δημιουργήθηκε το 1998, με συνένωση της Ceres Hydrofoils, της Minoan Highspeed Ferries, και της Minoan Lines. Είναι μια από τις ταχύτερα αναπτυσσόμενες ακτοπλοϊκές εταιρείες, με στόλο 32 ταχύπλων πλοίων νέας τεχνολογίας και συνδέει 62 προορισμούς στον Αργοσαρωνικού, τις Σποράδες και τις Κυκλάδες. Διαθέτει το πιο σύγχρονο on line σύστημα κρατήσεων στην ελληνική ακτοπλοΐα, προσφέροντας συνεχή αναβάθμιση υπηρεσιών

ΚΕΝΤΡΙΚΑ ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΑ ΚΡΑΤΗΣΕΩΝ: Πειραιάς 01-4280001, Αθήνα 01-3244600.

**FORTHNET ΑΕ** συμμετοχή από κοινού με το Ίδρυμα Τεχνολογίας και Έρευνας. Η εταιρεία έχει σαν στόχο την παροχή τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών και συστημάτων ηλεκτρονικής πληροφόρησης, καθώς επίσης και την προώθηση της σύνδεσης χρηστών με το διεθνές δίκτυο πληροφοριών INTERNET.

**MINOAN CRUSES SA** σε συνεργασία με την CRETAN AGENTS SA Η εταιρεία αυτή δραστηριοποιείται στο χώρο της κρουαζιέρας και με τα πλοία της MTS. MINOAN PRINCE & MTS. ARTEMIS πραγματοποιεί καθημερινά μονοήμερες κρουαζιέρες, συνδέοντας τα λιμάνια της βόρειας Κρήτης με το νησί Σαντορίνη.

**MINOAN CHANGE ΑΕ** θυγατρική εταιρεία της με κύρια δραστηριότητα την αγορά και πώληση συναλλάγματος μέσα στα πλοία της, τα οποία είναι δρομολογημένα στις γραμμές της Ιταλίας (Πάτρα - Βενετία, Πάτρα-Αγκώνα, Ηγουμενίτσα- Κέρκυρα- Μπρίντεζι).

Η εταιρεία με την συνεπή και συνεχώς διευρυνόμενη παρουσία της στην Ευρωπαϊκή και τουριστική αγορά, με το πλούσιο πρόγραμμα των δρομολογίων που προσφέρει, με το σεβασμό που δείχνει στον ανθρώπινο παράγοντα, με το χαμόγελο και τις υψηλού επιπέδου υπηρεσίες που προσφέρουν τα πληρώματα, έχει κατορθώσει να καταξιωθεί στον ελληνικό και ευρωπαϊκό χώρο και να αναδειχθεί σε εταιρεία πρώτου μεγέθους στον κλάδο της.



*Εικόνα 8. high speed ferries MINOAN LINES*

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΚΑΤΟ

---

### SUPERFAST FERRIES ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΑΤΤΙΚΗΣ

---

#### 10.1 ΙΔΡΥΣΗ ΚΑΙ ΠΟΡΕΙΑ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

##### **1918**

Ίδρυση της Εταιρείας με έδρα τον Πειραιά και επωνυμία «Γενική Εταιρεία Εμπορίου και Βιομηχανίας της Ελλάδος». Αντικείμενο εργασιών η παραγωγή και εμπορία αλεύρων για αρκετές δεκαετίες υπό νέα επωνυμία "Κυλινδρόμυλοι Αττικής Α.Ε.».

##### **1924**

Εισαγωγή στο χρηματιστήριο Αξιών Αθηνών.

##### **1992**

Αλλαγή ιδιοκτησιακού καθεστώτος και επωνυμίας σε «Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε.», μετέπειτα "Επιχειρήσεις Αττικής Α.Ε. Συμμετοχών».

##### **1993**

Υπό νέα διοίκηση με Πρόεδρο τον κ. Π. Παναγόπουλο, ίδρυση της θυγατρικής εταιρείας Αττική Ναυτιλιακή Α.Ε., μετέπειτα Superfast Ferries Ναυτιλιακή Α.Ε. και παραγγελία ναυπήγησης των δύο πρώτων Superfast, (Superfast I και Superfast II) στη Γερμανία.

##### **1995**

**Απρίλιος και Ιούνιος:** δρομολόγηση των Superfast I και Superfast II στη γραμμή Πάτρα- Ανκώνα- Πάτρα.

##### **1996**

**Ιούλιος:** Παραγγελία δύο νέων Superfast, (Superfast III και Superfast IV) στα ναυπηγεία Kvaerner Masa της Φιλανδίας.



**1998**

**Απρίλιος:** δρομολόγηση Superfast III και Superfast IV στη γραμμή Πάτρα- Ανκόνα - Πάτρα. Τα Superfast I και Superfast II εγκαινιάζουν μια νέα σύνδεση μεταξύ Πάτρας - Ηγουμενίτσας και Μπάρι στη νότιο Ιταλία.

**Ιούλιος:** παραγγελία τεσσάρων νέων Superfast, στα ναυπηγεία Howaldtswerke Deutsche Werft AG στο Κίελο, Γερμανίας με δικαίωμα που επιβεβαιώθηκε το Μάρτιο του 1999 για ακόμα δύο πλοία. Το πρώτο ζευγάρι (Superfast V και Superfast VI) παραδίδεται στα μέσα του 2000 και προορίζεται για τις γραμμές Ελλάδος - Ιταλίας. Τα άλλα τέσσερα Superfast (Superfast VII, VIII, IX και X) θα δρομολογηθούν μεταξύ Γερμανίας - Σουηδίας και Γερμανίας - Φιλανδίας στη Βαλτική θάλασσα.

**1999**

**Αύγουστος:** συμφωνία με μετόχους της εταιρείας Γραμμές Στρίνιτση Ναυτιλιακή Α.Ε. για την αγορά ποσοστού ελέγχου 38,8% της τελευταίας. Οι Γραμμές Στρίνιτση διαθέτουν στόλο 12 πλοίων που εξυπηρετεί γραμμές του εσωτερικού και μεταξύ Ελλάδος - Ιταλίας. Το πρόγραμμα ναυπηγήσεων της εταιρείας Στρίνιτση περιλαμβάνει την κατασκευή πέντε νέων επιβατικών - οχηματαγωγών πλοίων, τρία από τα οποία θα είναι έτοιμα προς παράδοση στο α' εξάμηνο 2000 (Blue Star 1 και Blue Star 2, Blue Star Ithaki) και δύο εντός του 2001 (Blue Star Chios και Blue Star Mykonos).

**1999**

**Δεκέμβριος:** ίδρυση της θυγατρικής εταιρείας Attica Premium Α.Ε. με σκοπό να αναλάβει τη Γενική Αντιπροσώπευση των πλοίων του ομίλου στην Απική, στα νησιά του Αιγαίου, στην Κεντρική και Βόρειο Ελλάδα και σε χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

**2000**

**Μάρτιος:** παραγγελία στα ναυπηγεία Flender Werft AG δύο νέων Superfast που θα παραδοθούν τον Ιανουάριο και Μάιο του 2002. Η συμφωνία προβλέπει δικαίωμα της εταιρείας για την κατασκευή ακόμα δύο πλοίων.



*Εικόνα 9. Superfast ferry*

**10.2 ΣΥΝΘΕΣΗ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ**

της εταιρείας

**ΙΔΡΥΤΗΣ - ΠΡΟΕΔΡΟΣ**

Περικλής Παναγόπουλος

**ΙΔΡΥΤΗΣ - ΑΝΤΙΠΡΟΕΔΡΟΣ**

Αλέξανδρος Παναγόπουλος

**ΕΝΤΕΤΑΛΜΕΝΟΣ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ**

Χαράλαμπος Πασχάλης

**ΑΡΧΙΝΑΥΠΗΓΟΣ**

Σταμπουλέρης Σωτήρης

**ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ**

Ιωάννης Κρητικός

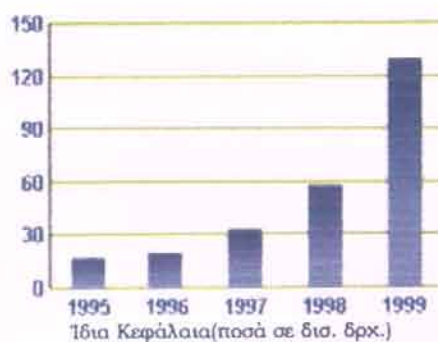
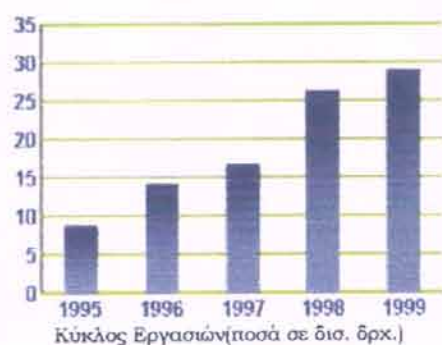
Κωστής Σταμπουλέλης

Γεράσιμος Στρίντζης



### 10.3 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ ΜΕΓΕΘΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ

| (σε εκατ. δρχ.)                        | 1999*      | 1998       | 1997       | 1996       | 1995       |
|--|------------|------------|------------|------------|------------|
| Κύκλος Εργασιών                        | 29.589,6   | 26.802,2   | 16.285,9   | 14.012,5   | 9.085,2    |
| Κέρδη προ Τόκων Δανείων και Αποσβέσεων | 13.107,2   | 12.923,0   | 6.966,6    | 5.857,3    | 4.441,1    |
| Λειτουργικά Αποτελέσματα               | 11.604,0   | 11.101,9   | 6.327,4    | 5.325,0    | 4.059,5    |
| Αποσβέσεις                             | 1.939,4    | 1.618,6    | 622,5      | 591,6      | 403,1      |
| Χρηματοοικονομικά Αποτελέσματα         | - 736,4    | 3,8        | - 287,2    | - 799,8    | - 689,2    |
| Καθαρά Κέρδη                           | 9.111,6    | 9.066,8    | 5.268,4    | 4.029,4    | 3.063,2    |
| Περιθώριο Λειτουργικών Αποτελεσμάτων   | 39,2%      | 41,4%      | 38,9%      | 38,0%      | 44,7%      |
| Περιθώριο Καθαρών Κερδών               | 30,8%      | 33,8%      | 32,4%      | 28,8%      | 33,7%      |
| Αριθμός Μετοχών (σταθμισμένος)         | 75.686,400 | 71.481,600 | 64.648,800 | 62.020,800 | 59.392,800 |
| Κέρδη ανά Μετοχή (δρχ.)                | 120,4      | 126,8      | 81,5       | 65,0       | 51,6       |
| Σύνολο Ιδίων Κεφαλαίων (δισ. δρχ.)     | 129,6      | 57,1       | 30,8       | 19,2       | 16,3       |
| Ενεργητικό (δισ. δρχ.)                 | 192,6      | 124,8      | 56,1       | 45,6       | 44,5       |



#### **10.4 ΕΡΓΑΤΙΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ**

Η SUPERFAST FERRIES με κυρίαρχο ρόλο στην οικονομία της Πάτρας και κατ' επέκταση της Αχαΐας, επανδρώνεται από 400 άτομα προσωπικό. Από τα 400 άτομα τα 250 είναι Πατρινοί σε μία προσπάθεια της εταιρείας να συμβάλει όσο το δυνατόν περισσότερο στην καταπολέμηση της έντονης ανεργίας που παρουσιάζεται στην Πάτρα και σε ολόκληρο τον Νομό Αχαΐας.

Οι 400 έλληνες ναυτικοί που επανδρώνουν τα πλοία της SUPERFAST FERRIES, είναι όλοι τους επιλεγμένοι για να προσφέρουν φιλοξενία και εξυπηρέτηση υψηλού επιπέδου.

#### **10.5 Η ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ**

Η διοίκηση της Εταιρείας αναγνωρίζει τις υποχρεώσεις της για την προστασία του περιβάλλοντος και επιδεικνύει ιδιαίτερη ευαισθησία στα θέματα αυτά λαμβάνοντας όλα τα αναγκαία μέτρα ώστε η λειτουργία των πλοίων της να είναι απόλυτα φιλική προς το περιβάλλον εναρμονισμένη με τους περιβαλλοντολογικούς κανόνες.

Ειδικότερα στα θέματα ρύπανσης, η Διοίκηση της Εταιρείας παρακολουθεί στενά την ανάπτυξη της τεχνολογίας για περαιτέρω μείωση των αερίων (Nox) και ήδη τα νέα πλοία της Εταιρείας καλύπτουν τους σχετικούς κανόνες που έχουν θεσπιστεί από τους διεθνείς οργανισμούς παρόλο ότι οι κανόνες αυτοί δεν έχουν ακόμα τεθεί σε εφαρμογή. Ακόμα, δίδεται ιδιαίτερη προσοχή στην αποφυγή ουσιών που είναι επιβλαβή για το όζον και έμφαση στη χρησιμοποίηση υφαλοκρωμάτων που δεν επηρεάζουν τους θαλάσσιους οργανισμούς. Στόχος της εταιρείας είναι να προσφέρει

μεταφορικές υπηρεσίες φιλικές προς το περιβάλλον και να διατηρεί υψηλό το φρόνημα ευθύνης των εργαζόμενων στα θέματα αυτά.

## ΕΠΙΛΟΓΟΣ

### ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΚΡΙΣΕΙΣ

Οι μεταφορές είναι από τους πιο σημαντικούς και κερδοφόρους τομείς της Ελληνικής Οικονομίας. Ιδιαίτερα στον νομό Αχαΐας, βάση της έρευνας που κάναμε, συμπεράναμε ότι είναι από τους σημαντικότερους παράγοντες στην ανάπτυξη της οικονομίας του νομού.

Από ότι διαπιστώσαμε τα πρώτα βήματα στην κατεύθυνση του εκσυγχρονισμού των μεταφορών έχουν γίνει. Τρανταχτά παραδείγματα η ζεύξη Ρίου- Αντιρρίου, η Εγνατία Οδός, ο Οδικός Άξονας Πατρών - Αθηνών- Θεσσαλονίκης- Ευζώνων, τα νέα σχέδια για τον ΟΣΕ κ.α.

Αυτό σημαίνει ποιοτικότερη και συντομότερη μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών με αποτέλεσμα το άνοιγμα των αγορών, την σύνδεση της ντόπιας οικονομίας με τις ξένες και ειδικότερα με την ευρωπαϊκή αγορά.

Βέβαια βρισκόμαστε στην αρχή μιας προσπάθειας που θα σημάνει μια νέα περίοδο για την Ελληνική Οικονομία και τις επιχειρήσεις.

Αυτή όμως η προσπάθεια δεν θα φέρει αποτελέσματα, αν δεν συντονιστούν όλες οι συνιστώσες της παραγωγής και της οικονομίας που συμβάλλουν στην ανάπτυξη.

Αναλυτικά συμπεραίνουμε ότι :

- ◆ Σε πολιτικό επίπεδο πρέπει να εκμεταλλευτούν στο έπακρο τις ευκαιρίες που δίνονται από την ευρωπαϊκή ένωση για την απορρόφηση των μεγαλύτερων δυνατών κεφαλαίων π.χ. ΚΠΣ III με σκοπό την ολοκλήρωση όλων των μεγάλων έργων.

- ◆ Στον τομέα της ναυτιλίας να δοθούν κίνητρα έτσι ώστε να αποπερατωθεί ο εκσυγχρονισμός του στόλου. Ειδικά στο λιμάνι των Πατρών αυτή η προσπάθεια έχει προχωρήσει αρκετά, στις γραμμές Πατρών – Ιταλίας τώρα βρίσκονται μεγάλα σύγχρονα και ταχύτατα πλοία που και εξυπηρετούν σε πολύ καλό βαθμό τις ανάγκες μεταφοράς, αλλά είναι και δείγμα μιας καλοστημένης Ελληνικής προσπάθειας που μπορεί να αντέξει και να αντεπεξέλθει στον ξένο ανταγωνισμό.
- ◆ Όσον αφορά τους σιδηρόδρομους που αναμφίβολα σήμερα βρίσκονται πολύ πίσω σε σχέση με τους αντίστοιχους σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα χρειαστούν πολλές τομές ώστε να φτάσουν σε σημείο να είναι και κερδοφόροι αλλά και να εξυπηρετούν τις σύγχρονες ανάγκες. Θα πρέπει να βρεθεί φόρμουλα ώστε να υπάρχει εισροή κεφαλαίων στον ΟΣΕ είτε από κοινοτικά προγράμματα είτε από Επενδυτές για να μπορέσει να αντικατασταθεί η υπάρχουσα γραμμή και τα οχήματα με σύγχρονα τελευταίας τεχνολογίας.
- ◆ Τέλος για να πραγματοποιηθούν όλα αυτά πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη μέριμνα και στο εργατικό δυναμικό που απασχολείται στους τομείς των μεταφορών. Πρέπει να δοθούν κίνητρα για την αύξηση της παραγωγικότητας των εργαζομένων, να βελτιωθεί η ποιότητα εργασίας καθώς και οι συνθήκες. Να προσεχθεί ιδιαίτερα η εκπαίδευση και η κατάρτιση νέων ανθρώπων που θα απασχοληθούν στις μεταφορές, ώστε να νιώθουν και αυτοί σημαντικό κομμάτι αυτής της προσπάθειας και να αποδίδουν στο ρόλο τους στην παραγωγή.

Συμπέρασμα λοιπόν είναι ότι η προσπάθεια που γίνεται στον τομέα των μεταφορών είναι κομμάτι μιας συνολικής προσπάθειας ανόρθωσης της Ελληνικής Οικονομίας, και για αυτό το λόγο

πρέπει να ληφθεί πολύ σοβαρά υπόψη και χωρίς περιθώρια λάθους.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ**

1. **ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΤΕΧΝΙΚΗ ΤΗΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ** - ΜΑΤΣΟΥΚΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΓΕΡΑΣΙΜΟΣ.
2. **Ο.Σ.Ε. - ΠΤΥΧΙΑΚΗ** - ΚΑΣΚΟΥΤΑΣ ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ- ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ 1994
3. **ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΟΔΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΗΣ ΕΟΚ - ΠΤΥΧΙΑΚΗ** - ΑΝΤΩΝΙΟΥ ΧΡΙΣΤΙΝΑ, ΚΑΜΑΚΑΡΗ ΜΑΡΙΑ- ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ
4. **ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΚΑΙ Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΗΣ ΣΤΗΝ ΕΘΝΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ ΚΑΙ ΑΜΥΝΑ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ - ΠΤΥΧΙΑΚΗ** - ΝΙΦΟΡΑ Χ., ΣΤΕΦΑΝΟΥ Δ.- ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ
5. **ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΙ ΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ ΠΟΥ ΑΝΑΠΤΥΧΘΗΚΑΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΑΥΤΟ. - ΠΤΥΧΙΑΚΗ** - ΡΑΜΟΠΟΥΛΟΥ ΔΗΜΗΤΡΑ, ΝΑΡΟΜΑΧΗ Β. ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ
6. **ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ - ΠΑΤΡΑ ΟΙ ΔΥΤΙΚΕΣ ΠΥΛΕΣ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.- ΠΤΥΧΙΑΚΗ** - ΑΝΑΣΤΑΣΑΚΟΣ ΓΙΩΡΓΟΣ, ΜΠΙΟΖΟΒΙΤΣ ΑΝΤΩΝΙΑ- ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ.
7. **Η ΖΕΥΞΗ ΡΙΟΥ - ΑΝΤΙΡΡΙΟΥ. ΣΥΜΒΟΛΗ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΗΣ ΠΕΡΙΟΧΗΣ - ΠΤΥΧΙΑΚΗ** - ΠΑΝΑΓΙΩΤΟΥ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ, ΚΟΡΑΚΑ ΧΡΥΣΟΥΛΑ, ΚΟΛΤΣΙΔΑ ΣΠΥΡΙΔΟΥΛΑ - ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ
8. **ΑΡΘΡΑ ΑΠΟ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΑ ΝΕΑ** , τεύχος 07-08-99.
9. **ΑΡΘΡΑ ΑΠΟ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΟ ΒΗΜΑ**, τεύχος 29-03-98,6-12-98.
10. **ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΥΠΕΧΩΔΕ**
11. **ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΟΣΕ ΠΑΤΡΩΝ**
12. **ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΚΤΕΛ ΠΑΤΡΩΝ**
13. **ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΠΟ ΜΙΝΟΑΝ LINES**
14. **ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΕΣ ΑΠΟ SUPERFAST FERRIES.**

