

Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

«Railway Package Tours. Μια αποτύπωση της διεθνούς εικόνας του οργανωμένου τουρισμού με σιδηρόδρομο»



ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ:ΣΤΑΘΟΠΟΥΛΟΥ ΧΑΡΙΚΛΕΙΑ

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ ΓΚΟΥΒΗΣ ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ

ΠΑΤΡΑ 2010

Περίληψη

Το τρένο ως μεταφορικό μέσο προσφέρει στον ταξιδιώτη μερικές από τις πιο ζωντανές ιστορίες της ζωής του. Το τρένο γίνεται αφορμή για τη δημιουργία ιστοριών για ανθρώπους που συναντιούνται και γνωρίζονται κάτω από έναν θόλο τοπίων και ήχων. Αυτές είναι μοναδικές εμπειρίες, που κανένα άλλο μεταφορικό μέσο (γήρας, θάλασσας ή αέρος), δεν μπορεί να προσφέρει σε έναν απαιτητικό ταξιδιώτη, που περιμένει η περιήγησή του να είναι μοναδική και αξέχαστη.

Πιο αναλυτικά στη παρούσα εργασία, αρχικά στο πρώτο κεφάλαιο θα κάνουμε μια αναδρομή στην ιστορία του τρένου, στο δεύτερο κεφάλαιο θα δοθεί ο ορισμός του τρένου, θα σκιαγραφηθούν οι Ευρωπαϊκοί σιδηρόδρομοι και οι επιβατικές τους υπηρεσίες και θα αναφερθούν οι διαφορετικοί υπάρχοντες τύποι τρένων. Στο τρίτο κεφάλαιο θα κάνουμε μια εκτενή αναφορά σε διάσημα τρένα, καθώς και τις υπηρεσίες που προσφέρουν κάποια από τα πολυτελή γνωστά τρένα στο σημερινό ταξιδιώτη. Στο τέταρτο κεφάλαιο, θα αναφερθεί η τεχνολογία των σιδηρόδρομων, καθώς και το κόστος των μεταφορών και τις υπάρχουσες συνθήκες της αγοράς. *Τέλος, η μελέτη ολοκληρώνεται με τον επίλογο και τις διαπιστώσεις και συμπεράσματα που προκύπτουν μέσα από το σύνολο της εργασίας*

Ευχαριστίες

Ιδιαίτερες ευχαριστίες θα ήθελα να απευθύνω στον καθηγητή μου κ. Γκούβη Δημήτριο για τις ευκαιρίες γνώσεων που μου παρείχε στα πλαίσια του θέματος της πτυχιακής μου εργασίας. Επίσης τον ευχαριστώ ιδιαίτερα για το αμείωτο ενδιαφέρον του και τη συνεχή καθοδήγηση και υποστήριξη που μου πρόσφερε σε όλη τη διάρκεια της ενασχόλησής μου με την πτυχιακή εργασία.

Τέλος θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένειά μου για την βοήθεια, αλλά και την ψυχολογική στήριξη που μου παρείχε καθ' όλη τη διάρκεια της ενασχόλησής μου με την πτυχιακή εργασία.

Με τιμή,

Σταθοπούλου Χαρίκλεια

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

| | |
|---|----|
| Εισαγωγή | 9 |
| Κεφάλαιο 1 ^ο Ιστορική εξέλιξη και ανάπτυξη του τρένου | 10 |
| 1.1.Πότε ξεκίνησε η λειτουργία του τρένου και γιατί | 10 |
| Κεφάλαιο 2 ^ο Τρένο -Ορισμός | 19 |
| 2.1.Ευρωπαϊκοί Σιδηρόδρομοι | 23 |
| 2.2.Το TVG και το Eurostar | 24 |
| 2.3.Οι ευρωπαϊκές επιβατικές υπηρεσίες | 25 |
| 2.4.Αμερικανικά Σιδηροδρομικά Ταξίδια και Amtrak | 26 |
| 2.5.Διηπειρωτικά Σιδηροδρομικά Ταξίδια | 28 |
| 2.6. Τύποι τρένων | 31 |
| Κεφάλαιο 3 ^ο Διάσημα τρένα | 33 |
| 3.1.Αναφορά στα διασημότερα τρένα | 33 |
| 3.1.1.Orient Express | 33 |
| 3.1.2.Αμερικανικό Orient Express | 35 |
| 3.1.3.Ο Υπερσιβηρικός | 36 |
| 3.2.Δυνατότητα Ανταγωνισμού με τις Αεροπορικές Εταιρίες. | 41 |
| 3.3. Μεταφορές Χαμηλού Κόστους | 42 |
| 3.4 Υψηλό σταθερό κόστος | 43 |
| 3.5. Οι σιδηρόδρομοι των Ηνωμένων Πολιτειών Ως Ιδιοκτήτες Της Υποδομής τους | 45 |

| | |
|--|-----------|
| 3.6.Κόστος υπηρεσιών | 48 |
| 3.7Κόστος βαγονιών | 50 |
| 3.8. Κύκλος εμπορευματικού οχήματος | 51 |
| 3.9.Υπολογισμός του κόστους οχήματος ανά ημέρα | 51 |
| 3.10.Δαπάνες έναντι επιπέδου υπηρεσιών | 53 |
| 3.11.Πώς επηρεάζει η μέτρηση απόδοσης τις αποφάσεις | 57 |
| 3.12.Απόθεμα βαγονιών | 57 |
| Κεφάλαιο 4^ο Ο ρόλος των τρένων στον τουρισμό σήμερα | 59 |
| 4.1.Οι σιδηρόδρομοι στις μέρες μας | 59 |
| 4.1.1 Τεχνολογία σιδηρόδρομων | 60 |
| 4.2.Τουριστικά Τρένα | 60 |
| 4.3.Παρεχόμενες υπηρεσίες διάσημων και πολυτελών τρένων και κόστος του ταξιδιού | 64 |
| 4.3.1..Simplon Orient Express | 64 |
| 4.3.2.Eastern & Oriental Express | 65 |
| 4.3.3.The Royal Scotchman | 66 |
| 4.3.4.Τα βαγόνια των Μαχαραγιάδων | 67 |
| 4.3.5.Ταξίδι με τον Υπερσιβηρικό | 67 |
| 4.3.6.Το Glacier Express των Άλπεων | 68 |
| 4.3.7.Το Γαλάζιο Τρένο της Νοτίου Αφρικής | 69 |
| 4.3.8.Το Εξπρές της Ανδαλουσίας | 69 |
| 4.3.9.Inter Rail | 70 |
| 4.3.10.Blue Train | 71 |

| | |
|---|-----------|
| 4.4.Οι Σιδηρόδρομοι ως Μονοπώλιο | 73 |
| 4.5.Ρύθμιση και απελευθέρωση της αγοράς | 73 |
| 4.6.Διοίκηση Σιδηροδρόμων | 75 |
| 4.7.Ασφάλεια εμπορεύματος στις μετακινήσεις με τρένο | 76 |
| Κεφάλαιο 5^ο Ο Σιδηρόδρομος στην Ελλάδα-Σημερινή Κατάσταση | 78 |
| 5.1. Κρατική Παρέμβαση στους Σιδηρόδρομους | 80 |
| Κεφάλαιο 6^ο Διαπιστώσεις -Συμπεράσματα | 89 |
| Βιβλιογραφία | 93 |
| Παραρτήματα | 97 |

ΠΙΝΑΚΑΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

| | |
|--|----|
| Εικόνα 1: Ηλεκτρικό τρένο στο Κόβεντρι της Αγγλίας | 20 |
| Εικόνα 2: Φωτογραφία από το Orient Express πριν την αναχώρηση..... | 34 |
| Εικόνα 3: Το Αμερικανικό Orient Express..... | 35 |
| Εικόνα 4: Ο Υπερσιβηρικός κατά μήκος ποταμού..... | 39 |
| Εικόνα 5: Το Tweetsie, ένα ιστορικό τρένο που εξακολουθεί να εξυπηρετεί επιβάτες σε ένα θεματικό πάρκο της Βόρειας Καρολίνας..... | 61 |
| Εικόνα 6: Χάρτης της διαδρομής του Υπερσιβηρικού..... | 62 |
| Εικόνα 7: Το τρένο Banner Layer..... | 63 |
| Εικόνα 8: Orient Express | 63 |
| Εικόνα 9: Δείπνο στο πολυτελές σαλόνι του Orient Express..... | 72 |
| Εικόνα 10: Η καμπίνα του Orient Express | 72 |

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

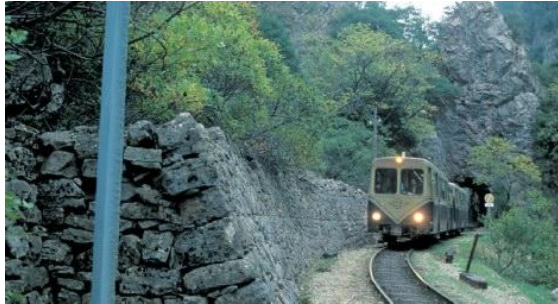
| | |
|---|----|
| Σχήμα 1: Συνάρτηση κόστους σιδηρόδρομου..... | 44 |
| Σχήμα 2: Συνάρτηση μέσου κόστους σιδηροδρόμων..... | 45 |
| Σχήμα 3: Συναρτήσεις κόστους σιδηροδρομικής έναντι οδικής μεταφοράς. | 48 |
| Σχήμα 4: Δαπάνες συρμού και δαπάνες σταθμού..... | 50 |
| Σχήμα 5: Κόστος έναντι επιπέδου υπηρεσιών..... | 54 |
| Σχήμα 6: Κόστη έναντι LOS-μια άλλη άποψη..... | 56 |

Εισαγωγή

Η παρούσα εργασία εκπονήθηκε στο Τμήμα Διοίκησης Τουριστικών Επιχειρήσεων του Ανώτατου Τεχνολογικού Εκπαιδευτικού Ιδρύματος Πάτρας-Α.Τ.Ε.Ι. Πάτρας Σ.Δ.Ο.- υπό την επίβλεψη του Καθηγητή κ. Γκούβη. Η έναρξη της πτυχιακής εργασίας τοποθετείται χρονικά στον Ιούλιο του 2009.

Η διάταξη της ύλης, το περιεχόμενο και ο τρόπος γραφής των κεφαλαίων είναι διαρθρωμένα σύμφωνα με τις σύγχρονες διδακτικές αρχές και παιδαγωγικές μεθόδους, έτσι ώστε ο αναγνώστης, αξιοποιώντας το γόνιμο πυρήνα γνώσεων που παρέχονται σε κάθε ενότητα της μελέτης, να είναι σε θέση να εκτιμήσει σφαιρικά, να συνθέσει ενεργητικά και να αξιολογήσει στο σύνολό του το ευρύτερο πλέγμα λειτουργιών του σιδηροδρόμου, τις ανέσεις που αυτό παρέχει σε αυτούς που θα το επιλέξουν, τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματά του, καθώς και να γνωρίσει την ιστορία και την προέλευσή του.

Κεφάλαιο 1^ο Ιστορική εξέλιξη και ανάπτυξη του τρένου



1.1. Πότε ξεκίνησε η λειτουργία του τρένου και γιατί

Η ανταγωνιστικότητα και η καινοτομία έρχονται πάντα πρώτες σε περιόδους μεταβολών και ανακατατάξεων. Ο 19ος αιώνας αποτέλεσε μία τέτοια χρονική συγκυρία. Νέα καταναλωτικά υλικά, νέες μέθοδοι παραγωγής και μεταφοράς, καινούριες αγορές και διαφορετικά μοντέλα οργάνωσης βιομηχανικών μονάδων βγαίνουν στην επιφάνεια.

Πρωταγωνιστής το διεθνές μεταφορικό σύστημα που οδηγεί τις εξελίξεις. Το σιδηροδρομικό δίκτυο διευρύνεται τόσο στην Ευρώπη όσο και στη Βόρειο Αμερική. Η αρχή γίνεται στη Μεγάλη Βρετανία, με τη λειτουργία της πρώτης ατμοκίνητης αμαξοστοιχίας στη γραμμή Στόκτον-Ντάρλινγκτον και στη συνέχεια με το άνοιγμα της γραμμής Λίβερπουλ-Μάντσεστερ, ενώ ακολουθούν και άλλες ευρωπαϊκές χώρες, όπως η Γαλλία, το Βέλγιο, η Γερμανία, η Αυστρία, η Ρωσία, η Ολλανδία και η Ιταλία. Μέσα σε δύο δεκαετίες το διεθνές σιδηροδρομικό δίκτυο επεκτείνεται θεαματικά. Πολλαπλές διεθνείς συνδέσεις γίνονται πραγματικότητα, καλύπτοντας σιδηροδρομικώς τεράστιες αποστάσεις. Από την άλλη πλευρά, σημαντική είναι και η παρουσία της ναυτιλίας.

Το 1630 Ο Beaumont σχεδιάζει και χτίζει σιδηροδρόμους για τα αγγλικά ανθρακωρυχεία χρησιμοποιώντας βαριές σανίδες στις οποίες τα άλογα τραβούσαν τα κάρα και τα βαγόνια που περιείχαν εμπορεύματα.

Το 1753 Η πρώτη ατμομηχανή φθάνει στις αποικίες από την Αγγλία.

Το 1755 Η πρώτη ατμομηχανή εγκαθίσταται στην Αμερική για να αντλεί νερό από ένα ορυχείο. Στη συνέχεια, το 1758 Νόμος του Κοινοβουλίου καθιερώνει το σιδηρόδρομο του Middleton στο Leeds. Κατά συνέπεια το Middleton ισχυρίζεται πως έχει τον παλαιότερο σιδηρόδρομο στον κόσμο. Το 1769 ο Γάλλος Nicholas Cugnot δημιουργεί μια αμαξοστοιχία ατμού. Αργότερα, το 1774 ο Σκωτσέζος James Watt δημιουργεί την πρώτη μοντέρνα στάσιμη ατμομηχανή, ενώ το 1176 ο δρόμος για τα τραμ εγκαθίσταται στην Αγγλία. Για τη δημιουργία του χρησιμοποιήθηκαν γωνίες χυτοσιδήρου, τοποθετημένες πάνω σε δεσμίδες ξύλου. Το 1784 Ο Murdoch (συνεργάτης του Watt) δημιουργεί ένα νέο μοντέλο ατμομηχανής, η οποία κινείται με 6 έως 8 μίλια την ώρα. Αργότερα, το 1789 ο Άγγλος William Jessup σχεδιάζει τα πρώτα βαγόνια με φλαντζαριστές ρόδες. Το 1800 ο Αμερικανός Oliver Evans δημιουργεί με επιτυχία τη νεότερη στάσιμη- μη συμπιεσμένη ατμομηχανή υψηλής πίεσης. Ο Άγγλος Matthew Murray εφευρίσκει μία ατμομηχανή, η οποία κινείται σε ξύλινες ράγες. Αυτή είναι ίσως η πρώτη μηχανή σιδηροδρόμου, πράγμα που συμβαίνει το 1804. Την ίδια χρονική περίοδο, ο Richard Trevithick του Cornwall δημιουργεί την ατμομηχανή με 40 PSI για τον Ουαλικό σιδηρόδρομο.

Αργότερα, το 1807, το πρώτο επιβατηγό τρένο πραγματοποιεί το παρθενικό του ταξίδι από το Swansea στο Mumbles, στις 25 Μαρτίου, ενώ ένα χρόνο αργότερα ο Trevithick δημιουργεί έναν κυκλικό σιδηρόδρομο στην πλατεία Torrington του Λονδίνου. Η αμαξοστοιχία ατμού “*Catch Me Who Can*” («Ας με πιάσει όποιος μπορεί»), ζυγίζει 10 τόνους και κινείται με 15 μίλια ανά ώρα. Τέσσερα χρόνια αργότερα, το 1812 δημιουργούνται οι πρώτες επιτυχημένες εμπορικές ατμομηχανές, η λειτουργία των οποίων ξεκίνησε στο σιδηροδρομικό σταθμό του Middleton. Αυτή ήταν η πρώτη φορά παγκοσμίως που η ατμομηχανή απέφερε οικονομικούς καρπούς, σε αντίθεση με την πρότερή του πειραματική λειτουργία. Στη συνέχεια της εξέλιξης του σιδηρόδρομου, το 1812 ο

Αμερικανός Colonel John Stevens δημοσιεύει έναν περιορισμένο αριθμό τευχών με περιεχόμενο: "Στοιχεία τείνουν να αποδείξουν τα αδιαμφισβήτητα πλεονεκτήματα του Σιδηροδρόμου και της Αμαξοστοιχίας ατμού." Επισημαίνει επίσης, «Δεν μπορώ να φανταστώ ότι υπάρχει κάτι που να μπορεί να εμποδίσει μία αμαξοστοιχία ατμού από το να κινηθεί στο δρόμο του με ταχύτητα 100 μίλια ανά ώρα.» Ενώ ένα χρόνο μετά, ο Άγγλος William Hedley δημιουργεί και πατεντάρει έναν σιδηρόδρομο ο οποίος μπορεί να μεταφέρει 10 βαγόνια εμπορευμάτων άνθρακα που θα μπορούσε να μεταφέρει 10 βαγόνια με άνθρακα με ταχύτητα 5 μίλια ανά ώρα (ταχύτητα που ισούται με 10 άλογα). Το 1814, ο Άγγλος George Stephenson δημιουργεί το *Blucher*, την πρώτη του σιδηροδρομική μηχανή. Τραβάει 30 τόνους με 4 μίλια ανά ώρα, αλλά δεν είναι επαρκής. Ένα χρόνο μετά, το 1815 η δεύτερη μηχανή του Stephenson: 6 τροχοί και ένας πολυσωληνοειδής λέβητας. Ο Άγγλος Julius Griffiths πατεντάρει έναν σιδηρόδρομο για επιβατηγές ατμομηχανές τη χρονιά του 1821. Τρία χρόνια μετά, αρχίζει η κατασκευή για το πρώτο εργαστήριο ατμομηχανών στο New Castle της Αγγλίας, ενώ την ίδια χρονική περίοδο ο Άγγλος David Gordon πατεντάρει μια ατμοκινούμενη μηχανή με πόδια, η οποία μιμείται τις δράσεις των ποδιών του αλόγου. Η απόπειρά του ήταν μη επιτυχής.

Το 1825 ο Stephenson κατασκευάζει την ατμομηχανή 8 τόνων, «Locomotion No. 1», για το σιδηρόδρομο Stockton & Darlington. Μπορεί να μεταφέρει 90 τόνους άνθρακα με 15 μίλια ανά ώρα. Την ίδια χρονιά ο Colonel John Stevens κατασκευάζει ένα βαγόνι ατμού, το οποίο τοποθετεί σε έναν κυκλικό σιδηρόδρομο στο New Jersey, ενώ ένα χρόνο αργότερα, το 1826 Η πρώτη σιδηρογραμμή της Νέας Αγγλίας, λέγεται ότι τοποθετήθηκε στο Quincy, με 3 μίλια μήκος, την οποία έσερναν άλογα. Αργότερα, το 1827 Ο σιδηρόδρομος της Βαλτιμόρης και του Οχάιο ναυλώνεται για να ταξιδέψει από τη Βαλτιμόρη στον ποταμό του Οχάιο στη Βιρτζίνια. Ήταν ο πρώτος σιδηρόδρομος στην Αμερική που συνδέθηκε με τη δύση. Η αιολική ενέργεια δοκιμάστηκε, υποβοηθούμενη

από τη δύναμη αλόγων. Επίσης, η λειτουργία του σιδηροδρόμου του « Switch Back Gravity» στην Πενσυλβανία ξεκίνησε το Μάιο του 1827. Ήταν ο δεύτερος σιδηρόδρομος στην Αμερική και ο πρώτος στην Πενσυλβανία. Το 1828 η εταιρεία Delaware & Hudson Canal Co. κατασκευάζει έναν σιδηρόδρομο από τα ορυχεία της μέχρι το τέλος του καναλιού της Honesdale. Η κίνηση του στηριζόταν στα άλογα. Το 1829 η πρώτη ατμομηχανή που χρησιμοποιήθηκε στην Αμερική, η Αγγλικής κατασκευής «Stourbridge Lion», τίθεται σε λειτουργία από την εταιρεία Delaware & Hudson. Είναι υπερβολικά βαριά για τις ράγες (δύο φορές βαρύτερη από ό,τι οι κατασκευαστές είχαν υποσχεθεί), η οποία τελικά τοποθετείται παραπλεύρως των γραμμών και χρησιμοποιείται ως λέβητας. Το 1829 ο Peter Cooper από τη Νέα Υόρκη σε χρόνο 6 εβδομάδων, κατασκευάζει το Tom Thumb, έναν κατακόρυφο λέβητα ατμομηχανής 1,4 HP, για το σιδηρόδρομο Baltimore & Ohio. Τον Αύγουστο του 1830, μετέφερε 36 επιβάτες με 18 μίλια ανά ώρα. Το 1829 επίσης το «Rocket» του Stephenson, κερδίζει σε διαγωνισμό του Rainhill, στην κατηγορία της κίνησης με ατμό. Το «Rocket» είναι ικανό να μεταφέρει 30 επιβάτες με 30 μίλια ανά ώρα. Έπειτα, το 1830 στη Νέα Υόρκη, κατασκευάζεται το «Best Friend» για το σιδηρόδρομο Charlston & Hamburg. Ήταν η πρώτη ατμομηχανή, εξολοκλήρου Αμερικανικής κατασκευής, που τέθηκε στη διάθεση του κοινού. Λειτουργούσε χωρίς κανένα πρόβλημα μέχρι το 1831, όταν εξεράγη ο λέβητάς της, εξαιτίας ενός αδιάφορου πυροσβέστη. Την ίδια χρονιά ο 3,5 τόνων «De Witt Clinton», μεταφέρει 5 βαγόνια σε ρόδες με 25 μίλια ανά ώρα στον σιδηρόδρομο «Mohawk & Hudson» μεταξύ του Albany και του Schenectady. Αυτή η μηχανή κατασκευάστηκε ανεπαρκώς κι έτσι αποσύρθηκε 2 χρόνια μετά τη λειτουργία της. Η «South Carolina» είναι η πρώτη μηχανή που δημιουργήθηκε έχοντας 8 τροχούς. Την ίδια περίοδο ο Robert Stevens, πήγε στην Αγγλία και έστειλε πίσω (διασκορπισμένος) το «John Bull» για το σιδηρόδρομο Camden & Amboy του New Jersey. Δημιουργήθηκε από το μηχανικό Isaac Dripps, ο οποίος δεν είχε ξαναδεί ποτέ ατμομηχανή. Παρέμεινε σε λειτουργία μέχρι το 1866. Ένα χρόνο

αργότερα, Η ατμομηχανή «Brother Jonathon» ήταν η πρώτη στον κόσμο που διέθετε τετράτροχο μπροστινό βαγόνι. Σχεδιάστηκε από τον John B. Jervis για τον σιδηρόδρομο «Mohawk & Hudson». Το «American No. 1», σχεδιασμένο από τον John B. Jervis, αρχιμηχανικό της «Mohawk & Hudson», υπήρξε το πρώτο στην κατηγορία του. Είχε τη δυνατότητα κίνησης με κανονικές ταχύτητες της τάξης των 60 μιλίων ανά ώρα.

Το 1832, Το «Atlantic» μεταφέρει 50 τόνους από τη Βαλτιμόρη για απόσταση πάνω από 40 μίλια με 12 έως 15 μίλια ανά ώρα. Αυτή η μηχανή ζύγιζε 6.5 τόνους, Το ταξίδι είχε μικρότερο από το μισό κόστος από εκείνο που θα είχε, αν τη μεταφορά έκαναν άλογα. Η μηχανή κόστισε \$4.500 και σχεδιάστηκε από τον Phineas Davis, που βοηθήθηκε από το Ross Winans.

Το 1856 ολοκληρώνεται η πρώτη σιδηροδρομική γέφυρα κατά μήκος του ποταμού Μισσισιπιπή, μεταξύ του νησιού Rock και του Ιλινόις της Αιόβα. Το 1862 ο Πρόεδρος Abraham Lincoln υπογράφει το νόμο «Pacific Railway», ο οποίος εγκρίνει την κατασκευή του πρώτου διηπειρωτικού σιδηροδρόμου. Ο Theodore Judah είχε το όραμα για να χτίσει έναν σιδηρόδρομο πέρα από τα βουνά της Sierra Nevada στην Καλιφόρνια, και έπειτα να συνεχίσει το σιδηρόδρομο στις Ηνωμένες Πολιτείες.

Τη χρονιά του 1868 ο Major Eli Janney, ένας ομοσπονδιακός παλαίμαχος του εμφύλιου πολέμου, εφευρίσκει το συζευκτήρα βαγονιών. Αυτή η ημιαυτόματη συσκευή κλειδώνει επάνω στα βαγόνια και τα ενώνει. Αυτό αντικαθιστά το συζευκτήρα «link and pin», ο οποίος ήταν η κυριότερη αιτία τραυματισμών των εργαζομένων. Ένας μοχλός στη γωνία του βαγονιού απελευθερώνει την άρθρωση συζευκτών καθιστώντας την αποσύνδεση ασφαλέστερη. Την επόμενη χρονιά, ο George Westinghouse, ένας εφευρετικός βετεράνος πολέμου, αναπτύσσει το ευθύ αερόφρενο. Το αερόφρενο εγκαθίσταται σε ορισμένα επιβατηγά αυτοκίνητα και παρουσιάζονται επιτυχώς στο κοινό στις 13 Απριλίου.

Το 1872 Ο George Westinghouse πατεντάρει το πρώτο αυτόματο αερόφρενο. Αυτό είναι το ίδιο σύστημα που χρησιμοποιείται μέχρι και σήμερα από τους σιδηροδρόμους., ενώ το 1883 ο σιδηρόδρομος του Βορείου και του Νότιου Ειρηνικού ολοκληρώνονται. Το 1885 αντίστοιχα ολοκληρώνεται ο σιδηρόδρομος της Santa Fe. Και το 1893 ο σιδηρόδρομος «Great Northern» στην Ουάσιγκτον.

Την ίδια χρονιά, Ο Ομοσπονδιακός Νόμος για την ασφάλεια των σιδηροδρομικών συσκευών καθιέρωσε τις υποχρεωτικές προδιαγραφές για τα αυτόματα συστήματα αερόφρενων και τους αυτόματους συζευκτήρες, και απαίτησε την τυποποίηση των θέσεων και τις προδιαγραφές για τις συσκευές όπως είναι οι λαβές. Αυτό ίσχυσε μόνο για τη διακρατική κυκλοφορία των τρένων. Στις 10 Μαΐου, η ατμομηχανή 999 του σιδηροδρόμου « New York Central & Hudson River », μετέφερε τέσσερα βαριά Wagner αυτοκίνητα με ταχύτητα που έσπασε κάθε προηγούμενο ρεκόρ. Η πρώτη κύρια ηλεκτρική γραμμή σιδηροδρόμου, λειτούργησε στη Βαλτιμόρη. Ήταν πολύ επιτυχημένη, αφού κατάφερε να μεταφέρει τρένα 1.800 τόνων σε κλίση 0,8% στο τούνελ Howard Street, όπου ο ατμός δεν επιτρεπόταν.

Το 1900 στις 30 Απριλίου, ο Casey Jones έθεσε σε λειτουργία το τρένο «Cannonball». Το 1903 το κράτος της Νέας Υόρκης θεσπίζει τη νομοθεσία που απαγορεύει τη λειτουργία των ατμομηχανών στο νησί του Μανχάταν στη Ν. Υόρκη, νότια του ποταμού Harlem, μετά τις 30 Ιουνίου του 1908. Σε αυτό οφείλεται η εξάπλωση του ηλεκτρισμού στην πόλη της Ν. Υόρκης. Στις 7 Σεπτεμβρίου 1907 εγκαινιάζεται από το δήμαρχο του San Diego, John F. Forward, ο σιδηρόδρομος «San Diego & Arizona Railway».

Το 1913 η πρώτη εμπορικά επιτυχής ατμομηχανή εσωτερικής καύσης κατασκευάστηκε στις ΗΠΑ, από τη General Electric για τη γραμμή «Dan Patch» στη Μινεσότα. Στις 7 Μαρτίου 1915 , η αποθήκη της Santa Fe διατίθεται

στο σιδηρόδρομο του San Diego. Το 1917 η General Electric κατασκεύασε την πρώτη ντιζελο- ηλεκτρική ατμομηχανή στην Αμερική. Ενώ ένα χρόνο αργότερα, το 1918 η πρώτη ντιζελο- ηλεκτρική ατμομηχανή που κατασκευάζεται και πωλείται, ήταν η Jay Street Connecting RR #4, από τη General Electric, στην οποία εγκατέστησε ενιαίο GM50. Αυτή η μονάδα δεν ήταν επιτυχής, και μετά από 6 μήνες επιστράφηκε στην G.E. όπου χρησιμοποιήθηκε ως εργαστηριακή μονάδα στην ανάπτυξη των βελτιωμένων συστημάτων ελέγχου και προώθησης.

Το 1923 η Electro-Motive Engineering Corporation, που διευθύνεται από τον H.L. Hamilton ξεκινά την κατασκευή μιας ηλεκτρο- βενζινοκίνητης αυτοκινητάμαξας στο Κλίβελαντ του Οχάιο.

Το 1925 η αμερικανική κινητήρια επιχείρηση (ALCO), μαζί με G.E. και το IR, χτίζει τις πρώτες ηλεκτρικές diesel-μηχανές οι οποίες παραδόθηκαν στον κεντρικό σιδηρόδρομο του Νιου Τζέρσεϋ με τη ρύθμιση και τη μηχανή ροδών, αλλά με πολλές βελτιώσεις. Λειτουργήσαν στο Bronx έως το 1957, και είναι τώρα στο μουσείο B&O στη Βαλτιμόρη, MD.

Το 1926 ο Dilworth ήταν αυτοδίδακτος μηχανικός και ηλεκτρολόγος μηχανικός και είχε βοηθήσει να ξαναβάλει μαζί τα αυτοκίνητα ραγών G.E. το 1910. Το 1928 η πρώτη diesel-ηλεκτρική ατμομηχανή επιβατών η οποία χτίστηκε στη Βόρεια Αμερική αντιπροσώπευσε μια προσπάθεια από κοινού μεταξύ της καναδικής κινητήριας Co. χάλυβα Co., Baldwin και Κοινοπολιτείας. Η μέγιστη ασφαλής ταχύτητα ήταν 63 mph. Το 1934 το pullman-χτισμένο αρθρωμένο τρένο 3 αυτοκινήτων ήταν το πρώτο στις ΗΠΑ. Τροφοδοτήθηκε από ένα Winton V12 με μηχανή αποστάγματος 600 HP. Το ανοξείδωτο τρένο Μπέρλινγκτον το οργανώθηκε από το Ντένβερ στο Σικάγο, με μια μέση ταχύτητα 77.6 mph και με ανώτατη ταχύτητα 112.5 mph. Ήταν το πρώτο diesel-ηλεκτρικό τρένο στις ΗΠΑ, που χρησιμοποιούν ένα cyl Winton ευθύγραμμο με

8. 600 δίχρονη μηχανή HP 201A. Το αυτοκίνητο δύναμης σχεδιάστηκε από το Richard Dilworth. Η κατασκευή των πρώτων βελτιωμένων ηλεκτρικών ατμομηχανών αρχίζει. Αυτοί ήταν το Pennsy το οποίο τράβηξε τις μεγάλες επιβατικές αμαξοστοιχίες μεταξύ NYC και της Ουάσιγκτον, σε συνεχές ρεύμα. Ανέπτυξαν 8.500 HP και κόστισαν \$250.000. Η παραγωγή συνεχίστηκε έως το 1943 και χρησιμοποιήθηκαν στην πρόωρη δεκαετία του '80 από την AMTRAK.

Τη χρονιά του 1935 , έγιναν οι πρώτες ανεξάρτητες diesel-ηλεκτρικές ατμομηχανές επιβατών στις ΗΠΑ. Οι οργανισμοί boxcar στέγασαν δύο Winton V12 900 μηχανές HP 201A, και σχεδιάστηκαν από τον Dick Dilworth και δύο ακόμα σχεδιαστές. Το 1970 το Κογκρέσο περνάει το νόμο «Rail Passenger Service» κατασκευάζοντας το «Amtrak», το οποίο μέχρι και σήμερα εξυπηρετεί 20 εκατομμύρια πελατών ετησίως με το εθνικό του δίκτυο και απασχολεί 23.000 εργαζομένους. Τέλος το 1986 το μουσείο του σιδηροδρόμου του San Diego θέτει σε λειτουργία το πρώτο Golden State Limited τρένο. Το πρώτο του ταξίδι πραγματοποιήθηκε στις 4 Ιουλίου.

Στην αρχή της πορείας τους, τα τρένα μετέφεραν μόνο φορτία. Το 1825 ο σιδηρόδρομος Stockton και Darlington στην Αγγλία άρχισε να διεκπεραιώνει δρομολόγια για μεταφορά επιβατών. Ο George Stephenson σχεδίασε μια ατμομηχανή αποκαλούμενη " Locomotion" για να μεταφέρει τα αυτοκίνητα των επιβατών. Στις 27 Σεπτεμβρίου 1825 η ατμομηχανή τραβάει για πρώτη φορά τρένο για να σηματοδοτήσει την παρθενική χρήση του ατμού στο δημόσιο σιδηρόδρομο. Ο Tom Thumb, έχτισε το 1829 το τρένο "Maryland", το οποίο μπήκε για πρώτη φορά σε λειτουργία το 1830 στη Βαλτιμόρη και στο σιδηρόδρομο του Οχάιο μέχρι το Ellicots Mill. Αυτός ήταν ο πρώτος δημόσιος σιδηρόδρομος στις Ηνωμένες Πολιτείες. Περισσότερα τρένα σήμαιναν περισσότερες ατμομηχανές. Το Orient Express είναι το παγκοσμίως

διασημότερο τρένο. Τα μεγαλύτερα τρένα που χτίστηκαν ποτέ ήταν τα "Big Boys", τα οποία τέθηκαν σε λειτουργία από το 1941 έως και το 1944. Αυτά μετέφεραν τεράστια φορτηγά τρένα που ζύγισαν περίπου 3.960 τόνους! Κατάφεραν επίσης να ανέβουν στα Βραχώδη Όρη, η διαδρομή για τα οποία είναι απότομη και δύσβατη. Το μήκος της ατμομηχανής υπολογίζεται στα 131 πόδια, ενώ το ύψος της στα 16. Ζυγίζει σχεδόν 594 τόνους και μπορεί να κινηθεί με 80 μίλια ανά ώρα.

Κεφάλαιο 2^ο Τρένο -Ορισμός

Στις σιδηροδρομικές μεταφορές, ένα τρένο (σύγχρονη γραφή τρένο) αποτελείται από οχήματα τα οποία μεταφέρουν φορτία ή επιβάτες από ένα γεωγραφικό σημείο σε άλλο κινούμενα επάνω σε σιδηροδρομικές γραμμές (ράγες ή σιδηροτροχιές). Ο σιδηρόδρομος αποτελείται από ζεύγος από παράλληλες ράγες, αλλά μπορεί να είναι επίσης μονής τροχιάς (συνήθως κατασκευασμένης από ειδικό τσιμέντο) ή μαγνητικές. Τα περισσότερα τρένα κινούνται χρησιμοποιώντας κινητήρες ντίζελ ή ηλεκτρικό κινητήρα, ο οποίος τροφοδοτείται με ηλεκτρική ενέργεια παρεχόμενη από παράπλευρα στη γραμμή συστήματα. Ιστορικά, οι ατμομηχανές ήταν η κυρίαρχη μορφή κινητήριας δύναμης από την εμφάνιση του σιδηροδρόμου ως και τα μέσα του 20ου αιώνα, αλλά και άλλες πηγές ενέργειας (όπως άλογα, έλξη με σκοινί (ή καλώδιο), βαρύτητα, αέρας, ή τουρμπίνες αερίου) είναι δυνατό να χρησιμοποιούνται για την έλξη του.

Στην ορολογία του σιδηρόδρομου ο όρος σύνθεση συρμού περιγράφει την ομάδα των σιδηροδρομικών οχημάτων που αποτελούν ένα τρένο. Όταν αναφερόμαστε στην κινητήρια δύναμη, περιγράφεται ο τύπος του κινητήρα που έλκει το τρένο. Παρομοίως, ο όρος αμαξοστοιχία αναφέρεται σε μια ομάδα κινούμενων βαγονιών που είναι μόνιμα ή ημιμόνιμα συνδεδεμένα μεταξύ τους ώστε να αποτελούν μια ενιαία ομάδα τροχαίου υλικού (ο όρος χρησιμοποιείται συνήθως για επιβατηγά τρένα). Στο Ηνωμένο Βασίλειο, οι όροι σερ και μονάδα χρησιμοποιούνται κατά την αναφορά σε μια ομάδα μόνιμης ή ημιμονίμως συνδεδεμένων οχημάτων όπως αυτών μιας πολλαπλής μονάδας. Κατά την αναφορά σε ένα τρένο που αποτελείται από ποικιλία βαγονιών, ή από διάφορα σερ/μονάδες, χρησιμοποιείται ο όρος σχηματισμός (formation).

Στην Πράξη Σιδηροδρόμων του 1993 Άρθρο 83(1) του Ηνωμένου Βασιλείου το τρένο ορίζεται ως εξής:

α) δυο η περισσότερα κινούμενα βαγόνια συνδεδεμένα μεταξύ τους, από τα οποία το ένα τουλάχιστον είναι κινητήριο, ή

β) ένα κινητήριο όχημα μη συνδεδεμένο σε άλλο βαγόνι.

Παρομοίως οι κανόνες λειτουργίας ενός τρένου των Atchison, Topeka και Santa Fe Railway's του 1948 ορίζουν ένα τρένο ως: "Μια μηχανή ή περισσότερες από μια μηχανές συνδεδεμένες, με ή χωρίς βαγόνια, προβάλλοντας τα ενδεικτικά στοιχεία"¹

Εικόνα 1: Ηλεκτρικό τρένο στο Κόβεντρι της Αγγλίας



Πηγή: <http://el.wikipedia.org>, Νοέμβριος 2009

Ο σιδηρόδρομος, συνώνυμος με την ασφάλεια, την προστασία του περιβάλλοντος και την οικονομική μετακίνηση, αποτελεί ένα από τα πλέον δημοφιλή μέσα μαζικής μεταφοράς, και ταυτόχρονα προσφέρει στους επιβάτες του υψηλών προδιαγραφών υπηρεσίες, καλύτερη και ταχύτερη μετάβαση στον τόπο προορισμού τους.

¹ Βικιπαίδεια , ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια (2009) Ανάκτηση από: <http://el.wikipedia.org>, Νοέμβριος 2009

Στη σύγχρονη εποχή το τρένο έχει διεισδύσει στην καθημερινότητα των πολιτών, βελτιώνοντας τη ζωή τους, και έχει καταφέρει να κερδίσει τις καρδιές όσων το επιλέγουν. Οι επιβάτες του τρένου συναρπάζονται τόσο με τη διαδρομή του ίδιου του ταξιδιού όσο και με την άνεση και την ταχύτητα με την οποία φτάνουν στον σταθμό προορισμού τους.

Η διαδρομή με το τρένο, περνά μέσα από βουνά, σήραγγες και γέφυρες, προσφέρει απείρου κάλλους τοπία και αποζημιώνει με ανεπανάληπτες εικόνες και εμπειρίες τους σύγχρονους ταξιδιώτες, οι οποίοι ομολογουμένως δε θα τις βίωναν αν επέλεγαν οποιοδήποτε άλλο μεταφορικό μέσο.

Σχεδιασμένο και προσαρμοσμένο να καλύπτει τις ανάγκες, κάνει τον επιβάτη να νιώθει άνετα και αναπαυτικά στα καθίσματα του βαγονιού. Με αυτό τον τρόπο μπορεί να απολαύσει τη θέα, τα εξαιρετικά γεύματα που προσφέρει ή ένα ρόφημα, και παράλληλα να χαρεί τη μαγεία της διαδρομής όπως επιλέγει και όπως του ταιριάζει.

Με εξαιρετικές προδιαγραφές ευρωπαϊκού επιπέδου και συνέπεια, το τρένο δίνει τη δυνατότητα να απολαύσει ο κάθε επιβάτης τη μετακίνησή του, μέσα από πληθώρα άριστων υποδομών, που συνάδουν με τον επαγγελματισμό και τη πολύχρονη εμπειρία που διακατέχει τις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες.²

Ο τομέας της εμπορικής επιβατικής μεταφοράς ρυθμίζεται παντού από την κυβέρνηση. Σε πολλές περιπτώσεις, οι δημόσιοι μεταφορείς, είτε ανήκουν στην κυβέρνηση είτε στον ιδιωτικό τομέα, εξαρτώνται σε υψηλό βαθμό από την κυβερνητική υποστήριξη. Κατά παράδοση οι τοπικές, πολιτειακές, περιφερειακές και ομοσπονδιακές κυβερνήσεις προσέφεραν πάντα υποστήριξη στις εμπορικές επιβατικές μεταφορές, χρηματοδοτώντας και κατασκευάζοντας αεροδρόμια, λιμάνια, εθνικούς δρόμους, σιδηροδρομικές γραμμές και

² <http://www.trainose.com>

οποιαδήποτε άλλη υποδομή ήταν αναγκαία για την εξυπηρέτηση του κοινού από τους μεταφορείς. Βοήθεια δόθηκε επίσης μέσω επιχορηγήσεων, δωρεάν παροχής γης και δικαιωμάτων χρήσεως αεροδιαδρόμων, φορολογικών απαλλαγών, προνομίων μεταφοράς ταχυδρομείου και άλλων μορφών υποστήριξης. Στις Ηνωμένες Πολιτείες, η ιστορικής σημασίας διασύνδεση της ηπείρου υποστηρίχθηκε από τις άμεσες επιχορηγήσεις της ομοσπονδιακής κυβέρνησης, μαζί με παραχωρήσεις αξίας εκατομμυρίων δολαρίων σε γη και δικαιώματα μετάλλευσης (mineral rights).

Σήμερα, οι περισσότεροι ιδιωτικοί επιβατικοί σιδηρόδρομοι του κόσμου είναι τουριστικές επιχειρήσεις για ημερήσιες ή μικρότερης διάρκειας εκδρομές. Η μεταφορά επιβατών σε μεγάλες αποστάσεις γίνεται κυρίως με σιδηροδρομικές εταιρίες που είναι είτε κυβερνητικές επιχειρήσεις είτε επιδοτούνται από αυτήν. Καθώς ο τουρισμός και τα ταξίδια συνεχίζουν να αναπτύσσονται σε οικονομική σημασία και αγοραστικές ευκαιρίες, υπάρχει ένα νέο ενδιαφέρον για τα ταξίδια με τρένο και την ανάπτυξη νέων σχέσεων ανάμεσα στον ιδιωτικό και δημόσιο τομέα για την εκμετάλλευση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Το μεγαλύτερο μέρος του ενδιαφέροντος αυτού για τα τρένα, προήλθε από περιβαλλοντικούς και οικονομικούς παράγοντες, όπως:

- *Συνωστισμός και μμόλυνση.* Σχεδόν όλα τα βιομηχανικά κράτη και αρκετές χώρες του Τρίτου Κόσμου αντιμετωπίζουν 'Το διττό πρόβλημα του συνωστισμού και της μόλυνσης λόγω της χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων.
- *Κόστος αυτοκινήτων.* Το κόστος της ιδιοκτησίας ενός αυτοκινήτου έχει ξεπεράσει το ρυθμό του πληθωρισμού
- Σε πολλές χώρες, όπως ο Καναδάς και οι Ηνωμένες Πολιτείες. Τα χαμηλότερα εισοδηματικά τμήματα του πληθυσμού πρέπει να χρησιμοποιούν

τα δημόσια μέσα μεταφοράς ή να αγοράζουν μεταχειρισμένα αυτοκίνητα. Πράγματι, στις Ηνωμένες Πολιτείες, η αγορά των μεταχειρισμένων αυτοκινήτων έχει σημειώσει τεράστια ανάπτυξη.

- *Αεροπορικός συνωστισμός.* Ο αεροπορικός συνωστισμός αποτελεί παγκόσμιο πρόβλημα. Τα αεροπορικά ταξίδια έχουν φθάσει στο μέγιστο όριο σε ορισμένες περιοχές και οι ιθύνοντες ανησυχούν για την ασφάλεια των πτήσεων. Κατά τις τελευταίες δεκαετίες, δημιουργήθηκαν μόλις έξι ή επτά νέα αεροδρόμια, τα λεγόμενα "**αεροδρόμια σε λιβάδια**" (**greenfield airports**), αφού οι φορολογούμενοι αρνούνται πλέον να υποστηρίξουν τη δημιουργία νέων, δαπανηρών αεροδρομίων .
- *Οικονομική κατάσταση των αεροπορικών εταιριών.* Οι παγκόσμιοι αεροπορικοί στόλοι σταδιακά γηράσκουν, τα κέρδη λιγοστεύουν, οι μικρότερης σημασίας προορισμοί παύουν να εξυπηρετούνται από τους αερομεταφορείς και οι πτωχεύσεις πλήττουν την αεροπορική βιομηχανία.

2.1.Ευρωπαϊκοί Σιδηρόδρομοι

Την εποχή αυτή, σημειώνονται δραματικές αλλαγές στους σιδηρόδρομους της Ευρώπης, γεγονός που ίσως αποτελέσει παράδειγμα για την ανασυγκρότηση των σιδηροδρόμων της Βόρειας Αμερικής.³ Οι Ευρωπαίοι άρχισαν να διαχωρίζουν τα συστήματα των μεταφορών με τρένο σε δύο συστατικά στοιχεία: ⁴την ιδιοκτησία και ανάπτυξη των σιδηροδρομικών συστημάτων, και ⁵την ιδιοκτησία και το μάνατζμεντ της εκμετάλλευσης των

³ "Europe's Railways, Light at the End of the Tunnel", *The Economist*, 29 Οκτωβρίου - 4 Νοεμβρίου 1994, σ. 23-25.

⁴ "Safety Fact Sheet", Amtrak Public Affairs, 60 Mass. Avenue, Washington, D.C. 20002.

⁵ Edgell, David I., και Sarah J. Dalton. "Home on the Road: Exploring Rural America is a Commanding Business Asset", *Business America*, Vol 114, 29 Νοεμβρίου 1993, σ. 18-20.

σιδηροδρόμων. Η κατασκευή μίας σιδηροδρομικής γραμμής απαιτεί τεράστιες επενδύσεις και την αγορά και/ή την αναγκαστική απαλλοτρίωση ιδιωτικής γης. Πρόκειται για ένα έργο που είναι προτιμότερο να αναλάβει η κυβέρνηση. Το μανατζμεντ μιας σιδηροδρομικής εταιρίας περιλαμβάνει: την τιμολόγηση, το μάρκετινγκ και άλλες λειτουργίες μανατζμεντ. Πρόκειται για ένα έργο που είναι καλύτερο να το αναλάβει ο αποτελεσματικότερος ιδιωτικός τομέας. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, που είναι υπεύθυνη για την οικονομική ολοκλήρωση της Ευρώπης, άσκησε πίεση στις κυβερνήσεις της Ευρωπαϊκής Ένωσης να ακολουθήσουν αυτή την τακτική της αποσύνδεσης της ιδιοκτησίας και ανάπτυξης των σιδηροδρομικών γραμμών από την εκμετάλλευση των τρένων. Η επιτροπή θεώρησε πως ο διαχωρισμός αυτός θα οδηγούσε σε αποτελεσματικότερα Ευρωπαϊκά συστήματα σιδηροδρόμων. Η διάκριση αυτή έχει ήδη υλοποιηθεί σε χώρες έξω από την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως η Νέα Ζηλανδία, η Αυστραλία, η Ελβετία και η Νορβηγία.

2.2. Το TVG και το Eurostar

Τα τρένα υψηλών ταχυτήτων, που είναι γνωστά στη Γαλλία ως *Trains a Grande Vitesse* (TGV) ή στην Ιταλία ως *Treno Alta Velocita* (TAV), έχουν μεγάλη σημασία για την Ευρώπη. Η επιβατική κίνηση των τρένων αυτών διπλασιάστηκε μεταξύ 1990 και 1994. Ένας από τους κυριότερους λόγους του Ευρωπαϊκού ενθουσιασμού για τα τρένα αυτά, ήταν η μεγάλη τους οικονομική επιτυχία στη Γαλλία.

Οι Γάλλοι, από το 1970, έχουν δαπανήσει περισσότερα από 25 δισεκατομμύρια δολάρια στην ανάπτυξη των TGV και υπολογίζουν σε μία απόδοση από την επένδυσή τους της τάξεως του 9-16% ετησίως. Τα δάνεια, που ελήφθησαν για τη χρηματοδότηση της γραμμής TGV μεταξύ του Παρισιού και της Λυών, αποπληρώθηκαν με τις ταμειακές εισροές, αφού το τρένο προσέλκυσε το 90% της κίνησης ανάμεσα στις δύο πόλεις, παίρνοντας ένα

μμεγάλο μερίδιο από τις αεροπορικές εταιρίες.

Το Νοέμβριο του 1994, παρουσιάστηκε ένα σημαντικό νέο τρένο TGV, που ένωνε το Λονδίνο με το Παρίσι σε τρεις ώρες, και το Λονδίνο με τις Βρυξέλλες σε τρεις ώρες, μέσα από ένα δεκαπεντάλεπτο πέρασμα από τη σήραγγα του καναλιού της Μάγχης. Η υπηρεσία προωθήθηκε σε όλη την Ευρώπη και τη Βόρεια Αμερική, με ολοσέλιδες διαφημίσεις σε επιλεγμένα περιοδικά, συμπεριλαμβανομένου και του *Smithsonian*. Οι υποψήφιοι επιβάτες μπορούσαν να καλέσουν ατελώς ένα συγκεκριμένο τηλεφωνικό νούμερο, για να έρθουν σε επαφή με το Rail Europe προκειμένου να κάνουν την κράτησή τους, ή να γίνουν μέλη του "Club Eurostar" που περιλάμβανε ταξιδιωτικά προνόμια και ένα μηνιαίο ενημερωτικό περιοδικό

2.3.Οι ευρωπαϊκές επιβατικές υπηρεσίες

Μια Βρετανική κρατική εταιρία που διαχειρίζεται το Eurostar σε συνεργασία με τους Γαλλικούς Σιδηροδρόμους (SNCF) και τους Βελγικούς Σιδηροδρόμους (SNCB), πιστεύει ότι μπορεί να κερδίσει τους μισούς πελάτες των αεροπορικών πτήσεων της γραμμής Λονδίνο-Παρίσι. Η υπηρεσία Eurostar για τη γραμμή Λονδίνο-Παρίσι τιμολογήθηκαν φθηνότερα από τη θέση business στις πτήσεις ανάμεσα στις δύο πόλεις, και χαμηλότερη από τους περισσότερους ναύλους της οικονομικής θέσης των περισσότερων αεροπορικών εταιριών.

Ασιατικοί Σιδηρόδρομοι

Οι Ιάπωνες παρουσίασαν το δικό τους τρένο υψηλών ταχυτήτων (bullet train) στη γραμμή Τόκιο - Οσάκα πριν από περισσότερο από τριάντα χρόνια, αν και η υπόλοιπη Ασία δεν έδειξε κάποιο ενδιαφέρον παρά μόνο στις αρχές του 1990. ⁶Εξω από την Ιαπωνία, τα πρώτα σχέδια υλοποίησης μίας σιδηροδρομικής

⁶ "Asia's Big New Train Set", *The Economist*, 17 Σεπτεμβρίου 1994, σ. 67-68.

γραμμής υψηλών ταχυτήτων, λαμβάνουν χώρα στη Νότια Κορέα. Η Σεούλ και το Πουσάν θα συνδεθούν με μια γραμμή μήκους 423 χιλιομέτρων, πάνω στην οποία, το 2001, θα κινούνται τρένα με ταχύτητα 300 χιλιομέτρων την ώρα. Σύμφωνα με τις προβλέψεις, περίπου 80 εκατομμύρια άνθρωποι θα χρησιμοποιούν ετησίως τη γραμμή αυτή. Η Ταϊβάν έχει επίσης σχέδια για μία γραμμή τρένου μέγιστης ταχύτητας 350 χιλιομέτρων την ώρα ανάμεσα στο Ταϊπέι και το Καοσιούνγκ. Η Μαλαισία σχεδιάζει τη δημιουργία ενός γρήγορου τρένου που θα ενώνει το Κουάλα Λουμπούρ με τη Σιγκαπούρη.

Μέχρι τώρα, η μεγαλύτερη αγορά είναι η Κίνα, όπου ένα δισεκατομμύριο επιβάτες το χρόνο συνωστίζονται στα υπάρχοντα τρένα. Η Κίνα σκοπεύει να δαπανήσει 50 δισεκατομμύρια δολάρια μέχρι το 2000 για την ανάπτυξη τρένων υψηλών ταχυτήτων. Είναι επίσης πιθανό να αναπτυχθούν διασυνοριακοί συρμοί, που θα ενισχύσουν την ειρήνη και τη σταθερότητα της ηπείρου. Όταν αυτό συμβεί, οι αεροπορικές εταιρίες της Ασίας θα χάσουν εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο.

2.4.Αμερικανικά Σιδηροδρομικά Ταξίδια και Amtrak

Το 1929, οι Αμερικάνικοι σιδηρόδρομοι λειτουργούσαν περίπου 20.000 επιβατικά τρένα και μμετέφεραν το 77% της υπεραστικής επιβατικής κίνησης - μια χτυπητή διαφορά με τη σημερινή κατάσταση. Μέχρι το 1950, με την ταχεία ανάπτυξη της ιδιοκτησίας και της χρήσης των ιδιωτικών αυτοκινήτων, περισσότερα από τα μισά επιβατικά τρένα εξαφανίστηκαν και το μμερίδιο των σιδηρόδρομων στην υπεραστική μμεταφορά των επιβατών έπεσε στο 46%. Είκοσι χρόνια αργότερα, το 1970, η κίνηση των σιδηροδρομικών επιβατών έπεσε στο 7%, ενώ οι αεροπορικές εταιρίες ήταν ο κυρίαρχος πρωταγωνιστής στην αγορά της δημόσιας μμετακίνησης. Η κυριαρχία των ταξιδιών με Ι.Χ. αυτοκίνητα είχε ως αποτέλεσμα τη δημιουργία μιας σοβαρής ανισοσκέλειας στο δίκτυο των χερσαίων συγκοινωνιών της χώρας.

Το 1971, το Αμερικανικό Κογκρέσο ίδρυσε τον Εθνικό Οργανισμό Επιβατικών Σιδηροδρόμων (National Railroad Passenger Corporation - Amtrak) σε μία προσπάθεια να σώσει την εναλλακτική αυτή μορφή μεταφοράς, που είχε στην κατοχή της ανεκτίμητα περιουσιακά στοιχεία, όπως οι υπάρχουσες σιδηροδρομικές γραμμές και δικαιώματα διέλευσης (rights of way) προς τα κυριότερα πληθυσμιακά κέντρα της χώρας. Ο Amtrak είναι κρατική επιχείρηση, που ελέγχει όλη την Αμερικανική υπεραστική επιβατική κίνηση. Με βελτιωμένες πρακτικές, ο Amtrak κατάφερε να μειώσει το επίπεδο της επιχορήγησης από το 28% του προϋπολογισμού που ήταν το 1990 στο 20% το 1993. Και πάλι όμως, η κίνηση παρέμεινε μάλλον χαμηλή, με 22 εκατομμύρια επιβάτες το χρόνο.⁷

Όταν η Amtrak άρχισε να λειτουργεί το 1971, το μεγαλύτερο μέρος του εξοπλισμού ήταν πεηολαιωμένο. Η Amtrak είχε κληρονομήσει επιβατικά τρένα και μηχανές, που είχαν κατασκευαστεί πριν και κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1950. Επιπλέον, η ιδιοκτησία των σταθμών (ενδιάμεσων και τερματικών - terminals) καθώς και των αμαξοστασίων παρέμενε στα χέρια διάφορων ιδιωτικών σιδηροδρομικών εταιρών. Το προσωπικό των σιδηροδρομικών σταθμών και των γραμμών εξακολουθούσε να εργάζεται για διαφορετικές σιδηροδρομικές εταιρίες και δεν ανήκε στην Amtrak.⁸ Από τότε, η Amtrak κατάφερε να πάρει στα χέρια της τον έλεγχο των σταθμών, των γραμμών και του υπαλληλικού προσωπικού. Στα χρόνια που ακολούθησαν, η Amtrak σταδιακά αναβάθμισε το στόλο της και σήμερα αρχίζει να ερευνά τη χρήση των τρένων υψηλών ταχυτήτων. Πολλές βελτιώσεις έγιναν επίσης στους σταθμούς της Amtrak στην Ουάσινγκτον και την Φιλαδέλφεια, αν και παραμένουν εκκρεμείς πολλές ακόμα ανακαινίσεις. Μέχρι το 1994, τα έσοδα

⁷ "Casey Jones Had Better Watch His Speed", *The Economist*, 17 Σεπτεμβρίου 1994, σ.68.

⁸ Source Book, Amtrak 2000, Amtrak Public Affairs, Washington υπίοπ States, 60 Mass. Avenue, NE, Washington, D.C. 20002, σ. 5-7.

του Amtrak κάλυπταν περίπου το 95% του μακροχρόνιου κόστους ολόκληρου του σιδηροδρομικού συστήματος της εταιρίας, που περιλαμβάνει 220 δρομολόγια τρένων σε καθημερινή βάση.⁹

2.5.Διηπειρωτικά Σιδηροδρομικά Ταξίδια

Σήμερα στις Ηνωμένες Πολιτείες η διαδρομή της ηπείρου από τα Ανατολικά στα Δυτικά με τρένο είναι εφικτή, αν και για πολλούς πιθανούς πελάτες δεν είναι αρκετά άνετη ούτε γρήγορη. Το Sunset Limited, που καλύπτει την απόσταση από το Λος Άντζελες στο Μαϊάμι, θεωρήθηκε ως το πρώτο πραγματικά διηπειρωτικό τρένο. Οι προτάσεις, που έχουν γίνει για το τρένο αυτό υψηλών ταχυτήτων, αφορούν τρία δρομολόγια την εβδομάδα, απαιτώντας 58 ώρες ή περίπου 2,5 ημέρες ταξιδιού. Η ανάγκη για διπλές γραμμές για λόγους ασφαλείας είναι επιτακτική για το μέλλον των επιβατικών σιδηροδρόμων στην Αμερική. Ατυχήματα, όπως ο εκτροχιασμός ενός τρένου 14 βαγονιών της Amtrak κοντά στο Smithfield της Βόρειας Καρολίνα το 1994, πίεσε τους σχεδιαστές σιδηροδρομικών γραμμών να επικεντρωθούν στη δημιουργία διπλών γραμμών. Οι διπλές γραμμές επιτρέπουν στα τρένα να τρέχουν προς αντίθετες κατευθύνσεις, πάνω σε παράλληλες σιδηροτροχιές. Οι μονές γραμμές σημαίνουν πως τα τρένα που κινούνται προς αντίθετες κατευθύνσεις πρέπει να χρησιμοποιήσουν τις ίδιες γραμμές. Έτσι, για να μπορέσει να περάσει ένα τρένο που έρχεται από την αντίθετη κατεύθυνση, το άλλο τρένο, πρέπει να σταματήσει σε ορισμένους σταθμούς, σε μία πλαϊνή γραμμή. Το ατύχημα στο Smithfield οφειλόταν στο γεγονός ότι δύο τρένα, το ένα υψηλής ταχύτητας επιβατικό και το άλλο φορτηγό, έτρεχαν στην ίδια διαδρομή. Το κόστος και ο χρόνος, που απαιτείται για τις διπλές γραμμές είναι υψηλό, όπως άλλωστε έδειξε και η μελέτη για την κατασκευή διπλών γραμμών μέσα από το Blue Mountain του Όρεγκον,

⁹ Annual Report, National Railroad Passenger Corporation, σ. 15.

ενώνοντας το Meachum με το Huntington, με κόστος/χρόνο που υπολογίστηκε σε 100 εκατομμύρια δολάρια για 10 χρόνια.¹⁰

Παρά τις κατηγορίες ότι η Amtrak αργεί να ανταποκριθεί στις νέες ανάγκες των καταναλωτών, η εταιρία έχει εισάγει πολλές καινοτομίες, πέραν αυτών που συζητήθηκαν παραπάνω. Οι καινοτομίες αυτές είναι οι παρακάτω:

- *Ταχυδρομική Γραμμή.* Ο Amtrak ανέπτυξε και δοκίμασε ένα νέο **ρυμουλκούμενο όχημα (road railer)** για τη δυνατότητα μεταφοράς ταχυδρομείου πίσω από τα επιβατικά βαγόνια. Η ιδέα αυτή δεν είναι καινούργια, αφού τα τρένα παλαιότερα μετέφεραν το ταχυδρομείο στα δρομολογία τους. Η γραμμή προβλέπεται να προσφέρει επιπλέον έσοδα για την Amtrak και να βελτιώσει την υπηρεσία του ταχυδρομείου.¹¹
- *Σιδηροδρομική τηλεφωνία.* Σε περισσότερα από το 60% των δρομολογίων της Amtrak διατίθεται μία **ψηφιακή τηλεφωνική υπηρεσία (railfone)** που επιτρέπει στους επιβάτες να καλέσουν οποιοδήποτε σημείο του κόσμου.¹²
- *Πιο άνετες θέσεις.* Ανταποκρινόμενη στις καταναλωτικές έρευνες που έδειξαν μία δυσαρέσκεια για τις θέσεις, η Amtrak αντικατέστησε τα παλιά της καθίσματα με καινούργια, πιο άνετα.¹³
- *Βελτιώσεις τερματικών σταθμών.* Όπως αναφέρθηκε νωρίτερα, οι σταθμοί της Ουάσινγκτον και της Φιλαδέλφειας βελτιώθηκαν σε μεγάλο βαθμό. Κατά τον

¹⁰ 'Union Pacific Plans \$100 Million Double Tracking in Eastern Oregon', *Traffic World*, 15 Μαρτίου 1993, σ.33

¹¹ "Washington Panel Gives Amtrak Preference", *Railway Age*, Ιανουάριος 1993, σ. 22.

¹² "Phoney Services Are for Real", *The Cornell Hotel/ and Restaurant Administration Quarterly*, Vol. 33, No. 3, Ιούνιος 1992, σ. 94.

¹³ Myers, Nicholas. "The Seating Iues", *Mass Transit*, Ιούλιος - Αύγουστος 1992, σ. 42-44.

ίδιο τρόπο, αναβαθμίστηκαν οι παροχές στο Penn Station της Νέας Υόρκης, ώστε να καλυφθούν οι ανάγκες των πελατών που έχουν συνηθίσει να πετούν στην πρώτη θέση. Στα μελλοντικά σχέδια είναι επίσης ορισμένες βελτιώσεις σε άλλους σταθμούς.¹⁴

- *Ψυχαγωγία με βίντεο.* Η Amtrak και η Via Rail του Καναδά δοκιμάζουν συστήματα βίντεο για την ψυχαγωγία των επιβατών κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.¹⁵
- *Υπηρεσίες μεταφοράς συνεχούς ροής.* Η Midway Airlines και η Amtrak προσφέρουν **υπηρεσίες μεταφοράς συνεχούς ροής (seamless transportation services)** για τους επιβάτες των τρένων και των αεροπλάνων. Η υπηρεσία προσφέρει εισιτήρια για το σιδηρόδρομο και τις πτήσεις καθώς και συνδυασμένο χειρισμό των αποσκευών (through baggage handling) των πελατών της Midway και Amtrak.¹⁶

Στις Ηνωμένες Πολιτείες, τα εργασιακά ζητήματα στους σιδηροδρόμους διέπονται από το **Νόμο Εθνικής Σιδηροδρομικής Εργασίας (National Railway Labor Act)** που θεσπίστηκε το 1967. Υπό αυτόν το νόμο, οι συμβάσεις δε λήγουν σε μία συγκεκριμένη ημερομηνία, όπως συμβαίνει στις άλλες βιομηχανίες.¹⁷ Ο νόμος προβλέπει μία σειρά διαβουλεύσεων, υποχρεωτικών μεσολαβήσεων και/ή διαιτησιών υπό την αιγίδα του Εθνικού Συμβουλίου Μεσολάβησης και, εφόσον κριθεί απαραίτητο, το διορισμό ενός έκτακτου συμβουλίου από τον Πρόεδρο. Ως αποτέλεσμα, οι εργασιακές

¹⁴ Roberts, Robert. "New Directions for Amtrak", *Railway Age*, Ιούνιος 1991, σ. 59-60.

¹⁵ Kaven, Henry C. "Video Wheels", *Mass Transit*, Μάρτιος 1991, σ. 40-41.

¹⁶ Lewis, Robert G. "Passenger Service Goes Intermodel", *Railway Age*, Ιούλιος 1990, σ. 104.

¹⁷ Source 800k, Amtrak 2000, Amtrak Public Affairs, Washington Un.States, 60 Mass. Avenue, NE, Washington, D.C. 20002, σ. 24.

διαπραγματεύσεις μπορεί να αποτελέσουν μία χρονοβόρα και περίπλοκη διαδικασία.

Οι Ηνωμένες Πολιτείες δεν είναι η μόνη χώρα στο κόσμο στην οποία οι εργασιακές διαπραγματεύσεις είναι τόσο περίπλοκες. Το ίδιο συμβαίνει σε πολλά σιδηροδρομικά συστήματα σε όλο τον κόσμο. Πολλά κράτη δοκιμάζονται από ζημιογόνες απεργίες (πραγματικές ή λευκές, με μείωση της απόδοσης χωρίς αποχή από την εργασία), που επηρεάζουν αρνητικά τη φήμη των σιδηρόδρομων.

2.6. Τύποι τρένων

Ένα τρένο μπορεί να αποτελείται από συνδυασμό ενός ή περισσότερων κινητήριων οχημάτων και εφαπτομένων βαγονιών, ή αυτο-προωθούμενων πολλαπλών μονάδων (ή περιστασιακά ένα απλό όχημα, το οποίο αποκαλείται τρεναυτοκίνητο (railcar). Τα τρένα μπορούν επίσης να ρυμουλκηθούν από άλογα, να έλκονται με τη βοήθεια καλωδίων ή, τέλος, να κατέρχονται από ανωφέρειες με τη βοήθεια της βαρύτητας.

Ειδικά είδη τρένων που τρέχουν σε ειδικά σχεδιασμένους 'σιδηρόδρομους' είναι ατμοσφαιρικοί σιδηρόδρομοι, μονότρενα (monorails), υψηλής ταχύτητας τρένα (TVG), Τρένο Dinky, Τρένο Maglev, υπόγειος με λαστιχένιους τροχούς, οι εναέριοι και οι οδοντωτοί σιδηρόδρομοι.

Ένα επιβατηγό τρένο αποτελείται από ένα ή περισσότερα κινητήρια οχήματα και από ένα ή περισσότερα βαγόνια. Εναλλακτικά, ένα τρένο μπορεί να αποτελείται εντελώς από επιβατηγά βαγόνια, κάποια από τα οποία διαθέτουν μια "πολλαπλή μονάδα". Σε πολλά μέρη του κόσμου, ειδικά στην Ιαπωνία και στην Ευρώπη, τα υψηλής ταχύτητας τρένα χρησιμοποιούνται ευρέως για ταξιδιωτικές μεταφορές.

Τα εμπορικά τρένα αποτελούνται από φορτηγά βαγόνια, διαφορετικά από τα επιβατηγά, παρ' όλο που ορισμένα, και ειδικά τα ταχυδρομικά τρένα (ειδικότερα Περιοδεύον Ταχυδρομείο μοιάζουν εξωτερικά περισσότερο με τα επιβατικά.

Στο Ηνωμένο Βασίλειο, ένα τρένο διαθέτει δυο κινητήρια οχήματα και είναι όπως λέγεται, "δικέφαλο", και στον Καναδά και τις Ηνωμένες Πολιτείες είναι κάτι κοινό για ένα τρένο μεγάλων αποστάσεων να οδηγείται από τρία, τέσσερα, ή ακόμη και από πέντε κινητήρια οχήματα. Ένα τρένο με κινητήριο όχημα σε κάθε άκρη του αποκαλείται *top and tailed* και αυτή η πρακτική τυπικά χρησιμοποιείται όταν δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις αναστροφής. .

Τα τρένα μπορούν επίσης να είναι μικτά, περιλαμβάνοντας τόσο επιβατηγά και όσο και εμπορικά βαγόνια, βλ., π.χ., Μεταφορές στη Μαυριτανία. Τέτοια μικτά τρένα έχουν γίνει σπάνια σε πολλές χώρες, αλλά ήταν κοινός τύπος στους σιδηροδρόμους των αρχών του 19ου αιώνα.

Ειδικά τρένα χρησιμοποιούνται επίσης και για τη συντήρηση Ραγών.¹⁸

¹⁸ Βικιπαίδεια , ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια (2009) Ανάκτηση από: <http://el.wikipedia.org>, Νοέμβριος 2009

Κεφάλαιο 3^ο Διάσημα τρένα

3.1.Αναφορά στα διασημότερα τρένα

3.1.1.Orient Express

Στις 4 Οκτωβρίου 1883, ένας νεαρός Βέλγος, ο Georges Nagelmackers, εγκαινίαζε μια παράτολμη ιδέα που έμελλε, όχι απλά να γνωρίσει τεράστια επιτυχία, αλλά και να αλλάξει την ιστορία των ευρωπαϊκών συγκοινωνιών και να καταστεί θρύλος. Ένας θρύλος που θα επιζούσε περισσότερο από έναν αιώνα, για να εμπνεύσει συγγραφείς και σκηνοθέτες, να φιλοξενήσει εξέχουσες προσωπικότητες και να καταστεί συνώνυμο της ταξιδιωτικής πολυτέλειας. Το Orient Express είχε γεννηθεί.

Στην εκατοντάχρονη πορεία της, η θρυλική αμαξοστοιχία μετέφερε βασιλείς και πρίγκιπες, κατασκόπους και διπλωμάτες, διασημότητες και απλούς πολίτες. Πυροβολήθηκε, βομβαρδίστηκε και αποκλείστηκε για εβδομάδες σε χιονοθύελλες. Διέκοψε τη λειτουργία της κατά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, για να ανακάμψει τα χρόνια που τον ακολούθησαν, επισκιασμένη πια από τις αερομεταφορές που γνώριζαν ολοένα και μεγαλύτερη δημοτικότητα.

Χωρίς ποτέ να ανακτήσει το prestige της δεκαετίας του '20, συνέχισε τη λειτουργία της μέχρι το Μάιο του 1977, για να πωληθεί λίγους μήνες αργότερα σε μια δημοπρασία. Ο άνθρωπος που ανέλαβε να τη σώσει άκουγε στο όνομα James B. Sherwood. Πέντε χρόνια και 16 εκατομμύρια δολάρια αργότερα, στις 25 Μαΐου του 1982, το ανακαινισμένο Orient Express έκανε το παρθενικό του ταξίδι από το Παρίσι στη Βενετία.¹⁹

¹⁹ Chuk Y. Gee, James C.Makens, Dexter J.L.Choy (2001) «Τουριστική &Ταξιδιωτική Βιομηχανία» Εκδόσεις Έλλην, Επιμέλεια Θωμάς Μαυροδόντης

Από τότε μέχρι σήμερα, το ιστορικό τρένο –πλέον υπό το όνομα Venice Simplon Orient Express– διασχίζει την Ευρώπη κάθε χρόνο, από το Μάρτιο μέχρι το Νοέμβριο. Τα δρομολόγιά του περιλαμβάνουν πόλεις όπως το Λονδίνο, το Παρίσι, την Πράγα, τη Βουδαπέστη, τη Βενετία, τη Ρώμη και το Βουκουρέστι. Το αρχικό δρομολόγιο Παρίσι– Κωνσταντινούπολη, βέβαια, παραμένει η πρώτη επιλογή μεταξύ των ταξιδιωτών που επιθυμούν να ζήσουν την «αυθεντική» εμπειρία του Orient Express –εξ’ ου και η ακριβότερη.

Αυτό που κάνει την εμπειρία του ταξιδιού με το Orient Express μοναδική, είναι η ασύγκριτη πολυτέλεια, σε συνδυασμό με την αύρα της καλύτερης εποχής του, της δεκαετίας του 1920. Τα πάντα στο εσωτερικό και το εξωτερικό του, από τις στολές του προσωπικού μέχρι τα σερβίτσια του εστιατορίου και την υπερπολυτελή επίπλωση των βαγονιών, αντανακλούν την ατμόσφαιρα της εποχής, αφού ολόκληρο το τρένο έχει ανακαινιστεί χωρίς την παραμικρή παρέμβαση στη διαμόρφωση και το στυλ του.

Εικόνα 2: Φωτογραφία από το Orient Express πριν την αναχώρηση



Πηγή: www.in2life.gr/escape/infoguide/articles/116563/article.aspx

3.1.2.Αμερικανικό Orient Express

Το Αμερικανικό Orient Express είναι το μόνο ιδιωτικό διηπειρωτικό τρένο των Ηνωμένων Πολιτειών. Πρόκειται για ένα τρένο 11 βαγονιών, τα οποία χρονολογούνται από την περίοδο του 1940-50. Τα περισσότερα από αυτά τα βαγόνια κατασκευάστηκαν από την εταιρία Pullman - Standard Company του Σικάγο, και ανακαινίστηκαν πλήρως το 1989.²⁰

Εικόνα 3: Το Αμερικανικό Orient Express



Πηγή: www.in2life.gr/escape/infoguide/articles/116563/article.aspx

Οι επιβάτες, που ταξιδεύουν με το Superliner της Amtrak, μπορούν να απολαύσουν την πολυποίκιλη θέα και τις εποχές του χρόνου, καθώς διατρέχουν τις Ηνωμένες Πολιτείες. *Προσφορά Εθνικού Οργανισμού Επιβατών Σιδηροδρόμων.*

²⁰ Chuk Y. Gee, James C.Makens, Dexter J.L.Choy (2001) «Τουριστική &Ταξιδιωτική Βιομηχανία» Εκδόσεις Έλλην, Επιμέλεια Θωμάς Μαυροδόντης

Ο ιδιοκτήτης, η εταιρία TCS Expeditions του Σηάτλ, προσφέρει εκδρομές εννέα ημερών κατά την άνοιξη και το φθινόπωρο, σε μία απόσταση 4.800 μιλίων. Το ταξίδι αρχίζει από την Ουάσιγκτον ή το Λος Άντζελες και τελειώνει στο Σαν Αντόνιο, τη Νέα Ορλεάνη, το Grand Canyon και το Σαρλότσβιλ στη Βραζιλία.²¹

3.1.3.Ο Υπερσιβηρικός

Υπερσιβηρικός Σιδηρόδρομος (ΥΣ - Transsib) ονομάστηκε η σιδηροδρομική σύνδεση, η οποία είναι και η μεγαλύτερη ενιαία γραμμή, από τη Μόσχα μέχρι το Βλαδιβοστόκ (9.300 km) ή μέχρι τη Ναχότκα (9.440 km), αμφότερες πόλεις στον Ειρηνικό Ωκεανό. Έτσι, αυτή ο ΥΣ αποτελεί την κυκλοφοριακή και εμπορική ραχοκοκαλιά της Ρωσίας. Το τρένο έχει στη διαδρομή του 396 σταθμούς μέχρι το Βλαδιβοστόκ και άλλους 4 μέχρι τη Ναχότκα.²²

Στο δεύτερο μισό του 19ου αιώνα ανακαλύπτονταν όλο και περισσότερα κοιτάσματα πρώτων υλών στο υπέδαφος της Σιβηρίας και έπρεπε να αλλάξει ο τρόπος μεταφοράς τους που ήταν μέχρι τότε οι άμαξες αλόγων και τα ποταμόπλοια. Ένας άλλος, επίσης σημαντικός λόγος γι' αυτή τη σιδηροδρομική σύνδεση ήταν η διακίνηση προϊόντων από και προς την αχανή κινέζικη αγορά, την οποία θα μπορούσε να εξυπηρετήσει προνομιακά η Ρωσία. Απ' τη μια μεριά, η διοχέτευση του κινέζικου τσαγιού στην Ευρώπη, σε αντιπερισπασμό προς το ινδικό τσάι που διακινούσαν μονοπωλιακά οι Βρετανοί και από την άλλη η προώθηση ευρωπαϊκών σιτηρών στην ανατολική Ασία. Μάλιστα οι σύμβουλοι του Ρώσου βασιλιά Αλέξανδρου Γ' εισηγούνταν και παράπλευρες επιδιώξεις, ως προέκταση των σχεδίων για την κατασκευή του ΥΣ: η

²¹ Wukas, Mark, "American Orient Express", *The Chicago Tribune*, Κυριακή 27 Αυγούστου 1995, σ.8 Τομέας 12.

²² Chuk Y. Gee, James C.Makens, Dexter J.L.Choy (2001) «Τουριστική & Ταξιδιωτική Βιομηχανία» Εκδόσεις Έλλην, Επιμέλεια Θωμάς Μαυροδόντης

προσάρτηση της Μογγολίας και η κατάκτηση του Θιβέτ, μέσω του οποίου θα υπήρχε πρόσβαση στη νότια Ασία.²³

Μέχρι το έτος 1886 είχε φτάσει το σιδηροδρομικό δίκτυο στα Ουράλια και χρειαζόταν μια πολιτική απόφαση, μαζί με τους απαραίτητους οικονομικούς πόρους, για να επεκταθεί αυτό το δίκτυο μέχρι τον Ειρηνικό. Επειδή το ρωσικό δημόσιο είχε σημαντικά ελλείμματα, αποφασίστηκε η χρηματοδότηση του έργου με εξωτερικό δάνειο. Τα απαιτούμενα υλικά (χάλυβας, τσιμέντο, χαλίκι, ξύλα κ.ά.) και οι εργασίες θα καλύπτονταν από εγχώριες εταιρίες και εργατικό δυναμικό, οπότε θα υπήρχε ευνοϊκή ώθηση στη ρωσική οικονομία.

Οι εργασίες για την κατασκευή του ΥΣ άρχισαν το 1891 και ολοκληρώθηκαν το 1916, αφού το έτος 1908 άρχισε να κατασκευάζεται και δεύτερη γραμμή δίπλα στη μονή αρχική. Είναι προφανές ότι ένα τόσο μεγάλο έργο που διήρκεσε συνολικά 25 χρόνια, θα συνάντησε πολλές απρόβλεπτες δυσκολίες, πέρα από τις συνήθη τεχνικά προβλήματα και τις ακραίες κλιματικές συνθήκες της περιοχής (-56ο C το χειμώνα). Στην περιοχή της λίμνης Βαϊκάλη έπρεπε σε ένα τμήμα 260 km να κατασκευαστούν 200 γέφυρες και 30 τούνελ.

Τα σημαντικότερα από τα απρόβλεπτα γεγονότα που επιβάρυναν την κατασκευή του ΥΣ ήταν η πλημμύρα του 1897 στην περιοχή της Υπερβαϊκάλης, η οποία υπέσκαψε τη γραμμή σε σημαντικό μήκος, μαζί με 15 γέφυρες, καταστροφή περίπου 700 km της γραμμής από επαναστατημένους εργάτες που συμμετείχαν στην εξέγερση των «Πυγμάχων» (Boxer, ένα απελευθερωτικό κίνημα στην Κίνα), η επιδημία πανούκλας που έπληξε τη Σιβηρία το έτος 1901 και η επιδημία χολέρας του 1902. Τον Αύγουστο του 1898 έφτασε τελικά το πρώτο τρένο του ΥΣ από τη Μόσχα στο Ιρκούτσκ. Η μέση ταχύτητα του ΥΣ ήταν αρχικά 20 km/h, ένα τέταρτο της συνήθους ταχύτητας εκείνης της εποχής,

²³ Chuk Y. Gee, James C.Makens, Dexter J.L.Choy (2001) «Τουριστική & Ταξιδιωτική Βιομηχανία» Εκδόσεις Έλλην, Επιμέλεια Θωμάς Μαυροδόντης

κυρίως λόγω των πολλών ανωφερειών σε βουνά. Ο προϋπολογισμός δεν επαρκούσε για την κατασκευή τούνελ.²⁴

Το έτος 1904 ήταν διαθέσιμη η ενιαία γραμμή από τη Μόσχα μέχρι τον Ειρηνικό, αν και στη Βαϊκάλη χρησιμοποιείτο ένα πλοίο για να διεκπεραιώσει το τρένο στην απέναντι όχθη, μέχρι που τελείωσε το 1905 και η παράκαμψη της λίμνης. Ήδη με την έναρξη του Ρωσο-Ιαπωνικού πολέμου τον Οκτώβριο του 1904 προωθούνταν καθημερινά με τον ΥΣ 10 συρμοί με πολεμικό και άλλο υλικό.

Η γραμμή του ΥΣ βελτιώθηκε πολλές φορές κατά τον 20ο αιώνα και έπαιξε σημαντικό ρόλο, τόσο στους δύο παγκόσμιους πολέμους, όσο και για τη διακίνηση ορυκτών και άλλων προϊόντων μεταξύ Ευρώπης και της ανατολικής Ασίας. Πέρα απ' αυτά, σήμερα αποτελεί ο ΥΣ ένα ελκυστικό μεταφορικό μέσο για Ευρωπαίους τουρίστες που θέλουν να γνωρίσουν τη φύση και τους πληθυσμούς της Σιβηρίας, για την επίσκεψη της οποίας δεν έχουν άλλη συγκοινωνιακή δυνατότητα.²⁵

²⁴ Chuk Y. Gee, James C.Makens, Dexter J.L.Choy (2001) «Τουριστική &Ταξιδιωτική Βιομηχανία» Εκδόσεις Έλλην, Επιμέλεια Θωμάς Μαυροδόντης

²⁵ <http://www.travelchat.gr>

Εικόνα 4: Ο Υπερσιβηρικός κατά μήκος ποταμού.



Πηγή: <http://www.travelchat.gr>

Όσον αφορά τις διαδρομές, Ο Υπερσιβηρικός ξεκινά από την Μόσχα και φτάνει ως το Βλαδιβοστόκ περνώντας ενδιάμεσα από το Γιαροσλάβλ- λιμάνι στον Βόλγα, το Εκατερνμπούργκ στα Ουράλια, το Ιρκούτσκ κοντά στην νότια άκρη της λίμνης Βαϊκάλη και το Χαμπάροφσκ.

Από δω μπορεί κανείς να μεταβεί με φέρρυ-μποτ στο λιμάνι Νιγκάτα, στην δυτική ακτή της Ιαπωνίας. Επίσης μπορεί κανείς να ταξιδέψει με τον Υπερμαντζουριακό σιδηρόδρομο. Αυτός συμβαδίζει με τον Υπερσιβηρικό μέχρι την Ταρσκάγια (μερικές εκατοντάδες χλμ ανατολικά της Βαϊκάλης), συνεχίζει όμως νοτιοανατολικά προς την Κίνα και φτάνει ως το Πεκίνο.

Και τέλος μπορεί να συνεχίσει με τον Υπερμογγολιακό σιδηρόδρομο, ο οποίος συμβαδίζει με τον Υπερσιβηρικό μέχρι το Ουλάν-Ουντέ, στην ανατολική ακτή

της Βαϊκάλης και από εκεί κατευθύνεται νότια προς το Ουλάν Μπατόρ και στην συνέχεια προς το Πεκίνο.

Η πιο πρόσφατη προέκταση του Υπερσιβηρικού είναι η γραμμή Βαϊκάλ–Αμούρ,η οποία ξεκινά από τον Υπερσιβηρικό μερικές εκατοντάδες χιλιόμετρα δυτικά της Βαϊκάλης, περνά από το βορειότερο άκρο της και καταλήγει στον Ειρηνικό ωκεανό βορειοανατολικά του Χαμπάροβσκ, στην Ιμπεράτορσκαγια Γκάβαν.

Στα δυτικά μπορεί κανείς να συνεχίσει από την Μόσχα προς το Βερολίνο (και από εκεί στο Παρίσι), προς την Αγία Πετρούπολη (και από εκεί στο Ελσίνκι)²⁶

²⁶ Chuk Y. Gee, James C.Makens, Dexter J.L.Choy (2001) «Τουριστική &Ταξιδιωτική Βιομηχανία» Εκδόσεις Έλλην, Επιμέλεια Θωμάς Μαυροδόντης

3.2.Δυνατότητα Ανταγωνισμού με τις Αεροπορικές Εταιρίες.

Τα επιβατικά τρένα απέδειξαν ότι, σε ορισμένες αγορές, μπορούν να ανταγωνιστούν αποτελεσματικά τις αεροπορικές εταιρίες. Αυτό τουλάχιστον συμβαίνει στην Ευρώπη και σε τουλάχιστον ένα δρομολόγιο στις Ηνωμένες Πολιτείες. Το δρομολόγιο ανάμεσα στην Νέα Υόρκη και την Ουάσινγκτον ανταγωνίζεται αποτελεσματικά τις αεροπορικές πτήσεις για τέσσερις βασικούς λόγους:

- 1.Οι αναχωρήσεις και οι αφίξεις στους τερματικούς σταθμούς στο κέντρο των δύο πόλεων επιτρέπουν στους πελάτες να αποφύγουν όλη την κίνηση και το συνωστισμό των αεροδρομίων, παρέχοντάς τους έτσι περισσότερη ώρα για εργασία.
- 2.Ο εξοπλισμός είναι καλοσυντηρημένος και άνετος.
- 3.Οι τιμές είναι ανταγωνιστικές.
- 4.Ο εξαιρετικός τερματικός σταθμός στην Ουάσινγκτον, που είναι βέβαια σύγχρονος και λειτουργικός, έχει διατηρήσει την παραδοσιακή του χάρη μετά την ανακαίνιση.

Άλλα, πιθανότατα ανταγωνιστικά, δρομολόγια, περιλαμβάνουν τις γραμμές New Haven-Βοστώνη, Βοστώνη-Νέα Υόρκη, Milwaukee-Σικάγο και Ντάλας - Χιούστον.

Τελευταία, γίνονται πειράματα για τρένα υψηλών ταχυτήτων όπως το Σουηδικό X2000 Metroliner και ένα Γερμανικό τρένο υψηλής ταχύτητας. Τα τρένα αυτά μπορούν να φθάσουν σε ταχύτητα τα 150-160 μίλια (240-260 χλμ) την ώρα. Η Amtrak ελπίζει σε μία δαπάνη 400-500 εκατομμυρίων δολαρίων για την κατασκευή 26 τρένων υψηλών ταχυτήτων. Τα τρένα υψηλών ταχυτήτων στη γραμμή Βοστώνη-Νέα Υόρκη μπορούν να μειώσουν το ταξίδι σε λιγότερο

από τρεις ώρες, καθιστώντας το σιδηρόδρομο ιδιαίτερα ανταγωνιστικό σε σχέση με τις αεροπορικές εταιρίες.²⁷

Η διασταυρούμενη υποκατάσταση της ζήτησης ανάμεσα στους σιδηρόδρομους και τις αεροπορικές εταιρίες φάνηκε κατά τη διάρκεια των αεροπορικών τιμολογιακών πολέμων στις αρχές της δεκαετίας του 1990. Όταν οι τιμές των αεροπορικών πτήσεων έπεσαν, η Amtrak σημείωσε μία άμεση πτώση στις πωλήσεις της τάξεως του 4%.²⁸ Παρ' όλα αυτά, η συνεργασία ανάμεσα στα τρένα και τις αεροπορικές εταιρίες δεν είναι ανέφικτη. Μία κοινοπραξία μεταξύ της Amtrak και της United Airlines επιτρέπει στους επιβάτες να διανύσουν ένα σκέλος του ταξιδιού με τρένο και το άλλο με αεροπλάνο. Οι επιβάτες μπορούν να σχεδιάσουν οι ίδιοι τα δρομολόγια τους, ώστε να συμπεριλάβουν βραχυχρόνια παραμονή στους ενδιάμεσους σταθμούς. Όταν παρουσιάστηκε η υπηρεσία το 1991, προκάλεσε διψήφιους ρυθμούς αύξησης των πωλήσεων, σε σχέση με τους παραδοσιακούς τρόπους μεταφοράς. Μία από τις αιτίες για την επιτυχία του προγράμματος ήταν οι τιμές, που ήταν χαμηλότερες από ένα κανονικό αεροπορικό εισιτήριο.²⁹

3.3. Μεταφορές Χαμηλού Κόστους

Ένας σιδηρόδρομος είναι θεμελιωδώς διαφορετικός σε λειτουργία από έναν αυτοκινητόδρομο. Οι σταθερές σιδηροδρομικές ράγες παρέχουν καθοδήγηση και έλεγχο. Υπάρχουν χαρακτηριστικά τριβής και έλξης μεταξύ τροχού από σίδηρο και γραμμής από σίδηρο που διαφέρουν

²⁷ Chuk Y. Gee, James C.Makens, Dexter J.L.Choy (2001) «Τουριστική &Ταξιδιωτική Βιομηχανία» Εκδόσεις Έλλην, Επιμέλεια Θωμάς Μαυροδόντης

²⁸ "Mallory, Maria και Greg Bowen". "Oh What a Lovely Fare War", *Business Week*, 29 Ιουνίου 1992, σ. 37.

²⁹ McCarthy, Michael J. "More Taking the Plane and the Train", *The Wall Street Journal*, 22 Μαρτίου 1994, σ. B1.

σημαντικά από τα ελαστικά σε σκυρόδεμα ή σε άσφαλτο. Η θεμελιώδης φιλοσοφία των σιδηροδρόμων είναι η δαπάνη χρημάτων για υποδομή δρόμου (right-of-way), που περιορίζεται για χρήση συγκεκριμένων ειδών οχημάτων: λοκομοτίβες, εμπορευματικά και επιβατικά βαγόνια. Το σκεπτικό είναι ότι δημιουργώντας αυτή την υψηλού κόστους ειδική υποδομή, κερδίζουμε σημαντικό λειτουργικό πλεονέκτημα στη δυνατότητα να μεταφέρουμε εμπορεύματα - συχνά χύδην φορτία, όπως το κάρβουνο και τα σιτηρά - με λογική ταχύτητα, ασφάλεια και χαμηλό κόστος. Αυτό είναι το φιλοσοφικό υπόβαθρο των σιδηροδρόμων. Ωστόσο, με το χαρακτηριστικό της ύπαρξης εξειδικευμένης υποδομής, το δίκτυο δεν είναι προσβάσιμο από όλους όπως είναι οι αυτοκινητόδρομοι. Υπάρχουν παντού κάποια μέρη, στα οποία απλώς δεν υπάρχει σιδηροδρομικό δίκτυο. Η πρόσβαση στο δίκτυο είναι απαραίτητη, εάν θέλεις να χρησιμοποιήσεις τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες.

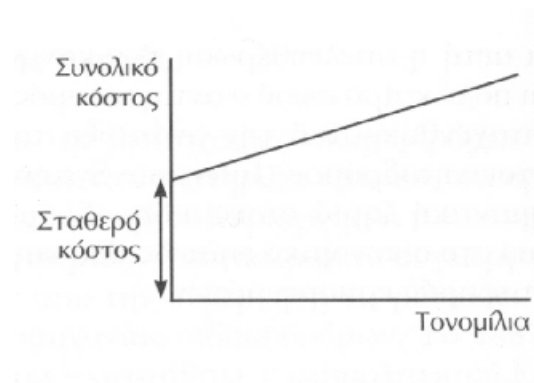
Αξίζει να σχολιάσουμε ότι στις Ηνωμένες Πολιτείες, το σύστημα του εμπορευματικού σιδηροδρόμου είναι πιθανόν το καλύτερο του κόσμου. Από την άλλη, το σύστημα επιβατικού σιδηροδρόμου των ΗΠΑ είναι πιθανόν μεταξύ των χειρότερων του ανεπτυγμένου κόσμου. Η δημόσια εικόνα των σιδηροδρόμων διαμορφώνεται από τις επιβατικές τους υπηρεσίες που δεν είναι σε μεγάλη εκτίμηση στις Ηνωμένες Πολιτείες. Ωστόσο οι εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι των ΗΠΑ τυγχάνουν μεγάλης εκτίμησης από χώρες ανά τον κόσμο.

3.4 Υψηλό σταθερό κόστος

Η βιομηχανία σιδηροδρόμων είναι μια βιομηχανία υψηλού - σταθερού κόστους. Για τονομίλια ή κάποιο άλλο μέτρο παραγωγής (ένα τονομίλι είναι απλά ένας τόνος που μεταφέρεται για ένα μίλι) η σχέση αυτή

φαίνεται στο παρακάτω Σχήμα 1

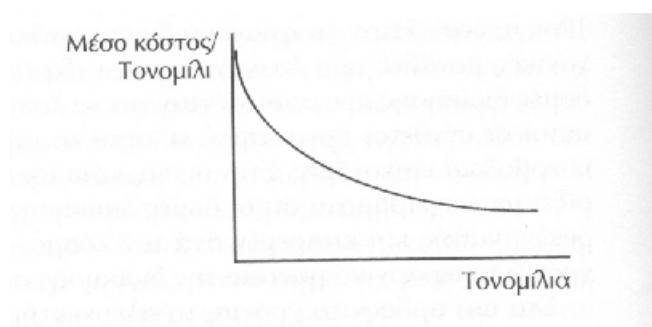
Σχήμα 1: Συνάρτηση κόστους σιδηρόδρομου



Πηγή: Joseph Sussman (2000)

Υπάρχει σημαντικό κόστος πριν καν ξεκινήσεις να μεταφέρεις οτιδήποτε. Χρειάζεται πρώτα απ' όλα να κατασκευάσεις αυτή τη σύνθετη και ακριβή υποδομή. Αλλά από τη στιγμή που έχεις την υποδομή έτοιμη, έχεις σχετικά μέτρια μεταβλητά έξοδα λειτουργίας του συστήματος. Είναι προφανώς προς το συμφέρον σου να προσελκύεις μεγάλους όγκους κυκλοφορίας, επειδή το μέσο κόστος ανά τονομίλι θα μειωθεί σημαντικά όσο αυξάνονται τα τονομίλια, επειδή έχεις περισσότερα τονομίλια πάνω στα οποία θα διανείμεις το υψηλό σταθερό κόστος (βλ. Σχήμα 2).

Σχήμα 2: Συνάρτηση μέσου κόστους σιδηροδρόμων



Πηγή: Joseph Sussman (2000)

3.5. Οι σιδηρόδρομοι των Ηνωμένων Πολιτειών Ως Ιδιοκτήτες Της Υποδομής τους

Οι εμπορευματικοί σιδηρόδρομοι στις Ηνωμένες Πολιτείες είναι ιδιοκτήτες της υποδομής τους. Κατέχουν τα δικαιώματα της διόδου (right of way), τη σιδηροδρομική γραμμή, το αμμοχάλικο και τους στρωτήρες. Είναι ιδιοκτήτες όλης της υποδομής και χρειάζεται να τη συντηρούν ούτως ώστε να λειτουργήσει το σύστημά τους. Η συντήρηση, ως ένα ποσοστό, ελέγχεται από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση μέσω προτύπων ασφαλείας. Αλλά, με απλά λόγια, τα υψηλά σταθερά κόστη προκύπτουν από το γεγονός ότι πλήρωσαν για να είναι ιδιοκτήτες της υποδομής τους, και εξακολουθούν να πληρώνουν για να τη συντηρούν.

Την εποχή της αρχικής κατασκευής σημαντικά ποσά σε γη και χρήματα παρέχονταν από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση για να

επιτρέψουν σε εργολάβους να κατασκευάσουν αυτούς τους σιδηροδρόμους σε παρθένο έδαφος όπου δεν υπήρχαν πολλοί άνθρωποι ή μεγάλη οικονομική δραστηριότητα. Εκείνο που οδήγησε σ' αυτό ήταν το εθνικό όραμα ενός διηπειρωτικού και γενικής χρήσης σιδηροδρομικού συστήματος. Οι επιχορηγήσεις και η ακίνητη περιουσία δόθηκαν σε αυτούς τους σιδηροδρόμους, καθώς το δίκτυο υλοποιούνταν. Στην ουσία, ο πλούτος κάποιων εκ των σιδηροδρόμων πηγάζει τόσο από την ανάπτυξη αυτής της ακίνητης περιουσίας όσο και από τη λειτουργία του συστήματος. Κάποιες από τις περιουσίες των μεγάλων σιδηροδρόμων, που συσσωρεύτηκαν τον 19ο και στην αρχή του 20ού αιώνα, προήλθαν από κέρδη της ίδιας της κατασκευής. Ωστόσο τώρα, τα έξοδα ιδιοκτησίας και συντήρησης οδηγούν τους σιδηροδρόμους σε λειτουργία υψηλού σταθερού κόστους.

Σύγκρινε τους σιδηροδρόμους με τη βιομηχανία οδικών μεταφορών. Η τελευταία χρησιμοποιεί το σύστημα αυτοκινητοδρόμων, που είναι δημόσιας κτήσης, ως υποδομή. Το ερώτημα πόσο οφείλουν να πληρώνουν γι' αυτή την υποδομή τα οχήματα οδικών μεταφορών, μέσω των τελών κυκλοφορίας και των φόρων στα καύσιμα, είναι ένα ζήτημα τριβής μεταξύ της βιομηχανίας οδικών μεταφορών και της βιομηχανίας σιδηροδρόμων. Οι άνθρωποι των σιδηροδρόμων αισθάνονται ότι τα φορτηγά πληρώνουν πολύ λιγότερα για τη φθορά που προκαλούν στους αυτοκινητοδρόμους, ενώ οι οδικοί μεταφορείς αισθάνονται ότι πληρώνουν υπερβολικά για τη φθορά που προκαλούν στους αυτοκινητόδρομους. Η αλήθεια, όπως, πάντα είναι πιθανόν να βρίσκεται κάπου μεταξύ αυτών των δύο άκρων. Μια σημαντική διαφορά στα μέσα είναι η ιδιοκτησία της υποδομής. Εάν μια εταιρεία οδικών μεταφορών δε χρησιμοποιεί καθόλου αυτή την υποδομή, δεν πληρώνει γι' αυτήν καθόλου (ή σχετικά λίγο). Οι σιδηροδρομοί πληρώνουν σημαντικά ποσά,

ακόμα κι εάν κάνουν μέτρια χρήση της δικής τους υποδομής.

Εδώ υπάρχει μια ενδιαφέρουσα ερώτηση για να προβληματιστεί κανείς από την άποψη των καταναλωτών στις Ηνωμένες Πολιτείες. Ας υποθέσουμε ότι οι οδικοί φόροι αυξάνονταν για τη βιομηχανία οδικών μεταφορών, υποχρεώνοντας τους καταναλωτές "να πληρώνουν ένα δίκαιο μερίδιο για τη χρήση των αυτοκινητοδρόμων." Θα ήταν χρήσιμο να κάνουμε μια ανάλυση του πώς αυτά τα έξοδα θα κατανέμονταν. Οι οδικοί μεταφορείς θα μεταβιβάσουν κάποια από αυτά τα έξοδα στους ανθρώπους που αγοράζουν υπηρεσίες μεταφορών από αυτούς, όπως εταιρείες τροφίμων, για παράδειγμα, που αποστέλλουν προϊόντα στα σουπερμάρκετ. Οι εταιρείες τροφίμων, με τη σειρά τους, θα μεταβιβάσουν τις αυξήσεις στα σουπερμάρκετ που με τη σειρά τους θα τις μεταβιβάσουν στους καταναλωτές. Το ζήτημα του πώς αυτά τα έξοδα θα κατανεμηθούν είναι αρκετά πολύπλοκο και πραγματικά εκτός σκοπού αυτών που πρόκειται να εξετάσουμε, αλλά παρόλ' αυτά είναι ενδιαφέρον.

Η συζήτησή μας έχει εντοπίσει διαφορές μεταξύ του κόστους της δομής των σιδηροδρομικών και οδικών μεταφορών. Αυτή η διαφορά μεταξύ των συναρτήσεων των σιδηροδρομικών και οδικών εξόδων επεξηγείται εννοιολογικά στο σχήμα 3.

Σημείωσε ότι δεν υποδηλώνουμε ότι τα έξοδα είναι γραμμικά. Απλώς επεξηγούμε ότι η οδική μεταφορά είναι επιχείρηση υψηλού μεταβλητού κόστους και χαμηλού σταθερού κόστους. Οι σιδηρόδρομοι είναι επιχειρήσεις υψηλού σταθερού κόστους και χαμηλού μεταβλητού κόστους.

Σχήμα 3: Συναρτήσεις κόστους σιδηροδρομικής έναντι οδικής μεταφοράς.



Πηγή: Joseph Sussman (2000)

3.6.Κόστος υπηρεσιών

Ας παρατηρήσουμε τώρα προσεκτικότερα αυτήν την απόφαση παράκαμψης του σταθμού και ας ρωτήσουμε εάν είναι στην πραγματικότητα πιο ακριβή. Ο σιδηρόδρομος ενδιαφέρεται για το κόστος της παροχής υπηρεσίας από το Α στο Δ σαν συνάρτηση των διάφορων επιλογών λειτουργίας: παραλείποντας ένα σταθμό, παραλείποντας δύο σταθμούς, συχνότητα τρένου ένα την ημέρα, συχνότητα τρένου δύο την ημέρα ή αλλάζοντας την απόδοση των σταθμών επενδύοντας σε καλύτερη τεχνολογία.³⁰

³⁰ Joseph Sussman (2000) «Εισαγωγή στα Συστήματα Μεταφορών» Επιμέλεια Μετάφραση: Ευστρ. Παπαδημητρίου-Ορ. Σχινάς, Εκδόσεις Σταμούλης σελ. 297

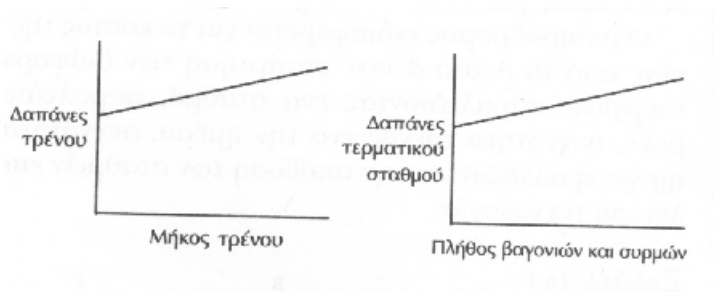
Κατατάσσουμε τα λειτουργικά κόστη σε τρεις κατηγορίες: κόστη συρμού, κόστη λειτουργίας σταθμού και κόστη βαγονιών που σχετίζονται και με τις δαπάνες ιδιοκτησίας του τροχαίου υλικού.

Λειτουργικά κόστη= κόστη συρμού+ κόστη λειτουργίας σταθμού + κόστη βαγονιών.

Εδώ δε χρειάζεται να συμπεριλάβουμε το κόστος της υποδομής. Ενώ υπάρχουν κόστη που σχετίζονται με την κατασκευή και τη συντήρηση, υποθέτουμε ότι τα κόστη υποδομής βραχυπρόθεσμα δεν είναι συνάρτηση των διαφορετικών επιλογών λειτουργίας. Υποθέτουμε ότι οι δαπάνες για τη συντήρηση των σιδηροδρομικών γραμμών και ούτω καθεξής δε θα αλλάξουν, καθώς συγκρίνουμε τις δύο συχνότητες έναντι της μιας ανά ημέρα. Τώρα, πώς μπορεί να είναι αυτές οι συναρτήσεις κόστους. Εάν κοιτάξουμε τα κόστη των τρένων ως συνάρτηση του μήκους του συρμού, η βιομηχανία σιδηροδρόμων θέλει να λειτουργεί συρμούς μεγάλου μήκους, γιατί πληρώνει ένα υψηλό σταθερό κόστος για να λειτουργήσει ένα τρένο οποιουδήποτε μήκους. Έτσι, έχουμε ένα υψηλό σταθερό κόστος και μια σχετικά μικρή μεταβολή κόστους ανά βαγόκι.

Οι λειτουργίες σταθμού έχουν ένα σταθερά υψηλό κόστος. Υπάρχουν επίσης μεταβλητές δαπάνες για τη λειτουργία του σταθμού που είναι συνάρτηση του αριθμού των βαγονιών που προωθούνται και των βαγονιών που υποστηρίζονται, όπως φαίνεται στο παρακάτω σχήμα 4

Σχήμα 4: Δαπάνες συρμού και δαπάνες σταθμού.



Πηγή: Joseph Sussman (2000)

3.7 Κόστος βαγονιών

Τα εμπορευματικά βαγόνια κοστίζουν. Για να υπολογίσουμε το κόστος γονιών γι' αυτήν την υπηρεσία από το Α στο Δ, εισάγουμε την έννοια του "κύκλου οχήματος". Το Κύριο Σημείο 4 προτείνει ότι ο κύκλος οχήματος είναι θεμελιώδης στην ανάλυση συστημάτων μεταφορών. Το όχημα - σ' αυτήν την περίπτωση το εμπορευματικό βαγόνι - αποτελεί ένα σημαντικό οικονομικό περιουσιακό στοιχείο. Είναι ο μηχανισμός που παρέχει τις υπηρεσίες.

3.8. Κύκλος εμπορευματικού οχήματος

Ένα εμπορευματικό όχημα κινείται επί του σιδηροδρομικού δικτύου ως ακολούθως:

- Ο σιδηρόδρομος τοποθετεί το όχημα στην παρακαμπτήριο του αποστολέα του φορτίου.
- Ο αποστολέας φορτώνει το όχημα. Ο σιδηρόδρομος κινεί το όχημα μέσα στο σύστημα προς τον προορισμό.
- Ο παραλήπτης ξεφορτώνει το όχημα.
- Ο σιδηρόδρομος παίρνει το κενό βαγόνι και τοποθετεί το όχημα στην παρακαμπτήριο του επόμενου αποστολέα.

Σε μορφή εξίσωσης, γράφουμε:

$$\begin{aligned} \text{κύκλος οχήματος (CC)} &= \text{Χρόνος φόρτωσης αποστολέα} \\ &+ \text{Χρόνος διακίνησης (φορτωμένο όχημα)} + \text{Χρόνος εκφόρτωσης από} \\ &\text{παραλήπτη} + \text{Χρόνος διακίνησης (κενό όχημα)} \end{aligned}$$

Ο χρόνος διακίνησης του φορτωμένου και του κενού οχήματος περιλαμβάνει και το χρόνο που δαπανάται στους σταθμούς. Υποθέτουμε ότι αυτός ο χρόνος κύκλου οχήματος είναι ντετερμινιστικός. Περαιτέρω, υποθέτουμε ότι απλά αποστέλλουμε τα κενά οχήματα κατευθείαν πίσω από το Δ στο Α.

3.9. Υπολογισμός του κόστους οχήματος ανά ημέρα

Υπάρχουν πολλοί τρόποι για να υπολογίσει κανείς τα κόστη οχημάτων. Για παράδειγμα Κάποιος θα μπορούσε να υπολογίσει - δεδομένου ότι γνωρίζει το κόστος αγοράς του οχήματος και πόσα χρόνια το όχημα

αναμένεται να παραμείνει σε υπηρεσία - τα έξοδα ιδιοκτησίας ανά ημέρα για εκείνο το συγκεκριμένο όχημα. Πολλαπλασιάζοντας το με τον αριθμό των οχημάτων που χρειάζονται για τη λειτουργία κάποιος θα μπορούσε να υπολογίζει τις δαπάνες ιδιοκτησίας για το στόλο ως συνάρτηση της τιμής αγοράς του στόλου.

Τώρα, καθώς τα οχήματα ακριβαίνουν, το κόστος στο σιδηρόδρομο μεγαλύτερων κύκλων οχήματος (CC) μεγαλώνει - γιατί πρέπει να παρέχουμε ένα πιο ακριβό περιουσιακό στοιχείο - δηλαδή τα οχήματα, που παρέχουν στους πελάτες την υπηρεσία. Εάν κάποιος έχει ένα εμπορευματικό όχημα αξίας \$15.000, πρόκειται για μια πολύ διαφορετική περίπτωση από ένα εμπορευματικό όχημα των \$80.000. Επομένως, τα είδη των αποφάσεων που μπορεί να πάρεις σχετικά με το πώς να χρησιμοποιήσεις αυτόν τον πόρο μπορεί να είναι διαφορετικά.

Ο τρόπος που λειτουργεί το σύστημα εξαρτάται από το πώς σκέπτεσαι για τις δαπάνες των οχημάτων. Ας υποθέσουμε ότι ο κύκλος οχήματος μεγαλώνει, όπως θα γινόταν, εάν χρησιμοποιήσουμε ενδιάμεσους σταθμούς για τη μετακίνηση από το Α στο Δ, αντί για απευθείας υπηρεσία από το Α στο Δ. Νωρίτερα χαρακτηρίσαμε τις απευθείας υπηρεσίες ως ακριβές, επειδή το τρένο είναι μικρότερου μήκους. Αλλά όταν έχουμε αυτές τις απευθείας υπηρεσίες, έχουμε επίσης μικρότερο κύκλο οχήματος και, στην ουσία, ένα μικρότερο αριθμό οχημάτων στο στόλο μας γι' αυτήν την υπηρεσία. Επομένως, οι δαπάνες του οχήματος θα μειωθούν:

$$\text{δαπάνες οχημάτων/ημέρα} = \text{αριθμός οχημάτων (NC)} \times \text{έξοδα ιδιοκτησίας οχήματος ανά ημέρα}$$

Η μείωση του κόστους των οχημάτων αντισταθμίζει το κόστος της παροχής αυτής της πιο άμεσης υπηρεσίας με μικρότερου μήκους τρένα;.,

Μπορούμε να σκεφτούμε γι' αυτό από μια μακροπρόθεσμη ή βραχυπρόθεσμη σκοπιά. Εάν κάποιος το εξετάσει από οικονομική σκοπιά, θα μπορούσε βασικά να πει:

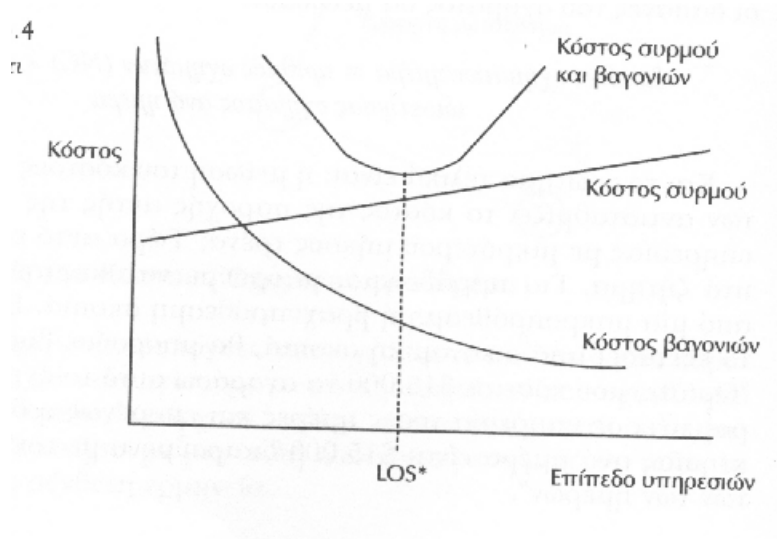
"Ορίστε, μου κόστισε \$15.000 να αγοράσω αυτό το όχημα. Θα παραμείνει σε υπηρεσία τόσες ημέρες και επομένως η δαπάνη ιδιοκτησίας ανά ημέρα είναι \$15.000 διαιρούμενο με τον αριθμό αυτών των ημερών".

3.10. Δαπάνες έναντι επιπέδου υπηρεσιών

Απεικονίζουμε διαγραμματικά μια εξιδανικευμένη σχέση μεταξύ κόστους και του επιπέδου υπηρεσιών στο Σχήμα 5.

Παρέχει καλύτερες υπηρεσίες λειτουργώντας μικρότερου μήκους, περισσότερο συχνά τρένα, παρακάμπτοντας σταθμούς και ούτω καθεξής. Τα κόστη των συρμών αυξάνονται αντίστοιχα με το επίπεδο των υπηρεσιών, γιατί έχεις περισσότερα και μικρότερου μήκους τρένα. Από την άλλη, τα κόστη βαγονιών θα μειωθούν όσο το επίπεδο υπηρεσιών βελτιώνεται. Κι αυτό επειδή ο στόλος είναι περισσότερο παραγωγικός, όταν παρακάμψουμε τους σταθμούς ή λειτουργούμε πιο συχνά τρένα. Επομένως, το μέγεθος του στόλου που απαιτείται για να λειτουργήσει θα είναι μικρότερο. Έτσι, τα κόστη βαγονιών θα μειωθούν, όσο βελτιώνεται το επίπεδο υπηρεσιών. Εάν απεικονίσεις το άθροισμα του κόστους τρένων και βαγονιών, κατά κανόνα μπορείς να βρεις ένα βέλτιστο επίπεδο υπηρεσιών στο οποίο μπορούμε να λειτουργήσουμε, LOS*.

Σχήμα 5: Κόστος έναντι επιπέδου υπηρεσιών



Πηγή: Joseph Sussman (2000)

Το LOS είναι το επίπεδο των υπηρεσιών που βελτιστοποιεί το κόστος - χωρίς καν να θεωρήσουμε ότι καλύτερο επίπεδο υπηρεσιών μπορεί να προσελκύσει περισσότερες μεταφορές.

Δε θα έπρεπε να συμπεριλάβεις το κόστος λειτουργίας του τερματικού σταθμού σ' αυτήν την εξίσωση;

Αυτή είναι μια καλή ερώτηση. Εάν απεικονίσουμε το κόστος του σταθμού ως συνάρτηση του επιπέδου των υπηρεσιών, πώς πιστεύεις ότι θα έμοιαζε;

Οι δαπάνες του σταθμού θα μειώνονταν, επειδή προωθούμε λιγότερα οχήματα

σε καλύτερα επίπεδα υπηρεσιών.

Σωστά. Παραλείπουμε τους σταθμούς. Από την άλλη έχουμε περισσότερες αποστολές τρένων συνολικά. Τα έξοδα σταθμού θα τείνουν να μειωθούν, όπως το επίπεδο υπηρεσιών βελτιώθηκε, καθώς παρακάμψαμε σταθμούς. Εάν συμπεριλάβουμε τα έξοδα σταθμού, η ανάλυση δεν μεταβάλλεται εννοιολογικά. Εξακολουθούμε να έχουμε LOS* που είναι βέλτιστο από την άποψη του κόστους.

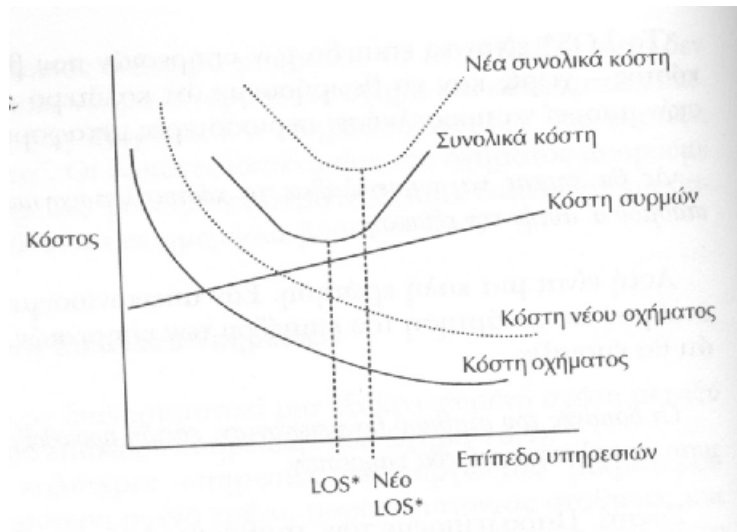
Τώρα ας υποθέσουμε ότι έχουμε απεικονίσει αυτήν τη σχέση. Σκέψου πώς αυτή θα μεταβληθεί, εάν αποσύρουμε τον παλιό στόλο και αγοράσουμε έναν καινούργιο με οχήματα που κοστίζουν 50% επιπλέον. Τι πιστεύεις ότι θα συνέβαινε σ' αυτή την ανάλυση; Τι θα συνέβαινε με το LOS;

Η καμπύλη κόστους οχήματος θα μετακινείται προς τα δεξιά.

Σωστά. Η καμπύλη κόστους οχήματος θα μετακινούνται προς τα πάνω (βλ. Σχήμα 6).

Το κόστος ιδιοκτησίας ενός οχήματος ανά ημέρα αυξήθηκε. Είναι περισσότερο πολύτιμο στο σιδηρόδρομο να κερδίσει ημέρες οχήματος μικραίνοντας τον κύκλο οχήματος, παρέχοντας ένα καλύτερο LOS. Είναι φθηνότερο στην περίπτωση αυτή να παρέχεις καλύτερες υπηρεσίες.

Σχήμα 6: Κόστη έναντι LOS-μια άλλη άποψη



Πηγή: Joseph Sussman (2000)

Σωστά. Εάν τα κόστη του τρένου μειώνονται, το βέλτιστο επίπεδο υπηρεσιών μετακινείται προς τα δεξιά. Είναι φθηνότερο να λειτουργούν πιο συχνά τρένα, καθόσον επίσης παράγεται καλύτερο LOS.

Ένα πρόβλημα στη βιομηχανία σιδηροδρόμου είναι ότι η προσαρμογή σ' αυτές τις μεταβολές κόστους είναι αργή. Έχουμε δει σημαντική αύξηση του κόστους τροχαίου υλικού (εμπορευματικά οχήματα) κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας. Όπως τα κόστη βαγονιού αυξάνονται και τα κόστη τρένου μειώνονται - και τα δύο έχουν συμβεί - μπορεί στην ουσία να λειτουργείς σε λάθος LOS από καθαρά άποψη κόστους. Μπορεί να θέλεις να λειτουργήσεις, δεδομένων των τρεχουσών τάσεων κόστους, σε υψηλότερο επίπεδο υπηρεσιών, ακόμα και χωρίς να λάβεις

υπόψη τα πλεονεκτήματα που έχει αυτό στην αγορά.³¹

3.11. Πώς επηρεάζει η μέτρηση απόδοσης τις αποφάσεις

Ο τρόπος με τον οποίο οι διευθυντές των σταθμών χρεώνονται τη χρήση των βαγονιών θα έπρεπε να επηρεάζει τις αποφάσεις τους ως προς τη λειτουργία του σιδηροδρόμου. Και εάν δε χρεώνονται τίποτα για τη χρήση των βαγονιών, μπορεί να επιλέξουν να λειτουργήσουν μεγάλου μήκους τρένα, γιατί δεν τους κοστίζει τίποτα - όπως μετράται η απόδοσή τους - να καθυστερήσουν βαγόνια για πολλή ώρα στον σταθμό. Από την άλλη, εάν χρεωθούν σημαντικά για τη χρήση βαγονιού, μπορεί να λειτουργήσουν μικρότερου μήκους τρένα και ταυτόχρονα να παρέχουν καλύτερο επίπεδο υπηρεσιών. Ο τρόπος με τον οποίο οι άνθρωποι αξιολογούνται και τα κίνητρα που τους παρέχονται μεταβάλλουν τον τρόπο που λειτουργούν.

3.12. Αποθέμα βαγονιών

Ο διαχειριστής σιδηροδρόμων έχει πρόβλημα αποθέματος. Υπάρχουν ανακριβείς διανομές κενών βαγονιών στο σημείο προέλευσης. Έτσι κάνοντας την υπόθεση ότι ο σιδηρόδρομος θέλει να παρέχει όλα τα οχήματα που θέλει ο πελάτης, ας πούμε 50 οχήματα την ημέρα, κάθε μέρα χρειάζεται μεγαλύτερο στόλο. Ο σιδηρόδρομος χρειάζεται να ελέγξει τη δική του αναξιοπιστία. Έτσι, το μέγεθος του στόλου που απαιτείται να παρέχει μια συνεχή ροή οχημάτων στον πελάτη θα αυξηθεί

³¹ Joseph Sussman (2000) «Εισαγωγή στα Συστήματα Μεταφορών» Επιμέλεια Μετάφραση: Ευστρ. Παπαδημητρίου-Ορ. Σχινάς, Εκδόσεις Σταμούλης σελ. 302-304

κάτω από συνθήκες αναξιοπιστίας στο δίκτυο - σε αντίθεση με το ντετερμινιστικό χρόνο διακίνησης στο δίκτυο που θεωρήθηκε νωρίτερα.

Έτσι οι αναξιόπιστες λειτουργίες κοστίζουν στο σιδηρόδρομο χρήματα με διάφορους τρόπους. Κοστίζουν χρήματα, επειδή ο σιδηρόδρομος πρέπει να διατηρεί πρόσθετο απόθεμα κενών βαγονιών. Το κόστος αυτό είναι επιπρόσθετο στις χαμένες πωλήσεις, επειδή η υπηρεσία ήταν αναξιόπιστη εξαρχής. Ο σιδηρόδρομος κάνει μια επιλογή για το μέγεθος του αποθέματος κενών βαγονιών, αλλά επηρεάζει το επίπεδο των υπηρεσιών σε όρους διαθεσιμότητας κενών οχημάτων προς τον πελάτη, όπως ακριβώς ο χρόνος διακίνησης στα δίκτυα επηρεάζει το επίπεδο υπηρεσιών.

Οι ιθύνοντες της λειτουργίας του σιδηροδρόμου σκέπτονται με πολύ διαφορετικό τρόπο για τις προτεραιότητες κενών έναντι φορτωμένων βαγονιών στο σύστημα. Δίνουν προτεραιότητα σε φορτωμένα βαγόνια, εάν, για παράδειγμα, υπάρχει κάποιο όριο στο μήκος τρένου λόγω περιορισμών στην κινητήρια δύναμη. Στο κάτω κάποιος πληρώνει για τη μετακίνηση του οχήματος από το Α στο Β. Ωστόσο, δεν είναι πάντα αυτή η βέλτιστη στρατηγική. Η μετακίνηση αυτών των κενών βαγονιών στην τοποθεσία, όπου μπορεί να γίνει η φόρτωση, είναι επίσης σημαντική και η αναξιοπιστία στην τοποθέτηση κανών βαγονιών έχει σημασία. Η βιομηχανία των σιδηροδρόμων αναγνωρίζει όλο και περισσότερο ότι κανείς οφείλει να ενδιαφέρεται για την αξιόπιστη αναδιανομή των κενών βαγονιών στο δίκτυο.³²

³² Joseph Sussman (2000) «Εισαγωγή στα Συστήματα Μεταφορών» Επιμέλεια Μετάφραση: Ευστρ. Παπαδημητρίου-Ορ. Σχινάς, Εκδόσεις Σταμούλης σελ. 302-310

Κεφάλαιο 4^ο Ο ρόλος των τρένων στον τουρισμό σήμερα

4.1.Οι σιδηρόδρομοι στις μέρες μας

Οι σιδηρόδρομοι, είναι ένα σημαντικό εμπορευματικό μέσο. Παραθέτουμε στοιχεία από ένα βιβλίο που εκδόθηκε στο Λονδίνο το 1833³³. Ο συγγραφέας του Richard Badllall, υποστηρίζει: "Πιστεύω ότι είναι διεθνώς αναγνωρισμένο το γεγονός ότι σε όλες τις χώρες η άνοδος του επιπέδου της ευημερίας εξαρτάται κυρίως από την ευκολία μετακίνησης από μέρος σε μέρος. Και συνεχίζει λέγοντας: "Κανένα κράτος δεν μπορεί να προωθήσει τα πραγματικά του συμφέροντα περισσότερο αποτελεσματικά από το να ενθαρρύνει, με κάθε δυνατόν τρόπο, τη δημιουργία καλών δρόμων, ταχέων και κατάλληλων μέσων μεταφοράς. Γιατί σύμφωνα με αυτή τη δυνατότητα θα υπάρξει ισότητα, αξία και αφθονία προσφοράς της παραγωγής της πραγματικής αξίας γης και κάθε άλλης ιδιοκτησίας καθώς, όπως ελέχθη προηγουμένως, αύξηση της ευημερίας και άνεση σε όλες τις τάξεις της κοινωνίας.

Αυτά τα αποσπάσματα χρονολογούνται περισσότερο από 160 χρόνια. Η ιδέα της κατασκευής υποδομής μεταφορών ως μέσου ώθησης της οικονομικής ανάπτυξης υπάρχει εδώ και πολύ καιρό, όπως έχει υπάρξει και η τεχνολογία των σιδηροδρόμων. Πράγματι, οι σιδηρόδρομοι ξεκίνησαν να λειτουργούν στην Αγγλία στα 1830.

³³ Badnall, R.,(1833) ATreatise on Railway Improvements, London., England :Sherwood, Gilbert and Piper.

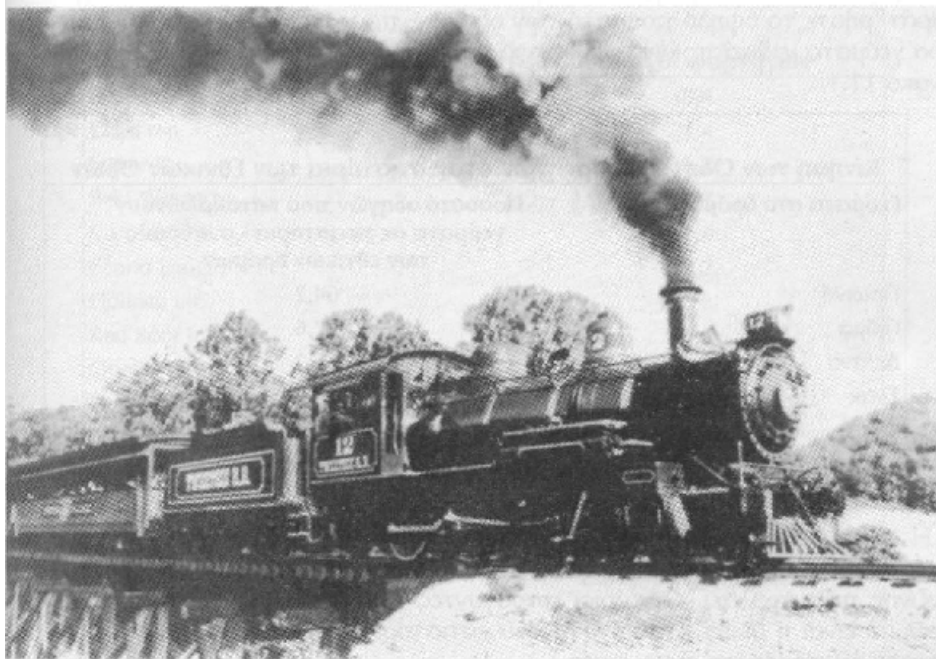
4.1.1 Τεχνολογία σιδηρόδρομων

Οι σύγχρονοι σιδηρόδρομοι βασίζονται στην τεχνολογία "σίδηρος επί σιδήρου" δηλαδή του σιδηρού τροχού και της σιδηρογραμμής. Η ενέργεια παρέχεται από το έλκον τροχαίο υλικό. Ντιζελαμάξες και ηλεκτραμάξες βρίσκονται σε κοινή χρήση. Οι τεχνολογίες έχουν, βεβαίως, αλλάξει ραγδαία κατά την πάροδο των ετών. Η τεχνολογία ατμού ήταν το κύριο μέσο κίνησης για πολλά χρόνια. Το ντίζελ είναι τώρα το κύριο μέσο ενέργειας για εμπορευματικούς σιδηροδρόμους στις Ηνωμένες Πολιτείες. Σε κάποια τμήματα της υποδομής χρησιμοποιείται και η ηλεκτρική ενέργεια, συνήθως για μεταφορές επιβατών παρά για μεταφορές εμπορευμάτων. Δε θα σταθούμε στα χαρακτηριστικά τεχνολογίας των σιδηροδρόμων. Εδώ, θα εξετάσουμε το σιδηρόδρομο σε επίπεδο συστήματος.

4.2. Τουριστικά Τρένα

Τουριστικά τρένα υπάρχουν σε όλο τον κόσμο. Τα τρένα αυτά μεταφέρουν επιβάτες περισσότερο για μια εκδρομή παρά για μετακίνηση ανάμεσα σε δύο σημεία. Κινούνται συνήθως από μία ατμομηχανή, πάνω σε κανονικές ή στενές ράγες. προσφάτως, σημειώθηκε ένα έντονο ενδιαφέρον για τα τρένα αυτά, εξαιτίας της νοσταλγίας και του όμορφου τοπίου των περιοχών, που διασχίζουν. Οι φανατικοί των σιδηροδρόμων, που είναι μέλη της Ιστορικής Ένωσης Εθνικών Σιδηροδρόμων, χρηματοδοτούν συνήθως ορισμένες εκδρομές, πουλώντας συνήθως όλες τις διαθέσιμες θέσεις.

Εικόνα 5: Το Tweetsie, ένα ιστορικό τρένο που εξακολουθεί να εξυπηρετεί επιβάτες σε ένα θεματικό πάρκο της Βόρειας Καρολίνας.



Πηγή: Timblin, Carol (1991)

Ο Σιδηρόδρομος Tweetsie στο Blowing Rock της Βόρειας Καρολίνας είναι ένα παράδειγμα τουριστικού τρένου που λειτουργεί από το 1957. Όταν ο Gene Autry, αστέρας του κινηματογράφου, θέλησε να το αγοράσει και να το μεταφέρει στην Καλιφορνία, το τρένο κινδύνεψε να φύγει από την πολιτεία. Σήμερα, το Tweetsie λειτουργεί ως αξιοθέατο σε ένα πάρκο αναψυχής. Άλλα τουριστικά τρένα, όπως το Great Smokey Mountains Railroad, πραγματοποιούν εκδρομές σε γραμμές μήκους 184 χιλιομέτρων. Κατά την πρώτη χρονιά της λειτουργίας της, η σιδηροδρομική αυτή γραμμή μετέφερε 122.000 επιβάτες.³⁴

³⁴ Timblin, Carol. "Traveling the Tourist Trains", *The State*, Snow Publishing Inc., Μάιος 1991, σ. 24- 29.

Εικόνα 6: Χάρτης της διαδρομής του Υπερσιβηρικού



Πηγή: <http://www.tovima.gr>

Εικόνα 7: Το τρένο Banner Layer



Πηγή: <http://www.tovima.gr>

Εικόνα 8: Orient Express



Πηγή: <http://www.tovima.gr>

4.3.Παρεχόμενες υπηρεσίες διάσημων και πολυτελών τρένων και κόστος του ταξιδιού

4.3.1..Simplon Orient Express

Η αίσθηση Αυτό δεν είναι τρένο, αλλά σωστή χρονομηχανή! Το βαγόνι του εστιατορίου με τις ξύλινες μαρκετερί, τα σεπαρέ, τα κρυστάλλινα ποτήρια και τους συνδαιτυμόνες ντυμένους με φράκα σε γυρίζει πίσω στα swinging '20s, τη χρυσή εποχή των σιδηροδρόμων. Πρόκειται άλλωστε για τα original μεσοπολεμικά βαγόνια, ριζικά ανακαινισμένα από τη δεκαετία του '80, ώστε να συνδυάζουν ατμόσφαιρα εποχής με πολυτέλεια και ασφάλεια. Το σέρβις θυμίζει πεντάστερο ξενοδοχείο, όπως και η κουζίνα του εστιατορίου. Το πρωινό σερβίρεται στην κουκέτα, ενώ υπάρχει συνεχές room service. Το ταξίδι Η πιο δημοφιλής διαδρομή είναι από το Παρίσι προς τη Βενετία ή προς την Κωνσταντινούπολη, μέσω Βουδαπέστης και Βουκουρεστίου (και αντίστροφα). Μπορείτε να επιβιβαστείτε ανά πάσα στιγμή σε κάποιον από τους ενδιάμεσους σταθμούς του ταξιδιού. Σε ορισμένες πόλεις η διανυκτέρευση γίνεται σε ξενοδοχείο.

Οι συνεπιβάτες Ζευγάρια διαφόρων εθνικοτήτων στο μήνα του μέλιτος, αλλά και μεσήλικες που ανανεώνουν τους όρκους τους. Το dress code είναι σχετικά αυστηρό: casual chic κατά τη διάρκεια της ημέρας και επίσημο ένδυμα στο δείπνο - τα τζιν απαγορεύονται, όπως επίσης και το κάπνισμα στους κοινόχρηστους χώρους και το εστιατόριο. Τα δρομολόγια πραγματοποιούνται από το Μάρτιο έως το Νοέμβριο. Ενδεικτικά, η τιμή για ένα ταξίδι 6 ημερών

από το Παρίσι στην Κωνσταντινούπολη είναι 4.100 λίρες Αγγλίας το άτομο, συμπεριλαμβανομένης της διατροφής³⁵

4.3.2. Eastern & Oriental Express

Μετά την επιχειρηματικά επιτυχημένη πορεία τού Orient Express, ο πρόεδρος των ξενοδοχείων Orient Express, James B. Sherwood και η σύζυγός του, συγγραφέας Shirley Sherwood αποφάσισαν να δημιουργήσουν το πολυτελέστερο τρένο της Ανατολής, το οποίο θα πλησίαζε σε πολυτέλεια τον μυθικό του πρόγονο. Η απόφαση έγινε πράξη και το 1987 το Eastern & Oriental Express ξεκινά το πρώτο του ταξίδι. Το E&O (όπως το αποκαλούν εν συντομία) μένει στην ιστορία ως το πρώτο τρένο που μετέφερε επιβάτες απευθείας από τη Σιγκαπούρη και την Κουάλα Λουμπούρ στην Μπανγκόκ.

Η διαδρομή που ακολουθεί είναι: Σιγκαπούρη, Κουάλα Λουμπούρ, Μπάτεργουερθ, Σουρατάι, Χούα Χιν, Κβάι, Μπανγκόκ και Τσιάνγκ Μάι. Οι επιβάτες μπορούν να περιηγηθούν μόνο στους ενδιάμεσους σταθμούς Σουρατάι, Καντσαναμπούρι και Σουκοτάι. Οι τιμές συμμετοχής ποικίλλουν ανάλογα με τη διαδρομή που θα επιλέξετε· π.χ., Μπανγκόκ, Τσιάνγκ Μάι 1.000€ κατ' άτομο σε δίκλινη καμπίνα Μπανγκόκ, Κβάι, Σιγκαπούρη 1.555€ Σημειωτέον ότι στη διάρκεια του ταξιδιού απαγορεύονται τα τζιν, τα σορτς και τα σανδάλια. Το βράδυ κυρίως απαιτείται σακάκι και γραβάτα και οι κυρίες με μακρύ βραδινό φόρεμα.³⁶

³⁵ <http://www.tovima.gr>

³⁶ <http://www.tovima.gr>

4.3.3.The Royal Scotchman

Αυθεντική εμπειρία Σκοτίας

Η αίσθηση Απολαμβάνοντας ένα malt ουίσκι στο βαγόني με τη μαονένια επένδυση και τους καπιτονέ καναπέδες, κάνει τον ταξιδιώτη να νιώθει σαν να βρίσκεται στο cigar room μιας εξοχικής βρετανικής έπαυλης.

Το δείπνο σερβίρεται με αριστοκρατική art de la table και περιλαμβάνει σκοτσέζικο σολομό, κυνήγι και μοσχάρι από ντόπιες φάρμες. Εντυπωσιακά κάστρα, απόκοσμα τοπία στα Highlands, τοποθεσίες με άρωμα «Μάκβεθ» και «Braveheart», γραφικοί παραλίμνιοι οικισμοί, εντυπωσιακές γέφυρες - όπως η Forth Railway Bridge, όπου σκαρφάλωσε ο Robert Donat πηδώντας από το τρένο, στην ταινία «39 Σκαλοπάτια» του Χίτσκοκ- αλλά και στάσεις για δοκιμές ουίσκι, βαρκάδες, ψάρεμα πέστροφας ή μια παρτίδα γκολφ είναι μερικές μόνο από τις πολλές διαφορετικές εμπειρίες που μπορεί κανείς να γευτεί σε ένα ταξίδι μόλις 5 ημερών ζώντας μια αυθεντική εμπειρία Σκοτίας.

Το ταξίδι Το Royal Scotchman ξεκινάει από το Εδιμβούργο και κινείται βόρεια προς το Keith και το Elgin, κάνοντας στη συνέχεια έναν κύκλο μέσω του Stirling για να ξαναβρεθεί στην «Αθήνα του Βορρά». Κάποια από τα highlights της διαδρομής είναι το Strathisla Distillery, το παλιότερο αποστακτήριο στα Highlands, και τα κάστρα Glamis και Ballindalloch Wildlife Sanctuary με σπάνια είδη ζώων και πουλιών. Οι συνεπιβάτες Το dress code είναι κι εδώ σχετικά επίσημο, κυρίως στο δείπνο. Το τρένο δεν ταξιδεύει τα βράδια.³⁷

³⁷ <http://www.tovima.gr>

4.3.4. Τα βαγόνια των Μαχαραγιάδων

Το «Τρένο των Μαχαραγιάδων» είναι ένα κινούμενο παλάτι που άλλοτε εξυπηρετούσε την ανώτερη τάξη των Ινδών. Το πολυτελέστατο τρένο κινείται ακόμη με τη δύναμη του ατμού και η διαδρομή που καλύπτει στις πόλεις της επαρχίας του Ρατζαστάν διαρκεί οκτώ ημέρες. Στην τιμή, εκτός από τη διανυκτέρευση, περιλαμβάνονται: πλήρης διατροφή, όλες οι περιηγήσεις, ξεναγήσεις και είσοδοι σε μνημεία και παλάτια. Το χαρακτηριστικό του Palace on Wheels είναι το βαγόκι - εστιατόριο όπου ο επιβάτης παρακολουθεί, ενώ γεύεται παραδοσιακά εδέσματα, τις ινδές χορεύτριες, μαγεύεται από τους ταχυδακτυλουργούς, ηρεμεί με τις μελωδικές φωνές των τραγουδιστών. Αυτό όμως που το κάνει να ξεχωρίζει από τα αντίστοιχα βαγόνια άλλων τρένων είναι μια «μικρή» ιδιαιτερότητα: δεν υπάρχει έξοδος για τα άλλα βαγόνια! Γι' αυτό ο επιβάτης είναι υποχρεωμένος να επιβιβάζεται και να αποβιβάζεται σ' αυτό όταν το τρένο έχει σταματήσει σε κάποιον από τους προκαθορισμένους σταθμούς. Οι μουσώνες ακινητοποιούν το τρένο κάθε καλοκαίρι.³⁸

4.3.5. Ταξίδι με τον Υπερσιβηρικό

Ο επιβάτης που ταξιδεύει με τον Υπερσιβηρικό έχει τη δυνατότητα πολλών συνδυασμών. Υπάρχουν non stop δρομολόγια Μόσχα - Πεκίνο και Μόσχα - Βλαδιβοστόκ, αλλά και αντίστοιχα με στάσεις σε πόλεις στις οποίες υπάρχει δυνατότητα διαμονής και συνέχισης του ταξιδιού την επομένη. Οι επιβάτες δεν μπορούν να κατεβούν σε κάθε πόλη γιατί οι στάσεις είναι ολιγόλεπτες (10-20 λεπτά). Υπάρχει πάντως και η δυνατότητα έναρξης του ταξιδιού από το Ιρκούτσκ.

³⁸ <http://www.tovima.gr>

Συγκεκριμένα, το δρομολόγιο Μόσχα - Πεκίνο πραγματοποιούν δύο τρένα, ένα κινεζικό μέσω Μογγολίας και ένα ρωσικό μέσω Μαντζουρίας. Η τιμή του εισιτηρίου ξεκινά από περίπου 685€κατ' άτομο σε δίκλινη καμπίνα. Το πακέτο περιλαμβάνει: μία νύχτα διαμονή σε ξενοδοχείο τριών αστέρων στη Μόσχα, μεταφορές, πλήρη διατροφή, δύο εκδρομές στη Μόσχα και συνοδό.

4.3.6. Το Glacier Express των Άλπεων

Η διαδρομή από το Τσερμάτ στο Σεν Μόριτζ κοστίζει περίπου 1170€ στην περίπτωση που αγοραστεί το εισιτήριο στην Ελβετία. Η τιμή ενός πακέτου που συνδυάζει δύο διανυκτερεύσεις με πρωινό σε ξενοδοχείο τριών αστέρων και θέση στο τρένο είναι 1300€το άτομο³⁹ (Βλέπε Παράρτημα)

³⁹ <http://www.tovima.gr>

4.3.7. Το Γαλάζιο Τρένο της Νοτίου Αφρικής

Η Νότιος Αφρική ήταν άλλοτε ο παράδεισος για τους μυημένους στην περιπέτεια, οι οποίοι ταξίδευαν με ελάχιστες ανέσεις. Τα πράγματα άλλαξαν στις αρχές του αιώνα μας, όταν εμφανίστηκε το πρώτο πολυτελές τρένο, το οποίο συνέδεσε το Γιοχάνεσμπουργκ με το Κέιπ Τάουν. Αρχικά ονομαζόταν Union Limited, αργότερα λόγω του χρώματός του έμεινε στην ιστορία ως το Γαλάζιο Τρένο (The Blue Train). Από το 1946 το όνομά του έγινε συνώνυμο της πολυτέλειας, αν και οι τελευταίες αλλαγές τον Σεπτέμβριο του 1997 τού χάρισαν την παγκόσμια προσοχή αφού οι υπηρεσίες που προσφέρει αντιστοιχούν πλέον σε ξενοδοχείο πέντε αστέρων.

Η διαδρομή Κέιπ Τάουν - Πραιτώρια (μία διανυκτέρευση στο τρένο) κοστίζει (χωρίς επιστροφή) περίπου 55.000€ σε πολυτελή καμπίνα και 230.000€ σε α' κατηγορίας. Από την Πραιτώρια στους Καταρράκτες της Βικτωρίας η διαδρομή είναι γνωστή και ως Zimbabwe Spectacular ο ταξιδιώτης θα διανυκτερεύσει δύο νύχτες στο Γαλάζιο Τρένο. Η τιμή της συμμετοχής (χωρίς επιστροφή) είναι 5000€ για την πολυτελή καμπίνα και 11.000€ για καμπίνα α' κατηγορίας. Οι τιμές είναι κατ' άτομο σε δίκλινη καμπίνα.⁴⁰

4.3.8. Το Εξπρές της Ανδαλουσίας

Το συγκεκριμένο τρένο, κάνει τον γύρο της Ισπανίας Το σιδηροδρομικό δίκτυο είναι σύγχρονο και άνετο. Υπάρχουν ωστόσο κάποιες ιδιαίτερες διαδρομές που ξεχωρίζουν. Μια από αυτές είναι η ονειρεμένη πορεία τού Εξπρές της Ανδαλουσίας (Al Andalus). Ξεκινάει από τη Σεβίλλη, διασχίζει την κοιλάδα του

⁴⁰ <http://www.tovima.gr>

Γουαδαλκιβίρ και φθάνει στην Κόρντοβα για να καταλήξει τελικά μετά από πέντε ημέρες στη Γρανάδα. Οι καμπίνες που φιλοξενούν τους ταξιδιώτες είναι διακοσμημένες σε στυλ μπελ επόκ. Οι υπηρεσίες είναι υψηλών προδιαγραφών, η φιλοξενία ιδιαίτερα προσεγμένη και το φαγητό εξαιρετικό.

Το ταξίδι στην Ανδαλουσία πραγματοποιείται από τον Μάιο ως τον Ιούνιο και από τον Σεπτέμβριο ως τον Νοέμβριο. Το κόστος είναι περίπου 120.000€ κατ' άτομο σε δίκλινη καμπίνα και περιλαμβάνει πλήρη διατροφή και ξεναγήσεις στις πόλεις - σταθμούς.⁴¹

4.3.9. Inter Rail

Το Inter Rail, πέρα από οικονομικός και φιλικός τρόπος για να περιηγηθεί κανείς ανά την Ευρώπη, είναι ένα μέσο για να κάνει γνωριμίες, να ζήσει την ελευθερία ενός ταξιδιού χωρίς πρόγραμμα και να πάρεις μια γεύση από την κουλτούρα διαφορετικών χωρών, η οποία αντανακλάται σε μεγάλο βαθμό και στα τρένα τους. Περνώντας π.χ., από την Αυστρία στην Ιταλία, η διαφορά της μεσογειακής από την κεντροευρωπαϊκή νοοτροπία είναι αισθητή - από τη συμπεριφορά των επιβατών ως την ένταση του air condition. Οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους δεν επηρέασαν καθόλου το Inter Rail, αφού πέρα από την οικονομική τιμή του είναι μια φιλοσοφία ταξιδιού.

Το ταξίδι Ένα εισιτήριο, 30 χώρες: από τη γαλλική Ριβιέρα ως την Ανδαλουσία κι από το Μαρόκο ως τον Αρκτικό Κύκλο, το δίκτυο που καλύπτει το Inter Rail χωρίζεται σε διαφορετικές ζώνες

⁴¹ <http://www.tovima.gr>

Το Inter Rail χρησιμοποιεί τα τοπικά δίκτυα τρένων, οπότε μπορεί ο ταξιδιώτης να συναντήσει από νέους που γυρίζουν την Ευρώπη με ένα σακίδιο στον ώμο μέχρι businessmen που πηγαίνουν στη δουλειά τους.⁴²

4.3.10.Blue Train

Ένα πολυτελές ξενοδοχείο εν κινήσει

Η αίσθηση Με το μόντο «Δωμάτιο στην ψυχή της Νοτίου Αφρικής» το ταξίδι με το Blue Train δεν περνά μόνο μέσα από εντυπωσιακά φυσικά τοπία, αλλά προσφέρει εμπειρία πολυτέλειας και ατμόσφαιρα εποχής. Σουίτες με διπλό κρεβάτι, μαρμάρινο μπάνιο και τηλέφωνο, γκουρμέ δείπνα με τοπικές γεύσεις, εκλεκτά κρασιά συνοδεία live jazz μουσικής και άψογο σέρβις καθ' όλη τη διάρκεια της ημέρας (ένας butler ανά τέσσερις σουίτες) κάνουν το ταξίδι με το Blue Train αξέχαστη εμπειρία. Το απογευματινό τσάι σερβίρεται ιεροτελεστικά, θυμίζοντας ταινίες αποικιοκρατικής εποχής. Δεν είναι τυχαίο που βασιλείς και VIPs έχουν ταξιδέψει με αυτό το θρυλικό τρένο.

Το ταξίδι Το Blue Train εκτελεί δύο διαδρομές: από την Pretoria στο Cape Town με επιστροφή και από την Pretoria στο Durban. Η πρώτη διαρκεί τέσσερις ημέρες με στάσεις στην πόλη Kimberley που φημίζεται για τα διαμάντια της, όπου οι ταξιδιώτες επισκέπτονται μεταξύ άλλων το Μουσείο Διαμαντιών και στην ιστορική πόλη Matjiesfontein. Η δεύτερη διαδρομή ταξιδεύει στο Zimbali Lodge, στο Durban, και περιλαμβάνει δύο διανυκτερεύσεις στο τρένο και δύο στο Lodge, σε ένα πολύ όμορφο φυσικό τοπίο με πηγές και λίμνες και διαθέτει μεταξύ άλλων spa και γήπεδο γκολφ με 18 τρύπες.

Οι συνεπιβάτες Ευρωπαίοι και Αμερικανοί που συνδυάζουν το ταξίδι τους με διακοπές για σαφάρι ή γκολφ, σε μια ήπειρο που εξελίσσεται σε όλο και πιο καυτό ταξιδιωτικό προορισμό.⁴³

⁴² <http://www.tovima.gr>

Εικόνα 9: Δείπνο στο πολυτελές σαλόνι του Orient Express



Πηγή: Ζευκιλή Δ. (2009)

Εικόνα 10: Η καμπίνα του Orient Express



Πηγή: Ζευκιλή Δ. (2009)

⁴³ Ζευκιλή Δ. (2009) «Καλοκαίρι Πάνω στις Ράγες» athinoramatravel.gr

4.4.Οι Σιδηρόδρομοι ως Μονοπώλιο

Η ανάπτυξη της τεχνολογίας σιδηροδρόμων το 19ο αιώνα προϋπήρχε της ανάπτυξης του συστήματος οδικών μεταφορών/αυτοκινητοδρόμων για εμπορεύματα κατά δεκάδες έτη. Κατά την πρώτη ιστορική περίοδο του σιδηροδρόμου στις ΗΠΑ έως την αρχή του 20ού αιώνα, ο ανταγωνισμός από τους οδικούς μεταφορείς ήταν πραγματικά λιγιστός. Η ποιότητα των δρόμων στις Ηνωμένες Πολιτείες και διεθνώς δεν ήταν υψηλή. Επομένως, οι σιδηρόδρομοι είχαν κάτι που ισοδυναμούσε με συλλογικό μονοπώλιο στην ανάπτυξη της εμπορευματικής αγοράς στις Ηνωμένες Πολιτείες. Φυσικά υπήρχε ανταγωνισμός μεταξύ σιδηροδρόμων, αλλά ο σιδηρόδρομος δεν είχε ανταγωνισμό άλλου χειρσαίου μέσου. Αυτό ίσχυε όχι μόνο για χύδην φορτία, αλλά κατ' ουσία για όλα τα εμπορεύματα. Για πολλά χρόνια οι σιδηρόδρομοι λειτουργούσαν όπως ουσιαστικά ένα συλλογικό μονοπώλιο στη μεταφορά αγαθών μέσα στις Ηνωμένες Πολιτείες.⁴⁴

4.5.Ρύθμιση και απελευθέρωση της αγοράς

Κάποια από τα προβλήματα της βιομηχανίας σιδηροδρόμων σε πιο πρόσφατα χρόνια, θα μπορούσε να υποστηρίξει κάποιος, ότι προέρχονται από αυτές τις αρχικές επιτυχίες. Κυριάρχησαν τόσο στην αγορά, μέχρι που οι αποστολείς φορτίων - συγκεκριμένα οι γεωργοί διαμαρτυρήθηκαν και ζήτησαν από την κυβέρνηση να ρυθμίσει τις μονοπωλιακές δυνάμεις της βιομηχανίας σιδηροδρόμων. Το 1887 - περισσότερο από έναν αιώνα

⁴⁴ Joseph Sussman (2000) «Εισαγωγή στα Συστήματα Μεταφορών» Επιμέλεια Μετάφραση: Ευστρ. Παπαδημητρίου-Ορ. Σχινάς, Εκδόσεις Σταμούλης σελ. 241-243

πριν - συστάθηκε η Διαπολιτειακή Επιτροπή Εμπορίου (Interstate Commerce Commission-ICC) με αποστολή τη σωστή ρύθμιση της λειτουργίας αυτού του μονοπωλίου.

Σήμερα οι σιδηρόδρομοι δεν είναι πλέον μονοπώλιο, το αντίθετο μάλιστα. Δέχονται μεγάλο ανταγωνισμό από άλλα χερσαία μέσα και συγκεκριμένα τα οδικά και τους αγωγούς. Ο ρυθμιστικός μηχανισμός που τέθηκε σε εφαρμογή πριν από έναν αιώνα για να κάμψει τις υπερβολές της μονοπωλιακής συμπεριφοράς των σιδηροδρόμων έχει αποσυναρμολογηθεί πολύ πιο αργά από τη χειροτέρευση της θέσης των σιδηροδρόμων στην αγορά. Το 1920 οι σιδηρόδρομοι μετέφεραν περίπου το 85% των τωναμιλίων των Ηνωμένων Πολιτειών. Το 1970 αυτό το μερίδιο αγοράς είχε μειωθεί περίπου στο 36% - αυτό είναι μια αρκετά σημαντική αλλαγή - από ένα πραγματικό μονοπώλιο με 85% της αγοράς σε ένα μερίδιο ελαφρώς μεγαλύτερο του ενός τρίτου κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου των 50 ετών. Εάν κάποιος λάβει υπόψη του το μερίδιο των εσόδων αντί για τωναμίλια, η εξέλιξη είναι ακόμα πιο δραματική.

Ωστόσο, στις τελευταίες δύο δεκαετίες έχει πραγματοποιηθεί σημαντική απελευθέρωση της αγοράς. Αυτό σημαίνει μια χαλάρωση των ρυθμίσεων εκ μέρους της κυβέρνησης, όσον αφορά την κοστολόγηση υπηρεσιών, τις συγχωνεύσεις, την αντιμετώπιση "δέσμιων" αποστολέων κλπ. Η βιομηχανία σιδηροδρόμων θα ισχυριζόταν ότι εξακολουθούν να υφίστανται ρυθμίσεις δυσανάλογες της πραγματικής ισχύος τους στην αγορά. Ισχυρίζονται ότι το μονοπώλιό τους έχει πολύ καιρό τώρα εξαφανιστεί και ότι θα έπρεπε να έχουν περισσότερη ελευθερία δράσης. Σίγουρα, έχουν πολύ περισσότερη ελευθερία δράσης από ό,τι είχαν πριν το 1980, όταν θεσπίστηκε η Πράξη Staggers. Αυτή η νομοθεσία άλλαξε το πεδίο στους εμπορευματικούς μεταφορείς με πολύ σημαντικό τρόπο.

Μπορεί κανείς να ισχυρισθεί ότι η πρόσφατη επιτυχία της βιομηχανίας σιδηροδρόμων των Ηνωμένων Πολιτειών απορρέει κατά μεγάλο βαθμό από εκείνο το κύμα της κατάργησης των ρυθμίσεων του 1980. Πολλοί θεωρούν ότι αυτή η απελευθέρωση των κανονισμών ήταν αναμενόμενη εδώ και πού καιρό αφού ο ανταγωνισμός ότι αυτή η απελευθέρωση των κανονισμών ήταν αναμενόμενη εδώ και πολύ καιρό αφού ο ανταγωνισμός από τις οδικές μεταφορές, που επιταχύνθηκε από την ανάπτυξη του Διαπολιτειακού Συστήματος Αυτοκινητοδρόμου (Interstate System) που ξεκίνησε το 1950, έκανε σημαντική ζημιά στους σιδηροδρόμους των Ηνωμένων Πολιτειών, τόσο στο οικονομικό επίπεδο όσο και στο επίπεδο των επιχειρήσεων μεταφοράς εμπορευμάτων.

4.6.Διοίκηση Σιδηροδρόμων

Οι σιδηρόδρομοι σήμερα αντιμετωπίζονται ως σχετικά παραδοσιακοί στην εμπορική τους προσέγγιση. Ωστόσο, για εκείνους που ενδιαφέρονται για την ανάπτυξη εννοιών διοίκησης, εάν εξεταστεί η περίοδος από το 1870 έως το τέλος του 200ού αιώνα και διαβάσουν κάποια από τα έργα της νεότερης ιστορίας, όπως αυτά του καθηγητή του Harvard, Alfred Chandler, θα διαπιστώσουν ότι οι σιδηρόδρομοι καινοτομούν κυριολεκτικά σε θέματα διοίκησης. Οι εταιρείες σιδηροδρόμων ήταν τεράστιες επιχειρήσεις για τα δεδομένα του τέλους του 19ου αιώνα. Ήταν γεωγραφικά διεσπαρμένοι, αντίθετα με τις βιομηχανικές μονάδες που έτειναν να είναι ιδιαίτερα συγκεντρωμένες. Οι δομές διοίκησης που απαιτούνταν για να λειτουργούν αποτελεσματικά αυτοί οι σύνθετοι οργανισμοί, σ' αυτό το σημείο της ιστορίας, ήταν υπερβολικά καινοτόμες. Στην ουσία, κάποιος θα μπορούσε να υποστηρίξει με επιχειρήματα ότι οι δομές διοίκησης των αμερικανικών εταιρειών, καθώς και εταιρειών ανά

τον κόσμο, ακολούθησαν για πολλά χρόνια το ιεραρχικό μοντέλο της διοίκησης σιδηροδρόμων.

Στα πιο πρόσφατα χρόνια, τα πλεονεκτήματα της ιεραρχικής δομής της διοίκησης και του ελέγχου που αυτοί οι σιδηρόδρομοι ανέπτυξαν - μια πραγματικά παραστρατιωτική λειτουργία - έγιναν μειονεκτήματα στην περισσότερο ευέλικτη, πλούσια σε πληροφορίες και επικοινωνία, κοινωνία στην οποία ζούμε τώρα.⁴⁵

4.7. Ασφάλεια εμπορεύματος στις μετακινήσεις με τρένο

Υπάρχουν διάφορες πλευρές της ασφάλειας σιδηροδρόμων. Οι σιδηρόδρομοι μεταφέρουν πολλές φορές επικίνδυνα υλικά. Όταν τα βαγόνια εκτροχιάζονται και επικίνδυνα υλικά διαφεύγουν, μπορεί να δημιουργηθεί μια σοβαρή κατάσταση, ιδίως εάν αυτό συμβεί σε κατοικημένη περιοχή. Έτσι τα "HAZMAT" (Hazardous Material-Επικίνδυνα Υλικά), όπως ονομάζονται, πρέπει απαραίτητως να μεταφέρονται κατάλληλα.

Η ασφάλεια στις ισόπεδες διαβάσεις είναι ένα άλλο σημαντικό ζήτημα. Υπάρχουν περίπου 300.000 ισόπεδες διαβάσεις στις Ηνωμένες Πολιτείες - σημεία, όπου η κίνηση αυτοκινήτων και φορτηγών διασταυρώνεται με το σιδηρόδρομο. Περίπου 600 άνθρωποι το χρόνο τα τελευταία έτη έχουν χάσει τη ζωή τους σε ατυχήματα ισόπεδων διαβάσεων στις Ηνωμένες Πολιτείες. Αυτό απεικονίζει περίπου 1,5% των συνολικών θανάτων σε αυτοκινητόδρομους σ' αυτήν τη χώρα.⁴⁶

⁴⁵ Joseph Sussman (2000) «Εισαγωγή στα Συστήματα Μεταφορών» Επιμέλεια Μετάφραση: Ευστρ. Παπαδημητρίου-Ορ. Σχινάς, Εκδόσεις Σταμούλης σελ. 244-245

⁴⁶ Martlan, C., P. Little, and J. Sussman, "Service Management in the Rail Industry", Proceedings,

Ένα άλλο θέμα που σχετίζεται με την ασφάλεια είναι τα συστήματα ελέγχου, όπως είναι ο αυτόματος διαχωρισμός τρένου (Automatic Train Separation - ATS) ή η πιο προηγμένη εκδοχή, ο εξελιγμένος έλεγχος τρένου (Advanced Train Control - ATC). Και τα δύο έχουν σχεδιαστεί για να ελαχιστοποιήσουν τις συγκρούσεις τρένων. Το ερώτημα είναι η σχέση δαπάνης έναντι της ασφάλειας που κάποιος επιτυγχάνει με διαμορφώσεις των συστημάτων ATS και ATC. Αυτή είναι μια δύσκολη πολιτικής απόφασης ερώτηση. Οι ιδιωτικές εταιρείες σιδηρόδρομων και η Ομοσπονδιακή Διοίκηση Σιδηρόδρομων (Federal Railroad Administration του Υπουργείου Μεταφορών των Ηνωμένων Πολιτειών) συχνά έχουν διαφορετική άποψη σ' αυτό το θέμα. Οι σιδηρόδρομοι ισχυρίζονται ότι η μεγάλη επένδυση κεφαλαίου που απαιτείται γι' αυτά τα συστήματα, εάν αποτελεί οδηγία της FRA, δεν αντισταθμίζεται με τις επιτευχθείσες βελτιώσεις ασφαλείας.⁴⁷

AAR/FRA/TRB Conference on Railroad Freight Transportation Research Needs, Bethesda, MD, July 1993.



⁴⁷ Joseph Sussman (2000) «Εισαγωγή στα Συστήματα Μεταφορών» Επιμέλεια Μετάφραση: Ευστρ. Παπαδημητρίου-Ορ. Σχινάς, Εκδόσεις Σταμούλης σελ. 337



Κεφάλαιο 5^ο Ο Σιδηρόδρομος στην Ελλάδα-Σημερινή Κατάσταση

Η Αθήνα είναι μια πόλη 4 εκατ. κατοίκων περίπου που εξυπηρετείται από ένα συγκοινωνιακό δίκτυο το οποίο περιλαμβάνει θερμικά λεωφορεία, τρόλεϊ και ταξί και από ένα περιορισμένο σύστημα αστικού σιδηροδρόμου (Γραμμή 1) μήκους 26 Km το οποίο διαχειρίζεται η ΗΣΑΠ Α.Ε. Επιπλέον, δύο νέες υπόγειες γραμμές (Γραμμή 2 και 3) που κατασκευάζονται από την εταιρεία ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε συνολικού μήκους 18 Km θα συμπληρώσουν μελλοντικά το σύστημα του Αστικού Σιδηροδρόμου Ν. Αττικής (Αθήνα).




Είναι κοινή πεποίθηση ότι στην ευρύτερη περιοχή των Αθηνών υπάρχει επιτακτική ανάγκη για παροχή υπηρεσιών αστικών συγκοινωνιών αντίστοιχων του επιπέδου μιας σύγχρονης ευρωπαϊκής πόλης. Η αναγκαιότητα αυτή επιβάλλει την αναδιάρθρωση του όλου συστήματος συγκοινωνιών με στόχο τη βελτίωση της ποιότητας παροχής υπηρεσιών και την αποτελεσματική εκμετάλλευση αυτού. Ο στρατηγικός αυτός στόχος μπορεί να υλοποιηθεί από ένα φορέα που θα λειτουργεί βιώσιμα και αποτελεσματικά και θα είναι σε θέση να εφαρμόσει ένα σύγχρονο μοντέλο στρατηγικού και επιχειρησιακού σχεδιασμού.

Οι στρατηγικοί στόχοι του ΗΣΑΠ είναι:

| | |
|---|---|
|  | Η χρηματοοικονομική εξυγίανση της εταιρείας η οποία επιδιώκεται με την τακτοποίηση όλων των παλαιών ανεξόφλητων υποχρεώσεων και σχετικών επιβαρύνσεων, καθώς και με την εξασφάλιση επάρκειας εσόδων για κάλυψη των δαπανών λειτουργίας και ανάπτυξης. |
|  | Ο υλικοτεχνικός εκσυγχρονισμός των ΗΣΑΠ για την αύξηση της μεταφορικής ικανότητας της υπάρχουσας γραμμής και για τη συμβατή συλλειτουργία της με τις δύο υπό κατασκευή νέες γραμμές για τη |

| | |
|---|--|
| | δημιουργία ενός δικτύου αστικού ηλεκτρικού σιδηροδρόμου. |
|  | Η αναδιοργάνωση της λειτουργικής δομής της εταιρείας με στόχο την αύξηση της παραγωγικότητας, τη μείωση του κόστους και τη βελτίωση της ποιότητας των παρεχομένων υπηρεσιών. |
|  | Η λειτουργική ενοποίηση των τριών γραμμών του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου και η υπαγωγή τους σε ένα ενιαίο φορέα. |

Η σημερινή δυσχερής οικονομική θέση της εταιρείας οφείλεται κυρίως σε τρεις βασικούς παράγοντες οι οποίοι είναι :

| | |
|---|---|
|  | Η τιμή του εισιτηρίου. Η τιμή του εισιτηρίου (κόμιστρο), είναι ενταγμένη στα πλαίσια της κοινωνικής πολιτικής της κυβέρνησης, καθορίζεται σε πολύ χαμηλά επίπεδα και αδυνατεί να καλύψει το κόστος παροχής συγκοινωνιακών υπηρεσιών. |
|  | Το χαμηλό επίπεδο κρατικής επιχορήγησης. Η κρατική επιχορήγηση είναι ανεπαρκής και αδυνατεί να καλύψει το λειτουργικό κόστος της εταιρείας |
|  | Τα πολύ υψηλά χρηματοοικονομικά έξοδα και τα υπέρογκα ποσά από ποινικές ρήτρες που δημιουργήθηκαν από τα ανεξόφλητα δάνεια της εταιρείας. |

Η υποβάθμιση του σιδηρόδρομου στην περιοχή διαπιστώνεται τόσο από τους επιβάτες όσο και από τους φορείς και τους εργαζομένους στον ΟΣΕ, ενώ φαίνεται να ομολογείται εν μέρει και από τη διοίκηση του οργανισμού.

5.1. Κρατική Παρέμβαση στους Σιδηρόδρομους

Τις τελευταίες δεκαετίες η διαρκής μείωση του μεριδίου της αγοράς των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών, η μικρή αποτελεσματικότητα των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και η αδυναμία ενσωμάτωσης της νέας τεχνολογίας είχαν σαν αποτέλεσμα την συσσώρευση χρεών και ελλειμμάτων. Στις αρχές της δεκαετίας του 1990 το χρέος των δημοσίων επιχειρήσεων κυμαινόταν από 4,9% του ΑΕΠ στην περίπτωση της Ιταλίας έως 0,2 στην Φιλανδία. Στην Ελλάδα το αντίστοιχο ποσό ανήλθε στο 2,5% του ΑΕΠ. Παράλληλα καμία ευρωπαϊκή σιδηροδρομική επιχείρηση δεν παρουσίαζε κέρδη καθιστώντας τον κλάδο ιδιαίτερα προβληματικό.⁴⁸

Ετσι στις αρχές της δεκαετίας του 1990 στον ευρωπαϊκό χώρο ξεκίνησε μια προσπάθεια για την στήριξη και την εξυγίανση του σιδηρόδρομου. Παράλληλα δημιουργήθηκε το θεσμικό περιβάλλον για την απελευθέρωση της αγοράς με την εισαγωγή ανταγωνιστικών επιχειρήσεων στα εθνικά δίκτυα. Ταυτόχρονα με αυτή την διαδικασία προσδιορίστηκε και ο τρόπος χρηματοδότησης των σιδηροδρομικών έργων, της λειτουργίας των επιχειρήσεων και της συντήρησης του δικτύου. Με την οδηγία 440/1991 ξεκίνησε η αναδιάρθρωση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων με την πρόθεση να δημιουργηθεί μια

⁴⁸ Ελευθεροτυπία, 2007, Ο Ρόλος του Κράτους στον Ευρωπαϊκό Σιδηρόδρομο. Επενδύσεις και Χρηματοδοτήσεις, http://www.ierd.duth.gr/papers/o_rolos.pdf

ανταγωνιστική σιδηροδρομική αγορά ασφαλών μετακινήσεων. Συγκεκριμένα οι παρεμβάσεις οι οποίες αποφασίσθηκαν εντοπίζονται σε τρεις περιοχές:

□ Στην αναδιάρθρωση του χρέους και στον προσδιορισμό των ενεργειών που επιδέχονται κρατικές επιδοτήσεις και ενισχύσεις.

□ Στον διαχωρισμό της σιδηροδρομικής υποδομής από την εκμετάλλευση και τον λογιστικό διαχωρισμό των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τις επιβατικές και τις εμπορευματικές μεταφορές.

□ Στο δικαίωμα πρόσβασης στο σιδηροδρομικό δίκτυο για την αύξηση του ανταγωνισμού.

Κατόπιν αυτών σήμερα επιτρέπεται η άμεση κρατική βοήθεια (χρηματοδοτήσεις-ενισχύσεις, σύναψη δανείων με την κρατική εγγύηση) μόνο στον τομέα της υποδομής καλύπτοντας έτσι το αντίστοιχο κονδύλι για τις επενδύσεις και το λειτουργικό κόστος των εταιρειών της υποδομής. Με αυτό τον τρόπο το σύνολο των ευρωπαϊκών κρατών χρηματοδοτεί την υποδομή και την λειτουργία των σιδηροδρόμων προκειμένου να υποστηρίξει την περιφερειακή ανάπτυξη, να βελτιώσει την πρόσβαση στις αγορές προϊόντων, να διευκολύνει τις μετακινήσεις των εργαζομένων, να αποσυμφορήσει τους δρόμους ακόμα και για λόγους που συνδέονται με την υποστήριξη της εγχώριας βιομηχανίας τροχαίου υλικού. Ο μέσος όρος των χρηματοδοτήσεων στις ευρωπαϊκές χώρες εμπίπτει σε τρεις κατηγορίες: .⁴⁹

- 27% για υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας (διενέργεια δρομολογίων με κόστος μεγαλύτερο από τα έσοδα)

⁴⁹ Ελευθεροτυπία, 2007, Ο Ρόλος του Κράτους στον Ευρωπαϊκό Σιδηρόδρομο. Επενδύσεις και Χρηματοδοτήσεις, http://www.ierd.duth.gr/papers/o_rolos.pdf

- 23% για χρηματοδότηση επενδύσεων στον χώρο της υποδομής και ιδιαίτερα για την δημιουργία δικτύου υψηλών ταχυτήτων
- 25% για την συντήρηση του δικτύου
- 25% για την εξυπηρέτηση των τοκοχρεωλυσιών.

Πρέπει να σημειωθεί ότι με παραπάνω πλαίσιο συμμορφώθηκαν όλες οι Χώρες της Ε.Ε. αλλά ακόμα και χώρες εκτός όπως η Τσεχία, η Πολωνία ακόμα και η Βουλγαρία. Η Ελλάδα και σ' αυτό τον τομέα ακολούθησε την πολιτική των παρεκκλίσεων παραμένοντας η τελευταία ευρωπαϊκή χώρα η οποία δεν έχει προσαρμοστεί στο προαναφερόμενο ευρωπαϊκό πλαίσιο. Η παρέκκλιση στηρίχθηκε στο γεγονός ότι το ελληνικό δίκτυο δεν συνορεύει με οποιοδήποτε άλλο της Ε.Ε. και επομένως δεν μπορεί να έχει ανταγωνισμό. Αυτή η καθυστέρηση είχε σαν αποτέλεσμα να εκκρεμεί η παραπομπή της Χώρας μας στο ευρωπαϊκό δικαστήριο.⁵⁰

Ο ΟΣΕ με την νέα οργανωτική δομή προετοιμάζεται να ανταποκριθεί στον ανταγωνισμό υιοθετώντας μια πελατοκεντρική κατεύθυνση με την βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών μια και δημιουργούνται οι συνθήκες για διενέργεια ανταγωνιστικών δρομολογίων στην Ελλάδα. Μετά το υποχρεωτικό «άνοιγμα» της ελληνικής σιδηροδρομικής αγοράς στον ανταγωνισμό, όλες οι οικονομικές σχέσεις μεταξύ Ελληνικού Δημοσίου και ΟΣΕ (αυτοτελώς ή του ομίλου) θα τεθούν σε νέα βάση καθώς θα είναι πλέον πολύ πιθανή μία παρέμβαση της Ε.Ε. στον τομέα των σιδηροδρόμων, όπως άλλωστε έχει γίνει σε άλλες χώρες. Σε περίπτωση μη υιοθέτησης των ευρωπαϊκών οδηγιών και λειτουργίας των εταιρειών, υπήρχε ο κίνδυνος η Ε.Ε. να θεωρήσει ότι η

⁵⁰ Ελευθεροτυπία, 2007, Ο Ρόλος του Κράτους στον Ευρωπαϊκό Σιδηρόδρομο. Επενδύσεις και Χρηματοδοτήσεις, http://www.ierd.duth.gr/papers/o_rolos.pdf

υφιστάμενη μέθοδος χρηματοδότησης του ΟΣΕ δεν επιτρέπει την παρακολούθηση των κρατικών επιδοτήσεων και να ακυρώσει κρατικές ενισχύσεις παρελθόντων ετών. Γίνεται αντιληπτό ότι η ολοκλήρωση αυτών των διαδικασιών με την λειτουργία των νέων εταιριών έχει το πλεονεκτήματα της οικονομικής, λογιστικής και διαχειριστικής αυτοτέλειας. Με την απόσχιση των δύο κλάδων και την δημιουργία των νέων εταιριών, αυτόματα θα δημιουργηθούν οι προϋποθέσεις για την διαφοροποίηση των πηγών χρηματοδότησης καθώς κάθε μία από τις δύο μεγάλες θυγατρικές θα έχει χωριστά έσοδα και θα δημοσιεύονται εκ των πραγμάτων χωριστοί λογαριασμοί για τις διαφοροποιούμενες δραστηριότητες. .⁵¹

Για την αντιμετώπιση της σημερινής δυσχερούς οικονομικής θέσης της εταιρείας και την περαιτέρω ανάπτυξή της απαιτείται όπως :

Αποσαφηνιστεί το καθεστώς λειτουργίας του νέου φορέα ως μέσου μαζικής μεταφοράς. Το μετρό αναμένεται να είναι το σπουδαιότερο μέσο μαζικής μεταφοράς της πρωτεύουσας. Πρόκειται να προσφέρει σημαντικό κοινωνικό έργο, ενώ η στρατηγική της ανάπτυξής του θα επηρεάσει την ποιότητα και τη μορφή της ζωής ολόκληρου του λεκανοπεδίου. Ο ρόλος που καλείται να παίξει μέσα στο πλέγμα των αστικών συγκοινωνιών της πρωτεύουσας είναι σημαντικός και γι' αυτό το λόγο ο ηλεκτρικός σιδηρόδρομος θα πρέπει

να παραμείνει μία δημόσια επιχείρηση κοινής ωφέλειας,

να έχει δημόσιο χαρακτήρα,

⁵¹ Ελευθεροτυπία, 2007, Ο Ρόλος του Κράτους στον Ευρωπαϊκό Σιδηρόδρομο. Επενδύσεις και Χρηματοδοτήσεις , http://www.ierd.duth.gr/papers/o_rolos.pdf

να ελέγχεται από το Δημόσιο.

Καθοριστούν οι σχέσεις μεταξύ ΗΣΑΠ Α.Ε. και ΑΤΤΙΚΟ ΜΕΤΡΟ Α.Ε.. Η ΗΣΑΠ Α.Ε., λόγω της φύσης και της σημασίας του συγκοινωνιακού έργου που επιτελεί και της εμπειρίας που έχει αποκτήσει στον τομέα αυτό, θα πρέπει να βρίσκεται στο κέντρο του ενδιαφέροντος για τη σύσταση και λειτουργία ενός συστήματος μετρό της πρωτεύουσας. Το νέο σύστημα μετρό **θα αποτελέσει ένα ενιαίο συγκοινωνιακό δίκτυο** κάτω από έναν **ενιαίο φορέα** γιατί έτσι θα επιτευχθούν οικονομίες κλίμακας από την ύπαρξη ενιαίων υποδομών, κοινών επενδύσεων και προμηθειών και ιδίως κοινού προσωπικού που θα αξιοποιηθεί για την κάλυψη του συνόλου των αναγκών των τριών γραμμών, έχοντας την ίδια τεχνολογία και εκπαίδευση. Με δεδομένη τη μακρόχρονη εμπειρία και εξειδίκευση στο ίδιο ακριβώς συγκοινωνιακό έργο, η ΗΣΑΠ Α.Ε. θα πρέπει να αποτελέσει το φορέα υποδοχής και εκμετάλλευσης των νέων γραμμών.

Αλλάξει η χρηματοοικονομική διαχείριση της εταιρείας, ώστε να εξαλειφθούν τα υπάρχοντα ελλείμματα και **να επέλθει εκσυγχρονισμός των δομών καθώς και βελτίωση της υφιστάμενης γραμμής**, ώστε το υπάρχον δίκτυο να είναι σε θέση να δεχτεί επιπλέον αριθμό επιβατών για να είναι δυνατή η αύξηση της ταχύτητας των συρμών και γενικότερα η αισθητικού χαρακτήρα βελτίωση των σταθμών και των χώρων αναμονής των επιβατών. Περαιτέρω, **οι επενδυτικές δαπάνες που έχουν προγραμματιστεί να γίνουν για τη συμβατότητα λειτουργίας και των δύο άλλων γραμμών πρέπει να ολοκληρωθούν το ταχύτερο δυνατό**. Η χρηματοοικονομική διαχείριση της εταιρείας θα πρέπει να γίνεται με ορθολογικά και αποτελεσματικά κριτήρια. Η εταιρεία θα πρέπει να αποβάλλει τους δύσκαμπτους κανόνες λειτουργίας προκειμένου να λειτουργήσει σύμφωνα με κανόνες σύγχρονης, λειτουργικά ανεξάρτητης και τεχνολογικά επαρκούς, διοίκησης.

Καθοριστεί η τιμολογιακή πολιτική της ΗΣΑΠ Α.Ε. Η μέχρι τώρα διαχείριση της ΗΣΑΠ Α.Ε. από το Ελληνικό Δημόσιο είχε δυσμενείς συνέπειες για την εταιρεία. Ο καθορισμός της τιμής του εισιτηρίου (κόμιστρο) σε επίπεδα που αντιστοιχούν στην άσκηση κοινωνικής πολιτικής, ταυτόχρονα με την ανεπαρκή χρηματοδότηση από το κράτος, καθώς και με την περιορισμένη χρηματοδότηση για νέες επενδύσεις (εκσυγχρονισμός του τροχαίου υλικού, νέα σηματοδότηση κλπ) εξανάγκασαν την εταιρεία να καταφύγει στο τραπεζικό δανεισμό για να καλύψει τα ελλείμματα και να χρηματοδοτήσει τις νέες επενδύσεις της με ιδιαίτερα δυσμενείς όρους.

Αυτό είχε ως συνέπεια η ΗΣΑΠ Α.Ε. να εισέλθει σε ένα φαύλο κύκλο αλληλοτροφοδοτούμενων ελλειμμάτων, με τελικό αποτέλεσμα τα σημερινά χρηματοοικονομικά αδιέξοδα.

Οι Χρηματοοικονομικές καταστάσεις της εταιρείας είναι αποπροσανατολιστικές σχετικά με την πραγματική της κατάσταση. Ουσιαστικά, αυτές αντανακλούν την τιμολογιακή και χρηματοοικονομική πολιτική του Δημοσίου, που οδήγησε την ΗΣΑΠ Α.Ε. να εμφανίζεται ως «Προβληματική Επιχείρηση».

Ειδικότερα, η νέα τιμολογιακή πολιτική της ΗΣΑΠ Α.Ε. που θα πρέπει άμεσα να διαμορφωθεί απαιτεί:




τον καθορισμό κομίστρου / επιδότησης.



τη διαφοροποίηση τιμολογίου στο χώρο και το χρόνο.



τη τιμολόγηση για πολλαπλές ή απεριόριστες διαδρομές.



Αυξηθεί η δημόσια επιχορήγηση προς την ΗΣΑΠ Α.Ε., ώστε να καλύπτει τουλάχιστον το 50% του λειτουργικού της κόστους. Αυτό, κατά πάγια διεθνή πρακτική, επιβάλλεται ιδιαίτερα σε μεγάλες μητροπολιτικές περιοχές, λόγω της ευρύτερης κοινωνικής σημασίας που προσδίδεται στο σύστημα των μαζικών μεταφορών.

Συνήθως, το ύψος του κομίστρου είναι χαμηλότερο του μέσου κόστους ανά μετακινούμενο επιβάτη και η διαφορά καλύπτεται με επιδότηση από το δημόσιο προϋπολογισμό (κράτος ή αυτοδιοίκηση).

Η επιδότηση αυτή μειώνει το χρηματικό κόστος για κάθε μετακινούμενο και άρα αυξάνει την ελκυστικότητα του δημοσίου μέσου απέναντι στο ιδιωτικό.

Επίσης, μερική ή ολική τακτοποίηση των συσσωρευμένων χρεών είναι απαραίτητη, ώστε να καταστεί δυνατή η εξεύρεση νέων και υγιών κεφαλαίων για τη χρηματοδότηση των απαιτούμενων επενδύσεων.

● Αξιοποιηθούν τα περιουσιακά στοιχεία και τα έσοδα από διαφήμιση. Αυτές είναι δύο σημαντικές πηγές χρηματοδοτικής αναδιάρθρωσης της εταιρείας.

Η αξιοποίησή τους θα πρέπει να γίνει με τον πλέον πρόσφορο και αποδοτικό τρόπο, σε συνδυασμό με τη διασφάλιση πλήρους διαφάνειας κατά τον χειρισμό των σχετικών θεμάτων.

● Ενισχυθεί η ταχύτητα και η αποτελεσματικότητα στη λήψη των αποφάσεων που θα οδηγήσει στην οικονομικότερη λειτουργία της εταιρείας. Για να επιτευχθεί αυτό απαιτείται μια σειρά από ειδικές νομοθετικές ρυθμίσεις με στόχο τη σύνταξη ενός νέου οργανωτικού πλαισίου που θα ρυθμίζει τις προσλήψεις, τις αποσπάσεις και τις μετατάξεις, ώστε να αξιοποιείται όλο το υπάρχον προσωπικό εντός της ΗΣΑΠ Α.Ε. Επίσης, απαιτείται ένα σύστημα

αμοιβών που θα ενισχύει το ενδιαφέρον των εργαζομένων και ένα σύστημα που θα εξασφαλίζει την αξιοκρατική αξιολόγηση του προσωπικού.

Το νέο πλαίσιο θα επανακαθορίζει τις θέσεις εργασίας, ώστε να αποφευχθεί τυχόν μείωση του απασχολούμενου προσωπικού και αξιοποίησή του ή μείωση της αμοιβής του. Το τυχόν πλεονάζον προσωπικό, εάν υπάρξει σε κάποιους τομείς, θα απορροφηθεί από τις νέες θέσεις εργασίας που θα προκύψουν από τις δύο νέες γραμμές.

Εκσυγχρονιστούν και αναβαθμιστούν οι σταθμοί. Ενόψει της λειτουργίας των δύο νέων γραμμών, είναι επιτακτική η ανάγκη για έργα αναβάθμισης, όπως είναι η επέκταση του μήκους των σταθμών επιβίβασης - αποβίβασης επιβατών για να είναι δυνατή η χρήση συρμών με 6 βαγόνια και η βελτίωση του δικτύου, για να είναι δυνατή η αύξηση της ταχύτητας των συρμών, καθώς και η αισθητική αναβάθμιση των σταθμών για να μη διαφέρουν πολύ από τους καινούργιους που θα κατασκευαστούν.

Παράλληλα, τα παλαιά οχήματα θα πρέπει να αντικατασταθούν με καινούργια που έχουν χαμηλότερο κόστος λειτουργίας, με αποτέλεσμα να αυξηθεί η παραγωγικότητα της Γραμμής 1 η οποία θα λειτουργεί με χαμηλότερο κόστος ανά επιβάτη.

Βελτιωθεί η ποιότητα των παρεχομένων υπηρεσιών. Έρευνα της κοινής γνώμης που διενεργήθηκε με πρωτοβουλία των εργαζομένων για την εικόνα που έχει σχηματίσει το επιβατικό κοινό για τις παρεχόμενες υπηρεσίες από την ΗΣΑΠ Α.Ε. είχε θετικά για την εταιρεία αποτελέσματα.

Ο Χάρτης Υποχρεώσεων Καταναλωτή (ΧΥΚ) που καταρτίστηκε πρόσφατα, έγινε εσπευσμένα χωρίς να προηγηθεί η απαραίτητη διερεύνηση για το τι θέλει και τι περιμένει το επιβατικό κοινό από την ΗΣΑΠ Α.Ε. Ο νέος ΧΥΚ που θα καταρτιστεί θα πρέπει να περιλαμβάνει και έρευνα της γνώμης του επιβατικού

κοινού της πρωτεύουσας, προκειμένου να ανιχνευθούν, να ταξινομηθούν και να ιεραρχηθούν οι πραγματικές προσδοκίες και τα παράπονα των επιβατών.

Καθορίζεται το μέλλον της μονάδας των λεωφορείων. Το επίπεδο εξυπηρέτησης που παρέχεται από τα Λεωφορεία είναι συγκριτικά ανώτερο από το αντίστοιχο των υπολοίπων ομοειδών (έρευνα γνώμης της ΚΑΠΑ RESEARCH A.E.).

Στις σημερινές συνθήκες η μονάδα των πράσινων Λεωφορείων ή θα πρέπει για λειτουργικούς λόγους να αναβαθμιστεί και εκσυγχρονισθεί με αγορά νέων οχημάτων ή θα πρέπει η ΗΣΑΠ Α.Ε. να αποδεσμευτεί σταδιακά από αυτή τη δραστηριότητα με τη μέθοδο της σταδιακής συρρίκνωσης μέχρι την οριστική κατάργησή της.⁵²

⁵² ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ, 1999, Δημιουργία Ενιαίου Φορέα Εκμετάλλευσης του Δικτύου Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων Αττικής (Σύνοψη Μελέτης), ΤΕΥΧΟΣ 43, ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1999

Κεφάλαιο 6^ο Διαπιστώσεις -Συμπεράσματα

Η χρησιμοποίηση διαφορετικού επιπέδου υπηρεσιών ως ένας τρόπος για τη διαχείριση της μεταφορικής ικανότητας είναι μια σημαντική έννοια μεταφορών και είναι εφαρμόσιμη στους σιδηροδρόμους. Υπάρχουν πολλά διαφορετικά είδη μεταφορικής ικανότητας που πρέπει να επιμεριστούν. Υπάρχει η μεταφορική ικανότητα της κύριας γραμμής το δίκτυο μπορεί να δεχθεί μέχρι κάποιο αριθμό τρένων την ημέρα. Υπάρχει η χωρητικότητα του τερματικού σταθμού, καθώς κάποιος αλλάζει τρένα μέσω αυτών των εγκαταστάσεων. Η χωρητικότητα επίσης επηρεάζεται από τον αριθμό των εμπορευματικών βαγονιών στο απόθεμά μας, το μέγεθος της μεταφορικής ισχύος του συστήματος, τους ανθρώπινους πόρους και τη διοίκηση μεταξύ άλλων.

Ο βαθμός της ευελιξίας στις σιδηροδρομικές λειτουργίες αποτελεί σημαντικό ζητούμενο στο σχεδιασμό, ιδίως όταν κάποιος λειτουργεί κοντά στη διαθέσιμη χωρητικότητα. Αυτό το σημείο δοκιμάζεται, επειδή η βιομηχανία σιδηροδρόμων είναι ιστορικά σε υψηλά επίπεδα διακίνησης, ενώ ο αριθμός των γραμμών έχει σημαντικά μειωθεί.

Οι προβλέψεις για τους σιδηρόδρομους του επόμενου αιώνα είναι πάντα ενδιαφέρουσες. Οι προβλέψεις αυτές περιλαμβάνουν πολιτικές και τεχνολογικές αλλαγές. Ήδη, οι τεχνολογικές εξελίξεις, όπως τα τρένα υψηλών ταχυτήτων, βρίσκονται σε στάδιο υλοποίησης. Το κύριο εμπόδιο για τους μελλοντικούς σιδηρόδρομους είναι η έλλειψη ανάλογου κεφαλαίου, όμως ακόμα και αυτό το πρόβλημα σταδιακά διορθώνεται. Το 1990, η Καλιφόρνια ενέκρινε την έκδοση ενός ομολογιακού δανείου με δημόσια εγγραφή ύψους 3 δισεκατομμυρίων δολαρίων για όλα τα έργα στην πολιτεία.

Οι πολιτικές αλλαγές αφορούν την ιδιωτικοποίηση των κρατικών σιδηροδρόμων.

Μία πολιτειακή ή ομοσπονδιακή κυβέρνηση μπορεί να αποφασίσει να διατηρήσει την ιδιοκτησία και τη συντήρηση των γραμμών, πουλώντας την ιδιοκτησία και την εκμετάλλευση του τροχαίου υλικού (rolling stock) και το οποίο περιλαμβάνει τις μηχανές, τα επιβατικά βαγόνια και τον λοιπό εξοπλισμό που κινείται επί των σιδηροτροχιών, σε μία κερδοσκοπική ιδιωτική εταιρία.

Η Αμερικανική Εθνική Υπηρεσία Πάρκων έχει σκεφτεί τη δημιουργία ενός **ηλιακού τρένου** στο Εθνικό Πάρκο Yosemite, σε μια προσπάθειά της να μειώσει την κίνηση των αυτοκινήτων και τη μόλυνση. Το τρένο θα ενώνεται με τον Amtrak στο Merced της Καλιφόρνια και θα κινείται από ηλιακή τεχνολογία, που είναι γνωστή με το όνομα **φωτοβολταϊκή (photovoltaics)**. Το τρένο θα διαθέτει φωτοβολταϊκή επικάλυψη και φωτοβολταϊκούς σταθμούς ανά δέκα μίλια, για την παροχή ρεύματος για όλες τις ηλεκτρικές του ανάγκες συμπεριλαμβανομένης και της κίνησης.^{53, 54}

Το μέλλον των επιβατικών σιδηροδρομικών ταξιδιών στον Καναδά, ίσως να σχετίζεται με τη Συμφωνία Ελεύθερου Εμπορίου Βόρειας Αμερικής (North American Free Trade Agreement - NAFTA). Η συμφωνία αυτή αναφέρεται σε μία κοινή αγορά ανάμεσα στον Καναδά, τις Ηνωμένες Πολιτείες και το Μεξικό. Όπως και στην περίπτωση των Ηνωμένων Πολιτειών, ο Καναδάς έχει μία σιδηροδρομική υπηρεσία, τη Via Rail, που ανήκει και επιχορηγείται από την ομοσπονδιακή κυβέρνηση της χώρας.⁵⁵ Το 1993, η χρηματοδότηση της Via Rail μειώθηκε στα 350 εκατομμύρια δολάρια από τα 600 εκατομμύρια που ήταν το 1989. Το αποτέλεσμα ήταν να μειώσει το κόστος της, να βελτιώσει το μάρκετινγκ, και να ανακοινώσει σχέδια για την κατάργηση των ασύμφορων

⁵³ Bowker, Michael. "A Solar Solution for Yosemite", *Technology Review*, Νοέμβριος- Δεκέμβριος 1991, σ. 22-23.

⁵⁴ Chuk Y. Gee, James C.Makens, Dexter J.L.Choy (2001) «Τουριστική &Ταξιδιωτική Βιομηχανία» Εκδόσεις Έλλην, Επιμέλεια Θωμάς Μαυροδόντης

⁵⁵ "Railways: Red Light, Green Light", *the Economist*, 17 Ιουλίου 1993, σ. 25-26.

δρομολογίων, όπως η γραμμή Montreal - Saint John του New Brunswick.⁵⁶ Το μέλλον των ανατολικών δρομολογίων της Via Rail συνδέεται άμεσα με την πολιτική της περιφέρειας, και ειδικά του Κεμπέκ. Η Via Rail φαίνεται να ενδιαφέρεται περισσότερο για την ανάπτυξη των δρομολογίων μεταξύ βορά και νότου, ώστε να επωφεληθεί από τη NAFTA A, παρά για τη βελτίωση των ταξιδιών μεταξύ ανατολής και δύσης.⁵⁷

Οι Καναδικοί εμπορικοί σιδηρόδρομοι ελαβαν μέτρα, για να εξασφαλίσουν τη συμμετοχή τους στην αναμενόμενη ανάπτυξη του εμπορίου ανάμεσα στο Μεξικό, τις Ηνωμένες Πολιτείες και τον Καναδά, μετά την υιοθέτηση της NAFTA A. Ο Καναδικός Εθνικός Σιδηρόδρομος και οι τρεις του Αμερικανικοί σιδηρόδρομοι (Grand Trunk, Western - Duluth, Winnipeg, Pacific - και Central Vermont) έχουν ενσωματώσει το μάρκετινγκ και τις λειτουργίες τους σε ένα νέο σύστημα, που είναι γνωστό ως C.N. North America. Το γεγονός αυτό αποτελεί μία μεταστροφή του παραδοσιακού προσανατολισμού του ενδιαφέροντος από ανατολικά-δυτικά στα βόρεια-νότια.⁵⁸ Μετά τη μείωση των επιχορηγήσεων στη Via Rail, τα δρομολόγια μειωθήκαν από 33 σε 19 και ο αριθμός των τρένων, που λειτουργούν κάθε εβδομάδα, έπεσε από 810 σε 396. Από τότε, η Via εισε μία αύξηση στον αριθμό των επιβατών και των εσόδων, εξαιτίας των αυστηρότερων κοστολογικών ελέγχων και του αποτελεσματικότερου μάρκετινγκ.

Το δρομολόγιο Βανκούβερ-Τορόντο μετονομάστηκε σε Καναδική Κλασσική Σιδηροδρομική Εμπειρία, με μία νέα υπηρεσία, που λειτουργεί τρεις φορές την εβδομάδα. Οι Αμερικανοί τουρίστες απολαμβάνουν το ταξίδι αυτό μέσα από τα

⁵⁶ Gerick, Greg. "Via Rail: Less is More", *Ray/way Age*, Ιούλιος 1991, σ. 110-111.

⁵⁷ Chuk Y. Gee, James C. Makens, Dexter J.L. Choy (2001) «Τουριστική & Ταξιδιωτική Βιομηχανία» Εκδόσεις Έλλην, Επιμέλεια Θωμάς Μαυροδόντης

⁵⁸ Bonny, Joseph. "CN & Grand Trunk = C. N. North America", *American Shipper*, Φεβρουάριος 1992, σ. 48.

Καναδικά Βραχώδη Όρη και τις πεδιάδες, με αποτέλεσμα η Αμερικανική αγορά να αποτελεί στόχο των διαφημιστικών προσπαθειών, με ετήσιο προϋπολογισμό μάρκετινγκ περίπου 400.000 δολάρια.⁵⁹

Άρθρα στον επαγγελματικό τύπο δίνουν έμφαση στα προβλήματα της χωρητικότητας των σιδηροτροχιών των σιδηροδρόμων, που δεν είχαν τεθεί ως ζήτημα στη βιομηχανία εδώ και δεκάδες χρόνια. Παραδοσιακά το πρόβλημα ήταν το περίσσειμα χωρητικότητας και η ανάγκη ορθολογισμού. Τώρα οι σιδηρόδρομοι είναι σε μια φάση, που δεν έχουν επαρκή χωρητικότητα. Ιδέες, έννοιες και πολιτικές λειτουργίας που δούλεψαν καλά στο 50% της διαθέσιμης χωρητικότητας δε δουλεύουν πολύ καλά στο 95% της διαθέσιμης χωρητικότητας. Το πόσο καλά το αντιμετωπίζει αυτό το ζήτημα η βιομηχανία θα καθορίσει και τη μελλοντική της επιτυχία.

⁵⁹ Green, Carolyn. "Via Acts to Get Back on Track", *Marketing* (McLean - Hunter), 20 Απριλίου 1992, σ. 48.

Βιβλιογραφία

1. "Asia's Big New Train Set", *The Economist*, 17 Σεπτεμβρίου 1994, σ. 67-68.
2. "Casey Jones Had Better Watch His Speed", *The Economist*, 17 Σεπτεμβρίου 1994, σ.68.
3. "Europe's Railways, Light at the End of the Tunnel", *The Economist*, 29 Οκτωβρίου - 4 Νοεμβρίου 1994, σ. 23-25.
4. "Phoney Services Are for Real", *The Cornell Hotel/ and Restaurant Administration Quarterly*, Vol. 33, No. 3, Ιούνιος 1992, σ. 94.
5. "Railways: Red Light, Green Light", *The Economist*, 17 Ιουλίου 1993, σ. 25-26.
6. "Safety Fact Sheet", Amtrak Public Affairs, 60 Mass. Avenue, Washington, D.C. 20002.
7. "Washington Panel Gives Amtrak Preference", *Railway Age*, Ιανουάριος 1993, σ. 22.
8. 'Union Pacific Plans \$100 Million Double Tracking in Eastern Oregon', *Traffic World*, 15 Μαρτίου 1993, σ,33
9. Annual Report, National Railroad Passenger Corporation, σ. 15.
- 10.Badnall, R.,(1833) ATreatise on Railway Improvements, London., England :Sherwood, Gilbert and Piper.
- 11.Bonney, Joseph. "CN & Grand Trunk = C. N. North America", *American Shipper*, Φεβρουάριος 1992, σ. 48.

12. Bowker, Michael. "A Solar Solution for Yosemite", *Technology Review*, Νοέμβριος- Δεκέμβριος 1991, σ. 22-23.
13. Chuk Y. Gee, James C. Makens, Dexter J.L. Choy (2001) «Τουριστική & Ταξιδιωτική Βιομηχανία» Εκδόσεις Έλλην, Επιμέλεια Θωμάς Μαυροδόνη
14. Edgell, David I., και Sarah J. Dalton. "Home on the Road: Exploring Rural America is a Commanding Business Asset", *Business America*, Vol 114, 29 Νοεμβρίου 1993, σ. 18-20.
15. Gormick, Greg. "Via Rail: Less is More", *Railway Age*, Ιούλιος 1991, σ. 110-111.
16. Green, Carolyn. "Via Acts to Get Back on Track", *Marketing* (McLean - Hunter), 20 Απριλίου 1992, σ. 48.
17. Joseph Sussman (2000) «Εισαγωγή στα Συστήματα Μεταφορών» Επιμέλεια Μετάφραση: Ευστρ. Παπαδημητρίου-Ορ. Σχινάς, Εκδόσεις Σταμούλης σελ.
18. Kaven, Henry C. "Video on Wheels", *Mass Transit*, Μάρτιος 1991, σ. 40-41.
19. Lewis, Robert G. "Passenger Service Goes Intermodal", *Railway Age*, Ιούλιος 1990, σ. 104.
20. "Mallory, Maria και Greg Bowen". "Oh What a Lovely Fare War", *Business Week*, 29 Ιουνίου 1992, σ. 37.
21. Martlan, C., P. Little, and J. Sussman, "Service Management in the Rail Industry", Proceedings, AAR/FRA/TRB Conference on Railroad Freight Transportation Research Needs, Bethesda, MD, July 1993.

22. McCarthy, Michael J. "More Taking the Plane and the Train", *The Wall Street Journal*, 22 Μαρτίου 1994, σ. B1.
23. Myers, Nicholas. "The Seating Issues", *Mass Transit*, Ιούλιος - Αύγουστος 1992, σ. 42-44.
24. Roberts, Robert. "New Directions for Amtrak", *Railway Age*, Ιούνιος 1991, σ. 59-60.
25. Source Book, Amtrak 2000, Amtrak Public Affairs, Washington υπίον States, 60 Mass. Avenue, NE, Washington, D.C. 20002, σ. 5-7.
26. Timblin, Carol. "Traveling the Tourist Trains", *The State*, Snow Publishing Inc., Μάιος 1991, σ. 24- 29.
27. Wukas, Mark, "American Orient Express", *The Chicago Tribune*, Κυριακή 27 Αυγούστου 1995, σ.8 Τομέας 12.
28. Βικιπαίδεια , ελεύθερη εγκυκλοπαίδεια (2009) Ανάκτηση από: <http://el.wikipedia.org>, Νοέμβριος 2009
29. Ελευθεροτυπία, 2007, Ο Ρόλος του Κράτους στον Ευρωπαϊκό Σιδηρόδρομο. Επενδύσεις και Χρηματοδοτήσεις , http://www.ierd.duth.gr/papers/o_rollos.pdf
30. ΕΝΗΜΕΡΩΣΗ, 1999, Δημιουργία Ενιαίου Φορέα Εκμετάλλευσης του Δικτύου Ηλεκτρικών Σιδηροδρόμων Αττικής (Σύνοψη Μελέτης), ΤΕΥΧΟΣ 43, ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ 1999
31. Ζευκίλη Δ. (2009) «Καλοκαίρι Πάνω στις Ράγες» athinoramatravel.gr
32. <http://www.tovima.gr>
33. <http://www.trainose.com>

34. <http://www.travelchat.gr>

35. <http://www.railserve.com/jump/jump.cgi?ID=16247>

Παραρτήματα

Τουριστικά πακέτα ταξιδίων με τρένο

Το Glacier Express των Άλπεων



Μόνο επτάμισι ώρες διαρκεί το ταξίδι με το Glacier Express, οι οποίες αρκούν για να γεμίσουν τις μπαταρίες σας για τον υπόλοιπο χρόνο. Με το τέλος του ταξιδιού, στις αποσκευές σας θα προσθέσετε και μια συλλογή από εικόνες που κόβουν την ανάσα.

Η διαδρομή στην καρδιά των Ελβετικών Άλπεων περνάει πάνω από 291 γέφυρες, μέσα από 91 τούνελ και από την παγωμένη λίμνη Oberalp στα 2.033 μέτρα, την πηγή του ποταμού Reuss. Από το αναπαυτικό πανοραμικό βαγόκι, στο οποίο θα πρέπει να έχετε κλείσει θέση ημέρες πριν, ξετυλίγεται το μαγικό παραμυθένιο σκηνικό των Ελβετικών Άλπεων. Παρθένα δάση, ήρεμα αλπικά τοπία, θορυβώδεις ποταμοί, ορεινές πεδιάδες. (Info: Rhätische Bahn, 0041(0)812886366, www.rhb.ch)

Η εμπειρία ταξιδιού της Αλάσκας για τους ανεξάρτητους προσαρμοσμένους ταξιδιώτες γύρους της άριστης αξίας



Όταν ο ταξιδιώτης επιβιβάζεται στο σιδηρόδρομο της Αλάσκας, βιώνει μια από τις ομορφότερες διαδρομές στις Ηνωμένες Πολιτείες. Ο σιδηρόδρομος της Αλάσκας ταξιδεύει την ίδια ιστορική διαδρομή άγριων τοπίων που καθιερώθηκε αμέσως μόλις το πρώτο κύμα των ανθρακωρύχων και των πρωτοπόρων ήρθε στην Αλάσκα στις αρχές των δεκαετιών του 20ου αιώνα.



- Το 1904 η κατασκευή άρχισε σε ένα πρόγραμμα για να χτιστεί μια γραμμή σιδηροδρόμου, η οποία θα έτρεχε από το Seward στο Fairbanks στο εσωτερικό της Αλάσκας. Αυτή η ιδιαίτερος χρηματοδοτημένη επιχείρηση, αποκαλούμενη κεντρική Αλάσκα, ήταν ο προκάτοχος του σιδηροδρόμου της Αλάσκας. Ο σιδηρόδρομος θα παρείχε το μηχανισμό για τις αναγκαίες προμήθειες στο μακρινό εσωτερικό της Αλάσκας από τους κύριους ωκεάνιους λιμένες. Ο σιδηρόδρομος της Αλάσκας ήταν ένας τομέας εισαγωγών της οικονομίας πρωτοπόρων που επιτρέπει την ανάπτυξη και την παραγωγή του ορυκτού πλούτου.

• Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου, ένας πυρετός χρυσοθηρίας κυριαρχούσε μιας και οι λόφοι της περιοχής ήταν γεμάτοι άνθρακα στην κοιλάδα Matanuska και ήταν έτοιμοι για εξαγωγή. Το Seward επιλέχτηκε ως αρχή του σιδηροδρόμου λόγω της θέσης του στον κόλπο αναζωογόνησης, ο οποίος παραμένει παγωμένος κατά τη διάρκεια των κρύων χειμώνων της Αλάσκας. Ο σιδηρόδρομος της Αλάσκας είναι ακόμα μια ζωτικής σημασίας σύνδεση σήμερα, που παραδίδει τα αγαθά & που παρέχει τη μεταφορά στις μακρινές κοινότητες των τοπίων της άγριας φύσης.

Ο χάρτης της Αλάσκας με τις αναλυτικές διαδρομές του σιδηροδρόμου, παρουσιάζεται παρακάτω:



Παρακάτω παρατίθεται ένα εβδομαδιαίο πρόγραμμα πακέτου ταξιδιού με 8 μέρες και 7 διανυκτερεύσεις στην τιμή των 2.195\$ το άτομο , με αναλυτικές καθημερινές δραστηριότητες

Ημέρα 1 - γύρος καγιάκ κόλπων αναζωογόνησης

Αρχίστε το γύρο στο Anchorage - πρόσφατο πρότυπο ενοικιασμένο όχημα που παρέχεται για 8 ημέρες με την απεριόριστη απόσταση σε μίλια

- Ταξιδέψετε κάτω από τη χερσόνησο Kenai από το Anchorage σε Seward (κίνηση 2 ώρες)
- Απολαύστε μια επίσκεψη σε ένα τοπικό ιστορικό κύριο ορυχείο για να δοκιμάσετε την τύχη σας
- Πηγαίνετε με το τραμ AM Alyeska για να απολαύσετε ένα φυσικό μεσημεριανό γεύμα «στην κορυφή»
- Φθάστε στην πύλη Seward- στο εθνικό πάρκο φιορδ Kenai
- Πάρτε έναν τρίωρο kayaking γύρο του κόλπου αναζωογόνησης (δεν είναι απαραίτητη παρόμοια προηγούμενη εμπειρία)
- Κάντε καγιάκ σε κόλπους αναζωογόνησης

Ημέρα 2 - εθνικό πάρκο φιορδ Kenai

Έχετε το πρόγευμα στο κρεβάτι

- Κάντε όλη την ημέρα κρουαζιέρα στο εθνικό πάρκο φιορδ Kenai, ένα από τα πιο φυσικά και άγρια εθνικά πάρκα της Αλάσκας.
- Ταξιδέψετε σε ένα άνετο επιβατικό σκάφος, απολαμβάνοντας ένα μεσημεριανό γεύμα. Αυτή η εννέα ωρών κρουαζιέρα θα σας παρασύρει βαθιά στο πάρκο που παρέχει μια πλήρη μέρα θαυμασμού της άγριας φύσης.

Ημέρα 3 –Εκδρομή σε όρμο

Έχετε το πρόγευμα στο κρεβάτι

- Περιοδεύστε το κέντρο της Αλάσκας
- Επισκεφτείτε την καλλιτεχνική κοινότητα του όρμου πριν επιστρέψετε στο πορθμείο

Ημέρα 4 –Περιήγηση σε αρκούδες

Έχετε το πρόγευμα στο κρεβάτι

- Εξερευνήστε τη δευτερεύουσα κοινότητα κόλπων των ερευνητικών κέντρων άγριας φύσης
- Περιοδεύστε το ρωσικό χωριό Ninilchik
- Θαυμάστε τις αρκούδες που τρέφονται με σολομό
- Κατοικία Girdwood παρεχόμενη

Ημέρα 5 - πτήση-στο όρος McKinley

Έχετε το πρόγευμα στο κρεβάτι

- Αρχίστε από το Βορρά προς το Talkeetna (περ. 3 ώρες)
- Στάση κοντά στο έλος αγγειοπλαστών για να απολαύσετε τα πουλιών και τη θέα των σολομών
- Κάντε περιοδεία στο εγγενές κέντρο κληρονομιάς της Αλάσκας - απολαύστε την εγγενή αφήγηση και τους ιστορικούς χορευτές
- Πάρτε πτήση-βλέποντας το γύρο του όρους McKinley που περιτριγυρίζεται από παγετώνες
- Κατοικία Talkeetna παρεχόμενη

Ημέρα 6 - σιδηρόδρομος της Αλάσκας

Έχετε το πρόγευμα στο κρεβάτι

- Ερευνήστε την ιστορία Talkeetna σε μια περιήγηση με τα πόδια
- Απολαύστε μια διαδρομή με το τρένο με το σιδηρόδρομο της Αλάσκας σε μια κοινότητα αγροτικών σπιτιών
- Κίνηση από Talkeetna σε Denali (περ. κίνηση 2 ώρες)
- Κατοικία περιοχής Denali παρεχόμενη

Ημέρα 7 - εθνικό πάρκο Denali

Έχετε το πρόγευμα στο κρεβάτι

- Πάρτε ένα picnic μεσημεριανό γεύμα για την ημέρα σας στο εθνικό πάρκο Denali
- Ξοδέψετε την ημέρα σας με την απόλαυση της άγριας φύσης και εξερεύνηση του εθνικού πάρκου Denali
- Περιηγηθείτε με το λεωφορείο στο εθνικό πάρκο Denali
- Κατοικία περιοχής Denali παρεχόμενη

Ημέρα 8 - ποταμός Nenana

Έχετε το πρόγευμα στο κρεβάτι

- Κάντε έναν γύρο rafting στο αφρισμένο νερό ή απολαύστε ένα φυσικό ταξίδι στον ποταμό Nenana
- Κίνηση από Denali στο Anchorage (περ. κίνηση 4 ώρες)

- Πεζοπορία ημέρας στο κρατικό Denali πάρκο
- Απολαύστε την ημέρα στην άγρια φύση στη λίμνη του Νανσύ, το πέρασμα Hatcher & το Eagle River
- Επιστρέψτε στον αερολιμένα του Anchorage με παρεχόμενη τη μεταφορά ενοικιαζόμενων οχημάτων⁶⁰

⁶⁰ <http://www.railserve.com/jump/jump.cgi?ID=16247>