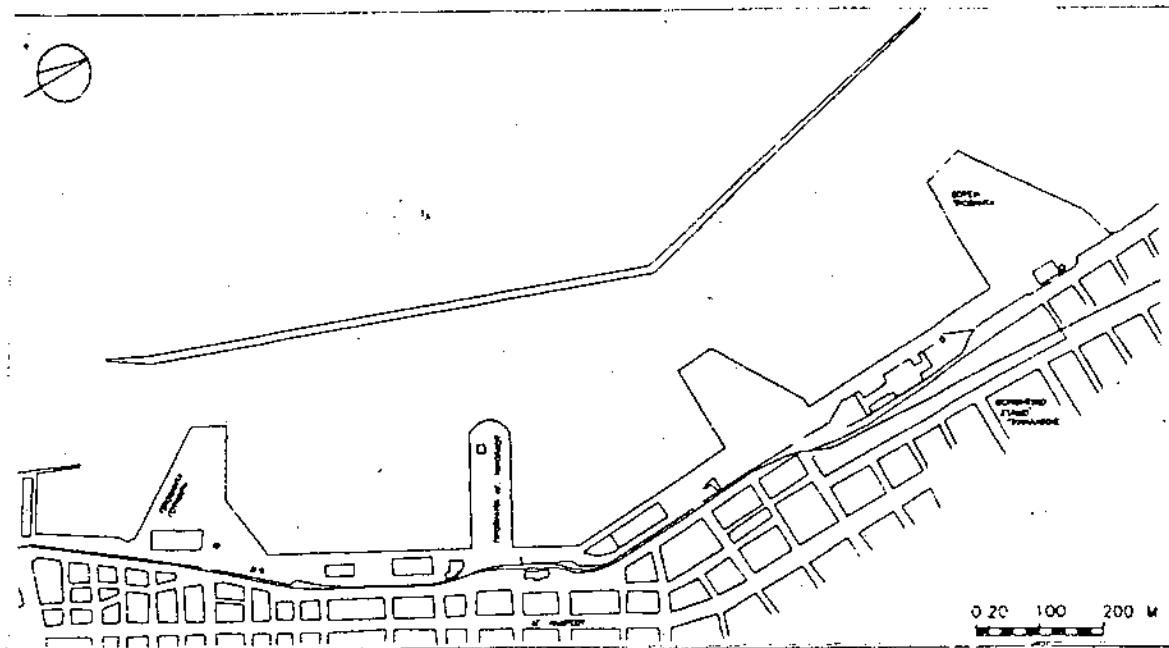


ΤΕΙ ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΦΑΡΜΟΓΩΝ
ΤΜΗΜΑ Ε/Υ



ΧΑΡΤΗΣ ΒΑΣΗΣ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ: ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ - ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗ ΣΥΝΔΙΑΣΜΕΝΩΝ
ΕΜΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ**

ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ : ΗΛΙΑΣ ΚΗΠΟΥΡΓΟΣ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΙΚΗ ΟΜΑΔΑ

**ΑΝΤΩΝΟΠΟΥΛΟΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ
ΜΑΡΤΙΝΟΣ ΣΠΥΡΟΣ
ΣΙΔΕΡΗΣ ΑΝΔΡΕΑΣ**

ΠΑΤΡΑ 1992

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. Εισαγωγή
2. Υφιστάμενη κατάσταση
 - 2.1 Γενικά
 - 2.2 Βασικές διαπιστώσεις
 - 2.3 Υφιστάμενη κατάσταση στο λιμάνι
 - 2.3.1 Ανάλυση φόρτων
 - 2.3.2 Κυκλοφορία πλοίων
 - 2.3.3 Διακύμανση - Σύνθεση κυκλοφορίας οχημάτων
 - 2.4 Υφιστάμενη κατάσταση εκτός λιμανιού
 - 2.4.1 Στάθμευση οχημάτων
 - 2.4.2 Κυκλοφορία οχημάτων στο δίκτυο της πόλης
3. Ανάλυση εξέλιξης της κίνησης
Πρόβλεψη αύξησης φόρτων
4. Επεμβάσεις της ομάδας εργασίας
5. Ανάλυση στοιχείων - Πίνακες

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΑΤΑ

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟΣ DBASE III PLUS

1. Εισαγωγή

Το τεύχος αυτό αποτελεί έκθεση μελέτης πτυχιακής εργασίας, με στόχο την ανάλυση προέλευσης προορισμού και εξυπηρέτησης συνδισσμένων εμπορικών μεταφορών στο λιμάνι της Πάτρας.

Την εισήγηση της εργασίας ανέλαβε ο καθηγητής Μηλιώνης Νικόλαος Πολ. Μηχανικός Συγκοινωνιολόγος. Λόγω της διακοπήσας συνεργασίας Τ.Ε.Ι. - Ν. Μηλιώνη, στην παρουσίαση της εργασίας εισηγητές είναι ο καθηγητής Τ.Ε.Ι. Η Κηπουργός που επέβλεψε παράλληλα την ομάδα εργασίας.

Την ομάδα αποτελούν οι σπουδαστές:

Σιδέρης Ανδρέας

Μαρτίνος Σπύρος

Αντωνόπουλος Παναγιώτης

Σαν πρώτη προσέγγιση του αντικειμένου μελέτης, εκτιμήθηκε αρχικά η εύρεση της κίνησης φορτηγών οχημάτων στο λιμάνι της Πάτρας, δηλαδή, χρόνος - χώρος στάθμευσης για διεκπεραίωση τελωνειακών διαδικασιών, χρόνος - χώρος στάθμευσης αναμονής για αναχώρηση. Επίσης, απαραίτητη κρίθηκε και η συνδισσόμενη κίνηση (άφιξη - αναχώρηση) στην πόλη, εκτός λιμανιού, στις διάφορες οδικές αρτηρίες στην πόλη, στις εισόδους της, καθώς και σ' αυτές γύρω από το λιμάνι. Εδώ αναλύθηκαν ο χρόνος - χώρος στάθμευσης των φορτηγών, καθώς και η πορεία που ακολουθεί το όχημα βάση του προορισμού ή της προέλευσής του.

Αλλα στοιχεία που θα μελετηθούν στην εργασία, είναι το είδος του φορτίου που μεταφέρεται καθώς τα αναλώσιμα προϊόντα, κυρίως φρούτα, επηρεάζουν την αύξηση της κίνησης στο λιμάνι κατά τους καλοκαιρινούς κυρίως μήνες.

Σημαντική παράμετρος υπήρξε και η πορεία - ταξίδι του φορτηγού, δηλαδή αρχική προέλευση - τελικός προορισμός και η προτίμηση των οδηγών φορτηγών οχημάτων στη διεύθυνσή τους από το λιμάνι της Πάτρας ή από την Γιουγκοσλαβία

Εδώ πρέπει να τονιστεί ότι τα στοιχεία πάρθηκαν λίγους μήνες πριν την έκρηξη του πολέμου στη Γιουγκοσλαβία όπου η διέλευση προς Δυτική Ευρώπη γινόταν από δύο δρόμους.

Επειτα όμως από το κλείσιμο του δρόμου της Γιουγκοσλαβίας, το πρόβλημα παρατηρείται οξύτατο για το λιμάνι της Πάτρας διότι παραμένει μοναδικός δίαυλος προς τη Δυτική Ευρώπη.

Τα στοιχεία συλλέγησαν κατά τον μήνα Ιούνιο - Ιούλιο 1991 και τέθηκαν με τη μορφή ερωτηματολογίου που απευθυνόταν στους οδηγούς φορτηγών TIR.

Το ερωτηματολόγιο συντάχθηκε με τη βοήθεια του καθηγητή Ν. Μηλιώνη και καταστρώθηκε με σκοπό την ευχρηστία και την προσέγγιση των στόχων της έρευνας.

Η αξιοπιστία και ο αριθμός των στοιχείων που συλλέγησαν, πρέπει να θεωρηθούν απόλυτα επαρκή για τις ανάγκες της ανάλυσης που πραγματοποιήθηκε.

Μετά τη συλλογή των στοιχείων στις φόρμες - ερωτηματολόγια, έγινε η επεξεργασία τους στον Η-Υ με χρήση της DBASE III PLUS όπου οργανώθηκε ένα αρχείο, έτοιμο προς χρήση στον οποιονδήποτε μελετητή που θα ασχοληθεί με το πρόβλημα του λιμανιού της Πάτρας, δίνοντας χρήσιμες πληροφορίες για τον φόρτο φορτηγών οχημάτων

Σκοπός της εργασίας αυτής είναι η συγκέντρωση των στοιχείων αυτών που επηρεάζουν την κίνηση των φορτηγών οχημάτων στο λιμάνι της Πάτρας, χωρίς βέβαια την αναζήτηση μέτρων που θα μπορούσαν να βελτιώσουν την ήδη άσχημη κατάσταση που παρατηρείται. Η απάντηση μέσα από αυτήν την εργασία είναι δύσκολη διότι:

αφορά κατά πρώτον την κίνηση μόνο των φορτηγών και όχι τη γενικότερη χρήση του λιμανιού από επιβατικά οχήματα και μεμονομένους επιβάτες

τα στοιχεία συλλέγησαν σε ορισμένο χρονικό διάστημα που δεν θεωρείται κατάλληλο μόνο του για οριστικά συμπεράσματα της υφιστάμενης κατάστασης.

Υ) Η όλη δομή του λιμανιού και ο τρόπος λειτουργίας του, έχει αποκόψει την πόλη με το θαλάσσιο περιβάλλον της καθώς ο τελωνειακός χώρος είναι απρόσιτος για τους πολίτες και οι οδικές αρτηρίες παράλληλα της θάλασσας καθίστανται δυσπρόσιτες και πολλές φορές επικίνδυνες.

Με συστηματικότερη μελέτη του προβλήματος, σίγουρα θα αναδειχθούν και άλλα προβλήματα τα οποία θα χρειαστούν αυστηρή πολιτική αντιμετώπισης και μεγάλο κόστος για να διευθετηθούν. Πρέπει οι μελετητές και οι άνθρωποι που θα ασχοληθούν με το πρόβλημα αυτό, όχι μόνο να διαπιστώσουν και να κατανοήσουν τα προβλήματα του λιμένος, αλλά και να δώσουν λύσεις με φαντασία και τόλμη.

Ετσι λοιπόν, κάθε υπεύθυνος που ασχολείται με τα προβλήματα του λιμανιού, θα πρέπει να λάβει υπόψη του αρκετά στοιχεία και να συνθέσει καλύτερα τις λύσεις που προτείνει για να υπάρξει ένα σωστό αποτέλεσμα.

Πιστεύω της ομάδας μας και αρχή της μελέτης μας, αποτελεί το γεγονός ότι η διευθέτηση της κίνησης των φορτηγών οχημάτων είναι και η άκρη του νήματος γιατί:

τον κύριο συντελεστή των φόρτων στις εκτός περιόδους αιχμής, αποτελούν τα φορτηγά αυτοκίνητα, καθώς για αυτά το λιμάνι της Πάτρας αποτελεί σίγουρο δρόμο για τη Δυτική Ευρώπη

οι φόρτοι της εκτός αιχμής περιόδου δημιουργούν προβλήματα τέτοια , που εύκολα μπορούν να αντιμετωπιστούν με μικρές και στοιχειώδεις παρεμβάσεις.

η συνεχής χρήση του λιμανιού από τους οδηγούς των φορτηγών, καθιστά για αυτούς το λιμάνι της Πάτρας γνωστό και για αυτό κάθε αλλαγή θα γινόταν αμέσως κατανοητή από αυτούς.

στις περιόδους αιχμής, την αυξητική τάση των φόρτων ενισχύουν τα επιβατικά οχήματα Ι.Χ., λεωφορεία κλπ. που σε συνδιασμό με την κίνηση των φορτηγών καθιστούν αδύνατη την ορθή λειτουργία του λιμανιού

η στάθμευση των φορτηγών στο δρόμο είναι η πιο έντονα ορατή πλευρά του προβλήματος. Υπάρχει μεγάλη ζήτηση για στάθμευση. Συνήθως πρόκειται για σταθμεύσεις αρκετών ωρών, οι οποίες εξυπηρετούνται στο δρόμο και βέβαια στα στοιχεία που βολεύουν περισσότερο τους οδηγούς των φορτηγών. Η στάθμευση επιβαρύνει συντριπτικά την Ηρώων Πολυτεχνείου, Οθ. Αμαλίας, Τριών Ναυάρχων - Σταθμ. Αγ. Ανδρέα, γίνεται "τοίχος" απόκοπής της θάλασσας από την πόλη.

Ετσι λοιπόν για αυτούς του λόγους γίνεται επιτακτική η ανάγκη διευθέτησης της κίνησης των φορτηγών στο λιμάνι καθώς και έξω από αυτό.

2.3. Υφιστάμενη κατάσταση στο λιμάνι

2.3.1. Αναλύσεις φόρτων

Η ταχύτερη ανάπτυξη του λιμανιού της Πάτρας δεν είναι μοναδικό φαινόμενο στο χώρο. Οι συνθήκες της θεαματικά εξελισσόμενης μεταφορικής αγοράς - ανάπτυξη συνδισσμένων μεταφορών, αύξηση τουριστικού ρεύματος, ανάπτυξη εμπορικών σχέσεων με τη Δ. Ευρώπη, δυσκολίες εξασφάλισης αδειών διέλευσης φορτηγών από οδικούς άξονες προς Δ. Ευρώπη κλπ. - έχουν διαμορφώσει ένα ταχύτατα μεταβαλλόμενο περιβάλλον λειτουργίας για τα σημαντικότερα λιμάνια της χώρας.

Η ανάπτυξη αυτή και η πληρέστερη κατανόηση της έντασης του λιμανιού, φαίνονται στα στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από τα δελτία πλοίων που παραδίδονται στο Λιμεναρχείο και περιλαμβάνουν:

όνομα πλοίου

ημερομηνία πραγματοποίησης της κίνησης

κατεύθυνση της κίνησης

τον αριθμό των μεταφερθέντων επιβατικών Ι.Χ.

τον αριθμό των μεταφερθέντων φορτηγών

τον αριθμό των μεταφερθέντων λεωφορείων

τον αριθμό των μεταφερθέντων δικύκλων

Τα στοιχεία αυτά περιλαμβάνουν όλες τις τυπικές περιόδους λειτουργίας του λιμανιού (χειμερινή, τυπική εκτός αιχμής - άνοιξη και φθινόπωρο - και θερινή).

2.3.2 Κυκλοφορία πλοίων

Πρωταρχικό στοιχείο της αυξητικής τάσης του λιμανιού είναι η κίνηση των πλοίων.

Ετσι παρατηρείται ότι ο αριθμός των πλοίων που λειτούργησαν στο λιμάνι της Πάτρας το 1988 έφτασε τα 33 κατά την περίοδο των θερινών μηνών. Τα σκάφη αυτά ήταν τύπου FERRY-BOAT και μετέφεραν όλους τους τύπους οχημάτων. Εξυπηρετούσαν, πέραν της διεθνούς γραμμής Πάτρας - Ιταλίας και τη γραμμή εσωτερικού Πάτρα - Κέρκυρα.

Από την περίοδο αυτή και ένθεν, ο αριθμός αυξάνεται και έτσι σήμερα, το 1992, στην ίδια περίοδο ο αριθμός των πλοίων που εξυπηρετούν τη γραμμή, έφθασε τα 52.

Σημαντική παράμετρος της κίνησης των πλοίων αποτελεί και η συνολική τους κίνηση καθώς από το σχήμα 1α βλέπουμε πως υπάρχει αύξηση των αναχωρήσεων και αφίξεων των πλοίων από το 1989 μέχρι το 1991 (στοιχεία ή προβλέψεις για το 1992 δεν υπάρχουν μέχρι το πέρας της εργασίας).

Επιβάλλεται να τεθεί υπόψη μας το χαρακτηριστικό ότι η λειτουργία του λιμανιού περιορίζεται σε μία μικρή χρονική ζώνη από 2:00 μμ μέχρι 10:00 πμ για τις αφίξεις και από 8:00 - 10:00 μμ για τις αναχωρήσεις. Δηλαδή έχουμε σχεδόν ταυτόχρονες αναχωρήσεις και αφίξεις των πλοίων. Το γεγονός αυτό εξηγείται από την προτίμηση των ναυτιλιακών εταιρειών στη συγκεκριμένη χρονική ζώνη, καθώς αυτή επιτρέπει την αφθμερόν διακίνηση των επιβατών από άλλα μέρη της χώρας προς την Πάτρα για αναχώρηση και ταυτόχρονα την αναχώρηση των αφικνούμενων για τα σημεία προορισμού τους.

Ετσι λοιπόν ο συνδιασμός της αυξητικής τάσης των δρομολογίων και ο περιορισμός τους σε μια μικρή χρονική ζώνη, αποτελεί κλειδί για την εξήγηση του φαινομένου συμφόρησης.

2.3.3. Διακύμανση - Σύνθεση κυκλοφορίας οχημάτων

Από τα στοιχεία που συνελέγησαν για τη σύνθεση της κυκλοφορίας των οχημάτων και μετά από ανάλυση αυτών, προκύπτουν τα παρακάτω γενικά στοιχεία. Πρέπει να τονίσουμε επίσης ότι η επεξεργασία είναι ενιαία για τις κυκλοφορίες εσωτερικού - εξωτερικού, αφού οι μηχανισμοί φόρτισης των δικτύων προσπέλασης και του λιμανιού παραμένουν οι ίδιοι ανεξάρτητα από τον προορισμό ή την προέλευση των διακινούμενων μονάδων.

Ετσι έχουμε:

Οι τιμές των μηνιαίων κυκλοφοριακών φόρτων, όπως προκύπτει από το σχ.2.1, για την περίοδο Οκτωβρίου - Ιουνίου είναι χαμηλές και κατά πολύ μικρότερες από τους φόρτους που το λιμάνι μπορεί να εξυπηρετήσει. Ειδικότερα το σχ.2.1 δείχνει ότι οι τιμές αυτές κυμαίνονται σε σταθερά επίπεδα και για το 1991 από 8.000 ως 18.000 οχήματα/μήνα που παρατηρούνται τον Φεβρουάριο και τον Δεκέμβριο αντίστοιχα. (αυτή η τιμή του Δεκεμβρίου οφείλεται καθαρά στην αύξηση των φορτηγών οχημάτων γιατί από τον Δεκέμβριο '91 ξέσπασαν τα γεγονότα στη

Γιουγκοσλαβία). Έτσι κρίνεται ικανοποιητικό το παρεχόμενο επίπεδο εξυπηρέτησης.

Οι μηνιαίοι κυκλοφοριακοί φόρτοι της περιόδου Ιουλίου - Αυγούστου εκάστου έτους, είναι κατά πολύ υψηλότεροι, όπως προκύπτει από το σχ.2.1. Οι τιμές αυτές είναι τριπλάσιες από αυτές του Ιουνίου και δεκαπλάσιες από τις τιμές Ιανουαρίου, τυπικού μήνα της χειμερινής περιόδου. Τα επίπεδα των τιμών αυτών κυμαίνονται από 60.000 μέχρι 65.000 για τα έτη '89 - '91. Η συμμετοχή δε των επιβατικών Ι.Χ. οχημάτων στις τιμές αυτές είναι της τάξης των 76.8% περίπου επί της συνολικής κίνησης. Είναι φανερό λοιπόν ότι τα προβλήματα στη λειτουργία του συστήματος αυτού, εντοπίζονται μόνο κατά την περίοδο Ιουνίου - Σεπτεμβρίου και με ιδιαίτερη ένταση.

Τα προβλήματα αυτά εντοπίζονται σε:

Μεγάλες καθυστερήσεις και ταλαιπωρία των επιβατών για τη διεκπεραίωση των ελέγχων στο σταθμό υποδοχής.

Μεγάλες ουρές αναμονής οχημάτων στον εσωτερικό περίβολο του σταθμού υποδοχής, οι οποίες συχνά ξεπερνούν τη χωρητικότητά του και δημιουργούν προβλήματα ροής της κυκλοφορίας επί των οδών Ηρώων Πολυτεχνείου, Νόρμαν και Οθ. Αμαλίας. Προβλήματα επίσης δημιουργούνται και στην ομαλή διεκπεραίωση της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας τις μέρες των μεγαλύτερων αιχμών αναχωρήσεων

Αταξία και αναποτελεσματικότητα στην προώθηση της κυκλοφορίας οχημάτων στο διάστημα μεταξύ αστυνομικού ελέγχου και τελωνιακού φυλακίου.

Παρά το μικρό διάστημα της αιχμής, δεν θα ήταν σωστό να θεωρηθεί το λιμάνι της Πάτρας σαν λιμάνι δύο μόνο μηνών

Οι διακυμάνσεις της κυκλοφορίας των φορτηγών είναι μικρότερες από αυτές των υπόλοιπων κατηγοριών κυκλοφορίας. Αυτές παραμένουν σε σταθερά επίπεδα, όπως φαίνεται στο σχ.3, και επηρεάζονται κυρίως από την εποχικότητα της μεταφορικής αγοράς εμπορευμάτων.

Η σχετική συμμετοχή των φορτηγών στο σύνολο της κυκλοφορίας, κυμαίνεται ανάλογα με την περίοδο. Για την περίοδο αιχμής (Ιούλιο '92) είναι 22% και για τις δύο κατευθύνσεις, ενώ για ολόκληρη την περίοδο καταγραφής περίπου 36%. Τους χειμερινούς μήνες η σχετική συμμετοχή ανέρχεται σε ποσοστό της τάξης του 60%.

Το φαινόμενο αυτό επιβάλλει την αυτονόμηση των σχεδιαστικών προβλημάτων που αφορούν την διακίνηση των φορτηγών. Οι υψηλοί φόρτοι των φορτηγών ολόκληρο το χρόνο επιβάλουν εξειδικευμένη αντιμετώπιση.

2.4. Υφιστάμενη κατάσταση εκτός λιμανιού

2.4.1. Στάθμευση οχημάτων

Οι απαιτήσεις στάθμευσης των οχημάτων που διακινούνται από το λιμάνι έξω από τη λιμανική ζώνη είναι ένα κρίσιμο πρόβλημα που πρέπει να αντιμετωπισθεί. Η έλλειψη χώρων στάθμευσης εκτός οδού, φορτίζει σε μεγάλο βαθμό το δίκτυο, δημιουργώντας προϋποθέσεις εμφάνισης συμφορήσεων και σημεία υψηλής επικινδυνότητας, κυρίως σε διασταυρώσεις και σημεία εκτέλεσης ελιγμών, όπως στη οδό Ηρ. Πολυτεχνείου - πύλη Νο 7.

Η στάθμευση των φορτηγών είναι η πιο έντονα ορατή πλευρά του προβλήματος.

Θεωρώντας το πρόβλημα αυτό καθώς δεν υπάρχουν επίσημα στοιχεία, παρατηρούμε ότι:

Το λιμενικό ταμείο διαθέτει χώρους στάθμευσης μέσα στο λιμενικό χώρο, που υπόκειται σε τελωνειακό έλεγχο, αλλά στις περιόδους αιχμής δεν είναι αρκετό.

Εται δημιουργείται ζήτηση για στάθμευση εκτός τελωνείου. Συνήθως πρόκειται για σταθμεύσεις λίγων ωρών αλλά που εξυπηρετούνται στο δρόμο και σε σημεία που εξυπηρετούν περισσότερο τους οδηγούς.

Σημαντικότερες συγκεντρώσεις σταθμευμένων φορτηγών παρατηρούνται ένθεν και ένθεν της Ηρ. Πολυτεχνείου στο ύψος του σταθμού υποδοχής (όπου υπάρχει υψηλή κυκλοφορία), κατά μήκος της Οθ. Αμαλίας και κυρίως από την πλατεία Τριών Συμμάχων ως τη Γούναρη και στη λεωφόρο Ακτής Δυμαίων στο ύψος του Αγ. Ανδρέα.

Τα οχήματα αυτά ανήκουν στην κατηγορία αυτών που περιμένουν για φόρτωση, επιβίβαση, διεκπεραίωση τελωνειακών υποχρεώσεων, ή επικύρωση εισητηρίων. Το ποσοστό αυτής της κατηγορίας φορτηγών, κατά την εκτίμηση των υπευθύνων του λιμεναρχείου, ανέρχεται στο 20% περίπου των διακινούμενων ημερησίως στο λιμάνι. Επίσης εκτιμάται ότι στη διάρκεια των αιχμών ο αριθμός των φορτηγών που σταθμεύουν στο δρόμο, αυξάνει και πολλά από αυτά χρησιμοποιούν σημεία που απαγορεύεται η στάθμευση ή χρησιμοποιούν την ευκολία του διπλοπαρκαρίσματος - φαινόμενο που παρατηρείται έντονα στην περιοχή της Οθ. Αμαλίας.

2.4.2. Κυκλοφορία οχημάτων στα δίκτυα της πόλης

Η προσπέλαση των οχημάτων στο λιμάνι αποτελεί την πιο φανερή πλευρά της λειτουργίας του στα δίκτυα της πόλης.

Η αύξηση των φόρτων κυκλοφορίας του λιμανιού έχει δυσκολέψει τις συνθήκες κυκλοφοριακής εξυπηρέτησης σε όλους τους άξονες που φορτίζουν. Χωρίς διάθεση να αποδοθούν οι κυκλοφοριακές δυσλειτουργίες, στους άξονες αυτούς, στην κυκλοφορία του λιμανιού, πρέπει να επισημανθεί ότι το πρόσθετο φορτίο που επιβάλουν είναι εξαιρετικά δυσβάστακτο.

Ειδικότερα, ο τελωνειακός έλεγχος των φορτηγών οχημάτων, που λόγω του όγκου τους συμμετέχουν δυναμικά στο πρόβλημα, γίνεται για μεν τα αναχωρούντα αποκλειστικά από το τελωνείο της οδού Γούναρη, για δε τα αφικνούμενα από τον τελωνειακό έλεγχο της θύρας Νο 7 (Β. προβλήτα). Στην πράξη η τελωνειακή αυτή υποδομή, χωρίς να είναι υπερεπαρκής, δεν δημιουργεί μεγάλα προβλήματα καθυστερήσεων. Η τοποθέτησή της όμως, δημιουργεί έντονα προβλήματα προσπέλασης αφού όλα τα αναχωρούντα φορτηγά αναγκάζονται να μπουν στον λιμενικό χώρο από την είσοδο της Γούναρη, ανεξάρτητα από την κατεύθυνση προέλευσής τους, ενώ τα αφικνούμενα οδηγούνται στη Β. προβλήτα στην Ηρ. Πολυτεχνείου, άσχετα αν ο προορισμός τους είναι ο Νότος, και μάλιστα σε ώρες κυκλοφοριακής αιχμής που παρατηρήται από τις 8:00 - 10:30 μμ. (παραρ. 2.3.1.)

Τα σημειακά προβλήματα, που προκαλεί η κυκλοφορία που παράγεται από το λιμάνι, είναι πολύ έντονα:

στους δρόμους που εξυπηρετούν την κυκλοφορία των φορτηγών

στα σημεία εισόδου - εξόδου από το λιμάνι τα οποία χαρακτηρίζονται από υψηλή επικινδυνότητα

Στα σημεία όπου εμφανίζονται ούτως ή άλλως φαινόμενα συμφόρησης σε μεγάλο διάστημα του 24ωρου.

Συγκεκριμένα:

Μετά την τελευταία απόφαση της τροχαίας, έχουν καθορισθεί υποχρεωτικές πορείες μέσω των οδών ΝΕΟ - Αμερικής - Ελλ. Στρατιώτου - Α. Σοφίας - Αθηνών - Νόρμαν - Οθ. Αμαλίας - είσοδος Γούναρη για τα ερχόμενα στο λιμάνι από τον Βορρά και παραλιακή

λεωφόρο Ακτής Δημίων, Αγ. Ανδρέου, είσοδος Γούναρη για τα εισερχόμενα από Νότο. Οι αντίστοιχες πορείες εξόδου είναι:

Για τα εξερχόμενα της θύρας 7 του τελωνείου και κινούμενα προς Βορρά, από Ηρ. Πολυτεχνείου - Αγυιάς - Νοταρά - Αρέθα - ΝΕΟ. Ενώ από Ηρ. Πολυτεχνείου - Οθ. Αμαλίας - Ακτή Δημίων για τα κινούμενα προς Νότο. Η ρύθμιση αυτή της κυκλοφορίας κρίθηκε αναγκαία για να μην υπάρχει διάχυση της ιδιαίτερως οχλούσας κυκλοφορίας των φορτηγών. Δημιουργεί ωστόσο πάρα πολλά προβλήματα στις περιοχές διέλευσης που είναι περιοχές κατοικίας (Ελλ. Στρατιώτη, Αγυιάς), ή κεντρικοί δρόμοι με υψηλή κυκλοφορία. Αυτά τα προβλήματα μπορούν να λυθούν μόνο σε συγκεκριμένο βαθμό, παρά τις έντονες διαμαρτυρίες περιοίκων αλλά και οδηγών. Και αυτό διότι δεν υπάρχουν εναλλακτικοί διάδρομοι οι οποίοι θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν την κυκλοφορία των φορτηγών χωρίς προβλήματα οχλήσεων. Μόνο η ολοκλήρωση των έργων της περιμετρικής και των αρτηριών Διακονιάρη και Γλαύκου μπορούν να διαμορφώσουν ευνοϊκό περιβάλλον για την πρόσπελαση των φορτηγών.

3. Ανάλυση εξέλιξης της κίνησης - Πρόβλεψη αύξησης φόρτων

Βάση των στοιχείων που δόθηκαν από το λιμεναρχείο Πατρών και αφού αυτά αξιολογήθηκαν και επεξεργάστηκαν από τους αρμόδιους του Λ.Π., εξειχθησαν τα κατ' έτος διαγράμματα αθροιστικής κίνησης των οχημάτων, των κινήσεων των πλοίων και γενικά των παραμέτρων που επηρεάζουν άμεσα τη λειτουργία του λιμανιού για την χρονική περίοδο 1974 - 1991.

Από αυτά τα στοιχεία χρήσιμα για εξαγωγή συμπερασμάτων είναι τα διαγράμματα:

Συνολικής κίνησης οχημάτων (Σχ. 4)

Κίνησης φορτηγών οχημάτων (Σχ. 5)

Κίνησης επιβατικών οχημάτων (Σχ. 6)

Αυτό διότι οι φόρτοι των επιβατικών οχημάτων και των φορτηγών είναι αυτοί που επιφέρουν συμφόρηση στα λειτουργικά συστήματα του λιμανιού (ιδίως στις περιόδους αιχμής) καθώς κρίνεται ότι οι φόρτοι των λεωφορείων και μοτοσυκλετών είναι αμελητέοι σε σχέση με τους φόρτους των φορτηγών και των Ι.Χ.

Η ανάλυσή τους έχει σαν σκοπό να αναδειχθούν οι ρυθμοί αύξησης των φόρτων, ώστε να μπορεί να γίνει πρόβλεψη του αριθμού των φορτηγών. Θα ήταν μάλιστα εξαιρετικά

χρήσιμη μια διαχρονική ανάλυση τέτοιου τύπου, διότι θα έδινε μια πολύ ακριβή εικόνα της εξέλιξης στο λιμάνι.

Από το σχ.4 φαίνεται ότι η αυξητική τάση της κίνησης των οχημάτων γενικά, ακολουθεί μια κάποια σταθερή πορεία χωρίς πολλές αυξομειώσεις από το 1974 μέχρι το 1986. Παρατηρείται ότι στο διάστημα αυτό των 13 χρόνων, οι φόρτοι σχεδόν τριπλασιάστηκαν αφού από 46.154 οχήματα που χρησιμοποίησαν το λιμάνι το 1974, έφθασαν τα 173.077 το 1986 καθ' όλη τη διάρκεια του έτους.

Από το 1987 και μέχρι το 1991, στο διάστημα 4 μόλις ετών, οι τιμές αυξήθηκαν σε ποσοστό περίπου 70%, δηλαδή σχεδόν διπλασιάστηκαν.

Πιο συγκεκριμένα το 1986 η τιμή των φόρτων ήταν 173.077 οχήματα, ενώ το 1991 έφτασε τα 280.770 οχήματα. Παρατηρούμε μία απότομη αύξηση των φόρτων που απεικονίζει τη συνεχή εξέλιξη της κίνησης στο λιμάνι, που γίνεται απότομη τα τελευταία 5 χρόνια.

Μια σπουδαία παρατήρηση που πρέπει να γίνει:

Συγκρίνοντας τα διαγράμματα των φορτηγών οχημάτων (σχ.5) και των επιβατικών Ι.Χ. (σχ.6) παρατηρούμε ότι το διάστημα 1986 - 1991 η αύξηση της κίνησης των φορτηγών οχημάτων είναι τρομακτική καθώς στο διάστημα αυτό οι τιμές τριπλασιάστηκαν και έφθασαν 92.500 φορτηγά το 1991 από 35.000 το 1986. Αντίθετα, η εξελικτική πορεία της κίνησης των επιβατικών Ι.Χ. οχημάτων κρίνεται φυσιολογική χωρίς μεγάλες διακυμάνσεις.

Ακτινογραφώντας την κρίσιμη περίοδο 1986 - 1991 και έχοντας υπόψη μας τα στοιχεία του λιμεναρχείου, τα συμπεράσματα που βγαίνουν είναι:

Και σ' αυτό το διάστημα από 1989 - 1991, η αύξηση ανά έτος των συνολικά διερχόμενων Ι.Χ. είναι μικρή και παρατηρείται και εδώ περίοδος αιχμής δηλ. το διάστημα Ιουλίου - Αυγούστου.

Από το σχ.8 παρατηρούμε ότι υπάρχει μια γραμμική σχέση του αριθμού των διερχόμενων φορτηγών και του χρόνου που λαμβάνει αυτή χώρα, αλλάζοντας μόνο κλίση, ανάλογα με το έτος μέτρησης (δηλαδή για το 1992 έχουμε μεγαλύτερη κλίση από το 1991 ή το 1992) που οφείλεται στην αύξηση του αριθμού των συνολικά διερχόμενων φορτηγών οχημάτων.

Στο σχ.9 έγινε μία προσπάθεια πρόβλεψης του μελλοντικού αριθμού φορτηγών που θα εξυπηρετηθούν από το λιμάνι της Πάτρας για τους υπόλοιπους μήνες του 1992. Υπολογίστηκε η εξίσωση της ευθείας που περιέγραφε (με ικανοποιητική προσέγγιση) τον αθροιστικό φόρτο των φορτηγών οχημάτων και βάση αυτής έγινε η πρόβλεψη για τους μήνες Αύγουστο - Δεκέμβριο. Βέβαια αυτές οι προβλέψεις είναι αρκετά ευάλωτες, διότι μια πολιτική κρίση ή ύφεση στη Γιουγκοσλαβία θα επιφέρει αλλαγές. Πάντως οι οποιοσδήποτε αυξομειώσεις των φόρτων, εκτιμούμε ότι δεν θα είναι μεγάλες και πιστεύουμε ότι οι προβλέψεις μας θα πλησιάσουν κατά πολύ τις πραγματικές τιμές των φόρτων που θα σημειωθούν μέσα στο 1992.

Ετσι ο αριθμός αυτός κρίνεται μεγάλος (περίπου 10.000 φορτηγά μηνιαίως και περίπου 116.000 συνολικά για όλο το 1992) για το σύστημα του λιμανιού και σίγουρα χρειάζονται επεμβάσεις.

4. Επεμβάσεις της ομάδας εργασίας

Η δουλειά ξεκίνησε μετά από πρόταση του καθηγητή Ν.Μηλιώνη προς τους Ανδρέα Σιδέρη και Παναγιώτη Αντωνόπουλο σπουδαστές.

Καθώς είχαμε αναπτύξει κάποιες σχέσεις δουλειάς με το λιμάνι, γίναμε δέκτες της πρότασης του κ. Ν. Μηλιώνη να συμμετάσχουμε στην μελέτη που είχε αρχίσει και είχε στόχο την καταγραφή των υφιστάμενων προβλημάτων στο λιμάνι της Πάτρας και τη θεώρηση άμεσων λύσεων.

Μας προτάθηκε να συμμετάσχουμε στην μελέτη αυτή σαν μια ομάδα εργασίας, αναλαμβάνοντας σαν πτυχιακή εργασία την καταγραφή της προέλευσης - προορισμού και εξυπηρέτησης συνδισσμένων εμπορικών μεταφορών στο λιμάνι της Πάτρας. Η καταγραφή αυτή, αποτελούσε μέρος της συνολικής μελέτης καθώς η κίνηση των φορτηγών και η εμπορική χρήση του λιμανιού αποτελεί μια παράμετρο στο όλο σύστημα. Ετσι κρίθηκε απαραίτητη και η συμμετοχή του Σπύρου Μαρτίνου για να μπορέσει να καλυφθεί καλύτερα όλη η ζώνη του λιμανιού όπως απαιτούσε το σχέδιο εργασίας.

Για να μπορέσουμε να κατανοήσουμε το ρόλο των φορτηγών και τις σχέσεις της κίνησης τους με διάφορους παράγοντες, καταρτίστηκε ένα ερωτηματολόγιο, διαμορφωμένο με τέτοιον τρόπο, που θα μπορούσε να γίνει το εργαλείο για την διευθέτηση αυτού του μείζονος σημασίας προβλήματος της κίνησης των φορτηγών.

Το ερωτηματολόγιο αυτό χωρίστηκε σε δυο κατηγορίες. Η μία αφορούσε τα φορτηγά που αναχωρούσαν από το λιμάνι της Πάτρας προς Ιταλία και η άλλη αφορούσε αυτά που αφίχθησαν στο λιμάνι. Οι ερωτήσεις χωρίστηκαν σε τέσσερις ομάδες και για τις δυο κατηγορίες ερωτηματολογίων. Η πρώτη ομάδα αφορούσε το ταξίδι του φορτηγού την συγκεκριμένη στιγμή που τον συναντήσαμε. Σ' αυτήν την ομάδα οι ερωτήσεις αφορούσαν:

Την εθνικότητα του φορτηγού, με στόχο να αναδειχθεί από ποιές εθνικότητες και σε ποιο ποσοστό χρησιμοποιήθηκε το λιμάνι της Πάτρας.

Την χρήση του φορτηγού, δηλαδή αν αυτό είναι Ι.Χ. ή Δ.Χ. το ωφέλιμο φορτίο του φορτηγού, το είδος του φορτίου που μεταφέρει, ποιά η προέλευση και ο προορισμός του, (χώρα-πόλη) και ποιά τελωνεία χρησιμοποιήθηκαν.

Η δεύτερη ομάδα, αφορούσε το άλλο σκέλος του ταξιδιού, δηλαδή το μελλοντικό ταξίδι επιστροφής - αν επρόκειτο για Ελληνικό φορτηγό που αναχωρούσε ή ξένης εθνικότητας που αφικνυόταν - ή το προηγούμενο ταξίδι - αν ήταν Ελληνικό που αφικνυόταν ή ξένο που αναχωρούσε. Στην ομάδα αυτή οι ερωτήσεις ήταν ίδιες με τις προηγούμενες (είδος φορτίου, προέλευση, προορισμός κλπ.).

Η τρίτη ομάδα ερωτήσεων αφορούσε τη συχνότητα που ταξίδευαν στο εξωτερικό, δηλαδή η συχνότητα που εκτελούσαν διεθνείς μεταφορές, η συχνότητα χρήσης του λιμανιού της Πάτρας και τους λόγους που το χρησιμοποιούν.

Η τέταρτη και τελευταία ομάδα, αφορά τα αναχωρούντα και την ημέρα και ώρα αναχώρησης από το λιμάνι, την ώρα αναμονής τους για τελωνειακό έλεγχο, τη διάρκεια χρήσης του πάρκινγκ του λιμανιού και τέλος τη διάρκεια, το χρόνο και το λόγο που πάρκαραν στην πόλη.

Για τα αφικνυόμενα αχήματα οι ερωτήσεις ήταν ανάλογες.

Τα ερωτηματολόγια, αφού συμπληρώθηκαν, κωδικοποιήθηκαν για να γίνει η επεξεργασία τους. Έτσι:

Η εθνικότητα των φορτηγών εμφανίζεται στα αποτελέσματα με τη διεθνή κωδικοποίηση των χωρών (Ελλάδα : GR, Ιταλία : ΙΤΑ κλπ.).

Το είδος των εμπορευμάτων μπήκε σε 7 γενικές κατηγορίες καθώς είναι δύσκολη και μη χρήσιμη η μεμονωμένη επεξεργασία τους.

Μετά την κωδικοποίησή τους, περάστηκαν σε μία βάση δεδομένων με χρήση του προγράμματος DBASE III PLUS, όπου και επεξεργάσθηκαν. Τα συμπεράσματα που βγήκαν από αυτή την ανάλυση παραθέτονται στο παράρτημα.

5. Ανάλυση στοιχείων - Πίνακες

Από τον πιν.9 και το σχ.10, βλέπουμε ότι η πλειοψηφία των αναχωρούντων οχημάτων είναι Ελληνικά (214 οχ., 80%). ενώ από το υπόλοιπο 20% τα περισσότερα είναι Τουρκικής (23 οχ., 42%) και Ιταλικής εθνότητας (18 οχ., 32%)

Η πλειοψηφία των αφικνούμενων οχημάτων είναι πάλι Ελληνικά (152 οχ., 70%) και ακολουθούν τα Ιταλικά (21 οχ., 32%) και Τούρκικα (16 οχ., 25%).

ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΕΣ		
Χώρα	Αναχωρήσεις	Αφίξεις
Ελλάδα	214	152
Ισπανία	1	4
Ιταλία	18	21
Γαλλία	3	5
Τουρκία	23	16
Γερμανία	5	11
Αυστρία	1	3
Βέλγιο	3	
Αγγλία	1	0
Πορτογαλία	0	1
Γιουγκοσλαβία	0	3

πιν.1

Στον πιν.2 και σχ.11, έχουμε την χώρα προορισμού για τα αναχωρούντα και τα αφικνούμενα. Από τα μεν πρώτα, παρατηρούμε ότι σαν κύριες χώρες προορισμού έχουν την Ιταλία, κατά ένα 36% και την Γερμανία (15%). Από τον πίνακα αυτό, φαίνεται ότι το λιμάνι εξυπηρετεί τις εμπορικές ανάγκες της Ελλάδος, φυσικά, αλλά και ένα μέρος των εμπορικών αναγκών της Τουρκίας, μιά και τα αφικνούμενα οχήματα δήλωσαν σαν χώρα προορισμού την Ελλάδα (91%) και την Τουρκία (9%).

ΧΩΡΑ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ		
Χώρα	Αναχωρούντα	Αφικνούμενα
Αυστρία	2	
Γαλλία	24	
Ολλανδία	10	
Βέλγιο	12	
Αγγλία	40	
Σουηδία	6	
Γερμανία	60	
Ελλάδα	1	198
Ισπανία	13	
Ιταλία	102	
Τουρκία		19

πιν.2

Οι περισσότεροι οδηγοί συνδιάζουν έτσι τα δρομολόγια τους ώστε και κατά τα δύο σκέλη της διαδρομής τους να μεταφέρουν κάποιο εμπόρευμα. Ειδικότερα, το 98% των Ελλήνων οδηγών που αναχωρούν, έχουν δηλώσει ότι κατά την επιστροφή τους θα μεταφέρουν κάποιο εμπόρευμα, ενώ μόνο το 2% αυτών θα επιστρέψουν άδεια. Οι περισσότεροι δε αλλοδαποί που επιστρέφουν στη χώρα τους, μεταφέρουν κάποιο εμπόρευμα και αυτοί. Συγκρίνοντας τον αριθμό των αλλοδαπών που αναχωρούν χωρίς φορτίο με αυτούς που αφικνούνται χωρίς φορτίο (9% και 22% αντίστοιχα), μπορούμε να πούμε ότι ένας σημαντικός αριθμός αλλοδαπών έρχονται για να παραλάβουν εμπόρευμα και μόνο.

Κατά το άλλο σκέλος του ταξιδιού:				
Κατάσταση	Αναχωρούντες		Αφικνουόμενοι	
	Ελληνες	Ξένοι	Ελληνες	Ξένοι
Φορτωμένοι	207	51	136	49
Άδεια	4	5	14	14

πιν.3

Η σύγκριση του πιν.4 με τον πιν.2, μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι περισσότεροι οδηγοί δεν έχουν κάποιον σταθερό άξονα μεταφοράς εμπορευμάτων (ποσοστό οδηγών 69.3%).

Κατά το άλλο σκέλος του ταξιδιού:		
Προέλευση	Αναχωρούντες	Αφικνούμενοι
Ελλάδα	2	137
Ισπανία	5	
Αυστρία	1	
Ιταλία	47	1
Γαλλία	16	1
Αγγλία	5	1
Γερμανία	16	
Βέλγιο	7	
Δανία	1	
Ολλανδία	25	
Τουρκία		16

πιν.4

Το 93.5% (115 οχήματα) που αναχώρησαν από το λιμάνι της Πάτρας, θα ξαναεπιστρέψουν σ' αυτό κατά το άλλο σκέλος της διαδρομής τους, ενώ αυτά που ήρθαν θα αναχωρήσουν αργότερα για διάφορες χώρες της Ευρώπης σε αναλογία παραπλήσια του πιν.2.

Κατά το άλλο σκέλος του ταξιδιού:		
Προορισμός	Αναχωρούντες	Αφικνούμενοι
Βέλγιο	1	3
Ολλανδία	1	12
Κύπρο	2	
Τουρκία	4	
Ελλάδα	115	2
Αυστρία		2
Γερμανία		29
Δανία		1
Ισπανία		3
Γαλλία		16
Αγγλία		14
Ιταλία		72
Σουηδία		1
Ρωσία		1

πιν.5

Σχεδόν όλοι οι οδηγοί που ρωτήθηκαν, εκτελούν δρομολόγια εξωτερικού συνεχώς. Μόνο ένα ποσοστό της τάξης του 1% βγαίνει στο εξωτερικό αραιά. Πρόκειται λοιπόν για οδηγούς με εμπειρία διεθνών μεταφορών και, σίγουρα, με κριτικό και συγκριτικό πνεύμα για το επίπεδο εξυπηρέτησης που τους παρέχεται από τις λιμενικές - τελωνειακές εγκαταστάσεις της Πάτρας σε σχέση με αυτές του εξωτερικού. Κάθε βελτίωση λοιπόν που θα γίνει στο λιμάνι της Πάτρας (σταθμοί υποδοχής, χώροι στάθμευσης, γρήγορη διέλευση στις εθνικές οδούς κλπ.) θα αξιολογηθεί και εκτιμηθεί δεόντως.

Συχνότητα ταξιδιού στο εξωτερικό				
Συχνότητα	Αναχωρούντες		Αφικνούμενοι	
Συνεχώς	254	94.77%	204	95.77%
1-2 φορές το 3/μηνο	9	3.36%	7	3.28%
Αραιά	5	1.86%	2	0.93%

πιν.6

Το 50.8% των οδηγών που ρωτήθηκαν, χρησιμοποιεί το λιμάνι της Πάτρας συνεχώς, ανεξάρτητα διαδρομής, ύπαρξης ή μη χερασαίων αδειών, εποχής και καιρικών συνθηκών. Είναι χαρακτηριστικό ότι οι καιρικές συνθήκες δεν επηρεάζουν καθόλου την απόφασή να χρησιμοποιήσουν ή όχι το λιμάνι της Πάτρας (πιν.7, σχ.12).

Συχνότητα χρήσης του λιμανιού της Πάτρας						
Συχνότητα	Αναχωρούντες			Αφικνούμενοι		
	E	A		E	A	
a. Συνέχεια	146	65.4	14.3	97	62.0	6.6
b. Όταν δεν υπάρχουν χερσαίες άδειες	21	9.5	1.8	14	6.7	6.6
c. Εποχιακά	7	2.4	3.6	6	3.3	1.6
d. Ανάλογα με τη διαδρομή	92	22.3	80.4	94	28.0	85.2
e. Αν αφήνουν οι καιρικές συνθήκες	1	0.5	0	0	0.0	0.0

E = Έλληνες, A = Αλλοδαποί, (%)

πιν.7

Η πλειονότητα των οχημάτων εισέρχεται στο λιμενικό χώρο από τις 18:00 έως 22:00 ενώ η εκτίμησή τους για την ώρα αναμονής τελωνειακού ελέγχου εκτιμάται διαφορετικά από τους αναχωρούντες και αφικνούμενους (πιν.8, 9 και σχ.13, 14). Από τους αναχωρούντες το 85% περίπου την εκτιμά ως το πολύ μία ώρα, ενώ το ποσοστό των αφικνούμενων με την ίδια εκτίμηση μειώνεται στο 41%.

Ωρα εισόδου στο λιμάνι της Πάτρας		
Ωρα	Αναχωρούντες	Αφικνούμενοι
00:00 - 8:30	5	8
08:31 - 12:00	33	10
12:01 - 14:00	13	14
14:01 - 18:00	112	72
18:01 - 22:00	102	84
22:01 - 00:00	5	28

πιν.8

Ωρα αναμονής για τελωνειακό έλεγχο		
Λεπτά	Αναχωρούντες	Αφικνούμενοι
00 - 15	79	21
16 - 30	79	16
31 - 45	3	1
46 - 60	68	55
61 - 90	8	20
91 - 120	6	55
121 - 180	7	28
181 - 240	13	10
>241	7	21

πιν.9

Στον πιν. 10 (σχ.15) υπάρχουν ο αριθμός και ο χρόνος που οι οδηγοί χρησιμοποίησαν το πάρκινγκ του λιμανιού. Από τους αναχωρούντες το 62% παρέμεινε 2 με 2/μιση ώρες ενώ το 54% των αφικνούντων παρέμεινε για 2 με 3 ώρες

Διάρκεια χρήσης του πάρκινγκ του λιμανιού		
Λεπτά	Αναχωρούντες	Αφικνούμενοι
0 - 60	11	39
61 - 120	28	96
121 - 180	67	36
181 - 240	50	17
241 - 300	37	12
301 - 360	22	3
> 6 ώρες	55	8

πιν.10

Το είδος των προϊόντων που διακινήθηκαν από το λιμάνι της Πάτρας και το επι τοις εκατό ποσοστό του καθένα, περιγράφονται στον πιν.11. Τα γεωργικά και βιομηχανικά προϊόντα αποτελούν τη μερίδα του λέοντος για τα αναχωρούντα ενώ για τα αφικνούμενα, τα βιομηχανικά προϊόντα επισκιάζουν τις άλλες κατηγορίες.

ΠΡΟΙΟΝΤΑ				
Προϊόντα	Αναχωρούντα		Αφικνούμενα	
Βιομηχανικά	53	20.0%	96	44.4%
Γεωργικά	87	32.8%	6	2.8%
Διάφορα	62	23.4%	44	20.4%
Νωπά	20	7.5%	41	19.0%
Πρώτες Υλεις	26	9.8%	8	3.7%
Υγρά Τρόφημα	15	5.7%	20	9.3%
Χημικά	2	0.8%	1	0.5%

πιν.11

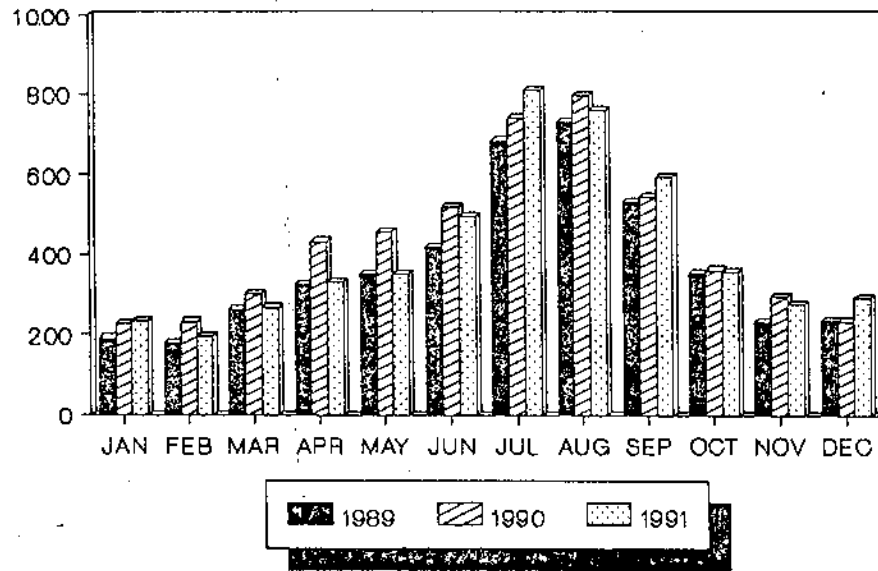
Ο μέσος όρος χρόνου παρκαρίσματος στους δρόμους της πόλης κυμαίνεται γύρω στις 4 ώρες. Οι λόγοι μοιράζονται ανάμεσα στην ξεκούραση, φαί και αναμονή για εισητήριο.

Τέλος, μόνο ένα ποσοστό φορτηγών της τάξεως των 31.64% ελέγχεται στο τελωνείο των Πατρών. Τα υπόλοιπα έχουν ήδη περάσει τελωνειακό έλεγχο από άλλες πόλεις, με κυριάρχουσα τελωνεία αυτά της Αθήνας (14.98%), του Πειραιά (8.98%) και Θεσσαλονίκης (6.36%). Ποσοστό 10.11% προέρχεται από τελωνείο του εξωτερικού. (Αυτά για τα τελωνεία όσον αφορά τα φορτηγά που αναχωρούν)

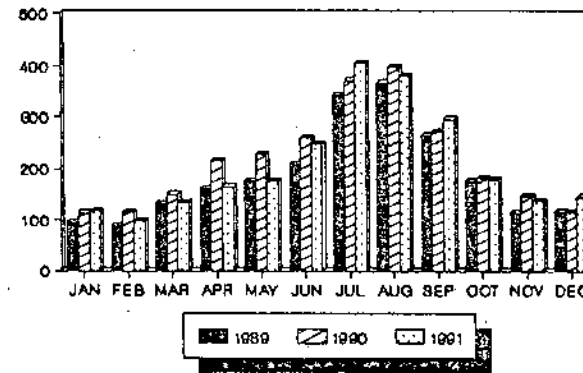
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

ΣΧΕΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

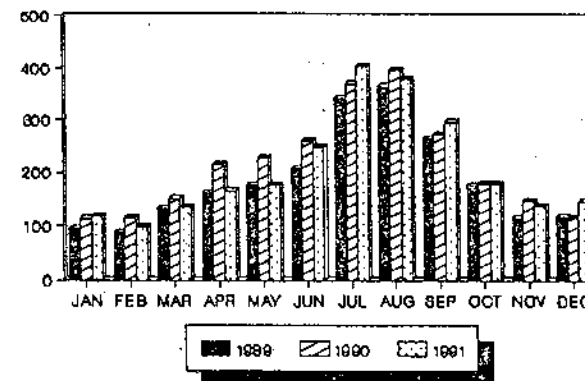
Port of Patra
Total Ship Movements



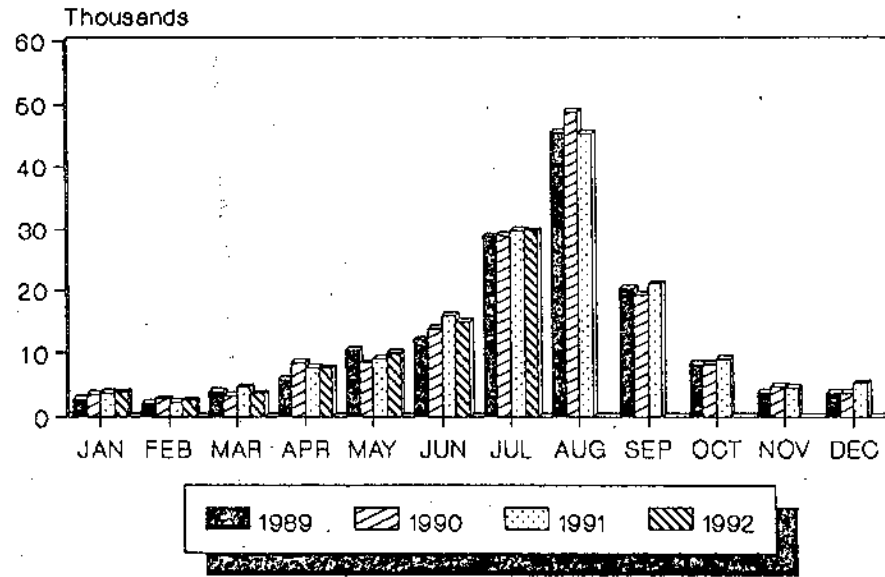
Port of Patra
Total Ship Arrivals



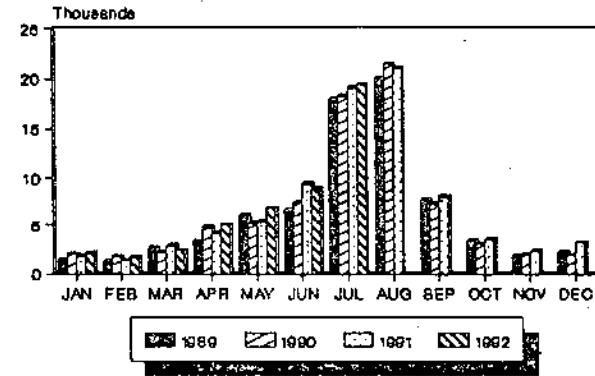
Port of Patra
Total Ship Departures



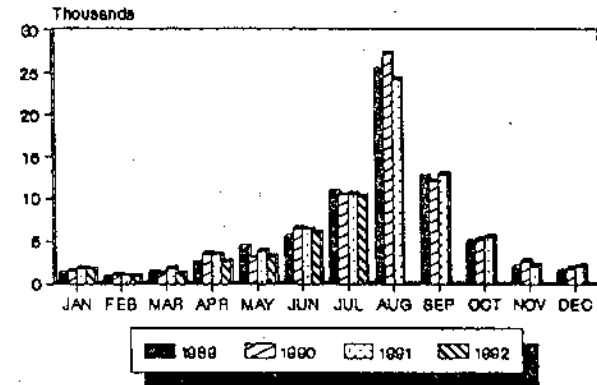
Port of Patra Total Passenger-Cars



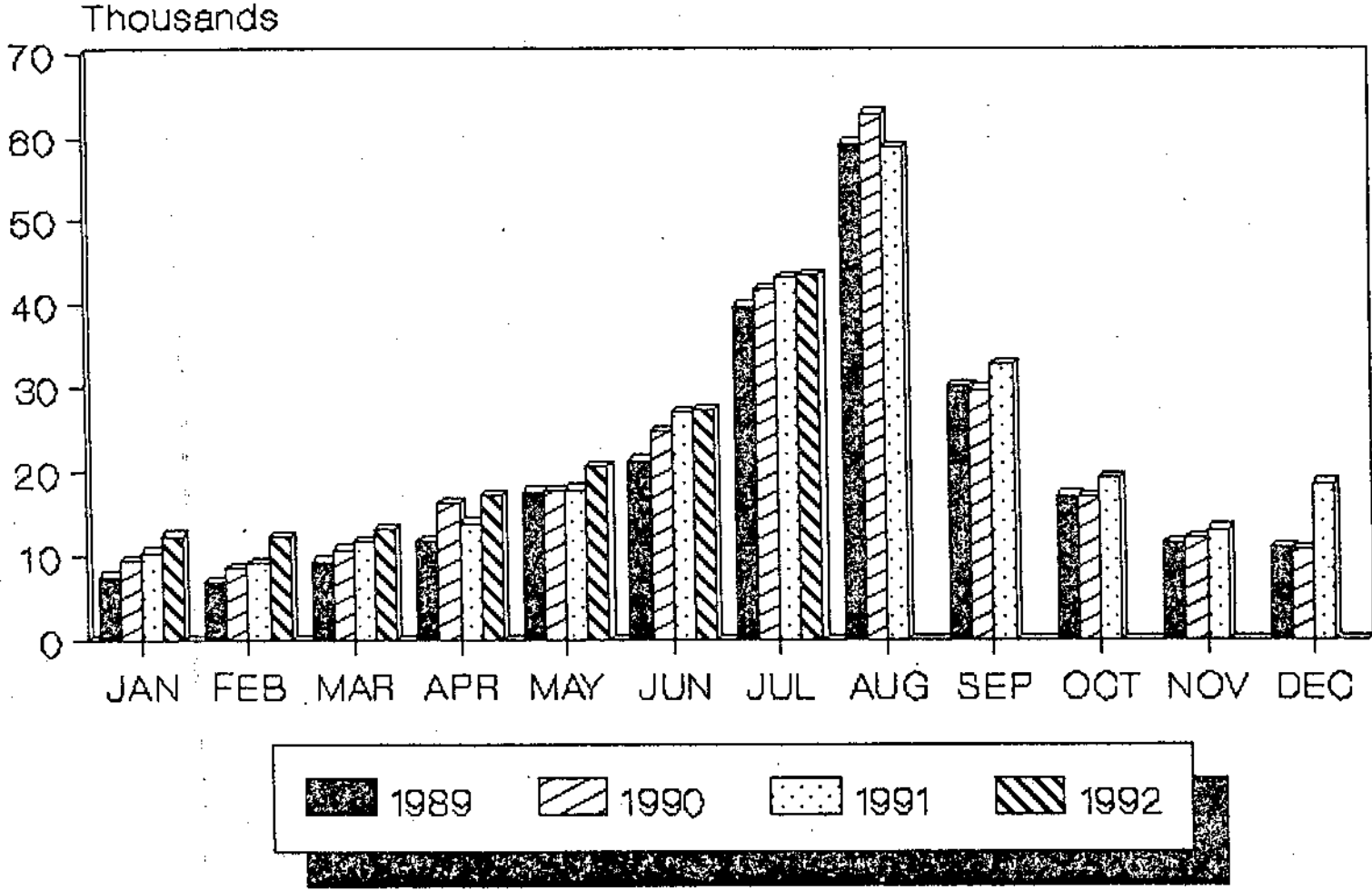
Port of Patra Arriving Passenger-Cars



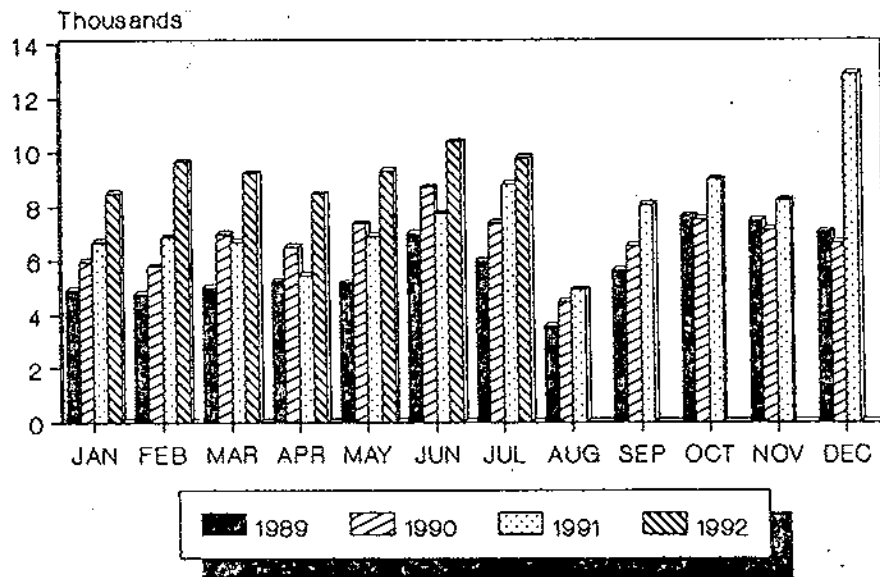
Port of Patra Departing Passenger-Cars



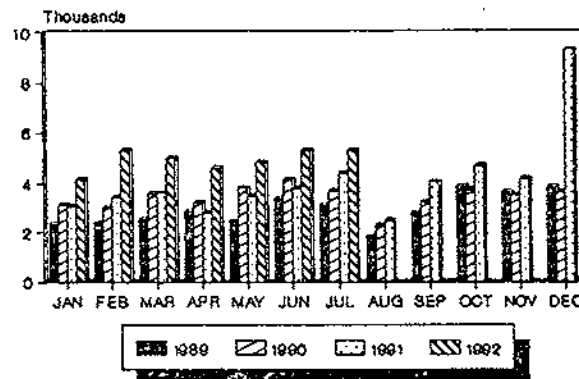
Port of Patra Total Vehicle Traffic



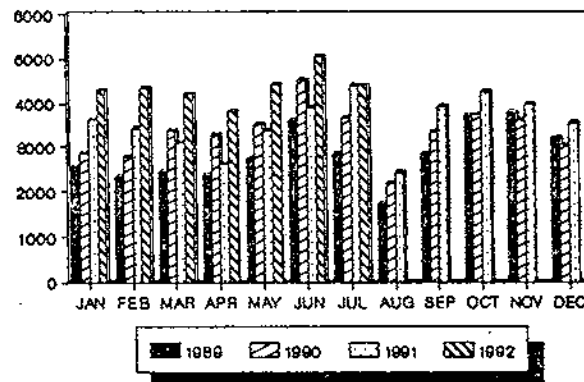
Port of Patra
Total Trucks



Port of Patra
Arriving Truck Traffic

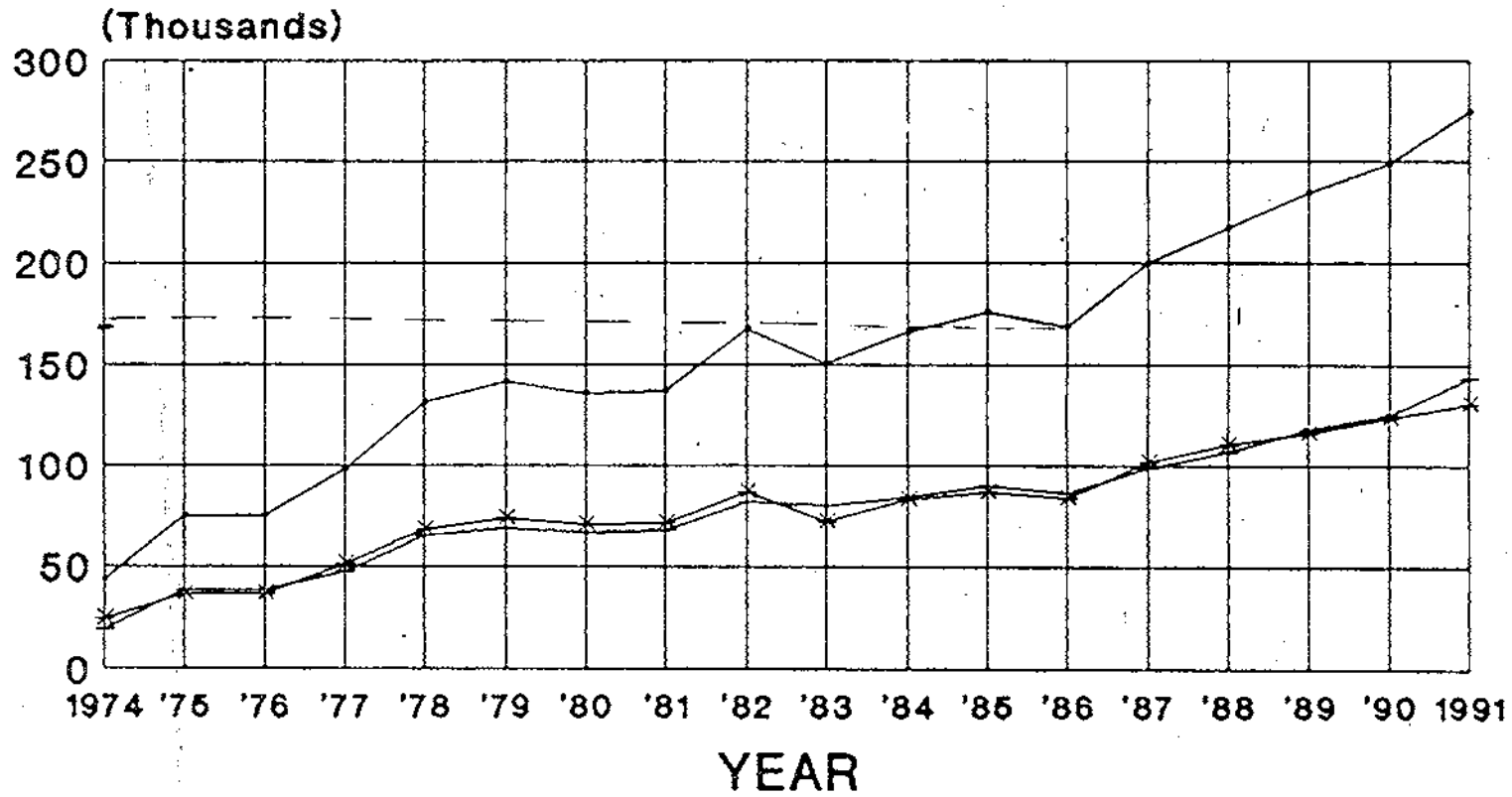


Port of Patra
Departing Trucks



Port of Patra

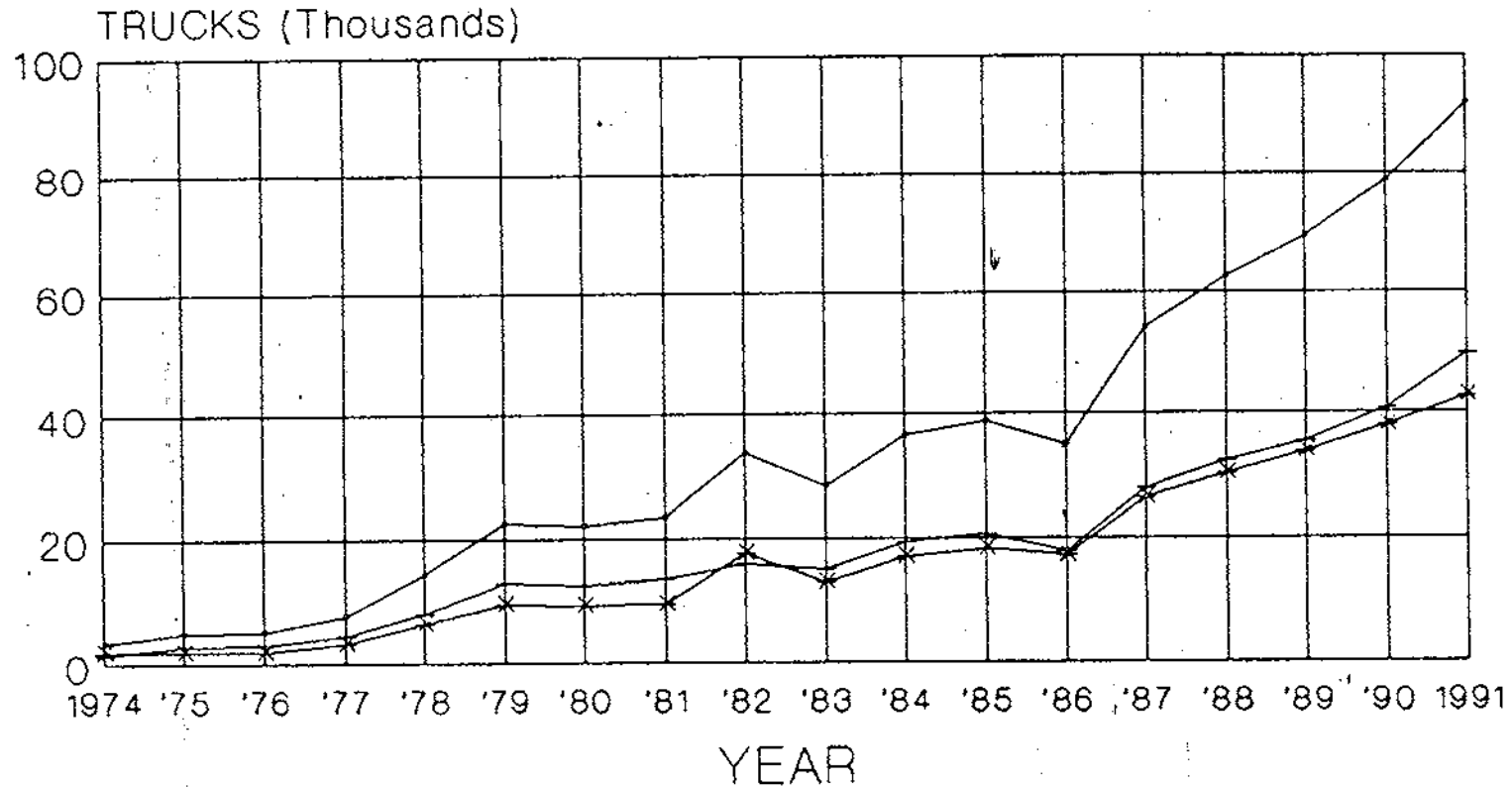
Total Annual Vehicle Traffic, 1974-1991



TOTAL
 ARRIVALS
 DEPARTURES

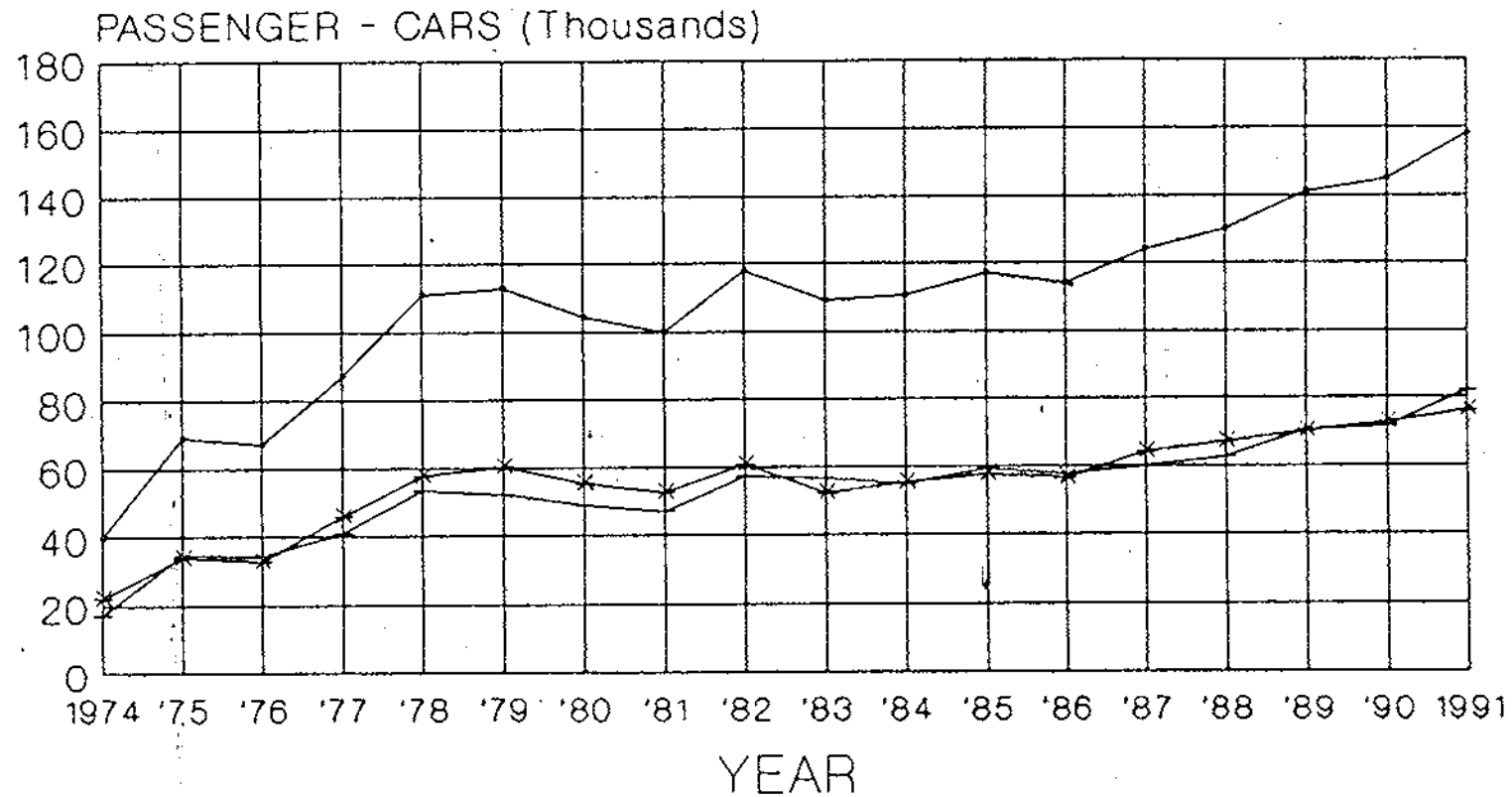
Port of Patra

Annual Truck Traffic, 1974-'91



Port of Patra

Annual P/cars Traffic, 1974-'91

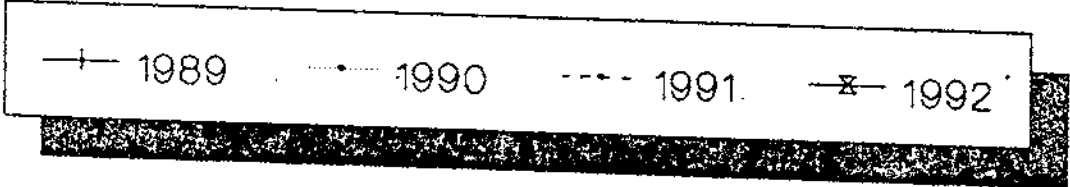
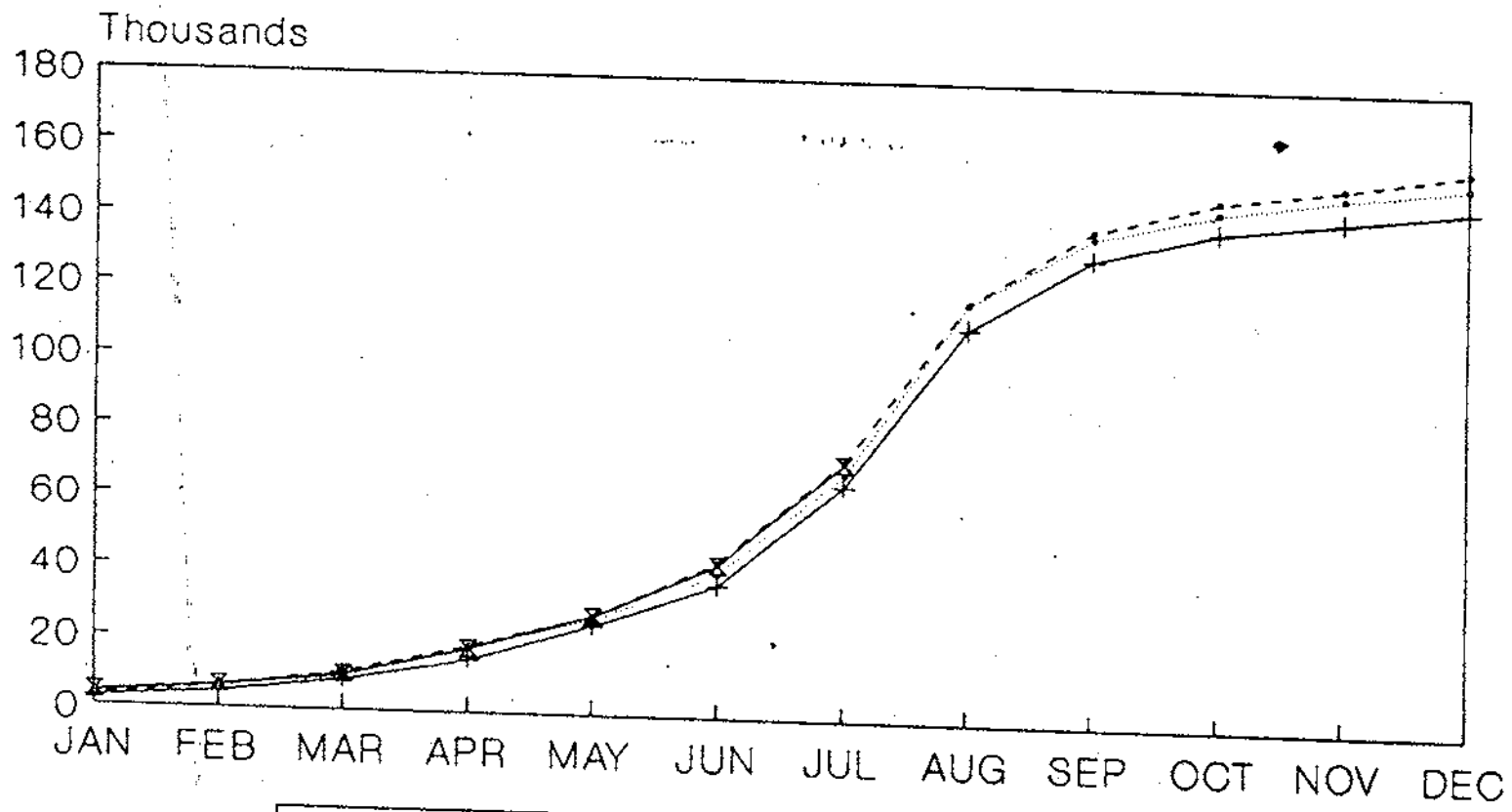


ΣX.6

Port of Patra Cumulative Passenger-Cars Traffic

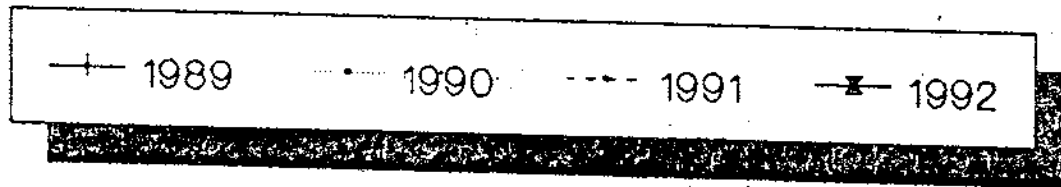
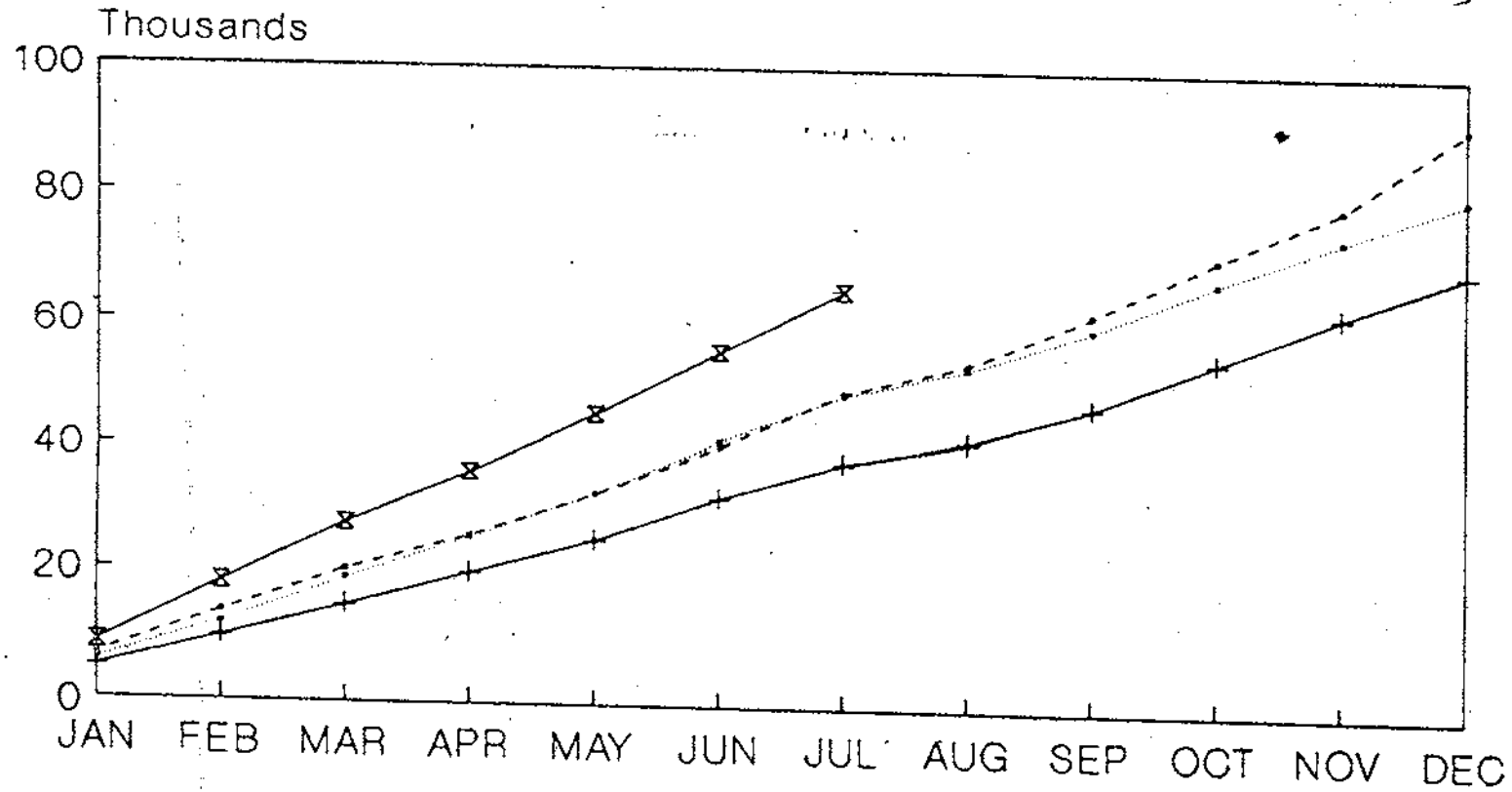
24

$\Sigma X \cdot 7$

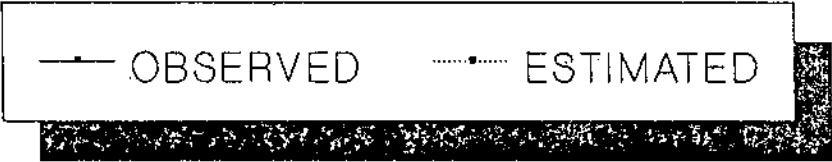
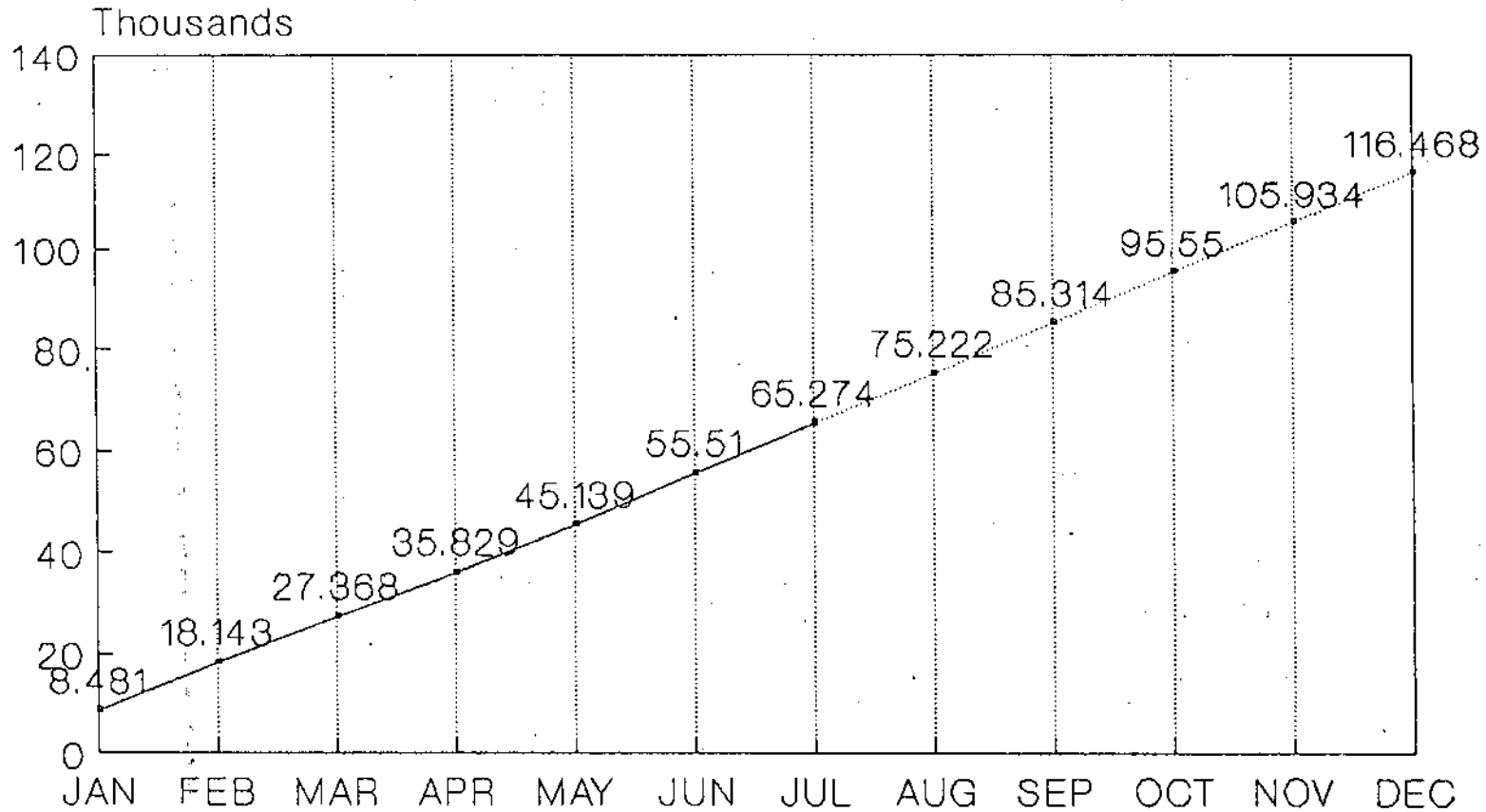


$\Sigma X \cdot 7$

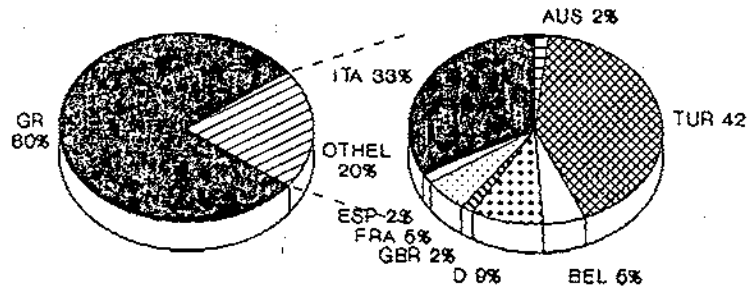
Port of Patra Cumulative Truck Traffic



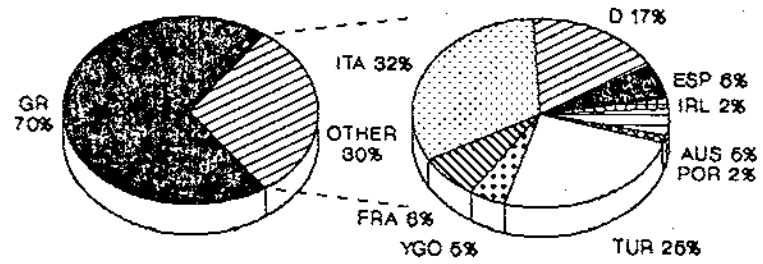
Estimated Cumulative Truck Traffic, 1992



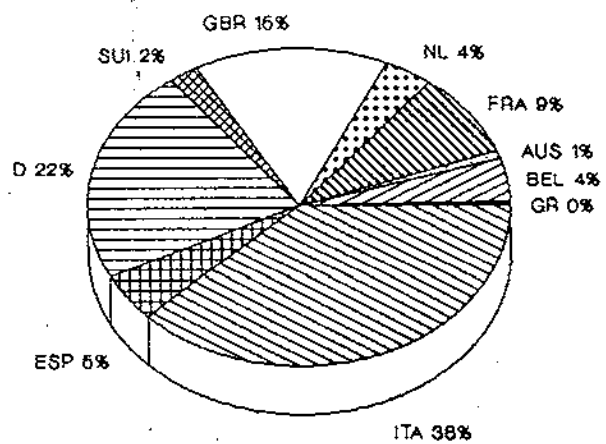
DEPARTING VEHICLES NATION



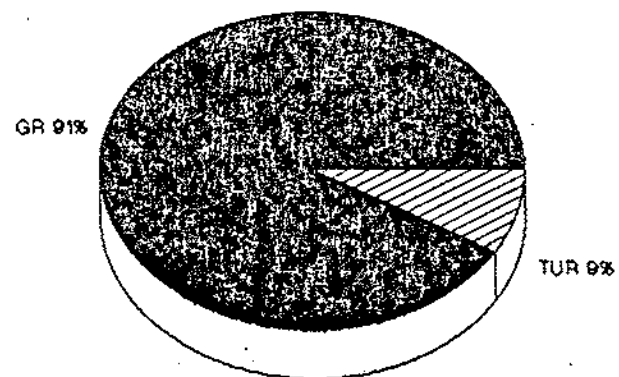
ARRIVING VEHICLES NATION



DESTINATION COUNTRY
DEPARTING VEHICLES

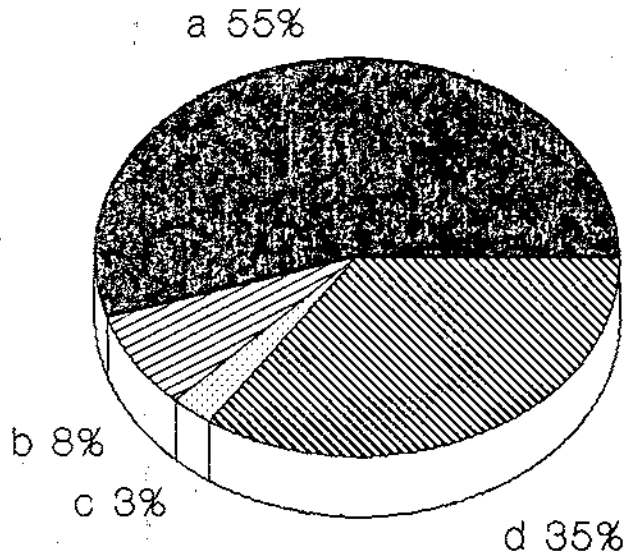


DESTINATION COUNTRY
ARRIVING VEHICLES

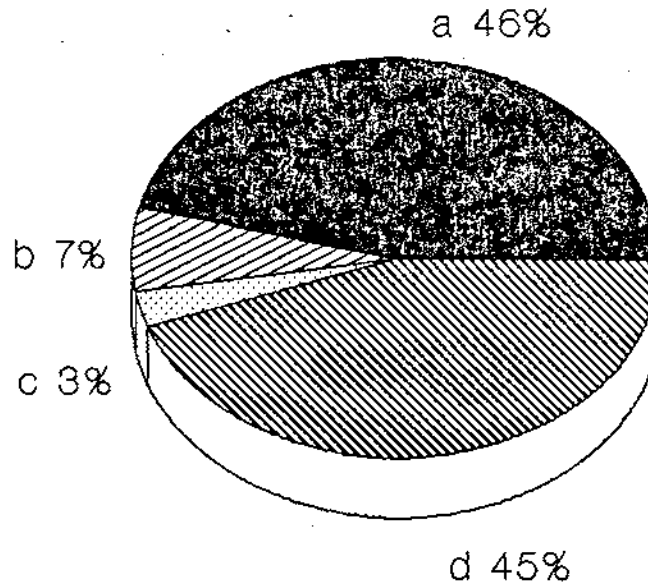


FREQUENCY OF USING PORT OF PATRA

DEPARTING
VEHICLES

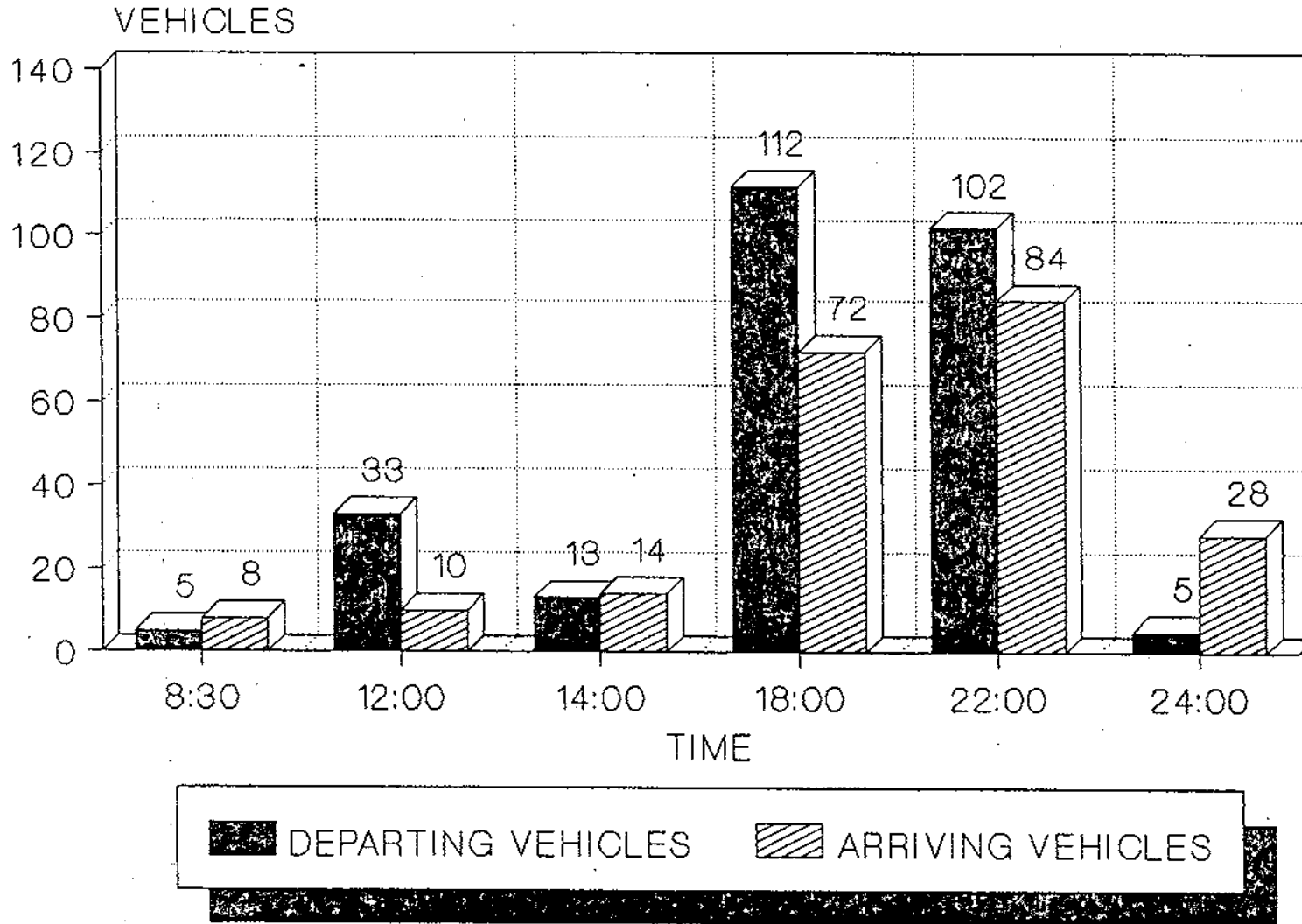


ARRIVING
VEHICLES

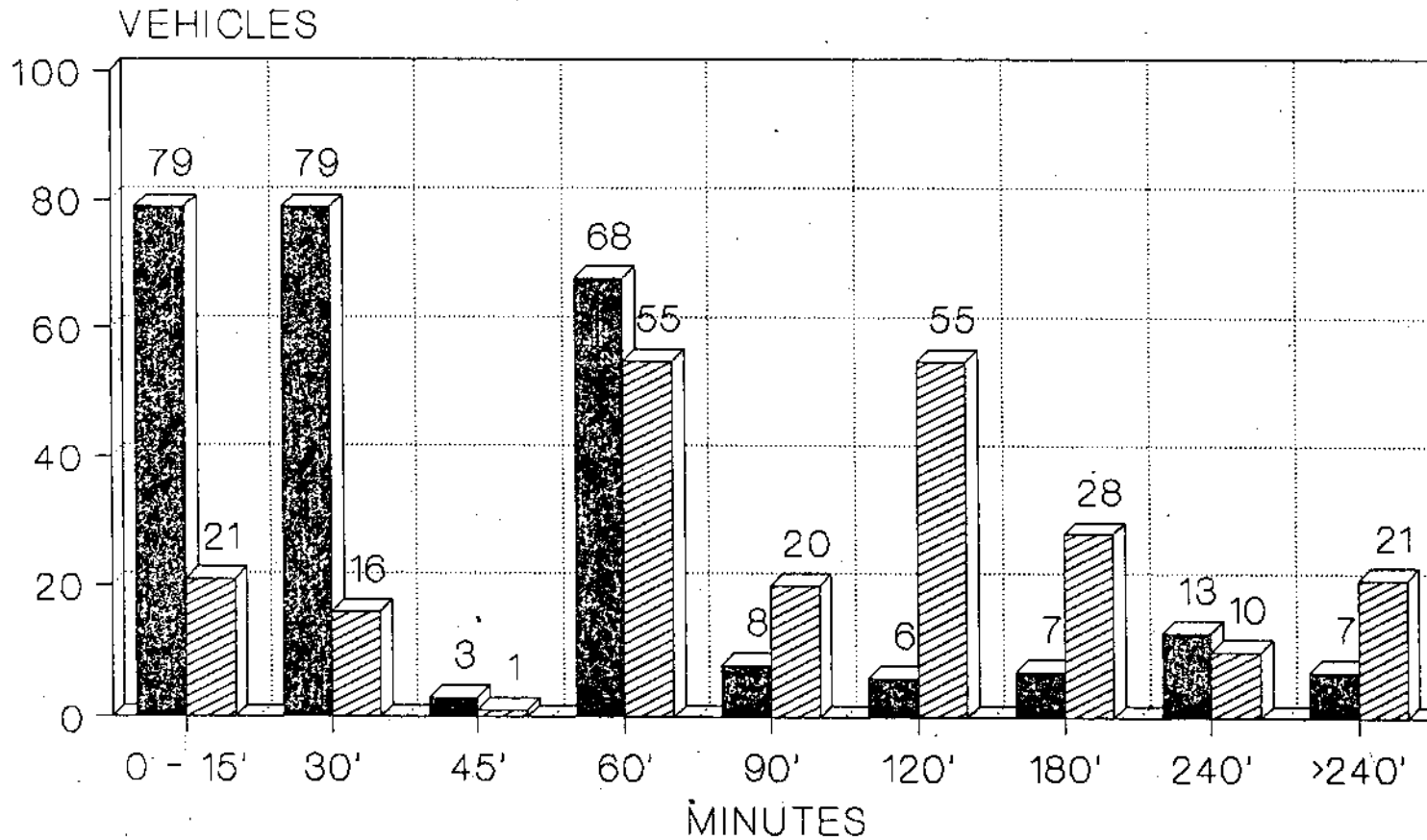


$\Sigma X_{..12}$

ENTER TIME INTO PORT



DELAY FOR CUSTOM CONTROL

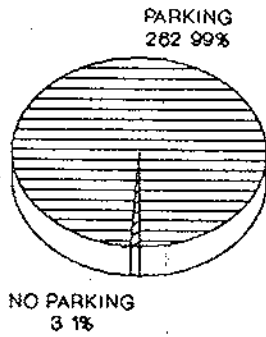


DEPARTING VEHICLES ARRIVING VEHICLES

$\Sigma X.14$

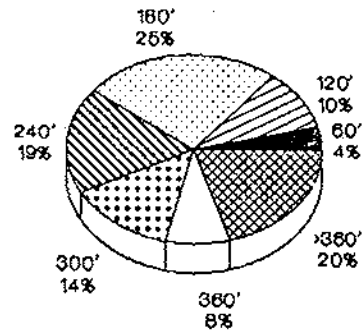
PARKING DURATION INSIDE PORT

PARKING &
NO PARKING



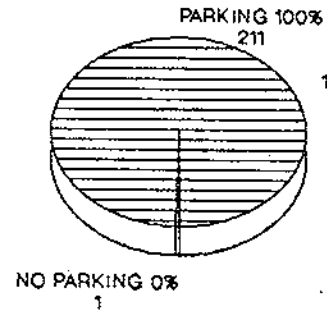
DEPARTING VEHICLES

DURATION OF
PARKING



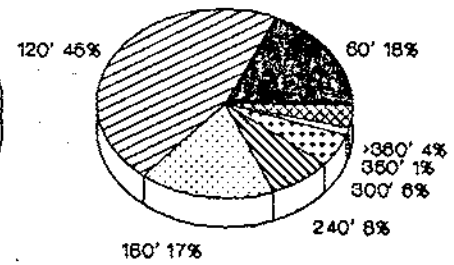
PARKING DURATION INSIDE PORT

PARKING &
NO PARKING



ARRIVING VEHICLES

DURATION OF
PARKING



ΣX..15

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ - ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΟ DBASE III PLUS

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ - ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΧΩΡΑ ΠΟΛΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΧΩΡΑ ΠΟΛΗ	ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΧΩΡΑ ΠΟΛΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΧΩΡΑ ΠΟΛΗ	ΦΟΡΤΙΟ 1
GR ΠΑΤΡΑ	ITA ΤΟΡΙΝΟ			ΣΙΔΕΡΑ
GR ΠΑΤΡΑ	ITA ΤΟΡΙΝΟ			ΣΙΔΕΡΑ
GR ΑΘΗΝΑ	GR ΚΕΡΚΥΡΑ			ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΚΑΒΑΛΑ	ITA ΜΑΣΣΑ	ITA	GR	ΜΑΡΜΑΡΑ ΔΙΑΦ
GR ΑΓΡΙΝΙΟ	ITA ΡΩΜΗ			ΕΛΙΕΣ ΔΙΑΦ
GR ΑΘΗΝΑ	ITA ΣΑΛΕΡΝΟ			ΤΖΑΜΙΑ
HNA	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ	FRA	GR ΑΘΗΝΑ	ΟΠΩΡΟΚΗΠΕΥΤΙΚΑ ΚΡΕΑΣ
GR ΑΘΗΝΑ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ	FRA ΤΟΥΡ	GR ΑΘΗΝΑ	ΟΠΩΡΟΚΗΠΕΥΤΙΚΑ ΚΡΕΑΣ
GR ΛΑΜΙΑ	ITA ΤΡΕΒΙΖΙΟ			ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ
GR ΑΡΓΟΣ	D ΑΝΟΒΕΡΟ	NL	GR ΑΘΗΝΑ	ΧΥΜΟΥΣ ΣΠΟΡΕ
GR ΧΑΛΚΙΔΑ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ			ΚΩΣΤΕΣ
GR ΑΘΗΝΑ	GBR ΝΤΟΒΙΓΚΕΡ	NL	GR ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ ΚΡΕΑΣ
GR ΛΑΡΙΣΑ	FRA ΛΙΒΡΟΝ			ΚΟΜΠΟΣΤΑ
GR ΒΟΛΟΣ	ITA ΜΙΛΑΝΟ	ITA ΜΙΛΑΝΟ	GR ΑΘΗΝΑ	ΜΑΡΜΑΡΑ ΔΙΑΦ
GR ΑΘΗΝΑ	ITA ΠΑΛΕΡΜΟ	ITA ΠΑΛΕΡΜΟ	GR ΑΘΗΝΑ	ΕΙΔΗ ΥΓΙΕΙΝΗΣ ΕΙΔΗ
GR ΠΕΙΡΑΙΑΣ	FRA ΠΑΡΙΣΙ			ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ
ΠΑΤΡΑ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ	FRA	GR ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ ΚΡΕΑΣ
GR ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	ESP ΜΑΔΡΙΤΗ			ΔΙΑΦΟΡΑ
TUR ΑΓΚΥΡΑ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ			ΠΑΤΑΤΕΣ
GR ΒΟΛΟΣ	ITA ΡΩΜΗ	ITA ΒΕΡΟΝΑ	GR ΑΘΗΝΑ	ΒΕΡΥΚΟΚΑ ΧΑΡΤ
GR ΚΑΛΑΜΑΤΑ	ITA ΜΠΩΛΟΝΙΑ			ΤΟΥΒΛΑ
GR ΑΘΗΝΑ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ	NL	GR ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ ΤΥΡΙ
GR ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	ITA ΡΑΒΕΝΑ			ΣΩΛΗΝΕΣ
GR ΓΙΑΝΝΕΝΑ	GBR			ΔΙΑΦΟΡΑ
TUR ΑΓΚΥΡΑ	D ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤ			ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΚΑΛΑΜΑΤΑ	ITA ΡΩΜΗ	ITA ΜΠΕΡΓΚΑΜΟ	GR ΑΘΗΝΑ	ΚΑΡΠΟΥΖΙΑ ΞΥΛΕΣ
GR ΑΘΗΝΑ	D ΜΟΝΑΧΟ	D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΑΘΗΝΑ	ΚΟΤΟΠΟΥΛΑ ΠΑΤΑ
GR ΛΑΥΡΙΟ	AUS ΛΗΤΖ			ΛΙΓΝΙΤΗ
GR ΠΑΤΡΑ	ITA ΡΩΜΗ	ITA ΜΙΛΑΝΟ	GR ΑΘΗΝΑ	ΚΑΡΠΟΥΖΙΑ ΑΝΤΑ
GR ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	NL			ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΑΘΗΝΑ	ITA ΣΙΚΕΛΙΑ			ΣΚΑΦΗ
GR ΚΑΛΑΜΑΤΑ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ	GR ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ ΠΑΤΑ
GR ΓΙΑΝΝΕΝΑ	FRA ΠΑΡΙΣΙ			ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	ITA ΤΟΡΙΝΟ			ΣΙΔΕΡΑ
ΙΑ	ITA ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	ITA ΦΛΩΡΕΝΤΙΑ	GR ΑΘΗΝΑ	ΚΑΡΠΟΥΖΙΑ ΕΠΙΠΛΑ
GR ΒΟΛΟΣ	ITA ΡΩΜΗ	ITA ΜΠΩΛΟΝΙΑ	GR ΑΘΗΝΑ	ΒΕΡΥΚΟΚΑ ΖΑΧΑΡ
GR ΓΙΑΝΝΕΝΑ	D ΜΟΝΑΧΟ			ΔΕΡΜΑΤΑ
GR ΠΥΡΓΟΣ	ITA ΓΕΝΟΒΑ	ITA ΤΟΡΙΝΟ	GR ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΚΑΡΠΟΥΖΙΑ ΑΝΤΑ
GR ΓΙΑΝΝΕΝΑ	FRA ΛΥΟΝ			ΜΑΡΜΑΡΑ
GR ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	NL ΧΑΓΗ			ΔΙΑΦΟΡΑ
TUR ΑΔΑΝΑ	ESP ΜΑΔΡΙΤΗ			ΔΙΑΦΟΡΑ
TUR ΑΔΑΝΑ	ESP ΜΑΔΡΙΤΗ			ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΔΡΑΜΑ	D ΜΟΝΑΧΟ			ΜΑΡΜΑΡΑ
TUR ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	ITA ΜΠΑΡΙ			ΝΗΜΑΤΑ
GR ΚΑΛΑΜΑΤΑ	D ΜΟΝΑΧΟ			ΠΑΤΑΤΕΣ
GR ΝΑΥΠΑΚΤΟΣ	ITA ΣΑΡΟΝΙΑ			ΤΟΝΟΣ
GR ΚΑΛΑΜΑΤΑ	D ΜΟΝΑΧΟ			ΠΑΤΑΤΕΣ
TUR ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	ITA ΜΠΑΡΙ			ΥΦΑΣΜΑΤΑ
ΜΑΛΙΔΑ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ	NL ΜΠΕΤΑ	GR ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ ΚΡΕΑΣ
GR ΚΑΛΑΜΑΤΑ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ			ΦΡΟΥΤΑ

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ - ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΧΩΡΑ ΠΟΛΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΧΩΡΑ ΠΟΛΗ	ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΧΩΡΑ ΠΟΛΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΧΩΡΑ ΠΟΛΗ	ΦΟΡΤΙΟ 1
ANQBEPO	NL ΠΕΤΤΕΡΝΤΑΜ	GR ΑΘΗΝΑ	ΧΥΜΟΥΣ	ΓΑΛΑ
TUR ΑΓΚΥΡΑ	ITA ΑΓΚΟΝΑ			ΞΗΡΟΙ ΚΑΡΠΟΙ
TUR ΑΓΚΥΡΑ	ITA ΜΠΑΡΙ			ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΑ
GR ΑΘΗΝΑ	ITA ΜΠΕΡΓΚΑΜΟ	NL ΧΑΓΗ	GR ΑΘΗΝΑ	ΠΑΓΩΤΑ
GR ΑΘΗΝΑ	ITA ΜΙΛΑΝΟ			ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΚΑΛΑΜΑΤΑ	ITA ΜΙΛΑΝΟ			ΥΦΑΣΜΑΤΑ
GR ΑΘΗΝΑ	ITA ΡΩΜΗ			ΔΙΑΦΟΡΑ
TUR ΑΓΚΥΡΑ	ITA ΜΠΑΡΙ	ITA ΜΠΑΡΙ	TUR ΑΓΚΥΡΑ	ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΑ
GR ΑΘΗΝΑ	ITA ΜΙΛΑΝΟ	ITA ΜΙΛΑΝΟ	GR ΑΘΗΝΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΑΘΗΝΑ	ITA ΤΟΡΙΝΟ			ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΑΧΑΓΙΑ	ITA ΜΙΛΑΝΟ	ITA	GR ΠΑΤΡΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ
GR ΦΑΡΣΑΛΑ	FRA ΛΥΛ			ΡΟΥΧΑ
TUR ΑΓΚΥΡΑ	ITA ΜΠΑΡΙ	ITA ΜΠΑΡΙ	TUR ΑΓΚΥΡΑ	ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΑ
TUR ΑΓΚΥΡΑ	ITA ΜΠΑΡΙ	ITA ΜΠΑΡΙ	TUR ΑΓΚΥΡΑ	ΦΟΥΝΤΟΥΚΙΑ
GR ΑΘΗΝΑ	ESP ΣΑΡΑΓΟΣΑ	ESP ΣΑΡΑΓΟΣΑ	GR ΑΘΗΝΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΛΑΡΙΣΑ	D ΣΤΟΥΤΓΚΑΡΔ	D	GR	ΥΦΑΣΜΑΤΑ
GR ΝΑΟΥΣΑ	ITA ΟΥΝΤΙΝΕ	ITA ΟΥΝΤΙΝΕ	GR	ΜΠΑΜΒΑΚΙ
GR ΝΑΥΠΛΙΟ	ESP ΣΑΡΑΓΟΣΑ	ESP ΣΑΡΑΓΟΣΑ	GR ΑΘΗΝΑ	ΧΥΜΟΥΣ
GR ΝΑΟΥΣΑ	ITA ΜΙΛΑΝΟ			ΝΗΜΑΤΑ
GR ΑΘΗΝΑ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ	GBR	GR	ΡΟΥΧΑ
GR ΑΘΗΝΑ	ITA ΡΩΜΗ			ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΑΧΑΓΙΑ	NL ΜΠΑΝΒΑΛ			ΠΑΤΑΤΕΣ
ITA ΦΕΡΑΡΑ	ITA ΦΕΡΑΡΑ	GR ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΚΟΜΠΟΣΤΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	FRA ΠΑΡΙΣΙ	FRA ΠΑΡΙΣΙ	GR ΑΘΗΝΑ	ΥΦΑΣΜΑΤΑ
GR ΓΙΑΝΝΕΝΑ	ITA ΤΟΡΙΝΟ			ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΗΦΑΚΛΕΙΟ	FRA ΠΑΡΙΣΙ			ΒΕΡΥΚΟΚΑ
TUR ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	D ΜΟΝΑΧΟ			ΔΙΑΦΟΡΑ
TUR ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	D ΜΟΝΑΧΟ			ΔΙΑΦΟΡΑ
TUR ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	D ΜΟΝΑΧΟ			ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΑΧΑΓΙΑ	ITA ΤΟΡΙΝΟ	ITA ΝΑΠΟΛΙ	GR ΑΘΗΝΑ	ΚΑΡΠΟΥΖΙΑ
GR ΑΘΗΝΑ	ESP ΜΑΔΡΙΤΗ			ΣΙΔΕΡΑ
GR ΔΡΑΜΑ	BEL ΣΤΡΑΣΒΟΥΡΓ			ΜΑΡΜΑΡΑ
GR ΑΘΗΝΑ	D ΚΑΡΛΣΡΟΥΗ			ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΑΧΑΓΙΑ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ			ΠΑΤΑΤΕΣ
ITA	ITA ΜΙΛΑΝΟ	GR ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΛΑΣΤΙΧΑ
TUR ΖΟΓΚΟΥΛΑΝΤ	SUI ΛΟΥΚΕΡΝΗ			ΧΡΩΜΑΤΑ
TUR ΖΟΓΚΟΥΛΑΝΤ	SUI ΛΟΥΚΕΡΝΗ			ΧΡΩΜΑΤΑ
TUR ΖΟΓΚΟΥΛΑΝΤ	SUI ΛΟΥΚΕΡΝΗ			ΧΡΩΜΑΤΑ
GR ΚΑΒΑΛΑ	D ΜΟΝΑΧΟ			ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΚΑΛΑΜΑΤΑ	D ΜΟΝΑΧΟ			ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΑΓΡΙΝΙΟ	D ΜΟΝΑΧΟ			ΑΓΓΟΥΡΙΑ
GR ΚΑΛΑΜΑΤΑ	GBR ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ			ΠΑΤΑΤΕΣ
TUR ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	ITA ΛΟΜΒΑΡΔΙΑ			ΣΕΚΟΛΑΤΑ
GR ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	ITA ΡΑΒΕΝΑ			ΛΟΥΚΟΥΜΙΑ
GER ΝΟΤΙΑ ΑΓΓ	GBR ΜΠΡΙΣΤΟΛ	GR ΑΘΗΝΑ	ΥΦΑΣΜΑΤΑ	ΜΗΧΑΝΕΣ
GR ΚΑΛΑΜΑΤΑ	D ΜΟΝΑΧΟ	NL	GR ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ
GR ΑΜΑΛΙΑΔΑ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ	NL	GR ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ
GR ΑΘΗΝΑ	ITA ΜΠΟΛΟΝΙΑ			ΠΛΑΚΑΚΙΑ
ITA ΚΑΖΙΝΟ	ITA ΜΙΛΑΝΟ	GR ΑΘΗΝΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΑΠΟΥΡΥΠΑΝΤΙΚΑ
GR ΚΑΛΑΜΑΤΑ	GBR ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ	NL	GR ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ - ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ

ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ		ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ		ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ		ΦΟΡΤΙΟ 1		ΦΟΡΤΙΟ 2	
ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ		
GR	ΑΘΗΝΑ	NL	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	GBR		GR	ΑΘΗΝΑ	ΚΕΡΑΜΙΚΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
GR	ΠΑΤΡΑ	GBR	ΜΠΡΙΣΤΟΛ	NL		GR	ΑΘΗΝΑ	ΠΑΓΩΤΑ	ΚΡΕΑΣ
GR	ΠΑΤΡΑ	GBR	ΜΠΡΙΣΤΟΛ	NL		GR	ΑΘΗΝΑ	ΠΑΓΩΤΑ	ΚΡΕΑΣ
GR	ΠΑΤΡΑ	D	ΡΟΤΕΝΜΠΟΥΡΓ	D	ΚΟΥΛΒΑΧ	GR	ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	ΜΠΡΑΝΤΥ	ΓΑΛΑ
GR	ΠΑΤΡΑ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ					ΚΡΑΣΙΑ	
GR	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	D	ΜΟΝΑΧΟ	NL		GR	ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ	ΚΡΕΑΣ
GR	ΟΙΝΟΦΥΤΑ	BEL	ΧΑΣΕΝ	BEL	ΚΕΝΤ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ	ΔΙΑΦΟΡΑ
GR	ΑΜΑΛΙΑΔΑ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	FRA	ΤΟΥΡ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ	ΚΡΕΑΣ
GR	ΑΜΑΛΙΑΔΑ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	NL		GR	ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ	ΚΡΕΑΣ
GR	ΑΜΑΛΙΑΔΑ	D	ΜΟΝΑΧΟ	NL	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ	ΤΥΡΙ
GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ	ITA	ΡΩΜΗ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΧΑΡΤΙ	ΑΝΤΑΡ
GR	ΑΡΓΟΣ	D	ΚΡΕΦΕΝ	NL	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΧΥΜΟΥΣ	ΣΠΟΡΕΣ
GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ITA	ΜΠΛΟΝΟΝΙΑ					ΠΛΑΣΤΙΚΑ	
GR	ΑΧΑΓΙΑ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	BEL		GR	ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ	ΚΡΕΑΣ
GR	ΦΑΡΣΑΛΑ	FRA	ΛΥΛ					ΝΗΜΑΤΑ	
GR	ΑΧΑΓΙΑ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	NL		GR	ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ	ΤΥΡΙ
GR	ΝΑΥΠΛΙΟ	NL	ΜΠΡΕΝΤΑ					ΧΥΜΟΥΣ	
GR	ΑΘΗΝΑ	FRA	ΛΥΛ	FRA		GR	ΑΘΗΝΑ	ΝΗΜΑΤΑ	
GR	ΑΘΗΝΑ	SUI	ΖΥΡΙΧΗ					ΑΛΕΥΡΙ	
GR	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	D	ΜΟΝΑΧΟ					ΠΑΤΑΤΕΣ	ΚΡΕΑΣ
GR	ΓΙΑΝΙΤΣΑ	D	ΣΤΟΥΤΓΚΑΡΦ					ΡΟΥΧΑ	
GR	ΑΘΗΝΑ	NL	ΜΠΑΝΒΑΛ					ΛΑΣΤΙΧΑ	
GR	ΑΘΗΝΑ	NL	ΜΠΑΝΒΑΛ					ΛΑΣΤΙΧΑ	
GR	ΑΘΗΝΑ	NL	ΜΠΑΝΒΑΛ					ΛΑΣΤΙΧΑ	
GR	ΑΘΗΝΑ	D	ΣΤΟΥΤΓΚΑΡΦ					ΥΦΑΣΜΑΤΑ	
GR	ΑΘΗΝΑ	ESP	ΣΑΡΑΓΟΣΑ	ESP	ΜΠΑΡΤΣΕΛΟΝ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΠΑΓΩΤΑ	ΓΑΛΑ
GR	ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	FRA	ΠΑΡΙΣΙ					ΣΩΛΗΝΕΣ	
GR	ΑΘΗΝΑ	BEL	ΚΕΝΤ					ΔΙΑΦΟΡΑ	
GR	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	D	ΜΟΝΑΧΟ					ΛΑΔΙ	
GR	ΒΟΛΟΣ	ITA	ΠΕΣΚΑΡΑ	ITA	ΠΕΣΚΑΡΑ	GR	ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	ΜΑΡΜΑΡΑ	ΠΛΑΚΕ
GR	ΑΘΗΝΑ	D	ΑΜΒΟΥΡΓΟ	D	ΑΜΒΟΥΡΓΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΧΗΜΙΚ
GR	ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	BEL	ΒΡΥΞΕΛΕΣ					ΔΙΑΦΟΡΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
GR	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ	ΚΡΕΑΣ
GR	ΑΘΗΝΑ	BEL	ΑΜΒΕΡΣΑ					ΑΕΡΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ITA	ΓΕΝΟΒΑ					ΨΑΡΙΑ	
GR	ΛΑΡΙΣΑ	D	ΜΟΝΑΧΟ					ΛΑΧΑΝΙΚΑ	
GR	ΒΕΡΟΙΑ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	ITA	ΠΕΖΑΡΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΦΡΟΥΤΑ	ΕΠΙΠΛ
GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΜΠΑΡΙ					ΔΙΑΦΟΡΑ	
GR	ΒΕΡΟΙΑ	FRA	ΛΥΛ	NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	ΤΡΟΦΗΜΑ	ΤΥΡΙ
GR	ΛΑΡΙΣΑ	GBR	ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ					ΓΕΩΡΓΙΚΑ	
GR	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	GBR	ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ	GBR		GR	ΑΘΗΝΑ	ΛΑΔΙ	ΔΙΑΦΟΡΑ
GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΜΠΑΡΙ	ITA	ΜΠΑΡΙ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΠΑΓΩΤΑ	ΠΑΓΩΤ
GR	ΑΡΓΟΣ	D	ΜΟΝΑΧΟ	D	ΜΟΝΑΧΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΧΥΜΟΥΣ	ΧΗΜΙΚ
GR	ΑΡΓΟΣ	D	ΣΤΟΥΤΓΚΑΡΦ					ΦΡΟΥΤΑ	
GR	ΜΕΣΣΟΛΟΓΓΙ	SUI	ΓΕΝΕΥΗ					ΒΑΜΒΑΚΙ	
GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΠΑΡΜΑ	ITA				ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ	ΔΙΑΦΟΡΑ
GR	ΒΟΛΟΣ	ITA	ΓΕΝΟΒΑ					ΦΡΟΥΤΑ	
GR	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ	ITA		GR		ΕΛΙΕΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ
GR	ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	ITA	ΙΜΟΛΑ					ΠΛΑΣΤΙΚΑ	
GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ITA	ΑΓΚΟΝΑ					ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ	

ΦΟΡΤΙΟ 1		ΦΟΡΤΙΟ 2			
ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ
ΑΘΗΝΑ	ΙΤΑ ΜΙΛΑΝΟ				ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΑΡΓΟΣ	D ΜΟΝΑΧΟ				ΧΥΜΟΥΣ
GR ΑΘΗΝΑ	FRA ΛΥΩΝ				ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΑΘΗΝΑ	D ΑΜΒΟΥΡΓΟ	D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΑΘΗΝΑ		ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ ΚΡΕΑΣ
GR ΑΘΗΝΑ	ΙΤΑ ΤΕΡΙΕΣΤΗ				ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΠΥΡΓΟΣ	D ΜΟΝΑΧΟ	D ΚΟΛΩΝΙΑ	GR ΠΑΤΡΑ		ΠΑΤΑΤΕΣ ΝΗΜΑΤ
GR ΠΑΤΡΑ	D ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤ				ΥΦΑΣΜΑΤΑ
GR ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	ESP ΜΑΔΡΙΤΗ	ESP ΜΑΔΡΙΤΗ	GR ΒΕΣ/ΝΙΚΗ		ΣΩΛΗΝΕΣ ΣΩΛΗΝ
GR ΑΧΑΓΙΑ	ΙΤΑ ΤΟΡΙΝΟ	ΙΤΑ ΤΟΡΙΝΟ	GR ΒΕΣ/ΝΙΚΗ		ΚΑΡΠΟΥΖΙΑ ΔΙΑΦΟ
GR ΓΙΑΝΝΕΝΑ	FRA ΠΑΡΙΣΙ				ΜΑΡΜΑΡΑ
GR ΓΙΑΝΝΕΝΑ	FRA ΠΑΡΙΣΙ				ΜΑΡΜΑΡΑ
GR ΗΡΑΚΛΕΙΟ	D ΜΟΝΑΧΟ				ΒΕΡΥΚΟΚΑ
GR ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	SUI ΖΥΡΙΧΗ				ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΛΑΡΙΖΑ	BEL ΒΡΥΞΕΛΕΣ				ΠΑΤΑΤΕΣ
GR ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΙΤΑ ΜΙΛΑΝΟ				ΣΙΔΕΡΑ
GR ΠΑΤΡΑ	D ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤ				ΥΦΑΣΜΑΤΑ
GR ΠΥΡΓΟΣ	ΙΤΑ ΜΒΟΛΟΝΙΑ	ΙΤΑ ΚΟΜΟ	GR ΑΘΗΝΑ		ΚΑΡΠΟΥΖΙΑ ΚΑΣΕΡ
GR ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	D ΚΟΛΩΝΙΑ	D ΚΟΛΩΝΙΑ	GR ΒΕΣ/ΝΙΚΗ		ΣΙΔΕΡΑ ΛΑΣΤΙ
GR ΔΡΑΜΑ	ΙΤΑ ΜΙΛΑΝΟ				ΔΙΑΦΟΡΑ
TUR ΑΓΚΥΡΑ	ESP ΜΑΔΡΙΤΗ				ΔΙΑΦΟΡΑ
TUR ΑΓΚΥΡΑ	ESP ΜΑΔΡΙΤΗ				ΔΙΑΦΟΡΑ
TUR ΑΓΚΥΡΑ	ESP ΜΑΔΡΙΤΗ				ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΑΘΗΝΑ	NL ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	NL ΜΠΑΝΒΑΛ	GR ΑΘΗΝΑ		ΔΙΑΦΟΡΑ ΛΑΣΤΙ
GR ΑΘΗΝΑ	D ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤ	GR ΑΘΗΝΑ	NL ΦΟΤΤΕΡΝΤΑΜ		ΠΟΤΑ ΚΕΡΑΜ
GR ΚΑΛΑΜΑΤΑ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ				ΠΑΤΑΤΕΣ
GR ΑΘΗΝΑ	ΙΤΑ ΠΑΡΜΑ	ΙΤΑ ΠΑΡΜΑ	GR ΑΘΗΝΑ		ΠΛΑΣΤΙΚΑ ΔΙΑΦΟ
GR ΑΡΓΟΣ	D ΚΡΕΦΕΝ	D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΑΘΗΝΑ		ΧΥΜΟΥΣ ΧΗΜΙΚ
GR ΑΡΓΟΣ	D ΚΡΕΦΕΝ	D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΑΘΗΝΑ		ΧΥΜΟΥΣ ΧΗΜΙΚ
GR ΑΡΓΟΣ	D ΚΡΕΦΕΝ	D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΑΘΗΝΑ		ΧΥΜΟΥΣ ΧΗΜΙΚ
GR ΤΡΙΚΑΛΑ	FRA ΛΥΩΝ	FRA ΛΥΩΝ	GR ΒΕΣ/ΝΙΚΗ		ΠΑΤΑΤΕΣ ΤΡΟΦΗ
GR ΑΘΗΝΑ	ΙΤΑ ΒΕΡΟΝΑ				ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΑΘΗΝΑ	ΙΤΑ ΜΙΛΑΝΟ	ΙΤΑ ΠΕΖΑΡΟ	GR ΒΕΣ/ΝΙΚΗ		ΧΡΩΜΑΤΑ ΕΠΙΠΛ
GR ΠΕΙΡΑΙΑΣ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ	FRA ΤΟΥΡ	GR ΑΘΗΝΑ		ΟΠΩΡΟΚΗΠΕΥΤΙΚΑ ΚΡΕΑΣ
GR ΒΟΛΟΣ	ΙΤΑ ΠΕΣΚΑΡΑ				ΟΠΩΡΟΚΗΠΕΥΤΙΚΑ
GR ΓΙΑΝΝΕΝΑ	ΙΤΑ ΜΙΛΑΝΟ	ΙΤΑ ΜΙΛΑΝΟ	GR ΓΙΑΝΝΕΝΑ		ΔΙΑΦΟΡΑ ΔΙΑΦΟ
GR ΚΑΒΑΛΑ	D ΜΟΝΑΧΟ				ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΠΥΡΓΟΣ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ				ΠΑΤΑΤΕΣ
TUR ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	ΙΤΑ ΜΙΛΑΝΟ				ΔΙΑΦΟΡΑ
TUR ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	ΙΤΑ ΜΙΛΑΝΟ				ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΑΧΑΓΙΑ	ΙΤΑ ΡΩΜΗ	ΙΤΑ ΝΑΠΟΛΙ	GR ΠΕΙΡΑΙΑΣ		ΚΑΡΠΟΥΖΙΑ ΦΟΥΣΚ
GR ΛΑΥΡΙΟ	D ΣΑΛΤΣΜΠΟΥΡ				ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ
GR ΚΑΛΑΜΑΤΑ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ				ΠΑΤΑΤΕΣ
GR ΚΑΛΑΜΑΤΑ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ				ΠΑΤΑΤΕΣ
GR ΑΘΗΝΑ	ΙΤΑ ΡΩΜΗ	ΟΑΝ ΚΟΠΕΝΧΑΓΗ	GR ΑΘΗΝΑ		ΜΟΥΣΙΚΑ ΟΡΓ. ΜΟΥΣΙ
GR ΓΙΑΝΝΕΝΑ	D ΜΟΝΑΧΟ				ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΓΙΑΝΝΕΝΑ	D ΜΟΝΑΧΟ				ΔΙΑΦΟΡΑ
GR ΑΘΗΝΑ	ΙΤΑ ΒΕΝΕΤΙΑ	ΙΤΑ ΡΟΒΙΓΙΟ	GR ΑΘΗΝΑ		ΨΑΡΙΑ ΑΝΤΑΦ
GR ΛΑΡΙΣΑ	ΙΤΑ ΣΑΝ ΛΑΣΑΝΟ				ΓΕΩΡΓΙΚΑ ΔΙΑΦΟ
GR ΑΘΗΝΑ	ESP ΠΑΛΜΙΡΑ	ESP ΜΑΔΡΙΤΗ	GR ΑΘΗΝΑ		ΔΙΑΦΟΡΑ ΔΙΑΦΟ
GR ΑΡΓΟΣ	D ΕΙΣΤΡΟΥΜ				ΧΥΜΟΥΣ

1

Σ	ΦΟΡΤΙΟ 1		ΦΟΡΤΙΟ 2						
	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΧΩΡΑ ΠΟΛΗ		
GR	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	D	ΜΟΝΑΧΟ	NL	GR	ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ	ΚΡΕΑΣ	
GR	ΑΡΑΞΟΣ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	BEL	ΑΜΒΕΡΣΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ	ΓΑΛΑ
GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	BEL	ΓΚΛΙΟΜΠΕΡΓ	BEL	ΓΚΛΙΟΜΠΕΡΓ	GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ΑΕΡΙΑ	ΑΕΡΙΟ
GR	ΑΘΗΝΑ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	BEL	ΑΜΒΕΡΣΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΓΑΛΑ	ΓΑΛΑ
GR	ΑΘΗΝΑ	FRA	ΣΕΝΤΕΤΙΕΝ	FRA	ΛΥΩΝ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΝΗΜΑΤΑ	ΑΝΤΑΙ
GR	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	FRA	ΝΙΟΡΚ	NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΧΑΝΙΑ	ΤΡΟΦΗΜΑ	ΤΥΡΙ
GR	ΠΑΤΡΑ	D	ΜΟΝΑΧΟ	D	ΓΚΙΣΣΕΝ	GR	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ΠΑΤΑΤΕΣ	ΕΙΩΝ
GR	ΔΙΝΟΦΥΤΑ	NL	ΟΥΤΡΕΧΤΗ	NL		GR	ΑΘΗΝΑ	ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ	ΔΙΑΦ
GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΡΩΜΗ					ΔΙΑΦΟΡΑ	
GR	ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΑΝΤΑΙ
GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΝΑΠΟΛΙ					ΔΙΑΦΟΡΑ	
GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	BEL	KENT	GR	ΑΘΗΝΑ	ΟΠΩΡΟΚΗΠΕΥΤΙΚΑ	ΚΑΤΕΥ
GR	ΓΙΑΝΝΕΝΑ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΓΙΑΝΝΕΝΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΔΙΑΦ
GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΠΑΓΩΤΑ	ΠΑΓΩΤ
GR	ΛΑΡΙΣΑ	ITA	ΜΠΑΡΙ					ΔΙΑΦΟΡΑ	
GR	ΑΜΑΛΙΑΔΑ	BEL	ΑΜΒΕΡΣΑ	BEL	ΑΜΒΕΡΣΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ	ΔΙΑΦ
GR	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	FRA	ΛΥΩΝ	FRA	ΠΑΡΙΣΙ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ	ΤΥΡΙ
GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΒΕΖΑΡΟ	ITA	ΒΕΖΑΡΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΕΠΙΠ
GR	ΔΕΙΒΑΔΙΑ	ITA	ΛΕΤΣΕ					ΚΑΠΝΑ	
GR	ΑΡΓΟΣ	D	ΚΟΛΩΝΙΑ					ΦΡΟΥΤΑ	

ΑΦΙΣΕΙΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ - ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΟ

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΧΩΡΑ ΠΟΛΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΧΩΡΑ ΠΟΛΗ	ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΧΩΡΑ ΠΟΛΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΧΩΡΑ ΠΟΛΗ	ΦΟΡΤΙΟ 1	ΦΟΡΤΙΟ 2
AUS	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	SUI ΓΕΝΕΥΗ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
AUS	TUR ΑΓΚΥΡΑ	TUR ΟΡΝΤΡΟΥ	AUS ΣΑΛΤΕΜΠΟΥΡΓ	ΤΥΡΙ	ΦΡΟΥΤΑ
AUS	TUR ΑΓΚΥΡΑ	TUR ΟΡΝΤΡΟΥ	AUS ΣΑΛΤΕΜΠΟΥΡΓ	ΤΥΡΙ	ΦΡΟΥΤΑ
AUS ΒΙΕΝΝΗ	GR ΘΕΣ/ΝΙΚΗ			ΠΛΑΣΤΙΚΑ	
AUS ΒΙΕΝΝΗ	GR ΘΕΣ/ΝΙΚΗ			ΠΛΑΣΤΙΚΑ	
BEL ΑΜΒΕΡΣΑ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΗΡΑΚΛΕΙΟ	BEL ΑΜΒΕΡΣΑ	ΓΑΛΑ	ΤΥΡΙ
BEL ΑΜΒΕΡΣΑ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΑΘΗΝΑ	GBR ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ	ΚΡΕΑΣ	ΚΑΤΕΡ
BEL ΒΡΥΞΕΛΕΣ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΑΘΗΝΑ	ITA ΡΩΜΗ	ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
BEL ΒΡΥΞΕΛΕΣ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΑΧΑΓΙΑ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ	ΤΥΡΙ	ΠΑΤΑΤ
BEL ΒΡΥΞΕΛΕΣ	GR ΑΘΗΝΑ			ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	
BEL ΒΡΥΞΕΛΕΣ	GR ΠΑΤΡΑ			ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	
BEL ΚΕΝΤ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΑΘΗΝΑ	BEL ΒΡΥΞΕΛΕΣ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
D	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΑΘΗΝΑ	D ΦΡΑΓΚΦΟΥΡΤ	ΜΗΧΑΝΕΣ	ΥΦΑΣΜΑΤΑ
D ΑΜΒΟΥΡΓΟ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΑΘΗΝΑ	FRA ΠΑΡΙΣΙ	ΦΟΥΣΚΩΤΑ	ΟΥΣΟ
D ΑΜΒΟΥΡΓΟ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΚΑΤΕΡΙΝΗ	D ΣΤΟΥΤΓΚΑΡΟ	ΡΟΥΧΑ	ΡΟΥΧΑ
D ΒΑΝΧΑΟΥΖ	GR ΠΑΤΡΑ			ΣΙΔΕΡΑ	
ΚΕΝ	GR ΗΡΑΚΛΕΙΟ	GR ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ITA ΜΙΛΑΝΟ	ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΑ	ΣΙΔΕΡΑ
D ΒΟΡΜΕ	GR ΠΑΤΡΑ			ΜΗΧΑΝΕΣ	
D ΕΜΣΜΠΕΤΕΝ	TUR ΙΣΤΟΥΡΜ			ΜΟΥΣΙΚΑ ΟΡΓΑΝΑ	
D ΕΣΣΕΝ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	D ΕΣΣΕΝ	ΛΑΜΠΕΣ	ΚΑΛΩΔΙΑ
D ΕΣΣΕΝ	GR ΚΟΡΙΝΘΟΣ	GR ΑΘΗΝΑ	ITA ΜΙΛΑΝΟ	ΡΟΥΧΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
D ΚΑΣΣΕΛ	GR ΑΘΗΝΑ			ΤΡΟΧΟΣΠΙΤΑ	
ΕΣΣΕΝ	GR ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	GR ΓΙΑΝΝΕΝΑ	BEL ΒΡΥΞΕΛΕΣ	ΒΡΕΙΤΗ	ΜΑΡΜΑΡΑ
D ΚΟΛΩΝΙΑ	GR ΘΕΣ/ΝΙΚΗ			ΛΑΣΤΙΚΑ	
ΝΙΑ	GR ΠΑΤΡΑ	GR ΑΘΗΝΑ	D ΝΤΟΡΝΤΜΟΥΝ	ΑΛΟΥΜΙΝΙΟ	ΜΕΤΑΛΛΑ
D ΚΡΕΦΕΝ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΑΜΑΛΙΑΔΑ	D ΜΟΝΑΧΟ	ΣΠΟΡΕΛΑΙΟ	ΠΑΤΑΤΕ
D ΚΡΕΦΕΝ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΚΑΛΑΜΑΤΑ	D ΚΡΕΦΕΝ	ΣΠΟΡΕΛΑΙΟ	ΛΑΔΙ
D ΚΡΕΦΕΝ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΑΡΓΟΣ	D ΜΟΝΑΧΟ	ΣΠΟΡΕΛΑΙΟ	ΧΥΜΟΥΣ
D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΑΘΗΝΑ			ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	
D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΑΜΑΛΙΑΔΑ	GBR ΛΟΝΔΙΝΟ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΠΑΤΑΤΕ
D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΑΘΗΝΑ	ITA ΡΩΜΗ	ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΑΘΗΝΑ			ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	
ΜΑΧΟ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ITA ΛΕΤΣΕ	ΗΛΕΚΤΡΙΚΑ ΕΙΔΗ	ΔΙΑΦΟΡΑ
D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΑΧΑΓΙΑ	FRA ΛΥΩΝ	ΚΡΕΑΣ	ΚΑΡΦΟΥ
D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΑΘΗΝΑ	D ΜΟΝΑΧΟ	ΚΡΕΑΣ	ΛΑΔΙ
D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΧΑΛΚΙΔΑ	D ΜΟΝΑΧΟ	ΡΟΥΧΑ	ΥΦΑΣΜΑΤΑ
D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΑΡΓΟΣ	D ΧΑΛΟΥΚ	ΣΠΟΡΕΛΑΙΟ	ΧΥΜΟΥΣ
D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΑΘΗΝΑ	GR ΑΡΓΟΣ	D ΜΟΝΑΧΟ	ΧΗΜΙΚΑ	ΧΥΜΟΥΣ
D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	GR ΒΟΛΟΣ	D ΜΟΝΑΧΟ	ΚΡΕΑΣ	ΒΕΡΥΚΟ
D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΚΟΡΙΝΘΟΣ			ΠΡΩΤΕΣ ΥΛΕΣ	
D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΠΑΡΙΣΑ			ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	
D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΝΑΥΠΑΓΙΟ	GR ΑΡΓΟΣ	D ΜΟΝΑΧΟ	ΣΠΟΡΕΛΑΙΟ	ΧΥΜΟΥΣ
D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΠΑΤΡΑ			ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	
D ΜΟΝΑΧΟ	GR ΠΑΤΡΑ			ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	
ΜΑΧΟ	GR ΠΑΤΡΑ	GR ΑΘΗΝΑ	FRA ΤΟΥΡ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
D ΜΟΝΑΧΟ	TUR ΑΓΚΥΡΑ	TUR ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	ITA ΜΙΛΑΝΟ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
D ΜΟΝΑΧΟ	TUR ΑΓΚΥΡΑ	TUR ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	ITA ΜΙΛΑΝΟ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
D ΜΟΝΑΧΟ	TUR ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	TUR ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	NL ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
D ΜΠΟΧΟΥΜ	GR ΠΑΤΡΑ			ΥΦΑΣΜΑΤΑ	
D ΝΤΟΡΝΤΜΟΥΝΤ	GR ΑΘΗΝΑ			ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ	

ΑΦΙΣΕΙΣ ΦΟΡΤΗΓΩΝ - ΠΡΟΗΓΟΥΜΕΝΟ ΔΕΛΤΙΟ

ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΧΩΡΑ ΠΟΛΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΧΩΡΑ ΠΟΛΗ	ΠΡΟΕΛΕΥΣΗ ΧΩΡΑ ΠΟΛΗ	ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΧΩΡΑ ΠΟΛΗ	ΦΟΡΤΙΟ 1	ΦΟΡΤΙΟ 2				
ΝΤΟΡΤΜΟΥΝΤ GR	ΑΘΗΝΑ								
D ΝΤΟΡΤΜΟΥΝΤ GR	ΒΕΣ/ΝΙΚΗ			ΛΑΣΤΙΧΑ					
D ΝΤΥΣΕΑΝΤΟΡ GR	ΒΕΣ/ΝΙΚΗ			ΜΕΤΑΛΑ					
D ΝΤΥΣΕΑΝΤΟΡ GR	ΒΕΣ/ΝΙΚΗ			ΜΕΤΑΛΑ					
D ΝΤΥΣΕΑΝΤΟΡ GR	ΒΕΣ/ΝΙΚΗ			ΜΕΤΑΛΑ					
D ΦΙΣΜΠΑΝΤΕΝ GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΓΙΑΝΝΕΝΑ	ITA	ΓΕΝΟΒΑ	ΜΑΡΜΑΡ			
D ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤ GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	D	ΜΟΝΑΧΟ	ΔΙΑΦΟΡ			
D ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤ GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΕΘΛΟΣ	D	ΜΟΝΑΧΟ	ΒΕΡΥΚΛ			
D ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤ GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	O	ΦΡΑΓΚΦΟΥΡΤ	ΤΗΛΕΟΡΑΣΕΙΣ			
D ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤ GR	ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	GR	ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ	ΚΑΛΩΔΙΑ			
D ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤ GR	ΠΑΤΡΑ					ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ			
D ΦΡΑΝΚΦΟΥΡΤ TUR	ΙΖΑΡ					ΜΗΧΑΝΕΣ			
Σ GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	DAN	ΚΟΠΕΓΧΑΓΗ	ΣΩΛΗΝΕΣ	ΠΑΤΑΤΕΣ		
DAN	ΕΣΜΠΙΓΚΕΡ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΕΘΛΟΣ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ	ΤΥΡΙ	ΚΑΡΠΟΙ
ESP	ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΓΙΑΝΝΕΝΑ	ESP	ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ	ΠΛΑΚΑΚΙΑ	ΜΑΡΜΑΡ
ESP	ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ	GR	ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	GR	ΛΑΥΡΙΟ	ESP	ΜΠΟΡΝΤΙΟ	ΠΛΑΣΤΙΚΑ	ΑΛΟΥΜΙ
ESP	ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ	GR	ΠΑΤΡΑ					ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	
ESP	ΒΑΡΚΕΛΩΝΗ	GR	ΠΑΤΡΑ					ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ	
ESP	ΓΡΑΝΑΔΑ	GR	ΑΘΗΝΑ					ΛΑΔΙ	
ESP	ΜΑΔΡΙΤΗ	GR	ΑΘΗΝΑ					ΣΥΡΜΑ	
ESP	ΜΑΔΡΙΤΗ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΔΡΑΜΑ	FRA	ΠΑΡΙΣΙ	ΣΩΛΗΝΕΣ	ΜΑΡΜΑΡ
ESP	ΜΑΔΡΙΤΗ	GR	ΓΙΑΝΝΕΝΑ	GR	ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	ITA	ΤΟΡΙΝΟ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΔΙΑΦΟΡ
ESP	ΣΑΡΑΓΟΣΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ESP	ΣΑΡΑΓΟΣΑ	ΠΛΑΚΑΚΙΑ	ΔΙΑΦΟΡ
FRA		GR	ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	GR	ΕΔΕΣΣΑ	FRA	ΣΤΡΑΣΒΟΥΡΓ	ΤΥΡΙ	ΣΑΛΙΓΚ
FRA	ΚΛΕΡΜΟΝ	GR	ΑΘΗΝΑ					ΓΥΑΛΙΑ	
FRA	ΛΥΩΝ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	ΚΡΕΑΣ	ΟΠΩΡΟΙ
FRA	ΛΥΩΝ	GR	ΑΘΗΝΑ					ΔΙΑΦΟΡΑ	
FRA	ΛΥΩΝ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	FRA	ΛΥΩΝ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΝΗΜΑΤΑ
FRA	ΛΥΩΝ	GR	ΑΘΗΝΑ					ΖΟΝΤΙΑΚ	
FRA	ΛΥΩΝ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	FRA	ΠΑΡΙΣΙ	ΜΕΤΑΛΑ	ΔΙΑΦΟΡ
FRA	ΜΑΣΣΑΛΙΑ	GR		GR		URS	ΤΣΕΡΝΟΜΠΙΑ		ΦΥΣΤΙΚ
FRA	ΠΑΡΙΣΙ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	FRA	ΠΑΡΙΣΙ	ΤΥΡΙ	ΚΑΤΕΨ
FRA	ΠΑΡΙΣΙ	GR	ΑΘΗΝΑ	FRA	ΑΘΗΝΑ	FRA	ΛΥΩΝ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΔΙΑΦΟΡ
FRA	ΠΑΡΙΣΙ	GR	ΑΘΗΝΑ					ΕΠΙΠΛΑ	
GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΓΙΑΝΝΕΝΑ	ITA	ΝΑΠΟΛΙ		ΔΙΑΦΟΡΑ	ΣΥΛΕΙΑ	
FRA	ΤΟΥΡ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	ΚΡΕΑΣ	ΟΠΩΡΟΚ
FRA	ΤΟΥΡ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΡΓΟΣ	FRA	ΠΑΡΙΣΙ	ΚΡΕΑΣ	ΧΥΜΟΥΣ
FRA	ΤΟΥΡ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΜΑΛΙΑΔΑ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	ΚΡΕΑΣ	ΠΑΤΑΤΕ
GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΣΠΑΤΑ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	ΠΑΤΑΤΕΣ	ΠΑΤΑΤΕ
GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ITA	ΤΟΡΙΝΟ	ΥΦΑΣΜΑΤΑ	ΣΙΔΕΡΑ
GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	FRA	ΛΥΩΝ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΔΙΑΦΟΡ
GBR	ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ	TUR	ΑΓΚΥΡΑ	TUR	ΜΟΥΓΛΑ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΔΙΑΦΟΡ
GBR	ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ	TUR	ΑΓΚΥΡΑ	TUR	ΜΟΥΓΛΑ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΔΙΑΦΟΡ
GBR	ΜΑΝΤΣΕΣΤΕΡ	TUR	ΑΓΚΥΡΑ	TUR	ΜΟΥΓΛΑ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΔΙΑΦΟΡ
IRL	ΚΟΜΠ	GR	ΑΘΗΝΑ					ΚΑΛΩΔΙΑ	
ITA	ΑΓΚΟΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΠΛΑΚΑΚ
ITA	ΑΓΚΟΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΡΓΟΣ	ITA	ΑΝΚΟΝΑ	ΦΡΟΥΤΑ	ΦΡΟΥΤ
ITA	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ					ΠΛΑΚΑΚΙΑ	ΚΑΡΠΟΥ
ITA	ΑΔΕΣΑΝΟΡΙΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΜΑΝΤΟΥΔΙ	FRA	ΜΑΣΣΑΛΙΑ	ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ	ΚΕΡΑΜΙ
ITA	ΒΕΝΕΤΙΑ	GR	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	GR	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	ITA	ΒΕΝΕΤΙΑ	ΝΗΜΑΤΑ	ΝΗΜΑΤ

ΦΟΡΤΙΟ 1		ΦΟΡΤΙΟ 2					
ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ
ITA	ΒΕΡΟΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΠΟΛΥΧΥΜΟ
ITA	ΒΕΡΟΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΜΠΡΩΛΟΝΙΑ	GR	ΑΘΗΝΑ
ITA	ΒΕΡΟΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΠΑΤΡΑ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ
ITA	ΚΟΜΟ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΣΠΟΡΕΛΑΙΟ
ITA	ΛΕΖΑΡΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΑΝΚΟΝΑ
ITA	ΛΕΤΣΕ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ITA	ΝΑΠΟΛΙ
ITA	ΛΕΤΣΕ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΡΩΜΗ
ITA	ΛΕΤΣΕ	GR	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	GR	ΚΟΡΙΝΘΟΣ	ITA	ΜΠΑΡΙ
ITA	ΛΕΤΣΕ	TUR	ΑΓΚΥΡΑ	TUR	ΑΓΚΥΡΑ	ITA	ΛΕΤΣΕ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΑ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΚΕΡΑΙΕΣ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΚΕΡΑΙΕΣ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΚΕΡΑΙΕΣ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΜΟΤΕΡ
GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΑΓΚΟΝΑ		ΔΙΑΦΟΡΑ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ		ΡΟΥΧΑ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	FRA	ΠΑΡΙΣΙ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΠΑΤΡΑ	ITA	ΝΑΠΟΛΙ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	GER	ΔΟΝΟΙΝΟ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΜΠΑΡΙ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΠΑΓΩΤΑ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΠΛΑΣΤΙΚΑ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΔΙΑΦΟΡΑ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	GR	ΑΘΗΝΑ	O	ΜΟΝΑΧΟ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	GR	ΠΑΤΡΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΒΕΝΕΤΙΑ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	TUR	ΑΓΚΥΡΑ				ΝΗΜΑΤΑ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	TUR	ΑΓΚΥΡΑ	TUR	ΑΓΚΥΡΑ		ΔΙΑΦΟΡΑ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	TUR	ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	TUR	ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	ITA	ΤΟΡΙΝΟ
ITA	ΜΙΛΑΝΟ	TUR	ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	TUR	ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ
ITA	ΜΠΑΡΙ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΜΙΛΑΝΟ
ITA	ΜΠΑΡΙ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΜΠΑΡΙ
ITA	ΜΠΑΡΙ	GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ITA	ΚΑΖΙΝΟ
ITA	ΜΠΡΩΛΟΝΙΑ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΕΠΙΠΛΑ
I	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΠΟΡΤΟ ΛΑΓΟ	ITA	ΣΙΚΕΛΙΑ	ΦΡΟΥΤΑ
I	ITA	ΝΑΠΟΛΙ	GR	ΑΘΗΝΑ			ΧΑΡΤΙ
I	ITA	ΠΑΤΡΑ	GR	ΠΑΤΡΑ	ITA	ΝΑΠΟΛΙ	ΨΑΡΙΑ
ITA	ΝΑΠΟΛΙ	GR	ΠΑΤΡΑ	GR	ΠΑΤΡΑ	ITA	ΝΑΠΟΛΙ
ITA	ΝΑΠΟΛΙ	GR	ΠΑΤΡΑ	GR	ΠΑΤΡΑ	ITA	ΝΑΠΟΛΙ
ITA	ΝΑΠΟΛΙ	GR	ΠΑΤΡΑ	GR	ΠΑΤΡΑ	ITA	ΝΑΠΟΛΙ
ITA	ΟΥΝΤΙΝΕ	GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	GR	ΝΑΟΥΣΑ	ITA	ΟΥΝΤΙΝΕ
ITA	ΠΑΝΤΟΒΑ	GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	GR	ΣΚΥΔΡΑ	ITA	ΦΕΡΑΡΑ
ITA	ΠΑΝΤΟΒΑ	GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA	ΚΡΕΜΟΝΑ
ITA	ΠΑΝΤΟΒΑ	GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ITA	ΛΑΣΠΕΝΤΖΙΑ

ΠΡΟΙΟΝ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ	ΧΩΡΑ	ΠΟΛΗ
ITA ΠΕΖΑΡΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA ΠΕΖΑΡΟ	ΕΠΙΠΛΑ		ΠΛΑΣΤ		
ITA ΠΕΖΑΡΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA ΜΠΑΡΙ	ΕΠΙΠΛΑ		ΔΙΑΦΟΡ		
ITA ΠΕΣΚΑΡΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA ΠΕΣΚΑΡΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ		ΔΙΑΦΟΡ		
ITA ΠΕΣΚΑΡΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΒΟΛΟΣ	ITA ΜΙΛΑΝΟ	ΠΛΑΚΑΚΙΑ		ΜΑΡΜΑΡ		
ITA ΠΙΜΙΝΙ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΠΛΑΚΑΚΙΑ				
ITA ΠΙΜΙΝΙ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΓΥΑΔΙΑ				
	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	ITA ΛΕΤΣΕ	ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΑ	ΠΑΤΑΤΕΣ			
ITA ΡΩΜΗ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	ITA ΠΑΡΜΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ		ΚΑΠΝΑ		
ITA ΡΩΜΗ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA ΡΩΜΗ	ΔΙΑΦΟΡΑ		ΔΙΑΦΟΡ		
ITA ΡΩΜΗ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA ΣΙΚΕΛΙΑ	ΠΛΑΚΑΚΙΑ		ΜΠΑΝΙΕ		
ITA ΡΩΜΗ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA ΤΟΡΙΝΟ	ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΑ		ΔΙΑΦΟΡ		
ITA ΡΩΜΗ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΚΟΜΠΙΟΥΤΕΡ				
ITA ΡΩΜΗ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΜΟΥΣΙΚΑ ΟΡΓ.				
ITA ΡΩΜΗ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΜΟΥΣΙΚΑ ΟΡΓ.				
	TUR	ΑΓΚΥΡΑ	TUR	ΑΓΚΥΡΑ	ITA ΜΙΛΑΝΟ	ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ			
ITA ΤΟΡΙΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA ΑΓΚΟΝΑ	ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΑ	ΔΙΑΦΟΡ			
ITA ΤΟΡΙΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	FRA ΛΑΣΠΕΝΤΖΙΑ	ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΑ	ΜΑΡΜΑΡ			
ITA ΤΟΡΙΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ				
	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΔΡΑΜΑ	ITA ΜΑΣΣΑ	ΛΑΣΤΙΧΑ	ΜΑΡΜΑΡΑ			
ITA ΤΟΡΙΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΔΡΑΜΑ	ITA ΜΑΣΣΑ	ΛΑΣΤΙΧΑ	ΜΑΡΜΑΡ			
ITA ΤΟΡΙΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΣΠΡΟΠΥΡΓΟ	ITA ΜΠΡΕΤΖΙΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΜΠΑΜΠ-			
ITA ΤΟΡΙΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΛΕΙΒΑΔΙΑ	ITA ΜΙΛΑΝΟ	ΛΑΣΤΙΧΑ	ΚΟΜΠΟΣ			
ITA ΤΟΡΙΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR			ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΑ				
ITA ΤΟΡΙΝΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR			ΑΝΤΑΛΑΚΤΙΚΑ	ΚΑΡΠΟΙ			
ITA ΤΟΡΙΝΟ	GR	ΓΙΑΝΝΕΝΑ	GR	ΓΙΑΝΝΕΝΑ	ITA ΜΙΛΑΝΟ	ΛΑΣΤΙΧΑ	ΣΙΔΕΡΑ			
ITA ΤΟΡΙΝΟ	GR	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	GR	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	ITA ΤΟΡΙΝΟ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΛΑΣΤΙΧ			
ITA ΤΟΡΙΝΟ	TUR	ΑΓΚΥΡΑ	TUR	ΑΓΚΥΡΑ	ITA ΜΙΛΑΝΟ	ΛΑΣΤΙΧΑ	ΥΦΑΣΜΑ			
ITA ΦΩΡΕΝΤΙΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	ITA ΡΩΜΗ	ΑΝΤΙΚΕΣ	ΑΝΤΙΚΕ			
ITA ΦΩΡΕΝΤΙΑ	GR	ΑΘΗΝΑ				ΜΟΥΣΙΚΑ ΟΡΓ.				
NL		ΓΙΑΝΝΕΝΑ	GR	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	ITA ΜΙΛΑΝΟ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΔΙΑΦΟΡ			
NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΡΓΟΣ	D ΜΟΝΑΧΟ	ΓΑΛΑ	ΦΡΟΥΤΑ		
NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΡΓΟΣ	D ΜΟΝΑΧΟ	ΓΑΛΑ	ΦΡΟΥΤΑ		
NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΡΓΟΣ	D ΜΟΝΑΧΟ	ΓΑΛΑ	ΦΡΟΥΤΑ		
NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	GER	ΛΟΝΔΙΝΟ	GR	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	ΚΡΕΑΣ	ΠΑΤΑΤΕ	
NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	D ΜΟΝΑΧΟ	ΚΡΕΑΣ	ΚΟΜΠΟΣ		
NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΧΑΓΙΑ	D ΜΟΝΑΧΟ	ΚΡΕΑΣ	ΠΑΤΑΤΕ		
NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΧΑΓΙΑ	D ΜΟΝΑΧΟ	ΤΥΡΙ	ΚΑΡΠΟΥ		
NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	GER	ΛΟΝΔΙΝΟ	ΚΡΕΑΣ	ΠΑΤΑΤΕ	
NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΜΑΛΙΑΔΑ	D	ΝΤΥΣΕΛΝΤΟΡ	ΚΡΕΑΣ	ΠΑΤΑΤΕ	
NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΡΓΟΣ	D ΜΟΝΑΧΟ	ΣΠΟΡΕΛΑΙΟ	ΧΥΜΟΥΣ		
NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	GR	ΑΘΗΝΑ	NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	ΚΡΕΑΣ	ΠΑΤΑΤΕ	
NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	GR	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	ΤΥΡΙ	ΤΡΟΦΗΝ	
NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	GR	ΚΑΒΑΛΑ	FRA	ΠΑΡΙΣΙ	ΤΥΡΙ	ΚΟΜΠΟΣ	
NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΘΕΣ/ΝΙΚΗ	GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	ΦΡΟΥΤΑ	ΟΠΩΡΩΔ	
NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	GR	ΑΡΓΟΣ	NL	ΑΜΣΤΕΡΝΤΑΜ	ΚΡΕΑΣ	ΦΡΟΥΤΕ	
NL	ΜΠΑΝΒΑΛ	TUR	ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	TUR	ΚΩΝ/ΠΟΛΗ	D	ΚΟΩΡΝΙΑ	ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ	ΦΡΟΥΤΑ	
NL	ΜΠΡΕΝΤΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΜΑΛΙΑΔΑ	NL	ΜΠΡΕΝΤΑ	ΚΑΤΕΨΥΓΜΕΝΑ	ΠΑΤΑΤΕ	
NL	ΜΠΡΕΝΤΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΡΓΟΣ	NL	ΜΠΡΕΝΤΑ	ΚΡΕΑΣ	ΦΡΟΥΤΕ	

ID 1		ΦΟΡΤΙΟ 2							
ΧΩΡΑ	ΠΩΛΗ	ΧΩΡΑ	ΠΩΛΗ	ΧΩΡΑ	ΠΩΛΗ	ΧΩΡΑ	ΠΩΛΗ		
NL	ΟΥΤΡΕΧΤΗ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	NL	ΟΥΤΡΕΧΤΗ	ΔΙΑΦΟΡΑ	ΔΙΑΦΟΡΑ
NL	ΟΥΤΡΕΧΤΗ	GR	ΛΑΡΙΣΣΑ	GR	ΑΜΑΛΙΑΔΑ	D	ΝΤΥΣΣΕΛΝΤΟΡ	ΚΡΕΑΣ	ΠΑΤΑΤΕ
NL	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΡΓΟΣ	D	ΜΟΝΑΧΟ	ΓΑΛΑ	ΧΥΜΟΥ
NL	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ					ΓΑΛΑ	
OTTEPNTAM	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	ITA	ΠΑΡΜΑ	ΓΑΛΑ	ΛΑΔΙ	
NL	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΗΡΑΚΛΕΙΟ	ITA	ΦΑΣΑΝΟ	ΓΑΛΑ	ΛΑΔΙ
NL	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΡΓΟΣ	GBR	ΛΙΒΕΡΠΟΥΛ	ΓΑΛΑ	ΧΥΜΟΥ
NL	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ					ΔΙΑΦΟΡΑ	
OTTEPNTAM	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΠΑΤΡΑ	NL	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	ΚΡΕΑΣ	ΠΑΤΑΤΕΣ	
NL	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΚΑΛΑΜΑΤΑ	NL	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	ΚΡΕΑΣ	ΠΑΤΑΤΕ
NL	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΜΑΛΙΑΔΑ	GBR	ΛΟΝΔΙΝΟ	ΚΡΕΑΣ	ΠΑΤΑΤΕ
NL	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	NL	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	ΚΟΝΣΕΡΒΕΣ	ΠΑΤΑΤΕ
NL	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΒΕΣ/ΝΙΚΗ	GR	ΑΡΓΟΣ	NL	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	ΓΑΛΑ	ΦΡΟΥΤΑ
NL	ΡΟΤΤΕΡΝΤΑΜ	GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ	GR	ΑΜΑΛΙΑΔΑ	ITA	ΠΑΡΜΑ	ΤΥΡΙ	ΠΑΤΑΤΕ
FOR	ΔΙΣΑΒΩΝΑ	GR	ΛΑΡΙΣΣΑ					ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΑ	
FOR	ΜΠΕΖΑ	GR	ΑΘΗΝΑ	GR	ΚΑΒΑΛΑ	FRA	ΠΑΡΙΣΙ	ΛΑΔΙ	ΖΑΧΑΡΗ
URS	ΜΟΣΧΑ	GR	ΠΕΙΡΑΙΑΣ					ΚΡΕΑΣ	