



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ-MANAGEMENT
ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΑΚΑΔΗΜΑΪΚΟ ΕΤΟΣ 2012-2013

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ

ΦΟΙΤΗΤΡΙΑ: ΜΠΟΥΡΟΥΝΗ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ ΔΕΜΤ/1123

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

**ΘΕΜΑ: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ- ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**



Νοέμβριος

2013

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ & ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ



MBA – Tourism Management

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ

«Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στη Διοίκηση Επιχειρήσεων – Μάνατζμεντ Τουρισμού: MBA-Tourism Management» με τίτλο: «**ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ- ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΚΑΙ ΣΧΕΔΙΑ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**» έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιώδη λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Πίνακας περιεχομένων

Πρόλογος6

Ευχαριστίες.....8

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Σιδηρόδρομοι- Υψηλές Επενδύσεις, Χαμηλό Έργο, Υπέρμετρο Έλλειμμα και Χρέος.....9

1.1 Εισαγωγή: Η Ανάπτυξη και Η Παρακμή του Τρένου 9

1.2 Η Επαναφορά των Σιδηροδρόμων στο Προσκήνιο 13

1.3 Η Αναδιάρθρωση των Σιδηροδρόμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση.....18

1.4 Η Ενίσχυση του Ανταγωνισμού Μεταξύ των Επιχειρήσεων Διαχείρισης Τρένων στο Εσωτερικό Της Ε.Ε-27.....23

1.5 Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι.....24

1.6 Ο Ρόλος του Ο.Σ.Ε.....26

1.7 Προοπτικές Δραστηριότητες Ο.Σ.Ε.....34

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ο Τουρισμός Σαν Οικονομικό Φαινόμενο στην Ελλάδα και στην Υπόλοιπη Ευρώπη36

2.1 Εισαγωγή 36

2.2 Ο Ορισμός του Τουρισμού και Η Σημασία του..... 37

2.3 Τουριστική Προσφορά και Ζήτηση.....38

2.4 Ελληνικός Τουρισμός.....41

2.5 Ελληνική Τουριστική Ανάπτυξη και Πολιτική.....41

2.6 Ευρωπαϊκός και Διεθνής Τουρισμός.....47

2.7 Κατάσταση Αφίξεων Αλλοδαπών Τουριστών σε Διεθνές Αλλά και σε Επίπεδο

Χώρας.....49

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Οι Μεταφορές και Η Προσφορά τους στον Τουρισμό.....	50
3.1 Μεταφορές.....	50
3.2 Προσδιοριστικά Και ποιοτικά Χαρακτηριστικά Μεταφορών	50
3.3 Κίνητρα και Φραγμοί της Τουριστικής Μετακίνησης.....	51
3.4 Σιδηροδρομικές Μεταφορές.....	53
3.5 Μεταφορές Με Σιδηρόδρομο-Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα.....	53
3.6 Σιδηροδρομικές Μεταφορές Επιβατών στην Ελλάδα.....	54
3.7 S.W.O.T Analysis Σιδηροδρομικών Μεταφορών στην Ελλάδα.....	55
3.8 Ο Σιδηροδρομικός Τουρισμός στην Ελλάδα, Ενέργειες Ανάπτυξης του.....	56
3.9 Οι Σιδηροδρομικές Μεταφορές Επιβατών στην Ευρώπη.....	65
3.10 Ο Σιδηροδρομικός Τουρισμός στην Ευρώπη.....	65
Συμπεράσματα.....	67
Βιβλιογραφία.....	71

Πίνακες:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Σιδηρόδρομοι- Υψηλές Επενδύσεις, Χαμηλό Έργο, Υπέρμετρο Έλλειμμα και Χρέος

<u>Πίνακας 1:</u> Μεριδίο αγοράς εμπορευματικών μεταφορών ανά δίκτυο, 2006 (%).....	11
<u>Πίνακας 2:</u> Μεριδίο αγοράς μεταφοράς επιβατών ανά μέσο, 2005 (%).....	12
<u>Πίνακας 3:</u> Τιμολογιακή πολιτική ΟΣΕ και ΚΤΕΛ (Ευρώ).....	28
<u>Πίνακας 4:</u> Κόστος, έσοδα και ζημιές στις βασικές σιδηροδρομικές γραμμές της Ελλάδος, 2007 (εκατ. Ευρώ).....	28
<u>Πίνακας 5:</u> Η οικονομική κατάσταση του ομίλου ΟΣΕ κατά την τριετία 2007-2009...	30
<u>Πίνακας 6:</u> Το μεταφορικό έργο του ΟΣΕ.....	31

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ο Τουρισμός Σαν Οικονομικό Φαινόμενο στην Ελλάδα και στην Υπόλοιπη Ευρώπη

<u>Πίνακας 1:</u> Παγκόσμιες τουριστικές αφίξεις για την περίοδο 2008-2012.....	48
<u>Πίνακας 2:</u> Τουριστικές αφίξεις στην Ελλάδα για την περίοδο 2007-2012.....	48

Διαγράμματα:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Σιδηρόδρομοι- Υψηλές Επενδύσεις, Χαμηλό Έργο, Υπέρμετρο Έλλειμμα και Χρέος

<u>Διάγραμμα 1:</u> Μέση διανυόμενη απόσταση ανά επιβάτη, 2005 (χλμ).....	18
---	----

Πρόλογος

Η παρούσα εργασία εκπονήθηκε με σκοπό την παρουσίαση της κατάστασης των σιδηρόδρομων σε διεθνές επίπεδο, αλλά και στην Ελλάδα, την εξέλιξη του, την αναγκαιότητα αλλά και το ρόλο που διαδραμάτισε στις μεταφορές. Επίσης θα εξετάσουμε την σημασία του αλλά και τη συμβολή του στο τουριστικό κλάδο σαν εναλλακτικό μέσο τουρισμού και τα οφέλη του συγκριτικά με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς.

Πιο συγκεκριμένα,

Στο πρώτο κεφάλαιο, θα γίνει μια γενική αναφορά στους σιδηροδρόμους, στα προβλήματα που αντιμετώπισε κατά την εμφάνιση του και που αφορούσαν την ανάπτυξη αυτού. Τον ανταγωνισμό που είχε με τα υπόλοιπα μέσα, τα σημεία στα οποία υστερούσε και που σταδιακά τον οδήγησαν στην παρακμή, αλλά και τα όσα διενεργήθηκαν προκειμένου να ανασυγκροτηθεί και να επανέλθει δυναμικά στο προσκήνιο τόσο στην Ελλάδα όσο και στον ευρωπαϊκό κόσμο. Επίσης, θα μελετήσουμε τη σημασία που δόθηκε από πλευράς της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στην προώθηση του ανταγωνισμού μεταξύ των ευρωπαϊκών χωρών και στα όσα διέπραξε ούτως ώστε να ενισχυθεί και να εφαρμοστεί έτσι, η διαλειτουργικότητα μεταξύ των χωρών της Ευρώπης των 27. Σε επίπεδο Ελλάδας, πέραν της αναδρομής και της αναφοράς στην εξέλιξη τους, θα εστιάσουμε στο ρόλο που διαδραμάτισε ο Ο.Σ.Ε, τα έργα του, αλλά και τα οικονομικά λάθη που διέπραξε ο όμιλος και που οδήγησαν στην απαξίωση του τρένου.

Στο δεύτερο κεφάλαιο, θα εξετάσουμε το φαινόμενο του τουρισμού, καθώς και τη συμβολή του στην οικονομική ευημερία των χωρών τόσο της Ευρώπης, όσο και του υπόλοιπου κόσμου. Θα γίνουν αναφορές στο τι ακριβώς ονομάζουμε «Τουρισμό», ποια η σημασία του, και ποια τα επίπεδα της τουριστικής προσφοράς και της τουριστικής ζήτησης. Θα εξετασθεί η κατάσταση του τουρισμού στην Ελλάδα, η συνεισφορά του στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ), οι όποιες πολιτικές έχουν ασκηθεί κατά καιρούς για την ανάπτυξη του, τα έσοδα που εισφέρει στη χώρα, καθώς και οι στόχοι της πολιτείας για περαιτέρω αύξηση των οικονομικών αποτελεσμάτων. Επιπλέον, θα εξεταστεί ο τουρισμός τόσο σε Ευρωπαϊκό, όσο και σε Διεθνές επίπεδο, η συνεισφορά του στο ΑΕΠ των εθνικών οικονομιών η δημιουργία θέσεων εργασίας καθώς επίσης και τα κέρδη που αποφέρει σε αυτές. Σε αυτό το

κεφάλαιο ακόμα, θα δούμε την κατάσταση των αφίξεων των τουριστών στην Ελλάδα και στον υπόλοιπο κόσμο.

Στο τρίτο κεφάλαιο, θα ασχοληθούμε με τις μεταφορές, κάνοντας ιδιαίτερη αναφορά στις σιδηροδρομικές, και την προσφορά τους στον τουρισμό. Αρχικά θα αναφερθούμε στα προσδιοριστικά και ποιοτικά χαρακτηριστικά τους, στα κίνητρα αλλά και στους φραγμούς της τουριστικής μετακίνησης. Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές θα εξετάσουμε τα πλεονεκτήματα έναντι των άλλων μεταφορικών μέσων, και τα μειονεκτήματα που τις κάνουν να μην αποτελούν τόσο διαδεδομένο τρόπο μετακίνησης. Θα παρακολουθήσουμε τις μεταφορές των επιβατών με σιδηρόδρομο στην Ελλάδα, το μερίδιο που αυτές καταλαμβάνουν στην αγορά, θα κάνουμε ανάλυση των ισχυρών σημείων, των αδυναμιών, των ευκαιριών και των απειλών που παρουσιάζουν στον κλάδο των μεταφορών (SWOT Analysis). Θα εξετάσουμε τις ενέργειες που έγιναν για την ανάπτυξη του με την αναφορά σε μεγάλα και σημαντικά έργα που πραγματοποιήθηκαν σε δίκτυα όπως αυτό της Πελοποννήσου και της γραμμής των Τεμπών. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο θα δούμε την πορεία του σιδηρόδρομου καθώς και τα ποσοστά αύξησης που κατάφερε να σημειώσει σε αρκετές χώρες κατά τα τελευταία χρόνια. Επίσης, θα ασχοληθούμε με τις ενέργειες που έχουν διαπραχθεί κατά καιρούς για να γίνει το τρένο πιο ελκυστικό τόσο οικονομικά, προσφέροντας οικονομικές τιμές και καλές εκπώσεις στις μετακινήσεις, όσο και σε οτιδήποτε έχει να κάνει με τις ευκαιρίες που αυτό προσφέρει για να κάνει κάποιος ένα ευχάριστο και μοναδικό ταξίδι με αυτό το εναλλακτικό μέσο. Σε αυτό το σημείο, θα υπάρξει ανάλυση του πλέον διαδεδομένου και δημοφιλούς δικτύου, «Interail», που δίνει τη δυνατότητα σε εκατομμύρια ταξιδιώτες το χρόνο να κάνουν τουρισμό στην Ευρώπη, είτε είναι ευρωπαίοι πολίτες, είτε όχι, ενισχύοντας κατ' αυτό τον τρόπο το σιδηροδρομικό τουρισμό και αποφέροντας έσοδα στις ευρωπαϊκές οικονομίες.

Ευχαριστίες

Η πτυχιακή εργασία αυτή με αντικείμενο γνώσης τον Ελληνικό Σιδηρόδρομο και τις πολιτικές και τα μέτρα ανάπτυξης του, εκπονήθηκε στα πλαίσια του Μεταπτυχιακού Προγράμματος «Μάνατζμεντ Τουρισμού» στη Σχολή Διοίκησης Επιχειρήσεων του Οικονομικού Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Η υπόδειξη του θέματος έγινε από τον καθηγητή της Οικονομικής των Μεταφορών του Πανεπιστημίου Πειραιώς, κύριο Σαμπράκο Ευάγγελο. Πρώτα από όλα θέλω να εκφράσω τις θερμές μου ευχαριστίες στον καθηγητή μου, για την εμπιστοσύνη που μου έδειξε και την ανάθεση της παραπάνω πτυχιακής εργασίας, καθώς και για τις υποδείξεις και την γενικότερη καθοδήγηση κατά την εκπόνηση της.

Θερμές ευχαριστίες απευθύνω σε όλους τους καθηγητές που είχα σε όλη τη διάρκεια του προγράμματος, για τις γνώσεις που μου μετέδωσαν και με έκαναν καλύτερο άνθρωπο.

Τέλος ένα μεγάλο και εγκάρδιο ευχαριστώ αξίζουν δύο ήρωες της καθημερινότητάς μου, οι γονείς μου Δημήτριος και Γεωργία Μπουρούνη, που με στηρίζουν ηθικά και οικονομικά όλα αυτά τα χρόνια, δίνοντάς μου κουράγιο να προχωρώ και να υπερπηδώ κάθε εμπόδιο για να φτάσω στο στόχο μου.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ-ΥΨΗΛΕΣ ΕΠΕΝΔΥΣΕΙΣ, ΧΑΜΗΛΟ ΕΡΓΟ, ΥΠΕΡΜΕΤΡΟ ΕΛΛΕΙΜΜΑ ΚΑΙ ΧΡΕΟΣ

1.1 Εισαγωγή: Η Ανάπτυξη και Η Παρακμή του Τρένου

Η ταχεία ανάπτυξη των σιδηροδρόμων στην Ευρώπη και στις ΗΠΑ τον 18ο αιώνα, έγινε αποκλειστικά από τον ιδιωτικό τομέα. Αντιμέτωπise μεγάλα τεχνικά και οικονομικά προβλήματα, χωρίς να αποφευχθούν και οι έντονες κοινωνικές εντάσεις. Τα προβλήματα ήταν τα ίδια που συναντούνται σε μεγάλο βαθμό και σήμερα, όπως:

α) Η διάνοξη διαβάσεων και η κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου σε δύσβατες περιοχές, με απότομες κλίσεις, σε ορεινούς όγκους με σήραγγες και διαδοχικές γέφυρες, κ.ά.

β) Η διέλευση από ιδιοκτησίες ισχυρών παραγόντων αλλά και από περιοχές που κατοικούντο από νοικοκυριά χαμηλού εισοδήματος, με αποτέλεσμα την υπέρμετρη αύξηση του κόστους των απαλλοτριώσεων και πρόκληση κοινωνικών εντάσεων με την εκτόπιση πληθυσμού χαμηλού εισοδήματος από τον τόπο κατοικίας του.

γ) Η ανάγκη προσελκύσεως μεγάλου ύψους οικονομικών πόρων από ιδιώτες επενδυτές για επενδύσεις πολύ υψηλού κινδύνου που οδήγησε αναπόφευκτα σε χρηματιστηριακές «φούσκες» και μεγάλα οικονομικά σκάνδαλα (στα οποία πολλοί επίδοξοι επενδυτές έχασαν τα χρήματά τους). Παρόλα αυτά η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων ήταν ταχύτερη και μάλιστα με τις κυβερνήσεις να διαδραματίζουν μόνο υποστηρικτικό, και όχι άμεσο χρηματοδοτικό ή αποφασιστικό, ρόλο στη λήψη των αποφάσεων. Αντίθετα, αποφασιστική ήταν η συμβολή των επιχειρηματιών και των Αρχών της τοπικής αυτοδιοικήσεως σε κάθε περιοχή, ενώ μεγάλη ήταν και η σημασία της διαμορφώσεως της κοινής γνώμης υπέρ των σιδηροδρόμων. Ήταν από τότε εμφανές ότι οι πόλεις και οι περιοχές που επεδίωκαν και προωθούσαν, με δική τους πρωτοβουλία και τις δικές τους οικονομικές δυνάμεις (και όχι μέσω του κρατικού προϋπολογισμού) την άμεση σύνδεσή τους με σιδηροδρομικές γραμμές γνώριζαν ταχεία ανάπτυξη, ενώ οι πόλεις που καθυστερούσαν τη σύνδεσή τους (λόγω, π.χ., επικρατήσεως συμφερόντων που αντιτίθεντο στην ανάπτυξη των σιδηροδρόμων) είχαν σημαντικές απώλειες τόσο σε πληθυσμό όσο και σε οικονομική δραστηριότητα.

Μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο (ΠΠ) σημειώθηκε ταχεία ανάπτυξη του αυτοκινήτου, ωστόσο η κυριαρχία των σιδηροδρόμων στα μέσα μεταφοράς ήταν ακόμη αναμφισβήτητη. Τα μεγάλα τεχνολογικά άλματα στις σιδηροδρομικές μεταφορές πραγματοποιήθηκαν με την εφαρμογή της ηλεκτρικής έλξεως (ηλεκτρικοί κινητήρες) και της έλξεως με μηχανή diesel (κινητήρες εσωτερικής καύσεως), με την πρώτη εφαρμογή της ηλεκτρικής έλξεως να γίνεται στο Βερολίνο από το 1879. Στην συνέχεια, από τις αρχές του 20ού αιώνα, η ηλεκτρική έλξη επεκτάθηκε γρήγορα ενώ μετά το 1950 οι ατμομηχανές αντικαταστάθηκαν πλήρως από εξελιγμένες μηχανές diesel. Στον επιχειρησιακό τομέα, τα επιβατηγά τρένα εμπλούτισαν τις υπηρεσίες που προσέφεραν στους ταξιδιώτες περιλαμβάνοντας βαγόνια με καθίσματα πρώτης και δεύτερης θέσεως, βαγόνια - εστιατόρια ή/και αναψυχής, βαγόνια με κλίνες και καμπίνες για νυχτερινές και κυρίως για μακρινές διαδρομές, συνδυασμένες μεταφορές, κ.ά. Γενικά, η ταχεία ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών συνεχίστηκε έως τον Β΄ ΠΠ, παρά το ότι ο ανταγωνισμός από το αυτοκίνητο είχε ήδη αρχίσει να γίνεται ιδιαίτερα αισθητός.

Όμως, η κατάσταση όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ των βασικών μέσων μεταφοράς άλλαξε δραστικά μετά το Β΄ ΠΠ, και ιδιαίτερα μετά το 1960, με την δυναμική ανάπτυξη:

- α) των επιβατικών αυτοκινήτων Μέσων Μαζικής Μεταφοράς (ΜΜΜ),
 - β) των ιδιωτικών αυτοκινήτων που έγιναν το όνειρο κάθε οικογένειας,
 - γ) των μικρών αυτοκινήτων δημοσίας χρήσεως (ΤΑΞΙ),
 - δ) των μικρών και μεγάλων φορτηγών αυτοκινήτων για την πραγματοποίηση των εμπορευματικών μεταφορών,
 - ε) του αεροπλάνου που «έφερε επανάσταση» στις μεταφορές επιβατών, τόσο σε μεγάλες αποστάσεις αλλά και σε σχετικά κοντινές αποστάσεις (ιδιαίτερα στις ΗΠΑ).
- Όμως, η ισχυρότερη προωθητική δύναμη για την ανάπτυξη των βασικών μέσων μεταφοράς ήταν οι τεράστιες επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν κατά την μεταπολεμική περίοδο σε όλες τις χώρες για την ανάπτυξη των εθνικών και περιφερειακών οδικών δικτύων και των μεγάλων αυτοκινητοδρόμων, καθώς και των κεντρικών και περιφερειακών αεροδρομίων. Σημειώνεται ότι η ανάπτυξη του οδικού δικτύου και πολλών αεροδρομίων πραγματοποιείται μέσω του κρατικού προϋπολογισμού, ενώ τα μέσα μεταφοράς που χρησιμοποιούν αυτήν την υποδομή καταβάλλουν ουσιαστικά ένα μικρό μέρος του κόστους. Η ταχεία ανάπτυξη των

ανωτέρω μέσων μεταφοράς συνέβαλε ουσιαστικά στην επιβράδυνση της αναπτύξεως των σιδηροδρόμων κατά την μεταπολεμική περίοδο.

Πίνακας 1. Μερίδιο αγοράς εμπορευματικών μεταφορών ανά δίκτυο, 2006 (%)

	Οδικό	Σιδηροδρομικό	Εσωτ. Ναυσιπλοΐας	Πετρελαιαγωγοί
ΕΕ-27	73	17	5	5
Βέλγιο	69	14	14	3
Βουλγαρία	68	27	4	2
Τσεχία	74	23	0	3
Δανία	76	7	-	17
Γερμανία	64	21	12	3
Εσθονία	35	65	-	-
Ιρλανδία	99	1	-	-
Ελλάδα	98	2	-	0
Ισπανία	92	4	-	4
Γαλλία	75	14	3	8
Ιταλία	86	9	0	4
Λετονία	34	54	-	12
Λιθουανία	54	38	0	8
Ουγγαρία	67	22	4	6
Ολλανδία	61	4	31	4
Αυστρία	56	30	3	11
Πολωνία	62	26	0	12
Πορτογαλία	95	5	-	-
Ρουμανία	69	19	10	2
Σλοβενία	78	22	-	-
Σλοβακία	59	26	0	15
Φινλανδία	73	27	0	-
Σουηδία	64	36	-	-
Ην. Βασίλειο	83	11	0	5

Πηγή: Eurostat

Πηγή: Eurostat 2007

Έτσι, στο τέλος της δεκαετίας του 1980, οι σιδηροδρομικές μεταφορές είχαν μερίδιο μικρότερο από το 10% των εθνικών μεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση των 15 (ΕΕ-15), ενώ το 85% των μεταφορών καλύπτονταν από τις οδικές μεταφορές. Ανάλογη ήταν η κατάσταση και το 2006 όταν οι σιδηρόδρομοι στην ΕΕ-27 πραγματοποιούσαν το 17% του μεταφορικού έργου στις εμπορευματικές μεταφορές και το 7,2% στις μεταφορές επιβατών. Στις ΗΠΑ οι οδικές μεταφορές κάλυπταν το 2005 το 88,8% των μεταφορών επιβατών (με το ιδιωτικό αυτοκίνητο και τις μοτοσυκλέτες να καλύπτουν το 82,2%), ενώ οι αεροπορικές μεταφορές κάλυπταν το 10,6%, αφήνοντας μόνο το 0,56% για τις σιδηροδρομικές μεταφορές

που είχαν παραμείνει στον ιδιωτικό τομέα, με εξαίρεση την ομοσπονδιακή εταιρία «Intercity Amtrak» που διακινούσε μόνο το 0,10% των επιβατών. Το πολύ υψηλό κόστος εγκαταστάσεως και αναπτύξεως των σιδηροδρόμων, το οποίο στην μεταπολεμική περίοδο κατέστησε την κρατική παρέμβαση αναπόφευκτη, δεν τους επέτρεπε να διαφοροποιήσουν τη διάρθρωση της προσφοράς τους για να ανταποκριθούν στις νέες απαιτήσεις της ζήτησεως τόσο σε διασυνοριακό όσο και σε εθνικό επίπεδο. Η δυνατότητά τους να ανταποκριθούν επιχειρηματικά στον έντονο ανταγωνισμό από τα άλλα μέσα μεταφοράς αποδείχθηκε σημαντικά περιορισμένη.

Πίνακας 2. Μερίδιο αγοράς μεταφοράς επιβατών ανά μέσο, 2005 (%)

	Μέσα Μαζικής Μεταφοράς	ΙΧ και μοτοσυκλέτες	Σιδηρόδρομος	Αεροπλάνα	Εσωτ. Ναυσιπλοΐας
ΕΕ-27	8,47	75,49	7,15	8,11	0,78
Βέλγιο	11,48	74,62	6,59	7,05	0,26
Βουλγαρία	29,79	59,84	6,22	4,15	0,00
Τσεχία	13,99	67,84	14,84	3,33	0,00
Δανία	9,08	66,75	7,61	12,02	4,54
Γερμανία	5,97	79,75	7,89	6,17	0,22
Εσθονία	19,57	73,19	2,17	2,17	2,90
Ιρλανδία	14,79	57,40	3,97	21,19	2,65
Ελλάδα	15,16	56,66	2,41	19,62	6,16
Ισπανία	10,20	68,97	5,08	15,36	0,39
Γαλλία	4,68	79,72	9,54	5,65	0,41
Ιταλία	10,33	79,35	5,33	4,40	0,59
Λετονία	17,61	72,96	8,18	1,26	0,00
Λιθουανία	11,21	86,43	1,18	0,88	0,29
Ουγγαρία	22,67	58,78	15,19	3,36	0,00
Ολλανδία	5,91	75,47	8,23	9,94	0,45
Αυστρία	12,53	71,20	10,21	6,06	0,00
Πολωνία	12,26	77,24	9,15	1,27	0,08
Πορτογαλία	11,02	70,90	4,57	13,11	0,40
Ρουμανία	15,41	69,51	13,11	1,97	0,00
Σλοβενία	4,79	89,36	4,26	1,60	0,00
Σλοβακία	22,31	70,52	6,89	0,28	0,00
Φινλανδία	8,40	71,96	4,54	9,76	5,33
Σουηδία	6,33	69,90	7,74	10,97	5,06
Ην. Βασίλειο	5,41	75,93	5,74	12,20	0,72

Πηγή: *Energy and Transport: Trends to 2030*, Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2007.

Στις ανωτέρω συνθήκες, οι σιδηροδρομικές μεταφορές κατέγραψαν αυξημένα χρηματοοικονομικά ελλείμματα στη διαχείρισή τους, ιδιαίτερα την περίοδο 1960-1990, ενώ στις αρχές της μεταπολεμικής περιόδου υπήρξε ουσιαστική αδυναμία χρηματοδότησεως των μεγάλων επενδύσεων που απαιτούνταν από τον ιδιωτικό τομέα. Χρειάστηκε, επομένως, η αποφασιστική παρέμβαση του κράτους σε πολλές χώρες για τη διατήρηση των σιδηροδρόμων σε λειτουργία. Ήδη, και οι βρετανικοί σιδηρόδρομοι είχαν κρατικοποιηθεί από το 1948, μετά από 120 έτη εντυπωσιακής ανάπτυξής τους από τον ιδιωτικό τομέα. Όμως, παρά την κρατικοποίησή τους οι σιδηρόδρομοι στο Ην. Βασίλειο και σε άλλες ανεπτυγμένες χώρες, προσπάθησαν να συνεχίσουν να λειτουργούν με ιδιωτικοοικονομικά κριτήρια και με διοικητικές – οργανωτικές – επιχειρηματικές δομές ανεξάρτητες από το κράτος.¹ Ωστόσο, η μεγάλη εξάρτησή τους από την κρατική επιχορήγηση, ιδιαίτερα για τη χρηματοδότηση των επενδύσεών τους σε σιδηροδρομικά δίκτυα και υποδομές, δεν απέτρεψε τελικά την πλήρη κρατικοποίησή τους. Σε ορισμένες μάλιστα χώρες, όπως στην Ελλάδα, το ύψος της παρεμβάσεως του κράτους στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έλαβε μεγάλες διαστάσεις και τις κατέστησε τελικά γραφειοκρατικούς κρατικούς Οργανισμούς, στους οποίους κάθε έννοια ορθολογικής οικονομικής και επιχειρηματικής διαχειρίσεως έχασε σταδιακά τη σημασία της.

(Πηγές: 1) «Οικονομική των Μεταφορών: Ανάπτυξη, Επένδυση, Διοίκηση και Εφαρμογές», Ιωάννης Μουρμούρης Εκδόσεις: Α. Σταμούλης, 2006 και,

2) Ευάγγελος Σαμπράκος «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών», Εκδόσεις Α. Σταμούλης, 2001)

1.2 Η Επαναφορά των Σιδηροδρόμων στο Προσκήνιο

Η αξία, όμως, των σιδηροδρόμων δεν άργησε να αναγνωρισθεί και πάλι. Με την είσοδο στον 21ο αιώνα οι σιδηρόδρομοι όχι μόνο έπαψαν να θεωρούνται ως βιομηχανία σε παρακμή, αλλά η αναγκαιότητά τους για την αποτελεσματική διεξαγωγή των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών αναδεικνύεται και πάλι

¹ Πηγή: Αφιέρωμα στις μεταφορές, Εφημερίδα «Καθημερινή», (7/11/2012)

με αναμφισβήτητο τρόπο. Η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων θεωρείται σήμερα ως αναντικατάστατο μέρος του συστήματος μεταφορών αφού μπορούν να λειτουργήσουν με μεγάλη αποτελεσματικότητα και αποδοτικότητα σε συνδυασμό με τα άλλα μέσα μεταφοράς. Σε αυτό το συμπέρασμα έχουν συμβάλει τα ακόλουθα:

Πρώτον,² η ανάπτυξη των αναβαθμισμένων τεχνολογικά τρένων, και ιδιαίτερα των τρένων μεγάλης ταχύτητας (High Speed Trains ή HST), δίνουν τη δυνατότητα στο τρένο να ανταγωνίζεται με επιτυχία το αεροπλάνο και το αυτοκίνητο στις διαδρομές μεσαίων αποστάσεων (200 – 700 χλμ.). Τα τρένα αυτά προσφέρουν σήμερα υψηλού επιπέδου μεταφορικές υπηρεσίες σε πολλές χώρες αλλά και διασυνοριακά, ιδιαίτέρως στην Ευρώπη. Με μέση ταχύτητα περί τα 180 χλμ./ώρα, οι αποστάσεις διανύονται με το τρένο σε κοντινές και μακρινές πόλεις σε χρόνο που είναι συγκρίσιμος με αυτόν που απαιτείται για το ταξίδι με αεροπλάνο και πολύ μικρότερος από αυτόν με το αυτοκίνητο. Παράδειγμα HST αποτελεί και το Eurostar που συνδέει, από το 1994, την Γαλλία με το Βέλγιο και το Ην. Βασίλειο. Η Γαλλία έχει μακρά παράδοση στα HST, τα TGV (Train Grande Vitesse) όπως ονομάζονται, από το 1981, διαθέτει εκτεταμένο δίκτυο HST και διατηρεί σήμερα το ιστορικό επίπεδο ταχύτητας στα HST που ανέρχεται στα 320 χλμ./ώρα. Η τελευταία, εντυπωσιακή, εξέλιξη στα HST είναι η υιοθέτηση της τεχνολογίας Maglev (Magnetically Levitated). Η τεχνολογία αυτή χρησιμοποιεί τον εναλλασσόμενο μαγνητισμό για την προώθηση των συρμών και έτσι αυτοί δεν ακουμπούν στις ράγες, κατά συνέπεια δεν υπάρχει τριβή, γεγονός που επιτρέπει στα μαγνητικά τρένα, όπως ονομάζονται, να αναπτύσσουν ταχύτητα άνω των 500 χλμ./ώρα (οι μέγιστες καταγεγραμμένες ταχύτητες σε δοκιμαστικά ταξίδια με τρένα τεχνολογίας Maglev είναι στην Ιαπωνία: 581 χλμ./ώρα, στη Γερμανία: 550 χλμ./ώρα, στην Κίνα: 502 χλμ./ώρα). Η Κίνα ήταν η πρώτη χώρα στον κόσμο που χρησιμοποίησε την τεχνολογία Maglev για εμπορικούς σκοπούς. Έτσι, από το 2004 έχει συνδέσει το αεροδρόμιο της Σαγκάης με το αστικό της κέντρο με την υπερταχεία Maglev («Transrapid Maglev Train») του οποίου η ταχύτητα φθάνει τα 430 χλμ./ώρα, η μεγαλύτερη ταχύτητα στον κόσμο για τρένο που χρησιμοποιείται για εμπορικούς σκοπούς. Επιπλέον, η ανταγωνιστικότητα του τρένου ενισχύεται στις αποστάσεις 200-700 χλμ., διότι αυτό μπορεί να προσφέρει επίσης:

- α) χαμηλότερο κόστος μεταφοράς για τον επιβάτη,
- β) δυνατότητα ανετότερης μεταφοράς περισσότερων και βαρύτερων αποσκευών,

² Τα παραπάνω στοιχεία αντλήθηκαν από ένα αφιέρωμα στις μεταφορές, της εφημερίδας «Καθημερινή» (7/11/2012)

- γ) πολύ μεγαλύτερη άνεση κατά τον χρόνο του ταξιδιού,
- δ) δυνατότητα παραγωγικής εκμεταλλεύσεως του χρόνου του ταξιδιού,
- ε) δυνατότητα απολαύσεως διαδρομών εντυπωσιακού κάλλους, κ.ά.

Δεύτερον,³ η διαπίστωση ότι οι σιδηροδρομικές αμαξοστοιχίες, τόσο οι επιβατικές όσο και οι εμπορευματικές, αποτελούν ενεργειακά αποδοτικό και φιλικό προς το περιβάλλον μέσο μεταφορών, ιδιαίτερα σε περιόδους όπως η σημερινή όπου οι τιμές των καυσίμων έχουν ανέλθει σε υψηλά επίπεδα και, επίσης, επιδιώκεται μείωση των εκπομπών αερίων που επιδεινώνουν το φαινόμενο του θερμοκηπίου (αέρια του θερμοκηπίου, GHG).

Τρίτον,⁴ οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ποτέ δεν έπαψαν να είναι ανταγωνιστικές στις τακτικές (επαναλαμβανόμενες) μεταφορές φορτίων Εμπορευμάτων και Πρώτων Υλών (Ε&ΠΥ) μεγάλου όγκου και βάρους σε σχετικά μεγάλες αποστάσεις. Η σχέση ισχύος του σιδηροδρόμου ανά μικτό ελκυτόμενο τόνο είναι πολύ μεγαλύτερη από ό,τι στα φορτηγά αυτοκίνητα, ενώ πλεονεκτεί σημαντικά όσον αφορά το κόστος καταναλώσεως καυσίμων ανά μονάδα μεταφερόμενου έργου (επιβατοχιλιόμετρα ή τονοχιλιόμετρα). Για τους λόγους αυτούς, άλλωστε, οι σιδηρόδρομοι διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην χερσαία διακίνηση των Ε&ΠΥ⁵, με χρήση εμπορευματοκιβωτίων ή χύδην φορτίων, ιδιαίτερος μέσω της συνδέσεώς τους με τα μεγάλα λιμάνια των χωρών και με τους βασικούς σταθμούς μεταφορτώσεως προϊόντων στις μεγάλες πόλεις. Για παράδειγμα, στις ΗΠΑ οι σιδηρόδρομοι, που έχουν πολύ χαμηλή συμβολή στις μεταφορές επιβατών, συμβάλλουν σημαντικά στις μεταφορές Ε&ΠΥ. Συγκεκριμένα, το 2002 τα Ε&ΠΥ που μεταφέρθηκαν σιδηροδρομικώς στις ΗΠΑ είχαν αξία \$ 392 δις (3,0% της αξίας του συνόλου των μεταφερθέντων Ε&ΠΥ), βάρος 1.979 εκατ. τόνων (10,2% του συνόλου) και συνδυασμό βάρους-αποστάσεως 1.372 δις τονομίλια (31,1% του συνόλου). Επίσης, το μερίδιο των σιδηροδρόμων στις μεταφορές Ε&ΠΥ στην ΕΕ-27 ανέρχεται στο 17% και είναι ιδιαίτερος υψηλό στην Εσθονία (65%), τη Λετονία (54%), τη Λιθουανία (38%), τη Σουηδία (36%), την Αυστρία (30%), την Πολωνία (26%), τη Βουλγαρία (27%), τη Γερμανία (21%), τη Γαλλία (14%), την Ιταλία (9%), ενώ στην Ελλάδα το μερίδιο αυτό δεν ξεπερνά το 2%.

³ Τα παραπάνω στοιχεία αντλήθηκαν από ένα αφιέρωμα στις μεταφορές, της εφημερίδας «Καθημερινή» (7/11/2012)

⁴ Παρομοίως με την 3^η υποσημείωση

⁵ Ε&Π: Συντομογραφία για τον ορισμό των Εμπορευμάτων και Πρώτων Υλών

Γενικότερα, στις χερσαίες μεταφορές Ε&ΠΥ οι πελάτες ζητούν πλέον από τις εταιρίες μεταφορών αξιοπιστία και ικανοποιητική εξυπηρέτηση, ταχύτητα και ευελιξία μεταφοράς, ασφάλεια και χαμηλό κόστος μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένων και των δαπανών φορτώσεως και εκφορτώσεως τόσο στους χώρους φορτώσεως των Ε&ΠΥ όσο και στους χώρους προορισμού.

Οι μεταφορές με νταλίκες και μεγάλα φορτηγά αυτοκίνητα αναδείχθηκαν εξαιρετικά ανταγωνιστικές σε πολλές χώρες στις δεκαετίες του 1970 και του 1980 με συνέπεια να κερδίσουν σημαντικό μερίδιο στις μεταφορές Ε&ΠΥ από τους σιδηροδρόμους. Όμως, τα τελευταία έτη έχουν δημιουργηθεί νέες συνθήκες που ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα των σιδηροδρόμων στις μεταφορές Ε&ΠΥ, για τους ακόλουθους πρόσθετους λόγους:

α) Αυξάνονται συνεχώς οι περιορισμοί και οι προϋποθέσεις κυκλοφορίας των φορτηγών αυτοκινήτων για λόγους ασφάλειας των οδηγών, διευκόλυνσεως της κυκλοφορίας των ιδιωτικών αυτοκινήτων τις Κυριακές και εορτές και για λόγους προστασίας του περιβάλλοντος.

β) Το κόστος των διοδίων στις οδικές αρτηρίες των ανεπτυγμένων χωρών αυξάνεται με γρήγορο ρυθμό, καθώς οι πολιτικές ανακτήσεως του κόστους κατασκευής αυτών των αρτηριών επεκτείνονται τώρα σε όλες τις χώρες.

γ) Η αυξανόμενη κυκλοφοριακή συμφόρηση στις μεγάλες πόλεις και σε σημαντικές οδικές αρτηρίες σε ώρες αιχμής έχουν αυξήσει σημαντικά τον χρόνο που απαιτείται για την είσοδο και την έξοδο των φορτηγών αυτοκινήτων από την πόλη, πράγμα που δεν επηρεάζει το τραίνο που κινείται σε κλειστή σταθερή τροχιά.

Τέταρτον,⁶ η διαπίστωση ότι το τρένο, ως μέσο σταθερής τροχιάς που δεν εμποδίζεται από διασταυρώσεις με άλλα μέσα μεταφοράς, μπορεί να πραγματοποιεί με μεγάλη ταχύτητα μεταφορές έως το κέντρο των πόλεων, μειώνοντας ουσιαστικά την ανάγκη για την αντιοικονομική χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου και έτσι να συμβάλλει στη μείωση της καθημερινής κυκλοφοριακής συμφορήσεως στις πόλεις. Η συμβολή αυτή του τρένου πολλαπλασιάζεται όταν οι στάσεις του συμπίπτουν με στάσεις άλλων αξιόπιστων μέσων αστικών συγκοινωνιών (μετρό, τραμ, αστικά λεωφορεία). Για τον λόγο αυτό το τρένο που διαθέτει κλειστές σταθερές γραμμές έως το κέντρο των πόλεων έχει αποδείξει την ανταγωνιστικότητά του και στις

⁶ Τα παραπάνω στοιχεία αντλήθηκαν από ένα αφιέρωμα στις μεταφορές, της εφημερίδας «Καθημερινή» (7/11/2012)

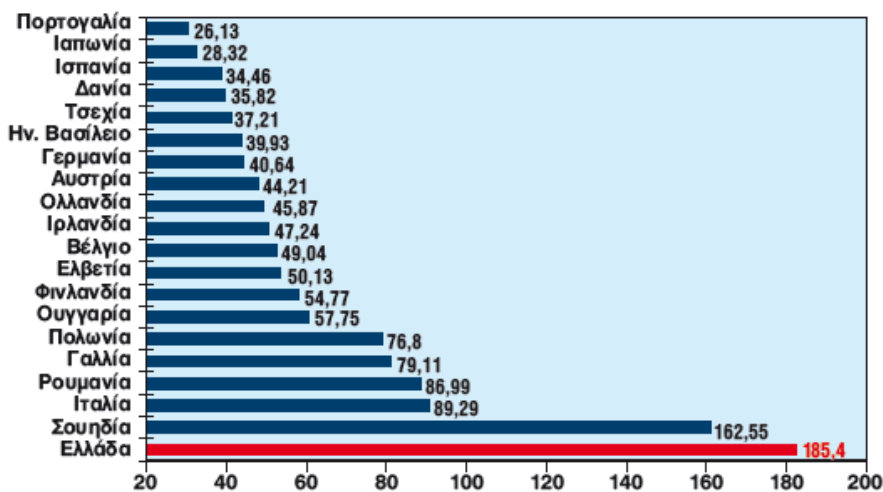
κοντινές μεταφορές μεταξύ μεγάλων πόλεων και ιδιαίτερα στις μεταφορές εργαζομένων από το σπίτι στα περίχωρα, στην εργασία τους στο αστικό κέντρο.

Στις περιπτώσεις αυτές το τρένο μπορεί να εκτοπίσει τα άλλα χερσαία ΜΜΜ, τα οποία δεν είναι αξιόπιστα λόγω του κυκλοφοριακού προβλήματος των μεγάλων πόλεων, καθώς και το ιδιωτικό αυτοκίνητο το οποίο αποτελεί ένα αντιοικονομικό μέσο καθημερινής μεταφοράς επιβατών στις μεγάλες πόλεις. Σχετικά, σημειώνεται ότι από τα 2,7 εκατ. ταξίδια που πραγματοποιούνται καθημερινά στο Ην. Βασίλειο, τα 1,7 εκατ. (δηλαδή το 63%) πραγματοποιούνται για μεταφορά εργαζομένων από την κατοικία στον τόπο εργασίας τους. Έτσι, με την συμβολή του τρένου, άνω των 900 χιλ. ιδιωτικών αυτοκινήτων δεν εισέρχονται καθημερινά στο Λονδίνο και τις άλλες μεγάλες πόλεις του Ην. Βασιλείου, συμβάλλοντας στην ομαλή κυκλοφορία στους δρόμους και την προστασία του περιβάλλοντος.

Γενικότερα, το γεγονός ότι η μέση απόσταση των ταξιδιών με το τρένο στις περισσότερες χώρες δεν ξεπερνούσε τα 50 χλμ. έως το 2005 (Διάγραμμα 1), δείχνει ότι η εξάρτηση των εργαζομένων από το μέσο αυτό για να μεταβούν στην εργασία τους, αποτελεί την κυριότερη αγορά που εξυπηρετεί το τρένο όχι μόνο στο Ην. Βασίλειο αλλά και σε πολλές άλλες χώρες. Εξαιρετική βέβαια αποτελεί και στην περίπτωση αυτή η Ελλάδα, όπου η μέση απόσταση ταξιδιού με το τρένο ξεπερνάει τα 185 χλμ. Αυτό συμβαίνει διότι έως πρόσφατα δεν υπήρχε πρόβλεψη για ανάπτυξη του προαστιακού σιδηροδρόμου στην Αττική, όπου οι ανάγκες είναι πολύ μεγάλες και η συμβολή του τρένου στην μεταφορά επιβατών θα μπορούσε να είναι σημαντική. Επίσης, δεν υπήρχε προαστιακός σιδηρόδρομος που να συνδέει το κέντρο της Θεσσαλονίκης με τα περίχωρά της και το κέντρο των γύρω πόλεων και κωμοπόλεων. Γενικά, η έμφαση στην Ελλάδα ήταν επικεντρωμένη σε διαδρομές μεγάλων αποστάσεων, πολύ υψηλού κόστους κατασκευής και συντηρήσεως και με ελάχιστες δυνατότητες προσφοράς ανάλογου μεταφορικού έργου

Επομένως, το τρένο αποτελεί σήμερα αναντικατάστατο μέρος των συνολικών μεταφορών σε κάθε χώρα και η στρατηγική στον τομέα των μεταφορών θα πρέπει να κατατείνει στην εναρμόνιση των σιδηροδρομικών μεταφορών με τα άλλα μεταφορικά μέσα, με την πραγματοποίηση από τους σιδηροδρόμους εκείνων των μεταφορών που είναι ανταγωνιστικές και που μπορούν να πραγματοποιούν με τον πιο αποτελεσματικό τρόπο.

Διάγραμμα 1. Μέση διανυόμενη απόσταση ανά επιβάτη, 2005 (χλμ.)



(Πηγή: World Bank, Στοιχεία 2006)

1.3 Η Αναδιάρθρωση των Σιδηροδρόμων στην Ευρωπαϊκή Ένωση

Η κατάσταση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην ΕΕ στη δεκαετία του 1990 έθετε αξιέπιστα εμπόδια στην προσπάθειά τους να εκμεταλλευθούν τις νέες, ευνοϊκές για την ανάπτυξή τους, συνθήκες και να επιβεβαιώσουν την ανταγωνιστικότητα και τη χρησιμότητά τους έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς. Γενικότερα, η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων σε πολλές χώρες μέλη της ΕΕ εμποδιζόταν κυρίως από τη λειτουργία τους ως κρατικοί Οργανισμοί ή υπηρεσίες με ουσιαστική έλλειψη επιχειρηματικών σχεδίων αναπτύξεως, σε σχέση με τις πραγματικές δυνατότητες που υπήρχαν για ανταγωνιστική προσφορά μεταφορικών υπηρεσιών σε κάθε χώρα. Επιπλέον, ακόμη και εάν υπήρχαν αυτά τα σχέδια, η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων εμποδιζόταν από την έλλειψη των χρηματοοικονομικών πόρων για τη διενέργεια των αναγκαίων επενδύσεων. Βασικός χρηματοδότης κατά την μεταπολεμική περίοδο ήταν, ακόμη και στο Ην. Βασίλειο, ο κρατικός προϋπολογισμός, ο οποίος όμως δεν είχε εξ ορισμού αυτές τις δυνατότητες, αφού θα έπρεπε να συμβάλλει επίσης στη χρηματοδότηση της αναπτύξεως πολλών άλλων σημαντικών κλάδων κοινωνικής και οικονομικής υποδομής, όπως η εκπαίδευση, η υγεία, η ύδρευση και αποχέτευση, οι οδικές μεταφορές, οι τηλεπικοινωνίες, κ.ά.

Επιπλέον των ανωτέρω, σε πολλές περιπτώσεις ο κρατικός προϋπολογισμός λειτουργούσε επίσης και ως μηχανισμός καλύψεως των συνεχώς αυξανόμενων

λειτουργικών ελλειμμάτων των σιδηροδρομικών Οργανισμών, που προέκυπταν ως αποτέλεσμα:

α) της ταχείας αύξησης του αριθμού των απασχολουμένων και των μισθολογικών αμοιβών των εργαζομένων των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων,

β) της επεκτάσεως των σιδηροδρομικών γραμμών έως και την τελευταία κωμόπολη, ανεξαρτήτως κόστους και μεγέθους του μεταφορικού έργου που επρόκειτο να αναληφθεί,

γ) της ταυτόχρονης επενδύσεως από τον κρατικό προϋπολογισμό μεγάλων ποσών για κατασκευή οδικών αρτηριών προς τις ίδιες κωμοπόλεις καθώς και αεροδρομίων για την ανάπτυξη των αεροπορικών τους μεταφορών,

δ) της επιβολής χαμηλών εισιτηρίων έτσι ώστε να έχουν τη δυνατότητα να τα πληρώσουν και οι ταξιδιώτες χαμηλού εισοδήματος, με ταυτόχρονη απαγόρευση της αύξησης των τιμών των εισιτηρίων σε περιόδους μεγάλων αυξήσεων των μισθών των εργαζομένων, του κόστους των καυσίμων, του κόστους πρόσθετων μέτρων ασφαλείας που επιβάλλονταν από το κράτος στους σιδηροδρόμους, κ.ά.

Οι ανωτέρω πολιτικές λαμβάνονται από τις κυβερνήσεις στο πλαίσιο ασκήσεως κοινωνικής πολιτικής και της πολιτικής τους για την απασχόληση, καθώς και της περιφερειακής και αντιπληθωριστικής πολιτικής. Ήταν η διαδικασία με την οποία οι κυβερνήσεις, αντί της διαφανούς καταγραφής των κονδυλίων που απαιτούνται στον κρατικό προϋπολογισμό για την άσκηση της κοινωνικής τους πολιτικής, αλλά και των άλλων πολιτικών που προαναφέρθηκαν, θεωρούσαν ότι ήταν πιο σωστό πολιτικά να αναθέσουν την άσκηση αυτών των πολιτικών σε κρατικούς Οργανισμούς με αρμοδιότητα στους τομείς των σιδηροδρόμων, των αστικών συγκοινωνιών, της ενέργειας, του νερού, της υγείας, της εκπαίδευσης, κ.λπ. Για τον σκοπό αυτό δημιούργησαν κρατικούς Οργανισμούς, στους οποίους παραχώρησαν αποκλειστικότητα την εκμετάλλευση συγκεκριμένων υπηρεσιών και κρατικά μονοπώλια. Έτσι, κανείς δεν μπορούσε να ξέρει ποιο είναι το πραγματικό κόστος της κοινωνικής πολιτικής, της πολιτικής απασχολήσεως, ή της πολιτικής μείωσης του πληθωρισμού. Επίσης, δεν είναι δυνατόν να διαπιστωθεί εάν με την πολιτική που ασκείται μέσω των σιδηροδρόμων, των αστικών συγκοινωνιών, των κρατικών παρεμβάσεων στον τομέα των φορτηγών αυτοκινήτων, των επιχορηγήσεων των αεροπορικών μεταφορών, των εταιριών ύδατος κ.λπ., ωφελούνται κατά κύριο λόγο οι χαμηλές εισοδηματικές τάξεις ή οι τάξεις που

βρίσκονται υψηλά στην εισοδηματική κλίμακα. Το βέβαιο είναι ότι η εκτεταμένη κρατική παρέμβαση στους σιδηροδρόμους, όπως και σε άλλους τομείς, αποτελεί τον βασικό παράγοντα που δεν επέτρεψε την ανάπτυξή τους, τουλάχιστον όχι στους τομείς και τις περιοχές όπου διέθεταν σαφές συγκριτικό πλεονέκτημα, όπως προαναφέρθηκε.

Βέβαια, στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ενώσεως καταστάσεις ανεξέλεγκτων κρατικών παρεμβάσεων και ελλείψεως ανταγωνισμού, επιχειρηματικότητας και προοπτικής στους σιδηροδρόμους δεν ήταν αποδεκτές. Άλλωστε, σκοπός από την πρώτη στιγμή ήταν η δημιουργία μίας «κοινής αγοράς μεταφορών», συμπεριλαμβανομένων και των σιδηροδρομικών μεταφορών, αφού αυτή η κοινή αγορά αποτελούσε την αναγκαία προϋπόθεση για τη δημιουργία μίας ενιαίας αγοράς προϊόντων (αγαθών και υπηρεσιών), εργαζομένων και κεφαλαίων στο εσωτερικό της Ευρωπαϊκής Ενώσεως. Στην αγορά αυτή το μεταφορικό έργο με όλα τα μεταφορικά μέσα θα πρέπει κατ' αρχάς να αναλαμβάνεται από ανεξάρτητες από το κράτος (διοικητικά και οικονομικά) επιχειρήσεις και όχι από δημόσιους Οργανισμούς. Θα πρέπει, επίσης, να υπάρχει ελεύθερη πρόσβαση στις εθνικές αγορές από επιχειρήσεις άλλων χωρών – μελών, σε ανταγωνιστικές συνθήκες στο μέτρο του δυνατού. Αυτό αφορά και τους σιδηροδρόμους, παρά τις ιδιαιτερότητές τους λόγω του εξαιρετικά υψηλού κόστους της σιδηροδρομικής υποδομής και την εκτεταμένη συμβολή του κράτους στην κατασκευή της στις περισσότερες χώρες.

Ήταν, πάντως, εμφανές ότι στις σιδηροδρομικές συγκοινωνίες της ΕΕ θα έπρεπε πρώτα να εξασφαλισθεί ο πλήρης διαχωρισμός των επιχειρήσεων παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών από το κράτος με τη δημιουργία ανεξαρτήτων επιχειρήσεων, με αυτόνομη οικονομική, διοικητική και επιχειρηματική λειτουργία. Το μετοχικό κεφάλαιο των επιχειρήσεων αυτών θα μπορούσε να συνεχίσει να ανήκει στο κράτος σε μεγάλο βαθμό, όμως οι επιχειρήσεις θα πρέπει να λειτουργούν αυτόνομα επιδιώκοντας την πλήρη ανάκτηση του κόστους των μεταφορικών υπηρεσιών που προσφέρουν, είτε απευθείας από τους πελάτες τους, είτε από το κράτος για λογαριασμό των πελατών τους. Θα πρέπει να υπάρχει πλήρης διαφάνεια όσον αφορά τις οικονομικές καταστάσεις των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, όπως συμβαίνει με τις ιδιωτικές επιχειρήσεις.

Ειδικότερα, η πολιτική της ΕΕ για τους σιδηροδρόμους βασίζεται σε τρεις άξονες και προωθήθηκε αρχικά με την Οδηγία 1991/440/EEC⁷ που συμπληρώθηκε και τροποποιήθηκε στην συνέχεια με άλλες Οδηγίες, οι οποίες συγκροτούν τα τρία «πακέτα» μέτρων για τη δημιουργία μίας κοινής αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών στο εσωτερικό της ΕΕ-27. Ειδικότερα, στόχοι της ΕΕ με αυτά τα μέτρα ήταν:

Ο διαχωρισμός των σιδηροδρομικών εταιριών από το κράτος και η ενίσχυση της διαφάνειας και της βιωσιμότητας των οικονομικών τους. Στο πλαίσιο αυτό, τα μέτρα προέβλεπαν:

α) Την κατάρτιση από τις σιδηροδρομικές εταιρίες ανεξάρτητων ισολογισμών και οικονομικών καταστάσεων, από τα οποία να διαφαίνεται η οικονομική αξία τους και τα αποτελέσματα εκμεταλλεύσεως που προκύπτουν από τη δραστηριότητά τους.

β) Τον διαχωρισμό των οικονομικών αποτελεσμάτων που προέρχονται από την εκμετάλλευση της υποδομής των σιδηροδρομικών γραμμών από αυτά που προκύπτουν από την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών. Η ευθύνη για την ανάπτυξη και την συντήρηση της υποδομής του σιδηροδρομικού δικτύου μεταφέρεται σε ξεχωριστή επιχείρηση, ενώ η επιχείρηση διαχείρισης των τρένων πληρώνει στην επιχείρηση που διαχειρίζεται την υποδομή το αναλογούν κόστος χρήσεώς της. Στην Ελλάδα, στο Σχέδιο Ανασυγκροτήσεως του Ελληνικού Σιδηροδρόμου του Αυγούστου 2008 (ΣΑΕΣ 2008) οι αρμοδιότητες κατασκευής των έργων και συντηρήσεως των σιδηροδρομικών γραμμών και των επί αυτών συστημάτων (ηλεκτροκίνηση, σηματοδότηση, τηλεδιοίκηση, τηλεπικοινωνίες) εκχωρούνται κατ' αποκλειστικότητα στην εταιρία ΕΡΓΟΣΕ, η οποία θα τις υλοποιεί μέσω εργολαβιών. Η διαχείριση των τρένων και το μεταφορικό έργο θα πραγματοποιείται από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.

γ) Ειδικότερα, από τις οικονομικές καταστάσεις των Επιχειρήσεων Διαχείρισης Τρένων (ΕΔΤ) θα πρέπει να είναι σαφές το μέρος της κρατικής χρηματοδοτήσεως που παρέχεται για λόγους αναλήψεως Υποχρεώσεων παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) εκ μέρους των ΕΔΤ και αυτό που αφορά πρόσθετη κρατική ενίσχυση. Στο ΣΑΕΣ 2008 καθορίστηκε ότι στο εξής θα καταβάλλονται αντισταθμίσεις από το κράτος στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ για την ανάληψη των ΥΔΥ. Οι αντισταθμίσεις αυτές θα καταβάλλονται για τη διατήρηση ζημιολόγων δρομολογίων που κρίνονται απαραίτητα για λόγους εθνικούς, κοινωνικούς ή αστικής αναπτύξεως, όπως είναι τα

⁷ First Railway Package (Directives 1991/440/EEC as amended and 2001/14/EC)

δρομολόγια της Νότιας Πελοποννήσου και άλλων περιοχών. Πέραν της επιδοτήσεως από το κράτος των δρομολογίων αυτών που κρίνονται ως καθολική υπηρεσία, θα αναζητηθεί επιδότηση (από την Τοπική και Νομαρχιακή Αυτοδιοίκηση) και για άλλα δρομολόγια που δεν καλύπτουν τα λειτουργικά τους έξοδα, προκειμένου να καταστεί εφικτή η διατήρησή τους.

δ) Με την Οδηγία 2001/14/EC καθορίσθηκαν επίσης οι κανόνες για την επιβολή τελών για τη χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου που, όπως προαναφέρθηκε, θα πρέπει να ανήκει σε άλλη εταιρία από την εταιρία που παρέχει το μεταφορικό έργο. Ειδικότερα, η Οδηγία προβλέπει ότι η τιμολόγηση της χρήσεως των σιδηροδρομικών γραμμών από έναν νέο χρήστη ΕΔΤ θα πρέπει να γίνεται βάσει του οριακού κοινωνικού κόστους. Δηλαδή, η τιμή που θα πληρώσει ο νέος χρήστης θα πρέπει να αντανakλά το κόστος που προκύπτει για τον διαχειριστή της υποδομής από την χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής και για την κοινωνία ως σύνολο λόγω της εισόδου του πρόσθετου χρήστη της υποδομής. Επιπλέον αυτού του κόστους, είναι δυνατό να επιβάλλεται μία πρόσθετη επιβάρυνση, χωρίς διακρίσεις μεταξύ των χρηστών, για την κάλυψη του χρηματοοικονομικού κόστους ή για την επίτευξη στόχων γρηγορότερης ανακτήσεως του κόστους της επενδύσεως στην υποδομή, όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο. Στην Ελλάδα, στο ΣΑΕΣ 2008 αναγράφεται ότι το κράτος (μέσω της ΕΡΓΟΣΕ) αναλαμβάνει επίσης το μέρος του κόστους της συντηρήσεως και λειτουργίας των γραμμών που δεν καλύπτεται από τα έσοδα που προκύπτουν από τα δικαιώματα χρήσεως της γραμμής που καταβάλουν οι ΕΔΤ στην ΕΡΓΟΣΕ. Στο ΣΑΕΣ 2008 εγκρίθηκε η επιχορήγηση της ΕΡΓΟΣΕ από το κράτος. Αυτό προβλεπόταν επίσης και από την Κοινοτική πολιτική και αποτελεί κοινή πρακτική στις χώρες της ΕΕ-27, εφόσον βέβαια το ύψος της επιχορηγήσεως κινείται σε εύλογα επίπεδα και δεν συντελεί στη διατήρηση ενός αδικαιολόγητα υψηλού κόστους λειτουργίας της ΕΡΓΟΣΕ. Γενικά, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ δεν υποχρεώθηκε σε πρώτη φάση να πληρώσει τέλος χρήσεως των σιδηροδρομικών γραμμών στην ΕΡΓΟΣΕ (δηλαδή στο κράτος), αφού δεν είχε καν την οικονομική δυνατότητα για κάτι τέτοιο. Εάν όμως, στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο αδειοδοτηθεί να λειτουργήσει κάποια ΕΔΤ άλλης χώρας μέλους της ΕΕ-27 επί πληρωμή, τότε ίδια επιβάρυνση θα πρέπει να επιβληθεί και στην ΤΡΑΙΝΟΣΕ.⁸

⁸ Τα παραπάνω στοιχεία αντλήθηκαν από ένα αφιέρωμα στις μεταφορές, της εφημερίδας «Καθημερινή» (7/11/ 2012)

1.4 Η Ενίσχυση του Ανταγωνισμού Μεταξύ των Επιχειρήσεων Διαχειρίσεως Τρένων (ΕΔΤ) στο Εσωτερικό Της ΕΕ-27

Προς την κατεύθυνση αυτή η Ευρωπαϊκή Επιτροπή προτείνει αφενός την ίδρυση σε κάθε χώρα-μέλος ανεξάρτητου φορέα που θα εξετάζει τις αιτήσεις και θα παραχωρεί τις άδειες στις εταιρίες προσφοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών που επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στο σιδηροδρομικό της δίκτυο και αφετέρου διατυπώνει τα δικαιώματα ισότιμης προσβάσεως και διελεύσεως στο σιδηροδρομικό δίκτυο. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει ότι ένα σημαντικό εμπόδιο στην προώθηση του ανταγωνισμού είναι η έλλειψη δια-λειτουργικότητας του σιδηροδρομικού δικτύου των διαφόρων χωρών της ΕΕ-27. Δια-λειτουργικότητα υπάρχει όταν τα τρένα μίας εταιρίας που είναι εγκατεστημένη σε μία χώρα της ΕΕ-27 μπορούν να κινούνται απρόσκοπτα και με ασφάλεια στο σιδηροδρομικό δίκτυο των άλλων χωρών. Όμως στην ΕΕ-27 η δυνατότητα αυτή δεν υπάρχει πάντοτε, και αυτό αποτελεί ένα από τα μεγαλύτερα εμπόδια στην ελεύθερη διακίνηση των τρένων εντός της ΕΕ-27.

Η ενοποίηση της εσωτερική αγοράς των σιδηροδρόμων και η αύξηση του σιδηροδρομικού μεταφορικού έργου: Η ολοκλήρωση της ενιαίας αγοράς για τις εμπορευματικές μεταφορές θεωρείται ακρογωνιαίος λίθος στη Λευκή Βίβλο(2001) για την πολιτική των μεταφορών στη δεκαετία του 2010⁹ και ειδικά την ενίσχυση του ανταγωνισμού στις σιδηροδρομικές μεταφορές. Έτσι, από το 2007 έχει απελευθερωθεί η μεταφορά φορτίων (από το 2008 για την Ελλάδα) και το 2011 απελευθερώθηκε και η αγορά διεθνών επιβατικών μεταφορών. Επίσης, με την Οδηγία 2001/16/EC, η ΕΕ έθεσε τις απαραίτητες τεχνικές προδιαγραφές για την δια-λειτουργικότητα του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου Υψηλών Ταχυτήτων ώστε να ξεπεραστούν τα εμπόδια που προκύπτουν από το διαφορετικό θεσμικό πλαίσιο (π.χ. διαφορετικές απαιτήσεις σε ασφάλεια), τα διαφορετικά τεχνικά (π.χ. διαφορετική υποδομή) και λειτουργικά χαρακτηριστικά

➤ ⁹ Λευκή Βίβλος του 2001- COM(2001) 370: Η **ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών** με ορίζοντα το έτος 2010, Σεπτέμβριος 2001.Ο πολίτης και οι ανάγκες του αποτελούν βασική προτεραιότητα των στρατηγικών για τις μεταφορές. Προτείνεται η εξισορρόπηση των διαφορετικών μέσων μεταφοράς, η ανάπτυξη του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών με χρονικό ορίζοντα το 2010 και η σύνδεση των θαλάσσιων συγκοινωνιών και των μεταφορών διαμέσου των πλωτών ποταμών με τα υπόλοιπα μεταφορικά μέσα.

(πχ. διαφορετικά συστήματα σηματοδότησεως και ελέγχου) που διαθέτει κάθε χώρα.

1.5 Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι

Στα τέλη του 1880 υποβάλλεται για πρώτη φορά πρόταση για δημιουργία δικτύου σιδηροδρομικών γραμμών με κέντρο την Αθήνα και με διαδρομές ακτινωτά προς τις διάφορες πόλεις και τα λιμάνια της χώρας. Σκοπός ήταν η σύνδεση της χώρας με τις χώρες της Βαλκανικής χερσονήσου και την υπόλοιπη Ευρώπη, με χρήση των διεθνών προτύπων για τις σιδηροτροχιές (απόσταση μεταξύ τους: 1,44 μ.). Η κυβέρνηση Τρικούπη από την πλευρά της έδινε μεγαλύτερη σημασία στα τοπικά δίκτυα, με στόχο την σύνδεση της ελληνικής ενδοχώρας με τα πλησιέστερα μεγάλα λιμάνια. Επέλεξε, ως εκ τούτου, η απόσταση ανάμεσα στις δύο σιδηροτροχιές να είναι 1 μ. («μετρική» γραμμή). Το επιχείρημα ήταν ότι τα έξοδα κατασκευής της «μετρικής» γραμμής ήταν πολύ χαμηλότερα, ιδιαίτέρως στις ορεινές περιοχές, όπου απαιτούντο σήραγγες, γέφυρες και άλλα έργα. Επιπλέον, και ο χρόνος κατασκευής της ήταν πολύ μικρότερος. Όμως, αυτή η αρχική απόκλιση από τα διεθνή πρότυπα βαρύνει του ελληνικούς κρατικούς σιδηρόδρομους έως σήμερα.

Τα πρώτα τρένα στην Ελλάδα ανήκαν σε ιδιωτικές εταιρίες, με αρκετά ικανοποιητική οργανωτική δομή. Ικανοί επιχειρηματίες, κεφαλαιούχοι και τραπεζίτες και χιλιάδες εργαζόμενοι, ακόμη και από διαφορετικές χώρες, συνεργάστηκαν με σημαντική επιτυχία από τα τέλη του 19ου αιώνα και για πολλές δεκαετίες, για την ανάπτυξη των σιδηροδρόμων και στην Ελλάδα με τον τρόπο που είχε ήδη αναπτυχθεί στις άλλες ευρωπαϊκές χώρες. Με ιδιωτική επιχειρηματικότητα και χρηματοδότηση και για την εξυπηρέτηση πραγματικών αναγκών μεταφοράς εμπορευμάτων και επιβατών σε συγκεκριμένες περιοχές, σε μία περίοδο που ο σιδηρόδρομος ήταν τότε στη χώρα μας το πιο αξιόπιστο και αποτελεσματικό μέσο μεταφοράς. Η ανάπτυξη του τρένου συνέβαλε στην ενίσχυση της οικονομικής δραστηριότητας στις περιοχές όπου η γραμμή του σιδηροδρόμου επεκτάθηκε, όπως ακριβώς συνέβη και στις άλλες χώρες στα τέλη του 19ου και στις αρχές του 20ου αιώνα. Οι δε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που ιδρύθηκαν τότε διατηρήθηκαν σε βιώσιμη λειτουργία έως την εμφάνιση του αυτοκινήτου, ή/και ανταγωνιστικών σιδηροδρομικών γραμμών, ή εκτεταμένων περιόδων υφέσεως στην ελληνική οικονομία.

Όμως, με την ύφεση της δεκαετίας του 1930 και τον πόλεμο στη δεκαετία του 1940 οι περισσότερες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις τέθηκαν οριστικά εκτός λειτουργίας ή κρατικοποιήθηκαν. Ήδη από τον Μάρτιο του 1920 η κυβέρνηση Βενιζέλου ίδρυσε εταιρία με την μορφή Νομικού Προσώπου Δημοσίου Δικαίου, με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους» (ΣΕΚ), με στόχο την ενοποίηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων όλης της χώρας. Η ενοποίηση χρειάστηκε κάποια έτη για να ολοκληρωθεί, αλλά ήταν ήδη γεγονός από τις αρχές της δεκαετίας του 1930. Μάλιστα, τον Αύγουστο του 1932 αρχίζει να εφαρμόζεται στους ΣΕΚ ένα νέο σύστημα τιμολογήσεως των εισιτηρίων, με αναλογική τιμολόγηση για αποστάσεις έως τα 300 χλμ. και πέραν αυτών το κόμιστρο έβαινε μειούμενο ανά χιλιόμετρο, όσο η απόσταση αυξανόταν. Το παλιό σύστημα ήταν αναλογικό, δηλαδή ενιαίο κόμιστρο κατ' επιβάτη και ανά χιλιόμετρο.

Επιπλέον, τον Απρίλιο του 1935 κυκλοφόρησε η πρώτη εκδρομική αμαξοστοιχία και από τότε άρχισε η χρησιμοποίηση των ελληνικών σιδηροδρόμων και για κοινωνικούς και πολιτικούς σκοπούς. Όπως σημειώνεται στην ιστοσελίδα του ΟΣΕ, την περίοδο 1935-1950, πολλά φορτηγά βαγόνια μετατράπηκαν σε εκδρομικά οχήματα για τα λαϊκά στρώματα με πολύ χαμηλό εισιτήριο. Με τα βαγόνια αυτά ταξίδευαν σε όλη την Ελλάδα οι μαθητές, και τα φυσιολατρικά σωματεία. Από πλευράς, όμως, επενδύσεων και ορθολογικής-επιχειρηματικής ανάπτυξης των σιδηροδρόμων το τρένο είχε ήδη χάσει την δυναμική του από το 1920. Στις δεκαετίες του 1950 και του 1960 δεν υπήρξαν σημαντικές εξελίξεις, εκτός της εισαγωγής το 1962 των μηχανών diesel στο σύνολο των επιβατικών αμαξοστοιχιών του ΣΕΚ και της λειτουργίας 114 συστημάτων αυτόματης φυλάξεως ισόπεδων διαβάσεων το 1968.

(Πηγές: 1) «Οικονομική των Μεταφορών: Ανάπτυξη, Επένδυση, Διοίκηση και Εφαρμογές», Εκδόσεις: Α. Σταμούλης, 2006 και,

2) Ευάγγελος Σαμπράκος «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών», Εκδόσεις Α. Σταμούλης, 2001)

1.6 Ο Ρόλος Του Ο.Σ.Ε

Το 1970 ιδρύθηκε ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ), ως Νομικό Πρόσωπο Ιδιωτικού Δικαίου και το 1972 όλες οι υπηρεσίες του συγκεντρώθηκαν σε ιδιόκτητο Μέγαρο συνολικής επιφανείας 15.400 μ². Από αυτή την περίοδο και μετά καταργούνται πλήρως οι ατμομηχανές και ο ΟΣΕ περνά στην αποκλειστική χρήση μηχανών diesel.

Από το 1978 ξεκινά η συγκοινωνία μεταξύ Αθήνας - Χαλκίδας και Αθήνας - Ελευσίνας, η οποία ονομάστηκε «προαστιακή». Όμως αυτή η συγκοινωνία με τον τρόπο που λειτουργούσε έως τη δημιουργία του σύγχρονου «προαστιακού», ελάχιστα συνέβαλε στην εξασφάλιση κάποιου αξιόλογου μεριδίου στην μεταφορά επιβατών στις περιοχές αυτές που θα μπορούσε κάπως να ελαφρύνει την πολύ μεγάλη κυκλοφοριακή συμφόρηση που υπήρχε για πολλά έτη στις Εθνικές Οδούς Αθηνών-Λαμίας και Αθηνών- Πελοποννήσου. Το τρένο λειτουργούσε παθητικά στις ανωτέρω διαδρομές, χωρίς προγραμματισμό, χωρίς επιχειρηματικότητα και προσπάθεια προσελκύσεως επιβατών και μεριδίου αγοράς, παρά το ότι για πολλές δεκαετίες ο σιδηρόδρομος είχε σαφές πλεονέκτημα έναντι του αυτοκινήτου. Η είσοδος στην (ή η έξοδος από την) Αθήνα με το αυτοκίνητο συνεπαγόταν τότε αρκετές ώρες καθυστερήσεων. Θα μπορούσε, επομένως, ο σιδηρόδρομος με τις αναγκαίες επενδύσεις και σωστή επιχειρηματική λειτουργία, να είχε από τότε συμβάλει πιο αποφασιστικά στις προαστιακές μεταφορές και μάλιστα με κερδοφόρα λειτουργία.

Σήμερα, ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος (ΠΣ) περιλαμβάνει τις διαδρομές από το Σιδηροδρομικό Κέντρο Αθηνών (ΣΚΑ) προς: α) Κόρινθο-Κιάτο (102 χλμ. ηλεκτροδοτημένα έως το τέλος του 2009), β) Θήβα (100 χλμ. ηλεκτροδοτημένα έως το τέλος του 2008), γ) Χαλκίδα (60 χλμ. ηλεκτροδοτημένα και αναβάθμιση της γραμμής έως το τέλος του 2009), δ) Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος», ε) Πειραιά. Επίσης, σχεδιάζονται νέες επεκτάσεις έως το λιμάνι του Λαυρίου (έως το 2014), τη Ραφήνα (πιθανώς με Συμπράξεις Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα). Η επιβατική κίνηση του ΠΣ αυξάνεται ραγδαία, από 2,82 εκατ. επιβάτες το 2005, σε 4,09 εκατ. επιβάτες το 2006 και σε 6,29 εκατ. επιβάτες το 2007, δείχνοντας τις σημαντικές προοπτικές αναπτύξεως που υπάρχουν σε αυτόν τον τομέα. Εντούτοις, οι συνολικές ζημιές στα πρώτα τέσσερα έτη λειτουργίας του ανήλθαν στα € 27 εκατ., γεγονός που δείχνει ότι μόνο με σωστή επιχειρηματική εκμετάλλευση μπορεί να έχει σημαντικά κέρδη για επέκταση των εργασιών του.

Επίσης, από τον Οκτώβριο του 1989 άρχισαν τακτικά καθημερινά δρομολόγια Αθήνας - Θεσσαλονίκης με συρμούς υψηλής ανέσεως. Όμως, για πολλά έτη η ανταγωνιστικότητα της γραμμής έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς υπονομευόταν κυρίως από την κακή κατάσταση της σιδηροδρομικής υποδομής και από την καθαυτή χάραξη της γραμμής, που δεν επέτρεπε στα τρέινα να διανύσουν την απόσταση σε εύλογο χρόνο, ενώ η ανταγωνιστικότητα της γραμμής υποβαθμίζεται και από την μη ικανοποιητική επιχειρηματική εκμετάλλευσή της. Έτσι, για πολλά έτη ο απαιτούμενος χρόνος για να διανυθεί η διαδρομή 500 χλμ. με το τρένο διαμορφωνόταν περίπου στις 7 ώρες και μάλιστα την ίδια περίοδο οι αντίστοιχες διαδρομές στις ανεπτυγμένες χώρες διανύονταν σε περίπου 3 ώρες. Σήμερα, η γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης εξυπηρετείται με τρένα Intercity Express (σε 4h 24m), Intercity (σε 4h 55m) και ταχείας προτεραιότητας (σε 5h 35m). Όσον αφορά την επιχειρηματική εκμετάλλευση της γραμμής αυτής, όπως και των άλλων σιδηροδρομικών γραμμών, η φιλοσοφία έχει μόνο μία διάσταση: «Χαμηλές τιμές εισιτηρίων», ανεξαρτήτως κόστους προσφοράς της συγκεκριμένης υπηρεσίας (Πίνακας 3).

Στο ΣΑΕΣ 2008 για τη διαδρομή των 478 χλμ. **ΣΚΑ - Τιθορέας - Δομοκού – Θεσσαλονίκης** είχαν οριστεί τα ακόλουθα:

α) Για το τμήμα της διαδρομής μήκους 371 χλμ., στο οποίο χρησιμοποιείται διπλή γραμμή, ολοκληρώθηκαν εντός του 2008 έργα αναβαθμίσεως, σηματοδοτήσεως και ηλεκτροκινήσεως.

β) Για το ορεινό τμήμα της διαδρομής **Τιθορέας - Δομοκού**, μήκους 106 χλμ., έργα της νέας διπλής γραμμής, με έργα σηματοδοτήσεως, τηλεδιοικήσεως, τηλεπικοινωνιών και ηλεκτροδοτήσεως βρίσκονται σε πλήρη εξέλιξη και προβλέπεται να ολοκληρωθούν μέχρι το τέλος του 2013. Με την ολοκλήρωση και αυτού του τμήματος, ο χρόνος για την κάλυψη της διαδρομής Αθήνα – Θεσσαλονίκη θα περιορισθεί σε 3h 20m περίπου.

Πίνακας 3. Τιμολογιακή πολιτική ΟΣΕ και ΚΤΕΛ (Ευρώ)

	Τιμή ΟΣΕ	Τιμή ΚΤΕΛ
Αθήνα - Λειβαδιά	4,1	11,1
Αθήνα - Λαμία	7,3	18,4
Αθήνα - Λάρισα	10,7	27,0
Αθήνα - Θεσσαλονίκη	15,1	35,0
Αθήνα - Έδεσσα	15,6	41,6
Αθήνα - Πάτρα	8,8	17,0
Αθήνα - Πύργος	10,7	24,9
Αθήνα - Καλαμάτα	13,0	19,8
Λάρισα - Βόλος	2,1	5,0
Θεσσαλονίκη - Έδεσσα	2,8	7,5
Θεσσαλονίκη - Φλώρινα	4,7	14,0
Θεσσαλονίκη - Κοζάνη	5,3	10,9
Θεσ/κη - Αλεξανδρούπολη	15,6	26,5

Πηγή: Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, ΣΕΑΣ 2008.

Εκτός των ανωτέρω, η έως σήμερα λειτουργία του ΟΣΕ στα δίκτυα της Θεσσαλίας, της Δυτικής και της Ανατολικής Μακεδονίας και ιδιαίτερα της Πελοποννήσου, χαρακτηρίζεται από την επιβάρυνσή της με πολύ υψηλό κόστος λειτουργίας, με ελάχιστα έσοδα και πολύ υψηλές ζημιές. Όπως φαίνεται στον Πίνακα 4, για τον βασικό σιδηροδρομικό άξονα της χώρας Πάτρα-Αθήνα - Θεσσαλονίκη - Ειδομένη - Προμαχώνας (ΠΑΘΕΠ), τον Προαστιακό Σιδηρόδρομο και το δίκτυο της Ανατολικής Μακεδονίας, τα έσοδα του ΟΣΕ αποτελούν μόλις το 21,2% του λειτουργικού κόστους του ενώ για τις γραμμές της Πελοποννήσου τα έσοδα δεν αποτελούν παρά μόνο το 3,2% του ετήσιου κόστους λειτουργίας της γραμμής.

Πίνακας 4. Κόστος, έσοδα και ζημιές στις βασικές σιδηροδρομικές γραμμές της Ελλάδος, 2007 (εκατ. Ευρώ)

	ΠΑΘΕΠ & Προαστιακός	Θεσσαλία	Ανατολική Μακεδονία	Δυτική Μακεδονία	Πελοπον- νήσου	Σύνολο
Κόστος	236,8	29,3	56,0	40,8	60,6	423,6
Έσοδα	49,8	1,8	11,9	3,1	2,0	68,6
Ζημία	-187,0	-27,5	-44,2	-37,7	-58,7	-355,0
Επιβατοχιλιόμετρα	1.489,5	47,5	235,8	84,8	60,4	1.918,0
Έσοδα/Κόστος	21,0%	6,3%	21,2%	7,6%	3,2%	16,2%

Πηγή: Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών

Όσον αφορά την οικονομική του λειτουργία, στη δεκαετία του 1990 και του 2000 ο ΟΣΕ εξελίσσεται σε έναν Οργανισμό που, επιβαρύνει με μεγάλα ποσά τον κρατικό προϋπολογισμό τόσο για επενδύσεις σε υποδομές, που ανήλθαν σε € 8,04 δις στην περίοδο 1990-2008, όσο και για κάλυψη των δυσανάλογων λειτουργικών του ελλειμμάτων, με δαπάνη που διαμορφώθηκε στα € 8,2 δις στην ανωτέρω

περίοδο. Είναι αξιοσημείωτο ότι το αρνητικό οικονομικό αποτέλεσμα του ΟΣΕ αυξάνεται με γρήγορο ρυθμό και αναμένεται να φθάσει τα € 762,6 εκατ. το 2015, έναντι € 400,2 εκατ. το 2000. Τα υψηλά αυτά λειτουργικά ελλείμματα και οι ανάγκες χρηματοδότησεως των επενδύσεων του ΟΣΕ καλύπτονται κατά ένα μέρος με την επιχορήγηση του Ελληνικού Δημοσίου (μέσω του Προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων) στην αύξηση του μετοχικού κεφαλαίου του ΟΣΕ, η οποία ανήλθε στα € 275 εκατ. το 2006, στα € 330 εκατ. το 2007 και στα € 200 εκατ. το 2008¹⁰. Όμως, το υπόλοιπο των ελλειμμάτων και των επενδύσεων που ανέρχεται στα € 1,24 δις το 2008, έναντι € 183 εκατ. το 2000, αυξάνουν υπέρμετρα τις δανειακές ανάγκες του ΟΣΕ, ο οποίος δανείζεται με εγγύηση του Ελληνικού Δημοσίου. Έτσι, τα συσσωρευμένα εγγυημένα από το κράτος χρέη του ΟΣΕ, ξεπερνούσαν το 2008 τα € 7,1 δις ενώ, 9,3 δις το 2009 ενώ, εάν δεν αλλάξει κάτι, αναμένεται να διογκωθούν περαιτέρω στο ύψος των € 12,5 δις το 2014. Αυτά τα χρέη θα πρέπει να μεταφερθούν αναγκαστικά στο χρέος της γενικής κυβερνήσεως αλλά και στις δαπάνες επιχορηγήσεων του τακτικού προϋπολογισμού και του Προϋπολογισμού Δημοσίων Επενδύσεων στα επόμενα έτη, ενώ από το 2010 ο ΟΣΕ δεν μπορεί να στηρίζεται στην εγγύηση του Δημοσίου για τον δανεισμό του από τις τράπεζες. Τέλος, το μέγεθος της ανωτέρω υπέρμετρης επιβαρύνσεως του κρατικού προϋπολογισμού από την λειτουργία του ΟΣΕ διογκώνεται ακόμη περισσότερο, εάν ληφθεί υπόψη και το κόστος της παροχής συντάξεων (1) στους 7.693 συνταξιούχους του ΟΣΕ από το Ταμείο του Δημοσίου (περίπου € 150 εκατ. ετησίως) και (2) στους υπόλοιπους συνταξιούχους του ΟΣΕ που συνταξιοδοτούνται από τον ΤΑΠ-ΟΤΕ.

¹⁰. Από το 1997 και μετά δεν υπάρχουν κρατικές επιχορηγήσεις για κάλυψη των λειτουργικών ελλειμμάτων του ΟΣΕ. Επομένως, το σύνολο αυτών των ελλειμμάτων καλύπτεται με δανεισμό. Δεδομένου, όμως, ότι τα ελλείμματα αυτά αυξάνουν με υψηλό ρυθμό με την πάροδο του χρόνου, είναι δεδομένο ότι ο ΟΣΕ δεν έχει τη δυνατότητα να καλύψει ούτε τους τόκους αυτών των χρεών. Τα χρέη, επομένως, δημιουργούνται για να τα αναλάβει το κράτος σε κάποια μελλοντική περίοδο.

Πίνακας 5: Η οικονομική εικόνα του ομίλου κατά την τριετία 2007-2009

ΟΜΙΛΟΣ ΟΣΕ			
<i>Ποσά σε εκ. €</i>	2007	2008	2009
Έσοδα	275	282	250
<i>Κύκλος εργασιών</i>	116	196	174
<i>Λοιπά έσοδα</i>	159	87	76
Έξοδα	1.060	1.116	1.183
<i>Αμοιβές & έξοδα προσωπικού</i>	273	274	271
<i>Λοιπά λειτουργικά έξοδα</i>	170	153	208
<i>Αποσβέσεις</i>	256	260	282
<i>Τόκοι Δανείων</i>	362	429	422
Κέρδη προ φόρων	-785	-834	-933
<i>Δανειακές υποχρεώσεις</i>	7.095	8.535	9.308
<i>Σύνολο Υποχρεώσεων</i>	8.409	9.756	10.713
<i>Επενδύσεις</i>	766	806	701

(Πηγή: Πεπραγμένα ΟΣΕ 2007-2008-2009, Επεξεργασία πίνακα από τον συγγραφέα)

Όμως, η περίπτωση του ΟΣΕ είναι μοναδική κατά το ότι η ανωτέρω υπέρμετρη επιβάρυνση του κρατικού προϋπολογισμού με την λειτουργία του πραγματοποιείται χωρίς ουσιαστικό αντίκρισμα σε παροχή μεταφορικού έργου από τον ΟΣΕ στην ελληνική επικράτεια. Ήδη από τους Πίνακες 1 και 2 σε προηγούμενη ενότητα, προκύπτει ότι η συμβολή των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα διαμορφώνεται στο 2% στις συνολικές εσωτερικές εμπορευματικές μεταφορές, έναντι 17% στην ΕΕ-27, με την συμβολή των οδικών μέσων μεταφοράς, και κυρίως των φορτηγών αυτοκινήτων, να ανέρχεται στο πολύ υψηλό ποσοστό του 98%, έναντι 73% της ΕΕ-27. Επίσης, μετά από τόσες δεκαετίες λειτουργίας του ΟΣΕ και με τις υπέρμετρες επιβαρύνσεις του κρατικού προϋπολογισμού με τις επενδυτικές και λειτουργικές δαπάνες αυτού του Οργανισμού, το μερίδιο του ΟΣΕ στην μεταφορά επιβατών δεν ξεπερνά το 2,4% του συνολικού μεταφορικού έργου, έναντι 7,2% στην ΕΕ-27.

Αναλυτικότερα, η εξέλιξη του μεταφορικού έργου και των εσόδων του ΟΣΕ από την μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων στη δεκαετία του 2000 παρουσιάζεται στον Πίνακα 6. Από τον Πίνακα αυτό φαίνεται ότι ο ΟΣΕ χάνει, αντί να κερδίζει, επιβάτες στις μεταφορές επιβατών, με ελάχιστη μόνο αύξηση (κατά 11,2%) του συνόλου των

χιλιομέτρων που διανύθηκαν από το σύνολο των επιβατών. Από την άλλη πλευρά, η αύξηση κατά 55,4% την περίοδο 2000-2006 του μεταφορικού έργου του ΟΣΕ στις εμπορευματικές μεταφορές επιτεύχθηκε από την πολύ χαμηλή βάση του 2000, με συνέπεια, ακόμη και σήμερα το έργο αυτό να είναι ελάχιστο σε σχέση με το σύνολο των εμπορευματικών μεταφορών στην Ελλάδα.

Πίνακας 6. Το μεταφορικό έργο του ΟΣΕ

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	% Μεταβολή 2006/2000
1. Επιβατική κίνηση								
Επιβάτες (σύνολο, χιλ.)	12.580	14.035	9.159	8.885	9.483	9.959	9.520	-24,3%
- Εσωτερικού	12.549	13.911	9.004	8.713	9.322	9.734	9.233	-26,4%
- Εξωτερικού	121	124	155	172	161	225	288	138,0%
Χιλιμετρικοί επιβάτες (εκατ.)	1.629	1.747	2.028	1.574	1.668	1.854	1.811	11,2%
- Εσωτερικού	1.608	1.726	2.002	1.539	1.636	1.804	1.748	8,7%
- Εξωτερικού	21	21	26	35	33	50	63	204,4%
Μέση διανυθείσα απόσταση ανά επιβάτη (χιλμ.)	129	124	221	177	176	186	190	47,5%
Έσοδα (εκατ. € σε σταθερές τιμές 1997)	35,64	39,96	48,20	55,97	59,81	64,28	62,46	75,3%
2. Εμπορευματική κίνηση								
Τόνοι (σύνολο, χιλ.)	3.192	2.783	2.027	2.593	2.968	3.058	3.884	21,7%
- Εσωτερικού	405	354	321	763	997	691	564	39,3%
- Εξωτερικού	2.787	2.429	1.706	1.830	1.971	2.367	3.320	19,1%
Χιλιμετρικοί τόνοι (εκατ.)	426	379	327	456	592	613	662	55,4%
- Εσωτερικού	116	112	99	194	255	149	129	11,8%
- Εξωτερικού	310	268	228	262	337	464	533	71,7%
Μέση διανυθείσα απόσταση ανά τόνο (χιλμ.)	133	136	161	176	199	101	170	28,2%
Έσοδα (εκατ. € σε σταθερές τιμές 1997)	20,56	19,25	16,90	18,50	21	21,93	27,46	33,6%

Πηγή: Εκθέσεις πεπραγμένων ΟΣΕ

Η εξέλιξη του μεταφορικού έργου του ΟΣΕ, που παρουσιάζεται στον Πίνακα 6, και τα συνολικά έσοδά του εμφανίζονται πολύ αρνητικά: α) Το ύψος των επενδύσεων στον ΟΣΕ φθάνει τα € 8,04 δις τα προηγούμενα 18 έτη και τα € 3 δις τα προηγούμενα τρία έτη, εκ των οποίων ένα μέρος συγχρηματοδοτήθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

β) Το εργατικό δυναμικό του ΟΣΕ ανερχόταν σε 7,96 χιλ. εργαζόμενους στο τέλος του 2005, για να μειωθεί στους 7,5 χιλ. εργαζόμενους στο τέλος του 2007. Ωστόσο, οι

αμοιβές και τα έξοδα προσωπικού του ΟΣΕ ανήλθαν σε € 386,1 εκατ. το 2007 (εκ των οποίων τα € 30,2 εκατ. αποτελούν έξοδα διοικήσεως), έναντι των € 374,5 εκατ. το 2006. Ειδικότερα, όπως αναφέρεται στο ΣΑΕΣ 2008 το μέσο ετήσιο κόστος ανά εργαζόμενο ανέρχεται σήμερα σε € 54.000. Ενώ μαζί με την ΤΡΑΙΝΟΣΕ σήμερα το κόστος φτάνει στο 1,5 εκατομμύριο ευρώ.

δ) Το κόστος των αποσβέσεων των ενσώματων παγίων ανήλθε σε € 256 εκατομμύρια

ε) Τα καθαρά χρηματοοικονομικά έξοδα ανήλθαν σε € 420 εκατομμύρια

στ) Οι καθαρές ενοποιημένες ζημιές ανήλθαν σε € 933 εκατομμύρια και

ζ) Οι συσσωρευμένες Υποχρεώσεις: €10,7 δις. Η πλέον ελλειμματική ΔΕΚΟ της Ε.Ε.

Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι το μέσο χρέος ανά πολίτη φτάνει τα 1000 ευρώ εξαιτίας της κακής οικονομικής διαχείρισης του ομίλου

Από τα ανωτέρω προκύπτει ότι η προοπτική ομαλής λειτουργίας του ΟΣΕ δεν είναι ουσιαστικά δυνατή με τα ανωτέρω δεδομένα, χωρίς την κρατική εγγύηση του δανεισμού του από τις τράπεζες και χωρίς την ανάληψη του σωρευμένου χρέους του από το Ελληνικό Δημόσιο. Ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε, αυτές οι πρακτικές δεν θα είναι αποδεκτές στα επόμενα έτη στο θεσμικό και οργανωτικό πλαίσιο λειτουργίας των σιδηροδρομικών μεταφορών της ΕΕ. Επιπλέον, αποτελεί υποβάθμιση της σοβαρότητας του προβλήματος η προβολή των υποχρεώσεών μας στην Ευρωπαϊκή Ένωση ως αφορμή για την εκ βάθρων αναδιοργάνωση και ανασύσταση ενός Οργανισμού που επιβαρύνει με τεράστια ποσά και σε ετήσια βάση τον κρατικό προϋπολογισμό και του οποίου τα έσοδα δεν καλύπτουν παρά το 1/4 των δαπανών για τη μισθοδοσία του προσωπικού του. Αρκεί να σημειωθεί ότι οι συνολικές εισπράξεις από τα πρόσφατα επώδυνα φορολογικά μέτρα στα επόμενα τρία έτη δεν επαρκούν παρά να καλύψουν το 40% περίπου του χρέους του ΟΣΕ, όπως αυτό θα έχει διαμορφωθεί το 2016.

Η κυβέρνηση, λαμβάνοντας υπόψη τα ανωτέρω, προχώρησε στην ανακοίνωση του ΣΑΕΣ 2008 με σκοπό την ανασυγκρότηση του ΟΣΕ και των θυγατρικών του εταιριών κατά τέτοιο τρόπο ώστε να μπορεί να λειτουργήσει αυτόνομα χωρίς κρατικές εγγυήσεις. Το νέο πρόγραμμα προέβλεπε μέτρα αυξήσεως των εσόδων του ΟΣΕ συμπεριλαμβανομένων:

α) Της καλύτερης επιχειρηματικής εκμεταλλεύσεως των βασικών γραμμών με αύξηση των πολύ χαμηλών τιμών, οι οποίες δεν έχουν αυξηθεί από το 2000, με εφαρμογή και

πολιτικής χαμηλών τιμών, για εισιτήρια που εκδίδονται λίγο πριν την εκτέλεση του δρομολογίου (last minute) όταν το τρένο δεν είναι πλήρες.

β) Του ανασχεδιασμού των γραμμών που θα συνεχίσουν να εξυπηρετούνται και επικέντρωση των προσπαθειών σε γραμμές με προοπτικές αναπτύξεως.

γ) Της βελτιωμένης ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών με την ηλεκτροδότηση πολλών γραμμών και τη χρησιμοποίηση των μηχανών diesel για την βελτίωση των υπηρεσιών που προσφέρονται σε άλλες γραμμές.

δ) Της ενισχύσεως των εμπορευματικών μεταφορών με τη δημιουργία εμπορευματικών κέντρων και με τη διασύνδεση του σιδηροδρόμου με τα λιμάνια.

ε) Της πληρωμής από το κράτος του αντιτίμου για την Υποχρέωση προσφοράς Δημόσιας Υπηρεσίας (ΥΔΥ) από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ και των δαπανών κατασκευής και συντηρήσεως των γραμμών. Προβλέπει επίσης μέτρα μείωσης των δαπανών με μείωση (λόγω συνταξιοδοτήσεως) και αποτελεσματικότερη διαχείριση του προσωπικού και με μείωση των άλλων λειτουργικών δαπανών.

Βέβαια, οι εξελίξεις έως σήμερα δεν σηματοδοτούν σημαντική βελτίωση της σημερινής καταστάσεως του ΟΣΕ, εκτός εάν σημειωθεί μία εκ βάθρων αναδιάρθρωση της μεταφορικής, διοικητικής και επιχειρηματικής λειτουργίας του Οργανισμού και των θυγατρικών του εταιριών. Όπως ήδη τονίσθηκε, έως σήμερα το μεταφορικό έργο του ΟΣΕ βαίνει μειούμενο, αντί να αυξάνεται. Αυτό συμβαίνει παρά το ότι από το 2004 και μετά τέθηκε σε λειτουργία το προαστιακό δίκτυο στην Αττική και η ζήτηση του επιβατικού κοινού είναι τόσο αυξημένη που σήμερα ο Προαστιακός δυσκολεύεται να ανταποκριθεί.

Από πολλές πλευρές, η αποτυχία αυξήσεως του μεταφορικού έργου του ΟΣΕ αποδίδεται εν μέρει στο γεγονός ότι τα έργα εκσυγχρονισμού και αναβαθμίσεως του κεντρικού σιδηροδρομικού άξονα της χώρας ΠΑΘΕΠ είναι ακόμη ημιτελή. Όπως υποστηρίζεται, η ολοκλήρωση των έργων στον βασικό άξονα αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη βελτίωση των υπηρεσιών του σιδηροδρόμου και κατ' επέκταση για την προσέλκυση επιβατών και την αύξηση των εσόδων.

Όμως, ο πλήρης εκσυγχρονισμός του βασικού σιδηροδρομικού άξονα της χώρας, με την εφαρμογή της ηλεκτροδοτήσεως και με διπλή σιδηροδρομική γραμμή σε όλο το μήκος της διαδρομής, με αναβαθμισμένη για τα σύγχρονα τρένα υποδομή και επιδομή και με τηλεδιοίκηση, δεν προβλέπεται να έχει ολοκληρωθεί πριν το 2013. Έτσι, οι προϋποθέσεις για να αποκατασταθεί η ανταγωνιστικότητα του τρένου

έναντι των άλλων μέσων μεταφοράς δεν θα έχουν υλοποιηθεί πριν παρέλθει μία πενταετία ή και περισσότερο. Όμως, μία επιχείρηση που έχει ήδη πραγματοποιήσει σημαντικές επενδύσεις την περίοδο 1990-2008, δεν μπορεί να προβάλει και πάλι το επιχείρημα ότι η αδυναμία της να επιτύχει μία σταδιακή αύξηση του μεριδίου της στις μεταφορές επιβατών και εμπορευμάτων οφείλεται σε ελλείψεις επενδύσεις.

Προοπτικές για αύξηση των εσόδων του ΟΣΕ τα επόμενα έτη προκύπτουν:

α) Από την ολοκλήρωση, τον Αύγουστο 2008, της ηλεκτροκινήσεως και στο τμήμα του δικτύου στον άξονα ΠΑΘΕΠ από την Θεσσαλονίκη έως την Λάρισα και από το ότι επεκτάθηκε περαιτέρω η ηλεκτροκίνηση έως τον Δομοκό

β) Από την πρόθεση της παρούσας διοικήσεως του Οργανισμού να ενισχύσει ουσιαστικά την επιχειρηματική λειτουργία του ΟΣΕ. Όμως, ακόμη και εάν οι εισπράξεις αυξηθούν σε € 200 εκατ. ή σε € 300 εκατ. μέσα σε μία διετία, με την αξιοποίηση και της μεγάλης περιουσίας του ΟΣΕ, τα οικονομικά αποτελέσματα του Οργανισμού δεν θα εμφανίζουν και πάλι βιώσιμη εικόνα.

Σημειώνεται ότι στο πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης έχουν ήδη απελευθερωθεί οι εμπορευματικές μεταφορές από το 2007 και έχουν ληφθεί οι πρώτες εκδηλώσεις ενδιαφέροντος για λειτουργία ξένων σιδηροδρομικών εταιριών εμπορευματικών μεταφορών για λειτουργία τους στο ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο. Επίσης, για την κύρια γραμμή επιβατικής κινήσεως Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη-Προμαχώνας δεν προβλέπεται πλέον κρατική επιδότηση.¹¹

1.7 Προοπτικές- Δραστηριότητες Ο.Σ.Ε

Η στροφή προς την ανάπτυξη και ανάπλαση του σιδηροδρομικού δικτύου και τη γενικότερη ενδυνάμωση των εμπορευματικών και επιβατικών μεταφορών με τη χρήση του σιδηροδρόμου, αποτελεί τα τελευταία χρόνια μια βασική προτεραιότητα των περισσότερων Ευρωπαϊκών χωρών. Τα οφέλη που απορρέουν από την αναδημιουργία και τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου είναι πλέον ευρέως αποδεκτά και η χώρα μας δείχνει να εναρμονίζεται με τις γενικότερες τάσεις

¹¹ Πηγή: www.ose.gr

και στρατηγικές της Ευρωπαϊκής Ένωσης που σχετίζονται με την ανάπτυξη ενός σύγχρονου και ανταγωνιστικού σιδηροδρομικού δικτύου.

Οι δραστηριότητες του Οργανισμού Σιδηροδρόμων Ελλάδας δεν περιορίζονται εντός των ορίων του ελληνικού κράτους αλλά επεκτείνονται και στο εξωτερικό, καθώς ο οργανισμός επιχειρεί να αναπτύξει δραστηριότητες και σε διεθνές επίπεδο. Το όραμα άλλωστε του ομίλου είναι η δημιουργία ενός σύγχρονου και ανταγωνιστικού εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου, το οποίο όμως θα αποτελεί αναπόσπαστο κομμάτι των διευρωπαϊκών δικτύων με βασικούς άξονες προτεραιότητας τις ασφαλείς και άνετες μετακινήσεις και την προστασία του περιβάλλοντος.

Ο στόχος που έχει θέσει ο οργανισμός στην Ελλάδα είναι ο εκσυγχρονισμός του δικτύου και του τροχαίου υλικού, ούτως ώστε να κάνει δυναμική την παρουσία του στο μέλλον, να εδραιώσει τη θέση του ανάμεσα στα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς, να συμβάλλει στην οικονομική αναβάθμιση της χώρας και να καταστεί ανταγωνιστικός και εφάμιλλος των σύγχρονων ευρωπαϊκών σιδηροδρομικών δικτύων.¹²

¹² (Πηγή: www.ose.gr)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Ο Τουρισμός Σαν Οικονομικό Φαινόμενο στην Ελλάδα και στην Υπόλοιπη Ευρώπη

2.1 Εισαγωγή

Ο τουρισμός παρουσιάστηκε ως όργανο για παραγωγή εργασίας, μείωση της φτώχειας και της βιώσιμης ανθρώπινης ανάπτυξης. Ο τουρισμός προωθεί την κατανόηση των ανθρώπων και ανθρωπίνων σχέσεων σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ παράλληλα δίνει τη δυνατότητα για προώθηση των τοπικών εθίμων, τεχνών και παραδόσεων του προορισμού. Παράλληλα, αποτελεί ένα απαραίτητο τμήμα της οικονομικής δραστηριότητας της κάθε χώρας που τον αναπτύσσει, ιδιαίτερα σε σχέση με την αύξηση του συναλλάγματος, την παραγωγή επιπρόσθετου εισοδήματος και τη δημιουργία εργασιακών ευκαιριών.

Ο διεθνής τουρισμός είναι «το μεγαλύτερο μεμονωμένο στοιχείο του παγκόσμιου εμπορίου και για μερικούς αιώνες αποτελεί τη μεγαλύτερη βιομηχανία εξαγωγών και συγκομιδής συναλλάγματος»¹³. Ο τουρισμός σίγουρα αποτελεί μια ευκαιρία οικονομικής ανάπτυξης ιδιαίτερα στις αναπτυσσόμενες χώρες, κατέχοντας το 1,5% του παγκόσμιου Καθαρού Εθνικού Προϊόντος (Convention of Biological Diversity, 2005).

Στην αρχή της νέας χιλιετίας ο τουρισμός καθορίζεται ως η κύρια βιομηχανία σε πολλές χώρες και ο γρηγορότερα αναπτυσσόμενος οικονομικός τομέας σε σχέση με το ξένο συνάλλαγμα και τη δημιουργία θέσεων εργασίας. Ο διεθνής τουρισμός είναι ο πιο επικερδής τομέας εξαγωγών και ένας σημαντικός παράγοντας στο ισοζύγιο πληρωμών πολλών κρατών. Ο τουρισμός έγινε μία από τις πιο σημαντικές πηγές δημιουργίας θέσεων εργασίας. Συνδυάζει μεγάλο όγκο επενδύσεων και υποδομής, ενώ μεγάλο μέρος του βοηθά στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των ντόπιων. Οι περισσότερες θέσεις εργασίας και τουριστικές επιχειρήσεις δημιουργούνται στις αναπτυσσόμενες χώρες, βοηθώντας με αυτό τον τρόπο στην ανάπτυξη των οικονομικών ευκαιριών και στην καταπολέμηση της αστυφιλίας (World Trade Organisation, 2006).

Η «πολιτιστική αφύπνιση» και οι προσωπικές φιλίες που δημιουργούνται μέσω του τουρισμού μεταξύ των ντόπιων και των επισκεπτών, αποτελούν μια ισχυρή δύναμη

¹³ Peters 1969 Περί Τουρισμού

για τη βελτίωση της παγκόσμιας κατανόησης και συνεισφέρουν στην παγκόσμια ειρήνη μεταξύ των εθνών.

Μια τέτοιου είδους μεγάλης κλίμακας δραστηριότητα όπως είναι ο τουρισμός, φυσικό είναι να έχει θετικές και αρνητικές επιπτώσεις τόσο για την οικονομία όσο και για την κοινωνία και το περιβάλλον στους τουριστικούς προορισμούς. Γι' αυτό το λόγο στο «Hague Declaration on Tourism» (1989) ο τουρισμός αναφέρεται ως «επανάσταση». Ο τουρισμός και το φυσικό περιβάλλον θεωρούνται ως άρρηκτα συνδεδεμένα δημιουργώντας ένα βιώσιμο σύστημα που είναι «οικολογικά ασφαλές, οικονομικά βιώσιμο, κοινωνικά δίκαιο και πολιτιστικά κατάλληλο και ανθρώπινο»¹⁴

Παρ' όλα αυτά η εμπειρία δείχνει ότι τα οικονομικά οφέλη που παρουσιάζονται από την τουριστική ανάπτυξη δε μεταφράζονται πάντα σε κοινωνικοοικονομικά οφέλη και περιβαλλοντική βιωσιμότητα¹⁵.

Συμπερασματικά, ο διεθνής τουρισμός και το περιβαλλοντικό κίνημα που αναπτύχθηκε παράλληλα, έχουν πολλές φορές συγκρουστεί εξ' αιτίας της περιβαλλοντικής ζημιάς, της καταστροφής της βάσης των ανθρωπογενών πηγών¹⁶ και της διαμάχης των συμφερόντων μεταξύ των διαφορετικών ομάδων που μετέχουν στο τουριστικό προϊόν¹⁷.

2.2 Ο Ορισμός του Τουρισμού και Η Σημασία του

Η λέξη τουρισμός ουσιαστικά έχει προέλθει από τη Γαλλική λέξη «Tour» που σημαίνει γύρος και την Αγγλική «Touring» που έχει να κάνει με την επίσκεψη των ανθρώπων σε περιοχές με αξιοθέατα.

Όπως αναφέρει ο Νικόλαος Ηγουμενάκης, καθηγητής του Τ.Ε.Ι Αθήνας και συγγραφέας, μία από τις πρώτες προσπάθειες ορισμού του φαινομένου ήταν αυτή των Hunziker και Krapf και είχε να κάνει με την άποψη ότι ο τουρισμός είναι «το

¹⁴ Απόσπασμα από το άρθρο «The Context of Ecotourism Policy and Planning» των Farrel & McLellan, 1987

¹⁵ Απόσπασμα από το άρθρο των Loon, R. & Polakow, D. (2001) «Ecotourism Ventures Rags or Riches, Annals of Tourism Research»

¹⁶ Απόσπασμα από το άρθρο του Kiouisis M. (2000) «Tourism and the Environment, Annals of Tourism Research»

¹⁷ Literature Review. Tourism industry brings in economic, environmental, and socio-cultural benefits (Kuvan & Akan, 2005)

σύνολο των φαινομένων και σχέσεων που προκύπτουν από την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού σ' ένα προορισμό και τη διαμονή μη μόνιμων κατοίκων σ' αυτόν εφόσον δεν οδηγούν σε μόνιμη διαμονή και δε συνδέονται με οποιαδήποτε κερδοσκοπική δραστηριότητα».

Ένας άλλος ορισμός έρχεται από τη Διεθνή Ακαδημία Τουρισμού (A.I.T.) η οποία θεωρεί ότι «ο τουρισμός είναι το σύνολο των ανθρώπινων μετακινήσεων και των δραστηριοτήτων που προκύπτουν απ' αυτές που προκαλούνται από την εξωτερική και πραγματοποίησή του σε διάφορους βαθμούς και διάφορη ένταση, σε κάθε άτομο αδρανούντος πόθου και απόδρασης». Στον αντίποδα η Κοινωνία των Εθνών (εν έτη 1937) θεωρεί ότι τουρίστας αποκαλείται κάθε άτομο που ταξιδεύει για μια περίοδο μεγαλύτερη από 24 ώρες σε τόπο διαφορετικό από αυτό που έχει τη μόνιμη κατοικία του.

Εν κατακλείδι, όποιο ορισμό και εάν υιοθετήσει κανείς το σίγουρο είναι ότι σήμερα ο τουρισμός αποτελεί τη μεγαλύτερη βιομηχανία του πλανήτη. Μία βιομηχανία που έχει πλέον αποκτήσει τεράστια δυναμική. Όπως σε όλους τους οικονομικούς κλάδους έτσι και τον τουρισμό η δυναμική, η ανάπτυξη και η εξέλιξη προσδιορίζονται από την προσφορά και τη ζήτηση που υπάρχει. Έτσι λοιπόν είναι σημαντικό ν' αναλυθεί η προσφορά και η ζήτηση του τουρισμού.

(Πηγή: Ν. Ηγουμενάκης, «Τουριστικό μάρκετινγκ» Έκδόσεις Interbooks 1999)

2.3 Τουριστική Προσφορά και Ζήτηση

Η ζητούμενη ποσότητα αναφέρεται σε μια επιθυμητή ποσότητα , τη συνολική ποσότητα που οι καταναλωτές θέλουν να αγοράσουν. Αυτή η επιθυμητή ποσότητα δεν είναι το ίδιο πράγμα με την ποσότητα την οποία τελικά αγοράζουν οι αγοραστές. Η τελευταία μπορεί να είναι μικρότερη από την πρώτη αν η διατιθέμενη ποσότητα δεν επαρκεί.

Από την άλλη η προσφερόμενη ποσότητα αναφέρεται στη συνολική ποσότητα την οποία είναι διατεθειμένοι να πουλήσουν οι πωλητές στην αγορά, με δεδομένη την τιμή του αγαθού. Η προσφερόμενη ποσότητα είναι και αυτή μια επιθυμητή ποσότητα και είναι δυνατό να μην ταυτίζεται με την ποσότητα που εν τέλει πωλείται.

Αναφορικά με τους ορισμούς του τουρισμού από την πλευρά της ζήτησης μπορεί να ειπωθεί ότι ο τουρισμός είναι οι δραστηριότητες των ατόμων που ταξιδεύουν και μένουν σ' ένα περιβάλλον όχι περισσότερο από ένα έτος και ο σκοπός τους είναι η αναψυχή, η εργασία ή κάτι άλλο (WTO & UNSTAT, 1994). Αυτό δεν αποτελεί ένα τεχνικό ορισμό, απλά εμπεριέχει τη βασική φύση του τουρισμού δηλαδή του ότι¹⁸ :

- Ο τουρισμός προκύπτει ως μετακίνηση των ανθρώπων και διαμονή τους σε διάφορα μέρη και προορισμούς.
- Υπάρχουν δύο στοιχεία του τουρισμού – το ταξίδι σ' ένα προορισμό και η διαμονή σ' ένα προορισμό.
- Το ταξίδι και η διαμονή λαμβάνουν χώρα έξω από το συνηθισμένο περιβάλλον κατοικίας και εργασίας οπότε ο τουρισμός δίνει χώρο σε δραστηριότητες που οι άνθρωποι δεν μπορούν να κάνουν στους τόπους μόνιμης κατοικίας τους.
- Η μετακίνηση στους προορισμούς είναι προσωρινή και έχουν μικρό χρονικό χαρακτήρα – η πρόθεση είναι η επιστροφή σε μερικές μέρες, βδομάδες ή μήνες.
- Η επίσκεψη στους προορισμούς πραγματοποιείται για λόγους πέραν της μόνιμης μετοίκησης ή εργασίας.

Από την πλευρά της προσφοράς υπάρχουν δύο προσεγγίσεις (η περιγραφική και η τεχνική) που ορίζουν τον τουριστικό τομέα. Από περιγραφική σκοπιά, ο Leiper (1979) θεωρεί ότι «η τουριστική βιομηχανία αποτελείται από όλες αυτές τις εταιρίες, οργανισμούς κι εγκαταστάσεις που σκοπό έχουν να εξυπηρετήσουν συγκεκριμένες επιθυμίες και ανάγκες των τουριστών». Η τεχνική σκοπιά κατατάσσει τις τουριστικές επιχειρήσεις σε δύο τύπους:

- Σ' αυτές που δεν μπορούν να επιζήσουν χωρίς τον τουρισμό.
- Σ' αυτές που μπορούν να επιζήσουν χωρίς το τουρισμό αλλά με πολύ μικρότερο επιχειρησιακό εύρος.

Στη σημερινή εποχή οι τουρίστες γίνονται πιο εκλεπτυσμένοι και πιο απαιτητικοί ζητώντας προϊόντα υψηλής ποιότητας και αξίας για τα χρήματα που διαθέτουν. Γι' αυτό το λόγο οι προορισμοί και οι τουριστικές και ξενοδοχειακές επιχειρήσεις χρειάζονται νέες μεθόδους για να εξυπηρετήσουν τους νέους τύπους ζήτησης. Η χρήση των νέων τεχνολογιών στην τουριστική βιομηχανία οδηγείται από την ανάπτυξη του μεγέθους και τα συστατικά της τουριστικής ζήτησης, καθώς και από τη ραγδαία διεύρυνση και τις ιδιαιτερότητες των νέων τουριστικών προϊόντων που απευθύνονται σε μικρά τμήματα της αγοράς.

¹⁸ Απόσπασμα από το συγγραφικό έργο των Cooper, C., Flether, J., Gilbert, D. & Wanhill, S. (1999) «Tourism Principles and Practice». 2nd Edition, Essex: Longman

Επιπρόσθετα, νέοι, εκλεπτυσμένοι και απαιτητικοί πελάτες ψάχνουν πληροφορίες για πιο εξωτικούς προορισμούς και αυθεντικές εμπειρίες, όπως και την προϋπόθεση να είναι σε διαρκή επαφή με τους προμηθευτές με στόχο να ικανοποιήσουν τις συγκεκριμένες επιθυμίες και ανάγκες τους. Ο συχνός καταναλωτής είναι «λιγότερο πρόθυμος να περιμένει ή να δεχθεί καθυστερήσεις, στο σημείο όπου η υπομονή μετατρέπεται σε αρετή προς εξαφάνιση».

Με στόχο να ικανοποιηθεί η τουριστική ζήτηση και να επιβιώσει σε μακροπρόθεσμη βάση, η χρήση της τεχνολογίας και η διαδραστική κάλυψη της αγοράς αποτελεί μονόδρομο (WTO 1988). Η ικανοποίηση των καταναλωτών συνδέεται άρρηκτα με την ακρίβεια και την κατανόηση συγκεκριμένων πληροφοριών για τους προορισμούς, την προσβασιμότητα, τις τουριστικές και ξενοδοχειακές εγκαταστάσεις, τα αξιοθέατα και τις δραστηριότητες που πραγματοποιούνται σε αυτούς.

Οι συχνοί ταξιδιώτες ενδυναμώνουν τη θέση τους από τα συστήματα πληροφόρησης και κρατήσεων, ενώ αυξάνουν τις προσωπικές τους ικανότητες μέσω των δημιουργούμενων ταχυδρομικά ανεξάρτητων προϊόντων (π.χ.: αποστολή ενημερωτικών φυλλαδίων). Επιπρόσθετα οι νέες τεχνολογίες βοηθούν την κατανόηση των πελατειακών αναγκών μέσω της έρευνας αγοράς και της καταναλωτικής πίστης.

Η ολοένα αυξανόμενη προσφορά και ζήτηση των τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών ωθεί τις τουριστικές επιχειρήσεις να ακολουθήσουν αυτές τις πρακτικές, εάν όχι για να αποκτήσουν συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι των ανταγωνιστών τους, τουλάχιστον για να μην βρεθούν εκτός της παγκοσμιοποιημένης πλέον τουριστικής αγοράς. Πρέπει να επισημανθεί ότι η μεγαλύτερη τουριστική αγορά παγκοσμίως είναι η λεκάνη της Μεσογείου όπου αποτελεί τον κυριότερο προορισμό της τουριστικής βιομηχανίας και στο κομμάτι αυτό φυσικά, βρίσκεται και η Ελλάδα.

(Πηγή: 1) WTO & UNSTAT,1994, 3) Μπούχαλης 1998 «Information Technology and the Reengineering of Tourism.» Annals of Tourism Research, 4) Page S. «Transport and Tourism». New York: Longman, 1999)

2.4 Ελληνικός Τουρισμός

Η Ελλάδα είναι ένας από τους πιο διάσημους τουριστικούς προορισμούς, τόσο στη Μεσόγειο, όσο και παγκοσμίως. Ο τουρισμός συνεισφέρει περισσότερο από 10% στο Α.Ε.Π. ενώ αυτή η συνεισφορά φτάνει στο 18% του Α.Ε.Π., αν ληφθούν υπόψη οι πολλαπλασιαστικές επιδράσεις του στο σύνολο της οικονομίας. Κατά τη μεταπολεμική περίοδο ο τουρισμός στην Ελλάδα επέφερε σημαντικές αλλαγές στην οικονομία, την κοινωνία και το περιβάλλον.

Τις τρεις τελευταίες δεκαετίες ο ελληνικός τουρισμός αποτέλεσε πεδίο μελέτης τόσο για τις κρατικές υπηρεσίες όσο και για τους ερευνητές. Η Ελληνική τουριστική ανάπτυξη και οι πολιτικές που ακολουθήθηκαν από τις τοπικές ηγεσίες και το κεντρικό κράτος, δημιούργησαν την ανάγκη για διερεύνηση των αιτιών που οδήγησαν στην υφιστάμενη κατάσταση, καθώς και στην κατανόηση της αναγκαιότητας για λήψη δράσεων ώστε να βελτιωθεί το εθνικό τουριστικό προϊόν.

(Πηγές: 1) Ανδρεάδης, Σ. (2005) «Νέες Προκλήσεις και Δεδομένα», 10ο Συνέδριο «Μεγάλα Τεχνικά Έργα & Real Estate Forum». 2) Παππάς, Ν. (2006) «Οι Οικονομικές, Κοινωνικές και Χωρικές Διαστάσεις του Τουρισμού στη Ρόδο μέσω των Αντιλήψεων των Πληροφορητών». Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Χίος: Πανεπιστήμιο Αιγαίου.

2.5 Ελληνική Τουριστική Ανάπτυξη και Πολιτική

Σε ολόκληρη τη περίοδο του μεσοπολέμου ο αριθμός των ξένων τουριστών στην Ελλάδα παρέμεινε μάλλον περιορισμένος γύρω στις 100.000 ετησίως, από τους οποίους το 1/3 ταξίδευε ομαδικά σε κρουαζιέρες και διέμενε στην Αθήνα μόνο μια ημέρα. Από τα δέκα ταξιδιωτικά γραφεία της Αθήνας, τα τέσσερα ελέγχονταν από ξένους (Μουσείο Τουρισμού, 2006). Παρά την αδιαμφισβήτητη πρόοδο που σημειώνονταν στις αφίξεις και στην ανάπτυξη της υποδομής, ο τουρισμός δεν είχε ακόμη πλήρως πείσει για τις δυνατότητές του.

Τα πράγματα άλλαξαν ριζικά μετά το Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο. Η τουριστική ανάπτυξη, υπό την επίδραση της γενικότερης φιλελευθεροποίησης στις ιδέες και στα ήθη, προσανατολίσθηκε σε ολοένα και περισσότερο φυσιολατρικές κατευθύνσεις και κυρίως προς τον θαλάσσιο τουρισμό, χωρίς ωστόσο να ατονήσει τελείως η σχέση με την ιστορία και τον πολιτισμό που συμπλήρωναν σε κάποιο βαθμό το πρόγραμμα των

επισκεπτών. Η τουριστική ανάπτυξη που συντελέστηκε στην Ελλάδα τη μεταπολεμική περίοδο δε μετέβαλε μόνο τον τρόπο των διακοπών και τα ενδιαφέροντα των επισκεπτών, αλλά αύξησε σημαντικά και τον πληθυσμιακό τους όγκο. Υπάρχουν πολλοί λόγοι που αναπτύχθηκε μεταπολεμικά ο τουρισμός τόσο στον κόσμο όσο και στην Ελλάδα.

Οι βασικότεροι λόγοι είναι έξι:

- Η μείωση των ωρών εργασίας των δυνητικών τουριστών
- Η δυναμική ανάπτυξη του «δικαιώματος» για διακοπές, νοώντας ότι όλο και περισσότεροι άνθρωποι είχαν και διέθεταν χρόνο για αναψυχή
- Η ανάπτυξη των μέσων μαζικής μεταφοράς
- Η βελτίωση του εισοδήματος των πολιτών, ιδιαίτερα αυτών που προέρχονταν από χώρες αποστολής τουριστών, και η δημιουργία μεσαίας κοινωνικής τάξης
- Η μαζική παραγωγή και κατανάλωση του τουριστικού προϊόντος με αποτέλεσμα τη μείωση της τιμής στο διατιθέμενο προϊόν
- Η ανάπτυξη των τεχνολογιών επικοινωνίας και η πρόσβαση των τουριστών με τη δουλειά και το σπίτι τους

Όλοι αυτοί οι λόγοι που συντέλεσαν στη ραγδαία πληθυσμιακή αύξηση των τουριστών και στη δημιουργία τουριστικών πακέτων που ήταν πλέον προσιτά και σε χαμηλότερες οικονομικές τάξεις, οδήγησαν στον επαναπροσδιορισμό των οικονομικών σχέσεων, τόσο των ντόπιων μεταξύ τους, όσο και των τομέων παραγωγής των κοινωνιών υποδοχής. Κατά τη δεκαετία του 70' πολλές Ελληνικές περιφέρειες, ιδιαίτερα οι νησιωτικές, γνώρισαν δραματικές αλλαγές στην οικονομική τους βάση. Ύστερα από πολλές δεκαετίες με μια οικονομία που η γεωργία αποτελούσε το βασικό τομέα παραγωγής και που συμπληρώνονταν από την αλιεία και τη ναυσιπλοΐα, η ζήτηση για διακοπές των ατόμων που προέρχονταν κυρίως από τις δυτικοευρωπαϊκές χώρες επαναπροσδιόρισε την εθνική παραγωγική δραστηριότητα. Έτσι δόθηκε έμφαση στην τουριστική ανάπτυξη, προσδιορίζοντας την ως την κύρια αναπτυξιακή στρατηγική με στόχο τη βελτίωση της τοπικής και εθνικής οικονομίας, καθώς και του βιοτικού επιπέδου των Ελλήνων.

Ο Ελληνικός τουρισμός αυξήθηκε σημαντικά τις τελευταίες δεκαετίες ενώ αυτή η ανάπτυξη αναμένεται να συνεχιστεί. Μη μητροπολιτικές περιοχές της χώρας έχουν ήδη επωφεληθεί από αυτή την ανάπτυξη. Ο τουρισμός αποτέλεσε για την Ελλάδα ένα σημαντικό συστατικό στην οικονομία της επαρχίας, ενώ η ανάπτυξη αυτών των περιοχών ουσιαστικά τις μετέβαλε στις οικονομικά ισχυρές περιφέρειες της χώρας (π.χ. Κρήτη, Κέρκυρα, Κυκλάδες, Δωδεκάνησα κλπ).

Το σύνολο των εσόδων της Ελλάδας από τον τουρισμό έφθασε τα €1.927,7 εκατομμύρια, σε σύγκριση με €1.749,3 εκ. το 2011, σύμφωνα με τα στοιχεία της Στατιστικής Υπηρεσίας Κύπρου. Παρουσίασε αύξηση δηλαδή της τάξης του 10,2%.

Συγκρινόμενος σε παγκόσμιο επίπεδο, ο Ελληνικός τουρισμός καταγράφει πολύ καλές επιδόσεις. Σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Ε.Σ.Υ.Ε η Ελλάδα το 2011 κατατάσσεται στη 19^η θέση παγκοσμίως σε σχέση με τις τουριστικές εισπράξεις και στη 17^η θέση ως προς τις αφίξεις, και στην 29^η θέση ως προς την ανταγωνιστικότητα.¹⁹ Οι επιδόσεις αυτές, γίνονται πιο εντυπωσιακές αν γίνει αναγωγή σε σχέση με το μέγεθος της Ελλάδας, ενώ παράλληλα καταδεικνύουν την ύπαρξη ενός εξαιρετικά ελκυστικού πρωτογενούς τουριστικού προϊόντος.

Παρά όλα αυτά ο εντεινόμενος ανταγωνισμός των παραδοσιακών τουριστικών προορισμών και η είσοδος νέων, σε συνδυασμό με τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι ελληνικές τουριστικές και ιδιαίτερα ξενοδοχειακές επιχειρήσεις καθιστούν απαραίτητη την ανάγκη της εθνικής τουριστικής στρατηγικής πολιτικής και σχεδιασμού με έμφαση στην ποιότητα του παρεχόμενου τουριστικού προϊόντος, την αναβάθμιση των υποδομών και την αρτιότερη εκπαίδευση και κατάρτιση του εργατικού δυναμικού.

Ο στόχος που έχει τεθεί από την πολιτεία είναι η αύξηση της συνεισφοράς του τουρισμού στο Α.Ε.Π. έτσι ώστε να ανέλθει στο 25%, αφήνοντας πίσω το 18% που καταλαμβάνει σήμερα.²⁰

Ο στρατηγικός αυτός στόχος «επιβάλλει» τον τουρισμό ως έναν από τους βασικούς αναπτυξιακούς μοχλούς της εθνικής οικονομίας. Προϋπόθεση για την εκπλήρωση αυτού του στόχου αποτελεί η κατάρτιση μακροχρόνιου σχεδίου δράσης, με σαφείς ποιοτικούς και ποσοτικούς στόχους για την τουριστική οικονομία.

Πιο συγκεκριμένα ο Ε.Ο.Τ. θεωρεί ότι αυτό το σχέδιο πρέπει να εστιάζεται στις παρακάτω θεματικές:

- Συμβολή στην περιφερειακή ανάπτυξη.
- Δημιουργία νέων θέσεων εργασίας.
- Αύξηση της κατά κεφαλήν δαπάνης των τουριστών.
- Αύξηση της μέσης διάρκειας παραμονής τους.
- Αύξηση του αριθμού των αφίξεων.
- Επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου.

¹⁹ Πηγή: ΣΕΤΕ, επεξεργασία στοιχείων Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού και Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ

²⁰ Τα στοιχεία αντλήθηκαν από το διαδίκτυο Express.gr –Η Οικονομική εφημερίδα

➤ Εξισορρόπηση της κατανομής της τουριστικής δραστηριότητας της περιφέρειας της χώρας.

Στο σημείο αυτό, αξίζει να τονιστεί ότι, ο εθνικός αναπτυξιακός νόμος συμπεριλαμβάνει ένα ξεχωριστό κεφάλαιο για την τουριστική ανάπτυξη. Η έννοια του τουρισμού, σε αντίθεση με αυτό που ήταν γνωστό στο παρελθόν και εμπειρικά βιώθηκε, δεν ισχύει πλέον κάτω από τα νέα δεδομένα που έχουν διαμορφωθεί. Υπερβαίνει τα όρια μιας μεσοπρόθεσμης στόχευσης, οικονομικής και επιχειρηματικής δραστηριότητας. Δεν έχει να κάνει μονάχα με οικονομικά μεγέθη.

Σήμερα ο τουρισμός πρέπει να είναι άρρηκτα δεμένος με το παγκόσμιο τοπίο, αφού συμβάλλει στο να ανοίγουν δρόμοι συνάντησης, γνωριμίας, συνεργασίας και κατανόησης ανάμεσα στους λαούς της γης. Η νέα παγκοσμιοποιημένη πραγματικότητα, με υποστηρικτικά εργαλεία τις νέες τεχνολογίες, τις μεταφορές, τις επικοινωνίες, άλλαξαν επαναστατικά τον κόσμο, τον μίκρυναν, τον έκαναν πιο προσιτό. Τα σύνορα χαλάρωσαν, οι πολίτες του κόσμου ταξιδεύουν και το φάσμα των προορισμών διευρύνθηκε. Η Ελλάδα ανοίγεται στο διεθνές επενδυτικό περιβάλλον και μέσα σε σύντομο χρονικό διάστημα, συγκέντρωσε και προβάλλει όλους εκείνους τους παράγοντες και τις προϋποθέσεις, που επηρεάζουν θετικά τις άμεσες επενδύσεις.

Όλα αυτά δημιουργούν ένα ασφαλές και φιλόξενο περιβάλλον για την επιχειρηματική δραστηριότητα. Την ίδια στιγμή, σύγχρονες υποδομές, που άλλες κατασκευάστηκαν για τις ανάγκες των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004 και άλλες μέσα από το Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης, λειτουργούν υποστηρικτικά. Η Ελλάδα προβάλλεται ως ελκυστικός προορισμός για ταξιδιώτες αλλά και για επενδύσεις.

Οι κοινωνικές και οικονομικές προκλήσεις της εποχής επιβάλλουν την ανάγκη για βαθιές και τολμηρές τομές, που θα επιτρέψουν στον τουρισμό να καθιερωθεί ως ένας από τους βασικούς πυλώνες ανάπτυξης της Ελλάδας.

Η τουριστική πολιτική οφείλει και έχει σαφείς ποιοτικούς και ποσοτικούς στόχους.

Αναδεικνύει τη σημασία του τουρισμού για την απασχόληση και την περιφερειακή ανάπτυξη. Προσελκύει επενδύσεις, ενώ παράλληλα βοηθάει και ενισχύει την επιχειρηματικότητα. Επιπρόσθετα προβάλλει την ιστορία και τον πολιτισμό της χώρας και συμβάλλει στη σύγχρονη και ομοιόμορφη ανάπτυξη, προστατεύοντας παράλληλα το περιβάλλον και τον φυσικό της πλούτο.

Για το σκοπό αυτό, ο Εθνικός Οργανισμός Τουρισμού προχώρησε άμεσα στη θέσπιση μιας σειράς υποστηρικτικών τουριστικών υποδομών και κανόνων, βάσει των οποίων

θα δοθούν κίνητρα για τη βελτίωση του επενδυτικού κλίματος, την προσέλκυση ξένων επενδύσεων αιχμής, την αναβάθμιση του ποιοτικού κέντρου βάρους του ξενοδοχειακού τομέα και την άμεση και ουσιαστική ανάπτυξη ειδικών και εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Παράλληλα μελετά και σχεδιάζει τη νέα τουριστική χωροταξία μέσω της ανάδειξης νέων περιοχών προς τουριστική ανάπτυξη.²¹

2.6 Ευρωπαϊκός και Διεθνής Τουρισμός

Σε επίπεδο Ευρώπης η αγορά του Τουρισμού συνεισφέρει άμεσα στο ΑΕΠ , με ποσοστό 3,6%, ενώ θα ενισχύσει και τις Εθνικές Οικονομίες με ποσοστό 10,2%.

Παράλληλα, κατά το τρέχον έτος ο τομέας του Τουρισμού φάνηκε να δημιουργήσει 8.709.000 νέες θέσεις εργασίας (με ποσοστό συνεισφοράς 3,9% στο σύνολο της απασχόλησης), ενώ ο ευρύτερος τομέας της τουριστικής οικονομίας έφερε 23.938.000 θέσεις εργασίας ή αλλιώς το 10,8% της συνολικής απασχόλησης για το τρέχον έτος.

Όσον αφορά στη ζήτηση στον τομέα του τουρισμού άγγιξε τα \$2.727,7 δισ. το 2008, και αναμένεται να φθάσει τα \$4.075,5 δισ. το 2018, ενώ τα κέρδη που προσήλθαν από τον τουρισμό το 2008 αποτέλεσαν το 11,7% του συνόλου των εξαγωγικών κερδών.

Όσον αφορά το διεθνές επίπεδο, η αγορά προσβλέπει σε κέρδη που θα αγγίξουν τα \$8 τρισ. το τρέχον έτος, μέχρι και το τέλος αυτού και τα \$15 τρισ. μέχρι το τέλος της ερχόμενης δεκαετίας, ενώ μέτρια θα είναι η επίδραση της παγκόσμιας οικονομικής κρίσης, η οποία θα επιφέρει μείωση του ρυθμού ανάπτυξης κατά 3%, σε σχέση με το 3,9% που καταγράφηκε το 2007.

Μέχρι το τέλος του 2018, προβλέπεται μικρή αλλά σταθερή ανάπτυξη της τάξης του 4,4%, η οποία θα δημιουργήσει 297 εκατ. νέες θέσεις εργασίας και αύξηση του παγκόσμιου Εγχώριου Ακαθάριστου Προϊόντος (ΕΑΠ) κατά 10,5%.

Αναλύοντας τα παραπάνω, ο πρόεδρος του WTTC²² Jean-Claude Baumgarten, δήλωσε πως «οι δυσκολίες θα προέλθουν κυρίως από την αρνητική πορεία της

²¹ Τα στοιχεία αντλήθηκαν από την ηλεκτρονική σελίδα του Ε.Ο.Τ και δημοσιεύθηκαν το 2010

²² WTTC: World Tourism and Travel Council (Παγκόσμια επιτροπή τουρισμού)

αμερικανικής οικονομίας και την πτώση του δολαρίου, την άνοδο στις τιμές των καυσίμων και τις δυσάρεστες κλιματολογικές αλλαγές. Παρόλα αυτά, οι αναπτυσσόμενες χώρες, που είναι πλέον σημαντικοί τουριστικοί προορισμοί, αλλά και πηγή τουριστών προς άλλες χώρες, αποτελούν σημαντικό παράγοντα συντήρησης και ανάπτυξης της δυναμικής του παγκόσμιου τουρισμού».

Συγκεκριμένα, σε περιοχές όπως η Αφρική, η Ασία/Ειρηνικός και η Μέση Ανατολή, παρουσιάζονται ποσοστά ανάπτυξης υψηλότερα του παγκόσμιου μέσου όρου, της τάξης του 5,9%, 5,7% και 5,2% αντίστοιχα, σε αντίθεση με παραδοσιακές αγορές, όπως της Αμερικής και της Ευρώπης, οι οποίες πέφτουν κάτω από τον μέσο όρο, με ανάπτυξη μόλις 2,1% και 2,3% αντίστοιχα.²³

Ο John Walker, πρόεδρος της Oxford Economics, εξηγεί πως «η καθίζηση των ώριμων αγορών του τομέα του Τουρισμού θα αντισταθμιστεί από την ενδυνάμωση των αναπτυσσόμενων αγορών, όπως της Κίνας, της Ινδίας και άλλων, οι οποίες καθώς ενισχύονται συμπαρασύρουν τόσο τον επιχειρηματικό, όσο και τον ιδιωτικό τουρισμό, ενώ πολλές χώρες της Μέσης Ανατολής επενδύουν σε μαζικά προγράμματα με στόχο την προσέλκυση νέων επισκεπτών».

²³ Πηγή: Απόσπασμα από το άρθρο: ΧΡΗΜΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ/ΔΙΕΘΝΕΣ

2.7 Κατάσταση Αφίξεων Αλλοδαπών Τουριστών σε Διεθνές Αλλά και σε Επίπεδο Χώρας

Ο τουρισμός έχει εξελιχθεί παγκοσμίως σε μία από τις σημαντικότερες βιομηχανίες, αποτελώντας βασικό παράγοντα ανάπτυξης και πηγή απασχόλησης. Ο κλάδος του τουρισμού, είναι ένας από τους σημαντικότερους, δυναμικότερους και ανταγωνιστικότερους κλάδους της παγκόσμιας αλλά και της ελληνικής οικονομίας, συμμετέχοντας καταλυτικά στη διαμόρφωση του εγχώριου προϊόντος και συνδέεται στενά με την οικονομική ανάπτυξη της κάθε χώρας. Αποτελεί μία από τις κυριότερες πηγές συναλλάγματος. Η χώρα μας όπως αναφέραμε σε προγενέστερα κεφάλαια συγκαταλέγεται στους δημοφιλείς προορισμούς καταλαμβάνοντας την 17^η θέση αφίξεων παγκοσμίως .

Το 2008 το μέγεθος των παγκόσμιων τουριστικών αφίξεων ήταν 916 εκ. αφίξεις. Το 2009 παρατηρείται μια μείωση των παγκόσμιων τουριστικών αφίξεων (881 εκ. αφίξεις). Το 2010 η παγκόσμια τουριστική κίνηση ανακτήθηκε περισσότερο από το αναμενόμενο, από το σοκ που υπέστη στα τέλη του 2008 και το 2009 λόγω της παγκόσμιας χρηματοπιστωτικής κρίσης και οικονομικής ύφεσης. Το 2010 χαρακτηρίστηκε ως χρονιά ρεκόρ για την τουριστική αγορά από την πλευρά τουλάχιστον του μεγέθους των παγκόσμιων τουριστικών αφίξεων (940 εκ. αφίξεις). Η συντριπτική πλειοψηφία των παγκόσμιων προορισμών το 2010 παρουσίασαν θετικά και συχνά διψήφια αυξήσεις. Η ανάκαμψη αυτή είχε διαφορετικές ταχύτητες με γρήγορους ρυθμούς στις αναδυόμενες οικονομίες (+8) και με βραδύτερους ρυθμούς στις αναπτυσσόμενες οικονομίες (+5). Το 2011 οι τουριστικές αφίξεις έφτασαν τα 980 εκατομμύρια, ενώ το 2012 είχαμε αύξηση της τάξης του 4% περίπου ξεπερνώντας έτσι το 1 δισεκατομμύριο αφίξεων. Εκτιμάται πως ο τουρισμός έχει εισέλθει σε μια πιο δυναμική φάση ανάπτυξης από το 2005 και μετά, καθώς έχει πλέον υπερβεί το φράγμα των 800 εκ. αφίξεων. Η ύφεση στην οποία έχει εισέλθει η παγκόσμια αγορά επηρεάζει όλους τους κλάδους της οικονομίας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Έτσι και στον κλάδο του τουρισμού εντείνονται οι συνθήκες αβεβαιότητας, κάτι που καθιστά δύσκολη την οποιαδήποτε εκτίμηση σε ότι αφορά το άμεσο μέλλον.

Όσον αφορά την Ελληνική αγορά, η οποία πλήττεται ιδιαίτερα από την παγκόσμια οικονομική κρίση τα αποτελέσματα των αφίξεων όπως αυτά εκτιμήθηκαν ήταν κάπως απογοητευτικά καθώς σημειώθηκε μείωση κατά 5,5% το 2012 σε σχέση με το 2011(16,4 εκατομμύρια αφίξεις). Μεγαλύτερη ήταν η μείωση από τις χώρες της ΕΕ

(-8,5%), η οποία οφείλεται σε μεγάλο βαθμό στη μείωση των αφίξεων από τη Γαλλία (-15%) και τη Γερμανία (-5,9%).

Αναφορικά με τις υπόλοιπες χώρες, οι αφίξεις από τη Ρωσία κατέγραψαν αύξηση 18,4%, ενώ από τις ΗΠΑ υπήρξε μείωση 23%.

Σε προγενέστερα έτη η χώρα μας είχε ξανά αυξομειώσεις στο σύνολο των αφίξεων το 2008 είχε 15,9 εκατ. ,το 2009 14,9 εκατομμύρια, και το 2010 15 εκατομμύρια²⁴.

(Πηγή: UNWTO, Σ.Ε.Τ.Ε και Ι.Τ.Ε.Π²⁵)

Πίνακας 2-1: Παγκόσμιες Τουριστικές Αφίξεις για την περίοδο 2008-2012

Έτος	Αφίξεις
2008	916 εκατ.
2009	881 εκατ.
2010	940 εκατ.
2011	980 εκατ.
2012	+1 δις.

Πηγή: UNWTO, Ιούλιος 2012, Σ.Ε.Τ.Ε

Πίνακας 2-2: Τουριστικές αφίξεις στην Ελλάδα για την περίοδο 2008-2012

Έτος	Αφίξεις
2008	15,9 εκατ.
2009	14,9 εκατ.
2010	15 εκατ.
2011	16,4 εκατ.
2012	15,4 εκατ.

Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας 2012

²⁴ Πηγή: ΥΠΑ(Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας)

²⁵ (Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Οι Μεταφορές και Η Προσφορά τους στον Τουρισμό

3.1 Μεταφορές

Οι μεταφορές αναγνωρίζονται ως ένας από τους σημαντικούς παράγοντες που συνεισέφεραν στη διεθνή τουριστική ανάπτυξη. Σύμφωνα με τους Gayle και Goodrich (1993) το 1991 η διεθνής βιομηχανία μεταφορών απασχολούσε παγκοσμίως 112 εκατομμύρια άτομα και παρήγαγε πάνω από \$ 2.5 τρισεκατομμύρια.

Παράλληλα ο αριθμός των τουριστών που ταξίδεψαν στο εξωτερικό το 1996 έφτασε τα 593 εκατομμύρια (W.T.O., 1997), ενώ σήμερα ξεπερνά το 1 δις. (W.T.O., 2011).

Όλα αυτά έχουν να κάνουν με τη μεγάλη πρόοδο που σημειώθηκε από τη δεκαετία του '50 και μετά στον τομέα των μεταφορών, ειδικότερα των αεροπορικών, συμβάλλοντας καθοριστικά στην ανάπτυξη, εξέλιξη και δυναμική του διεθνούς τουρισμού. Μεγάλα και γρήγορα αεροπλάνα διένυαν τις αποστάσεις γρηγορότερα και εξυπηρετούσαν περισσότερους επιβάτες ενώ ο κάθε ταξιδιώτης είχε πρόσβαση σε κάθε μέρος του πλανήτη, χωρίς προβλήματα και με λογικό κόστος.

Παράλληλα οι επιβατηγές ναυτιλιακές εταιρίες μη μπορώντας να συναγωνιστούν τις αεροπορικές σε ταχύτητα, έδωσαν βάση στην πολυτέλεια, ασφάλεια, άνεση και παρεχόμενες υπηρεσίες και προϊόντα εντός των πλοίων τους. Επίσης εκσυγχρονίστηκαν οι σιδηροδρομικές εταιρίες που εστιάστηκαν τόσο στους ίδιους τομείς των ναυτιλιακών εταιριών όσο και στη μεγαλύτερη ταχύτητα των τρένων. Αξίζει να σημειωθεί ότι από τη μέση ταχύτητα των 40 με 50 χλμ/ώρα που είχαν τα τρένα στη δεκαετία του '50, σήμερα σε κάποιες χώρες (π.χ.: Γαλλία, Βέλγιο, Ιαπωνία) οι μέσες ωριαίες ταχύτητές τους ξεπερνούν τα 500 χλμ/ώρα, προσεγγίζοντας σημαντικά τις ταχύτητες των συμβατικών (μη υπερηχητικών) αεροπλάνων (περίπου 800 χλμ/ώρα). Οι μεταφορές παρέχουν την απαραίτητη σύνδεση μεταξύ των περιοχών αποστολής και υποδοχής τουριστών και δημιουργούν το κίνημα των παραγωγών τουριστικών πακέτων, των ατόμων που ταξιδεύουν για δουλειές, για να επισκεφτούν φίλους και συγγενείς και αυτούς που εντάσσονται στα πλαίσια του τουρισμού εκπαίδευσης και υγείας.

(Πηγή: Page S. «Transport and Tourism.» New York: Longman, 1999).

3.2 Προσδιοριστικά και Ποιοτικά Χαρακτηριστικά Μεταφορών

Οι μετακινήσεις προσδιορίζονται από κάποια συγκεκριμένα χαρακτηριστικά.

Αυτά είναι:

1) **Ο Σκοπός** για τον οποίο πραγματοποιείται (π.χ.: εργασία, αγορές, αναψυχή, εκπαίδευση, κοινωνικές σχέσεις): Ανάλογα με το σκοπό του ταξιδιού διαφοροποιούνται και τα χαρακτηριστικά του, αναφορικά με τη χρονική διάρκεια, την περίοδο διεξαγωγής κλπ.

2) **Ο Τρόπος Υλοποίησης**: Αυτό το χαρακτηριστικό συμβάλλει σε πολύ μεγάλο βαθμό στον προσδιορισμό των κυκλοφοριακών αναγκών και προβλημάτων. Οι μετακινήσεις με βάση αυτό το κριτήριο διακρίνονται σε:

- Μετακινήσεις με μαζικά μέσα μεταφοράς.
- Μετακινήσεις με επιβατηγά οχήματα δημόσιας ή ιδιωτικής χρήσης.

3) **Η Απόσταση**: Στον τουρισμό όσο μεγαλύτερη είναι η απόσταση που διανύει ο ταξιδιώτης, τόσο πιο εξωτικό θεωρείται το ταξίδι και τόσο μεγαλύτερο «Status» προσφέρει στον τουρίστα.

4) **Η Χρονική Διάρκεια**: Τόσο η μέση απόσταση όσο και η μέση διάρκεια διαφέρουν ανάλογα με το σκοπό της κάθε μετακίνησης. Έχει υπολογιστεί ότι η μέση διάρκεια κάθε μετακίνησης σε μακροχρόνια βάση αυξάνεται βραδύτερα απ' ότι η απόσταση.

5) **Η Χρονική Περίοδος**: Η γνώση της χρονικής περιόδου της μετακίνησης παίζει σημαντικό ρόλο στη μελέτη με στόχο τη λήψη των απαραίτητων μέτρων για την πλέον ορθολογική κατανομή του κυκλοφοριακού φορτίου στις υπάρχουσες αρτηρίες. Επίσης κρίνεται αναγκαίο να αποτυπωθούν και τα ποιοτικά χαρακτηριστικά των μετακινήσεων και κατ' επέκταση των μεταφορών. Τα ποιοτικά χαρακτηριστικά της κάθε μετακίνησης αποτελούν τα βασικά κριτήρια επιλογής από τον καταναλωτή του προσφερόμενου μεταφορικού μέσου. Αυτά είναι:

- Η ασφάλεια
- Η ταχύτητα
- Το κόστος
- Η επάρκεια δικτύου
- Η πυκνότητα δρομολογίων
- Η ακρίβεια εκτέλεσης δρομολογίων
- Η εξυπηρέτηση
- Η άνεση

(Πηγή: Λαϊνός «Αεροπορικοί ναύλοι» Εκδόσεις Interbooks, 1999)

3.3 Κίνητρα και Φραγμοί της Τουριστικής Μετακίνησης

Τα βασικά κίνητρα που οι τουρίστες ενδέχεται να πραγματοποιήσουν ένα ταξίδι διακρίνονται σε τέσσερις κατηγορίες:

1) **Φυσικά και Κλιματολογικά Κίνητρα:** Εδώ ανήκουν φυσικά και κλιματολογικά στοιχεία τα οποία ασκούν πολύ μεγάλη έλξη στους τουρίστες. Κάποια από αυτά είναι η βλάστηση, η γεωμορφολογία του εδάφους, η θερμοκρασία και η ηλιοφάνεια. Τα εν λόγω κίνητρα συμβάλλουν στη διαμόρφωση ορισμένων μορφών του τουρισμού όπως του θαλάσσιου, του ορειβατικού, του περιπατητικού, της παραχείμασης και του ορεινού.

2) **Πολιτιστικά Κίνητρα:** Εδώ ανήκουν όλα αυτά τα στοιχεία του πολιτισμού και της κουλτούρας που συνθέτουν την πολιτιστική και πολιτισμική κληρονομιά μιας περιοχής ή χώρας. Κάποια από αυτά είναι οι αρχαιολογικοί χώροι, τα μουσεία, οι πινακοθήκες, τα φεστιβάλ και η λαϊκή τέχνη. Αυτά τα κίνητρα ασκούν περιορισμένη επίδραση στους σημερινούς επισκέπτες και ειδικότερα σ' αυτούς που συμμετέχουν σε μαζικά τουριστικά πακέτα.

3) **Οικονομικά Κίνητρα:** Εδώ ανήκουν τα κίνητρα που αφορούν τα οικονομικά στοιχεία των τουριστικών πακέτων και προορισμών. Κάποια από αυτά είναι το κόστος ζωής και διασκέδασης, το κόστος ταξιδιού και το κόστος διαμονής και φιλοξενίας. Τα οικονομικά στοιχεία επηρεάζουν το μεγαλύτερο μέρος των τουριστών που κατά κανόνα ανήκουν στα μεσαία οικονομικά εισοδήματα.

4) **Ψυχολογικά Κίνητρα:** Εδώ ανήκουν οι εσωτερικές παρορμήσεις των τουριστών που επισκέπτονται ένα προορισμό και εδρεύουν στην ψυχολογική ανάγκη που αισθάνονται για αλλαγή ή και για κάτι νέο, ξεχωριστό και διαφορετικό. Σε συνδυασμό με τα οικονομικά, τα ψυχολογικά κίνητρα καθορίζουν τη λήψη των αποφάσεων των τουριστών σε σχέση με την επίσκεψη γνωστών ή νέων γι' αυτούς τουριστικών προορισμών.

Πέρα όμως από τα κίνητρα υπάρχουν και κάποιοι φραγμοί που αφορούν την τουριστική μετακίνηση. Αυτά συνοψίζονται σε έξι μεγάλες κατηγορίες:

1) **Κόστος:** Το συνολικό εισόδημα των ατόμων καθορίζει το οικονομικό ποσό που τελικά μπορούν να διαθέσουν για τουρισμό. Οι καταναλωτές αν συμπεριφέρονται ορθολογιστικά διαλέγουν αυτά τα τουριστικά αγαθά και υπηρεσίες και σε αυτές τις ποιότητες και ποσότητες που τους επιτρέπει το διακριτικό τους εισόδημα έτσι ώστε από την κατανάλωση να μεγιστοποιείται η ωφέλεια και χρησιμότητά τους.

2) **Έλλειψη Χρόνου:** Για να υπάρξει τουρισμός πρέπει τα άτομα να μπορούν να διαθέσουν ελεύθερο χρόνο. Ο ελεύθερος χρόνος είναι κάτι που κυρίως αναφέρεται στο ενεργό εργατικό δυναμικό και όχι σε κάποιες ειδικές κατηγορίες ατόμων (π.χ.: συνταξιούχοι). Ο γενικός τουρισμός, δηλαδή ο τουρισμός διακοπών, συνδέεται άμεσα με τα μεγάλα περιθώρια ελεύθερου χρόνου, όπως είναι οι άδειες των εργαζομένων. Όσο λοιπόν μεγαλύτερα είναι τα περιθώρια ελεύθερου χρόνου, τόσο αυξάνονται τα περιθώρια ικανοποίησης των διάφορων επιθυμιών και αναγκών, μεταξύ αυτών και των τουριστικών με την πλατιά έννοια του όρου.

3) **Περιορισμοί Υγείας:** Η κατάσταση της υγείας των ατόμων πολλές φορές βάζει περιορισμούς στις μετακινήσεις τους ενώ κάποιες άλλες τις καθιστά απαγορευτικές.

4) **Οικογενειακή Κατάσταση:** Είναι πολύ πιο εύκολο για ένα άτομο να κανονίσει τις δικές του διακοπές από το να κανονίσει διακοπές για μια ολόκληρη οικογένεια. Πολύ περισσότερο δε όταν αυτό σημαίνει ότι οι διακοπές πρέπει να προσαρμοστούνε και στις ανάγκες και επιθυμίες μικρών παιδιών. Έτσι λοιπόν πολλά τουριστικά πακέτα και ξενοδοχειακές επιχειρήσεις προσφέρουν χαμηλές τιμές διακοπών σε οικογένειες, ενώ πολλοί προορισμοί προσαρμόζουν την ανωδομή και υποδομή τους σε οικογενειακά πρότυπα διακοπών.

5) **Έλλειψη Ενδιαφέροντος:** Όταν δεν υπάρχει επαρκής πληροφόρηση για κάποιο τουριστικό προορισμό, οι δυνητικοί επισκέπτες δεν μπορούν να μάθουν τις προοπτικές ικανοποίησης των αναγκών και επιθυμιών τους. Επίσης αρκετά άτομα δεν έχουν ταξιδέψει ποτέ στη ζωή τους, οπότε το προσδοκώμενο ενδιαφέρον είναι περιορισμένο.

6) **Φόβος:** Κάποιοι άνθρωποι αντιμετωπίζουν διάφορες φοβίες με αποτέλεσμα να μη μετακινούνται τουριστικά, ιδιαίτερα σε προορισμούς του εξωτερικού. Έτσι λοιπόν υπάρχουν άνθρωποι που επιλέγουν να μην ταξιδέψουν όταν, για παράδειγμα, το μεταφορικό μέσο που πρέπει να χρησιμοποιήσουν είναι το αεροπλάνο επειδή φοβούνται τα αεροπορικά ταξίδια. Σε περίπτωση που δεν προσφέρονται άλλα εναλλακτικά μέσα μεταφορών ένα μεγάλο μέρος αυτών των ατόμων επιλέγει να μην ταξιδέψει καθόλου.

(Πηγή: Ν. Ηγουμενάκης & συν. «Τουριστικό Μάρκετινγκ» Εκδόσεις Interbooks, 1999)

3.4 Σιδηροδρομικές Μεταφορές

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές διακρίνονται στις εμπορευματικές και στις επιβατικές. Οι εμπορευματικές μεταφορές τα τελευταία 30 χρόνια έχουν παρουσιάσει μείωση καθώς από το 32% που υπολογίζονταν ότι μετέφεραν το 1970, το ποσοστό την αμέσως επόμενη εικοσαετία είχε μειωθεί στο 14% σε 15 από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Την ίδια περίοδο οι επιβατικές μεταφορές μειώθηκαν από 10% σε 6%. Από τα τέλη του περασμένου αιώνα οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν αποδείξει ότι αποτελούν κοινωνική υπηρεσία, καθώς είναι αγαθό συνολικής κατανάλωσης.

(Πηγή: «Ο Τομέας των Μεταφορών και οι Συνδισσμένες Εμπορευματικές Μεταφορές, Ε. Σαμπράκος, Εκδόσεις Σταμούλης 2009)

3.5 Μεταφορές Με Σιδηρόδρομο- Πλεονεκτήματα και Μειονεκτήματα

Ο Σιδηρόδρομος σαν μέσω μεταφοράς των επιβατών παρουσιάζει κάποια πλεονεκτήματα άλλα και ορισμένα μειονεκτήματα τα οποία θα ήταν σκόπιμο να αναφέρουμε παρακάτω.

Το κύριο και χαρακτηριστικό του πλεονέκτημα είναι η αποκλειστική-συστηματική και προγραμματισμένη χρήση της οδού γεγονός που επιτρέπει την ανάπτυξη μεγάλων ταχυτήτων. Έτσι έχουμε χαμηλό κόστος, άνεση στην μετακίνηση των επιβατών και τη δυνατότητα να μην χρειάζεται να κλείσουν εισιτήριο, τις περισσότερες φορές λόγω της μεγάλης χωρητικότητας των βαγονιών. Δυστυχώς βέβαια στην Ελλάδα, η έλλειψη οικονομικού συντονισμού μεταξύ των μεταφορικών μέσων δημιουργεί μείωση των σιδηροδρομικών μετακινήσεων.

Συνοπτικά τα πλεονεκτήματα των σιδηροδρομικών μετακινήσεων είναι:

- 1) Η μικρή θνησιμότητα που παρουσιάζεται από τις μετακινήσεις με τρένο σε αντίθεση με αυτή που αναφέρεται στις οδικές μεταφορές.
- 2) Η φιλικότητα προς το περιβάλλον, καθώς δημιουργεί μικρότερη ρύπανση, αλλά και ηχορύπανση σε σχέση με τα αυτοκίνητα.

3) Η μειωμένη κυκλοφοριακή συμφόρηση καθώς ενδεικτικά αναφέρεται πως ο σιδηρόδρομος χρειάζεται μόλις το 8% της επιφάνειας που χρησιμοποιούν τα αυτοκίνητα για τη κυκλοφορία τους.

4) Η χαμηλή κατανάλωση καυσίμων, αφού σύμφωνα με έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί σε ορισμένες περιπτώσεις για οδικές μεταφορές χρησιμοποιείται το τετραπλάσιο ποσό καυσίμων σε σχέση με αυτό που χρησιμοποιείται στις σιδηροδρομικές.

5) Η άνεση που προσφέρει για τα ταξίδια του καθώς διαθέτει μεγάλα, ευρύχωρα και σε ορισμένες περιπτώσεις με, αρκετές δραστηριότητες, βαγόνια που καθιστούν το ταξίδι ξεκούραστο και διασκεδαστικό.

Ταυτοχρόνως όμως η χρήση του σιδηροδρόμου καθίσταται σε ορισμένες περιπτώσεις απρόσιτη από τη μεριά των επιβατών εξαιτίας κάποιων μειονεκτημάτων τα οποία συμβάλουν στην κακή του εικόνα. Αυτά τα μειονεκτήματα είναι τα εξής:

1) Οι σιδηροδρομικές μεταφορές είναι λιγότερο αξιόπιστες σε σχέση με τις οδικές όσον αφορά το χρόνο μεταφοράς. Ορισμένες μη προγραμματισμένες καθυστερήσεις, καθώς και ο μεγάλος χρόνος αναμονής στα ταξίδια κουράζουν και δημιουργούν αρνητικά συναισθήματα στους ταξιδιώτες.

2) Οι διατυπώσεις είναι πιο σύνθετες και πιο χρονοβόρες σε όλα τα επίπεδα.

Από τη μεριά των επενδύσεων η ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών απαιτεί υψηλές επενδύσεις και μεγάλες υποδομές κάτι το οποίο ανεβάζει το κόστος και δυσχεραίνει την ανάπτυξη τους.

(Πηγή: « Ο Τομέας των μεταφορών και οι Συνδισσόμενες Εμπορευματικές Μεταφορές, Ε. Σαμπράκος, Εκδόσεις Σταμούλης 2009)

3.6 Σιδηροδρομικές Μεταφορές Επιβατών στην Ελλάδα

Στην Ελλάδα η κατάσταση των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών όπως έχουμε προαναφέρει δεν βρίσκεται σε ιδιαίτερα ικανοποιητικά επίπεδα και για να γίνουν πιο συγκεκριμένα τα γεγονότα, χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι στη χώρα μας μόλις το 1,8% (επιβάτες- χιλιόμετρα) του μεριδίου της αγοράς των εσωτερικών μεταφορών

(εξαιρουμένων των αεροπορικών και των θαλασσιών μεταφορών) καλύπτεται από τους σιδηρόδρομους, κατατάσσοντας την χώρα μας στην τρίτη θέση από το τέλος μεταξύ των χωρών που διαθέτουν σιδηροδρομικά δίκτυα στην ΕΕ.²⁶ Αλλά και σε εθνικό επίπεδο οι επιβάτες που καταφθάνουν, αλλά και εκείνοι που μετακινούνται εντός της χώρας χρησιμοποιούν ως επί το πλείστον άλλα μεταφορικά μέσα. Για παράδειγμα το 2010 το σύνολο των αφίξεων με σιδηρόδρομο κατείχε μόλις το 0,4% του συνόλου των μετακινήσεων, ενώ πρώτο ήταν το αεροπλάνο με ποσοστό 70,09%, δεύτερο το αυτοκίνητο με ποσοστό 21,9% και τρίτο το καράβι με ποσοστό 6,9%.²⁷

3.7 S.W.O.T Analysis Σιδηροδρομικών Μεταφορών στην Ελλάδα

Η παρουσίαση της υφιστάμενης κατάστασης στον τομέα των μεταφορών που καθορίζει την προοπτικότητα, συμπληρώνεται στο παρόν μέσω της σύνοψης των ισχυρών σημείων(strengths-S), των αδυναμιών (weaknesses-W), των ευκαιριών (opportunities-O) και των απειλών(threats-T) που παρουσιάζεται κατωτέρω με τη μορφή ανάλυσης SWOT.

S.w.o.t Analysis:

Ισχυρά Σημεία(Strengths)	Αδυναμίες (Weaknesses)	Ευκαιρίες (Opportunities)	Απειλές (Threat)
<ul style="list-style-type: none"> ➢ Οι σιδ/κες μεταφορές δημιουργούν οικονομίες χώρου, ατυχημάτων, ενέργειας και χρόνου ➢ Ο σιδηρόδρομος αποτελεί μέσο ασφαλές και φιλικό προς το περιβάλλον ➢ Υπάρχει η δυνατότητα συμπληρωματικότητας με τα άλλα μέσα ➢ Σε μεταφορές μεσαίων αποστάσεων 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Έλλειψη πυκνής σιδηροδρομικής υποδομής ➢ Ανολοκλήρωτο και ασύνδετο σιδηροδρομικό δίκτυο σε διευρωπαϊκό και διαπεριφερειακό επίπεδο που καθιστά τις αντίστοιχες συνδέσεις δυσχερείς ➢ Έλλειψη συνδέσεως με λιμάνια, ΒΙ.ΠΕ, και αεροδρόμια ➢ Παλαιότητα υποδομής και 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Απελευθέρωση σιδ/κων υπηρεσιών ➢ Αξιοποίηση των νέων τεχνολογικών εφαρμογών για βελτίωση στις υπηρεσίες ➢ Συνεχόμενη αύξηση των τιμών στην κίνηση των οδικών μέσων ➢ Αξιοποίηση των διατεθειμένων κοινοτικών πόρων ➢ Η μετατόπιση της Ε.Ε στα νοτιοανατολικά λόγω των 	<ul style="list-style-type: none"> ➢ Εδραιωμένη προτίμηση της αγοράς στις οδικές μεταφορές ➢ Ανταγωνισμός ελληνικών μεταφορικών υποδομών από Βαλκανικές, ➢ Πιθανή ανεπάρκεια των διατιθέμενων πόρων

²⁶ Πηγή: Έρευνα του επιτρόπου κ. Ζακ Μπαρό, αρμοδίου για θέματα Μεταφορών,2010

²⁷ Πηγή: Τράπεζα Της Ελλάδος

<p>τα τρένα υψηλής ταχύτητας εμφανίζουν πλεονεκτήματα σε σχέση με τις αεροπορικές μεταφορές (μικρότερο κόστος, ταχύτητα, άνεση)</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ο βαθμός εκσυγχρονισμού Αθήνας-Θεσ/κης είναι σχετικά μεγάλος ➤ Τα προηγούμενα επενδυτικά προγράμματα έχουν αυξήσει το βαθμό τεχνολογίας 	<p>τεχνολογίας σε αρκετά σημεία του δικτύου</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ανεπαρκή συστήματα διαχείρισης και οργάνωσης των σιδηροδρόμων ➤ Έλλειψη εξειδικευμένου προσωπικού ➤ Έλλειψις υποδομές για ανθρώπους με αναπηρία ➤ Έλλειψις υποδομές σε συστήματα ασφαλείας 	<p>διευρύνσεων σε συνδυασμό με τη γεωγραφική θέση της Ελλάδας</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Η αύξηση της κινητικότητας και των μετακινήσεων λόγω της παγκοσμιοποίησης 	
--	---	---	--

(Πηγή: Επιχειρησιακό πρόγραμμα ΕΣΠΑ 2007-2013)

3.8 Ο Σιδηροδρομικός Τουρισμός στην Ελλάδα, Ενέργειες Ανάπτυξης του

Ο Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, εκτός από τον εκσυγχρονισμό των υποδομών του, επιχειρεί την επέκταση των δραστηριοτήτων του σε τομείς όπως ο εναλλακτικός τουρισμός. Τα τελευταία χρόνια, η προσπάθεια συγκράτησης του ρεύματος του μαζικού τουρισμού σε όσο το δυνατό χαμηλότερα επίπεδα και η προώθηση των εναλλακτικών μορφών τουρισμού αποτελεί μια από τις βασικές προτεραιότητες των πολιτικών που σχετίζονται με την τουριστική ανάπτυξη. Στα πλαίσια ανάπτυξης των εναλλακτικών μορφών τουρισμού στη χώρα μας, ο Ο.Σ.Ε., προωθεί το σιδηροδρομικό τουρισμό, μια από τις κυριότερες μορφές επιλεκτικού τουρισμού, μέσα από την αξιοποίηση του σιδηροδρομικού δικτύου σε περιοχές που παρουσιάζουν ιδιαίτερο φυσικό κάλλος και μάλιστα σε ορισμένες περιπτώσεις η πρόσβαση σε αυτές είναι δυνατή μόνο με το τρένο. Σε πρώτη φάση ο οργανισμός έχει προχωρήσει στην αξιοποίηση πέντε τουριστικών γραμμών οι οποίες είναι ο

οδοντωτός σιδηρόδρομος Διακοφτού- Καλαβρύτων, η σιδηροδρομική γραμμή του Αχλαδόκαμπου, το τρενάκι του Πηλίου, το τρένο στον Ασωπό, και η διαδρομή στην κοιλάδα του Νέστου. Επίσης περιοχές όπως η Αρχαία Ολυμπία και το Κατάκολο, το φαράγγι του Βουραϊκού, η ορεινή Αρκαδία κ.α., το Πήλιο, η Λαμία και επάνω ψηλά η Σταυρούπολη είναι κάποια από τα μέρη που μπορούν να θαυμάσουν όσοι ταξιδεύουν με τρένο.²⁸

Πιο συγκεκριμένα,

Το δίκτυο της Πελοποννήσου: Στο δίκτυο του ΟΣΕ ανά την Ελλάδα υπάρχουν τμήματα τα οποία μπορούν να προσελκύσουν το ενδιαφέρον για τη δημιουργία τουριστικών διαδρομών, επισημαίνουν όσοι έχουν ασχοληθεί με το θέμα.

Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στη γραμμή Αθηνών - Κορίνθου - Άργους - Ναυπλίου, η οποία εγκαταλείφθηκε καθώς κρίθηκε ζημιογόνος για πλήρη εκμετάλλευση λίγους μόλις μήνες μετά την ολοκλήρωση των έργων ανακαίνισής της.

Η αξιοποίησή της τέθηκε προσφάτως και στη Βουλή ως ζήτημα²⁹ εξαιτίας του γεγονότος ότι η γραμμή Αθηνών - Κορίνθου - Άργους - Ναυπλίου παρουσιάζει τεράστιο τουριστικό ενδιαφέρον, καθώς στην περιοχή αυτή ενυπάρχουν μοναδικά μνημεία αρχαιολογικού ενδιαφέροντος (Μυκήνες, Τίρυνθα, Ακρόπολης Άργους, Επίδαυρος), τα οποία ετησίως προσελκύουν το ενδιαφέρον εκατομμυρίων Ελλήνων και ξένων τουριστών.

Πέραν όμως της συγκεκριμένης γραμμής, ολόκληρο το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου εκτιμάται ότι θα μπορούσε να λειτουργήσει ως τουριστική γραμμή. Σύμφωνα με σχέδιο που έχει εκπονήσει ο Σύνδεσμος Φίλων του Σιδηροδρόμου, οι επισκέπτες της περιοχής θα μπορούσαν να κάνουν τον γύρο της Πελοποννήσου χρησιμοποιώντας το τρένο.

Μάλιστα, υπολογίζεται ότι θα μπορούσε ένα τουριστικό τρένο, το οποίο θα διέρχεται

²⁸ Πηγή: www.ose.gr)

²⁹ Ο βουλευτής του ΣΥΡΙΖΑ Στάθης Παναγούλης, σε ομιλία του κοινοβουλίου έφερε το θέμα στο προσκύνιο, όπως αναφέρεται στην ηλεκτρονική εφημερίδα του δήμου Κατακόλου Ηλείας

ολόκληρη την περιοχή, να αποτελέσει καλή πρόταση για τους τουρίστες που φτάνουν με κρουαζιερόπλοια στο Κατάκολο, αυξάνοντας τη διάρκεια παραμονής τους στη χώρα μας.³⁰

Αν ληφθεί μάλιστα υπόψη ότι το μεγαλύτερο τμήμα της σιδηροδρομικής υποδομής της Πελοποννήσου βρίσκεται εκτός λειτουργίας, η τουριστική αξιοποίησή του θα μπορούσε να αποφέρει έσοδα στον ΟΣΕ αλλά και στις τοπικές κοινωνίες, αφού σε διαφορετική περίπτωση κινδυνεύει με απαξίωση και εγκατάλειψη.

Οδοντωτός Καλαβρύτων:³¹ Ιδιαίτερο ενδιαφέρον στη Πελοπόννησο παρουσιάζει ο οδοντωτός σιδηρόδρομος Διακοπού-Καλαβρύτων, ο οποίος δημιουργήθηκε πάνω από 100 χρόνια πριν. Ξεκινώντας από την παραλιακή πόλη του Διακοπού και παράλληλα με τα χνάρια του ποταμού, έφτιαξε γέφυρες, τρύπησε σήραγγες, έριξε "δόντια" όπως μεταφορικά αναφέρεται από τους μελετητές του και κατάφερε να σκαρφαλώσει μέχρι τα Καλάβρυτα. Ο οδοντωτός Διακοπτό -Καλάβρυτα συγκαταλέγεται στις έξι πιο όμορφες σιδηροδρομικές διαδρομές του κόσμου. Τα άλλα πέντε είναι: α) το τρένο Darjeenling στην Ινδία, β) το τρένο της Ασμάρας στην Ερυθραία, γ) το Rhätischebahn της Ελβετίας, δ) η γραμμή Denver Rio Grande στις Ηνωμένες Πολιτείες και ε) ο σιδηρόδρομος της Γης του Πυρός στη Νότια Αμερική. Υπολογίζεται πως με την πρόσφατη ανακαίνιση της γραμμής θα προσελκύσει πολλούς να διανύσουν την όμορφη αυτή διαδρομή, τα νέα τρένα του Οδοντωτού Διακοπού Καλαβρύτων είναι κλιματιζόμενα έχουν μεγάλη ιπποδύναμη και φιλοξενούν 110 επιβάτες. Τα δρομολόγια, τις καθημερινές είναι 3 ζεύγη, ενώ τα Σαββατοκύριακα και τις αργίες φτάνουν τα 5 ζεύγη.

Για την ανακαίνιση αυτή χρειάστηκαν περίπου 40 εκατ. Ευρώ καθώς κατά τη διεξαγωγή της αντιμετωπίστηκαν πολλά προβλήματα πολλά από αυτά οφείλονταν στις πυρκαγιές που έπληξαν τη Πελοπόννησο το 2007. Υπολογίζεται από τον Ο.Σ.Ε ότι η συνεισφορά από την αξιοποίηση του οδοντωτού, στα συνολικά έσοδα της επιχείρησης θα ξεπεράσει το 18% μέσα στο διάστημα 2008-2015.

³⁰ Πηγή: www.euro2day.com

³¹ Πηγή: www.ypodomes.com

Πεζοπορία δίπλα στον Βουραϊκό

Το φαράγγι του Βουραϊκού με την βοήθεια του τρένου είναι φιλικό και για τους πεζοπόρους. Η σιδηροδρομική γραμμή, εκτός από την κίνηση του τρένου είναι παράλληλα και ένα μονοπάτι που πάνω του κάθε χρόνο πεζοπόροι από όλη την Ελλάδα αλλά και την Ευρώπη, κάνοντας αυτή την μοναδική διαδρομή χαιρετάν την φύση και το ποτάμι και βρίσκονται σε πολύ στενή επαφή με όλη αυτή την πανέμορφη περιοχή. Η σιδηροδρομική γραμμή έδωσε λύσεις στα αξεπέραστα βουνά με τα τούνελ και γεφύρωσε με γέφυρες τα χάσματα και τα φαράγγια. Έτσι, και οι πεζοπόροι μπορούν σχετικά εύκολα και ακολουθώντας τη γραμμή να κάνουν όλη την διαδρομή στο φαράγγι. Πολύ μεγάλη προσοχή χρειάζεται κατά τις διελύσεις των συρμών και ειδικότερα μέσα στα τούνελ αλλά και σε κάποια σημεία που η διαδρομή είναι εξαιρετικά στενή. Πρέπει να έχουν υπό όψιν τους, ότι το περιτύπωμα του τρένου είναι πολύ μεγαλύτερο από το φάρδος των γραμμών και στα σημεία αυτά δεν αφήνει καθόλου περιθώρια. Ακόμα, θα πρέπει να γνωρίζουν ότι σε κάποια σημεία δεν λειτουργούν τα κινητά τηλέφωνα. Καλό είναι, τη διαδρομή να την κάνουν με παρέα, να έχουν μαζί τους νερό και ένα μικρό κουτί Α΄ βοηθειών. Το πιο ωραίο και εντυπωσιακό τμήμα της διαδρομής είναι από την Ζαχλωρού μέχρι τα Νιάματα.

Η Σιδηροδρομική διαδρομή Αχλαδόκαμπου: ³²Σε απόσταση 170χλμ περίπου νοτιοδυτικά της Αθήνας στην ανατολική Πελοπόννησο βρίσκεται ίσως η ωραιότερη σιδηροδρομική διαδρομή της νοτίου Ελλάδας. Αυτή η διαδρομή αφορά τον περίγυρο της κοιλάδας του Αχλαδόκαμπου και ξεκινά νοητά από το φαράγγι της Ανδρίτσας με υψόμετρο 188μ και ολοκληρώνεται στον Σ.Σ. Παρθενίου και σε υψόμετρο 644μ. Οι σιδηροδρομικές αποστάσεις μετρούν από τον Σ.Σ. Κορίνθου. Ο ταξιδιώτης θα αναρριχηθεί 450μ, θα περάσει πάνω από 14 μεγαλοπρεπείς γέφυρες ηλικίας 120 ετών, θα διαπεράσει μία σήραγγα, θα διέλθει από 4 παραδοσιακούς σταθμούς θα διανύσει συνολικά 28χλμ μεγάλου φυσικού κάλλους με ξεροπόταμους ή χείμαρρους, όμορφα χωριά, γραφικά ξωκλήσια, θα αγναντέψει την κοιλάδα του Αχλαδόκαμπου βουτηγμένα στα ελαιόδεντρα, θα θαυμάσει τις χιονισμένες ή ανθισμένες οροσειρές των ορέων Κτενιά και Πάρνωνα, θα δει τον ουρανό να κυριεύεται από θεόρατες αγριοβελανιδιές, από αιωνόβια πλατάνια, θα γευτεί τις μυρωδιές της ρίγανης, του σφενδάμου και εάν βρεθεί και σαν περιπατητής στην περιοχή θα δροσιστεί από

³² (Πηγή: www.ypodomes.com)

γάργαρες πηγές, θα ακούσει τους ήχους των πτηνών, ενίοτε θα απολαύσει την απόλυτη ηρεμία και ησυχία.

Με σχετικές ενέργειες του τότε Πρωθυπουργού της χώρας Χαρίλαου Τρικούπη ξεκινούν τα έργα κατασκευής της γραμμής Μύλων-Καλαμών το έτος 1889. Τα έργα στην διαδρομή που παρουσιάζεται ξεκινούν στα μέσα του 1889 και ολοκληρώνονται στις αρχές του 1892. Τις εργασίες αναλαμβάνει η Ε.Μ.Σ.Ε. (Εταιρία Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος) η οποία όμως κηρύσσει πτώχευση πριν παραδώσει το σχεδόν ολοκληρωμένο έργο. Την ολοκλήρωση αναλαμβάνουν οι θρυλικοί Σ.Π.Α.Π. (Σιδηρόδρομοι Πειραιώς Αθηνών Πελοποννήσου) και οι οποίοι παραδίδουν την γραμμή σε κυκλοφορία την 1η Φεβρουαρίου του 1892. Η κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής συνέβαλλε τα μέγιστα στην οικονομική, πολιτιστική και κοινωνική ανάπτυξη των περιοχών αυτών. Πλέον οι μεταφορές των βασικών αγαθών, των ταξιδιωτών και των στρατευμάτων έγιναν ταχύτερες καθώς υπήρχε αυθημερόν πρόσβαση στην Αθήνα. Ας σημειωθεί το γεγονός πως στις εποχές εκείνες το ταξίδι με τα ζώηλατά κάρα ή και με τα πόδια σε κάκιστους χωματόδρομους όπου αυτοί υπήρχαν, διαρκούσε από και προς την Αθήνα σχεδόν δυο ημέρες! Ο σιδηρόδρομος λοιπόν έφερε επανάσταση στην ποιότητα και στην ταχύτητα των μεταφορών και μείωσε τον χρόνο της διαδρομής σε κάτω από 10 ώρες. Έκτοτε, έως και στις αρχές της δεκαετίας του '90 που εξακολουθούσε να είναι το ταχύτερο και ασφαλέστερο (ήταν είναι και θα είναι) μεταφορικό μέσον, υπερκεράσθηκε από την διάνοιξη νέων οδικών αρτηριών ταχείας κυκλοφορίας. Νικήθηκε σε χρόνους έπειτα από 90 χρόνια. Μετά και τον σχετικό εκσυγχρονισμό της γραμμής (2003-2009) και μέσα από 120 χρόνια διαρκούς προσφοράς στο κοινωνικό σύνολο, η διαδρομή μέσω Αχλαδοκάμπου συνεχίζει να μαγεύει, τους ταξιδιώτες και ίσως να κάνει τον χρόνο να κυλά αργά. Η σιδηροδρομική χάραξη μετά τον παραλιακό Σ.Σ. των Μύλων δίπλα στον Αργολικό κόλπο εισέρχεται σιγά- σιγά στο φαράγγι της Ανδρίτσας. Ένα φαράγγι στο οποίο κυρίαρχη θέση κατέχει ο χειμάρρος Ξεριάς, στεγνός τους καλοκαιρινούς μήνες αλλά τον χειμώνα ορμητικός και θορυβώδης. Κυρίαρχη φυσική πανίδα στις αρχές του φαραγγιού είναι τα ελαιόδεντρα, τα πλατάνια δίπλα στο ποτάμι, οι συστάδες από λεύκες, από κυπαρίσσια και από σιτοχώραφα. Στα σημεία που το φαράγγι στενεύει κυρίαρχο δέντρο είναι τα πουνάρια. Η γραμμή λοιπόν τέμνει στην αρχή του φαραγγιού τον ξεροπόταμο Ξεριά σε 3 διαφορετικά σημεία με την βοήθεια ισάριθμων λιθόκτιστων γεφυρών με μεταλλικά ζευκτά ενδιάμεσα.

Η γραμμή των Τεμπών:³³ Στην περιοχή της Θεσσαλίας επίσης υπάρχουν σημαντικά τμήματα σιδηροδρομικής υποδομής που μπορούν να αξιοποιηθούν τουριστικά. Μεταξύ άλλων από τον Σύλλογο Φίλων Σιδηροδρόμου προτείνονται η διατήρηση και η αξιοποίηση της πολιτιστικής, σιδηροδρομικής και βιομηχανικής κληρονομιάς της παλαιάς σιδηροδρομικής γραμμής Πλαταμώνας και η αναβάθμισή της σε μουσειακό - τουριστικό κέντρο για την ιστορία και την τεχνολογία των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό.

Στο πλαίσιο αυτό σημειώνεται πως θα μπορούσε να αξιοποιηθεί το σύνολο των παλαιών χαράξεων στη γραμμή Θεσσαλονίκη - Λάρισα, δηλαδή τα τμήματα Αιγίνιο - Κορινός, Παντελεήμονας - Πλαταμώνας - Νέοι Πόροι και Ραψάνη - Ευαγγελισμός.

Το τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής που διέρχεται τα Τέμπη σταμάτησε να λειτουργεί ήδη από το 2004 καθώς κατασκευάστηκε σύγχρονη διπλή γραμμή. Η παλιά γραμμή έχει κριθεί διατηρητέα με υπουργική απόφαση και πολλοί φορείς της περιοχής ζητούν την επαναλειτουργία της καθώς πρόκειται για γραμμή που διέρχεται περιοχή εξαιρετικής φυσικής ομορφιάς.

Αξίζει, τέλος, να σημειώσουμε ότι η εκμετάλλευση τμημάτων της σιδηροδρομικής γραμμής για τη δημιουργία τουριστικών διαδρομών εκτιμάται ότι μπορεί να προσελκύσει έντονο επενδυτικό ενδιαφέρον, καθώς διεθνώς ο θεματικός τουρισμός αποκτά όλο και περισσότερους οπαδούς.

Τρενάκι πηλίου: Στα τέλη του 19ου αιώνα, στα πλαίσια της πολιτικής του Χαρίλαου Τρικούπη περί σιδηροδρόμων, κατασκευάστηκε το Θεσσαλικό δίκτυο (πλάτους 1 μέτρου) που συνέδεε το λιμάνι του Βόλου με το Βελεστίνο και στη συνέχεια με τη Λάρισα, τα Φάρσαλα, τη Καρδίτσα, τα Τρίκαλα και τη Καλαμπάκα. Η ανάδοχος εταιρία "Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας", στη λογική της επέκτασης του δικτύου προς τα ανατολικά, αποφάσισε την δημιουργία γραμμής που θα ένωνε τον Βόλο με τα παράλια του Παγασητικού κόλπου, περιοχές που εκείνη την εποχή στερούνταν συγκοινωνιακών μέσων. Τα συμβόλαια υπεγράφησαν με το Ελληνικό Δημόσιο το 1895. Για τις ανάγκες του έργου κατασκευάστηκαν, μεταξύ άλλων, εννέα γέφυρες

³³ Πηγή: www.euro2day.com

(οκτώ λίθινες και μια μεταλλική), δυο σήραγγες και μεγάλος αριθμός έργων αντιστήριξης. Ιδιαίτερη μνεία χρήζει η σπάνια στο είδος της μεταλλική γέφυρα πάνω από τον χείμαρρο Ταξιάρχη, όπου οι γραμμές σχηματίζουν καμπύλη επάνω στον ευθύγραμμο φορέα της γέφυρας. Σήμερα η γέφυρα είναι γνωστή ως γέφυρα "Ντε Κιρικο" προς τιμήν του Ιταλού σχεδιαστή της. Επίσης, αξίζει να σημειωθεί ότι μια άλλη γέφυρα, η γέφυρα του Βρυχώνα (κατασκευής 1917) είναι η πρώτη γέφυρα στην Ελλάδα που κατασκευάστηκε από οπλισμένο σκυρόδεμα (μπετόν). Στα χρόνια που λειτούργησε, το τρένο προσέφερε σημαντικές υπηρεσίες στην ανάπτυξη του ανατολικού Πηλίου, μεταφέροντας ανθρώπους και εμπορεύματα. Ένα παράδειγμα συμβολής στην ανάπτυξη των τοπικών κοινωνιών είναι το γεγονός ότι η εργολάβος εταιρία υπέγραψε συμβάσεις σύμφωνα με τις οποίες είχαν την υποχρέωση της επισκευής των χωμάτινων μονοπατιών που πάθαιναν ζημιές από την χρήση από τα μουλάρια που κουβαλούσαν υλικά, με αντάλλαγμα την άδεια να βοσκούν τα ζώα στα περιβόλια των ντόπιων. Με τον τρόπο αυτό κατασκευάστηκαν πολλά καλντερίμια. Με την ανάπτυξη του οδικού δικτύου της περιοχής, το τρένο άρχισε σιγά-σιγά να απαξιώνεται ως μεταφορικό μέσο. Η αύξηση της κυκλοφορίας στο κέντρο του Βόλου δημιούργησε επιπλέον προβλήματα. Χαρακτηριστικό είναι ότι στα τελευταία χρόνια λειτουργίας, μόνο το πρώτο δρομολόγιο από Βόλο και το τελευταίο από Μηλιές διέσχιζαν την οδό Δημητριάδος. Τελικά, την 1η Αυγούστου του 1971, το τρένο, νικημένο, σταμάτησε να κυκλοφορεί.

Στη δεκαετία του 80 έγιναν προσπάθειες για την αναβίωση του "μουντζούρη" με αποτέλεσμα το τρένο να εμφανίζεται περιστασιακά στους δρόμους της περιοχής. Το 1994, ο ΟΣΕ ξεκίνησε εργασίες αποκατάστασης τόσο της γραμμής όσο και κάποιων κτιρίων. Τελικά στις 25 Μαΐου 1996 δόθηκε ξανά στην κυκλοφορία το τμήμα Άνω Λεχώνια - Μηλιές. Σήμερα λειτουργεί κυρίως τα Σαββατοκύριακα, προσφέροντας στους επισκέπτες τη μοναδική ευκαιρία να θαυμάσουν την περιοχή μέσα από μια πανέμορφη διαδρομή εκτός του οδικού δικτύου. Φυσικά, το τρένο δεν έχει αξιοποιηθεί κατάλληλα ενώ θα μπορούσε να πει κάποιος ότι έχει υποτιμηθεί αρκετά από τους φορείς εκμετάλλευσής του, γεγονός που αποδεικνύεται από τη ανακοίνωση που έγινε το 2012 από την Περιφερειακή Σύμβουλο Μαγνησίας, κα Τσαλίκη, η οποία έβγαλε στη επιφάνεια την απουσία πρόβλεψης επιδότησης για την γραμμή την περίοδο 2011-2013, την ίδια ώρα που για άλλες τουριστικές γραμμές όπως

παραδείγματος χάρη, Ολυμπία - Κατάκολο – Ολυμπία δόθηκε, ετήσια επιδότηση 1,3 εκατομμύρια ευρώ.³⁴ Η έλλειψη σωστού επιχειρηματικού πλάνου από μεριάς του Ο.Σ.Ε όσον αφορά τη γραμμή επιφέρει ζημιά την τάξης του 13% στη συνολική εικόνα του.

Ασωπός: Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο διέρχεται από αρκετές περιοχές που μπορούν να χαρακτηριστούν σαν ιδιαίτερου φυσικού κάλλους. Μια από αυτές είναι και η κοιλάδα του Ασωπού. Είναι μια περιοχή με έντονα όμορφα φυσικά στοιχεία που δεν την έχει αγγίξει ο «πολιτισμός», αφού δεν τη διασχίζει κανένας δρόμος παρά μόνο η σιδηροδρομική γραμμή και τα μονοπάτια της Οίτης και του Καλλίδρομου ανάμεσα στα οποία ευρίσκεται η περίφημη και άγνωστη αυτή κοιλάδα. Οι επιβάτες των τρένων που διέρχονται από εδώ, απολαμβάνουν έστω και φευγαλέα την όμορφη αγριότητα αλλά και ηρεμία του τοπίου. Οι λιγοστοί επισκέπτες της περιοχής που είναι κυρίως ορειβάτες, έχουν την ευκαιρία να απολαύσουν ένα μοναδικό περίπατο ανάμεσα από γέφυρες, τούνελ, απόκρημνους βράχους αλλά και ήρεμες πλαγιές με πολύ πράσινο.

Η κοιλάδα του Ασωπού, πέρα από την φυσική της ομορφιά, έχει και πλούσια ιστορία, γιατί λόγω της φυσικής διαμόρφωσης, ήταν σπουδαίο στρατηγικό σημείο, από τους αρχαίους χρόνους μέχρι και τον Β΄ ΠΠ. Το φαράγγι του Ασωπού ονομάζεται και πέρασμα του Εφιάλτη, γιατί από εδώ οδήγησε τους Πέρσες στα νώτα των Σπαρτιατών που είχαν παραταχθεί στις Θερμοπύλες για να τους αντιμετωπίσουν. Κατά τον μεσαίωνα, το Κάστρο της Ωριάς που δεσπόζει επάνω από την κοιλάδα, ήταν σημαντικό στρατηγικό σημείο και έχουν γίνει αρκετές μάχες για την κυριαρχία του, καθόσον αυτός που το κατείχε έλεγχε την επικοινωνία μεταξύ Θεσσαλίας και Στερεάς Ελλάδας. Στην κορυφή του Κάστρου υπήρχε οικισμός του οποίου ερείπια σώζονται και σήμερα. Όχι πολύ μακριά, στο βόρειο άνοιγμα της κοιλάδας υπάρχουν τα ερείπια της αρχαίας Τραχίνης, όπου έζησε τα τελευταία χρόνια της ζωής του ο Ηρακλής.

Κατά τους νεώτερους χρόνους, στην περίοδο της γερμανικής κατοχής, η περιοχή έπαιξε πάλι σημαντικό στρατηγικό ρόλο, επειδή οι μεγάλες μεταλλικές

³⁴ Πηγή: www.inews.gr

γέφυρες της σιδηροδρομικής γραμμής που διασχίζει την δύσβατη αυτή περιοχή ήταν καίρια σημεία δολιοφθοράς κατά του εχθρού που χρησιμοποιούσε την γραμμή για την μετακίνηση όλης της πολεμικής ύλης του. Η ανατίναξη μάλιστα της γέφυρας του Ασωπού από άγγλους σαμποτέρ το 1943 θεωρήθηκε ένα από τα δυσκολότερα σαμποτάζ του πολέμου και γι' αυτό όσοι συμμετείχαν παρασημοφορήθηκαν από τον ίδιο τον Τσώρτσιλ. Η περιοχή την οποία καταλαμβάνει η κοιλάδα του Ασωπού αρχίζει αμέσως μετά την έξοδο της σιδηροδρομικής γραμμής από το τούνελ του Μπράλου που ήταν το μεγαλύτερο του αρχικού δικτύου της χώρας μας με 2.120μ. και τελειώνει με την έξοδο του ποταμού Ασωπού στον κάμπο της Λαμίας, κοντά στην Μονή Δαμάστας, έχοντας ένα μήκος περί τα 7 χιλιόμετρα.

Η κοιλάδα του Νέστου: Πρόκειται για την μοναδικής ομορφιάς κοιλάδα που διασχίζει ο ποταμός Νέστος στην πορεία του προς την έξοδό του στο Αιγαίο. Η περιοχή αυτή που αποκαλείται Τέμπη του Νέστου, αλλά και Στενά του Νέστου, ευρίσκεται μεταξύ Σταυρουπόλεως και Τοξοτών. Την οφιοειδή κοίτη του ποταμού με τις δασώδεις όχθες, ακολουθεί η σιδηροδρομική γραμμή στην διαδρομή της από Δράμα προς Ξάνθη, που το διακριτικό της πέρασμα όχι μόνο δεν προσβάλλει το τοπίο, αλλά δένει αρμονικά με αυτό προσθέτοντας μία ακόμη πινελιά στο πανέμορφο αυτό κάδρο του δημιουργού. Στην μέση της διαδρομής αυτής υπάρχει ο παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός των Λιβερών, ο οποίος εξυπηρετούσε κυρίως διασταυρώσεις τραινών αλλά και τους λιγοστούς κατοίκους του ομώνυμου χωριού που ευρίσκεται ψηλά στο βουνό σε απόσταση δύο περίπου ωρών από το μονοπάτι. Σήμερα το χωριό είναι ερειπωμένο, χωρίς κανένα κάτοικο αλλά με έντονο ενδιαφέρον για τα άγρια άλογα που υπάρχουν στην περιοχή του και ο Σταθμός έχει πάψει από πολλά χρόνια να λειτουργεί. Τα κτίρια του σταθμού, ο ΟΣΕ τα επισκεύασε και τα μετέτρεψε σε ξενώνα και εστιατόριο και τα παραχώρησε στην Περιηγητική Λέσχη Νέστου η οποία τα λειτουργεί, προσφέροντάς τα προς ενοικίαση, στους επισκέπτες της περιοχής. Ο ξενώνας, που παλιά ήταν το σπίτι του σταθμάρχη έχει ανασκευαστεί κατά τον καλύτερο τρόπο και στα δύο διαμερίσματά του φιλοξενεί 16 άτομα. Η επίσκεψη στην περιοχή συνδυάζεται (για όσους το θέλουν) με πορεία κατά μήκος της κοιλάδας. Έτσι, όσοι θέλουν, μπορούν να περπατήσουν από την Σταυρούπολη έως τους Τοξότες η με την αντίθετη φορά.

3.9 Οι Σιδηροδρομικές Μεταφορές Επιβατών στην Ευρώπη

Στην Ευρώπη ο σιδηρόδρομος αποτελεί σαφώς πιο αναπτυγμένο και λιγότερο υποτιμημένο μέσω μεταφοράς των επιβατών απ' ό,τι στη χώρα μας. Ακόμα και στην δεδομένη χρονική περίοδο όπου οι περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες πλήττονται από την κρίση, η κίνηση των επιβατών με τρένο, αν και είχαμε μείωση της κυκλοφορίας κατά 1,4% σε επιβατοχιλιόμετρα (2009) στην Ευρώπη των 27, οι 15 από αυτές κατάφεραν να σημειώσουν αύξηση 3,6%, ενώ χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι σε περιοχές όπως το Ηνωμένο Βασίλειο την αμέσως επόμενη χρονιά η επιβατική κίνηση αυξήθηκε κατά 5,8%, στην Ουγγαρία 13,2%, στη Δανία 9%, στη Γαλλία 8,6%, στην Πολωνία 7,9% και στην Αυστρία 7,8%. Απεναντίας τα κράτη μέλη με τα χαμηλότερα ποσοστά ήταν το Λουξεμβούργο με ποσοστό 3,6%, η Ελλάδα με 1,8% όπως αναφέρθηκε και σε προηγούμενη ενότητα, η Λιθουανία με 1,5% και η Εσθονία με ποσοστό 1,6%.³⁵

3.10 Ο Σιδηροδρομικός Τουρισμός στην Ευρώπη

Το τρένο αποτελεί μια από τις πιο αγαπημένες ταξιδιωτικές συνήθειες πολλών Ευρωπαίων πολιτών σε πολλές ευρωπαϊκές χώρες, καθώς τους δίνει τη δυνατότητα να ανακαλύπτουν τη γοητεία των «slow travel»³⁶, την διαρκή εναλλαγή εμπειριών καθώς και την εξοικονόμηση χρημάτων. Συγκεκριμένα, η εξοικείωση, αλλά και το γεγονός ότι στην Ευρώπη αγαπούν και προτιμούν τα ταξίδια τους με τρένο, αποδεικνύεται από το γεγονός ότι ήδη από το 1996 είχαμε τη δημιουργία καρτών

³⁵ (Πηγή: Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Βρυξέλλες 21.08.2012)

³⁶ Το Slow Travel είναι μια όλο και αυξανόμενη τάση ανάμεσα στους ταξιδιώτες που δεν θέλουν απλά να ταξιδεύουν με αεροπλάνα από το ένα σημείο στο άλλο. Που προτιμούν να βιώσουν την αμεσότητα με τον τοπικό πληθυσμό και την μαγεία του τοπίου που αλλάζει σιγά σιγά καθώς ταξιδεύουν με πιο "αργά" μέσα μεταφοράς όπως το τρένο, το πλοίο και το λεωφορείο. Ένας άλλος λόγος είναι ότι είναι πολύ πιο φιλικός τρόπος ταξιδιού προς το περιβάλλον. Τα αεροπλάνα καταναλώνουν πολλαπλάσιες ποσότητες καυσίμων και εκπέμπουν διοξείδιο του άνθρακα, σε αντίθεση με τα τρένα (κυρίως τα ηλεκτρικά)

(InteRail cards) οι οποίες παρείχαν τη δυνατότητα στους κατοίκους της Ευρώπης, και ιδιαίτερος στους νεαρούς φοιτητές, αλλά και σε όσους διέμεναν σε κάποια ευρωπαϊκή πόλη για έξι συνεχόμενους μήνες, να ταξιδεύουν με όλα τα ευρωπαϊκά τρένα τα οποία ήταν συμβεβλημένα, ανακαλύπτοντας έτσι την ομορφιά των ευρωπαϊκών χωρών, σε μειωμένες τιμές. Επίσης, εκτός από τις κάρτες οι οποίες απευθύνονται αποκλειστικά σε Ευρωπαίους πολίτες, δημιουργήθηκαν και κάρτες οι οποίες έδιναν τη δυνατότητα σε ταξιδιώτες από τον υπόλοιπο κόσμο να ταξιδεύουν στην Ευρώπη με τρένο γνωρίζοντας έτσι τον ευρωπαϊκό πολιτισμό, ανακαλύπτοντας τις ανέσεις του σιδηροδρομικού τουρισμού και συμβάλλοντας στην ευρωπαϊκή οικονομική ανάπτυξη από αυτό το είδος τουρισμού. Οι κάρτες αυτές ονομάζονται EuRail και απαραίτητη προϋπόθεση για την απόκτησή τους είναι η διαμονή του μελλοντικού χρήστη σε οποιαδήποτε άλλη χώρα πλην της Ευρωπαϊκής ζώνης, ή η συνεχής παραμονή του σε αυτή για διάστημα τουλάχιστον έξι μηνών.³⁷

³⁷ Πηγή: www.Raildude.com

Συμπεράσματα

Ο τουρισμός αποτελεί μια πολύπλευρη δραστηριότητα η οποία έχει σχέση με την ομαλή συνύπαρξη αλλά και συνεργασία όλων των εμπλεκόμενων σε αυτόν, φορέων. Η επιτυχία που θα προέρθει από την αύξησή του, εξαρτάται αποκλειστικά από τη δέσμευση όλων των συμμετεχόντων στον τουριστικό προορισμό να είναι ανταγωνιστικοί ερμηνεύοντας το όραμά τους και τη στρατηγική σε δράση και αποτελέσματα.

Διαδραματίζει πολύ σημαντικό ρόλο στις οικονομίες των χωρών και συμβάλλει κατά πολύ στην αύξηση του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος κάθε χώρας. Χαρακτηριστικά, στην περίπτωση της Ελλάδας, η συνεισφορά του στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν φτάνει το 18% του συνόλου όπως αναφέρθηκε και στο δεύτερο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας. Έτσι αξίζει η προσπάθεια κάθε χώρας να χρησιμοποιήσει όλους τους διαθέσιμους παράγοντες της προκειμένου να ενισχύσει την ανάπτυξη του.

Μέσα σε αυτούς τους διαθέσιμους παράγοντες ανήκουν και οι σιδηροδρομικές μεταφορές κάθε χώρας οι οποίες εξυπηρετούν εδώ και αιώνες επιβατικές-τουριστικές μεταφορές καθώς επίσης και εμπορευματικές. Συγκεκριμένα για την περίπτωση της Ελλάδας, αν και όσο αναφορά το γεωγραφικό ανάγλυφο της ευνοούνται περισσότερο οι θαλάσσιες μεταφορές, οι σιδηροδρομικές μετακινήσεις, τουριστικά, συνθέτουν μία μορφή εναλλακτικού τουρισμού, η οποία αν και στο ξεκίνημα της γνώρισε την απαξίωση και τη δυσαρέσκεια του κοινού, στη συνέχεια, και χάρη των έργων και των προσπαθειών για ανάπτυξη του, κατάφερε να ενισχυθεί, και να αποκτήσει δικό του φανατικό κοινό. Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές όπως αναφέρθηκε και στο δεύτερο και τρίτο κεφάλαιο έγιναν πολλές ενέργειες προκειμένου να αξιοποιηθούν τα πλεονεκτήματα που αυτές παρουσιάζουν, όπως, για παράδειγμα ότι το τρένο είναι ένα μέσο φιλικό προς το περιβάλλον και δύναται να συμβάλλει σημαντικά στην επίλυση του κυκλοφοριακού προβλήματος στα μεγάλα αστικά κέντρα καθώς χρειάζεται μόλις το 8% της επιφάνειας που χρησιμοποιούν τα αυτοκίνητα για τη μετακίνησή τους. Η ταχύτητα, η άνεση, ο εκσυγχρονισμός των υποδομών και η κατασκευή νέων αποτελούν επίσης τις βασικές προτεραιότητες που έχουν τεθεί στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και είναι οι βασικοί στόχοι στους οποίους οι αρμόδιοι φορείς επικεντρώνουν το ενδιαφέρον τους. Τέλος άλλο ένα πλεονέκτημα

είναι η ασφάλεια που παρέχουν στους ταξιδιώτες χάρη στα μικρά ποσοστά θνησιμότητας που παρουσιάζουν ετήσια.

Όλα αυτά και σε συνδυασμό με το γεγονός ότι γίνονται προσπάθειες για την ανάπτυξη ενός σιδηροδρομικού δικτύου, εφάμιλλου με τα σύγχρονα Ευρωπαϊκά Δίκτυα που θα προσφέρει άνεση και ταχύτητα στις μετακινήσεις και θα καταστεί ανταγωνιστικό συγκρινόμενο με τα υπόλοιπα μέσα μεταφοράς, μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι το τρένο μπορεί και δύναται να αποτελέσει ένα συμπληρωματικό και βοηθητικό μέσο το οποίο θα συνδεθεί με όλες τις άλλες μορφές τουρισμού και θα βοηθήσει στην ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας συνολικά. Χρησιμοποιώντας ο ταξιδιώτης το τρένο σε μια άνετη και ξεκούραστη διαδρομή, και μένοντας ευχαριστημένος στο σύνολο της μεταφοράς και του ταξιδιού θα είναι πιο χαλαρός και όχι προκατειλημμένος και θα μπορεί να απολαύσει τις φυσικές ομορφιές της χώρας, να επισημάνει και άλλα μέρη που ενδεχομένως θα ήθελε να επισκεφθεί μελλοντικά, όπως γραφικά χωρία με ιδιαίτερα μοναστήρια (ενισχύοντας έτσι, παραδείγματος χάρη και τον προσκυνηματικό τουρισμό) ή να παρατηρήσει ένα μέρος διαπιστώνοντας ότι σε αυτό το σημείο θα μπορούσε να κάνει και τις καλοκαιρινές του διακοπές, αν αυτό το μέρος περιτριγυρίζεται από θάλασσα, δίνοντας έτσι «τροφή» στον θαλάσσιο τουρισμό, αλλά και άλλες πολλές περιπτώσεις.

Σύμφωνα με τα όσα αναφέρθηκαν στην παραπάνω εργασία, θα μπορούσαμε να οδηγηθούμε σε κάποια ιδιαίτερα συμπεράσματα σχετικά με τις προοπτικές και τα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο ελληνικός σιδηρόδρομος, καθώς και να αναφέρουμε κάποιες περαιτέρω προτάσεις οι οποίες θα μπορούσαν να συμβάλλουν στη βελτίωση της κατάστασης.

Διαπιστώνουμε λοιπόν ότι στη χώρα μας βρίσκονται σε εξέλιξη σημαντικά έργα που στόχο έχουν την ανασυγκρότηση των σιδηροδρομικών υποδομών και την ενίσχυση του σιδηροδρόμου και του ρόλου που αυτός καλείται να διαδραματίσει σήμερα στις εμπορευματικές και επιβατικές-τουριστικές μεταφορές.

Οι αδυναμίες που δυσκολεύουν τις προσπάθειες, όπως είναι αυτές που αναφέρθηκαν στη S.W.O.T ανάλυση που πραγματοποιήθηκε στο τρίτο κεφάλαιο, είναι, η έλλειψη υποδομών όπως αναφέραμε ξανά, η μη ύπαρξη σύνδεσης σε διευρωπαϊκό και διαπεριφερειακό επίπεδο, η έλλειψη σύνδεσης με λιμάνια και βιομηχανικές περιοχές, καθώς και η ελλιπείς υποδομές σε συστήματα ασφαλείας, πρέπει να αντιμετωπιστούν και να ενισχυθούν προκειμένου η χώρα μας να αποκτήσει σε λίγα χρόνια ένα ισχυρό

και ανταγωνιστικό σύστημα μεταφορών, καθώς διαθέτει τις δυνάμεις για να το πραγματοποιήσει. Τέτοιες δυνάμεις είναι ο βαθμός τεχνογνωσίας ο οποίος έχει αυξηθεί από τα προηγούμενα επενδυτικά προγράμματα, ο εκσυγχρονισμός του δικτύου Αθήνας- Θεσσαλονίκης, το γεγονός ότι ο σιδηρόδρομος σε σχέση με άλλα μέσα όπως για παράδειγμα το αεροπλάνο, σε μεσαίων αποστάσεων διαδρομές συμφέρει περισσότερο και άλλα πολλά. Άλλωστε αυτές τις δυνάμεις είναι ακόμα πιο εύκολο να τις αξιοποιήσει αν εκμεταλλευτεί και ευκαιρίες που παρουσιάζονται όπως για παράδειγμα η απελευθέρωση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, η συνεχόμενη αύξηση των τιμών στα καύσιμα των οδικών μεταφορών καθώς και η αύξηση της μετακίνησης λόγω της παγκοσμιοποίησης, οι οποίες συντελούν στην επίτευξη του μεγίστου δυνατού αποτελέσματος.

Θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν ακόμα, περισσότερες ενέργειες για την αντιμετώπιση των προβλημάτων που αναφέρθηκαν, όπως για παράδειγμα η άμεση αναβάθμιση των παρεχόμενων υπηρεσιών, πέραν των όποιων βελτιώσεων συντελεστούν από την πρόοδο του προγράμματος εκσυγχρονισμού του δικτύου (μειώσεις χρόνου διαδρομής), η δημιουργία ενιαίων εισιτηρίων με τα υπόλοιπα υποσυστήματα δημόσιων συγκοινωνιών, και η σύνδεσή τους με γραμμές τραμ και η λειτουργία τους ως ενιαίοί άξονες tramtrain σε ορισμένες περιπτώσεις, και φυσικά με ενιαίο λειτουργικό σχεδιασμό με τα υπόλοιπα μέσα, κάτι που θα μπορούσε να γίνει με ευθύνη των Αρχών της Τοπικής και Περιφερειακής Αυτοδιοίκησης. Επίσης θα μπορούσε να υπάρχει ευελιξία στην προσφορά υπηρεσιών και τιμολογίων, σε συνάρτηση με τη ζήτηση (προσαρμογή τιμολογίων και δρομολογίων σε περιόδους αιχμής και μη αιχμής, βάσει των αρχών του yield management. Το yield management είναι ουσιαστικά η διαχείριση εσόδων, γνωστή και ως διαχείριση απόδοσης και χρησιμοποιείται για την μεγιστοποίηση των εσόδων δωματίων στα ξενοδοχεία ως επί το πλείστον. Βασίζεται στην προσφορά και ζήτηση, που σημαίνει ότι οι τιμές αυξάνονται όταν η ζήτηση είναι υψηλή και πέφτουν όταν η ζήτηση είναι χαμηλή. Επιπρόσθετα, θα μπορούσε να υπάρχει η δυνατότητα έκδοσης εισιτηρίου στις υπεραστικές αμαξοστοιχίες επάνω στο τρένο χωρίς πρόστιμο, αλλά με μικρή προσαύξηση, ειδικές προσφορές στις οικογένειες που ταξιδεύουν στα τουριστικά τρένα όπως αυτά που αναφέραμε σε προηγούμενη ενότητα (οδοντωτός, τρενάκι Πηλίου κ.α), συνεργασία με tour operators για μίσθωση μουσειακών και σύγχρονων συρμών στις τουριστικές γραμμές.

Άλλες ενέργειες για την άνοδο της ελκυστικότητας του τρένου, θα μπορούσαν να είναι, η μέριμνα για καθαριότητα στους σταθμούς, τις τουαλέτες και το τροχαίο υλικό, η αντιμετώπιση της μάστιγας των γκράφιτι, η αναβάθμιση των υπηρεσιών κατάκλισης (κλινάμαξες, κλινοθέσια) που έχει δυστυχώς απαξιωθεί τελευταία.

Εν κατακλείδι, θα μπορούσαμε να πούμε ότι η ανάπτυξη, ο εκσυγχρονισμός αλλά και το να αρχίσει ο σιδηρόδρομος να αποτελεί ένα κερδοφόρο μέσο για την Ελληνική οικονομία, δεν αποτελεί κάτι το εξωπραγματικό ή ακατόρθωτο, καθώς διαθέτει όλα αυτά τα πλεονεκτήματα και τις δυνατότητες που προαναφέραμε για να καταστεί περισσότερο ανταγωνιστικό και σε βάθος χρόνου να μειώσει τα έξοδα του περνώντας από το χαρακτηρισμό του «ελλειμματικού» σε αυτόν του προσοδοφόρου οργανισμού. Οι κινήσεις εκσυγχρονισμού και αναβάθμισης που αναφέραμε μπορούν να μειώσουν τις ζημιές που ο οργανισμός έχει από λάθη του παρελθόντος, να μειώσει τα ποσά δανεισμού και να αυξήσει σταδιακά τα έσοδα. Η Ελλάδα είναι μια χώρα η οποία στηρίζεται στη βιομηχανία του τουρισμού καθώς αποτελεί πόλο έλξης των τουριστών και λόγω της γεωγραφικής της θέσης και λόγω της ιστορίας της, και έτσι είναι φρόνιμο να στηρίξει και να εξελίξει όλους τους παράγοντες που θα τη βοηθήσουν να επιτύχει αυτό της το στόχο.

Βιβλιογραφία

Συγγράμματα και επιστημονικά άρθρα:

1. Ιωάννης Μουρμούρης «Οικονομική των Μεταφορών: Ανάπτυξη, Επένδυση, Διοίκηση και Εφαρμογές» Εκδόσεις: Α. Σταμούλης, 2006
2. Ευάγγελος Σαμπράκος «Εισαγωγή στην Οικονομική των Μεταφορών», Εκδόσεις Α. Σταμούλης, 2001
3. Ένθετο της εφημερίδας «Καθημερινή», (7 Νοεμβρίου 2012)
4. Σαμπράκος Ε. « Ο Τομέας των μεταφορών και οι Συνδισσμένες Εμπορευματικές Μεταφορές» Εκδόσεις: Α. Σταμούλης 2009
5. Loon R. & Polakow D. «Ecotourism Ventures Rags or Riches, Annals of Tourism Research (2001)
6. Επιστημονικό άρθρο: Kiousis M. « Tourism and the Environment» Annals of Tourism Research (2000)
7. Άρθρο: «The Context of Ecotourism Policy and Planning» των Farrel & McLellan, 1987
8. Literature Review. Tourism industry brings in economic, environmental, and socio-cultural benefits (Kuvan & Akan, 2005)
9. Ν. Ηγουμενάκης «Τουριστικό μάρκετινγκ» Εκδόσεις Interbooks (1999)
10. Cooper, C., Flether, J., Gilbert, D. & Wanhill, S. «Tourism Principles and Practice» 2nd Edition (1999)
11. «Information Technology and the Reengineering of Tourism.» Annals of Tourism Research , Μπούχαλης (1998)
12. Page Stephen «Transport and Tourism.» London: Longman (1999)

13. W.T.O & UNISTAT (1988, 1994, 2006)
14. Ανδρεάδης Σ. «Νέες Προκλήσεις και Δεδομένα» 10ο Συνέδριο «Μεγάλα Τεχνικά Έργα & Real Estate Forum» (2005)
15. Παππάς Ν. «Οι Οικονομικές, Κοινωνικές και Χωρικές Διαστάσεις του Τουρισμού στη Ρόδο μέσω των Αντιλήψεων των Πληροφορητών.» Αδημοσίευτη Διδακτορική Διατριβή, Χίος: Πανεπιστήμιο Αιγαίου.
16. Λαϊνός Ι. «Αεροπορικοί ναύλοι» Εκδόσεις: Interbooks (1999)
17. Γιώργος Νάθενας -Μηλίτσα Καραθάνου ,«Το τραϊνάκι του Πηλίου», εκδόσεις Μίλητος –Αθήνα 2004
18. Ντρενογιάννης Γιάννης, «Οι θησαυροί της Ελλάδας: Σιδηροδρομικοί Σταθμοί», εφημερίδα «ΤΑ ΝΕΑ» –2007
19. Page Stephen : «Εισαγωγή στον Τουρισμό. Το Τουριστικό Μάνατζμεντ στον 21^ο Αιώνα», Εκδόσεις Παπαζήση-2006

Διαδίκτυο:

1. www.wordbank.gr
2. www.yme.gr
3. www.ose.gr
4. www.eot.gr
5. www.diethnes/xrima kai tourismos.com
6. www.ypa.gr
7. www.sete.gr

8. www.bankofgreece.gr
9. www.espa.gr
10. www.euro2day.com
11. www.ypodomes.com
12. www.inews.gr
13. Έκθεση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής προς το συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, Βρυξέλλες 2012
14. www.Raildude.com