

ΤΕΙ ΠΕΙΡΑΙΑ / ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΣΠΕΤΣΩΝ  
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

## ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

---

Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΩΣ ΜΕΣΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ  
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΑ: ΙΟΥΛΙΑ ΙΟΡΝΤΑΝΟΒΑ, Α.Μ. 292  
ΕΠΙΒΛΕΠΟΥΣΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ: ΠΟΛΥΞΕΝΗ ΜΟΙΡΑ,  
ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΡΙΑ ΚΑΘΗΓΗΤΡΙΑ

ΣΠΕΤΣΕΣ, 2010

## Περίληψη

Ο τουρισμός με τρένα – ξενοδοχεία δηλαδή συρμοί που περιλαμβάνουν πέραν των άλλων ειδικά βαγόνια με πολυτελή δωμάτια, εστιατόριο, bar, boutique κλπ, αποτελεί μια διεθνή πραγματικότητα σε όλες τις ηπείρους. Λεπτομερώς παρουσιάζονται για την Ευρώπη τα Venice Simplon-Orient-Express, Danube Express, The Royal Scotsman, Golden Eagle Trans – Siberian Express, για την Αφρική τα Rovos rail, The Blue Train, για τις ΗΠΑ – Καναδά τα The American orient express, Rocky Mountaineer, για την Ασία – Ινδία το Palace on Wheels, για την Αυστραλία το The Ghan.

Οι περισσότερες διεθνείς τουριστικές διαδρομές είναι στο εσωτερικό της Ευρώπης με τα μερίδια μεταφοράς με τρένο να ανέρχονται σε 6,4%, ενώ στις τουριστικές μεταφορές σε γειτνιάζουσες χώρες το τρένο έχει ένα μερίδιο 7,6%.

Με συνολικές αφίξεις στις χώρες Ελλάδα – Βουλγαρία – Τουρκία της τάξης των 46 εκ. τουριστών το 2008, ο τουριστικός τομέας έχει αναδειχτεί και στις τρεις χώρες για τη σημαντική συνεισφορά του στο ΑΕΠ και στην απασχόληση της κάθε χώρας.

Η δημιουργία ενός τρένου – ξενοδοχείου που πραγματοποιεί το ταξίδι Θεσσαλονίκη – Σόφια – Κωνσταντινούπολη των 1500 χιλιομέτρων με τρεις διανυκτερεύσεις και περιηγήσεις η και διαμονή στην Θεσσαλονίκη – Σόφια – Κωνσταντινούπολη, μια φορά την εβδομάδα, αποδεικνύεται ελκυστικό τουριστικό προϊόν, συμπληρωματική επένδυση στις υπάρχουσες υποδομές, ανταγωνιστική και κερδοφόρα επιχείρηση με παρόμοιες δράσεις, επιλέξιμη μονάδα στα διασυνοριακά προγράμματα και πραγματοποιήσιμη σιδηροδρομική επιχείρηση στο πλαίσιο της απελευθερωμένης σιδηροδρομικής αγοράς.

Ο συρμός αποτελείται από 12 οχήματα με ικανότητα μεταφοράς – ύπνου- εστίασης- διασκέδασης 80 ατόμων, με 6 βαγόνια deluxe και 2 βαγόνια classic., βαγόνι – εστιατόριο για 42 άτομα, βαγόνι – μπαρ, βαγόνι προσωπικού 20 ατόμων και λοκομοτίβα είναι μια επένδυση της τάξεως των 20 εκατομμυρίων ευρώ, η οποία με ίδια κεφάλαια 20% με πληρότητα 80% και τιμές στο 90% των τιμών του ανταγωνισμού δημιουργεί ένα πλεόνασμα περίπου 2 εκατ. ευρώ το χρόνο.

Το κυριότερο όμως αντιστοιχεί στην αυξανόμενη ζήτηση διαφοροποιημένων και εξειδικευμένων τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών υψηλών προδιαγραφών που ήδη εφαρμόζονται στη Κεντρική , Βόρεια και Δυτική Ευρώπη.

## Summary

Train tourism – Tourism, in other words, with trains that, among other things, include special sleeping cars, dining cars, lounge bar, boutique etc, - constitute an international reality in all continents. In details, we may mention for Europe the “Venice Simplon-Orient-Express”, the “Danube Express”, the “The Royal Scotsman” and the “Golden Eagle Trans - Siberian Express”, for Africa the “Rovos rail” and the “Blue Train”, for the USA - Canada the “American orient express”, the “Rocky Mountaineer”, for Asia the “India Palace on Wheels” and finally for Australia the “Ghan”.

Most international tourist ways are taking place within Europe with a market share for train transports that reaches 6,4%, while the train tourist transports in neighboring countries has a market share of 7,6%.

Taking into consideration that the total arrivals in the countries of Greece - Bulgaria - Turkey totaled 46 million tourists in 2008, it is quite understandable why the tourist sector is of such an importance in the three countries for its important contribution in both the GNP and in the employment rate of each country.

The concept of a train hotel that makes the 1500 kilometers journey of Thessalonica - Sofia - Istanbul on a weekly basis, with three overnights and tours and/or stay-over in Thessalonica - Sofia - Istanbul, is proved to be an attractive tourist product, a mean for additional investments in the existing infrastructures, a competitive and profitable enterprise, an eligible unit in the cross-border programs and a feasible railway enterprise in the frame of the liberalized railway market.

A train of 12 wagons with transport – sleep – gathering – and entertainment capabilities for 80 passengers, with 6 deluxe wagons, 2 classic wagons, a wagon - restaurant accommodating 42 passengers, a wagon - bar, and a personnel wagon accommodating 20 employees along with the necessary locomotive is a investment in the order of 20 million Euros. An investment which, taking into account an own funding of 20%, an occupation rate of 80% and selling prices to be 90% against the prices of the competition may create a surplus of funds approximately 2 million Euros per year.

The main issue to consider though is the increased demand for diversified and specialized touristic products that are already on offer in the area of Central, North and West Europe.

# Περιεχόμενα

	<b>Σελίδα</b>
<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ</b>	1
<b>ΠΕΡΙΛΗΨΗ (στη ξένη γλώσσα)</b>	3
<b>ΕΙΣΑΓΩΓΗ</b>	8
<b>ΠΡΟΛΟΓΟΣ</b>	10
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1</b>	
1. Ανάλυση Διεθνούς Εμπειρίας	14
1.1.Ευρώπη	16
1.1.1. Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL)	16
1.1.2. Venice Simplon-Orient-Express	17
1.1.3. Danube Express	19
1.1.4. The Royal Scotsman	26
1.1.5. Golden Eagle Trans – Siberian Express	28
1.2.Αφρική	30
1.2.1. Rovos rail	30
1.2.2. The Blue Train	32
1.3. ΗΠΑ – Καναδά	35
1.3.1. The american orient express	35
1.3.2. Rocky Moutaineer	36
1.4. Ασία – Ινδία	39
1.4.1. Palace on Wheels	39
1.5.Αυστραλία	41
1.5.1.The Ghan	41
2. Ανάλυση Σιδηροδρόμων Ελλάδας – Βουλγαρίας – Τουρκίας	42
2.1. Ελλάδα - Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ)	42

2.2.Βουλγαρία - Βουλγαρικός Κρατικός Σιδηρόδρομος (BDZ)	51
2.3. Τουρκία – Τουρκικός Κρατικός Σιδηρόδρομος (TCDD)	55

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

1. Εισαγωγικά στοιχεία	58
2. Βασικά γενικά χαρακτηριστικά των τριών (3) χωρών Ελλάδα-Βουλγαρία-Τουρκία	59
3. Κατάταξη Ελλάδας, Βουλγαρία, Τουρκία	61
3.1.Κατάταξη βάσει διεθνών αφίξεων για την Ευρώπη	61
3.2.Κατάταξη βάσει Τουριστικών εισπράξεων για την Ευρώπη	63
4. Βασικά γενικά χαρακτηριστικά των τριών (3) πόλεων Θεσσαλονίκη – Σόφια – Κωνσταντινούπολη	65
4.1.Θεσσαλονίκη	65
4.2.Σόφια	66
4.3.Κωνσταντινούπολη	67
5. Βασικά γενικά χαρακτηριστικά των περιφερειών που περικλείονται στο γεωγραφικό τρίγωνο Θεσσαλονίκη – Σόφια – Κωνσταντινούπολη	69
6. Τουρισμός	75
7. Φυσικό Περιβάλλον	77
8. Ανάλυση Δυνατών και Αδύνατων Σημείων, Ευκαιριών και Απειλών (SWOT)	79

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

1. Οδηγίες ΕΕ και Σιδηροδρομικά πακέτα	86
2. Εναρμόνιση της Ελληνικής νομοθεσίας με τη νομοθεσία του 1 <sup>ου</sup> Σιδηροδρομικού πακέτου (Π.Δ. 41/2005)	90
3. Ανάλυση της επένδυσης – Εκμετάλλευσης - Χρηματοδότησης	98

3.1. Περιγραφή και κοστολόγηση ενός πλήρους συρμού με βαγόνια – πολυτελή δωμάτια, εστιατόριο κλπ.	98
3.2. Εταιρία εκμετάλλευσης – διαχείρισης του τρένου – ξενοδοχείου	101
3.3 Χρηματοδοτικοί και Συμμετοχικοί Φορείς	105
<b>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ ΚΑΙ ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ</b>	107
<b>ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ</b>	109
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b>	110
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</b>	



## Εισαγωγή

Ο τουρισμός με τρένα – ξενοδοχεία δηλαδή συρμοί που περιλαμβάνουν πέραν των άλλων ειδικά βαγόνια – πολυτελή δωμάτια, εστιατόριο- bar, boutique κλπ, από την εποχή του Orient Express μέχρι το σημερινό Danube Express, το Palace on Wheels στην Ινδία, το Southern Spirit στην Αυστραλία, το Rovos rail στην Αφρική και άλλα αποτελούν μια διεθνή πραγματικότητα σε όλες τις ηπείρους.

Η χρήση του τρένου πέραν της μεταφοράς ως ξενοδοχείου – εστιατορίου κλπ με δυνατότητες συνδυασμών και με ξενοδοχεία στους τόπους άφιξης- προορισμού και σε συνδυασμό με αλλά μεταφορικά μέσα πλοία-αεροπλάνα δημιουργεί ένα νέο σύνθετο τουριστικό προϊόν.

Η πτυχιακή εργασία αποσκοπεί στη τεκμηρίωση – μελέτη σκοπιμότητας – λήψης επιχειρηματικών αποφάσεων για τη δημιουργία – εκμετάλλευση τρένου – ξενοδοχείου στη διασυνοριακή πολιτιστική γέφυρα Θεσσαλονίκη – Σόφια – Κωνσταντινούπολη .

Στο πρώτο μέρος της εργασίας αναλύεται , με λεπτομερή περιγραφή ώστε να φωτιστούν όλες οι δυνατότητες των εναλλακτικών τουριστικών προτάσεων, η διεθνής εμπειρία στην Ευρώπη, Αφρική , ΗΠΑ/Καναδάς, Ασία/Ινδία, Αυστραλία και η υπάρχουσα κατάσταση των σιδηροδρόμων στην Ελλάδα, Βουλγαρία και Τουρκία.

Στο δεύτερο μέρος της εργασίας αναλύεται η φυσική και δημογραφική γεωγραφία τον τουριστικού διαδρόμου Θεσσαλονίκη – Σόφια – Κωνσταντινούπολη με ανάλυση της υφιστάμενης κατάστασης και του κοινωνικοοικονομικού περιβάλλοντος, με ανάλυση δυνατών και αδύνατων σημείων, ευκαιριών και απειλών ( SWOT ) και με άξονες προτεραιότητας – ποιότητα ζωής, προσβασιμότητα , ανθρώπινοι πόροι.

Στο τρίτο μέρος της εργασίας παρουσιάζονται στοιχεία της Ευρωπαϊκής Πολιτικής Μεταφορών ( Οδηγίες ΕΕ και Σιδηροδρομικά πακέτα) , το Προεδρικό Διάταγμα 41/2005 η ανάλυση της επένδυσης- εκμετάλλευσης- χρηματοδότησης, η περιγραφή και κοστολόγηση ενός πλήρους συρμού με βαγόνια- πολυτελή δωμάτια, εστιατόριο κλπ, η εταιρία εκμετάλλευσης – διαχείρισης του τρένου – ξενοδοχείου και οι Χρηματοδοτικοί και Συμμετοχικοί Φορείς

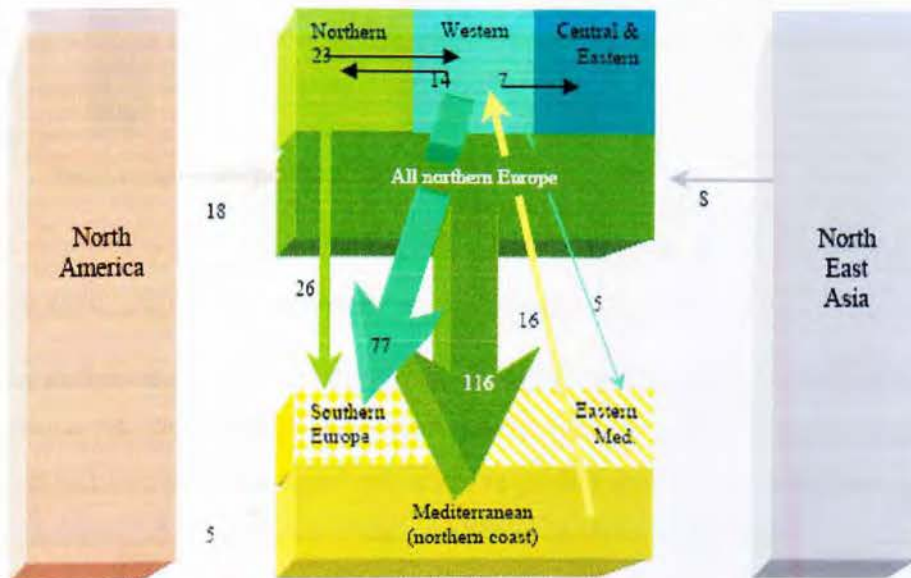
Συμπερασματικά το νέο τουριστικό προϊόν τρένα – ξενοδοχεία εφαρμοσμένο στο πολιτιστικό τουριστικό διάδρομο Θεσσαλονίκη – Σόφια – Κωνσταντινούπολη αποτελεί μια επένδυση της τάξης των 20 εκατομμύριων ευρώ που είναι ελκυστική, ανταγωνιστική και πραγματοποιήσιμη. Απαιτείται η σύμπλευση και με μορφή εταιρικών συμμετοχών ιδιωτών ( Funds – Tour operators - Τράπεζες) και δημοσίου (Υπουργεία , Σιδηρόδρομοι).

## Πρόλογος

Ευρωπαϊκός τουρισμός. Η Ευρώπη θεωρείται από τις πλέον ενδιαφέρουσες τουριστικές περιοχές του κόσμου με ένα μερίδιο 57% των 702 εκατ. Διεθνών τουριστικών αφίξεων και το 50% των 474 δισεκατομμυρίων δολαρίων έσοδα από το τουρισμό ( [www.wto.org](http://www.wto.org) , 2004).

Το διάγραμμα 1 δίνει μια γενική επισκόπηση στα κύρια τουριστικά ρεύματα μέσα και έξω από την Ευρώπη. Δείχνει πολύ καθαρά ότι οι περισσότερες διεθνείς τουριστικές διαδρομές είναι στο εσωτερικό της Ευρώπης. Επίσης, είναι προφανές ότι οι μεγαλύτερες τουριστικές ροές είναι από τις χώρες της Βόρειας Ευρώπης, με κρύο και υγρό κλίμα, σε θερμότερες της νότιας Ευρώπης χώρες.

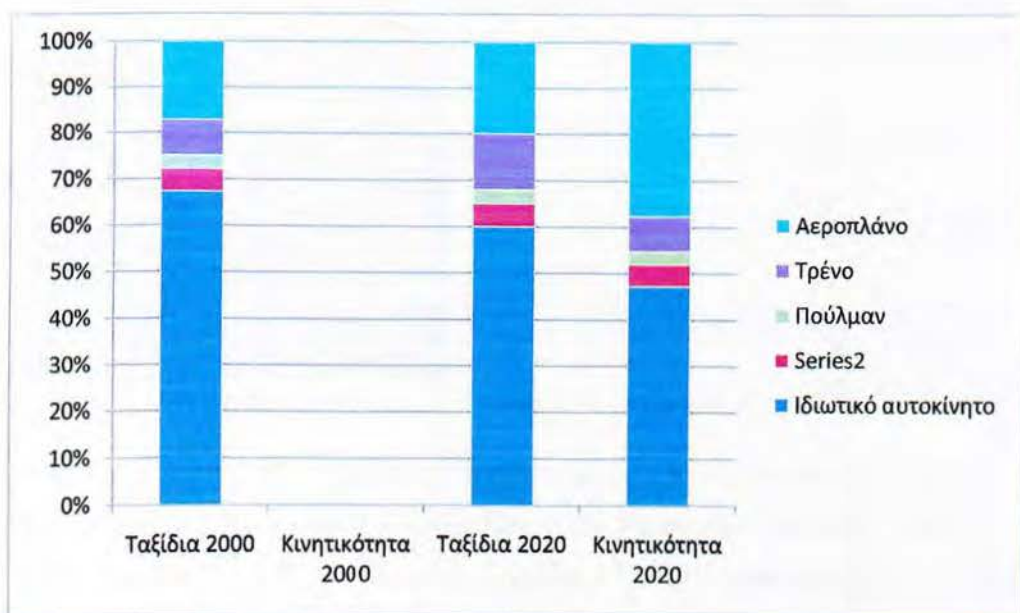
Διάγραμμα 1. Σημαντικές τουριστικές ροές στο εσωτερικό της Ευρώπης και προς την Ευρώπη σε εκατομμύρια αφίξεων για το 2000



Πηγή :European tourism, transport and environment, 2004([www.cstt.nl](http://www.cstt.nl))

Ευρωπαϊκές τουριστικές μεταφορές. Για τη μεταφορά τουριστών από το τόπο αναχώρησης στο τόπο προορισμού διακρίνουμε πέντε (5) τρόπους μεταφοράς: το ιδιωτικό αυτοκίνητο, το αεροπλάνο, το τρένο, το πούλμαν και το πλοίο. Το παρακάτω διάγραμμα δείχνει ανά κατηγορία μεταφορικού μέσου τον αριθμό ταξιδιωτών (%) και της κινητικότητας (mobility) (pkm-επιβατοχιλιόμετρα), όπου κυριαρχεί το ιδιωτικό αυτοκίνητο και όχι το αεροπλάνο που έχει μερίδιο λιγότερο από το 20% και το 2000 και το 2020. Σε αριθμό ταξιδιών το τρένο, το πούλμαν και το πλοίο όλα μαζί είναι τόσο ενδιαφέροντα όσο και το αεροπλάνο.

Διάγραμμα 2. Αριθμός ταξιδιωτών (%) και κινητικότητα ανά κατηγορία μεταφορικού μέσου



Πηγή: Peeters, P. (2004) European tourism, transport and environment, (www.cstt.nl)

Ενίσχυση των διεθνών σιδηροδρομικών ταξιδιών. Στην Ευρώπη ο μέσος όρος ταξιδιών με τρένο έχει ένα μερίδιο 6,1%. Τα μερίδια μεταφοράς με τρένο διαφέρουν από το είδος της αγοράς δηλαδή στη περίπτωση του ενδοχώριου τουρισμού το μερίδιο ανέρχεται σε 6,4% ενώ σε τουριστικές μεταφορές σε γειτνιαζουσες χώρες το τρένο έχει ένα μερίδιο 7,6%.

Τα ενδοχώρια μερίδια του τρένου διαφέρουν από το 1% στην Ιρλανδία στο 22% στην Ελβετία. Το μικρότερο μερίδιο σε γειτονικές χώρες είναι μεταξύ Ιρλανδίας και Ηνωμένου Βασιλείου στο 3%, ενώ το υψηλότερο μερίδιο είναι μεταξύ Ελβετίας και Ιταλίας στο 21%. Για μη γειτονικές διεθνείς συνδέσεις με τρένο τα μερίδια είναι σχετικά μικρά.

Μεγάλα μερίδια ευρίσκονται μεταξύ των νέων κρατών – μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Για παράδειγμα το μερίδιο τουριστικής μεταφοράς με τρένο μεταξύ Σλοβακίας και Βουλγαρίας είναι 31% και καθώς ο τουρισμός από τα νέα κράτη – μέλη αυξάνεται γρηγορότερα από το μέσο όρο, αυτές οι αγορές είναι ελκυστικές και ενδιαφέρουσες για μια πολιτική τουριστικών μεταφορών. Επιπλέον είναι αξιοσημείωτα τα μερίδια μεταφοράς με τρένο μέσα στο Ηνωμένο Βασίλειο (5% και 47 εκατ. ταξίδια) και τη Γαλλία (7% μερίδιο και 160 εκατ. ταξίδια).

Πίνακας 1. Μεταφορά με τρένο για τουριστικούς σκοπούς σε γειτνιάζουσες χώρες

Γειτνιάζουσες χώρες	Ταξίδια σε εκατομ.	Μερίδιο %
Γερμανία - Γαλλία	15,0	5
Ιταλία - Γαλλία	12,0	5
Ηνωμένο Βασίλειο - Γαλλία	17,8	7
Γερμανία - Αυστρία	11,0	9
Ηνωμένο Βασίλειο - Ιρλανδία	5,8	3
Γαλλία - Ισπανία	9,3	6
Ισπανία - Πορτογαλία	7,4	5
Ελβετία - Γαλλία	3,8	5

Πηγή: Peeters, P. (2006) Trends in European tourism transport and its impacts (www.cstt.nl)

Τα μερίδια στα τρένα υψηλών ταχυτήτων είναι αρκετά υψηλά και συγκεκριμένα μεταξύ Βελγίου – Γαλλίας – 10%, Αυστρίας – Ολλανδίας- 11%, Γερμανίας - Ελβετίας – 12%, Γερμανίας – Ολλανδίας – 17% και Ελβετίας – Ιταλίας – 21%. Ως τόσο τα μερίδια για μακρινές αποστάσεις μεταξύ μη γειτονικών χωρών για παράδειγμα Ισπανίας – Ηνωμένο Βασίλειο είναι 2%, Γαλλίας – Ολλανδίας – 9% και μεταξύ Γερμανίας – Ιταλίας – 7%.

Περιβαλλοντικές επιπτώσεις στις Ευρωπαϊκές μεταφορές για το τουρισμό. Διακρίνονται πέντε (5) ομάδες περιβαλλοντικών επιπτώσεων από

- ⇒ Τις κλιματικές αλλαγές που οφείλονται σε εκπομπές διοξειδίου του άνθρακα (CO<sub>2</sub>) και αερίων του θερμοκηπίου (GHG)
- ⇒ Την «όξινη βροχή» λόγω των εκπομπών από SO<sub>2</sub> και NO<sub>x</sub>
- ⇒ Τις εκπομπές σωματιδίων (PM) από το ντίζελ και από εκπομπές CO, NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub>

- ⇒ Τις καταστροφές στη φύση και το περιβάλλον για τη δημιουργία υποδομών και χώρων στάθμευσης
- ⇒ Τον θόρυβο

Που ανά κατηγορία μεταφορικού μέσου παρουσιάζονται στο πίνακα 2.

Όσο αφορά το εξωτερικό επιπλέον κόστος μεταφοράς που δημιουργείται από τις προαναφερθείσες περιβαλλοντικές επιπτώσεις σύμφωνα με τα γενικευμένα κόστη της IWW/INFRAS2004 δείχνουν ότι το αεροπλάνο έχει το μεγαλύτερο περιβαλλοντικό κόστος λόγω κλιματικής αλλαγής και ακολουθεί το αυτοκίνητο λόγω ποιότητας αέρα και θορύβου, ενώ το τρένο έχει το χαμηλότερο κόστος σε σχετικούς και απόλυτους αριθμούς (Paul Peeters. Trends in European tourism Transport and its Impacts, 2006, σελ. 19)

Πίνακας 2. Συντελεστές όγκου εκπομπών ανάλογα με τους τρόπους μεταφοράς στο τουρισμό

Τρόποι μεταφοράς	GHG – εκπομπή kg SO <sub>2</sub> -e / pkm	PM gram / pkm	NO <sub>x</sub> gram / pkm
Αεροπλάνο			
<500 χιλιόμετρα	0,412	0,0018	1,028
500-1000 χιλιόμετρα	0,354	0,0014	0,716
1000-1500 χιλιόμετρα	0,351	0,0012	0,578
1500-2000 χιλιόμετρα	0,326	0,0011	0,522
>2000 χιλιόμετρα	0,299	0,0010	0,466
Τρένο	0,028	0,013	0,160
Ιδ. Αυτοκίνητο	0,140	0,023	0,500
Πλοίο	0,069	0,001	1,600
Πούλμαν	0,023	0,010	0,246

Πηγή: Paul Peeters. Trends in European tourism Transport and its Impacts, 2006, www.cstt.nl

# Κεφάλαιο 1

## 1. Ανάλυση Διεθνούς Εμπειρίας

Η Society international Railway travelers με έδρα τις ΗΠΑ βασιζόμενη στις εμπειρίες των μελών της, των αρθρογράφων, των εκδοτών και του προσωπικού της δημιούργησε μια κατάταξη το 2009 των Top – 25 τρένων παγκοσμίως με τις αυστηρότερες προδιαγραφές για υπηρεσίες, διαμονής, θέας, δρομολογίων, περιηγήσεων εκτός τρένου και απόλαυσης των ταξιδιωτών.

Πίνακας 3. Κατάταξη των Top – 25 τρένων παγκοσμίως

Ήπειρο	Τρένο
Βόρεια Αμερική /Καναδάς	Royal Canadian Pacific
	Rocky Mountaineer
	Canadian
Νότια Αμερική (Περού)	Hiram Bingham
	Andean Explorer
Αφρική	Rovos Rail's Pride of Africa
	Blue Train
Ασία/Ινδία	Deccan Odyssey
	Shangri-La Express
	Eastern & Oriental Express
	Palace on Wheels
	Darjeeling Himalayan Toy Train
	Venice Simplon-Orient-Express
Ευρώπη	Royal Scotsman
	Golden Eagle Trans-Siberian Express
	Danube Express
	Glacier Express
	Bergen Railway
	Flam Railway
	Bernina Express
	El Transcantá-brico
	British Pullman
Aυστραλία	Sunlander

	Indian Pacific
	Ghan

Πηγή: [www.irtsociety.com](http://www.irtsociety.com)

Ακολουθεί λεπτομερής περιγραφή αντιπροσωπευτικών τρένων – ξενοδοχείων από τον παραπάνω κατάλογο με έμφαση στο είδος των υπηρεσιών ,στις διαδρομές, στις τεχνικές δυνατότητες/μετατροπές των βαγονιών ύπνου εστιατορίων μπαρ, τιμή πακέτων κλπ. Η επεξεργασία των στοιχείων προέρχεται κύρια από τις ιστοσελίδες των εταιριών.



## 1.1. Ευρώπη

### 1.1.1 **Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL)**

Παρόλο που όπως γίνεται κατανοητό παρακάτω η CIWL δεν αναφέρεται στον ανωτέρω κατάλογο αλλά για λόγους καθιέρωσης του όρου Wagons-Lits στην Ευρώπη γίνεται μια σύντομη παρουσίασή της.

Κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του το 1867-1868 στις ΗΠΑ ο 23 χρόνος Βέλγος Georges Nagelmackers εντυπωσιάστηκε από τα νυκτερινά τρένα της Pullman (Pullman- night trains) και με την επιστροφή του αποφάσισε να δημιουργήσει ένα δίκτυο τέτοιων τρένων στην Ευρώπη, πολυτελή και να ταξιδεύουν δια μέσου των συνόρων.

Το 1874 ο Nagelmackers ίδρυσε τη Compagnie Internationale des Wagons-Lits (CIWL) και δέκα χρόνια αργότερα την Et des Grands Express Européens. Το σύμβολο «WL» αποτελούμενο από δυο λέοντες έγινε ένα πασίγνωστο εμπορικό σήμα όπως αναφέρεται στη wikipedia.

Πριν από το Α΄ παγκόσμιο πόλεμο η CIWL είχε το μονοπώλιο της εστίασης των ταξιδιωτών των διεθνών σιδηρόδρομων.

Παράλληλα η εταιρία προώθησε διάσημες υπηρεσίες όπως το Orient-Express που από το 1883 λειτουργούσε τη γραμμή Παρίσι – Κωνσταντινούπολη σε τρεις νύχτες και τρεις φορές την εβδομάδα και τερμάτισε τη λειτουργία του μετά από 34 χρόνια το Μάιο του 1977. Συνέχισε να λειτουργεί μόνο μεταξύ Στρασβούργου (Γαλλία) και Βιέννης (Αυστρία) με τελευταίο δρομολόγιο στις 14 Δεκεμβρίου του 2009 γιατί πλέον αντικαταστάθηκε από τα τρένα υψηλών ταχυτήτων τις Ευρώπης.

Σήμερα με έδρα το Παρίσι η CIWL προσφέρει υπηρεσίες σε νυκτερινά τρένα της Αυστρίας, της Ισλανδίας και της Πορτογαλίας, καθώς και υπηρεσίες εστίασης στα ημερήσια τρένα της Γαλλίας, Ιταλίας, Ισλανδίας, Πορτογαλίας και στο Eurostar του Ηνωμένου Βασιλείου. Το 1991 η Wagons-Lits γίνεται μέρος της Γαλλικής πολυεθνικής Accor Hotel και Leisure Group και το 1997 συγχωνεύονται με τη Carlson Travel Networks (που λειτουργεί στις ΗΠΑ) και δημιουργείται η Carlson Wagon Travel ιδιοκτησίας πλέον των Accor και Carlson Holding.

( [www.cwl-services.com](http://www.cwl-services.com))

### 1.1.2 Venice Simplon-Orient-Express

Η Orient-Express Hotels Ltd είναι εταιρία ξενοδοχείων – ταξιδιών με ιδιοκτησία ή συμμετοχές σε 51 επιχειρήσεις σε 25 χώρες με 41 ξενοδοχεία σε έξη ηπείρους με ανάμεσά τους το Hotel Capriani στην Βενετία , το Grand Hotel Europe στην Αγία Πετρούπολη, το Hotel Ritz στη Μαδρίτη, το Monne Nelson Hotel στο Cape Town και το Copacabana Palace στο Rio de Janeiro. Εστιατόρια συμπεριλαμβάνουν το «21» Club στη Νέα Υόρκη και το La Cabana στο Μπουένος Άιρες.

Έξι τουριστικά τρένα όπως το φημισμένο Venice Simplon-Orient-Express στην Ευρώπη, το Eastern and Oriental Express στην Νότιο Ανατολική Ασία , και το Royal Scotsman. Η εταιρία επίσης είναι συνιδιοκτήτης και διευθύνει το Peru Rail στο Περού που λειτουργεί το Cuzco-Machu Picchu τρένο που χρησιμοποιείται σχεδόν από όλους τους τουρίστες.

Πίνακας 4. Έσοδα – κέρδη

Τρένα / κρουαζιέρες εκ. \$			
	2008	2007	2006
Έσοδα συνολικά	229,5	228,4	180,4
Έσοδα-τρένα, κρουαζιέρες	77,2	82,5	63,6
Κέρδη προφορών/μερίσματα	24,2	25,5	19,5

Πηγή: [www.orient-express.com](http://www.orient-express.com)

Τα έσοδα από τα τρένα – κρουαζιέρες αντιπροσωπεύουν το 34% των συνολικών, ενώ αντίστοιχα τα κέρδη πρό φόρων αντιπροσώπευσαν το 28% των συνολικών, το 2008

Ο Sherwood και η σύζυγος του Shirley από το 1978 άρχισαν να συλλέγουν vintage railroad sleeper (ρομαντικά βαγόνια ή κλινάμαξες) and parlor cars (βαγόνια συντροφιάς ή lounge car). Τέσσερα χρόνια αργότερα με 35 ανακαινισμένα βαγόνια αναγέννησαν το Venice Simplon-Orient-Express. Τα τρένα τρέχουν από το Λονδίνο στη Βενετία διασχίζοντας σε 24 ώρες ταξίδι 926 μιλίων. Η κτήση και ανακαίνιση των 35 παλιών βαγονιών του Orient-Express ήταν μια επένδυση των 20 εκατ.\$.

Το 1993 δημιούργησαν το Eastern & Oriental Express από τη Σιγκαπούρη στο Μπανγκόκ, μια διαδρομή 1207 μιλίων, διάρκειας 41 ωρών. Το τρένο περιλαμβάνει τρία (3) εστιατόρια , δυο (2) μπαρ-βαγόνια, ένα βαγόνι παρατηρητήριο, πέντε (5) βαγόνια για υπηρεσίες η αποθήκευση και έντεκα (11) βαγόνια ύπνου, μια επένδυση 25 εκατ.\$.

Ο κάθε συρμός του VSOE μήκους περίπου 400 μέτρων περιλαμβάνει έντεκα (11) κλινάμαξες , τρία (3) βαγόνια-εστιατόρια και μπαρ, και δυο (2) βαγόνια για το προσωπικό των 30 εργαζομένων. Με πληρότητα 80% η απόσβεση της επένδυσης ανέρχεται σε τέσσερα (4) χρόνια.

Πίνακας 5. Τιμές σε ευρώ ανά άτομο

VSOE - Τιμές σε ευρώ ανά άτομο	
	2010
Venice-Rome (1 day)	€660
Paris-London (1 day)	€690
London-Paris (1 day)	€810
Rome-Venice (1 night)	€940
Venice-Vienna (1 night)	€1010
Venice-Budapest (1 night)	€1360
Venice-Krakow (1 night)	€1360
Venice-Prague (1 night)	€1360
Vienna-Paris (1 night)	€1490
Budapest-Paris (1 night)	€1700
Prague-Paris (1 night)	€1700
Paris-Venice (1 night)	€1860
Venice-Paris (1 night)	€1860
Vienna-London (1 night)	€1860
Budapest-London (1 night)	€2070
Venice-Vienna-Paris (4 nights)	€2120
London-Venice (1 night)	€2230
Venice-London (1 night)	€2230
Paris-Venice-Rome (3 nights)	€2290
Krakow-Dresden-Paris (3 nights)	€2360
Venice-Budapest-Paris (4 nights)	€2360
Venice-Prague-Paris (4 nights)	€2360

Venice-Vienna-London (4 nights)	€2490
London-Venice-Rome (3 nights)	€2660
Krakow-Dresden-London (3 nights)	€2730
Venice-Budapest-London (4 nights)	€2730
Venice-Prague-London (4 nights)	€2730
Paris-Venice (Return) (4 nights)	€2790
London-Venice (Return) (1 night)	€3350
Venice-Krakow-Dresden-Paris (7 nights)	€3410
Venice-Krakow-Dresden-London (7 nights)	€3770
Istanbul-Bucharest-Budapest-Venice (5 nights)	€5620
Paris-Budapest-Bucharest-Istanbul (5 nights)	€6580

Πηγή: Επίσημο site του orient-express [www.orient-express.com](http://www.orient-express.com)

Το VSOE προσφέρει επιπλέον τις δυνατότητες μίσθωσής του για γιορτές,, δώρα, πάρτυς κλπ. και λειτουργώντας τη περίοδο Μαρτίου Νοεμβρίου προσφέρει το συνδυασμό με διανυκτερεύσεις σε τρένο και ξενοδοχείο .([www.orient-express.com](http://www.orient-express.com))

### 1.1.3 Danube Express

Ο συρμός του που σύρεται από ηλεκτρική μηχανή έλξης ( electric locomotive ) περιλαμβάνει έως και δώδεκα ( 12 ) βαγόνια, πρόσφατα ανακαινισθέντα η καινούργια, όπως τα

- Τα Deluxe Sleeping Car
- Classic Sleeping Car
- Το Restaurant Car
- Το Lounge Car

και ένα βαγόνι για το προσωπικό.

#### Deluxe Sleeping Car

Κάθε βαγόνι Deluxe Sleeping από τα πρόσφατα ανακαινισθέντα η τα καινούργια περιλαμβάνει πέντε (5) ευρύχωρα διαμερίσματα το καθένα με διαστάσεις 3,97 μέτρα επί 1,95 μέτρα δηλαδή περίπου οκτώ (8) τετραγωνικά μέτρα.

Κάθε διαμέρισμα έχει δύο (2) χαμηλά κρεβάτια διαστάσεων 1,85 μέτρα επί 0,80 μέτρα.

Το διαμέρισμα αλλάζει χρήση κατά τη διάρκεια της ημέρας οπότε τα δύο (2) χαμηλά κρεβάτια μετατρέπονται σε δύο (2) άνετες πολυθρόνες που μαζί με το τρίτο ελεύθερο κάθισμα δημιουργούν μεγάλη ευελιξία και άνεση. Ακόμα περισσότερη άνεση δημιουργείται από ένα μεγάλο παράθυρο και έναν ολόσωμο καθρέπτη και συμπληρώνεται από ένα επιπλέον παράθυρο που ανοίγει είτε για φρέσκο αέρα είτε για φωτογράφιση της φύσης. Επιπλέον υπάρχουν ντουλάπια και ντουλάπα που παρέχουν ικανοποιητικό χώρο αποθήκευσης.

Το διαμέρισμα διαθέτει κλιματισμό με ατομική ρύθμιση, φωτισμό- ανάγνωσης, οροφής και σποτάκια με ρυθμιζόμενη ένταση, πρίζες για επαναφόρτιση μπαταριών, κλειδαριά ασφαλείας και χρηματοκιβώτιο ασφαλείας.

Το κάθε μπάνιο διαθέτει ντους με ζεστό νερό, νιπτήρα και wc , λευκές πετσέτες και de luxe amenities , θερμαινόμενη κρεμάστρα για πετσέτες, στεγνωτήρες μαλλιών και πρίζα για ξυριστική μηχανή (230v).

Ο συνοδός των διαμερισμάτων προσφέρει τσάι ή καφέ το πρωί ή αργότερα τοπικό κρασί. Κατά τη διάρκεια του δείπνου κάθε βράδυ μετατρέπεται το καθιστικό σε μία βολική και αναπνευστική κρεβατοκάμαρα.

Ο σχεδιασμός και η προσοχή στην λεπτομέρεια καθώς και ένας συνδυασμός της σύγχρονης τεχνολογίας και διακόσμησης με επένδυση ξύλου, υφάσματα και μπρούτζινα εξαρτήματα δημιουργούν μια υποβλητική ατμόσφαιρα που παραπέμπει σε άλλες εποχές.

Σημειωτέον στο βαγόνι περιλαμβάνεται και ένα διαμέρισμα για τον συνοδό με μικρό παρασκευαστήριο, wc κλπ.

### Classic Sleeping Car

Κάθε βαγόνι Classic Sleeping περιλαμβάνει πέντε (5) διαμερίσματα με δύο κουκέτες άνω και κάτω ιδανικά για μεμονωμένους τουρίστες ή για μικρότερες ομάδες τουριστών και ένα κεντρικό σαλόνι με τραπέζι και καθίσματα για δέκα (10) άτομα, ιδανικό για καφέ, τσάι, ποτό και συζητήσεις. Το κάθε διαμέρισμα κατά τη διάρκεια της ημέρας μετατρέπεται σε ένα ευχάριστο καθιστικό με το καναπέ του και το μεγάλο άνοιγμα των παραθύρων, το νιπτήρα, το καθρέπτη και την ηλεκτρική πρίζα (230v), της πετσέτες και τα amenities. Ντους και τουαλέτες είναι διαθέσιμα σε κάθε βαγόνι σε μικρή απόσταση από το διαμέρισμα στο διάδρομο. Κατά τη διάρκεια του δείπνου κάθε βράδυ ο συνοδός μετατρέπεται το καθιστικό σε μία βολική και αναπνευστική κρεβατοκάμαρα.

### Restaurant Car

Το βαγόνι – εστιατόριο έχει επτά (7) τραπέζια των τεσσάρων (4) θέσεων το καθένα και επτά (7) τραπέζια των δύο (2) θέσεων το καθένα δηλαδή συνολικά δυνατότητα ταυτόχρονης εξυπηρέτησης σαράντα δύο (42) ατόμων, με επιπλέον καθίσματα εστιατορίου να υπάρχουν στο Lounge Car. Το βαγόνι – εστιατόριο έχει επίσης μια μεγάλη κουζίνα όπου οι έμπειροι σεφ με φρέσκα ντόπια υλικά δημιουργούν πιάτα και τοπικές σπεσιαλιτέ με θέματα της Κεντρικής Ευρώπης, με μενού για όλα τα γούστα και διαιτητικές ανάγκες. Στο βαγόνι – εστιατόριο σερβίρεται το πρωινό και τα γεύματα και επίσης στη διάθεση των εστιατιζόμενων υπάρχει τουαλέτα.

## Lounge Car

Το βαγόνι - lounge περιλαμβάνει επτά (7) τραπέζια με τρία (3) καθίσματα το καθένα και επτά (7) τραπέζια με δυο (2) καθίσματα το καθένα, δηλαδή συνολικά καθίσματα για 33 άτομα. Το βαγόνι - lounge συμπεριλαμβάνει το πιάνο, και το Bar όπως επίσης και τουαλέτα και είναι πλήρως κλιματιζόμενο.

Το βαγόνι – lounge είναι ένας χώρος συναντήσεων, φιλικών συζητήσεων με την απόλαυση του ποτού και του εναλλασσόμενου περιβάλλοντος. Το βραδύ αποτελεί το κέντρο κοινωνικής ζωής καθώς οι άνθρωποι συναντιούνται για ποτό πριν το δείπνο η αργότερα το πάρτι συνεχίζεται όταν ο πιανίστας παίζει αγαπημένα κομμάτια. Το βαγόνι – lounge παραμένει ανοικτό μέχρι τις πρώτες πρωινές ώρες και παρέχει συνεχή επαγγελματική εξυπηρέτηση.

Η Danube Express Limited, μια ιδιωτική εταιρεία με έδρα το Ηνωμένο Βασίλειο έχει την εκμετάλλευση του Danube Express.

Η εταιρεία υλοποιεί δυο (2) είδη τουριστικών πακέτων τα ταξίδια – journeys και τις διακοπές – holidays.

Πρώτον τα ταξίδια – journeys με τρένο ξενοδοχείο στην διάρκεια των οποίων ο τουρίστας αξιοποιεί αφενός το τρένο σαν το πιο ευγενές – φιλικό προς το περιβάλλον μεταφορικό μέσο, αφετέρου το ίδιο το τρένο έχει μετατροπές ώστε να διαμορφώνονται πολυτελή διαμερίσματα με δυο (2) κρεβάτια, το Lounge Bar σημείο συναντήσεων και το εστιατόριο. Έτσι η Danube Express Ltd έχει δημιουργήσει τρία (3) βασικά journeys πακέτα με

- ✚ Τη κυκλική διαδρομή Βουδαπέστη- Κων/λη- Βουδαπέστη τη λεγόμενη “The Istanbul Loop Journey”, με διάρκεια επτά (7) ημερών, με έξη (6) διανυκτερεύσεις στο τρένο και με κόστος 3690€ το άτομο. Το πακέτο αυτό περιλαμβάνει στο εστιατόριο του τρένου όλα τα γεύματα, τοπικό κρασί, μπίρα, αναψυκτικά και περιηγήσεις στους ενδιαμέσους σταθμούς της Ρουμανίας, της Βουλγαρίας, της Τουρκίας
- ✚ Την απλή διαδρομή Βουδαπέστη - Κων/λη τη λεγόμενη “The Transylvanian Journey”, με διάρκεια τέσσερις (4) ημέρες, με τρεις (3) διανυκτερεύσεις στο τρένο και με κόστος 2490€ το άτομο. Το πακέτο αυτό περιλαμβάνει στο εστιατόριο του τρένου όλα τα

γεύματα, τοπικό κρασί, μπίρα, αναψυκτικά και περιηγήσεις στους ενδιαμέσους σταθμούς της Ρουμανίας, της Βουλγαρίας, της Τουρκίας.

- ✚ Την απλή διαδρομή επιστροφής Κων/λη - Βουδαπέστη τη λεγόμενη "The Transylvanian Return Journey", με διάρκεια τέσσερις (4) ημέρες, με τρεις (3) διανυκτερεύσεις στο τρένο και με κόστος 2490£ το άτομο. Το πακέτο αυτό περιλαμβάνει στο εστιατόριο του τρένου όλα τα γεύματα, τοπικό κρασί, μπίρα, αναψυκτικά και περιηγήσεις στους ενδιαμέσους σταθμούς της Ρουμανίας, της Βουλγαρίας, της Τουρκίας.

Ομοίως η Danube Express Ltd επιδιώκει να αναπτύξει τα ακόλουθα (ταξίδια – journeys) τουριστικά πακέτα

- ✚ Τη διαδρομή Φρανκφούρτη - Κων/λη τη λεγόμενη The Istanbul Odyssey με διάρκειας 6 ημερών
- ✚ Τη διαδρομή Φρανκφούρτη - Βουδαπέστη τη λεγόμενη The Bohemian με διάρκειας 3 ημερών
- ✚ Τη διαδρομή Βουδαπέστη - Φρανκφούρτη τη λεγόμενη The Hapsburg με διάρκειας 3 ημερών
- ✚ Τη διαδρομή Βουδαπέστη – Βιέννη – Πράγα - Βουδαπέστη τη λεγόμενη The Central European με διάρκειας 5 ημερών
- ✚ Τη διαδρομή Βουδαπέστη - Κων/λη τη λεγόμενη The Grand European Tour με διάρκειας 6 ημερών με παραμονή 2 ημέρες στη Βουδαπέστη.

Δεύτερον τα τουριστικά πακέτα διακοπές – Holidays στηρίζονται σε δύο (2) βασικά μέρη. Στο καταρχήν κορμό του τουριστικού πακέτου για τα ταξίδια – journeys και με επιπλέον τουριστικό πακέτο αφενός την αεροπορική άφιξη από το Λονδίνο – η αεροπορική αναχώρηση για το Λονδίνο δηλαδή στους αντίστοιχους σταθμούς αναχώρησης – άφιξης των τρένων και αφετέρου τη διανυκτέρευση σε ξενοδοχεία 4 αστέρων είτε στις πόλεις αναχώρησης είτε άφιξης των τρένων είτε και στις δύο. Έτσι το γνωστό από τα journeys Istanbul Loop Journey μετατρέπεται σε πακέτο διακοπών – Holiday το λεγόμενο Istanbul Loop Journey διάρκειας 10 ημερών με προσυμφωνημένες αεροπορικές πτήσεις οικονομικών θέσεων από/προς Λονδίνο και αντίστοιχα από/προς Βουδαπέστη, με παραμονή σε ξενοδοχείο 4 αστέρων στη Βουδαπέστη για 3 ημέρες, με κόστος 4390£ για Deluxe twin η suite και 4950£ για Classic single. Ομοίως το γνωστό από τα journey τουριστικό πακέτο The Transylvanian διάρκειας πλέον 8 ημερών με τη προσθήκη άφιξη



της αεροπορικής εταιρίας από το Λονδίνο στη Βουδαπέστη και από τη Κωνσταντινούπολη στο Λονδίνο, με παραμονή σε ξενοδοχείο της Βουδαπέστης 2 ημέρες και σε ξενοδοχείο της Κωνσταντινούπολης 2 ημέρες, με τιμή 3390€ Deluxe και 3690€ για Classic single.

Ομοίως το γνωστό από τα journeys Transylvanian Return Journey μετατρέπεται στο λεγόμενο The Transylvanian Return διάρκειας 9 ημερών με άφιξη από το Λονδίνο στην Βουδαπέστη και από τη Κωνσταντινούπολη στο Λονδίνο, στο Λονδίνο και παραμονή 2 ημέρες στη Κωνσταντινούπολη η 3 ημέρες στη Βουδαπέστη με τιμή 3390€ Deluxe και 3690€ για Classic single.

The Transylvanian Fully Escorted Holidays συμπεριλαμβάνει πτήσεις της British Airways σε οικονομική θέση από το Heathrow του Λονδίνου στη Βουδαπέστη και από τη Κωνσταντινούπολη στο Λονδίνο. Τρεις (3) διανυκτερεύσεις στο Danube Express με όλα τα γεύματα και προσφορά τοπικό κρασί, μπύρα και μη αλκοολούχα ποτά. Τέσσερις (4) διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχεία με πρόγευμα και δείπνο στη Βουδαπέστη (2) και στη Κωνσταντινούπολη (2), πλήρες πρόγραμμα περιηγήσεων και όλες τις μεταφορές. Δεν περιλαμβάνει τα έξοδα για τουριστική visa, την ακύρωση του ταξίδι, τη ασφάλιση ταξιδιού και υγεία, τα γεύματα και τα ποτά με δείπνα στη Βουδαπέστη και στη Κωνσταντινούπολη. (www.danube-express.com)

Πίνακας 6. Τιμές πακέτου

	Διανυκτερεύσεις	Deluxe per person	Classic per person	Αναχώρηση / Άφιξη
10/05/10	7	3750€	3390€	Λονδίνο
07/06/10	7	3750€	3390€	Λονδίνο
06/09/10	7	3750€	3390€	Λονδίνο

Πηγή: www.danube-express.com

### The Transylvanian Return Fully Escorted Holiday

Περιλαμβάνει Προγραμματισμένες πτήσεις της British Airways, Economy Class, από το Heathrow του Λονδίνου για την Κωνσταντινούπολη και από τη Βουδαπέστη στο Λονδίνο. Τρεις νύχτες στο Danube Express με όλα τα γεύματα και δωρεάν κρασί, μπίρα και αναψυκτικά. Διαμονή πέντε νύχτες σε ξενοδοχείο με ημιδιατροφή στην Κωνσταντινούπολη (2) Lares Park Hotel 4\* και τη Βουδαπέστη (3) Hotel Astoria 4\*, πλήρες πρόγραμμα επισκέψεων στα αξιοθέατα όπως περιγράφονται, υπηρεσίες συνοδού, όλες οι μεταφορές και οτιδήποτε αναφέρεται ως προαιρετικό. Αντιστοιχεί στη τιμή £3,390 με άφιξη/αναχώρηση το Heathrow – London. ([www.danube-express.com](http://www.danube-express.com))

### 1.1.4 The Royal Scotsman

Το The Royal Scotsman φιλοξενεί 36 ταξιδιώτες σε 26 διπλά και 4 μονά διαμερίσματα με όλες τις διευκολύνσεις, άνετα κρεβάτια, επίπλωση country style. Επιπλέον υπάρχουν δυο (2) βαγόνια-εστιατόρια και ένα (1) βαγόνι-παρατηρητήριο με καναπέδες και μικρά τραπέζια που μπορεί να εξυπηρετήσει και τους 36 φιλοξενούμενους και ανοιχτό στο πίσω μέρος και ένα βαγόνι εξυπηρέτησης. Ταξιδεύει μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας ενώ το βραδύ προσφέρει ένα υπέροχο απολαυστικό ύπνο για τους ταξιδιώτες. Όλα τα γεύματα, κρασί, αλκοολούχα ποτά και αναψυκτικά συμπεριλαμβάνονται στις τιμές του πακέτου.

Τα δυο (2) βαγόνια-εστιατόρια προσφέρουν το μεν πρώτο αποκαλούμενο και Victory 16 αναπαυτικές θέσεις σε τραπέζια των δυο η τεσσάρων ατόμων, ενώ το δεύτερο αποκαλούμενο και Raven έχει μεγαλύτερα τραπέζια των έξι η οκτώ ατόμων.

Κάθε καμπίνα έχει το δικό της προσωπικό μπάνιο με ντους, νιπτήρα και τουαλέτα ζεστό νερό και λευκές πετσέτες που αλλάζονται καθημερινά. Η καμπίνα διαθέτει χαμηλά κρεβάτια, γκαρνταρόμπα, συστήματα κλιματισμού, ανοιγόμενα παράθυρα, 24 ώρη εξυπηρέτηση από συνοδό.

Πίνακας 7. Διαδρομές

		2010 Single occupancy of Twin cabin	2010 Twin Cabin	2010 Departure Dates
The Highland Journey	2 Nights	€1580	€2630	May 14, 20, 26 Jun 14, 16 Jul 3, 17 Aug 18 Oct 4, 6
The Western Journey	3 Nights	€2300	€3830	May 28 Jun 11, 18 Jul 23 Aug 6, 20 Sep 10, 24 Oct 1, 8, 15

<b>The Classic Journey</b>	(4 Nights)	€2900	€4830	May 10, 16, 22, 31 Jun 21, 25 Jul 5, 19 Aug 2, 9, 23, 31 Sep 6, 13, 20 Oct 11
<b>Country Homes &amp; Gardens Journey</b>	4 Nights	€3160	€5260	Jun 7
<b>The Grand West Highland Journey</b>	5 Nights	€3490	€5810	May 26 Jun 11, 16 Aug 18 Oct 1, 6
<b>The Grand North Western Journey</b>	7 Nights	€4670	€7790	May 28 Jun 18 Jul 19 Aug 2, 6, 20 Sep 6, 10, 20 Oct 8, 11
<b>Grand Tour of Great Britain</b>	7 Nights	€5400	€9000	Jul 9

Πηγή: [www.royalscotsman.com](http://www.royalscotsman.com)

Είτε για οικογενειακές γιορτές, είτε για επαγγελματικές συγκεντρώσεις η φιλοξενία, το "The Royal Scotsman" διατίθεται για μια, δυο, τρεις, τέσσερις διανυκτερεύσεις, είτε σε συγκεκριμένα δρομολόγια είτε σε διαθέσιμες ημερομηνίες για ένα βράδυ στη Σκωτία.

( [www.royalscotsman.com](http://www.royalscotsman.com) )

### 1.1.5 Golden Eagle Trans-Siberian Express

Το Golden Eagle Trans-Siberian Express είναι ένα από κοινού έργο των Ρωσικών σιδηρόδρομων, του RZD Tour, της GW Travel Limited και της Trans-Siberian Express όμιλο επιχειρήσεων. Το 25 εκατομ.\$ έργο υλοποιήθηκε σε επτά χρόνια και σήμερα με τη πληρότητα που έχει φαίνεται να αποπληρώνεται σε 7 – 8 χρόνια, και αποτελεί μια καλή Βρετανό-Ρωσική συνεργασία. Η μεγίστη χωρητικότητα του τρένου είναι 132 επιβάτες, με 64 άτομα προσωπικού και μια μέση ταχύτητα 50 μιλίων την ώρα, κάνοντας μια διαδρομή 10 000 χιλιομέτρων.

Το Golden Eagle Trans-Siberian Express με 21 βαγόνια άρχισε τις διαδρομές του στις 26 Απριλίου του 2007 από τη Μόσχα. Η καρδιά του τρένου απαρτίζεται από έντεκα (11) πολυτελή βαγόνια ύπνου με καμπίνες δυο κλάσεων: τη Gold και τη Silver (με μεγίστη μεταφορά 180 ατόμων). Τα υπόλοιπα βαγόνια είναι 2 εστιατόρια, μπαρ, κουζίνα, βαγόνι-προσωπικού και βιβλιοθήκη. Το τρένο πρακτικά μεταφέρει 80 – 160 ταξιδιώτες καθώς κάποιες καμπίνες δίνονται για ένα άτομο. Το προσωπικό εξυπηρέτησης των επιβατών αποτελείται από τον Tour Manager, τον Tour Leader, οδηγούς, το μπάρμαν, σερβιτόρους, συνοδούς, μάγειρους, γιατρό και τεχνικό προσωπικό, όλοι περίπου 60 – 65 άτομα. Το τρένο σύρεται με ηλεκτρικές μηχανές ( μερικές διαδρομές με ντιζελομηχανή ) και το ηλεκτρικό ρεύμα έχει τάση 220 V.

Η Gold Class προσφέρει τις μεγαλύτερες καμπίνες τρένου σε όλο το κόσμο. Κάθε καμπίνα αποτελείται από δυο κρεβάτια άνω και κάτω . Το κάτω κρεβάτι είναι πολλαπλών χρήσεων, που με το πλάτος του 1,35 μέτρα μετατρέπεται σε ένα αναπαυτικό καναπέ κατά τη διάρκεια της ημέρας. Υπάρχουν παροχές κλιματισμού , DVD/CD, LCD τηλεόραση, υποδαπέδια θέρμανση, κλήση συνόδου και γκαρνταρόμπα αρκετά μεγάλη σε μέγεθος για ρούχα, βαλίτσες, βιβλία και με χρηματοκιβώτιο. Το μπάνιο περιλαμβάνει μια ξεχωριστή καμπίνα με ντους. Πλυντήριο υπάρχει κατά τη διάρκεια του διακοπών του ταξιδιού σε όλο το ταξίδι. Η καμπίνα είναι 7 τετραγωνικά μέτρα με μήκος 2 μέτρα και πλάτος 3,6 μέτρα, με το κάτω κρεβάτι με πλάτος 1,35 μέτρα και άνω κρεβάτι με πλάτος 0,85 μέτρα και μήκος κρεβατιού 1,90 μέτρα και υπάρχουν 5 καμπίνες ανά βαγόνι.

Η Silver Class έχει τις ίδιες διευκολύνσεις με την Gold Class, αλλά πιο περιορισμένο χώρο στα κρεβάτια και το σαλονάκι. Η κύρια διάφορα είναι στο μπάνιο όπου το ντους δεν είναι σε χωριστό χώρο από το υπόλοιπο μπάνιο. Η καμπίνα είναι 5,5 τετραγωνικά μέτρα, με μήκος 2

μέτρα, πλάτος 2,7 μέτρα , με πλάτος του κάτω κρεβάτι 1,2 μέτρα και το άνω με πλάτος 0,85 μετρά και με μήκος κρεβατιού 1,90 μέτρα και υπάρχουν 6 καμπίνες ανά βαγόνι.

Τα εστιατόρια είναι δυο, με executive chef και 5 sous chef (ο άμεσος βοηθός του executive chef). Το πρωινό είναι από 08,00 πμ. – 10,00πμ., το γεύμα 12,30μ.μ. – 14,00μ.μ. και το δείπνο στις 19,00 μ.μ. με ευρωπαϊκή και ανατολίτικη κουζίνα. Προσφέρονται κρασί , μπύρα, βότκα, νερό και αναψυκτικά. Το Bar-βαγόνι αποτελεί το κοινωνικό κέντρο συναναστροφών που μένει ανοιχτό μέχρι να φύγει και ο τελευταίος πελάτης.

Το ταξίδι διαρκεί 15 ημέρες και οι τιμές για το 2010 είναι ανάλογα με τη κατηγορία και το είδος διαδρομής σε ευρώ ανά άτομο.

#### Πίνακας 8. Τιμές

	Silver Class	Gold Class
Μονό	13 195€	15 895€
Διπλό	9 095€	11 295€

Πηγή: [www.SiberianRail.com](http://www.SiberianRail.com)

Η διαδρομή περιλαμβάνει τη Μόσχα, το Καζάν, την Αικατερίνεμπουργκ, το Νοβοσιμπίρσκ, το Ιρκούτσκ, τη λίμνη Βαΐκαλ, το Ουλάν Ουντέ, τη πρωτεύουσα της Μογγολίας Ουλαν Μπατορ και το Βλαδιβοστόκ και αντίστροφα ([www.SiberianRail.com](http://www.SiberianRail.com)).

## 1.2 Αφρική

### 1.2.1 Rovos rail

Το Rovos Rail ένα από τα πλέον πολυτελή τρένο-ξενοδοχείο στις ράγες στη καρδιά της Αφρικής που άρχισε να λειτουργεί το 1989. Τα ταξίδια του Rovos Rail διαρκούν από 24 ώρες μέχρι ένα 150ήμερο και το καμπίρι της Αφρικής όπως το αποκαλούν αποτελείται από ένα συρμό που μπορεί να σύρεται από ατμομηχανή, ντιζελομηχανή ή ηλεκτρική лоκομοτιβα στις διάφορες φάσεις του ταξιδιού, μεταφέροντας 72 ταξιδιώτες το μέγιστο σε 36 διακεκριμένες σουίτες. Η πολυτέλεια χαρακτηρίζεται στις κλιματιζόμενες σουίτες των 2 ατόμων με δυνατότητα 2 μονών ή ενός διπλού κρεβατιού, με το μπάνιο τους και τα αξεσουάρ της μοντέρνας τεχνολογίας.

Rovos Suites που η κάθε μια καλύπτει το μισό βαγόνι είναι +/- 16 τ.μ. Η κάθε μια έχει το δικό της σαλόνι και πλήρες βικτωριανό μπάνιο και ξεχωριστό ντους.

Deluxe suites που η κάθε μια είναι +/- 10 τ.μ. εξυπηρετεί δυο άτομα σε μονά ή διπλό κρεβάτι και έχει σαλόνι και λουτρό με ντους.

Οι Pullman Suites περίπου +/- 7 τ.μ. έχουν ένα καναπέ στη διάρκεια της ημέρας που μετατρέπεται σε διπλό ή δυο μονά κρεβάτια το βράδυ και έχει λουτρό με ντους. Όλες οι σουίτες εξυπηρετούνται από συνοδό όλο το 24 ωρο και έχουν χρηματοκιβώτιο, τραπεζάκι, mini bar.

Πίνακας 9. Διαδρομές και τιμές ανά άτομο και ανά διαδρομή

Διαδρομές και τιμές ανά άτομο και ανά διαδρομή					
	Ημέρες	Αναχώρηση	PULLMAN	DELUXE	ROYAL
Cape Town- Pretoria	2		R11 000	R16 500	R22 000
Pretoria-Victoria Falls	3		R12 500	R18 750	R25 000
Victoria Falls-Pretoria	3		R12 500	R18 750	R25 000
Pretoria-Cape Town	3		R11 000	R16 500	R22 000
Cape Town-George	2				
George- Cape Town	2		R6 000	R9 000	R12 000
Pretoria- Durban	3		R11 000	R16 500	R22 000
Durban-Pretoria	3		R11 000	R16 500	R22 000

Cape Town to Dar Es Salaam	14	23 Jan, 03 July, 25 Sept	US\$ 8 900	US\$11 900	US\$15 950
Dar Es Salaam to Cape Town	14	8 February, 15 March, 19 July, 11 October	US\$ 8 900	US\$11 900	US\$15 950
Pretoria to Swakopmund in Namibia Swakopmund in Namibia to Pretoria	7	5 May,12 May	R 29 900	R 45 000	R 60 000
African Collage : Pretoria - Cape Town via Kruger ParkDurban/Natal Midlands/Bloemfontein/Port Elizabeth/Oudtshoorn/George/ Knysna/Cape Town	9	22 April 20 May 18 November	R 36 000	R 54 000	R 72 000
Golf Safari - Pretoria / Phalaborwa / Hluhluwe / Durban / Ladysmith / Sun City / Pretoria	9	7 April 15 September 1 December	R 33 200	R 49 200	R 64 400
Southern Africa Pre-Air Tour	4	6 March, 13 November	R 22 700	R 9 700- Single Supplement	

Πηγή: [www.rovos.com](http://www.rovos.com)



## 1.2.2 The Blue Train

Το «The Blue train» αποτελεί ουσιαστικά ένα ξενοδοχείο 5 αστέρων, συνώνυμο της προσωπικής εξυπηρέτησης, αποτελούμενο από δυο (2) συρμούς (Blue Train Sets). Το πρώτο τρένο φιλοξενεί 74 άτομα σε 37 σουίτες ενώ το δεύτερο τρένο αντίστοιχα 58 άτομα σε 29 σουίτες με δυνατότητα βαγονιού-συσκέψεων η παρατηρητήριο στο πίσω μέρος του συρμού. Και τα δύο (2) τρένα κινούνται με ταχύτητα 90 km την ώρα, είναι μήκους 336 μέτρων και αποτελούνται από 17 και 16 βαγόνια αντίστοιχα, 10 και 8 από τα οποία αντίστοιχα χρησιμοποιούνται από τους ταξιδιώτες.

Το κάθε τρένο μεταφέρει 31 κυβικά μέτρα νερό, έχει δυο (2) ντήζελογεννήτριες μία των οποίων είναι πάντοτε σε ετοιμότητα και έχει ανεξάρτητο βαγόνι για κουζίνα. Η θερμοκρασία σε όλους τους χώρους είναι 20°-21°C με δυνατότητα ρύθμισης στους 18°-24°C.

Suites – Σουίτες. Κάθε σουίτα έχει το μπάνιο της είτε με ντους είτε με μπανιέρα. Υπάρχουν δυο (2) Luxury coaches (βαγόνια) που και τα δυο έχουν τρεις σουίτες με μπάνια, τα άλλα εννέα (9) Deluxe coaches (βαγόνια) έχουν 4 σουίτες ανά βαγόνι. Μια από τις τρεις έχουν ντους. Το σαλόνι μετατρέπεται σε άνετο υπνοδωμάτιο από το συνοδό. Δέκα από τις σουίτες έχουν διπλά κρεβάτια στο πρώτο τρένο και εννέα διπλά κρεβάτια αντίστοιχα στο δεύτερο τρένο. Οι σουίτες είναι εξοπλισμένες με hi-fi, audio CD και VCS video system.

Εστιατόριο. Το εστιατόριο εξυπηρετεί 42 άτομα και προσφέρει πρόγευμα, γεύμα και δείπνο σε δυο φάσεις. Γεύμα Φάση 1η: 11,30-13,30 Φάση 2η: 13,30-15,30 και Δείπνο Φάση 1η: 19,30-21,00 Φάση 2η: 21,15-, ενώ το πρόγευμα βασίζεται στην αρχή ερχόμενος πρώτος κάποιος εξυπηρετείται πρώτος και υπάρχει η δυνατότητα το πρόγευμα να προσφερθεί στη σουίτα.

Κάθε συρμός έχει δυο (2) βαγόνια Lounge Bar το κυρίως Lounge όπου κάθε απόγευμα προσφέρεται τσάι, και το Club βαγόνι για ξεκούραση και κονιάκ. Το Club βαγόνι είναι ο μόνος δημόσιος χώρος για κάπνισμα.

Πρώτες βοήθειες προσφέρονται στο τρένο και γιατροί είναι σε ετοιμότητα στη διαδρομή. Διευκολύνσεις όπως fax, ταχυδρομείο και μια κάμερα στο μπροστινό μέρος του τρένου δίνει επιπλέον εικόνα της διαδρομής στις υπάρχουσες τηλεοράσεις.

Το άριστα εκπαιδευμένο προσωπικό αποτελείόμενο από τον διευθυντή του τρένου, τους επόπτες δωματίων, τον επόπτη του εστιατορίου, τον executive chef, τον sous chef, τους συνοδούς, τους σερβιτόρους και το προσωπικό κουζίνας λειτουργούν το Blue train.

Management. Το "The Blue Train" διευθύνεται από τους:

- Executive Manager
- Key Accounts manager
- Marketing & Communication Manager
- Engineering manager
- Finance Manager

Η Jewellery Boutique προσφέρει μια συλλογή από χρυσό, διαμάντια και quartz σε ανταγωνιστικές τιμές και σχέδια, όπως επίσης πουκάμισα του Gala, κούπες, ρολόγια, κάρτες, χαρτοκόπτες, δερμάτινα κλπ.

Διαδρομές και τιμές Με ελάχιστο δυο ατόμων ανά σουίτα οι τιμές ανά άτομο και μια διαδρομή, συμπεριλαμβάνουν όλα τα γεύματα, τσάι, όλα τα ποτά, και τις περιηγήσεις εκτός τρένου με εξαίρεση τη σαμπάνια, το χαβιάρι και τα υπεραστικά τηλέφωνα.

Η high season διαρκεί από 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου έως 15 Νοέμβριου, ενώ η low season διαρκεί από 1<sup>η</sup> Ιανουαρίου έως 31 Αυγούστου και 16 Νοεμβρίου έως 31 Δεκεμβρίου.

Πίνακας 10. Τιμές ανά άτομο

Cape Town/Pretoria 2010	Low Season (σε Ραντ )	High Season (σε Ραντ )
Luxury – ανά άτομο από κοινού	R 10930.00	R 13595.00
Luxury – ανά άτομο μόνο του	R 16395.00	R 20210.00
Deluxe – ανά άτομο από κοινού	R 10120.00	R 12485.00
Deluxe - ανά άτομο μόνο του	R 15175.00	R 18715.00

Πηγή: [www.bluetrain.co.za](http://www.bluetrain.co.za)

Τα ταξίδια πραγματοποιούνται 4 φορές κάθε μήνα με διάρκεια 2 ημερών (1 διανυκτέρευση στο τρένο), και συγκεκριμένα 24 ώρες με διαδρομή 1600 χιλιόμετρα και περιλαμβάνει και ενδιάμεσες περιηγήσεις.( [www.bluetrain.co.za](http://www.bluetrain.co.za))

## 1.3 ΗΠΑ – Καναδάς

### 1.3.1 The american orient express

Το American Orient Express θα λειτουργήσει ξανά το 2011.

Το τρένο αποτελείται από:

- Το Observation Lounge – Βαγόني-παρατηρητήριο ένας χώρος άνεσης με το υποκοριστικό The Lookout Lounge , που έχει ένα κυκλικό μεγάλο παράθυρο στο πίσω μέρος με πολυτελείς πολυθρόνες και ένα πλήρες μπαρ.
- Το Great Dome Lounge που προσφέρει στο άνω επίπεδο (το βαγόني είναι διώροφο ) ένα γυάλινο θόλο και διαθέτει μπαρ και βιβλιοθήκη.
- Το Zurich Railcar – το βαγόني πολυτελές εστιατόριο
- Τα Sleeping Cars - βαγόνια ύπνου με εξαιρετική διακόσμηση που δημιουργούν μια προσωπική όαση είτε για τους ταξιδιώτες στις Grand Suites είτε τις απλές καμπίνες για ένα άτομο.

Το American Orient Express ξεκίνησε τη λειτουργία του το 1989 από τον επιχειρηματία της Φλόριδα William F. Spann και υποστηρίχτηκε από τους λειτουργούς του νοσταλγικού Istanbul Orient Express. Ξεκίνησε με τέσσερα (4) ρομαντικά βαγόνια ανακαινισμένα με το χέρι και συνδέθηκαν στο πίσω μέρος του Amtrak's Capitol Limited train. Η λειτουργία του τερματίστηκε μετά από ένα χρόνο.

Το 1991 το τρένο επαναλειτούργησε σαν επιβατηγό προσφέροντας ένα deluxe ταξίδια από το Σικάγο στη νέα Υορκη , τερματισε όμως τη λειτουργια του σε ένα χρόνο.

Το 1997 μεταπωλήθηκε στον Henry Hillman Jr. Hillman, ιδρυτή αθλητικής ομάδας για την υλοποίηση της ιδέας του να δημιουργήσει θεματικά ταξίδια στα Εθνικά πάρκα των ΗΠΑ.

Το 2006 το American Orient Express αγοράστηκε από τον Tom Radar που το μετονόμασε σε Grand Luxe Rail Journeys και τερμάτισε τη λειτουργία του το 2008.

( [www.americanorientexpress.net](http://www.americanorientexpress.net))

### 1.3.2 Rocky Mountaineer

Για 20 χρόνια, με πάνω από ένα εκατομμύριο φιλοξενούμενους που απόλαυσαν το ταξίδι των δυο (2) ημερών, μόνο κατά τη διάρκεια της ημέρας στη περιοχή της British Columbia και των Canadian Rockies, με τέσσερεις (4) διαδρομές με την ομορφιά του Καναδά, το Rocky Mountaineer πραγματοποιεί κατά το National Geographic « Τα σημαντικότερα ταξίδια του κόσμου» και από την κοινότητα των Αμερικανικών Ταξιδιωτικών Συγγραφέων θεωρείται ως « Η καλύτερη εμπειρία τρένου στο κόσμο».

Η εταιρία ιδρύθηκε και ακόμη διευθύνεται από το Armstrong Group (AG) στο Βανκούβερ του Καναδά. Η Armstrong Group είναι ιδιοκτήτης και διευθύνει τη Gray Line West στη Βικτώρια και το Thomson Hotel στη Kamloops.

Η Rocky Mountaineer Vacation (RMV) διαθέτει 60 βαγόνια στο δυναμικό της με λοκομοτιβες προερχόμενες από τη Canadian National Railway.

- Ενός επιπέδου βαγόνια με μεγάλα παράθυρα για θέα που χρησιμοποιούνται στις υπηρεσίες Releaf και Whistler Classic.
- 35 Βαγόνια από τη Canadian National Railway
- 10 Colorado βαγόνια διπλού επιπέδου με μεγάλο θόλο για τις υπηρεσίες Goldleaf
- Έναν άγνωστο αριθμό βαγονιών ενός επιπέδου με θόλο από τη Colorade Railcar για τις Whistler Dome υπηρεσίες
- Λοκομοτιβες με δανεισμό από την B.C.Rail

Η Rocky Mountaineer προσφέρει τέσσερα (4) είδη υπηρεσιών πάνω στο τρένο

- ⚡ την Goldleaf Service,
- ⚡ την Redleaf Service,
- ⚡ την Whistler Dome Service και
- ⚡ την Whistler Classic Service.

Η Gold leaf Service προσφέρει

Απόλαυση με πανοραμική θέα στα διάφορα βαγόνια με θόλο σε περιστρεφόμενα καθίσματα για ομάδες των 4 ατόμων και κυκλικές σκάλες για το άνω όροφο και χρήση ανελκυστήρα για ΑΜΕΑ.

- ✚ Προγεύματα και γεύματα Ala carte που σερβίρονται στο Gold leaf εστιατόριο (εστιατόριο με 36 καθίσματα, 4 άτομα ανά τραπέζι)
- ✚ Ποτά και σνακ καθώς ακούνε τις περιγραφές των συνόδων τρένου
- ✚ Διανυκτέρευση σε ξενοδοχείο της Kamloops η της Quesuel με τις αποσκευές παραδοτέες στο ξενοδοχείο
- ✚ Μεταφορά από και μπρος το τρένο που περιλαμβάνεται στο τουριστικό πακέτο.
- ✚ Η Golgleaf Themed Experiences υπηρεσία προσφέρει τη δυνατότητα της διακοπής του διήμερου ταξιδιού με Wine Tasting στη περιοχή Okanagan η Golf Adventure. Επίσης μετά την άφιξη στο Bauff οι φιλοξενούμενοι έχουν τη δυνατότητα απόλαυσης ενός ταξιδιού με ελικόπτερο.

Η Redleaf Service προσφέρει πραγματικά ένα πολιτισμένο τρόπο να απόλαυσης, μια μεγάλη με το φως της ημέρας περιπέτεια με :

- ✚ Ανακλινόμενα καθίσματα με δυνατότητα περιστροφής για ομάδες των 4 ατόμων και θέα από μεγάλο παράθυρο
- ✚ Πρόγευμα και γεύματα που σερβίρονται στο κάθισμα σας
- ✚ Προσφορά αναψυκτικών και σνακ
- ✚ Διανυκτέρευση σε ένα μέτριο ξενοδοχείο στο Kamloops η της Quesuel
- ✚ Οι αποσκευές παραδίδονται στο τελικό προορισμό και έτσι απατείται μια μικρή βαλίτσα για τη διανυκτέρευση

Η Whistler Dome Service προσφέρει

- ✚ Ανακλινόμενα καθίσματα σε ένα βαγόνι ενός επιπέδου με θόλο και μεγάλα παράθυρα σε όλο το μήκος του βαγονιού που προσφέρει πανοραμική θέα
- ✚ Ζεστό πρωινό η τσάι το απόγευμα που σερβίρεται στο κάθισμα σας
- ✚ Αναψυκτικά
- ✚ Πρόσβαση σε ένα ανοικτό παρατηρητήριο

- ↓ Μεταφορά από και τους σταθμούς του Vancouver και του Whistler

Η Whistler Classic Service προσφέρει

- ↓ Ανακλινόμενα καθίσματα, μεγάλα πλαϊνά παράθυρα
- ↓ Πρόγευμα η ελαφρύ γεύμα στο κάθισμα σας
- ↓ Αναψυκτικά
- ↓ Πρόσβαση στο ανοικτό παρατηρητήριο
- ↓ Μεταφορά από και τους σταθμούς του Vancouver και του Whistler

Τέσσερεις (4) θεαματικές διαδρομές με το τρένο αφήνουν αναμνήσεις που κρατούν μια ζωή:

- First Passage to the west – μια διαδρομή από το Vancouver, British Columbia μέσω Kamloops στο Banff η Calgary, Alberta
- Τη Journey Through the clouds από το Vancouver μέσω Kamloops στο Jasper, Alberta
- The Rainforest to Goldnush από Βόρειο Vancouver μέσω Whistler και Quesnel δια μέσου Prince George στο Jasper
- The Whistler Sea to Sky Climp ημερήσια με επιστροφή διαδρομή από το Βόρειο Vancouver στο Whistler. Η διαδρομή αυτή περιλαμβάνει 18 τουριστικά πακέτα διάρκειας 2,3,4,5,6,8,11,12,13,16,17 ημερών με τιμές ανάλογα με το επίπεδο της υπηρεσίας και την εποχικότητα (Μάιος-Σεπτέμβριος η ακριβότερη) ([www.rockymountaineer.com](http://www.rockymountaineer.com)).

## 1.4 Ασία – Ινδία

### 1.4.1. Palace on Wheels

Το Palace on Wheels με το βασιλικό στυλ που απολάμβαναν σε άλλες εποχές οι μαχαραγιάδες αποτελείται από 14 βαγόνια.

Σε κάθε συρμό υπάρχουν 14 πλήρως κλιματιζόμενα Deluxe saloon καλά εξοπλισμένα με παροχές για την άνεση του ταξιδιού. Το κάθε ένα συνδυάζει 4 (με δυο μονά κρεβάτια ) υπνοδωμάτια με μουσική, τουαλέτες, ζεστό και κρύο νερό, ντους, μοκέτες από τοίχο σε τοίχο. Ο συρμός έχει δυο (2) εστιατόρια το « The Maharaja» και το « The Maharani» με Ευρωπαϊκή, Κινέζικη, Ινδική και Rajasthan κουζίνα. Ο συρμός έχει ένα Bar με λίστα κρασιών που θα εντυπωσιάσουν ακόμα και τους ειδήμονες και μια βιβλιοθήκη με καλή συλλογή βιβλίων για τους βιβλιόφιλους.

Πραγματοποιεί το ταξίδι 7 ημερών από Delhi – Jaipur – Sawai Madhopur – Chittaurgarh – Udaipur – Jaisalmer – Jodhpur – Bharatpur – Agra – Delhi. ([www.palacesonwheels.com](http://www.palacesonwheels.com))

Πίνακας 11. Τιμές

Τιμές	
Single occupancy coupe	3476.22€
Double/twin occupancy coupe	2597.26€
Triple occupancy coupe	2337.90€

Πηγή: [www.palacesonwheels.com](http://www.palacesonwheels.com)



Πίνακας 12. Αναχωρήσεις 2010

Departure Dates -2010	
April	7,14,21,28
May	Δεν λειτουργεί
June	Δεν λειτουργεί
July	Δεν λειτουργεί
August	Δεν λειτουργεί
September	1,8,15,22,29
October	6,13,20,27
November	3.10,17,24
December	1,8,15,22,29

Πηγή: [www.palacesonwheels.com](http://www.palacesonwheels.com)

## 1.5. Αυστραλία

### 1.5.1.The Ghan

Το The Ghan αποτελεί αποτελεί το Θρύλο της Αυστραλίας συνδέοντας από το 2004 την Αδελαΐδα με το Darwin μια απόσταση 2979 χιλιομέτρων, δυο φορές την εβδομάδα με δυο (2) διανυκτερεύσεις στο τρένο. Το τρένο μήκους λίγο μεγαλύτερο από ένα (1) χιλιόμετρο συμπεριλαμβάνει δυο (2) λοκομοτιβες και 43 βαγόνια. Το 2008 το «The Ghan» προσφέρει τις πολυτελείς υπηρεσίες, με παγκόσμιες προδιαγραφές, συμπεριλαμβάνοντας τις Platinum Services με ένα μεγάλο διπλό κρεβάτι, σαλόνι και υπηρεσίες δωματίου.

Το «The Ghan» προσφέρει τρία (3) επίπεδα υπηρεσιών – την Platinum, την Gold και την Red Υπηρεσίες.

↓ Η Platinum Service αποτελεί ένα νέο πολυτελές επίπεδο ταξιδιού με τρένο, τέτοιο που δεν υπάρχει σε άλλο τρένο της Αυστραλίας. Οι Platinum καμπίνες(cabins) είναι περίπου διπλάσιες σε μέγεθος από τις Gold cabins με δυο μονά κρεβάτια , κάθε ευρύχωρο δωμάτιο της Platinum Service με διαστάσεις 3,65 x 2,10 μέτρα προσφέρει υπηρεσίες Deluxe που περιλαμβάνουν διπλά κρεβάτια και 24 ώρες υπηρεσίες δωματίου, με όλες τις ανέσεις σε μια κλασική μορφή με το χαρακτήρα της Αυστραλίας. Το δωμάτιο μετατρέπεται σε ιδιωτικό σαλόνι κατά τη διάρκεια της ημέρας με πλήρη άνεση. Η Platinum Service προστίθεται στις ήδη υπάρχουσες υπηρεσίες Gold και Red, με τη δυνατότητα το «The Ghan» να απευθύνεται σε όλους τους οικονομικούς προϋπολογισμούς από τη Red Service το πλέον οικονομικό τρόπο να ταξιδεύεις, μέσω της Gold Service για αυτούς που κάνουν διακοπές με άνεση και τώρα την Platinum Service που αντιστοιχεί σε υπηρεσίες Deluxe.

↓ Η Gold Service απευθύνεται στους ταξιδιώτες που θέλουν να ζήσουν με το τρένο μια περιπέτεια με σтил και άνεση. Οι φιλοξενούμενοι διαλέγουν ανάμεσα σε 6 καμπίνες (sleeper cabin) με δυο μονά κρεβάτια άνω και κάτω η ένα μονό κρεβάτι (single).

Οι φιλοξενούμενοι εστιάζονται στο φινετσάτο βαγόνι εστιατόριο με όλα τα γεύματα να περιλαμβάνονται στη τιμή της Gold Service και ξεκουράζονται στο βαγόνι – σαλόνι.

- Η Red Service απευθύνεται σε ποιοτικούς ταξιδιώτες με μικρό προϋπολογισμό με δυνατότητα επιλογής ανάμεσα σε καμπίνα με δυο μονά κρεβάτια (daynighter seat). Οι φιλοξενούμενοι αγοράζουν ελαφρά γεύματα, σνακ και ποτά από το Red μπουφέ. Υπάρχουν δυνατότητες για περιηγήσεις διάρκειας 3 – 3,5 ωρών , κόστους για ενήλικες 60 \$ και παιδιά 45 \$στην περιοχή της Alice Spring, στην περιοχή των Αβοριγίνων διάρκειας 3 - 3,5 ωρών με κόστος 79\$ για ενήλικες και 51\$ για παιδιά και άλλες περιηγήσεις όπως για παράδειγμα με ελικόπτερο και διάρκεια πτήσης 25 λεπτά (συνολικά η περιήγηση 1,5 ώρα) με κόστος 175\$ το άτομο, με αναχωρήσεις 20 λεπτά μετά την άφιξη του τρένου και επιστροφή 30 λεπτά πριν την αναχώρηση του τρένου.

Το τρένο μπορεί να μεταφέρει το αυτοκίνητο των ταξιδιωτών για να κάνουν τη δική τους εξερεύνηση στο τέλος του ταξιδιού με κόστος 99\$ έως 299\$ η να μεταφέρει ασυνόδευτα αυτοκίνητα με κόστος 199 \$ έως 755\$ ανάλογα με τη διαδρομή. (www.theghan.com).

Πίνακας 13. Τιμές ανά διαδρομή

	Australian Dollars	Australian Dollars	Australian Dollars	
Alice Springs to Adelaide η αντίστροφα		1019	656 Καμπίνα5	358 Καθιστικό
Adelaide to Darwin / Katherine η αντίστροφα	2987	1973	1312	716
Alice Springs to Darwin / Katherine or v.v		1019	656 Καμπίνα	358 Καθιστικό

Πηγή: www.theghan.com

## 2. Ανάλυση Σιδηροδρόμων Ελλάδας – Βουλγαρίας – Τουρκίας

### 2.1. Ελλάδα - Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος (ΟΣΕ)

Από τα τέλη του 1880 αρχίζει η σοβαρότερη προσέγγιση του θέματος για την κατασκευή σιδηροδρόμου στην Αθήνα και τον Πειραιά με την αντιπολίτευση να προτείνει ένα δίκτυο σιδηροδρομικών γραμμών με κέντρο την πρωτεύουσα και με διαδρομές ακτινωτά προς τις διάφορες πόλεις και τα λιμάνια της χώρας. Στόχος ήταν η σύνδεση της χώρας με τις χώρες της Βαλκανικής και την υπόλοιπη Ευρώπη. Αυτό προϋπόθετε ότι η απόσταση ανάμεσα στις σιδηροτροχιές θα ήταν 1,44 μ., όσο δηλαδή ήταν και στα διεθνή σιδηροδρομικά δίκτυα. Με αυτό τον τρόπο οι συρμοί από το εξωτερικό θα μπορούσαν να φτάσουν σε όλες τις πόλεις της Ελλάδας. Η κυβέρνηση Τρικούπη δεν απέκλειε την κατασκευή διεθνούς γραμμής που θα συνέδεε τη χώρα με την Ευρώπη, αλλά έδινε μεγαλύτερη σημασία στα τοπικά δίκτυα. Στόχος ήταν να συνδεθεί η ενδοχώρα με τα πλησιέστερα μεγάλα λιμάνια. Προτείνει λοιπόν η απόσταση ανάμεσα στις δύο σιδηροτροχιές να είναι 1,00 μ. αντί για 1,44 μ. Αυτή η διαφορά ανάμεσα στη "μετρική" και στην "κανονική" γραμμή αποτελεί ένα μεγάλο κεφάλαιο της ιστορίας των ελληνικών σιδηροδρόμων. Τα έξοδα κατασκευής της "μετρικής" γραμμής ήταν πολύ μικρότερα, ιδιαίτερα στις ορεινές περιοχές, με σήραγγες, γέφυρες και άλλα τεχνικά έργα απαραίτητα σε δύσβατες περιοχές. Επιπλέον και οι χρόνοι κατασκευής ήταν πολύ μικρότεροι μια και ο Χαρίλαος Τρικούπης επειγόταν να κατασκευαστεί το δίκτυο σε σύντομο χρονικό διάστημα.

Τα πρώτα τρένα στην Ελλάδα ανήκαν σε ιδιωτικές εταιρίες. Το 1904 γίνονται τα εγκαίνια του πρώτου τμήματος της γραμμής από τον Πειραιά μέχρι τη Θήβα και τη Χαλκίδα, γίνονται τα εγκαίνια της σήραγγας του Μπράλου και αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής Θηβών - Λιβαδειάς (41,5 χλμ.).

Το 1916 ενώνεται το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο με τα Βαλκάνια και την Κεντρική Ευρώπη.

Την περίοδο 1916-1920 καταλαμβάνονται από τα Συμμαχικά στρατεύματα οι Μακεδονικές γραμμές οι οποίες παραδίδονται στο ελληνικό δημόσιο.

Από τα μέσα του 1918 υπάρχουν στην Ελλάδα δύο ανεξάρτητες μεταξύ τους σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, του Λαρισσαϊκού και της Πελοποννήσου, οι οποίες οδηγούνται στη χρεοκοπία. Η κυβέρνηση Βενιζέλου ιδρύει το 1920 εταιρία, νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου με την επωνυμία "Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους", με στόχο την ενοποίηση και ανασυγκρότηση όλων των σιδηροδρόμων του ελληνικού κράτους. Τελικά η ενοποίηση επετεύχθη μόνο για γραμμές διεθνούς εύρους .

Ο ΣΕΚ εκμεταλλεύεται τις γραμμές Θεσσαλονίκης - Γευγελή, των Θρακικών σιδηροδρόμων και τη γραμμή Θεσσαλονίκης - Μοναστηρίου. Τον Ιούλιο του 1920 αρχίζει η κυκλοφορία της ταχείας αμαξοστοιχίας Αθηνών - Παρισίων (Simplon).

Τον Απρίλιο του 1935 κυκλοφορεί η πρώτη εκδρομική αμαξοστοιχία με πρώτους εκδρομείς τον Δήμαρχο Αθηναίων Κωνσταντίνο Κοτζιά, τον λογοτέχνη Παύλο Νιρβάνα, δημοσιογράφους κλπ. Την περίοδο 1935-1950 πολλά φορτηγά βαγόνια μετατρέπονται σε εκδρομικά οχήματα για τα λαϊκά στρώματα με πολύ χαμηλό εισιτήριο. Με τα βαγόνια αυτά ταξιδεύουν από την μια άκρη της Ελλάδας στην άλλη ο μαθητόκοσμος της χώρας και τα φυσιολατρικά σωματεία.

Το 1952 ολοκληρώνεται η κατασκευή και αρχίζει η εκμετάλλευση της γραμμής Αμυνταίου - Πτολεμαΐδας , που αποτελεί τμήμα της γραμμής Καλαμπάκας - Κοζάνης - Αμυνταίου.

Το 1970 (με το ΝΔ 674/1970) ιδρύεται ο "Όργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος" (νομικό πρόσωπο ιδιωτικού δικαίου) με σκοπό την ενιαία οργάνωση, εκμετάλλευση και ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών. Ο ΟΣΕ αποτελεί (κατά κάποιο τρόπο) μετεξέλιξη των ΣΕΚ και έχει σαν σκοπό την ενιαία οργάνωση, ανάπτυξη, εκμετάλλευση των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Η νέα αυτή περίοδος χαρακτηρίζεται από την αλματώδη βελτίωση των σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Η ατμοκίνητη έλξη έχει καταργηθεί ολοσχερώς και λειτουργούν αποκλειστικά δηζελοκίνητοι συρμοί και αυτοκινητάμαξες. Με την πάροδο του χρόνου οι συρμοί χρησιμοποιούνται μόνο σε εμπορικές ή τοπικές επιβατικές αμαξοστοιχίες και γενικεύεται η χρήση των αυτοκινηταμαξών.

Από το 1978 γίνεται η έναρξη της προαστιακής συγκοινωνίας μεταξύ Αθήνας - Χαλκίδας και Αθήνας - Ελευσίνας.

Το 1989 αρχίζουν τα τακτικά καθημερινά δρομολόγια μεταξύ Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Αθήνας των νέων συρμών υψηλής άνεσης (INTERCITY). Τα Intercity κυκλοφορούν πλέον σε όλες τις μεγάλες διαδρομές με εξαιρετικά αποτελέσματα. Επίσης προωθείται η ηλεκτροκίνηση αρχής γενομένης από τη γραμμή Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης και πραγματοποιείται ο διπλασιασμός της γραμμής σε διάφορα τμήματα του δικτύου.

Στο παράρτημα γίνεται αναφορά για επιμέρους τομείς όπως

Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών - Πειραιώς (ΗΣΑΠ)

Σιδηρόδρομος Πύργου - Κατακόλου (ΣΠΚ)

Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας (ΣΘ)

Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ)

Σιδηρόδρομοι Αττικής (ΣΑ)

Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος (ΣΒΔΕ)

Πηγή: Από το βιβλίο του Πρόδρομου Μαντζαρίδη "Συνοπτικό Ιστορικό των Ελληνικών Σιδηροδρόμων".

Ο Όμιλος ΟΣΕ με μια ματιά (2006)

Μήκος Δικτύου σε εκμετάλλευση - 2509 χλμ

Κανονικού πλάτους ηλεκτροδοτούμενου - 106 χλμ

Κανονικού πλάτους μη ηλεκτροδοτούμενου - 1652 χλμ

Μετρικού Πλάτους - 678 χλμ

Συνδυασμένου εύρους - 30 χλμ

Πλάτους - 0,75 μ - 22 χλμ

Πλάτους - 0,60 μ - 21 χλμ

Τροχαίο υλικό

Επιβατάμαξες - 341

Κινητήρια & ρυμουλκούμενα οχήματα αυτοκινηταμαξών - 250

Βαγόνια - 591

Η εταιρία ΤΡΑΙΝΟΣΕ , προσφέρει δυο κατηγορίες θέσεων την Πρώτη Θέση και την Οικονομική Β' Θέση.

Α' Θέση Η άνεση χώρου και η κοντινή απόσταση από το κυλικείο και το εστιατόριο της αμαξοστοιχίας, χαρίζουν ένα ευχάριστο και ξεκούραστο ταξίδι.

Η Πρώτη Θέση των Intercity, στη διαδρομή Αθήνα — Θεσσαλονίκη – Αθήνα, παρέχει επιπλέον αποκλειστικά προνόμια όπως δωρεάν μεταφορά των συνοδευμένων αποσκευών, ροφήματα ή αναψυκτικά και κείκ, καθώς και το περιοδικό «Διαδρομές με Τρένο»..

Β' ή οικονομική Θέση Η οικονομική ή Β' θέση των τρένων περιλαμβάνει αεροπορικού τύπου καθίσματα και είναι τοποθετημένα έτσι ώστε οι μισές θέσεις να ακολουθούν τη φορά της αμαξοστοιχίας και οι άλλες μισές την αντίθετη φορά. Υπάρχουν δρομολόγια στα οποία προσφέρονται διαμερίσματα (κουπέ) των έξι ατόμων.

Με καθημερινά δρομολόγια και κατάλληλες υπηρεσίες, η ΤΡΑΙΝΟΣΕ, ταξιδεύει με τις αμαξοστοιχίες της από την Θεσσαλονίκη στην πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, την Σερβία, την Βουλγαρία, τη Ρουμανία και την Τουρκία.

Αναλυτικότερα οι τόποι προορισμού στο εξωτερικό είναι οι εξής : Σκόπια και Βελιγράδι - δύο δρομολόγια με επιστροφή, Σόφια – τρία δρομολόγια με επιστροφή, Κωνσταντινούπολη – ένα δρομολόγιο με επιστροφή , Βουκουρέστι - ένα δρομολόγιο με επιστροφή

Στη διαδρομή Αθήνα – Θεσσαλονίκη– Αθήνα, στα νυχτερινά δρομολόγια 504 και 505, υπάρχει δυνατότητα μεταφοράς του αυτοκινήτου των επιβατών στον προορισμό και η δυνατότητα νυχτερινής ανάπαυσης σε μονόκλινα ή δίκλινα διαμερίσματα. ([www.ose.gr](http://www.ose.gr))

Τουριστική και ψυχαγωγική αξιοποίηση του τρένου πραγματοποιείται περιορισμένα κυρίως σε τοπικό επίπεδο όπως αναλύεται παρακάτω στους:

Οδοντωτός

Πήλιο

Νέστος

Το Τρένο στο Ρούφ

Στο παράρτημα εφάνιζεται ο χάρτης του Σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα.

➤ Οδοντωτός

Τα εγκαίνια της γραμμής Διακοπτό Καλάβρυτα πραγματοποιήθηκαν το καλοκαίρι του 2004. Στη διαδρομή - διάρκειας μίας ώρας και εννέα λεπτών - πραγματοποιούνται δύο επιπλέον ενδιάμεσες στάσεις στο Μεγάλο Σπήλαιο και στην Κερπινή. Το μήκος του δικτύου είναι στο σύνολό του 22.320 μέτρα με μέγιστη ταχύτητα τα 40χμ, ενώ το μήκος των οδοντωτών τμημάτων φτάνει τα 3.400 μέτρα με μέγιστη ταχύτητα μόλις τα 12χμ ανά ώρα. Αξίζει να αναφερθεί ότι η γραμμή του δικτύου, με πλάτος 0,75 μέτρα, είναι η στενότερη γραμμή της Ευρώπης και αποτελεί ένα "Πιλοτικό Έργο" κατά τον Χαρ. Τρικούπη, ο οποίος οραματίστηκε την πρόκριση κατασκευής στενών σιδηροδρόμων αντί αμαξηλατών οδών και κατασκευάστηκε κατά την χρονική περίοδο 1890-1896.

Με παραμυθένιες αποδράσεις μοιάζουν οι διαδρομές με γραφικά βαγόνια. Στα Καλάβρυτα άλλωστε – που το όνομά τους σημαίνει "καλά νερά" - η Ιστορία συναντά τα μαγευτικά τοπία. Από τη μία πλευρά η συμμετοχή στην Επανάσταση του 1821 και η καταστροφή από τους Γερμανούς το 1943 και από την άλλη η φυσική ομορφιά σημαδεύουν αυτόν τον τόπο.

Το ταξίδι είναι σαγηνευτικό διασχίζοντας το φαράγγι του Βουραϊκού. Το στενότερο σημείο του φαραγγιού βρίσκεται στη περιοχή "Πόρτες". Η διαδρομή είναι γνωστή εκτός των άλλων και για τις μεγάλες κλίσεις εδάφους που παρουσιάζει με τη μεγαλύτερη να συναντάται στο τμήμα



Διακοφτού – Ζαχλωρούς καθιστώντας αναγκαία την ύπαρξη τριών οδοντωτών τμημάτων και έχει κηρυχθεί από το Υπουργείο Πολιτισμού ως διατηρητέο τεχνικό μνημείο.

### ➤ Πήλιο

Ο Μουτζούρης, όπως έχει γίνει γνωστό το θρυλικό τραινάκι του Πηλίου, οι εργασίες κατασκευής του ολοκληρώθηκαν το 1903, μέσα από το πέρασμα ενός αιώνα, αποτελεί πραγματικά τόσο ένα κόσμημα στη περιοχή γύρω από το βουνό των Κενταύρων αλλά έχει και αξιόλογη ιστορία στην ανάπτυξη της ευρύτερης περιοχής του Βόλου. Η ιδιαιτερότητά του έγκειται στο γεγονός ότι πρόκειται για το μοναδικό ατμήλατο τραινάκι σε ολόκληρο τον ελλαδικό χώρο.

Το τραινάκι παραγκωνίστηκε σε μεγάλο βαθμό από την ασφαλτόστρωση δρόμων και την κυριαρχία του αυτοκινήτου. Το τελευταίο δρομολόγιο πραγματοποιήθηκε το 1971 με τη δικαιολογία της καταγραφής ατυχημάτων. Παρόλα αυτά, φαίνεται πως το τραινάκι του Πηλίου άφησε ανεξίτηλο αποτύπωμα στις μνήμες όλων ώστε να τεθεί ξανά σε λειτουργία μετά από 25 χρόνια διακοπής.

Οι δύο πρώτες άμαξες κατασκευασμένες από Βελγικό εργοστάσιο ήρθαν στη χώρα μας το 1903 και ήταν ικανές να έλκουν βαριούς συρμούς στις ορεινές διαδρομές του Πηλίου. Επρόκειτο για τις άμαξες “Βόλος” και “Μηλεαί”. Στη συνέχεια, το 1912, έφτασαν άλλες τρεις, η “Τσαγκαράδα”, ο “Ιάσων” και το “Πήλιο”. Δυστυχώς, κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου καταστράφηκαν οι ατμάμαξες “Βόλος” και “Τσαμαράδα”. Οι υπόλοιπες υπάρχουν και σήμερα και μάλιστα οι “Μηλεαί” και ο “Ιάσων” αποκαταστάθηκαν και έλκουν το μουσειακό τουριστικό τραινάκι.

Ο Μουτζούρης σήμερα πραγματοποιεί τη διαδρομή Άνω Λεχώνια – Μηλεαί ως μουσειακό εκδρομικό τρένο. Με ενδιάμεσες στάσεις στη Γατζέα, τους Πινακάτες/Ογλά και Αργυρέικα. Για την επαναλειτουργία του σταθμού κρίθηκε απαραίτητη η ανακαίνιση 11 σταθμών, η αποκατάσταση της γραμμής και μικρών τεχνικών έργων καθώς επίσης και η επισκευή των γεφυρών Βρύχωνα, Ταξιάρχη και Μηλέων. Ο ΟΣΕ μάλιστα έχει εφοδιαστεί και με δύο επιπλέον σύγχρονες ντιζελομηχανές, οι οποίες ωστόσο διατηρούν την παραδοσιακή εικόνα. Η διαδρομή 16 χιλιομέτρων διαρκεί μιάμιση ώρα και λειτουργεί από τα μέσα του Απριλίου έως το τέλος του

Οκτωβρίου τα Σαββατοκύριακα και τις Αργίες με μόνη εξαίρεση τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο που λειτουργεί καθημερινά.

### ➤ Νέστος

Με τραίνα του ΟΣΕ πραγματοποιείται η διαδρομή, κατά μήκος του ποταμού Νέστου, μεταξύ της Σταυρούπολης και των Τοξοτών. Οι λίμνες Κερκίνη και Δοϊράνη που συναντάμε πριν μπούμε στην Σταυρούπολη μάς προετοιμάζουν για αυτό που θα ακολουθήσει στα λεγόμενα “Τέμπη του Νέστου” ή αλλιώς “Θρακικά Τέμπη”. Τα 40χμ της διαδρομής αυτής που πραγματοποιεί το τραίνο είναι μια μοναδική εμπειρία που κανένα άλλο μεταφορικό μέσο δε μπορεί να προσφέρει. Επιπλέον το τραίνο ως οικολογικό μέσο δεν επιβαρύνει το περιβάλλον, λαμβάνοντας υπόψη ότι η περιοχή προστατεύεται από την ειδική συνθήκη Ramsar

Στα μισά της διαδρομής φτάνουμε στο σταθμό των Λιβερών ο οποίος, αν και δεν λειτουργεί, αποτελεί πόλο έλξης αφού από εκεί τελειώνει για κάποιους το ταξίδι πάνω στις ράγες και αρχίζει η πεζοπορία προς την καρδιά της κοιλάδας. Ο ΟΣΕ έχει μετατρέψει το πέτρινο σπίτι του σταθμάρχη σε πανδοχείο με δύο σπίτια χωρητικότητας οχτώ ατόμων το καθένα. Η παλιά αίθουσα αναμονής λειτουργεί ως εστιατόριο. Το χωριό των Λιβερών είναι σήμερα ερειπωμένο ωστόσο παρουσιάζει μεγάλη κινητικότητα από ταξιδιώτες που επιθυμούν να αρχίσουν την πεζοπορία τους προς την κοιλάδα, να επισκεφθούν το σπήλαιο της περιοχής ή ακόμα να κάνουν κανό, καγιάκ, ποδήλατο και ιππασία. Από τα Λιβέρα η διαδρομή είναι 9 χλμ έως τους Τοξότες με ενδιάμεση στάση στον Κρωμνηκό.

### Wagon bar Το Βαγони - Μπαρ Του Θεατρου

Το Wagon-Bar είναι ένα παλιό, ξύλινο φορτηγό βαγόνι που αποτελεί το bar αλλά ταυτόχρονα και το φουαγιέ της Αμαξοστοιχίας-Θεάτρου Το Τρένο στο Ρουφ.

Το βαγόνι αυτό μετέφερε στον 2ο Παγκόσμιο Πόλεμο «ίππους 8, άνδρες 20». Υπάρχουν ακόμα στους ξύλινους τοίχους οι σιδερένιοι χαλκάδες που δένανε τα ζώα! Λειτουργεί από Τρίτη έως και Κυριακή, στο ζεστό ξύλινο φορτηγό βαγόνι.

### Wagon Restaurant Βαγони – Εστιατοριο

Στη ρομαντική ατμόσφαιρα ενός αυθεντικού προπολεμικού Wagon-Restaurant, στον εν λειτουργία σιδηροδρομικό σταθμό Ρουφ, οι θεατές των παραστάσεων του μοναδικού στον κόσμο τρένου-θεάτρου αλλά και απλοί πελάτες έχουν τη δυνατότητα να ζήσουν τη σπάνια εμπειρία ενός δείπνου, υπό το φως των κεριών και με συνοδεία ζωντανής μουσικής, που σμίγει αρμονικά με το ρυθμικό ήχο και τα σφυρίγματα των τρένων που περνούν στις διπλανές ράγες

Ειδικά για τους θεατές της παράστασης δίνεται η δυνατότητα της προπαραγγελίας. Πριν από την έναρξη της παράστασης ο μαιτρ της Εστιαμαξας περιμένει στο μπαρ για να προτείνει και να πάρει την παραγγελία . Το δείπνο θα ετοιμαστεί και βγαίνοντας από την παράσταση θα το απολαύσετε χωρίς αναμονή και καθυστερήσεις.([www.totrenostorouf.eu](http://www.totrenostorouf.eu))

## 2.2.Βουλγαρία - Βουλγαρικός Κρατικός Σιδηρόδρομος (BDZ)

Οι κύριοι σταθμοί στην ιστορία των Βουλγάρικων σιδηρόδρομων είναι:

1864. Η εκκίνηση έγινε με τη γραμμή Russe (also transliterated as Rousse or Rousse – Varna. Η τουρκική κυβέρνηση ανέθεσε σε βρετανική εταιρία τη κατασκευή.

1866. Επίσημη έναρξη της γραμμής Russe – Varna

1870. Αρχίζει η κατασκευή της γραμμής Κων/λη – Belovo

1873. Επίσημη έναρξη της γραμμής Κων/λη – Belovo

1885. Το Εθνικό Συμβούλιο εγκρίνει την «πράξη των σιδηρόδρομων» με την οποία οι σιδηρόδρομοι στη Βουλγαρία είναι κρατική περιουσία και η λειτουργία τους γίνεται από το κράτος.

1888. Απαλλοτριώνεται η γραμμή Vakarel- Belovo και αρχίζει η διεθνή λειτουργία η γραμμή Calibrod-Sofia-Belovo. Το κράτος εξαγοράζει τη γραμμή Russe – Varna και έτσι δημιουργούνται οι Βουλγαρικοί Κρατικοί Σιδηρόδρομοι.

1912. Δημιουργείται ανεξάρτητο υπουργείο Τρένων, Ταχυδρομείων, Τηλεγραφείων.

1922. Δημιουργείται η Σχολή των Κρατικών Σιδηρόδρομων.

1950. Η πρώτη Κυριακή του Αυγούστου ανακηρύσσεται η μέρα των σιδηροδρομικών.

1952. Ανοίγει η γραμμή του Sub-Balkan.

1963. Εισάγεται η ντιζελοκίνηση και η πρώτη ηλεκτρική γραμμή λειτουργεί Sofia-Plovdiv.

1964. Η πρώτη διπλή γραμμή Sindel-Varna ολοκληρώνεται.

1978. Αρχίζει η λειτουργία της γραμμής Ferry Varna-Ilicovsk

2002. Η νέα «πράξη σιδηροδρομικών μεταφορών» με οδηγία της Ε.Ε., εγκρίνεται σύμφωνα με την οποία η Εθνική Εταιρία των Βουλγαρικών κρατικών σιδηροδρόμων χωρίζεται σε δυο ξεχωριστές εταιρίες

- την εταιρία μεταφοράς (Βουλγαρικοί Κρατικοί Σιδηρόδρομοι EAD)
- την εταιρία υποδομών (Εθνική Εταιρία Σιδηροδρομικών Υποδομών).

Περιγραφή του σιδηροδρομικού δικτύου

- Τεχνικά χαρακτηριστικά

Σύνολο γραμμών: 6938 χιλόμετρων που περιλαμβάνουν

Μονές γραμμές:	3048 χιλ.	43,9%
Διπλές γραμμές:	1941 χιλ.	28%
Στενές γραμμές(760μμ):	125 χιλ.	1,8%
Βοηθητικές γραμμές:	1824 χιλ.	26,3%

Σιδηροδρομικοί σταθμοί: 349

- Διασυνοριακές συνδέσεις
  - ✓ Με τη Τουρκία μέσω των διασυνοριακών σταθμών - Svilengrad (Βουλγαρία) – Karakule (Τουρκία)
  - ✓ Με την Ελλάδα μέσω Svilengrad (Βουλγαρία) – Dikea (Ελλάδα) και μέσω Kulata (Βουλγαρία) – Προμαχών (Ελλάδα). Ενέργειες γίνονται για την μετατροπή του σταθμού Kulata ως κοινού διασυνοριακού σταθμού (Ε.Ε.)
  - ✓ Με τη Ρουμανία μέσω της γεφύρας στο Δούναβη με Russe (Βουλγαρία) – Giurgiu (Βόρεια Ρουμανία) για επιβατικά τρένα και Russe Razpreditelna για φορτηγά τρένα και μέσω της ξηράς στους σταθμούς Kardam (Βουλγαρία) - Negru voda (Ρουμανία)
  - ✓ Με τη γραμμή ferry στη Varna που επιτρέπει τις μεταφορές βαγονιών μέσω της Μαύρης Θάλασσας
  - ✓ Δεν υπάρχει σιδηροδρομική σύνδεση με τη FYROM

## Διεθνείς συνδέσεις

### Καθημερινές συνδέσεις με τις γραμμές

- Transbalkan (Istanbul- Thessaloniki- Bucharest) – Καθημερινά συνδέει τη Θεσσαλονίκη με το Βουκουρέστι μέσω Σόφιας με δυνατότητα ανταποκρίσεων από Αθηνά – Θεσσαλονίκη, από Κωνσταντινούπολη – Βουκουρέστι στο σταθμό Dorna Oriahonica (Βουλγαρία) και από Βουκουρέστι – Βουδαπέστη
- Sofia – Beograd με δυνατότητα ανταποκρίσεων από Beograd σε Βουδαπέστη και σε Βιέννη
- Bulgaria express (Sofia- Bucharest – Kiev - Moscow)- Διάρκειας ταξιδιού 4 ημέρες
- Burgas – Varna – Moscow – Η γραμμή λειτουργεί κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου
- Varna/Sofia – Saratov- Η γραμμή λειτουργεί μια φορά τη εβδομάδα της καλοκαιρινής περιόδου και είναι διάρκειας 4 ημερών
- Burgas/Varna – Praha/Bratislava/Budapest/Krakov - Λειτουργεί μόνο κατά τη διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου
- Cherno more- Varna – Minsk - Η γραμμή λειτουργεί μια φορά τη εβδομάδα της καλοκαιρινής περιόδου και είναι διάρκειας 4 ημερών
- Svilengrad – Alexandroupolis
- Balkan express – Beograd – Sofia – Istanbul
- Sofia – Thessaloniki - Sofia  
Trains № 361/№ 362 και Trains № 363/№ 360

### Τουριστικά ταξίδια

Για διασκέδαση, επετείους η τουριστικά ταξίδια η BDZ AED προσφέρει διάφορα είδη ρετρό τρένων ανάλογα με τις απαιτήσεις των πελατών με λοκομοτίβα ατμού η ντίζελ, γαλλικά βαγόνια-ρετρό, βαγόνια από το Corona Express και το Vitosha Express.

Τα τρία (3) μουσειακά γαλλικά βαγόνια ανακαινισμένα έχουν 72 θέσεις το καθένα και ένα κινητό μπουφέ.

Το πολυτελές τρένο Corona (Crown) Express αποτελείται από βαγόνια φτιαγμένα από το Τσάρο Μπόρις ΙΙΙ, και τη Τσαρίνα Ιωάννα και το Πρίγκιπα Κίριλ, το 1938 στη Γερμανία. Διαθέτει σαλόνι 40 θέσεων, ένα βαγόνι κουζίνα, ένα βαγόνι εστιατόριου, ένα βαγόνι μεταφοράς αυτοκινήτων, και ένα βαγόνι – σαλόνι. Έχει διατηρηθεί η αυθεντική επίπλωση της περιόδου πριν το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο.

Το πολυτελές τρένο Vitosha Express διαθέτει δυο (2) βαγόνια ύπνου με ένα σαλόνι για τη διευκόλυνση και τη εξυπηρέτηση 10 ατόμων, δυο (2) βαγόνια τύπου διαμερίσματος με μια κουζίνα – σαλόνι και το απαραίτητο εξοπλισμό. Ένα (1) βαγόνι με λουτρά και τουαλέτες και ένα χωριστό διαμέρισμα για δυο άτομα και βαγόνι – εστιατόριο με 36 θέσεις με κουζίνα και τέλος ένα βαγόνι για τηλεφωνικές επικοινωνίες και φυσικά διαθέτει εξοπλισμό για ηλεκτρικό φως, A/C, audio/video και ένα βαγόνι για μεταφορά αυτοκινήτων.

Τα έσοδα από Corona (Crown) Express και το Vitosha Express αντιστοιχούν στο 2% των συνολικών ετήσιων εσόδων του Βουλγάρικου Σιδηροδρόμου. Τα έσοδα της BDZ AED από τα ιδιωτικά ταξίδια με τα πολυτελή τρένα αυξήθηκαν κατά 15% το 2008.

Η ημερήσια τιμή για ταξίδια με το Crown Express και το Vitosha Express είναι περίπου 350 ευρώ και 300 ευρώ αντίστοιχα. Η χρήση λοκομοτιβάς με ατμό είναι 475 ευρώ την ημέρα. Επιπλέον στις ανωτέρω τιμές η χρήση των πολυτελών τρένων περιλαμβάνει επιβάρυνση ανάλογα με τα διανυθέντα χιλιόμετρα και το κόστος για το κάθε βαγόνι και τη λοκομοτιβά είναι 5-6 ευρώ το χιλιόμετρο και 2,5 ευρώ το χιλιόμετρο αντίστοιχα η λοκομοτιβά. Οι μισθώσεις αυτών των πολυτελών τρένων απαιτούν προειδοποίηση περίπου μιας εβδομάδας.

Ενδιαφέρον έχουν δείξει Βρετανοί tour operators που έχουν προγραμματίσει ταξίδια στη Βουλγαρία με τα δυο τρένα στη διαδρομή Sofia – Plovdiv – Veliko Tarnovo – Gorna Oryahovitca – Pleven – Mezdra – Sofia. ( [www.bdz.bg](http://www.bdz.bg))

### 2.3. Τουρκία – Τουρκικός Σιδηρόδρομος (TCDD)

Η ιστορική διαδρομή των σιδηρόδρομων αναφέρεται σε τρεις περιόδους: την προ-δημοκρατίας περίοδο, τη περίοδο δημοκρατίας (1923 - 1950) και τη περίοδο μετά το 1950.

- Προ-δημοκρατίας περίοδο (1856 - 1900). Οι σιδηροδρομικές γραμμές κατασκευάστηκαν στη περιοχή της Οθωμανικής αυτοκρατορίας και οι διαδρομές τους διαφοροποιήθηκαν σύμφωνα με τους οικονομικούς και πολιτικούς στόχους των κρατών Βρετανίας, Γαλλίας, Γερμανίας που είχαν διακριτές ζώνες επιρροής. Έτσι με σκοπό τη μεταφορά αγροτικών προϊόντων απαραίτητων πρώτων υλών στη κλωστοϋφαντουργία η την ανάπτυξη των ορυχείων σε περιοχές 20 km γύρω από τις γραμμές διαφοροποιήθηκαν οι διαδρομές και γενικεύτηκαν με το προνόμιο στα κράτη αυτά εγγυημένου κέρδους ανά χιλιόμετρο. Συνολικά κατασκευαστήκαν 4 000 χιλιόμετρα γραμμών ( 2282 χιλ. κανονικού πλάτους, 70 χιλ. στενής γραμμής από τις ξένες εταιρίες και 1378 χιλ. κανονικού πλάτους υπό τον έλεγχο του κράτος).
- Περίοδο δημοκρατίας – περίοδος εντατικής για τους σιδηρόδρομους (1923 - 1950) συμφωνία Ataturk (κοινοβούλιο 1<sup>η</sup> Μαρτίου 1922). «Η δραστηριότητα και η ενέργεια της οικονομικής ζωής μετράται με τη κατάσταση και το επίπεδο των μεταφορικών μέσων, δρόμων, σιδηροδρομικών γραμμών και λιμανιών».

Οι σιδηρόδρομοι έθεσαν τους παρακάτω στόχους που έπρεπε να επιτευχθούν για την ανάπτυξη της οικονομίας

- ✓ Τη σύνδεση μελλοντικών παραγωγικών κέντρων με τις φυσικές πηγές όπως για παράδειγμα η γραμμή που έφτανε στην Ergani αποκαλούνταν «η γραμμή του χαλκού» άλλη «η γραμμή του σιδήρου» ενώ οι γραμμές στα Adana και Cetinkaya αποκαλούνταν «οι γραμμές του βαμβακιού και του σιδήρου» αντίστοιχα.
- ✓ Τη σύνδεση μεταξύ παραγωγικών και καταναλωτικών κέντρων ιδιαίτερα λιμανιών και αστικών περιοχών.
- ✓ Τη σύνδεση με αναπτυσσόμενες περιοχές με σκοπό τη γενίκευση της οικονομικής ανάπτυξης.
- ✓ Τη σύνδεση με σκοπό την εθνική ασφάλεια και την εδαφική ακεραιότητα της χώρας.



Σε αυτή τη περίοδο η ανάπτυξη των γραμμών συνέχισε σε υψηλούς ρυθμούς, με μείωση κατά τη διάρκεια του Β΄ Παγκοσμίου πολέμου. Έτσι 3 208 χιλιόμετρα μέρος των 3 578 χιλιομέτρων που κατασκευαστήκαν τη περιόδου 1923 – 1950, είχαν γίνει πριν το 1940.

- Εντατική περίοδο για τους δρόμους (μετά το 1950) που θεωρείται η χρυσή περίοδος για τις διαδρομές του αυτοκινήτου. Τη περίοδο αυτή με την κυριαρχία των ΗΠΑ και το σχέδιο – βοήθεια Marshall για τη βιομηχανοποίηση αγροτικών και καταναλωτικών προϊόντων ενθαρρύνονται αποκλειστικά οι αυτοκινητόδρομοι, με αποτέλεσμα μόνο 30 χιλιόμετρα σιδηροδρομικών γραμμών ανά έτος να κατασκευάζονται τη περίοδο αυτή.

Σαν αποτέλεσμα αυτών των πολιτικών το σύστημα μεταφορών στη Τουρκία ουσιαστικά στηρίζεται μόνο στους δρόμους. Ενδεικτικά οι μετακινήσεις επιβατών είναι 96% με το αυτοκίνητο και μόνο 2% με το τρένο.

Η σημερινή κατάσταση σε αριθμούς έχει:

Κύριες γραμμές: 8 697 χιλ.

Βοηθητικές γραμμές: 2 287 χιλ.

Σύνολο: 10 984 χιλ.

Που 95% του είναι στη Βάση της μονής γραμμής

Με ηλεκτρισμό: 2 305 χιλ. 21%

Με σηματοδότηση: 2 665 χιλ. 24%

Τριπλές

Κύριες γραμμές:

Διπλές γραμμές: 403 χιλ. 4%

Τριπλές γραμμές: 28 χιλ. 3%

Τετραπλές γραμμές: 9 χιλ. 1%

## Συνδέσεις με Ευρώπη

Οι σιδηροδρομικές συνδέσεις μεταξύ Τουρκίας και Ευρώπης πραγματοποιούνται καθημερινά και αντίστροφα με

- το Bosphorous Express μεταξύ Κωνσταντινούπολης - Βουκουρέστι – Κωνσταντινούπολης.
- Dostluk/Filia Express Κωνσταντινούπολη - Θεσσαλονίκη – Κωνσταντινούπολη.
- Οι συνδέσεις Κωνσταντινούπολη – Σόφια και Κωνσταντινούπολη – Βελιγράδι πραγματοποιούνται με βαγόνια που συνδέονται στο Bosphorous Express ([www.tedd.gov.tr](http://www.tedd.gov.tr)).

Πίνακας 14. Τιμές ανά διαδρομή

Τιμές σε € ανά άτομο	Β΄ θέση	Α΄ θέση	Διπλή καμπίνα	Μονή καμπίνα	Αναχώρηση (τοπική ώρα)	Άφιξη (τοπική ώρα)
Κων/λη – Σόφια	19,60	29,40	15,00	35,00	22:00	10:35
Κων/λη – Βελιγράδι	48,40	72,60	30,00	60,00	22:00	19:21
Κων/λη – Βουκουρέστι	38,80	58,20	33,00	77,00	22:00	18:29
Κων/λη – Θεσσαλονίκη	25,58	38,52	30,00	50,00	20:30	09:33

Πηγή: [www.tedd.gov.tr](http://www.tedd.gov.tr)

## Κεφάλαιο 2

### 1. Εισαγωγικά στοιχεία

Το πολιτιστικό γεωγραφικό τρίγωνο Θεσσαλονίκη – Σόφια – Κωνσταντινούπολη στο οποίο αναπτύσσεται η επιχειρηματική πρόταση ενός τρένου – ξενοδοχείου περιλαμβάνει κατ' αρχή τις πόλεις Θεσσαλονίκη – Σόφια – Κωνσταντινούπολη και 7 διοικητικές περιφέρειες στην Ελλάδα (Εβρου, Καβάλα, Ξάνθη, Ροδόπη, Δράμα, Σέρρες), 4 διοικητικές περιφέρειες στη Βουλγαρία (Μπλαγκόεφγκραντ, Σμόλυαν, Κούρτζαλι, Χάσκοβο) και 2 διοικητικές περιφέρειες στη Τουρκία (Edirne και Kirklareli).

Η ανάλυση που ακολουθεί στηρίζεται στα

- Πρόγραμμα Ευρωπαϊκής Εδαφικής Συνεργασίας «Ελλάδα-Βουλγαρία» 2007-2013
- Πλαίσιο Στρατηγικής Συνοχής «Τουρκία» 2007-2013
- Προγράμματα πολυμερούς διασυνοριακής συνεργασίας «Μαύρη Θάλασσα» 2007-2013
- Πρόγραμμα IPA διασυνοριακής συνεργασίας «Βουλγαρίας-Τουρκίας» 2007-2013
- Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013 «Ελλάδα»
- Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς 2007-2013 «Βουλγαρία»

Η παρουσίαση των στοιχείων δεν αποσκοπεί στην πλήρη οικονομική εμβάθυνση σε κάθε χώρα, αλλά τη παρουσίαση ενδεικτικών – συγκριτικών στοιχείων που σχετίζονται με την ανάπτυξη, τη μεταφορά, το τουρισμό και φυσικά το ανθρώπινο δυναμικό.

Η ύπαρξη επί σειρά ετών προ του 2007 όπως και τη περίοδο 2007 – 2013, διασυνοριακών προγραμμάτων από την Ευρωπαϊκή Ένωση, έχει ουσιαστικά δημιουργήσει τη πλατφόρμα – «έχει στρώσει το δρόμο» ανάπτυξης του επιχειρηματικού σχεδίου στο τρίγωνο Θεσσαλονίκη – Σόφια – Κωνσταντινούπολη. Η σημαντική συμβολή του τουριστικού τομέα στο ΑΕΠ της κάθε χώρας, η ύπαρξη πλούσιου φυσικού περιβάλλοντος, τα υπάρχοντα καταλύματα, οι υποδομές, το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό και το κυρίαρχο τα υπάρχοντα προγράμματα διασυνοριακής συνεργασίας σηματοδοτούν την επιτυχία σε συνδυασμένα τουριστικά πακέτα όπως αεροδρόμιο – τρένο – ξενοδοχείο.

## 2. Βασικά γενικά χαρακτηριστικά των τριών (3) χωρών Ελλάδα-Βουλγαρία-Τουρκία

Πίνακας 15. Γενικές πληροφορίες των τριών χωρών

	Ελλάδα	Βουλγαρία	Τουρκία
Έκταση (τετρ. χιλ.)	131 957	110 879	783 562
Πληθυσμός (2009)	10 737 428	7 204 687	76 805 524
Αστικοποίηση (% 2008)	61	71	69
Δαπάνες παιδείας (2005) % του ΑΕΠ	4,4	4,5	4
ΑΕΠ (δις, 2009)	\$341	\$90,51	\$863,3
ΑΕΠ αύξηση/μείωση %	-2 (2009)	-4,9	-5,6
	2 (2008)	6,1	0,9
	4 (2007)	6,2	4,7
GDP ανά κεφαλήν	€15 221	€2 518	\$11 200
<b>ΑΕΠ ανά κλάδο</b>			
Αγροτικό κλάδο % (2009)	3,4	7,5	9,4
Βιομηχανία %	20,8	27,6	25,9
Υπηρεσίες %	75,9	64,9	64,7
Εργατικό δυναμικό (2009)	5 εκ.	3,2 εκ.	25,3 εκ.
Αγροτικό κλάδο %	12,4	7,5	29,5
Βιομηχανία %	22,4	36,4	24,7
Υπηρεσίες (%2005)	65,1	56,1	45,8
Ανεργία (% 2009)	9	9,1	14,5
Πληθυσμός κάτω από το όριο της φτώχειας %	20	14	17,11
Επενδύσεις (2009) % του ΑΕΠ	16,6	25	20,1
<b>Προϋπολογισμός</b>			
Έσοδα δις.	\$108,7	\$18,4	\$145,3
Δαπάνες(δις, 2009)	\$145,2	\$18,9	\$180,6

Δημόσιο χρέος % του ΑΕΠ(2009)	113,4	14,7	48,5
Πληθωρισμός % του ΑΕΠ(2009)	1,2	1,6	6,5
Τόκους δανείων Εμπορικών τραπεζών %(2008)	8,65	10,86	-
Χρέος (δισ. 2009)	\$552,8	\$49,28	\$274
Internet χρήστες εκ. (2008)	4,253	2,647	24,483
Αεροδρόμια (2009)	81	212	29
Τρένα (2008)	2 548 χιλ.	4 294 χιλ.	8 697 χιλ.
Standard gauge (1,435m)	1,565 χιλ.	4,049 χιλ.	8,697 χιλ.
Standard gauge με ηλεκτρικό δίκτυο	764 χιλ.	2,880 χιλ.	1,920 χιλ.
Στενή γραμμή (1m)	961 χιλ.	-	-
Στενή γραμμή (0,75m)	22 χιλ.	245 χιλ.	-
Δρόμοι	117,533 χιλ.	40,231 χιλ.	426,951 χιλ.
Ασφαλτοστρωμένοι	107,895 χιλ.	39,587 χιλ.	
Ταχείας κυκλοφορίας	880 χιλ.	331 χιλ.	1,987 χιλ.
Χωματόδρομοι (2005)	9,638 χιλ.	644 χιλ.	-

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων της Eurostat & CIA.

### 3. Κατάταξη Ελλάδας, Βουλγαρίας, Τουρκίας

#### 3.1. Κατάταξη βάσει διεθνών αφίξεων για την Ευρώπη

Πίνακας 16. Κατάταξη βάσει διεθνών αφίξεων για την Ευρώπη

Θέση	Χώρα	Αφίξεις 2007 (σε εκατ.)	Αφίξεις 2008 (σε εκατ.)
1	Γαλλία	81,9	79,3
2	Ισπανία	58,7	57,3
3	Ιταλία	43,7	42,7
4	Ην.Βασίλειο	30,9	30,2
5	Γερμανία	24,4	24,9
6	Ουκρανία	23,1	25,4
7	Τουρκία	22,3	25,0
8	Αυστρία	20,8	21,9
9	Ρωσία	20,2	20,2
10	Ελλάδα	15,2	15,1
11	Πολωνία	15,0	13,0
12	Πορτογαλία	12,3	12,3
13	Ολλανδία	11,0	10,1
14	Κροατία	9,3	9,4
15	Ουγγαρία	8,6	8,8
16	Ελβετία	8,5	8,6
17	Ιρλανδία	8,3	8,0
18	Βέλγιο	7,0	7,1
19	Τσεχία	6,7	6,6
20	Σουηδία	5,2	5,2
21	Βουλγαρία	5,2	5,8
22	Δανία	4,7	4,7
23	Νορβηγία	4,4	4,4
24	Φινλανδία	3,5	3,6
25	Κύπρος	2,4	2,4
26	Αλβανία	2,2	2,7
27	Ανδόρα	2,2	2,1

28	Ισραήλ	2,1	2,6
29	Εσθονία	1,9	1,9
30	Σλοβενία	1,8	1,8

Σημείωση: Δεν περιλαμβάνονται αφίξεις Αλβανών υπηκόων και Βούλγαρων οικονομικών μεταναστών. Τα στοιχεία για την Ελβετία αφορούν σε αφίξεις σε ξενοδοχειακού τύπου καταλύματα. Λόγω έλλειψης στοιχείων για το 2007, οι αφίξεις για τη Ρωσία αφορούν το 2006.

Πηγή: ΣΕΤΕ, επεξεργασία στοιχείων από Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (Παγκόσμιο Τουριστικό Βαρόμετρο Ιούνιος ,2009)

### 3.2. Κατάταξη βάσει Τουριστικών εισπράξεων για την Ευρώπη

Πίνακας 17. Κατάταξη βάσει Τουριστικών εισπράξεων για την Ευρώπη

Θέση	Χώρα	Τουριστικές εισπράξεις 2007 (σε δισ.\$)	Τουριστικές εισπράξεις 2008 (σε δισ.\$)
1	Γαλλία	54,3	55,6
2	Ισπανία	57,7	61,6
3	Ιταλία	42,7	45,7
4	Ην.Βασίλειο	38,6	36,0
5	Γερμανία	36,0	40,0
6	Ουκρανία	4,6	5,8
7	Τουρκία	18,5	22,0
8	Αυστρία	18,9	21,8
9	Ρωσία	9,6	11,9
10	Ελλάδα	15,5	17,1
11	Πολωνία	10,5	11,7
12	Πορτογαλία	10,1	10,9
13	Ολλανδία	13,3	13,4
14	Κροατία	9,3	11,0
15	Ουγγαρία	4,7	6,0
16	Ελβετία	12,2	14,4
17	Ιρλανδία	6,1	6,3
18	Βέλγιο	10,9	12,4
19	Τσεχία	6,6	7,7
20	Σουηδία	12,0	12,5
21	Βουλγαρία	3,1	3,8
22	Δανία	6,2	6,7
23	Νορβηγία	4,5	4,7
24	Φινλανδία	2,8	3,1
25	Κύπρος	2,7	2,7
26	Λουξεμβούργο	4,0	4,5
27	Λιθουανία	1,2	1,3
28	Ρουμανία	1,6	2,0
29	Πολωνία	10,5	11,7



Πηγή: ΣΕΤΕ, επεξεργασία στοιχείων από Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού (Παγκόσμιο Τουριστικό Βαρόμετρο Ιούνιος 2009)

#### 4. Βασικά γενικά χαρακτηριστικά των τριών (3) πόλεων Θεσσαλονίκη – Σόφια – Κωνσταντινούπολη

##### 4.1. Θεσσαλονίκη

Η Θεσσαλονίκη είναι μια ιστορική πόλη της Ελλάδας. Στη μακρά ιστορική της πορεία βρέθηκε υπό την κατοχή διάφορων λαών και απετέλεσε τόπο πολιτισμικής σύγκλισης πολλών εθνοτήτων. Από το 1912 και τη λήξη του Α' Βαλκανικού Πολέμου αποτελεί τη δεύτερη μεγαλύτερη πόλη του σύγχρονου ελληνικού κράτους και σήμερα είναι η μεγαλύτερη πόλη της Μακεδονίας και πρωτεύουσα της περιφέρειας Κεντρικής Μακεδονίας, με πληθυσμό 800.764 κατοίκους 2001. Η θέση της πόλης στην ευρύτερη περιοχή Μακεδονίας-Θράκης, η ύπαρξη του λιμανιού της ως φυσικής πύλης της περιοχής αυτής προς τη θάλασσα αλλά και η φυσική οχύρωσή της καθιστούν τη Θεσσαλονίκη αφενός σημαντικό στρατηγικό σημείο, αφετέρου εμπορικό, συγκοινωνιακό και πολιτισμικό σταυροδρόμι από την αρχαιότητα έως και τα σημερινά χρόνια. Ο Νέος και ο Παλιός Σιδηροδρομικός Σταθμός Θεσσαλονίκης, και ο Σταθμός Υπεραστικών Λεωφορείων (ΚΤΕΛ Μακεδονία) βρίσκονται επίσης στα δυτικά της πόλης. Εδώ βρίσκονται αρκετά παλαιά διατηρητέα εργοστάσια όπως ο Μύλος, το ΦΙΞ και η Βίλκα, τα οποία σήμερα λειτουργούν ανακαινισμένα ως πολυχώροι διασκέδασης.

Η Μονή Λαζαριστών χτισμένη το 1886 από τους μοναχούς του τάγματος του Αγίου Βικεντίου του Παύλου, ευρέως γνωστοί ως Λαζαριστές, από την έδρα του τάγματός τους στην εκκλησία Σεν Λαζάρ (Saint Lazare) του Παρισιού, λειτουργεί σήμερα ως χώρος διεξαγωγής θεατρικών παραστάσεων, συναυλιών και εκθέσεων. Αποτελεί το Πολιτιστικό Κέντρο της Δυτικής Θεσσαλονίκης.

## 4.2. Σόφια

Η Σόφια είναι η πρωτεύουσα και η μεγαλύτερη πόλη της Βουλγαρίας. Βρίσκεται στη δυτική Βουλγαρία, στις πλαγιές του όρους Βίτοσα, και είναι το βασικό διοικητικό, βιομηχανικό και συγκοινωνιακό κέντρο της χώρας.

Σύμφωνα με την απογραφή του 2006 η περιφέρεια της Σόφιας έχει πληθυσμό 1 376 742 κατοίκους και έχει ως σλόγκαν της πόλης το : «Μεγαλώνει, αλλά δεν γερνάει». Η Σόφια αποτελεί τον βασικό σιδηροδρομικό κόμβο της Βουλγαρίας και έχει 8 σιδηροδρομικούς σταθμούς. Το αεροδρόμιο της Σόφιας είναι το μεγαλύτερο της χώρας. Αξίζει να σημειωθούν τα έξι αξιοθέατα:

- Ο ναός-μνημείο «Αλεξάντερ Νέφσκι», χτισμένος κατά την περίοδο 1904-1912.
- Το Εθνικό Ιστορικό Μουσείο της Βουλγαρίας, το μεγαλύτερο μουσείο της χώρας, το οποίο φυλάσσει, μεταξύ άλλων, θρακικούς θησαυρούς.
- Η ρώσικη εκκλησία του Αγίου Νικολάου, χτισμένος σε μοσχοβίτικο στυλ, με 5 μικρούς τρούλους από χρυσό.
- Η βασιλική της Αγίας Σοφίας.
- Η ροτόντα του Αγίου Γεωργίου.
- Η εκκλησία της Αγίας Παρασκευής.
- Το μνημείο «Τσαρ Οσφομποντίτελ» (Τσάρος Απελευθερωτής), προς τιμήν του Ρώσου ηγεμόνα Αλέξανδρου Β', απέναντι από το κτήριο του κοινοβουλίου.
- Το πνευματικό κέντρο «NDK» (Εθνικό Μέγαρο Πολιτισμού), το οποίο εγκαινιάστηκε το 1981 και αποτελεί το μεγαλύτερο πολυλειτουργικό εκθεσιακό και συνεδριακό κέντρο της Νοτιοανατολικής Ευρώπης.

### 4.3. Κωνσταντινούπολη.

Η Κωνσταντινούπολη, διεθνώς γνωστή και ως Ιστανμπούλ είναι η μεγαλύτερη πόλη και λιμάνι της Τουρκίας. Συνιστά ταυτόχρονα κύριο πολιτισμικό, οικονομικό και βιομηχανικό κέντρο της χώρας. Με πληθυσμό 12 782 960 κατοίκων, αποτελεί μια από τις πολυπληθέστερες πόλεις του κόσμου. Είναι κτισμένη στις δύο πλευρές του Κερατίου Κόλπου στη νότια είσοδο του στενού πορθμού του Βοσπόρου που συνδέει τη Μαύρη Θάλασσα στο βορρά με τη θάλασσα του Μαρμαρά στο νότο. Αποτελεί κατά αυτό τον τρόπο τη μοναδική πόλη στον κόσμο που βρίσκεται σε δύο ηπείρους, την Ευρώπη και την Ασία. Αξίζει να σημειωθούν σημαντικότερα αξιοθέατα στη συνέχεια. Επί της παλαιάς πόλης και της περιοχής Εμινονού βρίσκεται το περίφημο ανάκτορο Τοπ Καπί, που υπήρξε επίσημη κατοικία σουλτάνων της οθωμανικής αυτοκρατορίας. Βορειότερα βρίσκεται το Αρχαιολογικό Μουσείο και ανατολικά το Τσινιλί Κιοσκ που στεγάζει σήμερα μουσείο κεραμικής. Σε μικρή απόσταση από το Τοπ Καπί δεσπόζει η Αγία Σοφία με τους τέσσερεις μιναρέδες, δίπλα από την περιοχή του παλαιού υποδρόμου της Κωνσταντινούπολης (At Meydanı) που σήμερα αποτελεί δημόσιο πάρκο και ονομάζεται επίσης πλατεία Σουλτάν Αχμέτ. Στο χώρο ξεχωρίζουν οι οβελίσκοι του Θεοδοσίου Α' και του Κωνσταντίνου Ζ', καθώς και η Στήλη των Όφρων. Στη βόρεια είσοδο του υποδρόμου είναι κτισμένο το λεγόμενο Γερμανικό Συντριβάνι, με στοιχεία νεοβυζαντινής αρχιτεκτονικής, που υπήρξε έργο της γερμανικής κυβέρνησης για τον εορτασμό της επίσκεψης του αυτοκράτορα Βίλχελμ Β' στην πόλη. Έναντι του συντριβανιού, και νοτιοδυτικά της Αγίας Σοφίας, βρίσκεται το τζαμί του Σουλτάνου Αχμέτ, κοινώς γνωστό ως Μπλε Τζαμί, που συγκαταλέγεται στα αριστουργήματα της ισλαμικής αρχιτεκτονικής. Σημαντικό τέμενος είναι επίσης αυτό του Σουλεϊμάν, αφιερωμένο στον Σουλεϊμάν Α' τον Μεγαλοπρεπή. Βόρεια της Αγίας Σοφίας συναντάται ο ναός της Αγίας Ειρήνης, με τυπικά χαρακτηριστικά ρωμαϊκής βασιλικής, που λειτουργεί επίσης ως μουσείο. Στη συνοικία Εντιρνέ Καπού, σε απόσταση περίπου 150 μ. από το Θεοδοσιανό τείχος, βρίσκεται η Μονή της Χώρας (Καριγιέ Τζαμί), που ανήκει στα σημαντικότερα μνημεία βυζαντινής τέχνης, της μέσης και ύστερης περιόδου της. Άλλοι αξιοσημείωτοι ναοί είναι η Παναγία Παμμακάριστος, πλησίον του Οικουμενικού Πατριαρχείου, και η Μονή των Αγίων Σεργίου και Βάκχου. Ιδιαίτερο ενδιαφέρον παρουσιάζουν επίσης οι δύο αγορές: η αιγυπτιακή Μισίρ τσαρσί και η σκεπαστή Καπαλί τσαρσί που με έκταση περίπου 200.000 τετραγωνικών μέτρων αποτελεί μία από τις μεγαλύτερες αγορές του κόσμου.

Σημαντικά αξιοθέατα συναντώνται επίσης στη μοντέρνα πόλη, που οριοθετείται από την περιοχή του Μπέιογλου (παλαιά συνοικία Πέρα). Η γέφυρα του Γαλατά συνδέει την περιοχή αυτή με την παλαιά πόλη, ενώ στη συνοικία του Γαλατά δεσπόζει ο ομώνυμος πύργος, ύψους περίπου 70 μέτρων. Επίκεντρο της μοντέρνας πόλης είναι η πλατεία Ταξίμ, ή Πλατεία Ανεξαρτησίας, που αποτελεί συγκοινωνιακό κόμβο με πολυάριθμα κέντρα διασκέδασης. Στη συνοικία Χαρμιγιέ, σε σχετικά μικρή απόσταση από την πλατεία Ταξίμ, βρίσκεται το Στρατιωτικό Μουσείο, με εκθέματα από όλες τις περιόδους της στρατιωτικής ιστορίας της Τουρκίας. Στην περιοχή Μπέιογλου βρίσκεται το σύμπλεγμα του Κιλίτζ Αλί Πασά, που περιλαμβάνει τζαμί, μεντρεσέ, χαμάμ, μικρό μανσωλείο και συντριβάνι, χτισμένο κατ' εντολή του Κιλίτζ Αλή Πασά. Σημαντικότερο ίσως αξιοθέατο της περιοχής είναι το παλάτι Ντολμάμπαχτσε, μαζί με το ομώνυμο τζαμί και τον μπαρόκ ρυθμού Πύργο του Ρολογιού. Αξιόλογα ανάκτορα είναι επίσης το Μπεηλέρμπεη, στην ομώνυμη συνοικία, και το Κιουτσιουκσού στη συνοικία Μπεϊκόζ, που βρίσκονται επί της ασιατικής πλευράς του Βοσπόρου, όπως και τα παλάτια Γιλντίζ, στην περιοχή Μπεσικτάς, και Σιραγάν, μεταξύ της Μπεσικτάς και της συνοικίας Ορτάκιοϊ.

Άξια αναφοράς είναι επίσης τα κάστρα κατά μήκος του Βοσπόρου, όπου κυριαρχούν το Ρούμελι Χισάρ στην ευρωπαϊκή Τουρκία, και το Κάστρο της Ανατολίας ή Ανάντολου Χισάρ στην ασιατική ακτή. ([www.el.wikipedia.org](http://www.el.wikipedia.org))

## 5. Βασικά γενικά χαρακτηριστικά των περιφερειών που περικλείονται στο γεωγραφικό τρίγωνο Θεσσαλονίκη – Σόφια – Κωνσταντινούπολη

Υπάρχουν σημαντικές διαφορές στην οικονομική δομή και των τριών χωρών, μάλιστα υπάρχουν σημαντικές διαφορές μεταξύ των περιφερειών της ίδιας χώρας.

Ενδεικτικά στη Βουλγαρία από άποψη απασχόλησης ανά οικονομικό κλάδο, το Χάσκοβο έχει το υψηλότερο μερίδιο του πληθυσμού που απασχολείται στη βιομηχανία, ενώ στο Γιάπμολ πέραν του μισού πληθυσμού απασχολείται στον αγροτικό τομέα, ενώ το μεγαλύτερο μέρος του πληθυσμού στο Μπουργιάς ασχολείται στις υπηρεσίες και τις κατασκευές λόγω της ανάπτυξης του τουριστικού τομέα.

Αντίστοιχα στη Τουρκία στις επαρχίες Edirne και Kirklareli περίπου 50% του πληθυσμού ασχολείται στον αγροτικό τομέα και στο Edirne ακολουθούν οι υπηρεσίες και οι κατασκευές ενώ στο Kirklareli ακολουθεί η βιομηχανία.

Η διασυνοριακή περιοχή έχει ένα σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα: τον εξαιρετικό συνδυασμό των φυσικών της πόρων. Το ανάγλυφο των ορεινών όγκων, οι ακτογραμμές, τα ποτάμια και τα δάση, τα φυσικά προστατευόμενα πάρκα, αποτελούν πόλο έλξης για τους τουρίστες κάθε εποχή του χρόνου. Η επιλέξιμη περιοχή διαθέτει τη δυναμικότητα υποδοχής επισκεπτών με ποικίλα ενδιαφέροντα και της προσφοράς εναλλακτικών προτάσεων ψυχαγωγίας και τουρισμού. Παρόλα αυτά ο τουρισμός, είτε μαζικός κατά τη διάρκεια του καλοκαιριού είτε εναλλακτικός, δεν είναι εξίσου αναπτυγμένος στην επιλέξιμη περιοχή. Σημειώνονται μεγάλες διαπεριφερειακές ανισότητες. Η τουριστική βιομηχανία αναπτύσσεται συνεχώς και οι προοπτικές για την περαιτέρω εξέλιξή της είναι υψηλές. Αξίζει, ωστόσο, να σημειωθεί ότι οι πρωτοβουλίες που υπήρξαν έως τώρα δεν έχαιραν στρατηγικού συντονισμού.

Πράγματι, σε ορισμένες περιοχές όπως η Θεσσαλονίκη και η Καβάλα, υφίστανται τουριστικές υποδομές για το μαζικό και τον επαγγελματικό τουρισμό, χωρίς όμως κάποια ιδιαίτερη διασύνδεση μεταξύ των υπηρεσιών και των επαγγελματιών του τουριστικού τομέα. Από την άλλη, κατά τα τελευταία δέκα χρόνια, κυρίως στην Ελληνική πλευρά της

επιλέξιμης περιοχής (λόγω ΠΕΠ και της Κοινοτικής πρωτοβουλίας LEADER), αυξήθηκαν σημαντικά οι υποδομές αγροτουρισμού, όπως μικρές αγροικίες, παραδοσιακές ταβέρνες και καταστήματα με τοπικά προϊόντα και τρόφιμα. Η τάση αυτή παρουσιάζει μεγάλο δυναμισμό και στις δύο πλευρές της επιλέξιμης περιοχής και φαίνεται πως υπάρχει η δυνατότητα να μεταμορφώσει ολόκληρες περιοχές σε πόλους αγροτουριστικού ενδιαφέροντος. Επιπλέον, οι πολλαπλοί μοναδικοί πόροι της περιοχής μπορούν εύκολα να προσελκύσουν επισκέπτες προσφέροντάς τους μεγάλη ποικιλία επιλογών. Ενδεικτικά αναφέρονται παρακάτω ορισμένα σημεία που αξίζει να διερευνηθούν:

- Αρχαιολογικές τοποθεσίες και μουσεία (π.χ. Μέλικ, Περπερικόν, αρχαίο θέατρο Καβάλας, Φίλιπποι)
- Φυσικά ιαματικά λουτρά (Σαντάνσκι, Ντέβιν, Σέρρες)
- Εκκλησίες και μοναστήρια (το Μοναστήρι της Ρύλα που περιλαμβάνεται στον κατάλογο κληρονομιάς της UNESCO)
- Χιονοδρομικά κέντρα ( Παμπόροβο, Λαϊλιάς-Σέρρες, Φαλακρό-Δράμα )

Σχετικά με τον επαγγελματικό και συνεδριακό τουρισμό, θα πρέπει να σημειωθεί ότι στη διασυνοριακή περιοχή (κυρίως στη Θεσσαλονίκη και τη Κωνσταντινούπολη) φιλοξενούνται κάθε χρόνο πολλές επιχειρηματικές εκδηλώσεις, εκθέσεις, συνέδρια και σύνοδοι κορυφής. Καθώς απευθύνονται σε συγκεκριμένες ομάδες ατόμων με υψηλές προσδοκίες και πρότυπα, απαιτούν μία ολοκληρωμένη στρατηγική και διαποίκιση των προϊόντων και των υπηρεσιών που προσφέρονται όσον αφορά στην ποιότητα, την τιμή και τη γνησιότητά τους.

Παρά το δυναμικό της επιλέξιμης περιοχής του ΕΠ, συνεχίζει να υπάρχει μια σχετικά συγκεχυμένη προσέγγιση του τουρισμού ως βιομηχανικού τομέα σε εθνικό και περιφερειακό επίπεδο· παρατηρείται έλλειψη μίας ολοκληρωμένης προσέγγισης. Είναι ιδιαίτερα αξιοσημείωτο το γεγονός ότι δεν υπάρχει διασυνοριακή διάσταση στις υπάρχουσες τουριστικές πρωτοβουλίες στην περιοχή του προγράμματος. Ωστόσο, οι φυσικοί και λοιποί πόροι δίνουν τη δυνατότητα διαφορετικών μορφών τουρισμού. Η διασυνοριακή περιοχή χρήζει μίας ολοκληρωμένης προσέγγισης για την ποιότητα, που θα εστιάζει στην ικανοποίηση του πελάτη και θα βασίζεται

στις οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις της αειφόρου ανάπτυξης.(www.espa.gr)

Πίνακας 18. Κατανομή του εργατικού δυναμικού στη διασυνοριακή περιοχή

Δείκτη ανά Περιοχή (% Μ.Ο.)	Μακεδονίας Θράκη	Θεσσαλονίκης	Σερρών	Κούρτζαλι	Χάσκοβο	Μπουργάς	Γιάμολ	Edirne	Kirklareli
Πρωτογενής τομέας	28,04	6,5	23,1	1,4	3,3	5,0	7,6	49,6	48,2
Δευτερογενής τομέας	20,52	30,6	29,4	47,6	43,6	26,4	31,8	9	17,8
Τριτογενής τομέας	51,43	62,9	47,5	51	53,2	59,9	55,8	38,4	31,2

Πηγή: Επεξεργασία από Eurostat, 2006



Πίνακας 19. Πληθυσμός της τριγωνικής διασυνοριακής περιοχής και κατά κεφαλή ΑΕΠ

	Πληθυσμός	Κατά κεφαλή ΑΕΠ (€)	Μέσος Όρος ΑΕΠ(€)
<b>Ελλάδα</b>			15 221
Νομαρχία Έβρου	149 243	10 852	
Νομαρχία Καβάλας	140 546	11 141	
Νομαρχία Ξάνθης	105 590	10 335	
Νομαρχία Ροδόπης	111 306	9 051	
Νομαρχία Δράμας	100 775	8 891	
Νομαρχία Θεσσαλονίκης	1 125 422	13 759	
Νομαρχία Σερρών	190 143	7 990	
<b>Βουλγαρία</b>			2 518
Περιφέρεια Σόφια (2006)	1 376 742		
Περιφέρεια Μπλαγκόεφγκραντ	333 577	2 053	
Περιφέρεια Σμόλναν	131 010	1 935	
Περιφέρεια Κούρτζαλι	158 541	1 815	
Περιφέρεια Χάσκοβο	266 073	1 820	
Περιφέρεια Μπουργάς	418 750	2 631	
Περιφέρεια Γιάμπολ	266 073	1 482	
<b>Τουρκία</b>			\$11 200
Κωνσταντινούπολη (2009)	12 782 960	\$10 436	
Επαρχία Edirne	402 606	2 264	
Επαρχία Kırklareli	328 461	3 383	

Πηγή: Επεξεργασία από Eurostat, 2006

Πίνακας 20 . Καταλύματα της τριγωνικής διασυνοριακής περιοχής (Περιλαμβάνονται όλα τα είδη καταλυμάτων δηλ. κατηγορίας πολυτελείας έως Γ/Δ. Οι μονάδες αγροτουρισμού δεν περιλαμβάνονται)

Περιφέρειες	Καταλύματα
Ελλάδα(2007)	
Νομαρχία Έβρου	63
Νομαρχία Καβάλας	246
Νομαρχία Ξάνθης	18
Νομαρχία Ροδόπης	21
Νομαρχία Δράμας	20
Νομαρχία Θεσσαλονίκης	132
Νομαρχία Σερρών	31
Βουλγαρία(2009)	
Περιφέρεια Σόφια	191
Περιφέρεια Μπλαγκόεφγκραντ	200
Περιφέρεια Σμόλνταν	342
Περιφέρεια Κούρτζαλι	22
Περιφέρεια Χάσκοβο	34
Περιφέρεια Μπουργάς	1 101
Περιφέρεια Γιάμπολ	49
Τουρκία	
Κωνσταντινούπολη (2006)	283

Επαρχία Edirne

-

Επαρχία Kırklareli

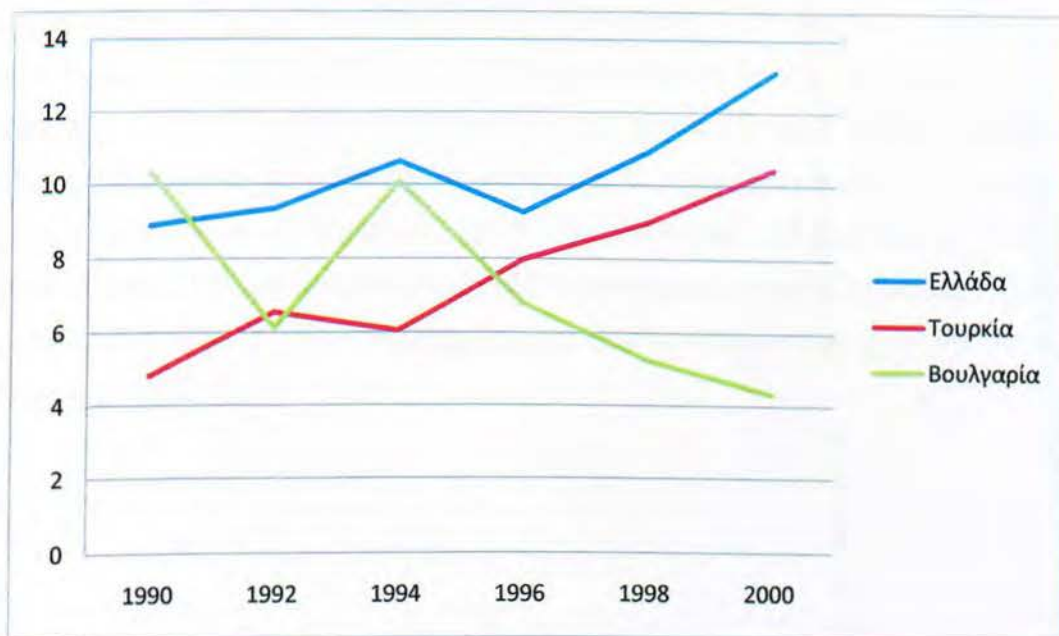
-

Πηγή: Επεξεργασία από esi.gr, nsi.bg, Wikipedia

## 6. Τουρισμός

Με συνολικές αφίξεις στις χώρες Ελλάδα – Βουλγαρία – Τουρκία της τάξης των 46 εκ. τουριστών το 2008, ο τουριστικός τομέας έχει αναδειχτεί και στις τρεις χώρες για τη σημαντική συνεισφορά του στο ΑΕΠ και στην απασχόληση της κάθε χώρας.

Διάγραμμα 3. Αφίξεις



Πηγή: Επεξεργασία από esi.gr, nsi.bg, turkstat.gov.tr

Το 2004 στη Βουλγαρική πλευρά ο τουριστικός τομέας απασχολεί το 5,5% του ενεργού εργατικού δυναμικού. Σύμφωνα με το Βουλγαρικό Εθνικό Στατιστικό Ινστιτούτο οι συνολικές αφίξεις αλλοδαπών το 2004 ανέρχονταν σε 6 981 597. Παρατηρείται αύξηση στον αριθμό των επισκέψεων από όλες σχεδόν τις χώρες. Σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος η μεγαλύτερη αύξηση παρατηρήθηκε στις επισκέψεις πολιτών από: Μάλτα - 77,1%, Π.Γ.Δ.Μ. - 34,0%, η Δανία - 29,2%, Σλοβενία - 23,2%, Ουκρανία - 21,8%, η Ρωσία - 19,2%, Τσεχία - 18,5%, Πολωνία - 16,3%, Ελβετία - 15,8%, Σερβία - 15,1%, Σλοβακία - 14,9%, Ρουμανία - 14,8%, Ιταλία - 12,1%, Αυστρία - 11,3% και άλλα. Το ΑΕΠ σημειώνει αύξηση κατά 5,4 τοις εκατό το 2004, μια σημαντική συμβολή σε αυτό είναι ο τομέας των υπηρεσιών - μια αύξηση ύψους 6% όπου υπήρχαν εξελίξεις στο χρηματοπιστωτικό τομέα και στο τουρισμό.

Στη Τουρκία με σοβαρή τουριστική ανάπτυξη τη περίοδο 2001 – 2005 οι αφίξεις ανέρχονται σε 10 430 788 εκ των οποίων 9 904 716 αλλοδαποί. Ο τουρισμός αναπτύσσεται ελκύνοντας επισκέπτες με τις τουριστικές διευκολύνσεις, τα ιστορικά μνημεία και τις παραδόσεις. Οι τουριστικές υποδομές παραμένουν ακόμη σε μεγάλο βαθμό αναξιοποίητες.

Στην Ελλάδα κατά τη περίοδο 1990 – 2000 διατηρήθηκαν θετικοί ρυθμοί ανάπτυξης, σε περίοδο όμως τη περίοδο 2000 – 2004 σημειώθηκε συρρίκνωση της τουριστικής κίνησης. Το 2004 οι αφίξεις αλλοδαπών τουριστών ανήλθαν σε 6 313 228 δηλαδή 18,7% μείωση σε σχέση με το 2000, με τις ίδιες τάσεις και στην εσωτερική τουριστική κίνηση όπου το 2004 οι αφίξεις ανήλθαν σε 5 567 107 με μείωση 4,6% σε σχέση με το 2000 και έτσι ο συνολικός αριθμός αφίξεων το 2004 ανήλθε σε 11 880 335 με μείωση 12,7% σε σχέση με το 2000. Το 2004 η συμμετοχή του τουρισμού ανέρχεται στο 7,57% του ΑΕΠ περίπου 8,8 δις εκ. ευρώ έναντι 6,8% του ΑΕΠ το 2000. Το κυρίαρχο τουριστικό προϊόν είναι παραθεριστικός τουρισμός – ήλιος – θάλασσα – ενώ διαφοροποιημένα συμπληρωματικά προϊόντα κάνουν την εμφάνιση τους τα τελευταία χρόνια.

## 7. Φυσικό Περιβάλλον

Η γεωγραφική ενότητα που περικλείεται στο ευρύτερο τρίγωνο Θεσσαλονίκη – Σόφια – Κωνσταντινούπολη αποτελείται από οικολογικά προστατευόμενες περιοχές

- από τη συνθήκη RAMSAR (Η Συνθήκη Υγροτόπων, που υπογράφηκε στην πόλη Ραμσάρ του Ιράν το 1971)
- από το Δίκτυο NATURA 2000 και
- από τον Κατάλογο παγκόσμιας κληρονομιάς της UNESCO

Στην Ελλάδα:

- ⇒ Υγρότοποι RAMSAR: Δέλτα του Έβρου, Λίμνη Βιστονίδα - Λιμνοθάλασσα Πόρτο-Λάγος και Λίμνη Μητρικού, Λίμνη Ισμαρίδα και σύμπλεγμα λιμνών Θράκης, Δέλτα του Νέστου, Λίμνη Βόλβη και Λίμνη Κορώνεια, Λίμνη Κερκίνη.
- ⇒ Δίκτυο NATURA 2000: συνολικά 76 τοποθεσίες που αναμένεται να αυξηθούν το 2007.
- ⇒ Δάση εκπληκτικής ομορφιάς: Κοιλιάδα του ποταμού Νέστου.
- ⇒ Καταγεγραμμένα φυσικά μνημεία: Δάσος οξιάς Χαϊντού-Κούλα , δάσος Φρακτού, Παρθένο δάσος Κεντρικής Ροδόπης, ορεινοί όγκοι Βροντούς-Λαϊλιάς.
- ⇒ Σημαντικές περιοχές για είδη πτηνών: 8 περιοχές στη Θράκη, 10 περιοχές στην Ανατολική Μακεδονία και 24 περιοχές σε Κεντρική και Δυτική Μακεδονία.
- ⇒ Βιογενετικές προστατευόμενες περιοχές: Όρος Χαϊντού-Κούλα και γύρω βουνοκορφές, Παρθένο δάσος Κεντρικής Ροδόπης
- ⇒ Ο όρος «Εθνικός Δρυμός» αρχικά επικράτησε στη Ελλάδα αντί του «Εθνικού Πάρκου», που ισχύει διεθνώς. Δρυμός σημαίνει «δάσος δρυών», καθώς και «δασωμένη περιοχή, που καλύπτεται από άγρια βλάστηση». Ο πρώτος Εθνικός Δρυμός που ιδρύθηκε στη χώρα είναι αυτός του Ολύμπου , το 1938. Από το Μάρτιο του 2004 ανακηρύχτηκαν Εθνικά Πάρκα η περιοχή Δάσος Δαδιάς-Λευκίμμης-Σουφλίου. Τον Οκτώβριο του 2005 οριοθετήθηκε και θεσμοθετήθηκε το Εθνικό Πάρκο Λίμνης Κερκίνης , τον Ιανουάριο του 2006 το Εθνικό Υγροτοπικό Πάρκο Δέλτα Έβρου.

Στην Βουλγαρία:

- ⇒ Κατάλογος παγκόσμιας κληρονομιάς της UNESCO: Εθνικός Δρυμός Πιρίν (από το 1983).
- ⇒ Εθνικοί Δρυμοί: Εθνικός δρυμός Ρίλα και Εθνικός δρυμός Πιρίν
- ⇒ Καταγεγραμμένα φυσικά μνημεία: Δάσος οξιάς Χαϊντού-Κούλα , Εθνικός δρυμός Πιρίν
- ⇒ Δίκτυο NATURA 2000: Το βουνό Στράντζα αν και όχι πολύ ψηλό, βρίσκεται στα παράλια της Μαύρης Θάλασσας στη ΝΑ Βουλγαρία στα σύνορα με την Τουρκία. Η Στράντζα βρίσκεται μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας και συνδυάζει την χαρακτηριστική ομορφιά των δυο ηπείρων.

Πριν από 15 χρόνια το βουλγαρικό τμήμα του όρους Στράντζα κηρύχτηκε εθνικό φυσικό πάρκο. Πρόκειται για την μεγαλύτερη προστατευόμενη περιοχή στη Βουλγαρία η οποία καλύπτει το 1% της συνολικής της επικράτειας. Στην περιοχή του, από το 1931, βρίσκεται το πάρκο Σιλκόσια, το παλιότερο φυσικό πάρκο της χώρας, το οποίο διαθέτει μεγάλο φυσικό πλούτο. Το πάρκο Σιλκόζια είναι μοναδικό στη περιοχή της Ευρώπης. Η περιοχή του φυσικού πάρκου Στράντζα ανήκει, σε όλη της την έκταση, στο ευρωπαϊκό δίκτυο «NATURA 2000» που στο πλαίσιο του προγράμματος PHARE 2005 και 2006 είχε αναπτυχτεί η κοινό Βούλγαρο - Τουρκική δράση. Το Lopusna / Uzunbudzhak που από το 1977 είναι μέρος του παγκόσμιου δίκτυο της UNESCO στο πρόγραμμα «Άνθρωπος και βίοςφαιρα » και ανήκει επίσης στο Ευρωπαϊκό δίκτυο προστατευόμενων περιοχών.

Στη Τουρκία από τις πλέον ενδιαφέρουσες προστατευόμενες περιοχές είναι

- ⇒ Το Εθνικό πάρκο της λίμνης Γκαλά (Gala Lake National Park) στη επαρχία Edirne.
- ⇒ Η Saka Gölü (Saka Lake) Nature Reserve Area και η Kasatura Körfezi (Kasatura Bay) Nature Reserve Area και οι δυο στην επαρχία Kırklareli η οποία βρίσκεται στα βόρεια της Ανατολικής Θράκης στα σύνορα της Τουρκίας με την Βουλγαρία.
- ⇒ Βιογενετικές προστατευόμενες περιοχές: ο υγροβιότοπος του ποταμού Έβρου/Maritsa/Meniç μεταξύ Τουρκίας, Βουλγαρίας και Ελλάδας.

## 8. Ανάλυση Δυνατών και Αδύνατων Σημείων, Ευκαιριών και Απειλών (SWOT)

Οι παρακάτω πίνακες απεικονίζουν τη συνθετική διάγνωση και τα ευρήματά της με τη μορφή της ανάλυσης SWOT.

Πίνακας 21. Ανάλυση Δυνατών και Αδύνατων Σημείων

Δυνατά σημεία	Αδύνατα σημεία
Επιχειρηματικό Περιβάλλον & Πρωτογενής Τομέας, Τουρισμός	
Γεω-οικονομική θέση σε σχέση με τα Βαλκάνια και τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας	Χαμηλός δείκτης απασχόλησης του ενεργού πληθυσμού
Ισχυρό αγροτικό και αλιευτικό προφίλ.	Υψηλή ανεργία ευπαθών ομάδων του πληθυσμού
Σημαντικές επενδύσεις στους τομείς της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών	Διαρθρωτικά προβλήματα στον πρωτογενή / δευτερογενή τομέα
Συγκέντρωση σημαντικών οικονομικών δραστηριοτήτων στα αστικά κέντρα	Κυριαρχία παραδοσιακών επιχειρήσεων
Θεσσαλονίκη, Σόφια, Κων/νη, κέντρα οικονομικής δραστηριότητας	Έλλειψη εξειδίκευσης του προσωπικού
Υπαρξη θερμοκοιτίδων για τις ΜΜΕ	Ανεπαρκής προετοιμασία για προσαρμογή στη νέα ΚΑΠ
Υψηλό δυναμικό οικονομικής ανάπτυξης	Καθυστέρηση στην υιοθέτηση νέων τεχνολογιών και ενσωμάτωσή τους στις παραγωγικές δραστηριότητες
Ελλάδα και Βουλγαρία ανήκουν σε κράτη-μέλη της ΕΕ	Αυξημένο εργατικό κόστος
Υπάρχουσα εμπειρία από το πρόγραμμα INTERREG IIIA	Διαρθρωτικά οικονομικά προβλήματα
Ενεργειακά δίκτυα	Συχνά φαινόμενα λαθρεμπορίας
Διαποικίλη της οικονομίας στις αγροτικές περιοχές / ανάπτυξη οικολογικών παραγωγών	Έλλειψη τουριστικής πολιτικής
Ανάπτυξη δικτύων συνεργασίας	Έλλειψη υψηλά εξειδικευμένου ανθρώπινου δυναμικού
Περιοχή πλούσια σε φυσικούς πόρους	



Ύπαρξη βουνών, λιμνών, ποταμών	
Πλούσια βιοποικιλότητα (πανίδα και χλωρίδα)	
Χιονοδρομικά κέντρα στη διασυνοριακή περιοχή Ελλάδας και Βουλγαρίας	
Διεθνείς λιμένες και αεροδρόμια στην περιοχή	
Σύνδεση με σύγχρονους αυτοκινητοδρόμους (Εγνατία, Ευρωπαϊκοί διάδρομοι, αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ)	
Εθνικοί δρυμοί και προστατευόμενα πάρκα	
Εκκλησίες, μοναστήρια, μουσεία, αρχαιολογικοί χώροι & μνημεία	
<b>Φυσικό &amp; Αστικό Περιβάλλον, Υποδομές, Κοινωνία της Πληροφορίας</b>	
Επαρκές δυναμικό νερού	Περιβαλλοντική ρύπανση κυρίως στα αστικά κέντρα
Πλούσια δασικά και υδρόβια οικοσυστήματα	Σοβαρά περιβαλλοντικά προβλήματα σε αστικές περιοχές
Ύπαρξη προστατευόμενων περιοχών (NATURA 2000, καταφύγια ζώων, εθνικοί δρυμοί)	Αστικοποίηση σε συνδυασμό με εγκατάλειψη των αγροτικών περιοχών
Ύπαρξη σημαντικών αστικών κέντρων καθώς και δευτερεύοντα μικρότερα κέντρα	Μεγάλη πίεση στους υδάτινους πόρους
Κατασκευή της Εγνατίας Οδού	Περιορισμένος αριθμός διασυνοριακών σταθμών
Πέρασμα του δικτύου φυσικού αερίου	Δυσκολίες στις μεταφορές λόγω του ανάγλυφου των ορεινών όγκων
Σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκης-Σόφιας	Ανεπαρκές δευτερεύον δίκτυο μεταφορών ανάμεσα στις νομαρχίες, κυρίως στις αγροτικές περιοχές
Σιδηροδρομική σύνδεση Θεσσαλονίκης-Κωνσταντινούπολη	Μεγάλη απόσταση από τα ανεπτυγμένα κέντρα της Δυτικής Ευρώπης
Σιδηροδρομική σύνδεση Κωνσταντινούπολης - Σόφιας	Μικρή ενσωμάτωση υψηλής τεχνολογίας στους περισσότερους παραγωγικούς τομείς
Διεθνείς αερολιμένες (Θεσσαλονίκη, Αλεξανδρούπολη, Καβάλα Σόφια,Κων/λη)	
Λιμάνια Θεσσαλονίκης, Καβάλας, Αλεξανδρούπολης, Κωνσταντινούπολης.	
Υψηλού επιπέδου υποδομές τηλεπικοινωνιών	

στην Ελληνική πλευρά που υποστηρίζονται από καλώδια οπτικών ινών	
Υπαρξη αρδευτικών και ηλεκτροπαραγωγικών φραγμάτων	
Επαρκείς υποδομές για την υποστήριξη διασυνδέσεων τεχνολογιών πληροφορικής υψηλών ταχυτήτων	
Ανάπτυξη επιχειρήσεων τηλεπικοινωνιών	
<b>Ανθρώπινοι Πόροι (Εκπαίδευση, Επαγγελματική Κατάρτιση, Έρευνα, Κοινωνική Ένταξη, Δημογραφικό Προφίλ, Ίσες Ευκαιρίες) και Δημόσια Διοίκηση</b>	
Υπαρξη διακεκριμένων πανεπιστημίων και τεχνολογικών ιδρυμάτων στην περιοχή	Γήρανση πληθυσμού
Υπαρξη ερευνητικών ινστιτούτων	Μεγάλος αριθμός ανεidίκευτου προσωπικού
	Υψηλή ανεργία νέων και γυναικών
	Ανομοιότητες πληθυσμού μεταξύ των αστικών πυκνοκατοικημένων κέντρων και των αγροτικών αραιοκατοικημένων περιφερειακών δήμων και ορεινών περιοχών
	Μικρή συνεργασία μεταξύ έρευνας και επιχειρηματικότητας
	Έλλειψη ανθρώπινου δυναμικού με υψηλή εξειδίκευση
<b>Πολιτισμός</b>	
Πλούσια πολιτιστική κληρονομιά (μουσεία, εκκλησίες, μοναστήρια, κ.λπ.)	Η προφορική και γραπτή επικοινωνία μεταξύ των ανθρώπων της διασποράς της περιοχής είναι δύσκολη
Πλούσια παραδοσιακή κληρονομιά (μουσική, λαϊκή παράδοση, και χοροί)	
Ενίσχυση των δικτύων και των πολιτιστικών ανταλλαγών κατά το τελευταίο διασποράς πρόγραμμα	

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων (www.espa.gr)

Πινάκας 22 . Ανάλυση των Ευκαιριών και των Απειλών

Ευκαιρίες	Απειλές
<b>Επιχειρηματικό Περιβάλλον &amp; Πρωτογενής Τομέας, Τουρισμός</b>	
Σημαντικές επενδύσεις στη διασυνοριακή περιοχή	Μικρή διασυνοριακή συνεργασία και ολοκλήρωση των τοπικών οικονομιών
Χρηματοοικονομικά μέσα και υποστήριξη για την επιχειρηματικότητα	Συγκέντρωση οικονομικών δραστηριοτήτων στα αστικά κέντρα
Αυξημένο ενδιαφέρον για επενδύσεις στην περιοχή λόγω της πρόσφατης ένταξης της Βουλγαρίας στην ΕΕ	Ο αντίκτυπος της νέας ΚΑΠ στις υπάρχουσες γεωργικές δραστηριότητες
Ευκαιρίες χρηματοδότησης κατά την 4η προγραμματική περίοδο 2007-2013	Είσοδος νέου εργατικού δυναμικού από τις γειτονικές χώρες
Μεταφορά τεχνογνωσίας & επιχειρηματικά δίκτυα και συνεργασία μέσω των διασυνοριακών προγραμμάτων της ΕΕ	Επιδείνωση των συνθηκών της αγοράς για τις τοπικές παραδοσιακές επιχειρήσεις λόγω του μεγάλου ανταγωνισμού από τις Ευρωπαϊκές εταιρείες
Ανάπτυξη της παραγωγής υψηλής τεχνολογίας και βελτίωση των σχέσεων μεταξύ επιχειρήσεων και ερευνητικών κέντρων	Απώλεια παραδοσιακών αγορών
Επενδύσεις σε νέες τεχνολογίες και καινοτομία	Γήρανση του εργατικού δυναμικού
Είσοδος επιχειρήσεων στην Ευρωπαϊκή αγορά	Απώλεια μεριδίου αγοράς από άμεσους ανταγωνιστές
Σημαντικές επενδύσεις στους τομείς ενέργειας και επικοινωνιών	Πίεση για το περιβάλλον και τη χρήση γης
Ελκυστική περιοχή για νέες και ξένες επενδύσεις	Μαζικός και χαμηλών προδιαγραφών τουρισμός
Αύξηση του εμπορίου ανάμεσα στις χώρες	Απώλεια θέσεων εργασίας
Προστασία και προώθηση των τουριστικών πόρων της διασυνοριακής περιοχής	Απώλεια συμβατικών αγορών
Αυξανόμενη τουριστική έλξη της περιοχής	
Ανάπτυξη του τουρισμού	
Ανάπτυξη εναλλακτικών μορφών τουρισμού (φύσης, υγείας, θρησκευτικός, αθλητικός, επαγγελματικός, αγροτουρισμός, κ.λπ.)	
Αυξανόμενη ζήτηση διαφοροποιημένων και	

εξειδικευμένων τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών υψηλών προδιαγραφών	
<b>Φυσικό &amp; Αστικό Περιβάλλον. Υποδομές. Κοινωνία της Πληροφορίας</b>	
Διεθνές, Ευρωπαϊκό, περιφερειακό και τοπικό ενδιαφέρον για ζητήματα που αφορούν στην προστασία του περιβάλλοντος	Υποβάθμιση των οικοσυστημάτων με την εξαντλητική και αλόγιστη χρήση των πόρων
Συνεργασία για την επίλυση κοινών προβλημάτων, όπως η διαχείριση των υδάτινων όγκων (ποταμός Νέστος / Μέσση, ποταμός Έβρος)	Κλιματική αλλαγή και φυσικές καταστροφές
Μεγάλα επενδυτικά σχέδια σε υψηλή τεχνολογία και έρευνα για την αειφόρο διαχείριση του περιβάλλοντος	Καθυστέρηση στην κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου STUMA και στη διάνοξη των σημείων ελέγχου των μεθοριακών σταθμών
Κίνητρα για επενδύσεις σε ανανεώσιμες πηγές ενέργειας	Μικρή ενσωμάτωση των νέων τεχνολογιών στις αγροτικές και τις απομακρυσμένες περιοχές
Η προγραμματική περίοδος για το 2007-2013 περιλαμβάνει πολλά μέτρα για την αειφόρο διαχείριση του περιβάλλοντος	Η έλλειψη επενδύσεων οδηγεί στην απομόνωση της περιοχής
Η ανάπτυξη ενός πανευρωπαϊκού οδικού άξονα και ενός πανευρωπαϊκού σιδηροδρομικού δικτύου που θα συνδέουν την Νότιο-Ανατολική Ευρώπη με τις χώρες της Κεντρικής και Βόρειας Ευρώπης	
Η αναμενόμενη ανάπτυξη της θαλάσσιας σύνδεσης του Αιγαίου Πελάγους και της Μαύρης Θάλασσας	
Η κατασκευή του αγωγού Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολη και ο αγωγός φυσικού αερίου Τουρκίας-Ελλάδας-Ιταλίας	
Κατασκευή του αυτοκινητοδρόμου STUMA (στη Βουλγαρική πλευρά) και η διάνοξη των σημείων ελέγχου των μεθοριακών σταθμών	
Επαρκές επίπεδο τηλεπικοινωνιών	
Ευκαιρίες ανάπτυξη μικρής κλίμακας μεταφορών συνοδευόμενες με την υπάρχουσα υποδομή για την ασφαλή και άνετη	

μετακίνηση	
<p>Ανθρώπινοι Πόροι (Εκπαίδευση, Επαγγελματική Κατάρτιση, Έρευνα, Κοινωνική Ένταξη, Δημογραφικό Προφίλ, Ίσες Ευκαιρίες) και Δημόσια Διοίκηση</p>	
Ελεύθερη και ανεμπόδιστη πρόσβαση (ανεξαρτήτως φύλου, προέλευσης, πεποιθήσεων, κ.λπ.) σε όλα τα επίπεδα της εκπαίδευσης	Επιδείνωση του δημογραφικού δείκτη
Ανάπτυξη ερευνητικών δραστηριοτήτων και καινοτομιών	Μετανάστευση ενεργού πληθυσμού στα αστικά κέντρα και/ή σε άλλες χώρες της ΕΕ
Αύξηση της αποτελεσματικότητας του εργατικού δυναμικού	Απροθυμία των γηραιότερων απέναντι στις νέες τεχνολογίες
Βελτίωση της κοινωνικής ένταξης	Αντίσταση στις αλλαγές
Μέτρα για την προώθηση των γυναικών και άλλων κοινωνικών ομάδων που απειλούνται από αποκλεισμό στην επιχειρηματικότητα, την απασχόληση, την κατάρτιση και την εκπαίδευση	Συγκέντρωση της Δημόσιας Διοίκησης
Προγράμματα απασχόλησης για τη μείωση της ανεργίας	
Προγράμματα κατάρτισης, επανεκπαίδευσης, εύρεσης εργασίας, καθοδήγησης	
Πρωτοβουλίες ηλεκτρονικής διακυβέρνησης	
<p><b>Πολιτισμός</b></p>	
Ο πολιτισμός ως μέσο κατανόησης και συνεργασίας με τις γειτονικές χώρες	Έλλειψη επενδύσεων
Ανάπτυξη της πολιτιστικής βιομηχανίας	Χαμηλή ολοκλήρωση της πολιτιστικής και ιστορικής κληρονομιάς στην ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος
Προστασία και έρευνα για τις ρίζες, την ιστορία, τον πολιτισμό	
Η πολιτιστική και ιστορική κληρονομιά αποτελεί ένα ενδιαφέρον δυναμικό για διασυνοριακή ανάπτυξη από άποψη κοινωνική, περιβαλλοντική και οικονομική	
Ανάπτυξη αειφόρου πολιτιστικών προϊόντων και υπηρεσιών βασισμένοι στη ζήτηση νέων	

τουριστικών προορισμών και εμπειρίας.

Ο πολιτισμός σαν δημιουργός νέων προϊόντων και ευκαιριών απασχόλησης σε συνεργασία με άλλους τομείς

Βελτίωση ευκαιριών για την οργάνωση κοινών πολιτιστικών δραστηριοτήτων

Πηγή: Επεξεργασία στοιχείων ([www.espa.gr](http://www.espa.gr))

Οι ταξιδιώτες αναζητούν διαρκώς περισσότερο τον συνδυασμό του οικονομικού προϊόντος με το προϊόν πολυτελείας. Λόγω αυτού, βλέπουμε τουρίστες να ταξιδεύουν με αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους και να μένουν σε ξενοδοχεία πολυτελείας. ([www.traveldailynews.gr](http://www.traveldailynews.gr), Δημήτρης Σταθόπουλος - Δευτέρα, 17 Ιουλίου 2006, Τοποθεσία vs branding).

## Κεφάλαιο 3

### 1. Οδηγίες ΕΕ και Σιδηροδρομικά πακέτα

Οδηγία 91/440 για την ανάπτυξη των Κοινοτικών Σιδηροδρόμων. Η Οδηγία σηματοδοτεί την αρχή του τέλους των μονοπωλιακά λειτουργούντων κρατικών σιδηροδρόμων . Εισάγεται ένα επίπεδο απελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών σε ορισμένους τομείς της σιδηροδρομικής δραστηριότητας με στόχο τον προσανατολισμό των σιδηροδρόμων προς την αγορά και τον ανταγωνισμό .

Βασικές απαιτήσεις της Οδηγίας 91/440. Διοικητική ανεξαρτησία από το κράτος. Ελεύθερη πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή για τη διενέργεια συνδυασμένων μεταφορών. Δυνατότητα ελεύθερης πρόσβασης για τους διεθνείς ομίλους. Λογιστικός διαχωρισμός των δραστηριοτήτων της εκμετάλλευσης από τη διαχείριση της υποδομής

Οδηγία 95/18 για την αδειοδότηση των σιδηροδρόμων & Οδηγία 95/19 για την κατανομή χωρητικοτήτων και τελών χρήσης υποδομής

Οι Οδηγίες 95/18 & 95/19 λειτουργούν συμπληρωματικά προς την Οδηγία 91/440 και διευκολύνουν την εφαρμογή της

Η Οδηγία 95/18 θέτει κοινά κριτήρια για την αδειοδότηση των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που έχουν την έδρα τους σε χώρα της ΕΕ

Η Οδηγία 95/19 εισάγει την κατανομή της χωρητικότητας της σιδηροδρομικής υποδομής και την καταβολή τελών χρήσης της υποδομής χωρίς διακρίσεις

Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας Προσαρμογή του ΟΣΕ. Η εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις Οδηγίες 91/440 , 95/18 και 95/19 έγινε το 1997

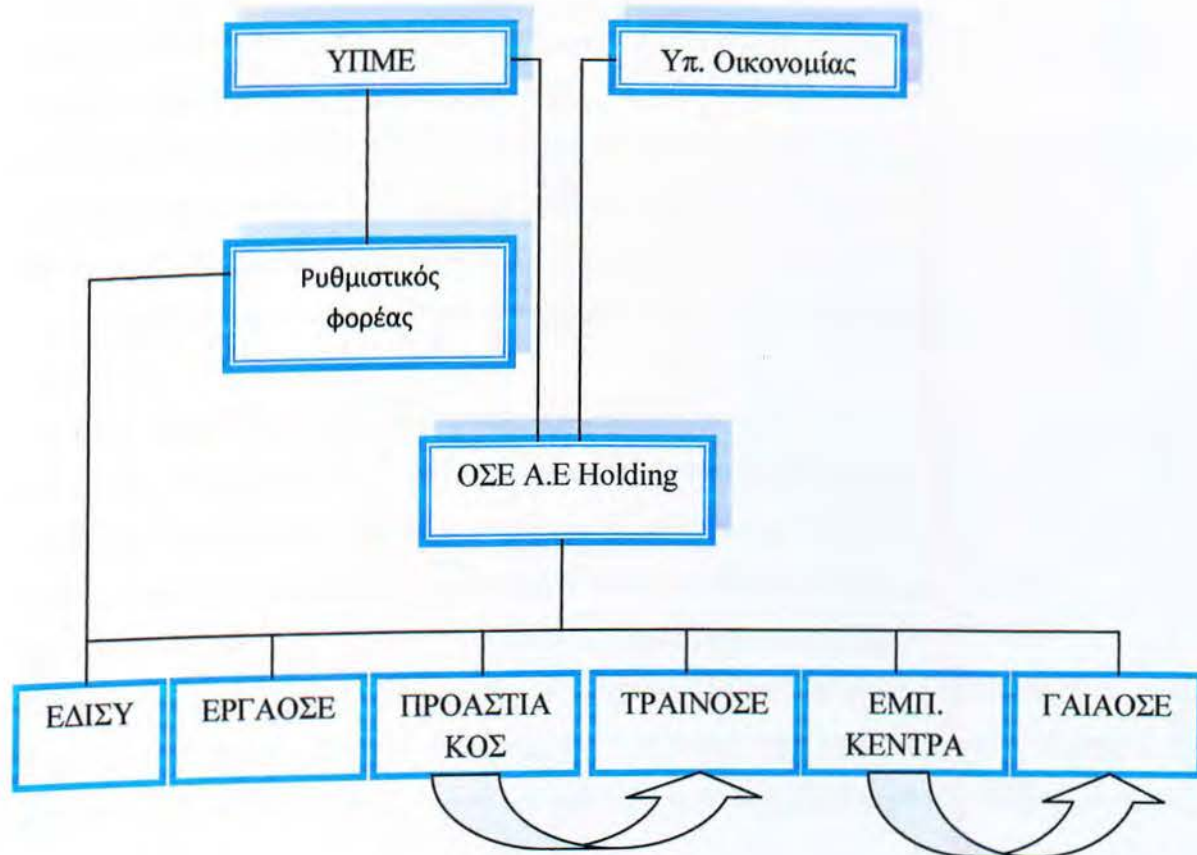
Με το Νόμο 2671 /1998 ρυθμίζονται διάφορα θέματα του ΟΣΕ και βασικά ο ΟΣΕ προσαρμόζει τις δομές του στις απαιτήσεις της Κοινοτικής Νομοθεσίας εφαρμόζοντας το λογιστικό διαχωρισμό των λειτουργιών της Υποδομής από από την εκμετάλλευση.

## 1ο Σιδηροδρομικό πακέτο

Οι διατάξεις των τριών Οδηγιών 2001/12, 2001/13 και 2001/14 του 1<sup>ου</sup> Σιδηροδρομικού πακέτου στοχεύουν στη διασφάλιση της ισότιμης και χωρίς διακρίσεις μεταχειρισιζόλων των ΣΕ και την ανταγωνιστική χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής για διεθνείς μεταφορές φορτίου. Η Οδηγία 2001/12 που διορθώνει την Οδηγία 91/440 στοχεύει στην ανάπτυξη των διεθνών εμπορευματικών μεταφορών αρχικά στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο μεταφοράς εμπορευμάτων απαιτεί πλήρη διαχωρισμό υποδομής- εκμετάλλευσης, απαιτεί λογιστικό διαχωρισμό επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τη νομοθεσία του 1ου Σιδηροδρομικού πακέτου

Η εναρμόνιση της νομοθεσίας Ελληνικής νομοθεσίας με τις Οδηγίες του 1ου Σιδηροδρομικού πακέτου έγινε με το Προεδρικό Διάταγμα 41 /2005.

Η αναδιοργάνωση του ΟΣΕ. Η Νέα Δομή του Ομίλου ΟΣΕ





Η αναδιοργάνωση του ΟΣΕ.

Η εταιρεία Holding ΟΣΕ Α.Ε είναι ιδιοκτήτης της σιδηροδρομικής υποδομής , των περιουσιακών στοιχείων και του τροχαίου υλικού διατηρεί ένα μικρό αριθμό υπαλλήλων χαράσει το σύνολο της πολιτικής του ομίλου διασφαλίζει την επιχειρησιακή συνοχή και την εσωτερική επικοινωνία.

Ο Εθνικός Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής (ΕΔΙΣΥ Α.Ε) ιδρύεται τον Δεκέμβριο του 2005 έχει την ευθύνη της διαχείρισης της υποδομής, διατηρεί & λειτουργεί το δίκτυο πιστοποιεί τους σιδ. μεταφορείς, κατανέμει τις χωρητικότητες, εισπράττει τα τέλη χρήσης της σιδηροδρομικής υποδομής. εισπράττει τις ενισχύσεις για τις επενδύσεις , αναλαμβάνει τη συντήρηση του τροχαίου υλικού.

Η ΤΡΑΙΝΟΣΕ με την ιδιότητα του σιδηροδρομικού μεταφορέα αναλαμβάνει το έργο της παροχής υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων.

## 2ο Σιδηροδρομικό πακέτο

Το 2ο σιδηροδρομικό πακέτο περιλαμβάνει τις Οδηγίες 2004/51, 2004/50, 2004/49, τον Κανονισμό 881/2004 και τη σύσταση της Επιτροπής για την προσχώρηση στη Σύμβαση για τις Διεθνείς Σιδηροδρομικές Μεταφορές (COTIF).

Η Οδηγία 2004/51 που διορθώνει την Οδηγία 91/440 εισάγει ρυθμίσεις με στόχο την περαιτέρω απελευθέρωση της αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών . Με ημερομηνία έναρξης της απελευθέρωσης των εμπορευματικών μεταφορών την 1.1.2006, παρέχεται δικαίωμα ελεύθερης πρόσβασης σε όλο το δίκτυο της Κοινότητας για τη διενέργεια εμπορευματικών μεταφορών.

Η Οδηγία 2004/49 για την ασφάλεια των Σιδηροδρόμων της Κοινότητας θέτει γενικές αρχές για τα θέματα ασφάλειας που εμπίπτουν στην ευθύνη των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

Δημιουργεί μηχανισμό για την εναρμόνιση των κανόνων ασφάλειας προσδιορίζει το περιεχόμενο του πιστοποιητικού ασφάλειας . Η ανάγκη για την κατοχή πιστοποιητικού ασφάλειας από τις Σιδηροδρομικές επιχειρήσεις προβλέπεται στην Οδηγία 2001/14.

Καθορίζει τις βασικές προϋποθέσεις για την εκπαίδευση του προσωπικού , το δικαίωμα πρόσβασης σε εγκαταστάσεις εκπαίδευσης και τις προϋποθέσεις για να τεθεί σε κυκλοφορία νέο τροχαίο υλικό. Επιβάλλει τη δημιουργία Εθνικής Αρχής για τη διερεύνηση των σιδηροδρομικών ατυχημάτων.

Η Οδηγία 2004/50 που διορθώνει τις Οδηγίες: 96/48 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου Υψηλών ταχυτήτων και 2001/16 σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του συμβατικού Διευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Δικτύου.

Ο Κανονισμός 881/2004 για τη δημιουργία του Ευρωπαϊκού Οργανισμού για τους Σιδηροδρόμους προβλέπει ότι ιδρύεται ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για τους Σιδηροδρόμους με σκοπό να υποστηρίξει την εφαρμογή της κοινοτικής νομοθεσίας σε τεχνικά θέματα .

3ο Σιδηροδρομικό πακέτο που περιλαμβάνει τις Οδηγίες 2007/58 και 2007/59 και τον Κανονισμό 1371/2007.

Η Οδηγία 2007/58 διορθώνει τις Οδηγίες 91/440 και 2001/14. Η Οδηγία επεκτείνει το άνοιγμα της αγοράς στη διεθνή μεταφορά επιβατών από 1.1.1010 , ενώ παράλληλα επιτρέπει το cabotage. Το cabotage δεν επιτρέπεται στις διαδρομές που καλύπτονται από σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας .

Η Οδηγία 2007/59 για την πιστοποίηση των μηχανοδηγών που οδηγούν τρένα στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας Κανονισμός 1371/2007 για τα δικαιώματα και υποχρεώσεις των Επιβατών. Ο Κανονισμός αναφέρεται στα δικαιώματα και υποχρεώσεις των σιδηροδρομικών επιβατών και θέτει προϋποθέσεις για τη βελτίωση της ποιότητας και της αποδοτικότητας των σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών . Ιδιαίτερη προσοχή δίνεται στα δικαιώματα των ατόμων με ειδικές ανάγκες .

## 2. Εναρμόνιση της Ελληνικής νομοθεσίας με τη νομοθεσία του 1<sup>ου</sup> Σιδηροδρομικού πακέτου (Π.Δ. 41/2005)

Προεδρικό Διάταγμα 41/2005

«Εναρμόνιση της ελληνικής νομοθεσίας με τις Οδηγίες 91/440/ΕΟΚ και 95/18/ΕΚ όπως τροποποιήθηκαν με τις οδηγίες 2001/12/ΕΚ και 2001/13/ΕΚ, αντιστοίχως και της οδηγίας 2001/14/ΕΚ για την ανάπτυξη των Κοινοτικών σιδηροδρόμων, τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής και την πιστοποίηση ασφάλειας, και κατάργηση των Π.Δ./των 324/1996, 76/1998 και 180/1998». (ΦΕΚ Α' 60/7.3.2005).

Διαχειριστής υποδομής είναι η εταιρεία του άρθρου 5 παράγρ. 1 που είναι υπεύθυνη για τη διαχείριση, εκμετάλλευση και συντήρηση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής καθώς και τη διαχείριση των συστημάτων ελέγχου και ασφαλείας της υποδομής. «Εθνικός Διαχειριστής σιδηροδρομικής υποδομής Α.Ε.Ε.ΔΙ.Σ.Υ.». Η εταιρεία αυτή ασκεί κατ' αποκλειστικότητα τη διαχείριση και εκμετάλλευση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής. Έχει ιδίως την ευθύνη της συντήρησης και μεριμνά για τη βελτίωση και επέκταση της Σιδηροδρομικής υποδομής και φέρει την ευθύνη της διαχείρισης των σχετικών επενδύσεων, στο πλαίσιο της γενικότερης εθνικής πολιτικής για τους σιδηρόδρομους, σύμφωνα με τα προβλεπόμενα στο άρθρο 1 παρ. 2 του Ν. 2671/1998 (Α' 289) (εφεξής ο «Διαχειριστής υποδομής»).

Ο Διαχειριστής υποδομής ασκεί επίσης, με γνώμονα την ίση μεταχείριση και το δημόσιο συμφέρον, τις παρακάτω αρμοδιότητες:

- α. υπολογίζει, τιμολογεί, επιβάλλει και εισπράττει τέλος χρήσης της οικείας υποδομής από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούν την υποδομή αυτή, σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Κεφάλαιο VI του Π.Δ.,
- β. λαμβάνει αποφάσεις σχετικά με την κατανομή χωρητικότητας υποδομής σύμφωνα με τα οριζόμενα στο Κεφάλαιο VII του Π.Δ.,
- γ. κάθε άλλη αρμοδιότητα που προβλέπεται από τις διατάξεις του Π.Δ.

Ο Διαχειριστής υποδομής, καθορίζει τους κανόνες και τα κριτήρια χρέωσης για τη χρήση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής, τα κριτήρια αναπροσαρμογής καθώς και κάθε άλλη σχετική λεπτομέρεια, κατά τρόπο ώστε να αποφεύγεται κάθε διάκριση μεταξύ

σιδηροδρομικών επιχειρήσεων. Οι παραπάνω κανόνες και κριτήρια εγκρίνονται από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. Κατά τον υπολογισμό αυτό, λαμβάνονται ιδίως υπόψη οι αποστάσεις που διανύονται, η σύνθεση του συρμού, καθώς και παράγοντες όπως η ταχύτητα, το φορτίο ανά άξονα, η χρονική περίοδος και ο βαθμός χρήσης της υποδομής. Ο Διαχειριστής υποδομής καθορίζει, με βάση τους παραπάνω κανόνες, το τέλος που οφείλεται από κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση για τη χρήση της υποδομής και προβαίνει στην είσπραξή του.

Ο Διαχειριστής υποδομής συνεργάζεται με τους αντίστοιχους φορείς των άλλων κρατών μελών, προκειμένου να επιτευχθεί η αποδοτική λειτουργία σιδηροδρομικών υπηρεσιών που διασχίζουν περισσότερα του ενός δίκτυα υποδομής. Επιδιώκεται, ειδικότερα, η εξασφάλιση της βέλτιστης ανταγωνιστικότητας των διεθνών σιδηροδρομικών μεταφορών φορτίου και της αποτελεσματικής χρησιμοποίησης του Διευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών. Για το σκοπό αυτό, ο Διαχειριστής υποδομής μπορεί, στο πλαίσιο των διατάξεων του παρόντος, να συνεργάζεται και να ιδρύει οργανισμούς με τους αντίστοιχους φορείς άλλων κρατών μελών.

Με την επιφύλαξη του άρθρου 16 παράγραφος 2, ο Διαχειριστής υποδομής εξασφαλίζει ότι το εφαρμοζόμενο σύστημα χρέωσης βασίζεται στις ίδιες αρχές για το σύνολο του δικτύου.

Εξασφαλίζει επίσης ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καταβάλλουν ισότιμα και αμερόληπτα τέλη για υπηρεσίες ισότιμου χαρακτήρα σε παρόμοια τμήματα της αγοράς και ότι τα πραγματικά επιβαλλόμενα τέλη συμφωνούν με τους κανόνες που καθορίζονται στη Δήλωση δικτύου.

Ο Διαχειριστής υποδομής συνεργάζεται με τους ομολόγους του των άλλων κρατών μελών και, κατά περίπτωση, και άλλων κρατών, έτσι ώστε να επιτυγχάνεται η αποδοτική δημιουργία και κατανομή χωρητικότητας υποδομής που διασχίζει περισσότερα του ενός δίκτυα. Στο πλαίσιο της συνεργασίας αυτής, για την οποία ενημερώνεται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οργανώνονται διεθνείς σιδηροδρομικές διαδρομές, ιδίως εντός του Διευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών

Εμπορευματικών Μεταφορών όπως ορίζεται στο άρθρο 10 και το Παράρτημα I του άρθρου 49 του ΠΔ και καθορίζονται οι κατάλληλες διαδικασίες για την πραγματοποίησή τους. Οι αποφάσεις που αφορούν κατανομή χωρητικότητας για διεθνείς σιδηροδρομικές υπηρεσίες λαμβάνονται από εκπροσώπους των Διαχειριστών υποδομής.

Στο ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV του ΠΔ περιγράφονται οι Υπηρεσίες που παρέχονται στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Η ελάχιστη δέσμη πρόσβασης που περιλαμβάνει:

α) διεκπεραίωση αιτήσεων χωρητικότητας υποδομής,

- β) δικαίωμα χρήσης της παρεχόμενης χωρητικότητας,
- γ) χρήση διακλαδώσεων και αλλαγών γραμμής,
- δ) έλεγχο συρμών, συμπεριλαμβανομένης της σηματοδότησης, της ρύθμισης, της αποστολής καθώς και της επικοινωνίας και της παροχής πληροφοριών για την κίνηση συρμών,
- ε) κάθε άλλη πληροφορία που απαιτείται για να υλοποιηθεί ή να λειτουργήσει η υπηρεσία για την οποία έχει παρασχεθεί χωρητικότητα.

Η τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών και η παροχή υπηρεσιών που περιλαμβάνει:

- α) τη χρησιμοποίηση εξοπλισμού παροχής ηλεκτρισμού για το ρεύμα έλξης, όπου συντρέχει η περίπτωση,
- β) εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού,
- γ) επιβατικούς σταθμούς, τα κτίριά τους και λοιπές εγκαταστάσεις,
- δ) τερματικούς σταθμούς μεταφοράς φορτίου,
- ε) σταθμούς διαλογής,
- στ) εγκαταστάσεις σχηματισμού συρμών,
- ζ) αμαξοστάσια φύλαξης,
- η) εγκαταστάσεις συντήρησης και άλλες τεχνικές εγκαταστάσεις.

Οι πρόσθετες υπηρεσίες που μπορούν να περιλαμβάνουν:

- α) ρεύμα έλξης,
- β) προθέρμανση επιβατικών συρμών,
- γ) παροχή καυσίμου, διαλογή συρμού και όλες τις άλλες υπηρεσίες που παρέχονται στις προαναφερόμενες εγκαταστάσεις υπηρεσιών πρόσβασης,
- δ) εξατομικευμένες συμβάσεις για:

έλεγχο της μεταφοράς επικίνδυνων εμπορευμάτων,  
βοήθεια στη λειτουργία μη συνήθων συρμών.

Οι βοηθητικές υπηρεσίες που μπορούν να περιλαμβάνουν:

- α) πρόσβαση σε τηλεπικοινωνιακό δίκτυο,
- β) παροχή συμπληρωματικών πληροφοριών,
- γ) τεχνική επιθεώρηση του τροχαίου υλικού.

Σιδηροδρομική επιχείρηση είναι κάθε δημόσια ή ιδιωτική επιχείρηση, η οποία έχει λάβει άδεια σύμφωνα με τις διατάξεις του Π.Δ και της οποίας η κύρια δραστηριότητα είναι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων και/ή επιβατών υπό τον όρο ότι η επιχείρηση αυτή εξασφαλίζει υποχρεωτικά και την έλξη.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις καταρτίζουν το πρόγραμμα των δραστηριοτήτων τους, συμπεριλαμβανομένων των επενδυτικών και χρηματοδοτικών σχεδίων. Το πρόγραμμα αυτό καταρτίζεται με στόχο να επιτυγχάνεται η οικονομική ισορροπία των επιχειρήσεων και να υλοποιούνται οι λοιποί στόχοι τεχνικής, εμπορικής και οικονομικής διαχείρισης. Επιπλέον, καθορίζονται τα μέσα με τα οποία επιτυγχάνονται οι στόχοι αυτοί.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις μπορούν ιδίως:

- α. να συνιστούν, με μία ή περισσότερες άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, διεθνή ένωση
- β. να καθορίζουν την εσωτερική τους οργάνωση με την επιφύλαξη του Κεφαλαίου III
- γ. να ελέγχουν την παροχή και την εμπορία των υπηρεσιών τους και να καθορίζουν τις τιμές των παρεχόμενων υπηρεσιών με την επιφύλαξη του κανονισμού 1191/69/ΕΟΚ του Συμβουλίου της 26ης Ιουνίου 1969 όπως τροποποιήθηκε και ισχύει από τον Κανονισμό 1893/91/ΕΟΚ περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών
- δ. να λαμβάνουν αποφάσεις σχετικά με το προσωπικό, τα στοιχεία ενεργητικού και τις ίδιες αγορές.
- ε. να αυξάνουν το μερίδιο αγοράς τους, να δημιουργούν νέες τεχνολογίες και υπηρεσίες και να εφαρμόζουν κάθε τεχνική καινοτομία διαχείρισης.
- στ. να δραστηριοποιούνται σε τομείς που συνδέονται με τις σιδηροδρομικές δραστηριότητες.

1. Οι διεθνείς ενώσεις στις οποίες συμμετέχει σιδηροδρομική επιχείρηση νομίμως εγκατεστημένη και λειτουργούσα στην Ελλάδα, έχουν δικαίωμα πρόσβασης και διέλευσης, για την παροχή διεθνών υπηρεσιών μεταφορών, μεταξύ της Ελλάδας και των λοιπών κρατών μελών στα οποία είναι εγκατεστημένες οι επιχειρήσεις των εν λόγω ενώσεων.
2. Οι διεθνείς ενώσεις στις οποίες δεν συμμετέχει σιδηροδρομική επιχείρηση νομίμως εγκατεστημένη και λειτουργούσα στην Ελλάδα, έχουν μόνο δικαίωμα διέλευσης για την παροχή διεθνών υπηρεσιών μεταφορών, μεταξύ των κρατών μελών στα οποία είναι

εγκατεστημένες οι επιχειρήσεις των εν λόγω ενώσεων.

3. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που είναι νομίμως εγκατεστημένες σε κράτος μέλος χορηγείται, με δίκαιους όρους, δικαίωμα πρόσβασης ως ακολούθως:

(α) στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή για την εκτέλεση διεθνών υπηρεσιών συνδυασμένων μεταφορών εμπορευμάτων,

(β) στο ελληνικό τμήμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών, όπως αυτό ορίζεται στο άρθρο 10 και στο Παράρτημα I του άρθρου 49 του παρόντος, για την εκτέλεση διεθνών υπηρεσιών μεταφορών εμπορευμάτων,

(γ) από την 15 Μαρτίου 2008, δικαίωμα πρόσβασης στην Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή για την εκτέλεση διεθνών υπηρεσιών μεταφοράς εμπορευμάτων.

4. Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που είναι νομίμως εγκατεστημένες σε κράτος μέλος παρέχεται, κατά τρόπο αμερόληπτο, η σιδηροδρομική πρόσβαση και η παροχή υπηρεσιών στους τερματικούς σταθμούς και τους λμμένες που συνδέονται με τις υπό (α), (β) και (γ) της προηγούμενης παραγράφου σιδηροδρομικές δραστηριότητες και οι οποίοι εξυπηρετούν, πραγματικά ή δυνητικά, περισσότερους από έναν τελικούς πελάτες. Οι σχετικές αιτήσεις σιδηροδρομικών επιχειρήσεων μπορούν να υπάγονται σε περιορισμούς μόνον εάν υπάρχουν βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις, λαμβανομένων υπόψη των συνθηκών της αγοράς.

5. Κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση ή ένωση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που έχει αναλάβει την παροχή διεθνών υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών σύμφωνα με τις παραγράφους 1, 2 και 3 του παρόντος άρθρου, συνάπτει τις αναγκαίες διοικητικές, τεχνικές και χρηματοδοτικές συμφωνίες με το Διαχειριστή υποδομής, προκειμένου να ρυθμίζεται ο έλεγχος της κυκλοφορίας και τα θέματα ασφαλείας που αφορούν τις μεταφορές αυτές, σύμφωνα με τις διατάξεις του ΠΔ.

1. Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις έχουν, χωρίς διακρίσεις, δικαίωμα πρόσβασης στις υπηρεσίες, που περιγράφονται στο Παράρτημα IV του άρθρου 49 του ΠΔ.

Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες ή πρόκειται να εγκατασταθούν στην Ελλάδα υποχρεούνται να λάβουν άδεια από το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών. Η εν λόγω άδεια ισχύει για το σύνολο του Κοινοτικού εδάφους.

Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών αποφασίζει επί της αίτησης χορήγησης

άδειας που του υποβάλλεται το συντομότερο δυνατόν και πάντως όχι πέραν των τριών μηνών από την υποβολή όλων των αναγκαίων πληροφοριών. Η απόφαση κοινοποιείται στην αιτούσα σιδηροδρομική επιχείρηση και σε περίπτωση απόρριψης αναφέρονται οι σχετικοί λόγοι.

Οι άδειες που έχουν χορηγηθεί σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις από τους αρμόδιους φορείς των άλλων κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ισχύουν και στην Ελλάδα.

1. Οι απαιτήσεις που αφορούν τη χρηματοοικονομική επιφάνεια πληρούνται, όταν η σιδηροδρομική επιχείρηση που υποβάλλει την αίτηση για τη χορήγηση άδειας μπορεί να αποδείξει ότι είναι σε θέση να ανταποκριθεί στις τρέχουσες και μελλοντικές υποχρεώσεις της, για περίοδο 12 μηνών.

2. Για τους σκοπούς της παραγράφου 1, κάθε αίτηση για άδεια συνοδεύεται τουλάχιστον από τα στοιχεία που ορίζονται στο τμήμα Α του Παραρτήματος II του άρθρου 49 του παρόντος.

Πληροφορίες που υποβάλλονται για την έκδοση άδειας

1. Η εξέταση της χρηματοοικονομικής επιφάνειας πραγματοποιείται βάσει των ετήσιων λογαριασμών της επιχείρησης και για τις επιχειρήσεις που ζητούν άδεια και δεν είναι σε θέση να παρουσιάσουν αυτούς τους λογαριασμούς βάσει του ετήσιου ισολογισμού. Για την εξέταση αυτή πρέπει να παρασχεθούν λεπτομερείς πληροφορίες, ιδίως για τα ακόλουθα στοιχεία:

α) διαθέσιμοι χρηματοοικονομικοί πόροι, περιλαμβανομένων τραπεζικών καταθέσεων, προκαταβολών επί τρέχοντος λογαριασμού και δανείων.

β) κεφάλαιο και στοιχεία του ενεργητικού ρευστοποιήσιμα ως εγγύηση.

γ) κεφάλαιο εκμετάλλευσης.

δ) σχετικά έξοδα, περιλαμβανομένων εξόδων κτήσης και προκαταβολών επί οχημάτων, οικοπέδων, κτιρίων, εγκαταστάσεων και τροχαίου υλικού.

ε) βάρη επί των περιουσιακών στοιχείων της επιχείρησης

Εθνική Σιδηροδρομική Υποδομή είναι η Σιδηροδρομική Υποδομή που βρίσκεται εντός της ελληνικής επικράτειας και ανήκει, κατά κυριότητα ή κατά χρήση κατά τη θέση σε ισχύ του παρόντος, στον ΟΣΕ ΑΕ καθώς και κάθε μελλοντική επέκταση αυτής.

Συμφωνία πλαίσιο είναι νομικά δεσμευτική γενική συμφωνία, η οποία καθορίζει τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις ενός αιτούντος και του Διαχειριστή υποδομής όσον αφορά την κατανομητέα



χωρητικότητα υποδομής και τα καταβλητέα τέλη για περίοδο μεγαλύτερη μιας περιόδου πίνακα δρομολογίου.

1. Με την επιφύλαξη των άρθρων 81, 82 και 86 της συνθήκης ΕΚ, είναι δυνατό να συναφθεί συμφωνία πλαίσιο μεταξύ του Διαχειριστή υποδομής και κάθε αιτούντος, η οποία καθορίζει τα χαρακτηριστικά της χορηγούμενης χωρητικότητας υποδομής για χρονικό διάστημα πέραν της μιας περιόδου πίνακα δρομολογίων. Δεν περιλαμβάνεται σε αυτή λεπτομερής περιγραφή σιδηροδρομικών διαδρομών.
2. Κάθε συμφωνία πλαίσιο υποβάλλεται για έγκριση στο Ρυθμιστικό Φορέα του άρθρου 38 του παρόντος. Η έγκριση μπορεί να συνοδεύεται από την επιβολή, εκ μέρους του Ρυθμιστικού Φορέα, όρων και αιρέσεων. Αν ο Ρυθμιστικός Φορέας δεν εκδώσει απόφαση μέσα σε προθεσμία ενός μηνός από την κοινοποίηση σ' αυτόν της συμφωνίας πλαίσιο και όλων των σχετικών εγγράφων, τεκμαίρεται η έκδοση εγκριτικής απόφασης.
3. Οι συμφωνίες πλαίσιο δεν μπορούν να αποκλείουν τη χρήση της σχετικής υποδομής από άλλους αιτούντες. Σε κάθε συμφωνία πλαίσιο, λαμβάνεται πρόνοια για την τροποποίηση ή τον περιορισμό των όρων της, ώστε να καθίσταται δυνατή η καλύτερη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής. Δεν αποκλείεται η πρόβλεψη κυρώσεων σε περίπτωση μονομερούς λύσης της συμφωνίας χωρίς σπουδαίο λόγο.
4. Οι συμφωνίες πλαίσιο ισχύουν, για πέντε έτη. Ο Διαχειριστής υποδομής μπορεί να συμφωνεί για συντομότερη ή μεγαλύτερη χρονική περίοδο σε συγκεκριμένες περιπτώσεις. Χρονική περίοδος μεγαλύτερη των πέντε (5) ετών δικαιολογείται από την ύπαρξη εμπορικών συμβάσεων, εξειδικευμένων επενδύσεων ή κινδύνων. Χρονική περίοδος μεγαλύτερη των δέκα (10) ετών είναι δυνατή μόνο σε εξαιρετικές περιπτώσεις, στο πλαίσιο εκτεταμένων και μακροπρόθεσμων επενδύσεων, και ιδίως όταν οι επενδύσεις αυτές αποτελούν αντικείμενο συμβατικών δεσμεύσεων.
5. Τηρουμένου του εμπορικού απορρήτου, οι βασικές αρχές κάθε συμφωνίας πλαίσιο είναι διαθέσιμες σε κάθε ενδιαφερόμενη σιδηροδρομική επιχείρηση.  
Φορέας Χορήγησης της άδειας: Το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, στο οποίο ανατίθεται η έκδοση των αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης.

Ρυθμιστικός Φορέας (άρθρο 30 Οδηγίας 2001/14)

1. Ως Ρυθμιστικός Φορέας ορίζεται το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών.

2. Ο Ρυθμιστικός Φορέας επιβλέπει τη λειτουργία της σιδηροδρομικής αγοράς, παρακολουθεί την τήρηση των κανόνων του ανταγωνισμού στην αγορά των σιδηροδρομικών υπηρεσιών, συμπεριλαμβανομένων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και ενημερώνει άμεσα την Επιτροπή Ανταγωνισμού για κάθε πιθανολογούμενη παραβίαση.

### 3.Ανάλυση της επένδυσης – Εκμετάλλευσης - Χρηματοδότησης

#### 3.1.Περιγραφή και κοστολόγηση ενός πλήρους συρμού με βαγόνια- πολυτελή δωμάτια, εστιατόριο κλπ.

Ο αντιπροσωπευτικός πλήρης συρμός (Train set) τρένου – ξενοδοχείου στη γραμμή Θεσσαλονίκη – Σόφια – Κωνσταντινούπολη περιλαμβάνει:

- ⚡ Τη μηχανή έλξης (λοκομοτίβα) η οποία κατ' αρχή προτείνεται να είναι ντηζελομηχανή αφ' ενός για την πλήρη ανεξαρτησία του συρμού αφ' ετέρου για τη δυνατότητα προσβάσεων σε περιοχές (ζώνες) όπου δεν υπάρχει ηλεκτροδότηση των γραμμών, με αριθμό εργαζομένων 2 άτομα (οδηγός και αναπληρωματικός). Το κόστος απόκτησης μιας τέτοιας λοκομοτιβάς είναι της τάξεως των 2 εκατ. Ευρώ (J.P. Baumgartner, January 2001, *Prices And Costs In The Railway Sector*, σελ.)
- ⚡ Τα βαγόνια ύπνου (κλινάμαξες) – κατ' αρχήν η σύνθεση των βαγονιών είναι αντιπροσωπευτική των παρεχόμενων υπηρεσιών δηλαδή κατηγορία deluxe και κατηγορία classic.
  - Στη περίπτωση της κατηγορίας deluxe το βαγόνι περιλαμβάνει:
    - 5 ευρύχωρα διαμερίσματα περίπου 8 τετραγωνικά μέτρα το κάθε ένα. Το κάθε διαμέρισμα έχει 2 χαμηλά κρεβάτια διαμορφωμένο σαλόνι (κατά τη διάρκεια της ημέρας) με τρεις άνετες πολυθρόνες – καθιστικά, χώροι αποθήκευσης, δικό τους μπάνιο, κλιματισμό κλπ.
    - 1 διαμέρισμα για το συνοδό του κάθε βαγονιού με ένα μικρό παρασκευαστήριο.
  - Στη περίπτωση της κατηγορίας classic το βαγόνι περιλαμβάνει :
    - 5 διαμερίσματα με δυο κουκέτες άνω και κάτω των 2 ατόμων και ένα σαλόνι για 10 άτομα, καθώς ντους και τουαλέτα (για την εξυπηρέτηση όλων των επιβατών του βαγονιού).

Ο αριθμός των βαγονιών – ύπνου για την αντιμετώπιση δυο διαφορετικών υπηρεσιών deluxe και classic μπορεί να είναι 6 βαγόνια deluxe και 2 βαγόνια classic. Συνεπώς συνολικά εξυπηρετούνται 80 επιβάτες – ταξιδιώτες εκ των οποίων 60 σε deluxe κατηγορία και 20 σε classic κατηγορία. Με αριθμό εργαζομένων 8 άτομα – συνοδοί. Το κόστος απόκτησης ενός βαγονιού – ύπνου κατηγορίας deluxe είναι της τάξεως του 1,5 εκατ. Ευρώ έκαστο δηλαδή

9 εκατ. Ευρώ για τα 6 βαγόνια και 1,25 εκατ. Ευρώ για βαγόνι κατηγορίας classic δηλαδή 2,5 εκατ. Ευρώ για τα δυο βαγόνια classic.

Συνεπώς το συνολικό κόστος απόκτησης των 8 βαγονιών – ύπνου ανέρχεται σε 11.5 εκατ. Ευρώ.

- ⬇ Το βαγόνι – εστιατόριο που τυπικά μπορεί να εξυπηρετεί ταυτόχρονα 42 άτομα με 7 τραπέζια των 4 θέσεων δηλαδή 28 άτομα και 7 τραπέζια των 2 θέσεων δηλαδή 14 άτομα, συνολικά 42 άτομα. Συνεπώς απαιτείται όπως λειτουργεί σε δυο φάσεις για την καλύτερη εξυπηρέτηση των 80 ταξιδιωτών η μπορεί συμπληρωματικά να παρέχονται υπηρεσίες εστίασης στο βαγόνι – μπαρ. Με αριθμό εργαζομένων 5 άτομα – μάγειρας, βοηθός μάγειρας, άτομο γενικών καθηκόντων, 2 σερβιτόροι. Το κόστος απόκτησης ενός βαγονιού – εστιατορίου με τον απαραίτητο εξοπλισμό κουζίνας ανέρχεται σε 2 εκατ. Ευρώ περίπου.
- ⬇ Το βαγόνι – μπαρ που μπορεί να είναι και βαγόνι – παρατηρητήριο, με το πιάνο του, τις τουαλέτες, το μπαρ, τα 14 τραπέζια με τρία η δυο καθίσματα, μπορεί να εξυπηρετήσει 33 άτομα καθήμενα και περίπου 10 άτομα στον ελεύθερο χώρο και το μπαρ. Με αριθμό εργαζομένων 2 άτομα – μπάρμαν και σερβιτόρος. Το κόστος απόκτησης ενός βαγονιού – μπαρ – παρατηρητήριο ανέρχεται σε 1,5 εκατ. Ευρώ περίπου.
- ⬇ Το βαγόνι – προσωπικού που αποτελείται από διαμερίσματα με κουκέτες άνω και κάτω και κοινές τουαλέτες και λουτρά μπορεί να εξυπηρετεί μέχρι 16 άτομα και έχει ένα κόστος απόκτησης περίπου 1,5 εκατ. Ευρώ.

Πίνακας 23 . Κοστολόγηση αγοράς συρμού

Train set	Αριθμός	Εκατ. Ευρώ	Σύνολο εκατ. Ευρώ
Μηχανή έλξης (νηξελομηχανή)	1	2,0	2,0
Βαγόνια ύπνου			
deluxe	6	1,5	9,0
classic	2	1,25	2,5
Βαγόνι – εστιατόριο	1	2	2,0
Βαγόνι – μπαρ	1	1,5	1,5
Βαγόνι – προσωπικού	1	1,5	1,5
Συνολικά	12		18,5

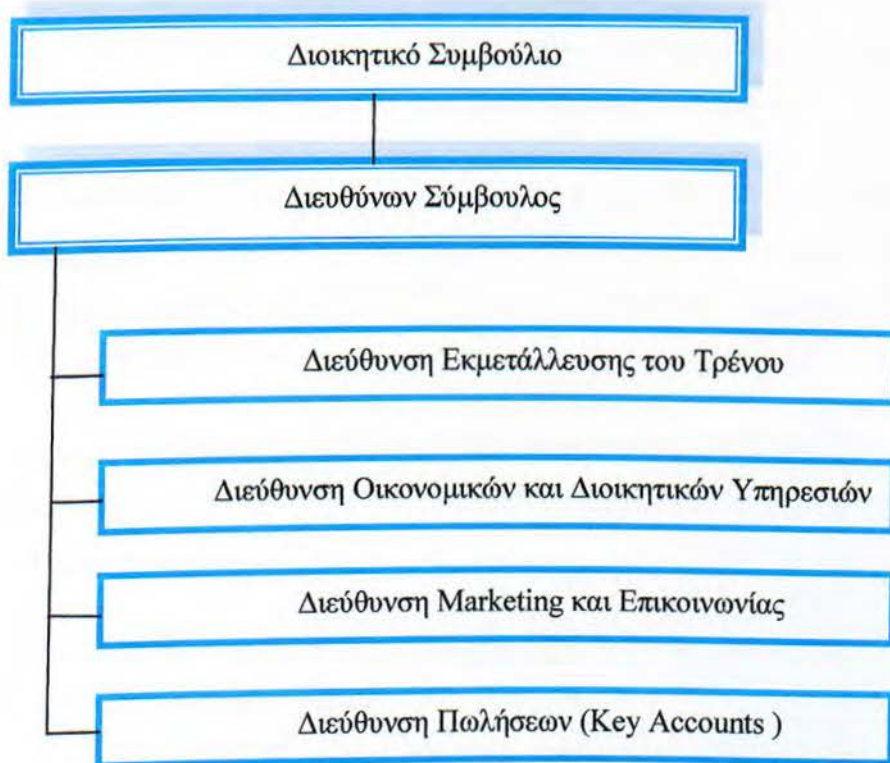
Συνεπώς ο συρμός αποτελούμενος από 12 οχήματα με ικανότητα μεταφοράς – ύπνου 80 ατόμων έχει ένα κόστος της τάξεως των 18,5 εκατ. Ευρώ. Το προσωπικό ενός τέτοιου συρμού ανέρχεται σε 19 άτομα.

Πινάκας 24. Ανθρώπινο δυναμικό

Train set	Ανθρώπινο δυναμικό
Μηχανή έλξης (ντηζελομηχανή)	2
Βαγόνια ύπνου	8
Βαγόνι – εστιατόριο	5
Βαγόνι – μπαρ	2
Βαγόνι – προσωπικού	-
Συνολικά	19

### 3.2. Εταιρία εκμετάλλευσης – διαχείρισης του τρένου – ξενοδοχείου

Η εταιρία εκμετάλλευσης ενός τρένου – ξενοδοχείου έχει τα χαρακτηριστικά οργάνωσης μιας ξενοδοχειακής μονάδας και ενός μεταφορικού μέσου στη προκειμένη περίπτωση ενός τρένου - σιδηροδρομικής επιχείρησης (όπως είναι ένα κρουαζιερόπλοιο). Συνεπώς η κατ' αρχήν σύνθεση της διοίκησης είναι:



Ο Διευθύνων Σύμβουλος της εταιρίας έχει ως καθήκοντα τη συνολική ολοκληρωμένη διοίκηση της σιδηροδρομικής επιχείρησης εξασφαλίζοντας την αριστοποίηση όλων των παρεχόμενων υπηρεσιών πάνω στο τρένο και στη γενικότερη λειτουργία του τρένου.

Ο Διευθυντής Εκμετάλλευσης του τρένου έχει όλα τα τεχνικά θέματα που αποσκοπούν στην εύρυθμη λειτουργία του τρένου σε θέματα τεχνολογίας, συντήρησης μηχανών κλπ.

Ο Διευθυντής Πωλήσεων (Key Accounts Manager ) έχει ένα κεντρικό ρόλο για την ανάπτυξη του τρένου – ξενοδοχείου δηλαδή τις πωλήσεις, τοπικά και διεθνώς με απευθείας σχέσεις – δεσμούς με τη τουριστική αλυσίδα πράκτορες, tour operators και ουσιαστικά εξασφαλίζει τη δουλειά του ξενοδοχείου - τρένου.

Ο Διευθυντής Marketing κατ' αρχή διευθύνει το marketing , τη διαφήμιση και τις δημόσιες σχέσεις. Πραγματοποιεί έρευνες αγοράς με σκοπό να προσδιορίσει τον τρόπο προσέγγισης των καταναλωτών, καθώς και τον ανταγωνισμό που θα αντιμετωπίσει από άλλες επιχειρήσεις. Επιλέγει τον τρόπο διαφήμισης των προϊόντων της επιχείρησης.

Ο Διευθυντής Οικονομικών και Διοικητικών υπηρεσιών έχει ως καθήκοντα τον εσωτερικό έλεγχο, τη διαμόρφωση έγκυρων και ολοκληρωμένων οικονομικών πληροφοριών, προβλέψεις δαπανών, ακριβή καταγραφή του οικονομικών στοιχείων . Υπολογίζει την τιμή πώλησης των προϊόντων και είναι υπεύθυνος για τη Διοίκηση του προσωπικού.

Η εταιρία ουσιαστικά απασχολεί περίπου 20 άτομα στο πεδίο - τρένο και περίπου 10 άτομα στα κεντρικά γραφεία. Το κυριότερο όμως είναι η ανάπτυξη μιας δέσμης συμβάσεων παροχής υπηρεσιών όπως :

- ✚ Με τους διαχειριστές του σιδηροδρομικού δικτύου στη κάθε χώρα για τη παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών
- ✚ Με τα τοπικά γραφεία ξενάγησης – περιήγησης σε Ελλάδα – Βουλγαρία – Τουρκία.

Τιμολόγηση. Το ταξίδι Θεσσαλονίκη – Σοφία – Κωνσταντινούπολη των 1500 χιλιομέτρων με τρεις διανυκτερεύσεις και περιηγήσεις στην Θεσσαλονίκη – Σοφία – Κωνσταντινούπολη μπορεί να πραγματοποιείται κατ αρχήν μια φορά την εβδομάδα.

Με βάση την ήδη διαμορφωμένη μέση τιμή πώλησης του πακέτου σε υπάρχουσες ανταγωνιστικές σιδηροδρομικές επιχειρήσεις η ανά άτομο διανυκτέρευση (τιμολόγηση) ανέρχεται σε περίπου 700€ υπηρεσία deluxe ενώ η classic περίπου 600€. Για τη ανάλυση μας προβλέπεται δημιουργία ανταγωνιστικού προϊόντος με παρεχόμενες όλες τις υπηρεσίες,

γεύματα, ξεναγήσεις – περιηγήσεις κλπ. ως προσφορά στη διαδρομή Θεσσαλονίκη – Σοφία – Κωνσταντινούπολη και λαμβάνεται το 90% των ανωτέρων τιμών και συγκεκριμένα  $90\% \times 700\text{€}/\text{διανυκτέρευση} \times 3 \text{ διανυκτερεύσεις} = 1890\text{€}/\text{ατομο}$ , για υπηρεσία deluxe και το  $75\% \times 1890\text{€}/\text{deluxe} = 1418\text{€}/\text{άτομα}$  για υπηρεσία classic.

Έσοδα . Για την αξιοπιστία των υπολογισμών λαμβάνεται υπόψη μια πληρότητα της τάξης του 80%. Με βάση τα ανωτέρα τα ετήσια έσοδα από τη λειτουργία του τρένου – ξενοδοχείου στη γραμμή Θεσσαλονίκη – Σόφια – Κωνσταντινούπολη ανέρχεται σε 6 εκατ. Ευρώ περίπου.

Πίνακας 25 . Ετήσια έσοδα ( με πληρότητα 80%)

	Άτομα/ταξίδι	Πληρότητα	Ταξίδια	Τιμή σε €/άτομο	Σύνολο €
Deluxe	60	80%	52	1890	4 717 440
Classic	20	80%	52	1418	1 179 360
Σύνολο	80	80%	52		5 896 800

Πίνακας 26. Αξιολόγηση της επένδυσης

	Εκατομμύρια ευρώ
Επένδυση	19,0
Ίδια Συμμετοχή 20%	3,6
Επιδότησεις 40%	7,6
Δανεισμός 40%	7,6
Ετήσιες Δαπάνες	Ευρώ
Συντήρηση	400 000
Καύσιμα	350 000
Fees	350 000
Προσωπικό	400 000
Παροχές – γεύματα, περιηγήσεις κλπ.	400 000
Διάφορα	400 000
Δάνεια	1 500 000
Σύνολο	3 800 000



Εναισθησία τις επένδυσης. Με βάση το κόστος της επένδυσης την ίδια συμμετοχή, το ποσοστό επιδότησης, τα αναμενόμενα έσοδα, τις προβλεπόμενες δαπάνες προκύπτει ότι

- ⊕ Η επένδυση με ίδια κεφάλαια 20% με πληρότητα 80% και 90% των τιμών του ανταγωνισμού δημιουργεί ένα πλεόνασμα περίπου 2 εκατ. Ευρώ το χρόνο.
- ⊕ Η επένδυση με πληρότητα 50% έχει ουδέτερο αποτέλεσμα (ούτε κέρδη ούτε ζημιά) τα 5 πρώτα χρόνια και κατόπιν περνά στη κερδοφορία.
- ⊕ Η επένδυση με τιμές το 60% του ανταγωνισμού έχει ουδέτερα αποτελέσματα (ούτε κέρδη ούτε ζημιά) τα 5 πρώτα χρόνια και κατόπιν περνά στη κερδοφορία.
- ⊕ Η επένδυση με ίδια κεφάλαια 30%, με δανεισμό 60%, με πληρότητα 80% και 90% των τιμών του ανταγωνισμού έχει ουδέτερα αποτελέσματα (ούτε κέρδη ούτε ζημιά) τα 5 πρώτα χρόνια και κατόπιν περνά σε σημαντική κερδοφορία.

### 3.3. Χρηματοδοτικοί και Συμμετοχικοί Φορείς

Η λειτουργία της εταιρίας με το διπλό χαρακτήρα της ξενοδοχειακής μονάδας και της σιδηροδρομικής επιχείρησης είναι λογικό, παρά τις οποίες διευκολύνσεις που παρέχονται από τη τρέχουσα νομοθεσία, να αναζητήσει φυσικούς συμμάχους είτε στη τουριστική αγορά είτε στη σιδηροδρομική αγορά.

Στη τουριστική αγορά η συμμετοχή Tour operator μπορεί να εξασφαλίσει σημαντικό μέρος των πωλήσεων, το ίδιο μπορεί να επιτευχθεί με αλυσίδες ξενοδοχείων που διαθέτουν ξενοδοχεία στις τρεις πόλεις και μπορεί να επιμηκυνθεί το τουριστικό πακέτο με διανυκτερεύσεις σε ξενοδοχεία στις πόλεις Θεσσαλονίκη – Σόφια – Κωνσταντινούπολη.

Στη σιδηροδρομική αγορά παρουσιάζει ενδιαφέρον η μικρή μεν συμβολικού χαρακτήρα συμμετοχή των υπαρχουσών δημόσιων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για τη δημιουργία συμπληρωματικότητας και διευκολύνσεων.

Η συμμετοχή ορισμένων funds αποσκοπεί κύρια στη ευκολότερη χρηματοδότηση του όλου έργου, από τις εμπορικές τράπεζες, ενώ καταλυτικό ρόλο μπορεί να διαδραματίσει η ένταξη του έργου σε διασυνοριακά επιδοτούμενα προγράμματα η επιδοτούμενα προγράμματα «νέας τουριστικής ανάπτυξης».

Έτσι ένας λειτουργικός και χρηματοδοτικός επιχειρηματικός συνδυασμός θα μπορούσε να ήταν:

	Συμμετοχή
Ιδιώτης	20%
Fund	25%
Σιδηροδρομικές εταιρίες	15%
TRAINOSE	5%
BDZ	5%
TCCD	5%
Tour operator	20%
Αλυσίδα ξενοδοχείου	20%
Σύνολο	100%

Με βασικό σενάριο χρηματοδότησης του έργου των 20 εκατ. Ευρώ με

- Ίδια κεφάλαια	20%	4 εκατ. €
- Επιδότηση	40%	8 εκατ. €
- Δανεισμό	40%	8 εκατ. €

Η ουσιαστική συμμετοχή σε κεφάλαια διαμορφώνεται σε

	%	Ευρώ
Ιδιώτης	20	800 000
Funds	25	1 000 000
Σιδηροδρομικές εταιρίες	15	600 000
TRAINOSE 5%		200 000
BDZ 5%		200 000
TCCD 5%		200 000
Tour operator	20	800 000
Αλυσίδα ξενοδοχείων	20	800 000
Σύνολο	100	4 000 000

## Συμπεράσματα και προτάσεις

Στη Νότιο – Ανατολική Ευρώπη και ειδικότερα στο γεωγραφικό τρίγωνο  
Θεσσαλονίκη – Σόφια – Κωνσταντινούπολη,

- με πλούσια πολιτιστική κληρονομιά όπως εκκλησίες, μοναστήρια, τζαμιά, μουσεΐα, αρχαιολογικοί χώροι, μνημεία κλπ, με ποικίλες προστατευόμενες περιοχές (Natura 2000, συνθήκη Ramsar, μνημεία της Unesco κλπ),
- με σημαντικά δίκτυα υποδομών (αεροδρόμια, λιμάνια, δρόμοι, τηλεπικοινωνίες κλπ) και
- με εμπειρία σε διασυνοριακά προγράμματα συνεργασίας χρηματοδοτούμενα από την Ευρωπαϊκή Ένωση (. INTEREG ).

η δημιουργία ενός τρένου – ξενοδοχείου, επένδυση της τάξεως των 20 εκατομμυρίων ευρώ αποδεικνύεται

- ⊕ Ελκυστικό τουριστικό προϊόν
- ⊕ Συμπληρωματικό τουριστικό πακέτο στις υπάρχουσες υποδομές
- ⊕ Ανταγωνιστική και κερδοφόρα επιχείρηση με παρόμοιες δράσεις
- ⊕ Επιλέξιμη μονάδα στα διασυνοριακά προγράμματα
- ⊕ Εφικτή ανάπτυξη στο πλαίσιο της απελευθερωμένης σιδηροδρομικής αγοράς με τη δημιουργία των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων

Το κυριότερο όμως αντιστοιχεί στην αυξανόμενη ζήτηση διαφοροποιημένων και εξειδικευμένων τουριστικών προϊόντων και υπηρεσιών υψηλών προδιαγραφών που ήδη εφαρμόζονται στη Κεντρική , Βόρεια και Δυτική Ευρώπη.

Το project “Balkanika Train” μπορεί να υλοποιηθεί σε δυο φάσεις.

Στη πρώτη φάση, ένας φορέας όπως μια πανεπιστημιακή μονάδα μπορεί να εντάξει το project στα διασυνοριακά χρηματοδοτούμενα έργα για αντικείμενο ύψους 300 000 – 500 000 ευρώ. Στη φάση αυτή η πανεπιστημιακή ομάδα έχοντας εντάξει στο δυναμικό της αρχιτέκτονα, μηχανικό τρένων/ συγκοινωνιολόγο, οικονομολόγο και στέλεχος διοίκησης ξενοδοχείων μπορεί σε διάστημα 9 -12 μηνών να φτάσει το project σε λεπτομερή σχεδιασμό (αρχιτεκτονικά - βαγονιών, εστιατορίου – μπαρ κλπ)

και λήψη προσφορών από αντίστοιχους κατασκευαστικούς οίκους είτε βαγονιών είτε λοκομοτιβάς. Παράλληλα η ομάδα θα διερευνήσει και θα διαμορφώσει συμβάσεις με ενδιαφερόμενους επενδυτές όπως tour operators, ξενοδόχους και άλλα funds. Το κυριότερο όμως είναι στο τέλος αυτής της φάσης να προωθήσει την ένταξη του project για υλοποίηση πλέον σε χρηματοδοτούμενα σχήματα όπως το ΕΣΠΑ η το INTEREG.

Στη δεύτερη φάση το project στο οποίο πλέον έχει διαμορφωθεί το εταιρικό και το χρηματοδοτικό σχήμα παρακολουθείται στην υλοποίηση του απο την ομάδα έργου με διάρκεια 2 – 3 έτη. Παράλληλα γίνεται η επεξεργασία όλων των απαραίτητων συμβάσεων υποστήριξης του τρένου ξενοδοχείου κατα τη λειτουργία του, αποτύπωση διαδικασιών, διαφήμισης – προβολής κλπ ετσι ώστε το project να περάσει στην επόμενη φάση της λειτουργίας του με επιτυχία.

## Συντομογραφίες

BDZ – Κρατικός Σιδηρόδρομος της Βουλγαρίας

CD - Compact Disc

CIWL - Compagnie Internationale des Wagons-Lits

CO<sub>2</sub> - Carbon dioxide

DVD - Digital Versatile Disc

IWW - Institute for Economic Policy Research

LCD - Liquid crystal display

RAMSAR - Συνθήκη Υγροτόπων

RMV - Rocky Mountaineer Vacation

RZD - Κρατικός Σιδηρόδρομος της Ρωσίας

SO<sub>2</sub> - Sulfur dioxide

SWOT - Δυνατά σημεία, Αδύναμα σημεία, Ευκαιρίες, Απειλές

TCCD - Κρατικός Σιδηρόδρομος της Τουρκίας

UNESCO - United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

VSOE - Venice Simplon-Orient-Express

ΑΕΠ - Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (GDP)

ΕΕ - Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΣΠΑ - Εθνικό Στρατηγικό Πλαίσιο Αναφοράς

ΗΠΑ – Ηνωμένες Πολιτείες τις Αμερικής

ΚΑΠ - Κοινή Αγροτική Πολιτική

ΟΣΕ - Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος

Π.Γ.Δ.Μ - Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας

ΣΒΔΕ - Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος

# Βιβλιογραφία

Ιστοσελίδες

[http://litep.epfl.ch/webdav/site/litep/shared/Baumgartner\\_Couts\\_chf\\_2001\\_e.pdf](http://litep.epfl.ch/webdav/site/litep/shared/Baumgartner_Couts_chf_2001_e.pdf)

<http://scholar.google.gr>

<http://web1.msue.msu.edu/imp/modtd/33119709.html>

[www.americanorientexpress.net](http://www.americanorientexpress.net)

[www.apodimos.com](http://www.apodimos.com)

[www.aueb.gr](http://www.aueb.gr)

[www.bdz.bg](http://www.bdz.bg)

[www.blacksea-cbc.net](http://www.blacksea-cbc.net)

[www.bluetrain.co.za](http://www.bluetrain.co.za)

[www.bnr.bg](http://www.bnr.bg)

[www.cstt.nl](http://www.cstt.nl)

[www.cwl-services.com](http://www.cwl-services.com)

[www.danube-express.com](http://www.danube-express.com)

[www.eib.org](http://www.eib.org)

[www.espa.gr](http://www.espa.gr)

[www.eufunds.bg](http://www.eufunds.bg)

[www.euroconsultantsbg.com](http://www.euroconsultantsbg.com)

[www.glacierexpress.ch](http://www.glacierexpress.ch)

[www.google.com](http://www.google.com)

[www.gsr.com.au](http://www.gsr.com.au)

[www.hellastrucks.com](http://www.hellastrucks.com)

[www.interrailnet.com](http://www.interrailnet.com)

[www.irtociety.com](http://www.irtociety.com)

[www.jpfactis.com](http://www.jpfactis.com)

[www.mt.government.bg](http://www.mt.government.bg)

[www.oecd.org](http://www.oecd.org)

[www.orient-express.com](http://www.orient-express.com)

[www.ose.gr](http://www.ose.gr)

[www.palaceonwheels.net](http://www.palaceonwheels.net)

[www.palacesonwheels.com](http://www.palacesonwheels.com)

[www.railaustralia.com.au](http://www.railaustralia.com.au)

[www.rail-infra.bg](http://www.rail-infra.bg)

[www.railwaygazette.com](http://www.railwaygazette.com)

[www.rediff.com](http://www.rediff.com)

[www.rockymountaineer.com](http://www.rockymountaineer.com)

[www.rovos.com](http://www.rovos.com)

[www.royalscotsman.com](http://www.royalscotsman.com)

[www.sete.gr](http://www.sete.gr)

[www.sfs.gr](http://www.sfs.gr)

[www.SiberianRail.com](http://www.SiberianRail.com)

[www.tcdd.gov.tr](http://www.tcdd.gov.tr)

[www.theghan.com](http://www.theghan.com)

[www.thesouthernspirit.com.au](http://www.thesouthernspirit.com.au)

[www.traveldailynews.gr](http://www.traveldailynews.gr)



[www.utilities.bg](http://www.utilities.bg)

[www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)

[www.yme.gr](http://www.yme.gr)

# Παραρτήματα

## Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών - Πειραιώς (ΗΣΑΠ)

### ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Ο Αστικός Σιδηρόδρομος Πειραιά - Κηφισιάς, γνωστός σαν “Ηλεκτρικός” συμπλήρωσε στις 27 Φεβρουαρίου 2006, 137 χρόνια λειτουργίας. Ξεκίνησε ατμοκίνητος αρχικά και ηλεκτροκίνητος αργότερα και συνέδεσε το 1869 την Αθήνα με τον Πειραιά που μέχρι τότε οι άμαξες και τα παμπορεία ήταν το μόνο μέσο συγκοινωνίας μεταξύ τους.

Ας δούμε ορισμένα χαρακτηριστικά ορόσημα στην πορεία αυτή:

- Το 1834 η Αθήνα γίνεται πρωτεύουσα του Ελληνικού Κράτους και ένα χρόνο μετά, το 1835, γίνεται η πρώτη ανεπιτυχής πρόταση στην Ελληνική Κυβέρνηση από τον Φρειδερίκο Φεράλδη για κατασκευή σιδηροδρόμου.
- Οκτώ χρόνια αργότερα το 1843 ο Αλέξανδρος Ραγκαβής επαναλαμβάνει δημόσια την πρόταση αλλά πάλι δεν υπήρξε ανταπόκριση.
- Το 1855 ο Πρωθυπουργός και Υπουργός Εξωτερικών Αλέξανδρος Μαυροκορδάτος καταθέτει το πρώτο Νομοσχέδιο για “Ίδρυση σιδηροδρόμου Αθήνας – Πειραιά που γίνεται νόμος και δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Είναι ο Νόμος ΤΖ «περί συστάσεως σιδηροδρόμου Απ’ Αθηνών εις Πειραιά» που δίνει το δικαίωμα εκμετάλλευσης στην εταιρία που θ’ αναλάμβανε το έργο για 55 χρόνια. Δύο χρόνια αργότερα το δικαίωμα αυτό αυξάνεται σε 75 χρόνια.
- Μετά από ανεπιτυχείς προσπάθειες ανάθεσης του έργου το 1867 το έργο κατακυρώνεται στον Άγγλο επιχειρηματία Εδουάρδο Πίκερινγκ, ο οποίος το Νοέμβριο του ίδιου έτους αρχίζει να κατασκευάζει το έργο.
- Ένα χρόνο μετά, το 1868, ο Πίκερινγκ μεταβιβάζει τις υποχρεώσεις του στην ιδρυθείσα από όμιλο Ανώνυμη Εταιρία του «Απ’ Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου» - Σ.Α.Π. Α.Ε..

Στις 17 Φεβρουαρίου του 1869 η ως άνω εταιρία έχει τελειώσει το έργο και γίνεται η πρώτη δοκιμή της διαδρομής. Τα επίσημα εγκαίνια γίνονται μέσα σε ατμόσφαιρα γενικής χαράς στις 27 Φεβρουαρίου 1869, με επιβάτες στο πρώτο δρομολόγιο τη Βασίλισσα Όλγα, τον Πρωθυπουργό Ζαΐμη, υπουργούς, στρατιωτικούς, διπλωμάτες και άλλους επισήμους.

Επιτέλους το όνειρο γίνεται πραγματικότητα. Η ατμομηχανή με 6 βαγόνια καλύπτει τη διαδρομή των 8,5 χιλιομέτρων από το Θησείο στον Πειραιά σε 19 περίπου λεπτά. Οι δύο πόλεις Αθήνα και Πειραιάς έχουν πλέον συνδεθεί με σιδερένιες γραμμές.

Τα σχόλια του τύπου της εποχής πολλά και καλά. Στις 3 Μαρτίου του 1869 ο «Αιών» γράφει: «Ο σιδηρόδρομος ήρξατο τακτικώς εργαζόμενος από της τελευταίας Παρασκευής. Η συρροή των επιβατών είναι μεγίστη. Οι πάντες δ' ομολογούσι τας μεγίστας ωφελείας, ας η κάταρξις του έργου τούτου υπισχνείται. Ευχόμεθα και αύθις, ίνα η μικρά αύτη γραμμή υπάρξει η αρχή του καθ' όλην την επικράτειαν συμπλέγματος σιδηροδρόμων».

• Μεταξύ της χρονολογίας του πρώτου επίσημου δρομολογίου, το 1869, και της 16 Σεπτεμβρίου του 1904 που πραγματοποιήθηκε η Ηλεκτροδότηση του Σιδηροδρόμου, μεσολάβησαν η στρώση διπλής γραμμής και η έναρξη κατασκευής σήραγγας το 1889 από το Θησείο μέχρι την Ομόνοια (Λυκούργου και Αθηνάς), όπου και ο παλιός σταθμός της ΟΜΟΝΟΙΑΣ ο οποίος εγκαινιάζεται στις 17 Μαΐου του 1895.

Η Υπόγεια σήραγγα και η ηλεκτροδότηση προκάλεσε πάλι πολλά και ποικίλα σχόλια του Τύπου της εποχής. Αξίζει να αναφερθούν μερικά που καταδεικνύουν την αντίδραση του κόσμου της εποχής εκείνης σε κάθε καινοτομία. «Τι να σου πω, αδελφέ, λέγει κάποιος εκ των προσκεκλημένων. Νομίζω ότι πρόκειται να μας κλείσουν «κατά βαρβάρων» με τον Υπόγειον. Και κύπας εις το αυτί του πλησίον του ισταμένου ηρώτησε σοβαρώς

- Έκαμες την διαθήκην σου;
- Όχι
- Εξωμολογήθης τουλάχιστον;
- Ούτε.

- Εγώ δεν είχα το θάρρος να έλθω απροετοίμαστος. Αυτή η σήραγξ μου φαίνεται σαν καρμανιόλα.»

Σε άλλο δημοσίευμα, στις 18 Σεπτεμβρίου του 1904 ο χρονογράφος των «Καιρών» με το ψευδώνυμο «Φαληριώτης», γράφει για τον ηλεκτρικό, πλέον, σιδηρόδρομο:

«- Ένα δια το Φάληρον πρώτης.

- Μετ' επιστροφής;

- Απλούν, απλούν. Δεν μπορώ να είμαι βέβαιος αν θα φθάσω ζωντανός.....»

• Το 1926 οι ΣΑΠ, οι ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΙ ΑΤΤΙΚΗΣ που εκμεταλλεύονται το «ΘΗΡΙΟ» της Κηφισιάς, δηλαδή τη Γραμμή από Πλατεία Αττικής μέχρι Κηφισιά, με διακλάδωση από Ν. Ηράκλειο μέχρι Λαύριο και οι ΤΡΟΧΙΟΔΡΟΜΟΙ ΑΘΗΝΩΝ-ΠΕΙΡΑΙΩΣ που εκμεταλλεύονται τα TRAM, συνεργάζονται με τον Αγγλικό όμιλο ΠΑΟΥΕΡ. Από τη συνεργασία αυτή προκύπτουν δύο Εταιρίες: Η ΗΕΜ (Ηλεκτρική Εταιρία Μεταφορών) που αναλαμβάνει την εκμετάλλευση των TRAM και της Γραμμής της Κηφισιάς και οι ΕΗΣ (Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι).

Οι ΕΗΣ αναλαμβάνουν τις υποχρεώσεις της πρώην ΣΑΠ και ταυτόχρονα τη δέσμευση να βελτιώσουν την υπάρχουσα γραμμή και να επεκτείνουν την υπόγεια σήραγγα ως το σταθμό ΑΤΤΙΚΗ με διπλή γραμμή για να ενωθεί ο Ηλεκτρικός με την Κηφισιά, με υπόγειο σταθμό κάτω από την ΟΜΟΝΟΙΑ.

Τα έργα ξεκίνησαν τον Ιανουάριο του 1928 και στις 21/7/1930 εγκαινιάζεται από τον Ελευθέριο Βενιζέλο ο υπόγειος σταθμός ΟΜΟΝΟΙΑ. Αργότερα το 1948 και το 1949 εγκαινιάζονται αντίστοιχα οι σταθμοί ΒΙΚΤΩΡΙΑ και ΑΤΤΙΚΗ.

• Το 1937 η ΗΕΜ αναλαμβάνει την Ηλεκτροκίνηση του σιδηροδρόμου Κηφισιάς και το 1938 καταργεί το Θηρίο για την πραγματοποίηση του έργου.

Τα έργα όμως, λόγω της κρίσιμης περιόδου, δεν ολοκληρώνονται και φτάνουμε έτσι στο 1950 οπότε παραχωρείται από την ΗΕΜ στην ΕΗΣ η ολοκλήρωση του έργου Ηλεκτροκίνησης και η εκμετάλλευση του σιδηροδρόμου ΑΘΗΝΩΝ – ΚΗΦΙΣΙΑΣ. Οι ΕΗΣ συνεχίζουν τα έργα που καταλήγουν σταδιακά το 1957 με τη λειτουργία του σταθμού της Κηφισιάς. Έτσι η συγκοινωνία από ΠΕΙΡΑΙΑ μέχρι ΚΗΦΙΣΙΑ με τον Ηλεκτρικό Σιδηρόδρομο είναι πλέον πραγματικότητα.

- Την 1 Ιανουαρίου του 1976 οι ΕΗΣ περιέρχονται στο Ελληνικό Δημόσιο μετονομάζονται σε Η.Σ.Α.Π. Α.Ε. (Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι Αθηνών-Πειραιώς).

Ο εκσυγχρονισμός, η εξέλιξη και η μέριμνα για καλύτερη ταχύτερη και αξιόπιστη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού σε καθαρό περιβάλλον συνεχίζεται μέχρι σήμερα.

Σε ολόκληρη αυτή τη διαδρομή του, ο σιδηρόδρομος έζησε στιγμές μεγαλείου και συμφορές. Μετέφερε Βασιλείς, υψηλούς επισκέπτες, έδωσε το παρόν στους πρώτους Ολυμπιακούς αγώνες της Αθήνας του 1896 και τους πρόσφατους του 2004, μετέφερε στρατιώτες του πολέμου 1912-1913. Βομβαρδίστηκε και επέζησε μέχρι σήμερα περήφανος, πραγματοποιώντας εκατομμύρια δρομολόγια που εξυπηρέτησαν δισεκατομμύρια επιβάτες.

- Επίσης ο «Ηλεκτρικός» από τις 11 Ιουνίου του 1955 εκμεταλλευόταν μέχρι και τις 31.12.2001 τα Πράσινα λεωφορεία που τροφοδοτούσαν τις γραμμές του ηλεκτρικού με επιβάτες. Τα Πράσινα ήταν μια πρωτότυπη και αξιόπιστη συγκοινωνία αλλά η τάση για εξειδίκευση των φορέων σε συγκεκριμένα συγκοινωνιακά μέσα και η ανάγκη δημιουργίας μιας ενιαίας Εταιρίας για τις γραμμές 2 και 3 οδήγησαν τον Δεκέμβριο του 1998 στην απόφαση για σταδιακό τερματισμό αυτής της δραστηριότητας μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου του 2001. Έτσι από τον Φεβρουάριο του 1999 άρχισε η απόδοση της σταδιακής απόδοσης των γραμμών των Πράσινων Λεωφορείων στην ΕΘΕΛ (Εταιρία Θερμικών Λεωφορείων).

- Έργα επίσης πολύ σημαντικά υπήρξαν :

α) η λειτουργία του TRAM της παραλίας του ΠΕΙΡΑΙΑ (1910-1960)

β) η λειτουργία του TRAM ΠΕΡΑΜΑΤΟΣ (1936-1977)

Σε όλη αυτήν την αναπτυξιακή πορεία βασικός παράγων υπήρξε ο εργαζόμενος στο σιδηρόδρομο που τον αγάπησε ιδιαίτερα αφού είναι δικό του δημιούργημα.

Οι σημαντικές χρονολογίες στην Ιστορία του Σιδηρόδρομου Πειραιά - Κηφισιάς

- 1869: Τα εγκαίνια του Ατμοκίνητου Σιδηροδρόμου Θησείο – Πειραιά από την Α.Ε.

ΣΑΠ

- 1889: Κατασκευή της Υπόγεια σήραγγας Θησείου – Ομόνοιας

- 1904: ΗΛΕΚΤΡΟΔΟΤΗΣΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ
- 1926: Μετονομασία από Α.Ε. ΣΑΠ σε Α.Ε. ΕΗΣ
- 1976: Η εξαγορά από το Ελληνικό Δημόσιο και μετονομασία σε Α.Ε. ΗΣΑΠ (www.isap.gr)

### Σιδηρόδρομος Πύργου - Κατακόλου (ΣΠΚ)

Τεκμηριωτικές - ιδρυτικές παράμετροι δικτύου: Μετά την δημιουργία του νέου Ελληνικού κράτους , η πόλη του Πύργου της Ηλείας παρουσιάζει μεγάλη εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη , λόγω του πλούσιου κάμπου που την περιβάλλει , ιδιαίτερα μετά την ανάπτυξη της σταφιδοκαλλιέργειας , παράλληλα δε το λιμάνι του Κατακόλου , φυσικό επίγειο του Πύργου , αναπτύσσεται σε εξαγωγικό λιμένα αυτών των αγροτικών προϊόντων και κυρίως της σταφίδας . Όπως ήταν φυσικό , η συγκοινωνιακή σύνδεση της πόλης του Πύργου με το Κατάκωλο , με ένα αξιόπιστο μέσο μαζικής μεταφοράς , κατέστη πολύ σύντομα αναγκαία .

Πολιτειακοί παράγοντες δημιουργίας δικτύου, συμβάσεις και θεσμικό χρονολόγιο: Η πρωτοβουλία για την δημιουργία της γραμμής Πύργου – Κατακόλου ανήκε στην τοπική κοινωνία και κυρίως στην ανερχόμενη αστική τάξη , που πλούτισε από το εμπόριο , κυρίως της σταφίδας , εκφραστής της οποίας ήταν ο Δήμος Λετρίνων , στον οποίο και παρεχωρήθη τελικά το δικαίωμα της προκηρύξεως διαγωνισμού για την κατασκευή και την εκμετάλλευση της γραμμής , με τον ν. ΠΠΘ/1881 .Ο διαγωνισμός πραγματοποιείται τον Οκτώβριο του ίδιου έτους και την κατασκευή και εκμετάλλευση της γραμμής αναλαμβάνει η «Γενική Πιστωτική Τράπεζα» , με την οποία και υπογράφει την σχετική σύμβαση ο Δήμος Λετρίνων .

Νομικές υποστάσεις δικτύου: Για την εκμετάλλευση της γραμμής ιδρύεται η Ανώνυμη Εταιρεία «Σιδηρόδρομος Πύργου – Κατακόλου» στην οποία η ανάδοχος παραχωρεί όλα της τα δικαιώματά . Το 1890 η εταιρεία αυτή εξαγοράζεται από την Α.Ε. «Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων Ελλάδος» , μία εταιρεία όμως , που παρ' όλο τον πομπώδη τίτλο της , δεν θα κατασκευάσει καμία νέα σιδηροδρομική γραμμή , αποκλείοντας έτσι την σύνδεση της γραμμής με το δίκτυο της Πελοποννήσου ( Σ.Π.Α.Π. ). Το 1951 η γραμμή Πύργου – Κατακόλου θα περιέλθει

στους υπό κρατική διαχείριση πλέον Σ.Π.Α.Π. .

Σιδηροδρομικές και μη προσωπικότητες, θετικές ή όχι για μέσα σταθερής τροχιάς: Ο Δήμαρχος Λετρίνων ( Πόλης του Πύργου) Π. Αυγερινός , επί δημαρχίας του οποίου και μετά από προσπάθειές του , υπεγράφη η σύμβαση με την Γ.Π.Τ. .

Χρονολόγιο κατασκευαστικών εργασιών : Οι κατασκευαστικές εργασίες άρχισαν στο τέλος του 1881 και τελείωσαν στα μέσα του 1883 . Εκτοτε δεν έγινε καμία επέκταση της γραμμής . Η γραμμή βρίσκεται υπό αναστολή λειτουργίας , λόγω των εργασιών ανακατασκευής της υποδομής και της επιδομής της , προβλέπεται δε να δοθεί και πάλι σε εκμετάλλευση , με το ίδιο πλάτος , σύντομα .

Χρονολόγιο τμηματικών λειτουργιών δικτύου: Η γραμμή δόθηκε σε κυκλοφορία στο σύνολό της .(www.sfs.gr)

### Σιδηρόδρομος Θεσσαλίας (ΣΘ)

Τεκμηριωτικές - ιδρυτικές παράμετροι δικτύου: Η ένωση της Θεσσαλίας με το «Βασίλειον της Ελλάδος» το 1881 προκάλεσε συναισθήματα ευφορίας , τόσο στον Ελληνικό λαό , όσο και στην ηγεσία του . Οι λόγοι ήταν προφανείς . Είχαν προηγηθεί τρία χρόνια διπλωματικού μαραθώνιου , κόντρα στις κωλυσιεργίες της Οθωμανικής κυβερνήσεως , που απέβλεπαν στην μη εφαρμογή τελικά της αποφάσεως του «Συνεδρίου του Βερολίνου» του 1878 , με την οποία εκχωρούνταν στην Ελλάδα η Θεσσαλία και η περιοχή της Αρτας . Η Ελληνική οικονομία , η οποία ήδη τα τελευταία δέκα χρόνια παρουσίαζε μία αξιόλογη ανάπτυξη , μετά την προσάρτηση της Θεσσαλίας αποκτούσε πολύ μεγαλύτερες αναπτυξιακές δυνατότητες . Τέλος , για πρώτη φορά μετά την επίσημη αναγνώριση της Ελληνικής ανεξαρτησίας , το 1830 , αποσπώνταν εδάφη από την Οθωμανική Αυτοκρατορία , για να ενωθούν με την «μητέρα πατρίδα» , αναπτερόνοντας έτσι τις ελπίδες για την πραγματοποίηση της «Μεγάλης Ιδέας» . Ήταν φυσικό λοιπόν για το Ελληνικό κράτος , στα νέα του εδάφη , αφ' ενός μεν να θέλει να επιδείξει τις εκσυγχρονιστικές του δυνατότητες και το εξευρωπαϊσμένο του πρόσωπο , σε αντίθεση με την οπισθοδρομικότητα και την στασιμότητα της Οθωμανικής διοίκησης , στέλνοντας έτσι ένα μήνυμα κρατικής αξιοπιστίας και προς τις Ευρωπαϊκές Δυνάμεις , αφ' ετέρου δε να προχωρήσει στην

κατασκευή των κατάλληλων υποδομών για την εκμετάλλευση των πλουτοπαραγωγικών πηγών αυτών των εδαφών . Και βέβαια στις μεταφορές αυτό μεταφράζονταν σε ένα λιμένα και σε ένα σιδηροδρομικό δίκτυο που θα εξυπηρετούσε όλον τον Θεσσαλικό κάμπο . Γι' αυτό , πριν ακόμη αποχωρήσουν και οι τελευταίοι εκπρόσωποι της Οθωμανικής διοίκησης , η τότε κυβέρνηση του Αλέξανδρου Κουμουνδούρου διαπραγματεύθηκε και υπέγραψε , την 11 Σεπτεμβρίου 1881 , μία σύμβαση με τον Κωνσταντινουπολίτη Τραπεζίτη Θεόδωρο Μαυρογορδάτο , για την κατασκευή και εκμετάλλευση μιάς σιδηροδρομικής γραμμής που θα συνέδεε τον Βόλο με την Λάρισα .

Πολιτειακοί παράγοντες δημιουργίας δικτύου, συμβάσεις και θεσμικό χρονολόγιο: Τον επόμενο χρόνο (1882) αναλαμβάνει Πρωθυπουργός της Ελλάδος ο Χαρίλαος Τρικούπης ο οποίος είναι αντίθετος με την σύμβαση που υπέγραψε ο Αλέξανδρος Κουμουνδούρος , διότι στον ανάδοχο παραχωρείται το πλέον εύκολο και προσωδοφόρο τμήμα του αναγκαίου για την ανάπτυξη της Θεσσαλίας σιδηροδρομικού δικτύου , χωρίς καμία δέσμευσή του αναδόχου για την κατασκευή και του υπόλοιπου τμήματος αυτού , γι' αυτό και επαναδιαπραγματεύεται την σύμβαση , προσαρμόζωντάς την , εκτός των άλλων , και στην στρατηγική που προτίθεται να ακολουθήσει για την κατασκευή και λειτουργία σιδηροδρομικών δικτύων και στην υπόλοιπη Ελλάδα . Στις 13 Μαΐου 1882 λοιπόν υπογράφεται μία νέα σύμβαση , μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και του Θεόδωρου Μαυρογορδάτου , ως εκπροσώπου του Τραπεζικού του οίκου "Fils A. Mavrogordato" , η οποία επικυρώνεται με τον ν. ΑΜΗ/1882 . Ο ανάδοχος υποχρεούται να κατασκευάσει ένα δίκτυο με γραμμή μετρικού πλάτους που θα συνδέει , τον Βόλο με την Λάρισα , μέσω Βελεστίνου και το Βελεστίνο με την Καλαμπάκα , όπου και θα τερματίζει , μέσω των Φαρσάλων , της Καρδίτσας και των Τρικκάλων .

Νομικές υποστάσεις δικτύου: Ο Μαυρογορδάτος , ως εκπρόσωπος του Τραπεζικού του οίκου με έδρα την Κωνσταντινούπολη "Fils A. Mavrogordato" , υπογράφει την σύμβαση με το Ελληνικό Δημόσιο και στην συνέχεια ιδρύει , την 25η Οκτωβρίου 1882 , μία Ελληνική Ανώνυμη Εταιρεία με τίτλο «Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας» και έδρα την Αθήνα . Μέτοχοι της εταιρείας αυτής , εκτός από τον Τραπεζικό οίκο του Μαυρογορδάτου , ήταν η «Εθνική Τράπεζα της Ελλάδος» , η «Προνομιούχος Τράπεζα Ηπειροθεσσαλίας» και η «Τράπεζα Βιομηχανικής Πίστεως» . Στην εταιρεία



αυτή εκχωρεί το δικαίωμα κατασκευής και εκμετάλλευσης του υπό κατασκευή δικτύου . Το 1955 η Εταιρεία αυτή απορροφάται από το Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου «Σιδηρόδρομοι του Ελληνικού Κράτους» , μετά από την αδυναμία της να συνεχίσει την εκμετάλλευση του δικτύου .

Σιδηροδρομικές και μη προσωπικότητες, θετικές ή όχι για μέσα σταθερής τροχιάς: Σημαντικό ρόλο στην δημιουργία του δικτύου αυτού έπαιξε ο Χαρίλαος Τρικούπης , χωρίς τις παρεμβάσεις και την στρατηγική του οποίου θα ήταν μάλλον απίθανο να κατασκευασθεί και ο δεύτερος κλάδος του.

Εκτός από την ακύρωση της σύμβασης που είχε υπογράψει ο Κουμουνδούρος , για τους λόγους που προαναφέραμε , η στρατηγική του Τρικούπη , την οποία , παρά τις έντονες αντιδράσεις της αντιπολίτευσης κατάφερε να επιβάλει τελικά , στηρίζονταν στις εξής αρχές και αξιολογήσεις :

- Α.- Η αυτόματη ενσωμάτωση της χώρας στο διεθνές εμπορικό κύκλωμα , μετά την κατασκευή κάποιων σιδηροδρομικών γραμμών , που αν συνέβαινε θα απαιτούσε την κατασκευή γραμμών κανονικού εύρους , δεν ήταν πιθανή στο ορατό μέλλον .
- Β.- Οι συνθήκες που υφίσταντο στην Ελλάδα (χώρα ορεινή , αραιοκατοικημένη , με μικρή ανάπτυξη και άρα με μικρή ζήτηση μεταφορικού έργου , αλλά και εκτεταμένη ακτογραμμή , που επέτρεπε τον ανταγωνισμό του νσιδηρόδρομου από το πλοίο ) εμείωναν τις δυνατότητες κέρδους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων , που θα εκμεταλλεύονταν τις διάφορες γραμμές και κατέτασαν , τις γραμμές αυτές , στην κατηγορία των γραμμών τοπικού χαρακτήρα , επιτρέποντας επομένως την κατασκευή γραμμής μετρικού πλάτους (1 μ.) , το οποίο συνεπάγεται πολύ μικρότερο κόστος , τόσο κατασκευής , όσο και εκμετάλλευσης . Ως μόνη εξαίρεση προέβλεπε την γραμμή από την Αθήνα προς τα σύνορα , αφού αυτή προορίζονταν να ενώσει την Πρωτεύουσα με τα Ευρωπαϊκά σιδηροδρομικά δίκτυα , που ήταν κανονικού εύρους .
- Γ.- Το κράτος , εκμεταλλευόμενο την βελτίωση της εξωτερικής του πίστης , όφειλε , με το μικρότερο δυνατόν κόστος και την μικρότερη δυνατή επιβάρυνσή του , να προσελκύσει ξένα και Ελληνικά κεφάλαια από το εξωτερικό και να προωθήσει το συντομότερο , πριν δηλαδή μεταβληθούν οι ευνοϊκές για την Ελλάδα διεθνείς συνθήκες , την κατασκευή όσο το δυνατόν περισσότερων σιδηροδρομικών γραμμών .
- Δ.- Οπου δεν θα ανταποκρίνονταν το ιδιωτικό κεφάλαιο , το κράτος όφειλε να κατασκευάσει αυτό τις σιδηροδρομικές γραμμές και να τις εκχωρήσει απλώς προς εκμετάλλευσή σε ιδιώτες , ώστε να κατασκευασθούν όσο το δυνατόν περισσότερες

από τις προγραμματισμένες γραμμές .

Ε.- Το κράτος , όπου θα είναι αναγκαίο για την προσέλκυση επενδυτών , θα επιδοτήσει ένα ποσοστό του κόστους κατασκευής της γραμμής , αντί να εγγυηθεί ένα ελάχιστο κέρδος κατά την εκμετάλλευσή της , όπως έκανε επι παραδείγματι η Οθωμανική Κυβέρνηση στις δικές της γραμμές .

Η ιστορία δικαίωσε τον Τρικούπη για τις επιλογές του αυτές , αφού οι προβλέψεις του αποδείχθηκαν ορθές. Οσοι δε του αποδίδουν την ευθύνη για τα προβλήματα που προκαλεί σήμερα η μετρικού πλάτους γραμμή όπου υφίσταται ακόμη , αγνοούν ότι η ευθύνη γι' αυτό δεν βαρύνει τον Τρικούπη , ο οποίος είχε να επιλέξει μεταξύ της κατασκευής ή μη σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα , αλλά στους μετά το 1920 , κυρίως , πολιτικούς και κυβερνήσεις οι οποίες , ενώ είχαν μεταβληθεί αρκετά οι συνθήκες στην χώρα και είχε αυξηθεί η ζήτηση μεταφορικού έργου , ούτε εκσυγχρόνισαν το σιδηροδρομικό δίκτυο , με την αλλαγή του εύρους σε κανονικού πλάτους και άλλες παρεμβάσεις , ούτε και το επεξέτειναν . Αλλωστε ο Τρικούπης , αντικρούοντας στην Βουλή τα επιχειρήματα της αντιπολίτευσης υπέρ της κατασκευής γραμμών κανονικού εύρους , είπε , μεταξύ άλλων , ότι εάν θα μετεβάλλοντο οι συνθήκες , θα ήταν εύκολο για την κυβέρνηση να μετατρέψει την μετρική γραμμή σε κανονικού εύρους , το οποίο και δεν έκαναν οι κυβερνήσεις της επόμενης εκατονταετίας !

Σημαντικό ρόλο όμως στην καλή κατασκευή και στην εκμετάλλευση του δικτύου έπαιξε ο Ιταλός μηχανικός Evaristo de Chirico , πατέρας του μεγάλου σουρρεαλιστή ζωγράφου Giorgio de Chirico , ο οποίος γεννήθηκε στον Βόλο το 1888 , λόγω ακριβώς της απασχόλησης του πατέρα του στους «Σιδηροδρόμους Θεσσαλίας» . Η συμβολή του Evaristo de Chirico ήταν μεγάλη , ιδιαίτερα στην επίλυση πολλών τεχνικών προβλημάτων , κατά την κατασκευή της γραμμής του Πηλίου , αλλά και στην εισαγωγή και ενσωμάτωση στις ανάγκες και τις ιδιαιτερότητες του δικτύου των «Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας» , νέων τεχνολογιών .

Χρονολόγιο κατασκευαστικών εργασιών : Την 11η Ιουλίου 1883 η σιδηροδρομική γραμμή φθάνει στην Λάρισα , η μη κατασκευή όμως των απαραίτητων εγκαταστάσεων και οι μεγάλες πλημμύρες στον Θεσσαλικό κάμπο τον επόμενο Οκτώβριο , που προκαλούν μεγάλες ζημιές στην γραμμή , δεν επιτρέπουν την

παράδοσή της στην κυκλοφορία . Την 13η Νοεμβρίου 1885 η γραμμή παραδίδεται μέχρι τα Φάρσαλα , την 30η Ιουνίου μέχρι τους Σοφάδες , την 3η Οκτωβρίου μέχρι την Καρδίτσα , την 9η Μαρτίου 1886 μέχρι τους Στεφανουσαίους και τέλος την 16η Ιουνίου 1886 μέχρι την Καλαμπάκα . Το 1889 οι «Σιδηρόδρομοι Θεσσαλίας» αποφασίζουν να κατασκευάσουν μία γραμμή πλάτους 0,60 εκ. του μέτρου , η οποία θα συνέδεε τον Βόλο με τα χωριά του Πηλίου , Ανω Λεχώνια , Μηλιές και Ζαγορά και η οποία θα εξυπηρετούσε την μεταφορά , τόσο των κατοίκων και των επισκεπτών , όσο και της γεωργικής παραγωγής του Πηλίου και για η οποία ευελπιστούσαν ότι θα αύξανε και τα έσοδα της εταιρείας , που ορισμένες χρονιές ήταν οριακά ή και λιγότερα των δαπανών του δικτύου . Οι μελέτες ολοκληρώνονται το 1893 τελικά , οπότε και εκδίδεται ο ν. ΒΡΗΒ/1893 , ο οποίος επικυρώνει την σύμβαση που είχε ήδη υπογραφεί μεταξύ της εταιρείας και του Ελληνικού Δημοσίου , για την κατασκευή της γραμμής μέχρι τα Ανω Λεχωνια . Τον Μάρτιο του 1894 αρχίζουν οι εργασίες και το τμήμα της γραμμής μέχρι τα Ανω Λεχώνια , ολοκληρώνεται τον Σεπτέμβριο του 1895 . Τα κέρδη που απέφερε αρχικά η γραμμή αυτή οδήγησαν την εταιρεία των «Σιδηροδρόμων Θεσσαλίας» στην απόφαση να προχωρήσουν στην κατασκευή και του τμήματος μέχρι τις Μηλιές . Παρά τις αντιρρήσεις της τότε κυβερνήσεως , υπογράφεται τελικά , στις 16 Σεπτεμβρίου 1900 , και η σύμβαση αυτή με το Ελληνικό Δημόσιο , η οποία επικυρώνεται με τον ν. ΒΧΝΘ/1900 . Το επόμενο έτος αρχίζει η κατασκευή της γραμμής , η οποία και αποπερατώνεται τον Ιούλιο του 1903 . Το 1960 οι Σ.Ε.Κ. ανακατασκευάζουν την γραμμή Βόλου – Λάρισας , ώστε να έχει κανονικό πλάτος (1,435) , να δέχεται μεγαλύτερο βάρος κατ' άξονα και να επιτρέπει μεγαλύτερες ταχύτητες . Μετά το 1997 διακόπτεται η κυκλοφορία στο τμήμα Βελεστίνο – Καλαμπάκα , ώστε να ολοκληρωθούν τα έργα ανακατασκευής του τμήματος της γραμμής από τον Παλαιοφάρσαλο στην Καλαμπάκα , τα οποία ολοκληρώνεται σταδιακά μέχρι τον Ιανουάριο του 2001 . Πρόκειται για μια σύγχρονη γραμμή κανονικού πλάτους (1,435) , που μπορεί να δέχεται μεγαλύτερο βάρος κατ' άξονα και ταχύτητες 150 χλμ/ώρα .

Χρονολόγιο τμηματικών λειτουργιών δικτύου: Την 23η Απριλίου 1884 παραδίδεται προς εκμετάλλευση η γραμμή από τον Βόλο στην Λάρισα , της οποίας τα εγκαίνια έγιναν με μεγάλη λαμπρότητα , παρουσία της Βασιλικής οικογένειας . Την 13η Νοεμβρίου 1884 παραδίδεται στην κυκλοφορία το τμήμα της γραμμής από το

Βελεστίνο μέχρι τα Φάρσαλα , την 30η Ιουνίου 1885 μέχρι τους Σοφάδες , την 3η Οκτωβρίου 1885 μέχρι την Καρδίτσα και τέλος την 16η Ιουνίου 1886 μέχρι την Καλαμπάκα . Οσον αφορά την γραμμή του Πηλίου , το μεν τμήμα της από τον Βόλο μέχρι τα Ανω Λεχώνια παραδίδεται στην κυκλοφορία την 12η Οκτωβρίου 1895 , το δε τμήμα της από τα Ανω Λεχώνια μέχρι τις Μηλιές την 2α Ιουλίου 1903 . Μετά την ανακατασκευή της γραμμής Παλαιοφάρσαλου – Καλαμπάκας , το τμήμα της γραμμής από το Βελεστίνο μέχρι τον Παλαιοφάρσαλο , που παρέμεινε μετρικό , ετέθη εκτός κυκλοφορίας και επ' αυτού κινείται μόνο το τροχαίο υλικό της «Εταιρείας Μουσειακών Σιδηροδρόμων» (ΕΜΟΣ) , την οποία ίδρυσαν ο «Σύλλογος Φίλων του Σιδηροδρόμου» της Αθήνας και διάφορα πρόσωπα που είναι μέλη του.(www.sfs.gr)

### Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου (ΣΠΑΠ)

Τεκμηριωτικές - ιδρυτικές παράμετροι δικτύου: Δεν είναι τυχαίο ότι μία από τις πρώτες συμβάσεις για την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών που υπέγραψε ο Χαρίλαος Τρικούπης , όταν ανέλαβε για πρώτη φορά Πρωθυπουργός της Ελλάδος , αφορούσε την κατασκευή του σιδηροδρομικού δικτύου της Πελοποννήσου .

Αν η γραμμή του Λαρισαϊκού ήταν ζωτικής σημασίας για την Ελλάδα για πολιτικούς και στρατιωτικούς λόγους , διότι μέσω αυτής θα συνδέονταν η χώρα σιδηροδρομικά με την υπόλοιπη Ευρώπη , αλλά και μέσω αυτής θα μεταφέρονταν στρατεύματα και εφόδια στα σύνορα , σε περίπτωση πολεμικών κινητοποιήσεων , χωρίς να υπόκεινται στον έλεγχο των στόλων των Μεγάλων Δυνάμεων , το δίκτυο της Πελοποννήσου ήταν ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη της χώρας .

Δύο από τα μεγαλύτερα λιμάνια της , τα λιμάνια της Πάτρας και της Καλαμάτας , τα οποία εξελίσσονταν και σε βιομηχανικά κέντρα , βρίσκονταν στην Πελοπόννησο και η επικοινωνία τους , τόσο με την ενδοχώρα τους , όσο και με την Πρωτεύουσα και τις άλλες μεγάλες πόλεις της χώρας , ήταν απαραίτητη για την περαιτέρω οικονομική τους ανάπτυξη . Πολλώ μάλλον που η Πάτρα ήταν η δεύτερη πόλη της χώρας σε πληθυσμό και σε δραστηριότητες , αλλά και η μοναδική πύλη της προς την δύση , ιδιαίτερα πριν την διάνοιξη της διώρυγας της Κορίνθου . Η Πελοπόννησος εξ' άλλου , ήταν η ποιό προηγμένη επαρχία της Ελλάδος και η ποιό παραγωγική , τουλάχιστον πριν την προσάρτηση της Θεσσαλίας και σ' αυτήν ευδοκίμοσαν οι ποιό δυναμικές καλλιέργειες της χώρας και παράγονταν τα κυριότερα εξαγωγίμα αγροτικά προϊόντα της , όπως π.χ. η σταφίδα , τα οποία όμως έπρεπε να μεταφερθούν στα λιμάνια

σύντομα και με μικρό κόστος . Επί πλέον , ένα μεγάλο μέρος της Πελοποννήσου ήταν ορεινό , αλλά με πολλά οροπέδια , όπου ήταν δυνατή η καλλιέργεια του σταριού , πολύτιμου προϊόντος για την διατροφή του Ελληνικού λαού , που όμως , η έλλειψη σύγχρονης υποδομής μεταφορών , καθιστούσε την καλλιέργειά του αντικοινωνική και την μεταφορά του προβληματική . Η μεταφορά , επί παραδείγματι , σιτηρών από το οροπέδιο των Καλαβρύτων στο κοντινό Αίγιο , στοίχιζε περισσότερο από ότι η μεταφορά τους εκεί από την Οδησό ! Αλλά και η σταφίδα που προοριζόταν για εξαγωγή , δύσκολα μεταφέρονταν στα μεγάλα λιμάνια , όπως αυτό της Πάτρας , όπου υπήρχε η δυνατότητα ελλιμενισμού μεγάλων ατμοπλοίων , αλλά και η κατάλληλη υποδομή αποθήκευσης και μεταφόρτωσης , με αποτέλεσμα την μεταφορά της στο κοντινότερο λιμάνι της περιοχής , όπου όμως το κόστος μεταφοράς και μεταφόρτωσης ήταν μεγαλύτερο . Ως εκ τούτου , για την λύση των προεκτεθέντων προβλημάτων , δεν αρκούσε στην Πελοπόννησο η κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών από την ενδοχώρα προς τα λιμάνια της περιοχής , όπως έγινε στην Θεσσαλία και την Αιτωλοακαρνανία , αλλά ήταν απαραίτητη η κατασκευή ενός δικτύου σιδηροδρομικών γραμμών , οι οποίες θα την περιέτρεχαν , αλλά και θα την έτεμναν σε ορισμένα σημεία . Αυτός ήταν ο λόγος που η Πελοπόννησος ήταν η μόνη περιοχή της Ελλάδος που απέκτησε διδηροδρομικό δίκτυο , με την πραγματική έννοια του όρου .

Πολιτειακοί παράγοντες δημιουργίας δικτύου , συμβάσεις και θεσμικό χρονολόγιο: Την 19η Απριλίου 1882 ο Χαρίλαος Τρικούπης , ως Πρωθυπουργός πλέον , υπογράφει μία σύμβαση με τον Ι. Δούμα , διευθυντή της «Γενικής Πιστωτικής Τράπεζας» , αλλά και εκπρόσωπο ομίλου Ελλήνων κεφαλαιούχων , για την κατασκευή μιάς μονής μετρικής σιδηροδρομικής γραμμής που θα συνέδεε τον Πειραιά με την Αθήνα , την Κόρινθο , το Αργος και το Ναύπλιο , μέσω Κορίνθου με την Πάτρα και τον Πύργο και μέσω Αργους με τους Μύλους .

Νομικές υποστάσεις δικτύου: Την 17η Οκτωβρίου 1882 ο ανάδοχος ιδρύει μία ανώνυμη εταιρεία με την επωνυμία «Σιδηρόδρομοι Πειραιώς Αθηνών Πελοποννήσου Α.Ε.» , η οποία και αναλαμβάνει την συνέχιση των εργασιών κατασκευής του δικτύου και την εκμετάλλευσή του . Πρώτος Πρόεδρος του Διοικητικού της Συμβουλίου ορίστηκε ο Μ. Ρενιέρης . Η εταιρεία αυτή το 1920 , επί κυβερνήσεως Ελευθερίου Βενιζέλου , τίθεται υπό κρατική διαχείριση και υπάγεται στο ιδρυθέν

Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου «Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους», από τους οποίους όμως αποσπάται, ενάμιση χρόνο αργότερα, από την νέα κυβέρνηση και επανέρχεται υπό ιδιωτική εκμετάλλευση. Το 1939 η εταιρεία τίθεται υπό εκκαθάριση και υπό κρατική και πάλι διοίκηση, ως αυτόνομο όμως δίκτυο. Το 1954 κρατικοποιείται και το 1962, με τον νόμο 4246/1962, απορροφάται από τους «Σ.Ε.Κ.».

Σιδηροδρομικές και μη προσωπικότητες, θετικές ή όχι για μέσα σταθερής τροχιάς: Σημαντικό ρόλο στην δημιουργία του δικτύου έπαιξε ο Χαρίλαος Τρικούπης, χωρίς τις παρεμβάσεις και την στρατηγική του οποίου ήταν μάλλον απίθανο να κατασκευασθεί το σιδηροδρομικό δίκτυο της Πελοποννήσου, τουλάχιστον στην μορφή που απέκτησε τελικά. Αν μάλιστα δεν παρεμβάλλονταν οι περίοδοι διακυβέρνησης του κόματος του Θ. Δηληγιάννη, θα είχε καταστεί δυνατή η κατασκευή περισσότερων χιλιομέτρων σιδηροδρομικών γραμμών στην Πελοπόννησο.

Η στρατηγική του Χαρίλαου Τρικούπη, την οποία, παρά τις έντονες αντιδράσεις της αντιπολίτευσης, κατάφερε να επιβάλει τελικά, στηρίζονταν στις εξής αρχές και αξιολογήσεις:

Α.- Η αυτόματη ενσωμάτωση της χώρας στο διεθνές εμπορικό κύκλωμα, μετά την κατασκευή κάποιων σιδηροδρομικών γραμμών, που αν συνέβαινε θα απαιτούσε την κατασκευή γραμμών κανονικού εύρους, δεν ήταν πιθανή στο ορατό μέλλον.

Β.- Οι συνθήκες που υφίσταντο στην Ελλάδα (χώρα ορεινή, αραιοκατοικημένη, με μικρή ανάπτυξη και άρα με μικρή ζήτηση μεταφορικού έργου, αλλά και εκτεταμένη ακτογραμμή, που επέτρεπε τον ανταγωνισμό του σιδηρόδρομου από τα πλοία) εμείωναν τις δυνατότητες κέρδους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, που θα εκμεταλλεύονταν τις διάφορες γραμμές, όλες δε αυτές οι γραμμές ήταν στην ουσία γραμμές τοπικού χαρακτήρα, επιτρέποντας επομένως την κατασκευή γραμμής μετρικού πλάτους (1 μ.), το οποίο συνεπάγετο πολύ μικρότερο κόστος, τόσο κατασκευής, όσο και εκμετάλλευσης. Ως μόνη εξαίρεση προέβλεπε την γραμμή προς τα σύνορα, αφού αυτή προοριζόνταν να ενωθεί με τα άλλα Ευρωπαϊκά δίκτυα, που ήταν κανονικού εύρους.

Γ.- Το κράτος, εκμεταλλευόμενο την βελτίωση της εξωτερικής του πίστης, όφειλε, με το μικρότερο δυνατόν κόστος και την μικρότερη δυνατόν επιβάρυνσή του, να

προσελκύσει ξένα και Ελληνικά κεφάλαια από το εξωτερικό και να προωθήσει το συντομότερο , πριν δηλαδή μεταβληθούν οι ευνοϊκές για την Ελλάδα διεθνείς συνθήκες , την κατασκευή όσο το δυνατόν περισσότερων σιδηροδρομικών γραμμών .

Δ.- Οπου δεν θα ανταποκρίνονταν το ιδιωτικό κεφάλαιο , το κράτος όφειλε να κατασκευάσει αυτό τις σιδηροδρομικές γραμμές και να εκχωρήσει απλώς την εκμετάλλευσή τους σε ιδιώτες , ώστε να κατασκευασθούν όσο το δυνατόν περισσότερες από τις προγραμματισμένες γραμμές .

Ε.- Το κράτος , όπου θα , ήταν αναγκαίο για την προσέλκυση επενδυτών , θα επιδοτούσε ένα ποσοστό του κόστους κατασκευής της γραμμής , αντί να εγγυηθεί ένα ελάχιστο κέρδος κατά την εκμετάλλευσή της , όπως έκανε επι παραδείγματι η Οθωμανική Κυβέρνηση .

Η ιστορία δικαίωσε τον Τρικούπη για τις επιλογές του αυτές , αφού οι προβλέψεις του αποδείχθηκαν ορθές. Οσοι δε του αποδίδουν την ευθύνη για τα προβλήματα που προκαλεί σήμερα η μετρικού πλάτους γραμμή όπου υφίσταται ακόμη , αγνοούν ότι η ευθύνη δεν βαρύνει τον Τρικούπη , ο οποίος είχε να επιλέξει μεταξύ της κατασκευής ή μη σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα , αλλά στους μετά το 1920 , κυρίως , πολιτικούς και κυβερνήσεις οι οποίες , ενώ είχαν μεταβληθεί αρκετά οι συνθήκες στην χώρα και είχε αυξηθεί η ζήτηση μεταφορικού έργου , ούτε εκσυγχρόνισαν το σιδηροδρομικό δίκτυο , με την αλλαγή του εύρους σε κανονικού πλάτους και άλλες παρεμβάσεις , ούτε και το επεξέτειναν . Είναι χαρακτηριστικό οτι ο Τρικούπης , αντικρούοντας στην Βουλή τα επιχειρήματα της Αντιπολίτευσης υπέρ της κατασκευής γραμμών κανονικού εύρους , είπε , μεταξύ άλλων , ότι εάν θα μετεβάλλοντο οι συνθήκες , θα ήταν εύκολο για την κυβέρνηση να μετατρέψει την μετρική γραμμή σε κανονικού εύρους , το οποίο όμως δεν έκαναν οι κυβερνήσεις της επόμενης εκατονταετίας !

Χρονολόγιο κατασκευαστικών εργασιών : Στις 8 Νοεμβρίου 1882 αρχίζει η κατασκευή του δικτύου από τον Πειραιά με λαμπρή τελετή , παρουσία της Βασιλικής οικογένειας . Την 30η Ιουνίου 1884 περατώνεται η γραμμή μέχρι την Ελευσίνα και την 12η Ιουλίου 1884 από το Καλαμάκι μέχρι την Κόρινθο , την δε 11η Απριλίου 1885 κατά Ζαρταλούδη (Εκδόσεις Μίλητος) ή τον Μάιο του ίδιου έτους κατά Λ. Παπαγιαννάκη (εκδόσεις ΜΙΕΤ) , αποπερατώνεται και το ελλείπον τμήμα , από την Ελευσίνα μέχρι το Καλαμάκι . Την 19η Σεπτεμβρίου 1885 η γραμμή φθάνει στο

Κιάτο την 15η Απριλίου 1886 στο Ναύπλιο , την 4η Αυγούστου 1886 στους Μύλους και την 10η Δεκεμβρίου 1887 , με καθυστέρηση ενός έτους περίπου , στην Πάτρα . Εν τω μεταξύ , τον Μάιο 1887 ανατίθεται , με έγκριση της Κυβερνήσεως , η επέκταση της γραμμής μέχρι τον Πύργο σε δύο ιδιωτικές εταιρείες , οι οποίες όμως δεν καταφέρνουν να ολοκληρώσουν το έργο , με αποτέλεσμα να συνεχίσει την κατασκευή του η Α.Ε. «ΣΠΑΠ» , η οποία και παραδίδει την γραμμή την 29η Μαρτίου 1890 . Τον Αύγουστο του 1891 παραδίδονται , κατά Ζαρταλούδη και οι διακλαδώσεις προς την Κυλλήνη και την Ολυμπία ( κατά Παπαγιαννάκη το 1892) . Εν τω μεταξύ , η Ελληνική Κυβέρνηση , αναθέτει στον Γάλλο ανάδοχο Rollin την κατασκευή , για λογαριασμό του Ελληνικού Δημοσίου , αφού δεν υπήρχε επενδυτικό ενδιαφέρον από ιδιώτες , της γραμμής Μύλων – Τρίπολης – Καλαμάτας , καθώς και άλλων γραμμών οι οποίες δεν κατασκευάστηκαν ποτέ . Ο Rollin εκχωρεί τα δικαιώματά του στην «Εταιρεία των Μεσημβρινών Σιδηροδρόμων» , η οποία όμως δεν κατάφερε να κατασκευάσει την γραμμή . Τελικά την ολοκλήρωση της γραμμής την αναλαμβάνει η Α.Ε. «ΣΠΑΠ» , με αποτέλεσμα , τον Φεβρουάριο του 1892 , να ολοκληρωθούν τα τμήματα της γραμμής από τους Μύλους στην Τρίπολι και από το Διαβολίτσι στην Καλαμάτα , τον δε Νοέμβριο του 1899 να συνδεθεί επιτέλους η Καλαμάτα με την Τρίπολη και την Αθήνα . Στο αναμεταξύ , τον Ιούνιο του 1892 , ολοκληρώνεται και η διακλάδωση από το Βαρθολομιά στα Λουτρά της Κυλλήνης , των οποίων η εκμετάλλευση είχε εκχωρηθεί στην Α.Ε. «ΣΠΑΠ» , τον δε Μάρτιο του 1896 και ο οδοντωτός σιδηρόδρομος Διακοπτού – Καλαβρύτων . Τέλος , τον Σεπτέμβριο του 1902 , ολοκληρώνονται από την Α.Ε. «ΣΠΑΠ» και οι γραμμές Αλφειού – Κυπαρισίας και Καλόνερου Ζευγολατιου , το δε 1904 η γραμμή επεκτείνεται από τον σταθμό της Καλαμάτας μέχρι το λιμάνι . Έτσι ολοκληρώνεται , μετά από πολλές περιπέτειες και καθυστερήσεις , το δίκτυο της Πελοποννήσου , όπως υφίσταται σήμερα . Οι προγραμματισμένες όμως από τον Τρικούπη γραμμές , Καλάβρυτα – Τρίπολη , Κυπαρισία – Πύλος και Ολυμπία – Καρύταινα – Λεοντάρι – Σπάρτη – Γύθειο , δεν θα κατασκευασθούν ποτέ .

Χρονολόγιο τμηματικών λειτουργιών δικτύου: Τον Ιούλιο του 1884 δίδονται στην κυκλοφορία τα τμήματα της γραμμής από τον Πειραιά στην Ελευσίνα και από το Καλαμάκι στην Κόρινθο , με αποτέλεσμα οι ταξιδιώτες να διανύουν πλέον με πλοίο μόνο την διαδρομή από την Ελευσίνα στο Καλαμάκι , μέχρι την 11η Απριλίου 1885 , κατά Ζαρταλούδη , οπότε και ολοκληρώνεται και το ελλείπον τμήμα της γραμμής



Ελευσίνα – Καλαμάκι και δίνεται στην κυκλοφορία όλη η γραμμή . Η εκμετάλλευση των υπόλοιπων τμημάτων παραδίδεται στην κυκλοφορία τις ημερομηνίες που αναφέρονται από τους κατασκευαστές ως ημερομηνία ολοκλήρωσης του αντίστοιχου τμήματος .(www.sfs.gr)

### Σιδηρόδρομοι Αττικής (ΣΑ)

Τεκμηριωτικές - ιδρυτικές παράμετροι δικτύου: Από τα μέσα του 19ου αιώνα και ιδιαίτερα μετά το 1870 , η ανάπτυξη της Πρωτεύουσας του νέου Ελληνικού κράτους επιταχύνεται , συγχρόνως δε αυξάνεται και η ζήτηση μεταφορικού έργου από και προς την περιφέρειά της . Ήδη , πολλοί εύποροι αστοί , εγκαθίστανται μονίμως στο αναπτυσσόμενο προάστειο της Κηφισιάς , μιάς περιοχής που ήδη από την εποχή της Τουρκοκρατίας ήταν ελκυστική για τους προνομιούχους , Τούρκους κυρίως τότε . Ως εκ τούτου , ο Χαρίλαος Τρικούπης , ο οποίος προέβλεψε την περαιτέρω ανάπτυξη της Αθήνας και της περιφέρειάς της , δεν ήταν δυνατόν να μην συμπεριλάβει στον σχεδιασμό του και την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου στην Αττική . Οι υπολογισμοί του δε , τόσο όσον αφορά την αύξηση της ζήτησης μεταφορικού έργου , όσο και όσον αφορά την κερδοφορία του δικτύου , επαληθεύτηκαν με εκπληκτική ακρίβεια τα επόμενα χρόνια .

Πολιτειακοί παράγοντες δημιουργίας δικτύου, συμβάσεις και θεσμικό χρονολόγιο: Το 1882 , όταν αναλαμβάνει την πρωθυπουργία της Ελλάδος ο Χαρίλαος Τρικούπης , το Ελληνικό Δημόσιο διεκδικεί δικαστικώς , για απαιτήσεις του από δικαιώματα επικαρπίας , φόρους και τόκους των ποσών αυτών , 6.000.000 δραχμές , από την Α.Ε. «Μεταλλουργείων Λαυρίου» . Το χρέος αυτό είχε δημιουργηθεί από τον προηγούμενο ιδιοκτήτη της εταιρείας , τον γνωστο και από τα «Λαυρεωτικά» Ιωάννη – Βαπτιστή Σερπιέρη , το οποίο όμως οι νέοι μέτοχοι αμφισβητούσαν ότι τους βαρύνει , παρ' όλο που ο Σερπιέρης τους είχε μετεβιβάσει σαν σύνολο την επιχείρηση . Αν και ο δικαστικός αγώνας προβλέπετο να λήξει με νίκη του Ελληνικού Δημοσίου , ο Τρικούπης προτιμά μία άλλη ταχύτερη και συμβιβαστική λύση , γι' αυτό και προτείνει στην εταιρεία να επενδύσει το ποσό αυτό για την κατασκευή ενός σιδηροδρομικού δικτύου , ως κρατική επιδότηση , μία επιδότηση που προέβλεπε άλλωστε ο σχεδιασμός του Τρικούπη για κάθε ιδιωτική επένδυση κατασκευής σιδηροδρομικών γραμμών . Η εταιρεία αποδέχεται την πρόταση και έτσι τον Μάιο

του 1882 υπογράφεται η σχετική σύμβαση , η οποία επικυρώνεται με τον ν. AMZ/1882 .

Με την σύμβαση αυτή , την τρίτη σύμβαση στην σειρά που υπογράφει ο Τρικούπης , μέσα σε διάστημα τριών μηνών , για την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών , η ανάδοχη εταιρεία υποχρεούται να επενδύσει , τόσο την προαναφερθείσα οφειλή της , όσο και το υπόλοιπο ποσό που απαιτείται , για να κατασκευάσει και να εκμεταλλευθεί μία σιδηροδρομική γραμμή μετρικού πλάτους , που θα συνέδεε την Αθήνα με το Λαύριο , διασχίζοντας αρκετά από τα μελλοντικά προάστεια της Αθήνας και μία διακλάδωσή της , είτε από τον σταθμό του Χαλανδρίου , είτε από τον σταθμό του Νέου Ηρακλείου , όπου ο πρότυπος οικισμός των Βαυαρών , προς το αναπτυσσόμενο προάστειο της Κηφισιάς . Τελικά επελέγη το Νέο Ηράκλειο ως σταθμός διαχωρισμού των δύο γραμμών .

Παρ' όλο ότι το δίκτυο αυτό ήταν μικρού μήκους , ο Τρικούπης επέτυχε ιδιαίτερα ευνοϊκούς όρους για το Ελληνικό Δημόσιο , με την σύμβαση που υπέγραψε , εκμεταλλευόμενος τις προοπτικές που διανοίγονταν , λόγω της αλματώδους ανάπτυξης της Πρωτεύουσας , τους οποίους όμως ακύρωσαν δυστυχώς αργότερα οι διάδοχοί του στην πρωθυπουργία , με ευνοϊκές προς την εταιρεία τροποποιήσεις της συμβάσεως , παρ' όλο που οι προβλέψεις του Τρικούπη όσον αφορά την κερδοφορία της εταιρείας επαληθεύθηκαν με εκπληκτική ακρίβεια

Νομικές υποστάσεις δικτύου: Η ανάδοχη εταιρεία ιδρύει , τον Δεκέμβριο του 1882 , μία Ανώνυμη Εταιρεία με την επωνυμία «Εταιρεία των Σιδηροδρόμων Αττικής» (Σ.Α.) , η οποία αναλαμβάνει την κατασκευή και την εκμετάλλευση του δικτύου . Με την σύμβαση του 1925 , μεταξύ του Ελληνικού Δημοσίου και της Αγγλικής Εταιρείας “Power and Traction Finance LTD” , με την οποία η τελευταία ανέλαμβανε τις αστικές συγκοινωνίες της Αθήνας του Πειραιά και των Περιχώρων τους , το δίκτυο περιέρχεται σε αυτήν . Αρχικά , το εκμεταλλεύεται μία από τις τρεις εταιρείες που προέκυψαν από την απορρόφηση των υφισταμένων εταιρειών των αστικών συγκοινωνιών της Αθήνας , η «Ηλεκτρική Εταιρεία Μεταφορών» (Η.Ε.Μ.) , η οποία εκμεταλλεύονταν τα τράμ και τα λεωφορεία της Αθήνας και του Πειραιά . Τελικά όμως , η γραμμή της Κηφισιάς περιέρχεται , μετά την διακοπή της λειτουργίας της , στην Α.Ε. «Ελληνικοί Ηλεκτρικοί Σιδηρόδρομοι» (Ε.Η.Σ.) , η οποία είχε αναλάβει το έργο της προ της συμβάσεως με την «Πάουερ» «Εταιρείας του απ' Αθηνών εις Πειραιά Σιδηροδρόμου» (Σ.Α.Π.) και η οποία επεξέτεινε τον ηλεκτρικό σιδηρόδρομο

Αθηνών – Πειραιώς από την Ομόνοια μέχρι την Κηφισιά , όπου όμως έφθασε τελικά τον Αύγουστο του 1957 . Το 1929 η Η.Ε.Μ. , μεταβιβάζει την εκμετάλλευση της γραμμής Αθηνών - Λαυρίου στην Α.Ε. «Σιδηρόδρομοι Πειραιώς Αθηνών Πελοποννήσου» (Σ.Π.Α.Π.) . η οποία και την διατηρεί μέχρι την οριστική διακοπή της λειτουργίας της το 1957 .

Σιδηροδρομικές και μη προσωπικότητες, θετικές ή όχι για μέσα σταθερής τροχιάς: Μεγάλη είναι η συμβολή του Χαρίλαου Τρικούπη στην κατασκευή και την λειτουργία του δικτύου , αφού αυτός συνέλαβε και υλοποίησε το όλο εγχείρημα , ενώ αρνητικές υπήρξαν , τόσο για την εξέλιξη του δικτύου , όσο και για τα συμφέροντα του Ελληνικού Δημοσίου , οι παρεμβάσεις των Δηλιγιάννη και Θεοτόκη οι οποίοι , ως διάδοχοί του στην πρωθυπουργία , τροποποίησαν την σύμβαση υπέρ της «Εταιρείας των Σιδηροδρόμων Αττικής» και εις βάρος του Ελληνικού Δημοσίου , με αμφιβόλου αξίας ανταλλάγματα , αντι τουλάχιστον να υποχρεώσουν την εταιρεία σε εκσυγχρονισμό ή επέκταση του δικτύου της , ως αντάλλαγμα για τις παραχωρήσεις αυτές . Αρνητικός ήταν επίσης και ο ρόλος της κυβέρνησης Κωνσταντίνου Καραμανλή , την 10ετία του 1950 , αφού επέβαλλε στην , υπό κρατική πλέον εκμετάλλευση , Α.Ε. «Σ.Π.Α.Π.» να μην εκσυγχρονίσει , αλλά να θέσει εκτός εκμετάλλευσης , την γραμμή του Λαυρίου , αφήνοντας, με αυτόν τον τρόπο , όλη την Ανατολική Αττική και πολλά προάστεια της Αθήνας , χωρίς σιδηροδρομική εξυπηρέτηση , σε μία εποχή όπου τα αδιέξοδα της οδικής μεταφοράς ήταν ήδη ορατά και σε άλλες χώρες ανάλογες γραμμές αναβαθμιζόνταν και εκσυγχρονίζονταν ώστε να καταστούν «Προαστιακές» .

Χρονολόγιο κατασκευαστικών εργασιών : Η γραμμή μέχρι την Κηφισιά (μήκους 15 χιλιομέτρων) ολοκληρώνεται τον Φεβρουάριο του 1885 . Τον Απρίλιο του 1884 ολοκληρώνεται η κατασκευή του τμήματος της γραμμής από το Λαύριο μέχρι την Κερατέα , δεδομένου ότι ένα μέρος της προυπήρχε ως «μεταλλευτική» , για την εξυπηρέτηση των μεταλλείων της ευρύτερης περιοχής του Λαυρίου . Τον Ιούνιο του 1885 ολοκληρώνεται και το υπολοιπό τμήμα της γραμμής προς το Λαύριο , από το Νέο Ηράκλειο μέχρι την Κερατέα . Το 1889 η γραμμή επεκτείνεται , μέσω των οδών Αγορακρίτου και 3ης Σεπτεμβρίου , μέχρι την πλατεία Λαυρίου , κοντά στην Ομόνοια , όπου θα είναι πλέον και η αφετηρία της . Κατασκευάζεται επίσης και μία επέκταση της γραμμής από την Κηφισιά μέχρι τα «Λατομεία Διονύσου» , μέσω του

Στροφυλίου και των περιοχών όπου οικοδομήθηκαν αργότερα οι οικισμοί του Καστριού και της Νέας Ερυθρέας, η οποία όμως είχε μόνο εμπορευματικό έργο (μεταφορά μαρμάρων μέχρι τον σταθμό «Αττική»).

Μετά την υπογραφή της σύμβασης με την «Πάουερ», τα τραίνα του δικτύου έχουν ως αφετηρία και πάλι τον σταθμό «Αττική», ώστε να ανασκαφεί η οδός 3ης Σεπτεμβρίου. Τότε, η πλατεία Αττικής συνδέεται με την Ομόνοια με μία γραμμή τράμ που φέρει την ένδειξη «Κ». Το 1931 ολοκληρώνεται, με δαπάναις της «Πάουερ», η κατασκευή μιάς γραμμής που συνέδεσε τον σταθμό Αγίων Αναργύρων των «Σ.Π.Α.Π.» με τον σταθμό του Νέου Ηρακλείου, επί της γραμμής του Λαυρίου, ώστε τα τραίνα προς το Λαύριο να εκκινούν πλέον από τον σταθμό Πελοποννήσου της Αθήνας. Τον Αύγουστο του 1938 διακόπτεται η εκμετάλλευση της μετρικής γραμμής προς την Κηφισιά και τον Αύγουστο του 1957 ολοκληρώνεται η κατασκευή της επέκτασης του ηλεκτρικού σιδηροδρόμου Αθηνών – Πειραιώς μέχρι αυτήν. Το 1957 επίσης διακόπτεται και η εκμετάλλευση της γραμμής προς το Λαύριο, η οποία το 1960 εγκαταλείπεται οριστικά, περιερχομένη στο Ελληνικό Δημόσιο (σήμερα στην «Κτηματική Εταιρεία του Δημοσίου»).

Χρονολόγιο τμηματικών λειτουργιών δικτύου: Η εκμετάλλευση του κλάδου προς την Κηφισιά αρχίζει τον Φεβρουάριο του 1885 και της κύριας γραμμής προς το Λαύριο τον Ιούνιο του ίδιου έτους. Το 1889 τα τραίνα και προς τις δύο κατευθύνσεις, εκκινούν πλέον από την πλατεία Λαυρίου, κοντά στην Ομόνοια. Το 1929 η αφετηρία τους μετατίθεται και πάλι στον σταθμό Αττικής, οπότε και δρομολογείται, μεταξύ της πλατείας Ομοנוίας και της πλατείας Αττικής, το τράμ με την ένδειξη «Κ», για την εξυπηρέτηση των ταξιδιωτών. Το 1931 οι συρμοί προς το Λαύριο εκκινούν πλέον από τον σταθμό «Πελοποννήσου» της Αθήνας. Τον Αύγουστο του 1938 διακόπτεται η σιδηροδρομική σύνδεση της Κηφισιάς με την Αθήνα, μέχρι τον Αύγουστο του 1957, οπότε και λειτουργεί η ολοκληρωθείσα επέκταση του «ηλεκτρικού» μέχρις εκεί. Το 1957 διακόπτεται οριστικά η εκμετάλλευση και της γραμμής του Λαυρίου.

Ηδη άρχισαν να εκπονούνται οι μελέτες για την επέκταση του «Προαστιακού Σιδηρόδρομου» μέχρι το Λαύριο, από τον σταθμό «Κορωπί», στην γραμμή προς το αεροδρόμιο, μέσω του Μαρκόπουλου και των Καλυβίων. Η γραμμή αυτή προβλέπεται να ολοκληρωθεί το 2012. ([www.sfs.gr](http://www.sfs.gr))

## Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδος (ΣΒΔΕ)

Τεκμηριωτικές - ιδρυτικές παράμετροι δικτύου: Η γραμμή αυτή ήταν απαραίτητη για την διέξοδο προς την θάλασσα των πόλεων του Αγρινίου , του Αιτωλικού και του Μεσολογγίου , αλλά και για την διάθεση των αγροτικών και άλλων προϊόντων των πλούσιων κάμπων που διασχίζουν ο Αχελώος και ο Ευηνος ποταμός . Ήταν επίσης αναγκαία για την επικοινωνία της περιοχής με την πόλη της Πάτρας και μέσω αυτής με την υπόλοιπη Ελλάδα , αφού το ορεινό ανάγλυφο και ο Κορινθιακός κόλπος καθιστούσαν μη ρεαλιστική πρακτικά την απ' ευθείας σύνδεση μέσω Αντιρίου και Ρίου . Μελλοντικά άλλωστε η γραμμή αυτή θα μπορούσε να επεκταθεί και βορειότερα , μέχρι την Αρτα , αν όχι και μέχρι τα Γιάννενα , δημιουργώντας έτσι τον κάθετο δυτικό σιδηροδρομικό άξονα της χώρας . Η ονομασία του δικτύου οφείλεται στο ότι τα σύνορα της Ελλάδος εκείνη την εποχή και μέχρι το 1913 , ήταν στον Αραχθό ποταμό , στην ουσία δηλαδή στις παρυφές της πόλης της Αρτας.

Πολιτειακοί παράγοντες δημιουργίας δικτύου, συμβάσεις και θεσμικό χρονολόγιο: Η γραμμή αυτή ήταν ένα από τα δίκτυα που εμπνεύστηκε και των οποίων την κατασκευή προώθησε ο Χαρίλαος Τρικούπης και ήταν η πρώτη που κατασκευάστηκε για λογαριασμό του κράτους , όταν ο τελευταίος συνειδητοποίησε ότι οι ιδιώτες επιχειρηματίες δίσταζαν να επενδύσουν τα κεφάλαιά τους για την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών , μετά την μη ικανοποιητική απόδοση των δικτύων της Θεσσαλίας και της Πελοποννήσου , των οποίων η κατασκευή είχε προηγηθεί . Η πρώτη σύμβαση υπεγράφη μεταξύ της Ελληνικής Κυβερνήσεως και δύο Βέλγων επιχειρηματιών το 1887 . Δύο χρόνια αργότερα η γραμμή είναι έτοιμη , μεταξύ του Αγρινίου και Μεσολογγίου , όπως προέβλεπε η σύμβαση με το Ελληνικό Δημόσιο , αλλά ο Τρικούπης θέλει να την επεκτείνει μέχρι την θάλασσα , στο Κρυονέρι , από όπου θα συνδέονταν η Αιτωλοακαρνανία με την Πάτρα ατμοπλοϊκώς , με αναμεταβίβαση μεταξύ τραίνου και πλοίου . Οι Βέλγοι επιχειρηματίες δεν συμφωνούν να αναλάβουν την κατασκευή και αυτού του τμήματος με τους όρους του Τρικούπη και κατόπιν αυτού ο Τρικούπης τους αφαιρεί το δικαίωμα εκμετάλλευσης της κρατικής ιδιοκτησίας γραμμής . Το 1890 η κατασκευή του τμήματος μέχρι το Κρυονέρι και η εκμετάλλευση της γραμμής παραχωρείται , με νέα σύμβαση , στον επιχειρηματία Χ. Αποστολίδη , ο οποίος , το επόμενο έτος , ολοκληρώνει και το

τμήμα αυτό της γραμμής .

Νομικές υποστάσεις δικτύου: Το 1890 ιδρύεται η Ανώνυμη Εταιρεία «Εταιρεία Σιδηροδρόμου Βορειοδυτικής Ελλάδος» (ΣΒΔΕ) . Το 1952 η εταιρεία πτωχεύει και η εκμετάλευση του δικτύου περιέρχεται στους Σ.Π.Α.Π. , οι οποίοι , το 1962 απορροφώνται από τους «Σιδηροδρόμους Ελληνικού Κράτους» ( ΣΕΚ ) .

Σιδηροδρομικές και μη προσωπικότητες, θετικές ή όχι για μέσα σταθερής τροχιάς: Η ισχυρή προσωπικότητα του Χαρίλαου Τρικούπη , η σωστή αξιολόγηση από αυτόν των συνθηκών και των ιδιαιτεροτήτων της Ελλάδος , σε αντίθεση , τόσο με τους πριν από αυτόν , όσο και με τούς σύγχρονούς του πολιτικούς , αλλά και η μέγιστη αξιοποίηση των δυνατοτήτων της χώρας , ήταν οι λόγοι που επί Τρικούπη κατασκευάστηκε τη γραμμή των ΣΒΔΕ , καθώς και το σύνολο σχεδόν του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας , έστω και με καθυστέρηση και με υπέρβαση των χρονοδιαγραμμάτων . Γι' αυτό , ο Χαρίλαος Τρικούπης , κατεγράφη από την ιστορία ως ο πολιτικός που έφερε τον σιδηρόδρομο στην Ελλάδα .

Η στρατηγική του , την οποία , παρά τις έντονες αντιδράσεις της αντιπολίτευσης , κατάφερε να επιβάλει τελικά , στηρίζονταν στις εξής αρχές και αξιολογήσεις :

Α.-Η αυτόματη ενσωμάτωση της χώρας στο διεθνές εμπορικό κύκλωμα , μετά την κατασκευή κάποιων σιδηροδρομικών γραμμών , που αν συνέβαινε θα απαιτούσε την κατασκευή γραμμών κανονικού εύρους , δεν ήταν πιθανή στο ορατό μέλλον .

Β.- Οι συνθήκες που υφίσταντο στην Ελλάδα (χώρα ορεινή , αραιοκατοικημένη , με μικρή ανάπτυξη και άρα με μικρή ζήτηση μεταφορικού έργου , αλλά και εκτεταμένη ακτογραμμή , που επέτρεπε τον ανταγωνισμό του νσιδηρόδρομου από το πλοίο ) εμείωναν τις δυνατότητες κέρδους των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων , που θα εκμεταλλεύονταν τις διάφορες γραμμές και κατέτασαν , τις γραμμές αυτές , στην κατηγορία των γραμμών τοπικού χαρακτήρα , επιτρέποντας επομένως την κατασκευή γραμμής μετρικού πλάτους (1 μ.) , το οποίο συνεπάγετο πολύ μικρότερο κόστος , τόσο κατασκευής , όσο και εκμετάλλευσης . Ως μόνη εξαίρεσηπροέβλεπε την γραμμή προς τα σύνορα , αφού αυτή προορίζονταν να ενωθεί με τα άλλα Ευρωπαϊκά δίκτυα , που ήταν κανονικού εύρους .

Γ.- Το κράτος , εκμεταλλευόμενο την βελτίωση της εξωτερικής του πίστης , όφειλε , με το μικρότερο δυνατόν κόστος και την μικρότερη δυνατόν επιβάρυνσή του , να προσελκύσει ξένα και Ελληνικά κεφάλαια από το εξωτερικό και να προωθήσει το συντομώτερο , πριν δηλαδή μεταβληθούν οι ευνοϊκές για την Ελλάδα διεθνείς

συνθήκες , την κατασκευή όσο το δυνατόν περισσότερων σιδηροδρομικών γραμμών .  
Δ.- Οπου δεν θα ανταποκρίνονταν τα ιδιωτικά κεφάλαια , το κράτος όφειλε να κατασκευάσει αυτό τις σιδηροδρομικές γραμμές και να τις εκχωρήσει στους ιδιώτες την εκμετάλλευσή τους , ώστε να κατασκευασθούν όσο το δυνατόν περισσότερες από τις προγραμματισμένες γραμμές .

Ε.- Το κράτος , όπου θα είναι αναγκαίο για την προσέλκυση επενδυτών , θα επιδοτήσει ένα ποσοστό του κόστους κατασκευής της γραμμής , αντί να εγγυηθεί ένα ελάχιστο κέρδος κατά την εκμετάλλευσή της , όπως έκανε επι παραδείγματι η Οθωμανική Κυβέρνηση , για τις γραμμές που κατασκευάστηκαν στο έδαφός της , αλλά και οι προηγούμενοι από αυτόν πολιτικοί , όπως π.χ. ο Κουμουνδούρος , σε συμβάσεις που ακυρώθηκαν από τον Τρικούπη .

Η ιστορία δικαίωσε τον Τρικούπη για τις επιλογές του αυτές , αφού όλες οι προβλέψεις του αποδείχθηκαν ορθές . Οσοι δε του αποδίδουν την ευθύνη για τα προβλήματα που προκαλεί σήμερα η μετρικού πλάτους γραμμή όπου υφίσταται ακόμη , αγνοούν ότι η ευθύνη δεν βαρύνει τον Τρικούπη , ο οποίος είχε να επιλέξει μεταξύ της κατασκευής ή μη σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα , αλλά στους μετά το 1920 , κυρίως , πολιτικούς και κυβερνήσεις οι οποίες , ενώ είχαν μεταβληθεί αρκετά οι συνθήκες στην χώρα και είχε αυξηθεί η ζήτηση μεταφορικού έργου σ' αυτήν , ούτε εκσυγχρόνισαν το υφιστάμενο ήδη σιδηροδρομικό δίκτυο , με την αλλαγή του εύρους σε κανονικού πλάτους και άλλες παρεμβάσεις , ούτε και το επεξέτειναν . Είναι χαρακτηριστικό ότι ο Τρικούπης , αντικρούοντας στην Βουλή τα επιχειρήματα της Αντιπολίτευσης υπέρ της κατασκευής γραμμών κανονικού εύρους , είτε , μεταξύ άλλων , ότι εάν θα μετεβάλλοντο οι συνθήκες , θα ήταν εύκολο για την κυβέρνηση να μετατρέψει την μετρική γραμμή σε κανονικού εύρους .

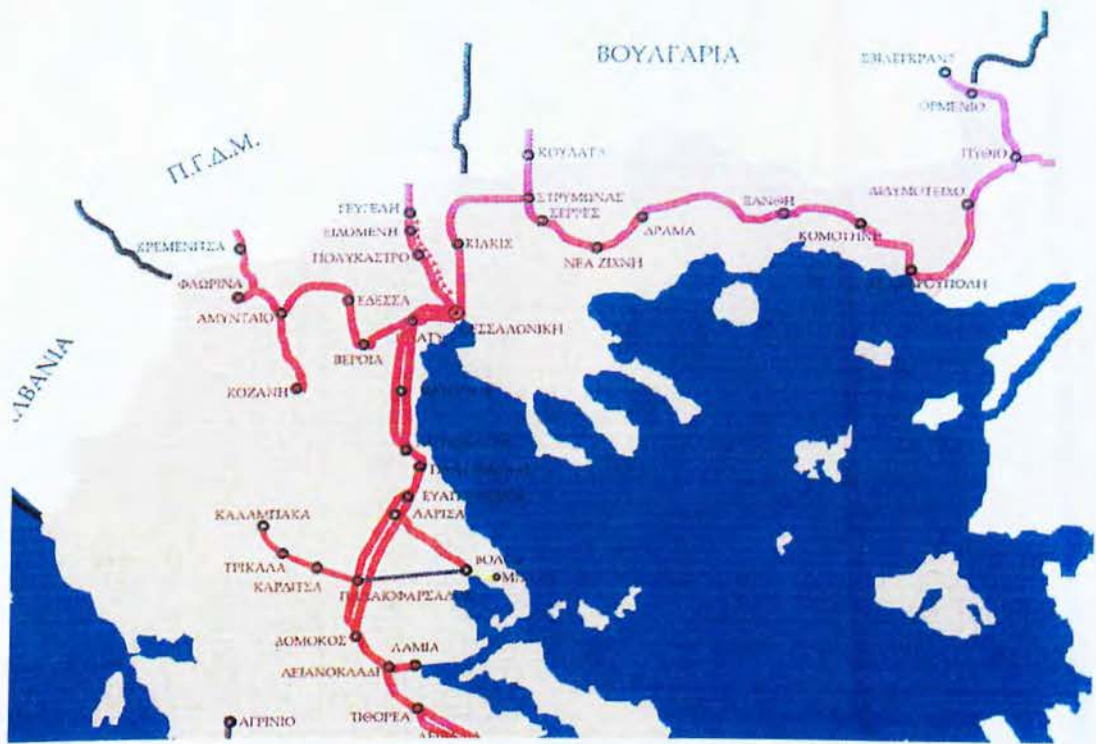
Χρονολόγιο κατασκευαστικών εργασιών : Το πρώτο τμήμα της γραμμής , μεταξύ Αγρινίου – Μεσολογγίου , ολοκληρώνεται το 1889 . Το τμήμα μέχρι το Κρυονέρι ολοκληρώνεται το 1891 . Το 1896 κατασκευάζεται μία παρακαμπτήριος γραμμή , μήκους 2 χιλιομέτρων , από τα Καλύβια προς τον Αχελώο ποταμό για την εκμετάλλευση της ξυλείας των δασών . Το 1909 κατασκευάζονται δύο διακλαδώσεις ακόμη , συνολικού μήκους 11 χιλιομέτρων . Μία από τον σταθμό προς το κέντρο του Μεσολογγίου και μία από τον σταθμό του Αιτωλικού προς το Νεοχώρι και την Κατοχή , μέσω της πόλης του Αιτωλικού . Η τελευταία αποξηλώθηκε από τα Ιταλικά στρατεύματα κατοχής το 1943 , για να στρωθεί η γραμμή προς την Αμφιλοχία , της

οποίας η υποδομή είχε αρχίσει να κατασκευάζεται αλλά δεν ολοκληρώθηκε , λόγω της συνθηκολόγησης της Ιταλίας , λίγους μήνες αργότερα , το 1943 . Το 1971 αναστέλλεται η λειτουργία της γραμμής , που είχε πλέον περιέλθει στον Ο.Σ.Ε. , πλην όμως τα τελευταία χρόνια άρχισε να ανακατασκευάζεται για να λειτουργήσει ως τοπική γραμμή , η οποία στο Κρυονέρι θα επιτρέψει την αναμεταβίβαση των επιβατών σε ταχύπλοο σκάφος που θα μεταφέρει στην Πάτρα .

Χρονολόγιο τμηματικών λειτουργιών δικτύου: Το πρώτο τμήμα της γραμμής , από το Αγρίνιο στο Μεσολόγγι , παρεδόθη στην κυκλοφορία τον Οκτώβριο του 1890 . Το τμήμα Μεσολογγίου – Κρυονερίου παρεδόθη στην κυκλοφορία το 1891 , μαζί με το ατμόπλοιο που συνδέει το Κρυονέρι με την Πάτρα . Το 1896 παραδίδεται , σε εμπορική εκμετάλλευση μόνο , η διακλάδωση προς τον Αχελώο . Το 1910 παραδίδονται προς εκμετάλλευση οι παρακαμπτήριες γραμμές προς την πόλη του Μεσολογγίου και προς το Νεοχώρι και την Κατοχή . Κατά την Ιταλική κατοχή παύει η εκμετάλλευση του τελευταίου αυτού τμήματος και το 1971 αναστέλλεται η λειτουργία όλου του δικτύου .



# Χάρτης του Σιδηροδρομικού δικτύου στην Ελλάδα



## ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ

	ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΟΥ ΠΛΑΤΟΥΣ	⇒	137 χλμ
	ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΟΥ ΠΛΑΤΟΥΣ	⇒	92 χλμ
	ΓΡΑΜΜΗ ΜΕΤΡΙΚΟΥ ΠΛΑΤΟΥΣ	⇒	872 χλμ
	ΓΡΑΜΜΗ ΕΥΣΥΝΔΙΑΜΕΝΟΥ ΠΛΑΤΟΥΣ	⇒	23 χλμ
	ΓΡΑΜΜΗ ΠΛΑΤΟΥΣ 0,75 - 0,50 ΜΕΤΡΩΝ	⇒	72 χλμ
	ΓΡΑΜΜΗ ΠΛΑΤΟΥΣ 0,60μ	⇒	28 χλμ
		<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>1660 χλμ</b>