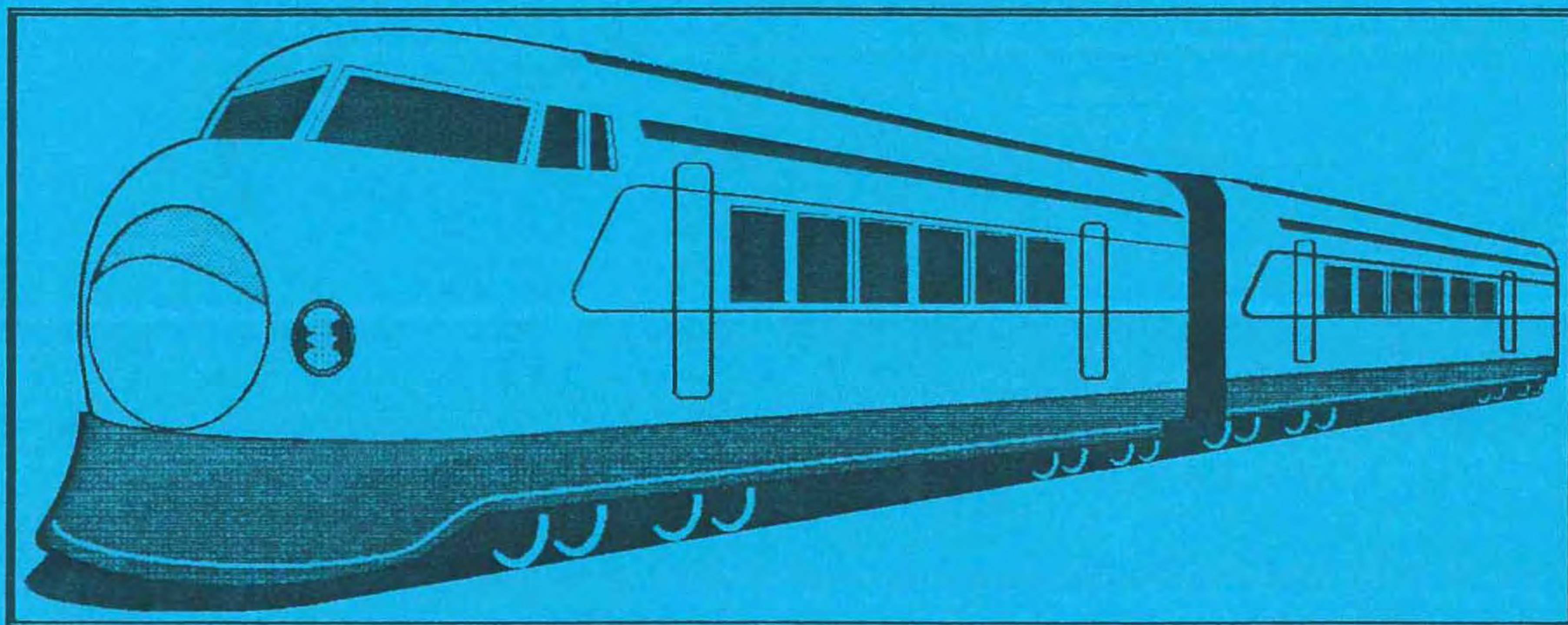


**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ  
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ &  
ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

---

**Η ΝΕΑ ΔΙΠΛΗ ΚΑΝΟΝΙΚΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ  
ΑΘΗΝΑ-ΚΟΡΙΝΘΟΣ-ΠΑΤΡΑ ΚΑΙ Η ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ  
ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ**

---



---

**ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ  
ΣΠΥΡΙΔΩΝ**

---

**ΒΟΛΟΣ, ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ 1994**

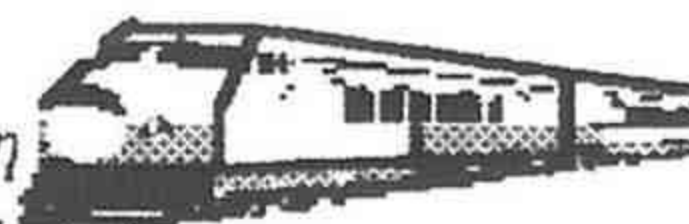




**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ  
ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΒΙΒΛΙΟΘΗΚΗΣ & ΠΛΗΡΟΦΟΡΗΣΗΣ  
ΕΙΔΙΚΗ ΣΥΛΛΟΓΗ «ΓΚΡΙΖΑ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ»**

Αριθ. Εισ.: 1670/1  
Ημερ. Εισ.: 03-03-1998  
Δωρεά: Συγγραφέας  
Ταξιθετικός Κωδικός: ΠΤ - ΜΧΠΠΑ  
1994  
ΑΝΑ





---

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ**  
**ΣΧΟΛΗ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ**  
**ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ και ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

Ακαδημαϊκό Έτος 1993-94

Διπλωματική Εργασία

---

**Η ΝΕΑ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΑΘΗΝΑΣ-ΚΟΡΙΝΘΟΥ-ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΙ Η**  
**ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ**

---

**ΜΕΛΕΤΗ**

Σπυρίδων Αναστασόπουλος

**ΕΠΙΒΛΕΨΗ**

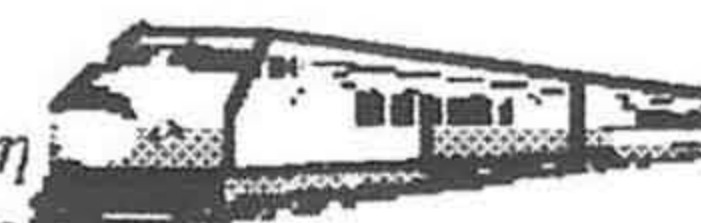
Μάριος Κονταράτος

Ηλίας Μπεριάτος

Παντελής Σκάγιαννης

**Βόλος, Οκτώβριος 1994**





## ΣΥΝΤΟΜΗ ΠΕΡΙΛΗΨΗ

### Η νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα-Κόρινθος-Πάτρα και η περιφερειακή ανάπτυξη στο νομό Κορινθίας

Η εργασία αυτή αφορά τη νέα σιδηροδρομική γραμμή Αθήνα-Κόρινθος-Πάτρα, υψηλών ταχυτήτων, διπλής κατεύθυνσης, κανονικού πλάτους και ηλεκτροκινούμενη, και πώς αυτή προβλέπεται να επηρεάσει την περιφερειακή ανάπτυξη από τις περιοχές από όπου θα διέρχεται, και ειδικότερα το νομό Κορινθίας λαμβάνοντας υπόψιν τους αναπτυξιακούς στόχους για την περιοχή και τη γενικότερη στατηγική/πολιτική για τις μεταφορές, τόσο σε εθνικό όσο και σε κοινοτικό πλαίσιο.

Το υπό κατασκευή έργο εκσυγχρονισμού της σιδηροδρομικής γραμμής Πειραιάς-Αθήνα-Ελευσίνα-Κόρινθος-Πάτρα, απασκοπεί στη βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών όλης της Ελλάδας, αφού ο συγκεκριμένος άξονας μαζί με τον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη είναι η μοναδική σιδηροδρομική σύνδεση Βορρά-Νότου και η κύρια σιδηροδρομική οδός επικοινωνίας με την Ευρώπη. Ο σιδηροδρομικός άξονας διέρχεται από περιοχές που παρουσιάζουν υψηλούς αναπτυξιακούς δείκτες και αποτελούν τον κύριο κορμό ανάπτυξης της χώρας. Η αναβάθμιση του άξονα προβλέπεται να συμβάλει στην περαιτέρω ανάπτυξη της χώρας και στην μείωση των ανισοροπιών που παρατηρούνται σήμερα.

Στο πρώτο μέρος της εργασίας παρουσιάζονται γενικά στοιχεία για τις μεταφορικές υποδομές και ειδικότερα για τις σιδηροδρομικές και την σχέση τους με την ανάπτυξη και τη θέση του σιδηρόδρομου στα πλαίσια της εθνικής και κοινοτικής πολιτικής μεταφορών. Στο τέλος του πρώτου μέρους γίνεται μια σύντομη ιστορική αναδρομή του δικτύου Πελοποννήσου.

Στο δεύτερο μέρος γίνεται εκτενής κοινωνικοοικονομική ανάλυση του νομού Κορινθίας, εξέταση των όλων των τομέων παραγωγής, τη σχέση τους με τα δίκτυα μεταφορών και τους λόγους για τους οποίους υποχρησιμοποιείται ο σιδηρόδρομος στο νομό Κορινθίας.

Στο τρίτο μέρος παρουσιάζεται η νέα σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας, τα τεχνικά και οικονομικά χαρακτηριστικά του έργου και οι ωφέλειες που θα προκύψουν από το συγκεκριμένο έργο σε τομείς ταχύτητας, εξοικονόμησης χρόνου, εξοικονόμησης ενέργειας, ασφάλειας, προστασίας περιβάλλοντος και βελτίωσης του δικτύου.

Στο τέταρτο και τελευταίο μέρος παρουσιάζονται οι αναπτυξιακοί στόχοι που έχουν τεθεί για το νομό Κορινθίας και πώς ο νέος άξονας μπορεί να καλύψει τους στόχους αυτούς, όπως επίσης τις γενικότερες ωφέλειες που μπορεί να προσφέρει ο νέος άξονας στο μελλοντικό ρόλο του νομού.



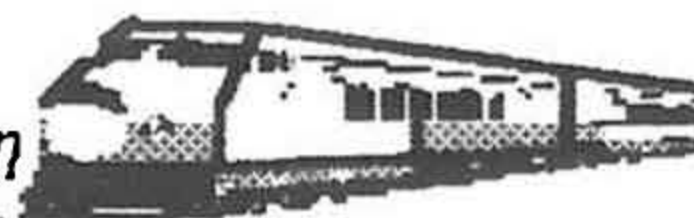


## ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Θεωρείται υποχρέωση να ευχαριστήσω τους επιβλέποντες καθηγητές κ.κ. **Μάριο Κονταράτο, Μπериάτο Ηλία και Παντελή Σκάγιαννη**, οι οποίοι αφιέρωσαν αρκετό χρόνο για διορθώσεις, συμβουλές και παρατηρήσεις, ώστε να ολοκληρωθεί η εργασία αυτή παρουσιάζοντας το καλύτερο δυνατό αποτέλεσμα. Ακόμη, ιδιαίτερα σημαντική ήταν και η συμβολή τους στην εύρεση και επεξεργασία της βιβλιογραφίας. Επίσης σημαντική ήταν και η συμβολή του καθηγητή κ. **Θωμά Μαλούτα** για την εξεύρεση στοιχείων και βιβλιογραφίας.

Σημαντική ήταν η βοήθεια και ανταπόκριση στην προσπάθεια εξεύρεσης στοιχείων και πληροφοριών από τους υπεύθυνους και το προσωπικό των βιβλιοθηκών του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας στην Αθήνα (Τμήμα Τεκμηρίωσης & Πληροφόρησης) και στον Βόλο (τμήμα Τ.Ε.Ε. νομού Μαγνησίας), τους υπαλλήλους της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδας, στα παραρτήματα των νομών Μαγνησίας στον Βόλο και Κορινθίας στην Κόρινθο, την υπεύθυνο της Διεύθυνσης Οργάνωσης, Μελετών και Προγραμματισμού του Ο.Σ.Ε. κα **Χ. Ησαΐα**, τον κο **Αντώνη Αντωνόπουλο** από τη "Μέντωρ" Σύμβουλοι Τοπικής Ανάπτυξης & Προγραμματισμού, το Διευθυντή του Επιμελητηρίου Κορινθίας κο **Σπύρο Βλάχο**, από την Τ.Ε.Δ.Κ. νομού Κορινθίας την κα **Μαρία Θελερίτη** και την κα **Ρένια Κλουτσινιώτη** από τη "Θύμιος Παπαγιάννης και Συνεργάτες Α.Ε.Μ. Αρχιτέκτονες Πολεοδόμοι Μηχανικοί" για την επίτευξη του τελικού στόχου.

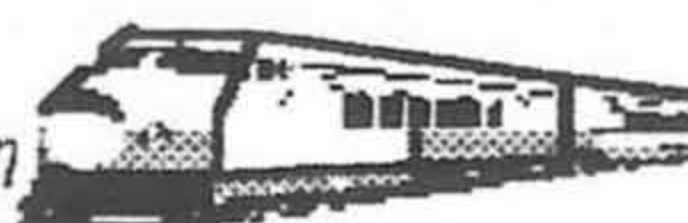




## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΑΕΠ	Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν
ΓΠΠ	Γραμμάριο Ισοδύναμου Πετρελαίου
ΓΣΠ	Γενικές Συνθήκες Παραγωγής
ΓΣΑΕΔ	Γενικές Συνθήκες Αναπαραγωγής της Εργατικής Δύναμης
ΕΕ	Ευρωπαϊκή Ένωση
ΕΕΤΑΑ	Ελληνική Εταιρεία Τοπικής Ανάπτυξης και Αυτοδιοίκησης
ΕΣΠ	Ειδικές Συνθήκες Παραγωγής
ΕΣΥΕ	Εθνική Στατιστική Υπηρεσία της Ελλάδας
ΕΤΒΑ	Ελληνική Τράπεζα Βιομηχανικής Ανάπτυξης
ΚΤΠ	Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης
ΝΠΔΔ	Νομικό Πρόσωπο Δημοσίου Δικαίου
ΟΤΑ	Οργανισμός Τοπικής Αυτοδιοίκησης
ΠΕΠ	Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα
ΣΒΕ	Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδας
ΣΕΚ	Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους
ΣΠΑΠ	Σιδηρόδρομοι Πειραιώς - Αθηνών - Πελοποννήσου
ΣΠΥΚ	Σιδηρόδρομοι Πύργου - Κατακόλου

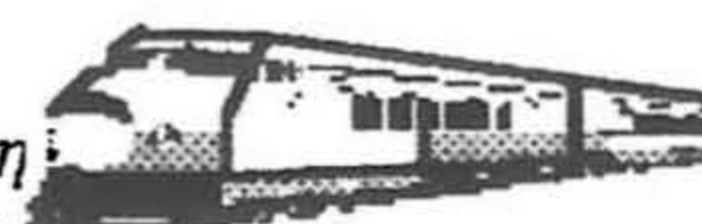




## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

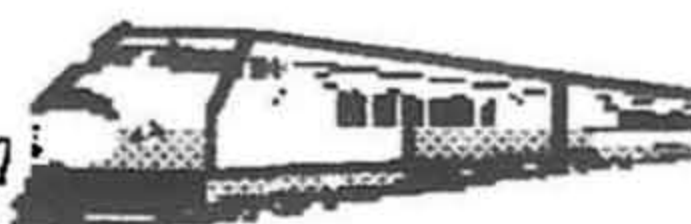
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ .....	8
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ.....	10
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΧΕΔΙΩΝ ΚΑΙ ΣΧΗΜΑΤΩΝ.....	11
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	12
ΜΕΡΟΣ Ι .....	14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	14
1.1. Γενικά για τις Μεταφορές .....	14
1.2. Μεταφορές και ανάπτυξη.....	16
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ .....	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ .....	24
3.1. Εθνικό πλαίσιο στρατηγικής μεταφορών.....	24
3.2. Διεθνές πλαίσιο στρατηγικής μεταφορών.....	25
3.3. Κοινοτικό-Ευρωπαϊκό πλαίσιο και Διευρωπαϊκά δίκτυα.....	26
3.4. Η σημερινή κατάσταση.....	26
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ .....	28
4.1. Η προ - σιδηροδρομική εποχή .....	28
4.2. Η ιστορία του σιδηροδρόμου Πελοποννήσου .....	29
4.3. Προτάσεις για βελτίωση του δικτύου Πελοποννήσου.....	30
ΜΕΡΟΣ ΙΙ.....	34
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ.....	34
5.1. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ .....	34
5.1.1. Οριοθέτηση .....	34
5.1.2. Μορφολογία του εδάφους .....	35
5.1.3. Κλίμα .....	35
5.1.4. Διοικητική διαίρεση.....	36
5.1.5. Χωρική κατανομή.....	36
5.1.6. Χρήσεις γης.....	36
5.1.7. Υπέδαφος - Ορυκτός πλούτος .....	37
5.1.7. Φυσικοί πόροι.....	37
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ .....	39
6.1. Χωρική Κατανομή του πληθυσμού.....	40
6.2. Πρόβλεψη πληθυσμού .....	43
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ .....	44
7.1. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ .....	44
7.1.1. Ανεργία .....	45
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΜΕΓΕΘΟΣ-ΣΥΝΘΕΣΗ-ΕΞΕΛΙΞΗ Α.Ε.Π. ....	46
8.1. Μέγεθος.....	46
8.2. Σύνθεση.....	46
8.3. Εξέλιξη .....	47
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ.....	50
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10. ΕΝΔΙΑΜΕΣΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ Ι: ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	52
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11. ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ .....	54
11.1. Γεωργία .....	54
11.2. Κτηνοτροφία .....	57
11.3. Λασοπονία .....	58
11.4. Αλιεία.....	58





11.5. Συμπεράσματα για τον Πρωτογενή τομέα και τις μεταφορές στο νομό Κορινθίας .....	58
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12. ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ</b> .....	61
12.1. Χωροθέτηση των μεταποιητικών δραστηριοτήτων .....	61
12.2. Απασχόληση .....	63
12.3. Κλαδική ανάλυση του δευτερογενούς τομέα.....	65
12.4. Η προγραμματιζόμενη ΒΙ.ΠΕ. στον νομό Κορινθίας .....	67
12.5. Εξαγωγές βιομηχανικών προϊόντων .....	68
12.6. Προβλήματα του δευτερογενούς τομέα .....	68
12.7. Συμπεράσματα για τον δευτερογενή τομέα και μεταφορές στο νομό Κορινθίας .....	69
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13. ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ</b> .....	71
13.1. Η σημερινή κατάσταση του τριτογενούς τομέα .....	71
13.2. Προβλήματα του τριτογενούς τομέα .....	73
13.3. Συμπεράσματα για τον τριτογενή τομέα και τις μεταφορές στο νομό Κορινθίας .....	74
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14. ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ</b> .....	76
14.1.1. Το οδικό δίκτυο .....	76
14.1.2. Προβλήματα του οδικού δικτύου .....	77
14.1.3. Οι συγκοινωνίες στο νομό Κορινθίας .....	77
14.2. Θαλάσσιες μεταφορές.....	78
14.3.1 Το σιδηροδρομικό δίκτυο.....	79
14.3.2. Προβλήματα του σιδηροδρομικού δικτύου.....	81
14.3.4. Λόγοι για τους οποίους δε χρησιμοποιείται ο σιδηρόδρομος στο νομό Κορινθίας για τις επιβατικές και τις εμπορευματικές μεταφορές .....	81
<b>ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ</b> .....	82
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15. Η ΝΕΑ ΔΙΠΛΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΟΥ ΠΛΑΤΟΥΣ ΑΘΗΝΑΣ-ΚΟΡΙΝΘΟΥ-ΠΑΤΡΑΣ</b> .....	82
15.1. Το έργο .....	82
15.2 Η θέση του έργου στο εθνικό σύστημα μεταφορών.....	82
15.3. Το τεχνικό μέρος του έργου .....	83
15.4. Προϋπολογισμός.....	84
15.5. Προβλέψεις Μεταφορικού Έργου .....	84
15.6. Οφέλη από την νέα σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας - Κορίνθου - Πάτρας.....	89
15.6.1. Εξοικονόμηση χρόνου.....	89
15.6.2. Εξοικονόμηση ενέργειας .....	90
15.6.3. Εξοικονόμηση φθοράς των άλλων μέσων μεταφοράς.....	92
15.6.4. Οφέλη από μείωση ατυχημάτων .....	93
15.6.5. Κοινωνικές επιπτώσεις .....	95
15.6.6. Επιπτώσεις σε θέματα περιβάλλοντος.....	95
<b>ΜΕΡΟΣ ΙV</b> .....	96
<b>ΚΕΦΑΛΑΙΟ 16. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΝΟΜΟ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ</b> .....	96
<b>ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ</b> .....	101
<b>ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ</b> .....	104

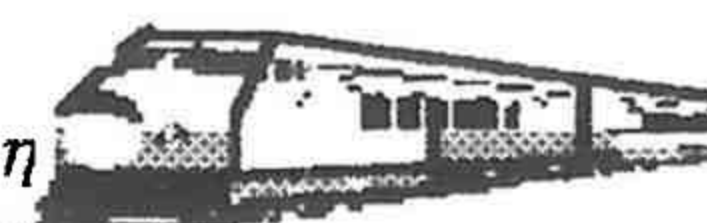




## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

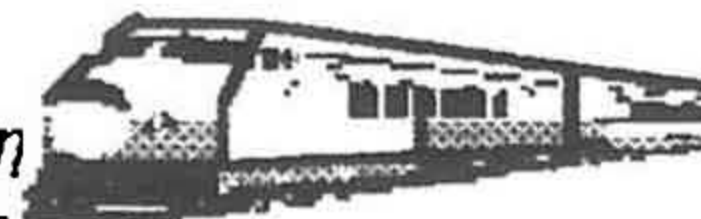
Πίνακας 1: Η εξέλιξη του πληθυσμού στη γη.....	14
Πίνακας 2: Εμπορευματικές μεταφορές στην Κοινότητα (σε δισεκατομμύρια χιλιομετρικούς τόνους).....	16
Πίνακας 3: Επιβατικές μεταφορές στην Κοινότητα (σε δισεκατομμύρια χιλιομετρικούς επιβάτες).....	17
Πίνακας 4: Ποσοστό συμμετοχής των διάφορων μέσων μεταφοράς στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο και αντίστοιχη κατανάλωση ενέργειας.....	20
Πίνακας 5: Νεκροί και τραυματίες ανά 100 εκατ. χιλιομετρικούς επιβάτες και τόνους	21
Πίνακας 6: Κατανομή του πληθυσμού του νομού Κορινθίας, κατά μέγεθος Ο.Τ.Α.....	35
Πίνακας 7: Κατανομή της έκτασης του νομού Κορινθίας κατά βασικές κατηγορίες χρήσης γης το έτος 1981 (σε χιλιάδες στρέμματα).....	35
Πίνακας 8: Εξέλιξη του πληθυσμού-μεταβολές.....	38
Πίνακας 9: Κατανομή της έκτασης, του πληθυσμού, των δήμων και των κοινοτήτων κατά βασικές υψομετρικές ζώνες στο νομό Κορινθίας και στο σύνολο της Ελλάδας (για το έτος 1981).....	39
Πίνακας 10: Σύνθεση του πληθυσμού (πεδινός, ημιορεινός, ορεινός).....	39
Πίνακας 11: Σύνθεση του πληθυσμού (Αστικός, ημιαστικός, αγροτικός).....	40
Πίνακας 12: Πυκνότητα Πληθυσμού στον νομό Κορινθίας και στο σύνολο της Ελλάδας....	40
Πίνακας 13: Κατανομή του πληθυσμού κατά φύλο και ομάδες ηλικιών στο νομό Κορινθίας.....	41
Πίνακας 14: Προβλεπόμενος πληθυσμός στον νομό Κορινθίας για τα έτη 2001 και 2011 ...	42
Πίνακας 15: Απασχόληση του νομού Κορινθίας, της Περιφέρειας Πελοποννήσου και του συνόλου της χώρας.....	43
Πίνακας 16: Ενεργός Πληθυσμός και κατανομή του σε α' γένη, β' γένη και γ' γενή τομέα.	44
Πίνακας 17: Σύνθεση του Α.Ε.Π. στο νομό Κορινθίας.....	45
Πίνακας 17: Εξέλιξη του Α.Ε.Π. κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στο νομό Κορινθίας για τα έτη 1985-1989 (σε τρέχουσες τιμές, σε εκατομμύρια δραχμές).....	46
Πίνακας : Διάφοροι κοινωνικοί δείκτες.....	49
Πίνακας 19: Η εξέλιξη του αγροτικού εισοδήματος στον νομό Κορινθίας κατά τα έτη 1981-1984.....	53
Πίνακας 20: Βασικές χρήσεις γης για το έτος 1986 (σε χιλ. Km <sup>2</sup> ).....	53
Πίνακας 21: Εξέλιξη των χρήσεων γης στο νομό Κορινθίας.....	53
Πίνακας 22: Καλλιεργούμενες εκτάσεις και γεωργική παραγωγή κατά είδος στο νομό Κορινθίας για τα έτη 1986-1991.....	54
Πίνακας 23: Η παραγωγή των κυριότερων γεωργικών προϊόντων το έτος 1992 (σε tn).....	55
Πίνακας 24: Παραγωγή δευτερογενών προϊόντων (σε tn).....	55
Πίνακας 25: Η παραγωγή των κυριότερων εξαγωγίμων γεωργικών προϊόντων (σε tn).....	55
Πίνακας 26: Κτηνοτροφική παραγωγή (σε άτομα).....	56
Πίνακας 27: Παραγωγή κτηνοτροφικών προϊόντων (σε tn).....	56
Πίνακας 28: Αριθμός καταστημάτων, αριθμός απασχολούμενων και μέγεθος μεταποίησης για τον νομό Κορινθίας και το σύνολο της χώρας για τα έτη 1984 και 1988.....	62
Πίνακας 29: Απασχόληση στο νομό Κορινθίας, στη Περιφέρεια Πελοποννήσου και στο σύνολο της Ελλάδας για κάθε κλάδο της βιομηχανίας για το έτος 1988.....	62
Πίνακας 30: Εγκατεστημένη ισχύς στο νομό Κορινθίας, στη Περιφέρεια Πελοποννήσου και στο σύνολο της Ελλάδας για κάθε κλάδο της βιομηχανίας για το έτος 1988.....	63
Πίνακας 31: Συντελεστές συμμετοχής στους κλάδους μεταποίησης στον νομό Κορινθίας για τα έτη 1973, 1978 και 1984.....	65
Πίνακας 32: Ξενοδοχειακά καταλύματα και διανυκτερεύσεις στο νομό Κορινθίας για τα έτη 1986-92.....	71
Πίνακας 33: Ξενοδοχειακό δυναμικό στο νομό Κορινθίας και στο σύνολο της χώρας.....	71
Πίνακας 34: Μονάδες Campings.....	72
Πίνακας 35: Ενοικιαζόμενα δωμάτια.....	72
Πίνακας 36: Το εθνικό οδικό δίκτυο.....	75





Πίνακας 37: Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία Εθνικού Δικτύου .....	75
Πίνακας 38: Βασικά χαρακτηριστικά μεταφορικού έργου στον άξονα Αθήνα - βόρεια Πελοπόννησος .....	78
Πίνακας 39: Επιβατικό έργο στον άξονα Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας .....	79
Πίνακας 40: Εμπορευματικό έργο στον άξονα Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας.....	79
Πίνακας 41: Προϋπολογισμός και διαχρονική εξέλιξη της δαπάνης (σε δις δραχμές και τιμές 1992). .....	83
Πίνακας 42: Προβλέψεις επιβατικού και εμπορευματικού έργου πάνω στον άξονα Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας .....	85
Πίνακας 43: Κυκλοφοριακοί φόρτοι στη γραμμή Αθήνας - Κορίνθου - Πάτρας χωρίς την κατασκευή της νέα γραμμής .....	85
Πίνακας 44: Κατανομή σε μεταφορικό έργο εσωτερικού - εξωτερικού στον άξονα Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας.....	86
Πίνακας 45: Κατανομή σε επαγγελματική και μη επαγγελματικά ταξίδια στον άξονα Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας .....	88
Πίνακας 46: Ο εξοικονομούμενος χρόνος σε ώρες και σε δραχμές (σταθερές τιμές 1993) .....	89
Πίνακας 47: Εξοικονόμηση ενέργειας από την χρήση του σιδηροδρόμου στη διαδρομή Αθήνα - Κόρινθος - Πάτρα .....	90
Πίνακας 48: Ρξοικονόμηση φθοράς από άλλα μέσα μεταφοράς.....	91
Πίνακας 49: Οφέλη από την μείωση οδικών ατυχημάτων ανά δισεκατομμύριο οχηματοχιλιόμετρα .....	92
Πίνακας 50: Εξοικονόμηση πόρων από μείωση ατυχημάτων .....	93
Πίνακας 51: Οι Δήμοι και οι Κοινότητες του νομού Κορινθίας, με τις απογραφές των ετών 1971, 1981 και 1991. ....	103
Πίνακας 52: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Συνολικό και Ατομικό) κατά νομό (1970, 1986, 1987, 1988 και 1991)* σε τρέχουσες τιμές. ....	106
Πίνακας 54: Επιχειρήσεις εξαγωγείς μέλη του Επιμελητηρίου Κορινθίας. (Να σημειωθεί πως οι επόμενες επιχειρήσεις είναι και παραγωγοί, αλλά για λόγους οικονομίας χώρου αναφέρονται μόνο σαν εξαγωγείς).....	110
Πίνακας 55: Επιχειρήσεις του νομού Κορινθίας κατά θέση και κατά κλάδο .....	114

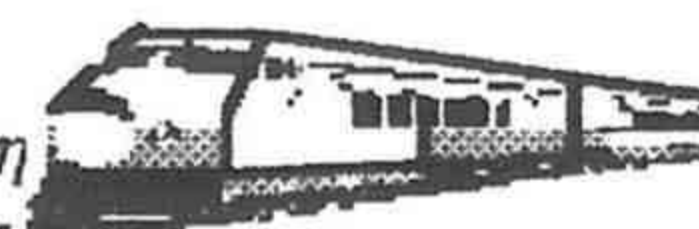




## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Συμμετοχή του κάθε μέσου μεταφοράς στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο και η ποσοστιαία κατανάλωση ενέργειας .....	21
Διάγραμμα 2: Ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού τις δεκαετίες 1961-1971-1981-1991 στην Κορινθία και στο σύνολο της Ελλάδας. ....	38
Διάγραμμα 3: Σύθεση του πληθυσμού (πεδινός, ημιορεινό και ορεινός) .....	40
Διάγραμμα 4: Ηλικιακή πυραμίδα του νομού Κορινθίας. ....	41
Διάγραμμα 5: Σύθεση του Α.Ε.Π. στο νομό Κορινθίας. ....	46
Διάγραμμα 6: Εξέλιξη του Α.Ε.Π. κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στο νομό Κορινθίας για τα έτη 1985-1989 (σε τρέχουσες τιμές, σε εκατομμύρια δραχμές). ....	47
Διάγραμμα 7: Ποσοστιαία εξέλιξη του Α.Ε.Π. κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στο νομό Κορινθίας για τα έτη 1985-1989. ....	47
Διάγραμμα 8: Εξέλιξη των διανυκτερεύσεων των αλλοδαπών και των ημεδαπών στο νομό Κορινθίας για τα έτη 1986-1992. ....	71





Η πρώτη κατηγορία εξυπηρετεί την ανάγκη των ανθρώπων να εξυπηρετηθούν για διάφορους σκοπούς, ενώ η δεύτερη αποδεσμεύει τα υλικά αγαθά από "γεωγραφικούς" περιορισμούς, μεταφέροντάς τα σε περιοχές που θα υποστούν επεξεργασία, επιτυγχάνεται ανταλλαγή προϊόντων, βοηθιέται η καλύτερη εξειδίκευση της παραγωγής που συνεπάγεται ποσοτική και ποιοτική βελτίωση καθώς και μείωση κόστους. **Οι μεταφορές καλύπτουν τις ανάγκες που γεννιούνται από τη γεωγραφική διασπορά των τόπων παραγωγής αγαθών και των τόπων κατανάλωσης, των τόπων διαμονής, εργασίας, αναψυχής, εκπαίδευσης κ.α. των ατόμων** (Αμπακούμκιν, 1986). Κατά μερικούς είναι δυνατό οι μεταφορές να διακριθούν και σε μία ακόμη κατηγορία, τις **μεταφορές υπηρεσιών**, με την καταχρηστική έννοια της κίνησης μέσω όπως για παράδειγμα οι κινητές βιβλιοθήκες, οι κινητές τράπεζες κ.α. (Σκάγιαννης, 1994).

Επίσης διακρίνονται σε αυτές που σχετίζονται με την **παραγωγή** και σε αυτές που σχετίζονται με την **κατανάλωση**. Οι μεταφορές προσώπων για εργασία και για επαγγελματικούς λόγους καθώς και μεταφορά πρώτων υλών, ημιτέτοιμων προϊόντων και εμπορευμάτων προς τα κεντρικά σημεία διανομής και πώλησης είναι μεταφορές σχετιζόμενες με την παραγωγή. Οι μεταφορές προσώπων για λόγους αναψυχής και η διανομή καταναλωτικών αγαθών είναι μεταφορές σχετιζόμενες με την κατανάλωση.

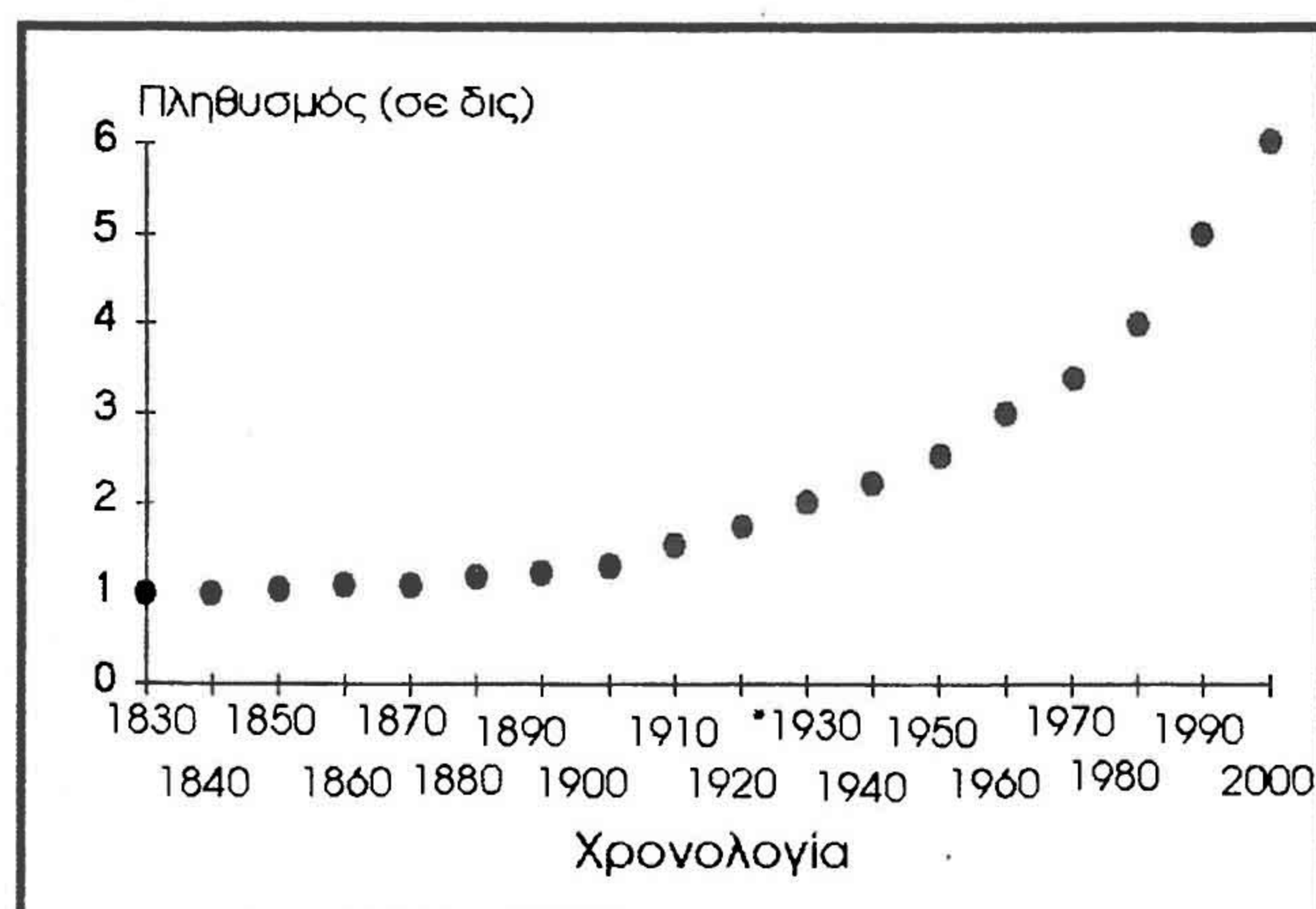
Τέλος, τα μεταφορικά συστήματα από πλευράς υποδομής διαιρούνται σε :

- **Χερσαία,**
- **Εναέρια,** και
- **Υδάτινα.**

Η προσφορά των μεταφορών στην ανάπτυξη και στην βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης είναι σημαντική, και δένουν τις μεταφορές και την ανάπτυξη σε ένα συνεχή κύκλο αλληλεξάρτησης και αλληλεπίδρασης. Επακόλουθο των προηγούμενων είναι να έχει παρατηρηθεί μια τεράστια ανάπτυξη των μεταφορών που τώρα, όπως και στο παρελθόν είναι παράλληλη με την ανάπτυξη των ανθρώπινων κοινωνιών. Δίκαια λοιπόν έχει δοθεί ο χαρακτηρισμός ότι ο σημερινός κόσμος διαρκώς μικραίνει (shrinking world), γιατί ολοένα περισσότεροι, ταχύτεροι και μεγαλύτεροι τύποι μέσων μεταφοράς εμφανίζονται.

Η τεράστια αυτή ανάπτυξη σχετίζεται άμεσα ή έμμεσα με πολλά αίτια. Τα κυριότερα από αυτά παρουσιάζονται στην συνέχεια.

**Η μεγάλη αύξηση του πληθυσμού.** Ο πληθυσμός στη γη αυξάνεται με γεωμετρική πρόοδο, όπως φαίνεται και στο σχήμα που ακολουθεί.



Πίνακας 1: Η εξέλιξη του πληθυσμού στη γη

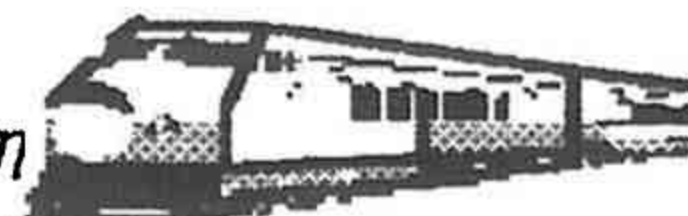
Πληθυσμός σε δισεκατομμύρια	Ετος που πραγματοποιήθηκε	Ετη που απαιτήθηκαν για την αύξηση κατά 1 δισεκατ.
1	1830(μ.Χ)	>> 100.000
2	1930	100
3	1960	30
4	1980	20
5	1990*	10*
6	2000*	10*

\*Πρόβλεψη

Πηγή: Αμπακούμκιν, 1986.

Αυτός ο πληθυσμός έχει ανάγκες για κατανάλωση πρώτων υλών, τροφίμων, εφοδίων, καυσίμων κ.α. ενώ αυξημένες είναι και οι ανάγκες για μετακινήσεις προσώπων για λόγους που σχετίζονται με την εργασία, την αναψυχή, τη διασκέδαση, τη θρησκεία, την εκπαίδευση κ.α.





**Οικονομική ανάπτυξη.** Η εντατική ανάπτυξη που σημειώθηκε μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, τουλάχιστον για ορισμένες χώρες, υποβοηθήθηκε από την ανάπτυξη των μεταφορών, ενώ ταυτόχρονα δημιούργησε την ανάγκη για νέες μετακινήσεις. Η αύξηση του εισοδήματος σημαίνει αύξηση του βιοτικού επιπέδου και νέες δυνατότητες για ικανοποίηση περισσότερων αναγκών, άρα περισσότερες μεταφορές αγαθών και μεγαλύτερη κινητικότητα των ατόμων (Αμπακούμκιν, 1986).

**Ανάπτυξη της τεχνολογίας- Νέοι τρόποι μεταφορών.** Η ανάπτυξη των μεταφορών βοηθήθηκε, αλλά και βοήθησε, τη μεγάλη εξέλιξη της τεχνολογίας που συντελέστηκε κατά τον 20<sup>ο</sup> αιώνα. Στον τομέα των μαζικών μεταφορών μεγαλύτερα, γρηγορότερα, ασφαλέστερα μέσα εμφανίστηκαν. Σήμερα υπάρχουν αεροπλάνα των 500 θέσεων (B747) που ταξιδεύουν με υπερηχητικές ταχύτητες (Concord), τραίνα που κινούνται με εμπορικές ταχύτητες 250-300 km/h και πειραματικά με 500 km/h, καθώς επίσης τεράστια δεξαμενόπλοια των 500.000 τόνων πραγματοποιούν θαλάσσιες μεταφορές (Αμπακούμκιν, 1986).

## 1.2. Μεταφορές και ανάπτυξη.

Ενα αποδοτικό δίκτυο μεταφορών αποτελεί σημαντικό στοιχείο πάνω στο οποίο θα στηριχτεί η εξέλιξη της οικονομίας μιας χώρας ή μιας περιοχής, αν και στις περισσότερες περιπτώσεις οι αναλύσεις των συγκοινωνιακών προβλημάτων δίνουν έμφαση μόνο στα ειδικά προβλήματα που σχετίζονται με τα μέσα μεταφοράς και δεν εξετάζουν σε βάθος θέματα που εμπλέκονται σε αναπτυξιακές διαδικασίες. Μελέτες των Ενωμένων Εθνών περιγράφουν τις μεταφορές σαν τη γενεσιουργό δύναμη της οικονομικής ανάπτυξης και επισημαίνουν πως οι δυσκολίες στις μεταφορές καθυστέρησαν την εκμετάλλευση των φυσικών πόρων, της εκβιομηχάνισης, την εξάπλωση του εμπορίου και σε ορισμένες περιπτώσεις ακόμη και την εθνική ενότητα (Αμπακούμκιν, 1986).

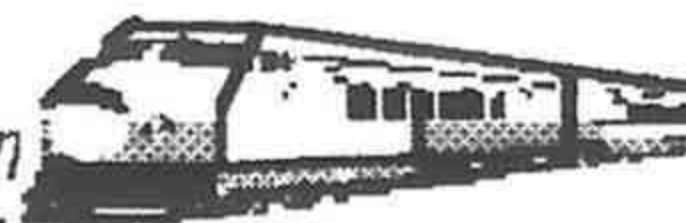
Η σχέση της πυκνότητας των χερσαίων, κυρίως δικτύων μεταφορών και το επίπεδο ανάπτυξης σε πολλές χώρες είναι στενή. Έχει επίσης βρεθεί πως πολλές μη-αναπτυσσόμενες χώρες έχουν αναπτύξει ανισόρροπα ορισμένα μέσα μεταφοράς σε βάρος των υπολοίπων, με αποτέλεσμα η οικονομική ανάπτυξη να μη συνοδεύεται από μια ομοιόμορφη εξέλιξη στα μέσα συγκοινωνίας (Αμπακούμκιν, 1986).

Γενικά η σχέση μεταφορών-ανάπτυξης καθορίζεται από πολλούς και ποικίλους παράγοντες, οι κυριότεροι από τους οποίους είναι:

- α. από τον τύπο του μεταφορικού μέσου και το βαθμό εξάπλωσης του στην εξεταζόμενη περιοχή
- β. από τη μορφή της οικονομίας της χώρας/περιοχής που εξυπηρετεί
- γ. από το επίπεδο της οικονομικής ανάπτυξης της περιοχής κατά το χρόνο που μια δεδομένη μορφή συγκοινωνίας εισέρχεται στο στάδιο της ανάπτυξης (Αμπακούμκιν, 1986).

Θεωρητικά μπορεί να οριστεί σε μια περιοχή που βρίσκεται σ' ένα ορισμένο στάδιο ανάπτυξης μια **ιδανική πυκνότητα μεταφορικών δικτύων** που να εξυπηρετεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο της ανάγκες της περιοχής, χωρίς ταυτόχρονα να προκύπτει κίνδυνος υπερβολικής χρηματοδότησης των δικτύων αυτών (Αμπακούμκιν, 1986). Είναι αναγκαίο να γίνει στο σημείο αυτό ένας διαχωρισμός μεταξύ των δύο κύριων φάσεων της εξέλιξης των μεταφορικών δικτύων. Στην πρώτη φάση η **αρχική μεταφορική υποδομή** περιλαμβάνει την κατασκευή κυρίων σιδηροδρομικών υφηνιων, σύγχρονων δρόμων, λιμενικών εγκαταστάσεων κ.α. Με τον τρόπο αυτό εξασφαλίζεται ένας βασικός συγκοινωνιακός σκελετός που προωθεί την ανάπτυξη μέχρι ενός σημείου, πέρα από το οποίο η ανάπτυξη ανακόπτεται λόγω των μεταφορικών δυσχερειών που προκύπτουν από το συνδυασμό υπερχρησιμοποίησης των δικτύων και της ανεπάρκειας αυτών να εξυπηρετήσουν. Στη δεύτερη φάση, τη φάση της **συγκοινωνιακής εξέλιξης**, τα μεταφορικά συστήματα επεκτείνονται και αναπτύσσονται, ενώ παράλληλα βελτιώνεται και ο βαθμός αποδοτικότητάς τους επιτρέποντας έτσι την περαιτέρω ανάπτυξη της περιοχής που καλύπτουν (Αμπακούμκιν, 1986).





Οι δύο φάσεις διαφέρουν στην επίδραση που ασκούν στην αναπτυξιακή πορεία μιας περιοχής, αφού στη πρώτη περίπτωση ενισχύονται οι προϋποθέσεις της ανάπτυξης, ενώ στη δεύτερη διατηρείται η ανάπτυξη, αλλά δεν την προκαλεί. Η ύπαρξη εσωτερικών δικτύων μεταφορών για μια χώρα είναι προϋπόθεση εξέλιξης, αλλά μεταφορική εξέλιξη δεν προϋποθέτει κατ'ανάγκη ακόμη μεγαλύτερη ανάπτυξη. Συμβάλλει σε μια μεγαλύτερη οικονομική ανάπτυξη, όταν συνδυάζεται με προσπάθεια μεγιστοποίησης της μεταφορικής ικανότητας των δικτύων και των μέσων που ήδη υπάρχουν. Αυτό επιτυγχάνεται με τον προγραμματισμό των διάφορων τομέων της οικονομίας και των αντίστοιχων μεταφορικών δικτύων (Αμπακούμκιν, 1986).

Ακόμη θα πρέπει να σημειωθεί η ύπαρξη σχέσεων αλληλεξάρτησης μεταξύ παραμέτρων που ευνοούν τη συγκέντρωση κεφαλαίου και στη μεταφορική εξυπηρέτηση. Αυτό δικαιολογείται τόσο έμμεσα (δηλαδή μέσω της κοινωνικής ανάπτυξης), αλλά και άμεσα. Η συγκέντρωση αυτή μπορεί να αναφέρεται στο κοινωνικό σύνολο (κρατικές επενδύσεις) αλλά και στον ιδιωτικό τομέα. Το μέγεθος και η σημασία των συγκοινωνιακών έργων είναι τέτοια που ευνοεί σε μεγάλο βαθμό τη χρηματοδότηση από κρατικές επενδύσεις. Η αποδοτικότητα των μεταφορικών επιχειρήσεων προσέλκυσε στο παρελθόν τον ιδιωτικό τομέα σε πολλούς τομείς της μεταφορικής δραστηριότητας και εξακολουθεί και σήμερα να ευνοεί τη μεγάλη συγκέντρωση και επενδυτική δραστηριότητα του ιδιωτικού κεφαλαίου (π.χ. σιδηρόδρομοι στο παρελθόν, ιδιωτικοί στόλοι κ.α.). Ο κοινωνικός ρόλος των μεταφορών έχει οδηγήσει, ιδιαίτερα μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο, τον εκτοπισμό της ιδιωτικής δραστηριότητας με αντίστοιχη ανάληψη σημαντικού ρόλου από την κρατική δραστηριότητα (π.χ. χερσαία δίκτυα αστικών μαζικών μεταφορών, εθνικές αεροπορικές εταιρείες κ.α.) (Αμπακούμκιν, 1986).

Παρόλο που ο ρόλος των μεταφορικών συστημάτων είναι προφανής στην οικονομική ανάπτυξη, δεν υπάρχει μέχρι σήμερα μια γενικά αποδεκτή θεωρία που να εξηγεί αναλυτικά την επιρροή αυτή. Ίσως επειδή το σύνολο των μεταφορικών συστημάτων που λειτουργούν σήμερα, στηρίχτηκε σε επιτυχείς οικονομικές αναλύσεις που σαν στόχο είχαν την οικονομική και μόνο δικαίωση των μεταφορικών συστημάτων και όχι πάντα την οικονομική ανάπτυξη των άλλων τομέων παραγωγής. Πάντως μπορούν να αναφερθούν ορισμένα χαρακτηριστικά φαινόμενα που σχετίζονται με τις μεταφορές.

α. Η βιομηχανική επανάσταση παραλληλίστηκε χρονικά με την επανάσταση στον τομέα των μεταφορών

β. Η εντυπωσιακή έναρξη ανάπτυξης των ΗΠΑ συμπίπτει χρονικά με τη θεαματική ανάπτυξη των σιδηροδρόμων. Η ανάπτυξη των σιδηροδρόμων οδήγησε σε πανίσχυρες οικονομικές μονάδες που με τα κεφάλαια που συγκέντρωσαν έστρεψαν τις δραστηριότητες τους και σε άλλους τομείς. (Αμπακούμκιν, 1986).

Γενικά πιστεύεται πως η επίδραση των μεταφορών εντάσσεται σε μια από τις ακόλουθες κατηγορίες:

α. **Εξασκούν θετικό αποτέλεσμα** στη πορεία της οικονομικής ανάπτυξης, ή αλλιώς η ανάπτυξη των παραγωγικών δραστηριοτήτων είναι αποτέλεσμα της ύπαρξης ανεπτυγμένων συστημάτων.

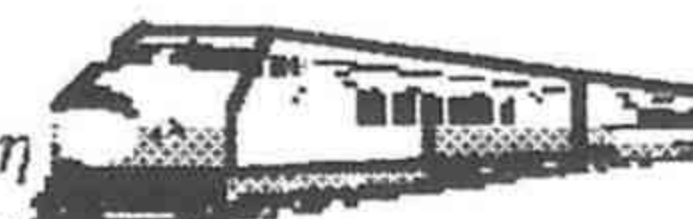
β. **Επιτρέπουν την αναπτυξιακή πορεία**, και τούτο επειδή παράγουν κατ'ευθείαν παραγωγικές δραστηριότητες ή επαυξήσεις του επιπέδου της οικονομικής ανάπτυξης.

γ. **Επιφέρουν αρνητικά αποτελέσματα** όταν απορροφούν υπερβολικές επενδύσεις και κατά συνέπεια μειώνουν τη δυνατότητα ανάπτυξης άλλων δραστηριοτήτων (Αμπακούμκιν, 1986).

Η ανάπτυξη των μεταφορικών υποδομών οδήγησε σε αύξηση των μετακινήσεων ατόμων και εμπορευμάτων, η οποία την τελευταία εικοσαετία (1970-90) προσέλαβε εκρηκτικές διαστάσεις. Ειδικότερα για την Ευρωπαϊκή Ένωση, όπως φαίνεται και από τους πίνακες που ακολουθούν, οι εμπορευματικές μεταφορές αυξήθηκαν περισσότερο από 50%, ενώ οι επιβατικές μεταφορές σχεδόν διπλασιάστηκαν αφού αυξήθηκαν κατά 92,5%.

Πίνακας 2: Εμπορευματικές μεταφορές στην Κοινότητα (σε δισεκατομμύρια χιλιομετρικούς τόνους).





Έτος\ Μέσο	1970	1975	1980	1985	1989	1990	Μεταβολή 1970-90 (%)
Σιδηρόδρομος	207	177	194	181	181	176	-14,98
Οδικές	377 (1)	459 (1)	581 (2)	634 (3)	784 (3)	797 (4)	111,41
Ποτάμιας	101	95	104	95	104	105	3,96
Αγωγοί	60	69	80	61	62	63	5,00
Σύνολο	745	800	959	971	1131	1141	53,15

(1): Χωρίς Πορτογαλία και Ιρλανδία

(2): Χωρίς Ελλάδα

(3): Χωρίς Πορτογαλία

(4): Χωρίς Πορτογαλία, Ελλάδα και Ιρλανδία

Πηγή: Λιονέλης, 1993.

Πίνακας 3: Επιβατικές μεταφορές στην Κοινότητα (σε δισεκατομμύρια χιλιομετρικούς επιβάτες).

Έτος\ Μέσο	1970	1975	1980	1985	1989	1990	Μεταβολή 1970-90 (%)
Σιδηρόδρομος	182	200	209	218	231	231	36,92
Λεωφορεία	214 (2)	249 (2)	278 (2)	284 (2)	302 (3)	313 (4)	46,26
Ιδιωτικά Αυτοκίνητα	1390 (2)	1700 (2)	2033 (2)	2200 (2)	2685 (3)	2776 (3)	99,71
Αεροπλάνα(1)	41	66	92	138	180	196	378,05
Σύνολο	1827	2216	2216	2840	3398	3516	92,45

(1): Αναφέρονται σε απογειώσεις και προσγειώσεις μόνο μέσα στην Κοινότητα

(2): Χωρίς Λουξεμβούργο και Ιρλανδία

(3): Χωρίς Ελλάδα, Ιρλανδία και Λουξεμβούργο

(4): Χωρίς Ελλάδα, Ιρλανδία, Βέλγιο και Λουξεμβούργο

Πηγή: Διονέλης, 1993.

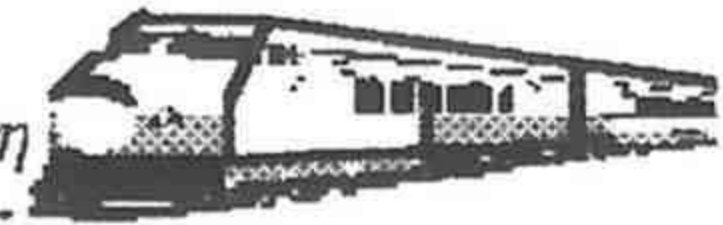
Η πολύ μεγάλη συνολική αύξηση των μεταφορών, η οποία σε σημαντικό βαθμό ήταν απρόβλεπτη και απρογραμματίστη, έχει σημαντικές επιπτώσεις στο περιβάλλον. Παρουσιάστηκαν έτσι προβλήματα που σχετίζονται με σπατάλη πρώτων υλών και φυσικών πόρων, αύξηση ρυπαντών και θορύβων στην ατμόσφαιρα, αλλοίωση στο φυσικό περιβάλλον λόγω των μεγάλων τεχνικών έργων που απαιτούν οι μεταφορικές υποδομές, καθώς επίσης υπήρξε και αύξηση των ατυχημάτων. Τα προηγούμενα προβλήματα είναι αναμενόμενα, αφού δεν μπορεί να υποστηριχτεί πως την αύξηση της κινητικότητας δεν θα την ακολουθούσε και η προηγούμενη σειρά προβλημάτων, με την παρατήρηση μάλιστα πως τα διάφορα δίκτυα δεν συνεργάζονται μεταξύ τους.

Αντί της συνεργασίας μεταξύ των δικτύων παρατηρήθηκε μια ανεξέλεγκτη αύξηση των οδικών και αεροπορικών μεταφορών, με αντίστοιχο περιορισμό των μεταφορικών μέσων που από τη φύση τους είναι αποδοτικά και φιλικά στο περιβάλλον. Η αύξηση αυτή μπορεί να δικαιολογηθεί από την καλύτερευση του βιοτικού επιπέδου (αγορά ιδιωτικού αυτοκινήτου) και από την αύξηση του κόστους του χρόνου (χρήση αεροπλάνου) (Διονέλης, 1993). Τα κυριότερα προβλήματα που έχουν προκύψει από την αύξηση των μετακινήσεων παρουσιάζονται στην συνέχεια.

**Ατμοσφαιρική ρύπανση.** Η ατμοσφαιρική ρύπανση προκαλείται από την εκπομπή διάφορων χημικών ουσιών (αποτέλεσμα καύσης) στην ατμόσφαιρα. Οι κυριότεροι ατμοσφαιρικοί ρυπαντές που προέρχονται από τις μεταφορές είναι οι ακόλουθοι:

- **Διοξείδιο του Θείου (SO<sub>2</sub>).** Παράγεται κατά την καύση ορυκτών καυσίμων και βρίσκεται σε αυξημένες συγκεντρώσεις σε καυσαέρια που προέρχονται από το πετρέλαιο. Η δράση του ενισχύεται παρουσία υγρασίας και όζοντος.





- **Αιωρούμενα σωματίδια (TSP).** Τα αιωρούμενα σωματίδια αποτελούν μια σύνθετη μίξη από οργανικά και ανόργανα συστατικά. Προέρχονται από την καύση ορυκτών καυσίμων και από τριβές (π.χ. δρόμος και ελαστικό).
- **Μόλυβδος (Pb).** Ελευθερώνεται στην ατμόσφαιρα από την καύση βενζίνης, όπου χρησιμοποιείται σαν βελτιωτικό.
- **Μονοξείδιο του Ανθρακα (CO).** Αποτέλεσμα ατελούς καύσης των κινητήρων ορυκτών καυσίμων.
- **Διοξείδιο του Ανθρακα (CO<sub>2</sub>).** Παράγεται κατά την καύση ορυκτών καυσίμων και είναι η κυριότερη αιτία για την εμφάνιση του φαινομένου του θερμοκηπίου.
- **Οξείδια του Αζώτου (NO<sub>x</sub>).** Παράγονται κατά την καύση σε υψηλές θερμοκρασίες
- **Οζον (O<sub>3</sub>).** Ρύπος που σχηματίζεται με την επίδραση ηλιακού φωτός στο NO<sub>2</sub>. (Καλλιδρομίτου και Μποναζούντας, 1993).

**Ρύπανση.** Τα ατυχήματα από τα μεταφορικά μέσα μπορούν να προκαλέσουν σημαντικές ζημιές στο περιβάλλον. Για παράδειγμα πολλές ακτές ή θάλασσες έχουν ρυπανθεί από πετρελαιοκηλίδες ή από απόβλητα πλοίων.

**Θόρυβος.** Οι υπερβολικές εκπομπές διάφορων θορύβων μπορούν να προκαλέσουν διάφορες βλάβες στον άνθρωπο και μπορούν να καταστούν περισσότερο ή λιγότερο αόρητοι λόγω της όχλησης, της κόπωσης και των διαταραχών. Ο θόρυβος ανάλογα με την ένταση και τη φύση του μπορεί να έχει διάφορες επιπτώσεις, από την απλή όχληση μέχρι ψυχολογικές και παθολογικές διαταραχές. Οι θόρυβοι στις μεταφορές προέρχονται από τους κινητήρες, από τις τριβές λόγω της επαφής του οχήματος με την επιφάνεια ή το μέσο που κινείται, από αεροδυναμικά φαινόμενα και από κραδασμούς (Διονέλης, 1993).

**Κραδασμοί.** Οι επιπτώσεις από τους κραδασμούς στον άνθρωπο και στην πανίδα μπορούν να συγκριθούν με εκείνες του θορύβου. Οι κραδασμοί έχουν αρνητικές επιπτώσεις στο έδαφος, στα κτίρια και τις υποδομές, και μπορούν να προκαλέσουν από απλές ρωγμές ως διαρθρωτικές βλάβες. Τα μεταφορικά μέσα που κύρια παράγουν κραδασμούς είναι ο σιδηρόδρομος και τα βαρέα φορτηγά (Διονέλης, 1993).

**Ατυχήματα.** Τα ατυχήματα που προκαλούνται από τις μεταφορές είναι συχνά και σε καθημερινή βάση, και παρόλο που μειώνονται σαν δείκτες αυξάνουν σε αριθμό.

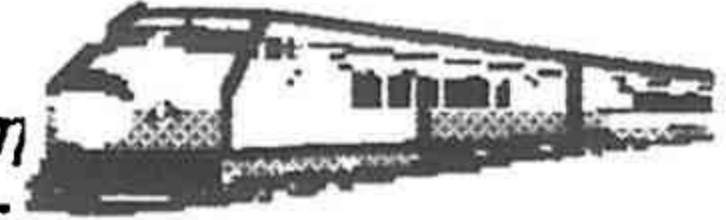
**Χρήσεις Γης.** Η υποδομή των μεταφορών έχει μόνιμες και συχνά αμετάκλητες επιπτώσεις στο περιβάλλον, όσον αφορά τις χρήσεις γης, τόσο στον αστικό όσο και στον εξω-αστικό χώρο. Για την Ευρωπαϊκή Ένωση, το 1986, το οδικό δίκτυο αποτελείτο από 30237 km αυτοκινητόδρομου και από 254907 km άλλων οδών, ενώ το σιδηροδρομικό δίκτυο από 70911km μονής γραμμής και 54918 km διπλής γραμμής. Η έκταση που καταλαμβάνει το οδικό δίκτυο είναι 28949 km<sup>2</sup> ή το 1.3% της συνολικής έκτασης της Ένωσης, ενώ το σιδηροδρομικό δίκτυο 706 km<sup>2</sup> ή το 0.03% της συνολικής έκτασης (Διονέλης, 1993).

Οι μεταφορικές υποδομές μπορούν να δημιουργήσουν εμπόδια στην κινητικότητα, στη προσπελασιμότητα διάφορων περιοχών, να δημιουργήσουν οπτικούς φραγμούς και να απομονώσουν φυσικά και κοινωνικά περιοχές.

Οι Μεταφορικές Υποδομές εκφράζουν ίσως με τον καλύτερο τρόπο τον ορισμό που δόθηκε στην παράγραφο 1.1. σχετικά με τις υποδομές (υποδομή είναι κάθε επένδυση εκφρασμένη σε φυσικό κεφάλαιο, σταθερό στο έδαφος και σχετικά μεγάλης κλίμακας, που στοχεύει στην εξυπηρέτηση διαφόρων ανθρώπινων δραστηριοτήτων). Πράγματι, οι μεταφορικές υποδομές είναι σταθερές στο έδαφος, για την κατασκευή τους απαιτούνται μεγάλα χρηματικά κεφάλαια, είναι πολύ μεγάλης κλίμακας (συχνά ξεπερνούν τα όρια του κράτους), και στοχεύουν στην εξυπηρέτηση της ανθρώπινης ανάγκης για μετακινήσεις (ανθρώπων ή αντικειμένων).

Το μεταφορικό δίκτυο μιας χώρας αποτελεί ένα σημαντικό σύστημα υποδομών. Έχει μια ιδιαιτερότητα σε σχέση με τα άλλα συστήματα υποδομών, αφού εξασφαλίζει τη μεταφορά και διανομή προσώπων και αντικειμένων, ενώ ταυτόχρονα ενισχύει τη δύναμη και αποτελεσματικότητα



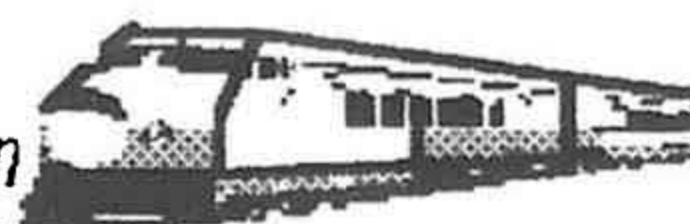


---

αυτών (Σκάγιαννης, 1994). Οι μεταφορές στις σύγχρονες οικονομίες, συντελούν στη δημιουργία οικονομιών κλίμακας στο σταθερό κοινωνικό κεφάλαιο, ενώ όπως αναφέρθηκε και στην προηγούμενη παράγραφο παρουσιάζουν όλα τα κλασσικά χαρακτηριστικά των υποδομών.

Οι μεταφορικές υποδομές χωρίζονται σε: οδικές υποδομές, σε σιδηροδρομικές υποδομές, σε υποδομές υδάτινων μεταφορών και σε υποδομές εναέριων μεταφορών. Στην συνέχεια θα μελετηθούν περισσότερο οι σιδηροδρομικές μεταφορικές υποδομές.





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2. ΣΥΝΤΟΜΗ ΑΝΑΦΟΡΑ ΣΤΑ ΠΛΕΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΚΑΙ ΜΕΙΟΝΕΚΤΗΜΑΤΑ ΤΟΥ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΥ

Οι σιδηροδρομικές υποδομές ή οι υποδομές μέσω σταθερής τροχιάς όπως αλλιώς είναι γνωστές, ανταποκρίνονται με ακρίβεια στον ορισμό που δόθηκε σχετικά με τις υποδομές. Αποτελούνται από το **δίκτυο των γραμμών**, τις **πάγιες σημειακές εγκαταστάσεις** και τα **τεχνικά έργα**. Το δίκτυο των γραμμών αποτελείται από την **υποδομή** (το κάτω από το έρμα υπόστρωμα) και την **επιδομή** (σιδηροτροχιές, στρωτήρες, σύνδεσμοι, έρμα). Οι πάγιες σημειακές εγκαταστάσεις περιλαμβάνουν τους επιβατικούς και εμπορευματικούς σταθμούς, τους χώρους στάθμευσης των οχημάτων καθώς και τους χώρους επισκευής των οχημάτων. Στα τεχνικά έργα περιλαμβάνονται όλα εκείνα τα έργα που είναι απαραίτητα για τη λειτουργία και υποστήριξη του δικτύου, και σε αυτή την κατηγορία ανήκουν οι γέφυρες, οι σήραγγες, τα εδαφομηχανικά και υδραυλικά έργα (Σκάγιαννης, 1994).

Τα σιδηροδρομικά δίκτυα συνοδεύονται κύρια για λόγους ασφάλειας και αποδοτικότητας από άλλες υποδομές, όπως είναι οι τηλεπικοινωνίες, σηματοδότηση, δίκτυα μεταφοράς ενέργειας κ.α. Οι υποδομές αυτές εντάσσονται σε άλλες κατηγορίες δικτύων υποδομών (τηλεπικοινωνίες, ενέργεια κ.α.) και είναι απαραίτητα για την εξασφάλιση επικοινωνιών, κίνησης και ασφάλειας, αλλά αποτελούν μέρος της όλης σιδηροδρομικής μεταφορικής υποδομής.

Τα πλεονεκτήματα των σιδηροδρόμων είναι γνωστά και έχουν επισημανθεί αρκετές φορές στο παρελθόν. Τα κυριότερα από αυτά είναι:

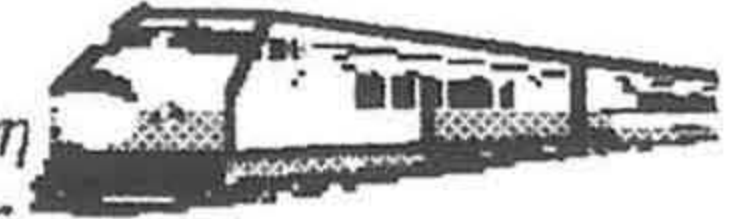
- **Ταχύτητα:** Η μέγιστη δρομολογιακή ταχύτητα ενός σύγχρονου συμβατικού σιδηροδρόμου σήμερα είναι 280 km (με ρεκόρ τα 407 km), γεγονός που του δίνει τη δυνατότητα να συναγωνίζεται επιτυχώς όχι μόνο το αυτοκίνητο, αλλά και το αεροπλάνο για αποστάσεις της τάξης των 500-600 km ή ταξίδια διάρκειας 60'. Υπάρχει μάλιστα και περίπτωση που ο σιδηρόδρομος ανταγωνίζεται με επιτυχία το αεροπλάνο και το αυτοκίνητο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η γραμμή T.G.V. Paris-Lyon στο γαλλικό η οποία ανταγωνίζεται, με επιτυχία το αεροπλάνο (Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου, 1989 και Αδαμίδης, 1993).
- **Εξοικονόμηση ενέργειας:** Σύμφωνα με μελέτες και παρατηρήσεις που έχουν γίνει, η κατανάλωση καυσίμων από τα αυτοκίνητα είναι πολύ μεγαλύτερη για την επίτευξη κάποιου έργου, από την ανάλογη που απαιτείται από το σιδηρόδρομο. Το γεγονός αυτό έχει πολύ μεγάλη σημασία για χώρες σαν την Ελλάδα, αφού οι μεταφορές καταναλίσκουν το 40-50% των εισαγόμενων ενεργειακών πόρων (Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου, 1989). Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται, η ποσοστιαία συμμετοχή του κάθε μεταφορικού μέσου στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο και η ποσοστιαία κατανάλωση ενέργειας. Προκύπτει αβίαστα το συμπέρασμα πως ο σιδηρόδρομος πλεονεκτεί από τα χερσαία μέσα μεταφοράς, ενώ συναγωνίζεται τις θαλάσσιες μεταφορές.

Πίνακας 4: Ποσοστό συμμετοχής των διάφορων μέσων μεταφοράς στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο και αντίστοιχη κατανάλωση ενέργειας.

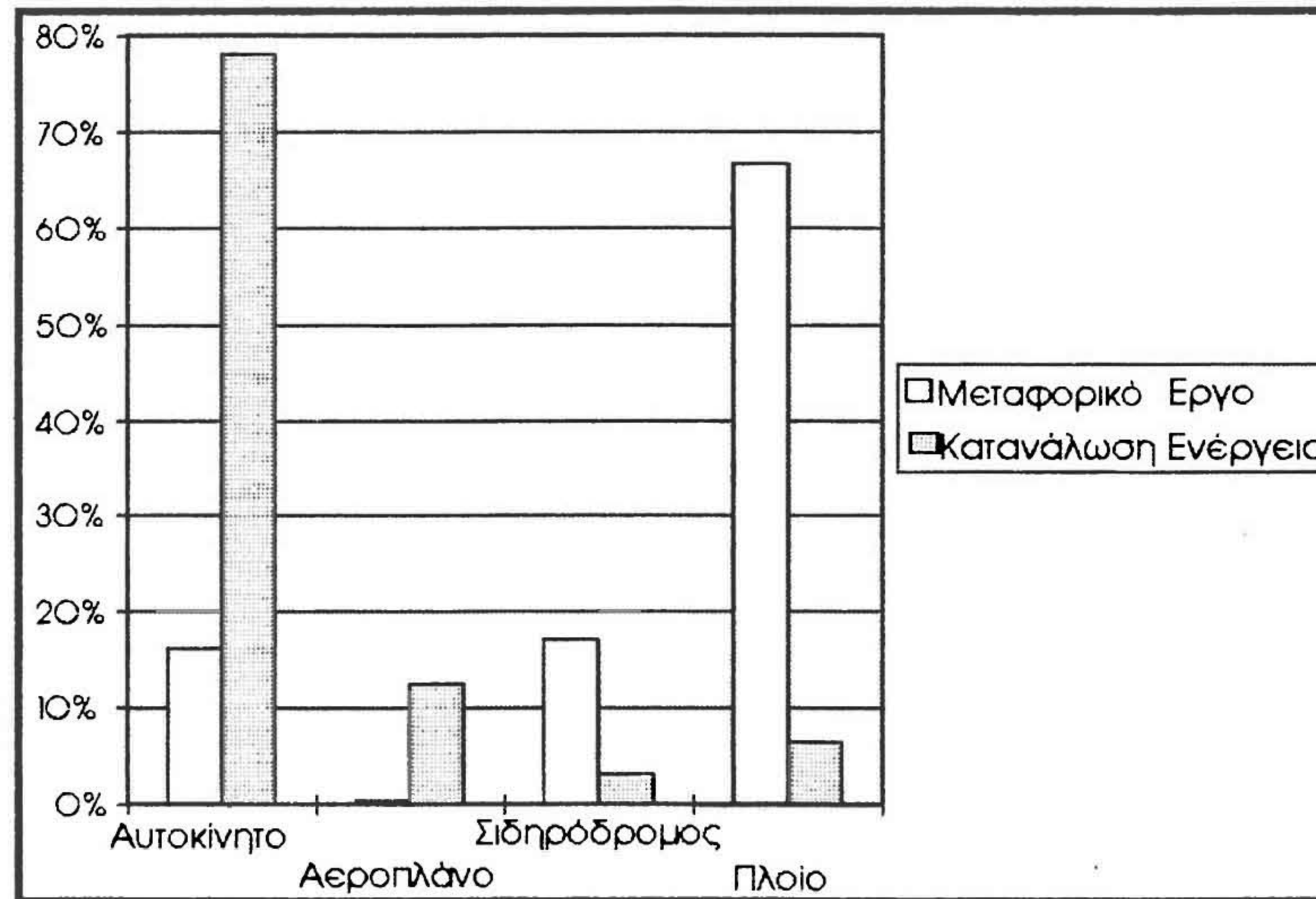
	Μεταφορικό Έργο	Κατανάλωση Ενέργειας
Αυτοκίνητο	16%	78%
Αεροπλάνο	0,30%	12,50%
Σιδηρόδρομος	17%	3%
Πλοίο	66,70%	6,50%

Πηγή: Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου, 1989.





Διάγραμμα 1: Συμμετοχή του κάθε μέσου μεταφοράς στο παγκόσμιο μεταφορικό έργο και η ποσοστιαία κατανάλωση ενέργειας



- **Ασφάλεια-Ατυχήματα:** Ο σιδηρόδρομος είναι από τα πλέον ασφαλή μέσα μεταφοράς, όπως φαίνεται και από τον πίνακα που ακολουθεί.

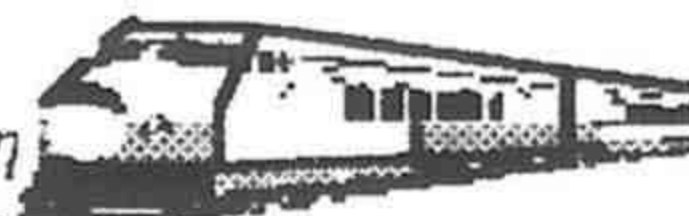
Πίνακας 5: Νεκροί και τραυματίες ανά 100 εκατ. χιλιομετρικούς επιβάτες και τόνους

	Οδικές Μεταφορές	Σιδηροδρομικές Μεταφορές
Νεκροί	140	17
Τραυματίες	4270	41

Πηγή: Διονέλης, 1993.

- **Επίδραση στο περιβάλλον:** Με τη χαμηλή κατανάλωση καυσίμων από το σιδηρόδρομο όταν αυτός κινείται με υγρά καύσιμα (diesel) ή την ηλεκτροκίνησή του, επιτυγχάνεται η μικρότερη δυνατή επιβάρυνση στο περιβάλλον. Τα αυτοκίνητα με τους κινητήρες τους και τη φθορά των ελαστικών και των φρένων τους, αφήνουν μέχρι και 33 φορές περισσότερες τοξικές ουσίες στο περιβάλλον από το σιδηρόδρομο. Στο θέμα του θορύβου, ο θόρυβος μιας αμαξοστοιχίας αντιστοιχεί, σε 25 m απόσταση, σε 65-75 db, του ιδιωτικού αυτοκινήτου σε 70-90 db και ενός φορτηγού σε 100 db για το ίδιο μεταφορικό έργο (Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου, 1989).
- **Κυκλοφορία σε δύσκολες καιρικές συνθήκες:** Ο σιδηρόδρομος έχει τη δυνατότητα να κυκλοφορεί ακόμη και κάτω από τις πιο δύσκολες καιρικές συνθήκες. Σε περίπτωση χιονοπτώσεων, δυνατών βροχών ή δυνατών ανέμων όταν τα άλλα μεταφορικά μέσα (αυτοκίνητα, αεροπλάνα ή πλοία) σταματούν ή αποκλείονται, ο σιδηρόδρομος συνεχίζει το μεταφορικό του έργο (Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου, 1989).
- **Ανεση ταξιδιού:** Ο σιδηρόδρομος είναι το μοναδικό χερσαίο μεταφορικό μέσο, που κατά τη διάρκεια του ταξιδιού προσφέρει στους επιβάτες τη δυνατότητα για φαγητό, ύπνο και άλλες προσωπικές ανέσεις (Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου, 1989).
- **Κυκλοφοριακή συμφόρηση:** Ο σιδηρόδρομος είναι το μοναδικό μεταφορικό μέσο που συμβάλει στην αποσυμφόρηση της οδικής κυκλοφορίας, γιατί συγκριτικά με τις μεταφορικές του ικανότητες καταλαμβάνει τη μικρότερη επιφάνεια σε λωρίδα. Συγκεκριμένα απαιτεί περίπου 2.7 φορές στενότερη λωρίδα από αυτοκινητόδρομο της αυτής μεταφορικής ικανότητας (Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου, 1989).





Εκτός από τα προηγούμενα πλεονεκτήματα, ο σιδηρόδρομος παρουσιάζει ορισμένα μειονεκτήματα. Αυτά είναι:

- η έλλειψη ευελιξίας του όλου συστήματος, δηλαδή για την παραγωγή μεταφορικού έργου απαιτείται η συνεργασία μεγάλου αριθμού ατόμων και εγκαταστάσεων κατά μήκος της διαδρομής
- η μη δυνατότητα ανάληψης μεταφορών από πόρτα σε πόρτα
- το υψηλό κόστος υποδομής και εγκαταστάσεων
- το υψηλό κόστος συντήρησης της υποδομής
- το υψηλό ποσοστό κόστους στο συνολικό λειτουργικό κόστος

Παρά την ύπαρξη των -ελάχιστων- μειονεκτημάτων, ο σιδηρόδρομος υπερέχει σημαντικά σε σχέση με άλλα μεταφορικά συστήματα, ενώ μερικά από αυτά με τη χρήση σύγχρονων τεχνολογιών μπορούν να εξαλειφθούν ή να αμβλυθούν σημαντικά. Σε αυτό συνηγορούν τα πολλά και σημαντικά πλεονεκτήματα που αναφέρθησαν προηγουμένως.

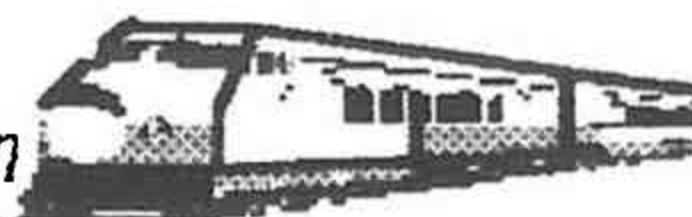
Στην Ελλάδα μέχρι πρόσφατα, ο σιδηρόδρομος είχε αφεθεί στην τύχη του για διάφορους λόγους, και λόγω έλλειψης συντονισμένης κρατικής παρέμβασης και συγκεκριμένης πολιτικής υπάρχουν συσσωρευμένα προβλήματα, που με το πέρασμα των χρόνων πληθαίνουν συνεχώς. Τα προβλήματα έχουν να κάνουν με ένα τεράστιο φάσμα αιτίων.

Τα αίτια αυτά ομαδοποιημένα έχουν να κάνουν με:

- την παλαιότητα της γραμμής
- τροχαίο υλικό
- έλλειψη ικανοποιητικών επενδύσεων
- πολυμορφία τροχαίου υλικού
- μικρή ένταση δικτύου
- παρωχημένο σύστημα εκμετάλλευσης
- αδυναμία προσέλκυσης έργου
- παροχή υπηρεσιών χαμηλής ποιότητας

Κατά καιρούς έχουν προταθεί διάφορες λύσεις για να αποκτήσει ο σιδηρόδρομος τη θέση που πραγματικά του αξίζει και να βοηθηθεί μέσω αυτού η εθνική οικονομία, οι μαζικές μεταφορές, η προσπάθεια προστασίας του περιβάλλοντος και η περιφερειακή ανάπτυξη. Όμως λόγω έλλειψης συγκεκριμένης πολιτικής και λανθασμένων κινήσεων στο παρελθόν (κακοδιοίκηση, αφαίρεση προνομίων από το σιδηρόδρομο και μεταφορά τους σε άλλους μεταφορείς κ.α.) ο σιδηρόδρομος έχει χάσει το μεγαλύτερο ποσοστό από το μεταφορικό έργο του. Σήμερα, με τη προοπτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης τα δεδομένα φαίνεται να αλλάζουν, αφού πολιτική της Κοινότητας είναι βελτίωση των συνδέσεων των περιφερειών με το κέντρο. Στο πλαίσιο αυτό, χρηματοδοτούνται κυρίως οι σιδηροδρομικοί άξονες, οπότε σημαντικά ωφελημένο φαίνεται να είναι το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας και είναι μια μεγάλη ευκαιρία εκσυγχρονισμού και λύσης ορισμένων από τα χρόνια προβλήματα του σιδηροδρόμου (ΕΥΡΩΠΗ 2000).





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3. Ο ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΟΣ ΣΤΑ ΠΛΑΙΣΙΑ ΤΗΣ ΕΘΝΙΚΗΣ ΚΑΙ ΚΟΙΝΟΤΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Η επιλογή της επιθυμητής πολιτικής μεταφορών θα πρέπει να συνδέεται με τις προοπτικές της χώρας σε εθνικό και διεθνές επίπεδο, που με τη λήψη των κατάλληλων μέτρων θα βελτιώσουν τη διεθνή θέση της και θα συμβάλουν στην επιθυμητή ανάπτυξή της. Τα μέτρα θα προσδιοριστούν από τις προοπτικές ανάπτυξης της χώρας, και θα τεθούν από την ικανότητα προσαρμογής του παραγωγικού συστήματος στις νέες συνθήκες του διεθνούς ανταγωνισμού και στην ευρύτερη κοινοτική πολιτική.

### 3.1. Εθνικό πλαίσιο στρατηγικής μεταφορών

Για ιστορικούς και γεωγραφικούς λόγους η παραγωγική δραστηριότητα της χώρας συγκεντρώνεται σε ένα βασικό άξονα ανάπτυξης (το γνωστό άξονα ανάπτυξης S), που ορίζεται από τους δύο κύριους πόλους ανάπτυξης (Αθήνα και Θεσσαλονίκη), τα ενδιάμεσα μεσαίου μεγέθους αστικά κέντρα (Βόλος και Λάρισα), τις απολήξεις του (κύρια η Πάτρα και λιγότερο η Καβάλα) και από τις μικρότερου μεγέθους πόλεις που βρίσκονται σε όλη την έκταση του.

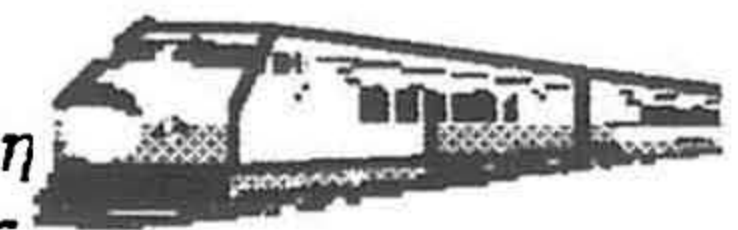
Η στρατηγική για ανάπτυξη της υποδομής μεταφορών, σύμφωνα με τον Ο.Σ.Ε. (1993), έχει δύο βασικούς στόχους:

- Τη βελτίωση των υποδομών για τον εκσυγχρονισμό των τομέων και περιοχών (τουρισμός, πρωτογενής τομέας, μεταποίηση) που παρουσιάζουν έντονα στοιχεία δυναμισμού.
- Την ολοκλήρωση του μεταφορικού δικτύου στον ελληνικό χώρο, με την ουσιαστική άρση της απομόνωσης των απομακρυσμένων από τον κεντρικό άξονα ανάπτυξης περιοχών και τη βελτίωση λειτουργικότητας των οικισμών.

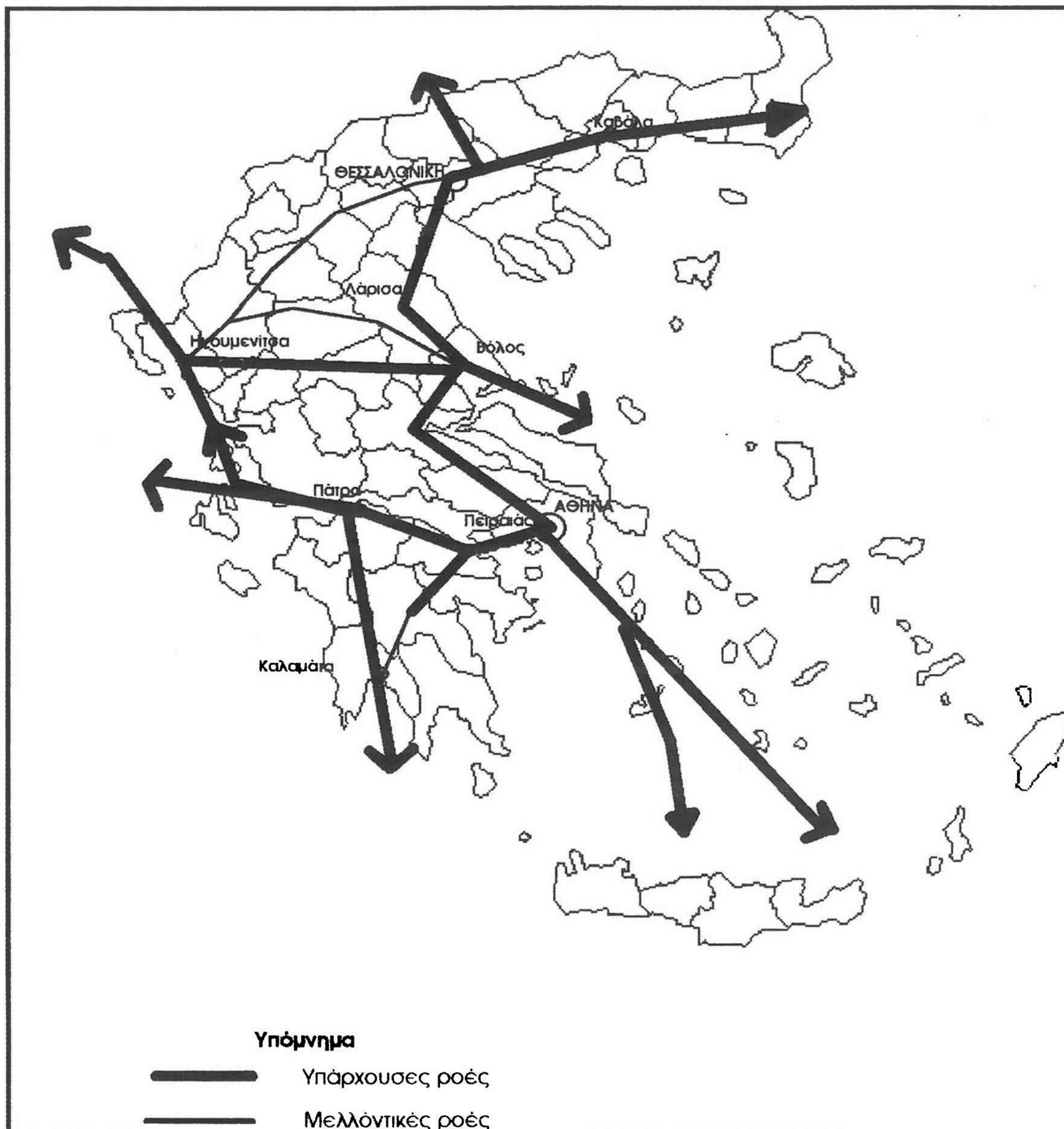
Για την επίτευξη του πρώτου στόχου είναι απαραίτητη η βελτίωση της υποδομής και της προσπελασιμότητας των δύο μητροπολικών κέντρων και των ενδιάμεσων περιοχών ώστε να ανταποκριθούν σε ρόλους σημαντικών πόλεων του ευρωπαϊκού αστικού δικτύου. Η "προαγωγή" του ρόλου των κέντρων αυτών δημιουργεί αυξημένες ανάγκες, γιαυτό θα πρέπει να δοθεί έμφαση στην βελτίωση και τον εκσυγχρονισμό των υποδομών. Ειδικότερα για τις μεταφορικές υποδομές θα πρέπει να βελτιωθούν τα τμήματα που παρουσιάζουν τους μεγαλύτερους φόρτους ή εμφανίζουν τις μεγαλύτερες συμφορήσεις.

Για την επίτευξη του δεύτερου στόχου, δηλαδή την ολοκλήρωση του μεταφορικού δικτύου ώστε να δημιουργηθούν οι συνθήκες για ισορροπή ανάπτυξη σε όλον τον ελληνικό χώρο, θέτει σε προτεραιότητα τη βελτίωση των βασικών μεταφορικών αξόνων της χώρας (Πάτρα-Αθήνα και Αθήνα- Θεσσαλονίκη) λαμβάνοντας υπόψη και υπόλοιπες ροές. Στον επόμενο χάρτη παρουσιάζονται οι σημαντικότερες ροές από και προς την Ελλάδα.





Σχήμα 1: Κύριοι εσωτερικοί άξονες και βασικές πύλες της χώρας (πλήν αεροπορικών συνδέσεων)



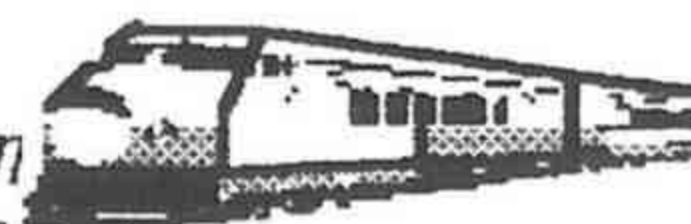
### 3.2. Διεθνές πλαίσιο στρατηγικής μεταφορών

Η αναταραχή που επικρατεί στα Βαλκάνια και τα προβλήματα στις σχέσεις της χώρας μας με τα Σκόπια έχουν δημιουργήσει αρνητικές καταστάσεις για τις μεταφορές, που δεν προβλέπεται να βελτιωθούν ακόμα και αν ομαλοποιηθεί η κατάσταση. Επίσης, επειδή η Βόρειος Ελλάδα δεν έχει κοινό μέτωπο με τις υπόλοιπες κοινοτικές χώρες και η Δυτική Ελλάδα είναι η μόνη περιοχή χωρίς ενδιάμεσα σύνορα με την Ευρωπαϊκή Κοινότητα τη φέρνει σε πλεονεκτική θέση, δημιουργώντας την ανάγκη για ανάπτυξη των δυτικών διασυνδέσεων της χώρας με τους υπόλοιπους εταίρους.

Παράλληλα θα πρέπει να διατηρηθεί ο προς το **βορρά άξονα διεθνείς μεταφορές**, για λόγους που έχουν να κάνουν με:

- τη γεωγραφική θέση της χώρας στα Βαλκάνια
- τις ιστορικές σχέσεις με τις γειτονικές χώρες





- τις προοπτικές που διαφαίνονται για τις (οικονομικές και πολιτικές) σχέσεις με τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης

### 3.3. Κοινοτικό-Ευρωπαϊκό πλαίσιο και Διευρωπαϊκά δίκτυα

Η Ελλάδα σαν χώρα-μέλος της Κοινότητας έχει κοινοτικό προσανατολισμό ως προς την πολιτική της, επομένως και προς τις μεταφορικές υποδομές. Σύμφωνα με το Λευκό Βιβλίο, είναι αναγκαία η προσπάθεια βελτίωσης και ανάπτυξης των μεταφορικών δικτύων, ώστε με την αύξηση της κινητικότητας κεφαλαίων και τεχνολογιών να επιτραπεί τελικά:

- η καλύτερη, ασφαλέστερη και φθηνότερη κυκλοφορία με απότερο σκοπό την βελτίωση της παραγωγικότητας,
- η χωροθέτηση του Ευρωπαϊκού χώρου για να αποφευχθούν οι συγκεντρώσεις πλούτου και πληθυσμών,
- η γεφύρωση με την Ανατολική Ευρώπη, που είναι απαραίτητη για να υπάρξει ανταπόκριση στις εκδηλούμενες ανάγκες, να αυξηθούν οι επενδύσεις και να τονωθούν οι ανταλλαγές, και
- η αναζήτηση του άριστου συνδυασμού των υφιστάμενων τρόπων μεταφοράς (πολυμορφία), προκειμένου να αυξηθούν οι επιδόσεις τους, ενώ ταυτόχρονα να περιοριστούν οι αρνητικές επιπτώσεις στο περιβάλλον.

Ειδικότερα για τους σιδηροδρομικούς άξονες, αυτοί ακολουθούν τους Ευρωπαϊκούς σχεδιασμούς σύμφωνα με τα Διευρωπαϊκά δίκτυα. Οι ελληνικοί σιδηροδρομικοί άξονες είναι ενταγμένοι στις τρεις κατηγορίες Σιδηροδρομικών Διευρωπαϊκών δικτύων :

- Το δίκτυο υψηλών ταχυτήτων
- Το δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών
- Το δίκτυο συμβατικού σιδηροδρόμου

Στα πλαίσια αυτά η βασική αρχή που διέπει το σχεδιασμό και προγραμματισμό των σιδηροδρομικών δικτύων, είναι η μετατροπή του κύριου σιδηροδρομικού άξονα που διασχίζει τη χώρα (Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη) και των δύο βασικών συνδέσμων (Θεσσαλονίκη-Ειδομένη και Θεσσαλονίκη-Προμαχώνας ) σε **γραμμές υψηλής ταχύτητας**. Οι άξονες αυτοί και με βελτιωμένο και το υπόλοιπο δίκτυο της χώρας θα συμβάλουν αποφασιστικά στην περιφερειακή ανάπτυξη και τους λοιπούς στόχους της εθνικής χωροταξικής πολιτικής.

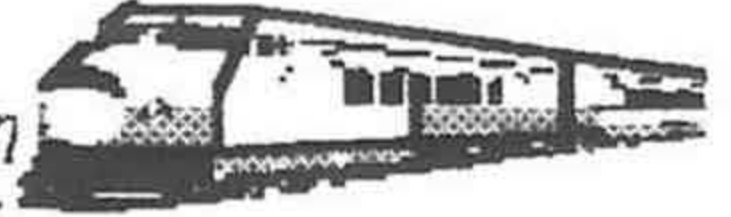
Η προηγούμενη επιλογή είναι σύμφωνη με τα κοινοτικά Σχέδια ανάπτυξης του Ευρωπαϊκού δικτύου Τραίνων Υψηλών ταχυτήτων (ΕΥΡΩΠΗ 2000)

### 3.4. Η σημερινή κατάσταση

Το εν λειτουργία σιδηροδρομικό δίκτυο στην Ελλάδα έχει συνολικό μήκος 2484 km, από τα οποία τα 1565 km είναι κανονικού πλάτους, τα 897 km μετρικού πλάτους και 22 km πλάτους 0,75 m. Το δίκτυο έχει γραμμική ανάπτυξη και μόνο στην Πελοπόννησο, τη Θεσσαλία και την Κεντρική Μακεδονία παίρνει κάποια μορφή πραγματικού δικτύου (πλέγμα). Το γεγονός αυτό περιορίζει τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις περιοχές που έχουν άμεση γειτνίαση με τη γραμμή οποιουδήποτε τύπου. Η πενιχρή ανάπτυξη του σιδηροδρομικού δικτύου οφείλεται κυρίως, μεταξύ των άλλων, στο δυσμενές εδαφικό ανάγλυφο, ενώ οι λόγοι της περιορισμένης χρήσης του σιδηροδρόμου, πέρα από το μη έγκαιρο και ανεπαρκή εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη του δικτύου έχουν να κάνουν και με το γεγονός ότι η Ελλάδα είναι περισσότερο αγροτική παρά βιομηχανική χώρα, και τα προϊόντα απαιτούν είτε γρήγορη και αξιόπιστη από "πόρτα σε πόρτα" χερσαία μεταφορά, είτε μαζική μεταφορά με πλοίο.

Ενα επίσης σημαντικό πρόβλημα είναι το διαφορετικό πλάτος γραμμής σε σημαντικό μέρος του δικτύου. Η ασυμβατότητα αυτή δημιουργεί προβλήματα κυρίως στην διακίνηση των εμπορευμάτων, αφού ανάλογα με τον τελικό προορισμό είναι απαραίτητη η μεταφόρτωση που





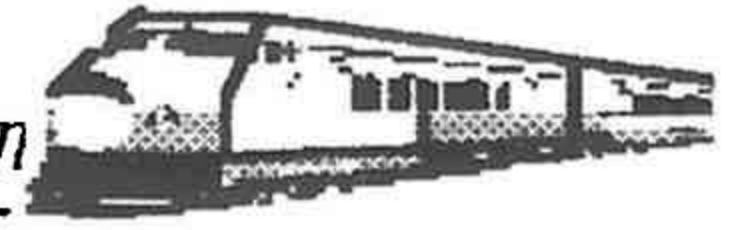
ανεβάζει το μεταφορικό κόστος και το συνολικά απαιτούμενο χρόνο για την ολοκλήρωση του ταξιδιού.

Τα δίκτυα μεταφορών είναι στραμμένα προς την εξυπηρέτηση του διαδρόμου Βορρά-Νότου και στην οριζόντια εξυπηρέτηση της Μακεδονίας και της Θράκης στο βόρειο τμήμα της χώρας, για λόγους που αναφέρθηκαν προηγουμένως (γεωγραφικά χαρακτηριστικά, ιστορικοί λόγοι κ.α.). Η μοναδική χερσαία επικοινωνία της Ελλάδας με τα άλλα κράτη της Ευρώπης γίνεται από τα βόρεια σύνορα. Η κύρια πύλη εισόδου-εξόδου ήταν για χρόνια η Γιουγκοσλαβία, από όπου με τα τοπικά δίκτυα τελική κατεύθυνση ήταν συνήθως η Γερμανία.

Λόγω όμως των προβλημάτων στην Γιουγκοσλαβία, οι ελληνικοί άξονες αποκόπηκαν. Εγιναν προσπάθειες να αναζητηθούν νέοι διάδρομοι μέσω Βουλγαρίας, Ρουμανίας και Ουγγαρίας, που παρουσιάζουν σημαντικά προβλήματα, όπως επιμήκυνση των διαδρομών, αύξηση κόστους, αύξηση χρόνου ταξιδιού, ανεπαρκείς υποδομές, οργανωτικά προβλήματα κ.α. Ακόμα και αν λυθούν τα προβλήματα στην πρώην Γιουγκοσλαβία και ομαλοποιηθούν οι καταστάσεις, πάλι η δημιουργία πολλών συνοριακών διελεύσεων (λόγω της δημιουργίας πολλών νέων κρατών) θα είναι πρόβλημα.

Για την επίλυση των προβλημάτων που προκύπτουν από τις εξελίξεις στις γειτονικές χώρες γίνεται προσπάθεια να αναπτυχθούν τα μεταφορικά δίκτυα στο δυτικό μέτωπο της χώρας και να "αποκατασταθεί" η επικοινωνία με τις υπόλοιπες χώρες-μέλη της Κοινότητας.





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4. ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΩΝ

Πριν από 112 χρόνια η Ελλάδα ξεκίνησε τη μεγάλη και μόνη σιδηροδρομική της προσπάθεια. Το 1882 ο **Χαρίλαος Τρικούπης** αποφασίζει να κατασκευάσει μέσα σε πέντε χρόνια σιδηροδρομικό δίκτυο μήκους 1800 Km και κόστους περίπου 250 εκατομμυρίων δραχμών. Πρόκειται για μια από τις μεγαλύτερες επενδυτικές αποφάσεις στη νεότερη Ελληνική ιστορία. Στην πράξη με το ίδιο συνολικά κόστος κατασκευάστηκαν περίπου 1600 Km δικτύου και απαιτήθηκε πενταπλάσιος χρόνος. Μετά το 1910 και μέχρι σήμερα δεν έγιναν νέες αξιόλογες κατασκευές και οι όποιες αυξομειώσεις του δικτύου οφείλονται αποκλειστικά στις διάφορες γεωγραφικές μεταβολές των συνόρων της χώρας που συνέβαιναν κατά τη διάρκεια των διάφορων ιστορικών περιόδων.

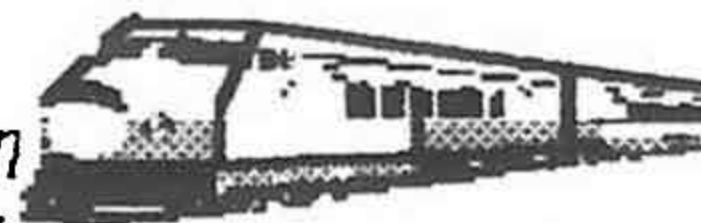
### 4.1. Η προ - σιδηροδρομική εποχή

Τα τέλη του 16ου αιώνα και οι αρχές του 17ου είναι η εποχή που οι Έλληνες έμποροι μαζί με τους Γάλλους, τους Αγγλούς και τους Ολλανδούς εκτοπίζουν σιγά-σιγά τους Ιταλούς από το εμπόριο της Ανατολικής Μεσογείου και θεωρείται η εποχή της "πρωταρχικής συσσώρευσης" του ελληνικού κεφαλαίου, αν και αυτό εξυπηρετούσε τις ανάγκες και τις δραστηριότητες των Δυτικοευρωπαίων. Τον 18ο αιώνα η κατάσταση αλλάζει εντυπωσιακά. Η συνθήκη του Κιουτσούκ Καϊναρτζή με τα προστατευτικά μέτρα υπέρ της ελληνικής ναυτιλίας και ο αγγλικός αποκλεισμός της Ευρώπης από τους Αγγλούς συντελούν στην συσσώρευση σημαντικού ναυτιλιακού κεφαλαίου, το οποίο θα χρησιμοποιηθεί αργότερα στην Επανάσταση, στη πρώτη φάση της (Παραδεισόπουλος και Μπάτσου, 1986).

Μετά το τέλος της Επανάστασης και τη δημιουργία του ανεξάρτητου ελληνικού κράτους, το ελληνικό κεφάλαιο δεν στράφηκε ούτε στην γεωργική παραγωγή ούτε στην βιομηχανική ανάπτυξη. Οπως επίσης δε χρησιμοποιήθηκε σε επενδύσεις σε πάγιο κοινωνικό κεφάλαιο. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός πως μεταξύ των ετών 1828 και 1852 κατασκευάστηκαν μόνο 168 χιλιόμετρα οδικών δικτύων. Η κατάσταση αυτή εμπόδισε την ανάπτυξη του εσωτερικού εμπορίου και τη δημιουργία μιας ενοποιημένης εσωτερικής αγοράς (Παραδεισόπουλος και Μπάτσου, 1986). Αυτό οδήγησε το ελληνικό κράτος να αντιμετωπίσει το πρόβλημα των σιδηροδρόμων σχετικά γρήγορα. Σ' αυτό συνέβαλε σημαντικά ο σιδηροδρομικός οργανισμός των ανεπτυγμένων δυτικοευρωπαϊκών χωρών, ένας θεσμός που ήταν στην συνείδηση των ανθρώπων στενά συνδεδεμένος με την ανάπτυξη (Παπαγιαννάκης, 1982).

Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο άρχισε να σχεδιάζεται αποσπασματικά κατά περιφέρεια και χωρίς ενιαίο σχέδιο. Οι τότε κυβερνήσεις, με τα οικονομικά δεδομένα της εποχής, υπέγραφαν με κεφαλαιουχικούς και τραπεζικούς οργανισμούς συμβάσεις οι οποίοι ανελάμβαναν την κατασκευή και στη συνέχεια για κάποιο συγκεκριμένο διάστημα, που κυμαινόταν από 60 έως 99 χρόνια την εκμετάλλευσή τους, ενώ παράλληλα το Δημόσιο συμμετείχε στην δαπάνη, παρείχε διάφορα οικονομικά οφέλη και προνόμια και είχε κάποια συμμετοχή στα κέρδη. Είναι χαρακτηριστικό ότι υπήρχαν προτάσεις από διάφορους κεφαλαιούχους από το 1835, αν και η ουσιαστική υλοποίηση άρχισε μετά από το 1880. Στην χρονολογία αυτή είχαν εξοφληθεί τα περισσότερα δάνεια της ανεξαρτησίας που είχαν συναφθεί κατά τη διάρκεια της Επανάστασης του 1821-1830, ενώ παράλληλα είχε σταθεροποιηθεί μια φιλοαγγλική πολιτική κατάσταση με αποκορύφωμα την ανάληψη της εξουσίας από τον Τρικούπη που είχε στενούς δεσμούς με την Αγγλία και έφερε της εμπιστοσύνης των βρετανικών τραπεζικών κύκλων. Έτσι εγκαινιάζεται μια εποχή μεγάλων έργων υποδομής στην Ελλάδα (σιδηροδρομικό δίκτυο, διώρυγα της Κορίνθου, λιμενικά έργα κ.α.) που είχαν σαν αποτέλεσμα με τους όρους που έγιναν οι συμβάσεις την πολιτική εξάρτηση της χώρας και την πτώχευση αργότερα, το 1897, του ελληνικού κράτους (Πυργίδης, 1993).





Από τα μέσα του 19ου αιώνα διαμορφώνονται δύο γεωπολιτικοί άξονες διεθνών μεταφορών. Ο ένας στηριζόταν στην γερμανική και αυστρουγγρική κυριαρχία και προωθούσε τη σύνδεση Ευρώπης-Ανατολής μέσω του ελεγχόμενου από τις δυνάμεις αυτές χώρου με σιδηροδρομική σύνδεση Βιέννης-Βελιγραδίου-Θεσσαλονίκης. Ο άλλος στηριζόταν στην αγγλογαλλική κυριαρχία και προωθούσε το θαλάσσιο άξονα Μασσαλίας και μέσω της Μεσογείου έφθανε στο Σουέζ (Πυργίδης, 1993).

Εκτός από τους δύο αυτούς γεωπολιτικούς άξονες υπάρχει διαφωνία μεταξύ Τρικούπη και του πολιτικού του αντίπαλου, **Δεληγιώργη**. Ο Τρικούπης υποστήριζε:

- Το πλάτος των γραμμών να είναι 1m, αντί το διεθνές 1,44m
- Η επιβάρυνση του Κράτους να ορίζεται σε επιχορήγηση του κατασκευαστή και όχι σε εγγύηση ελάχιστου κέρδους

Η στρατηγική αυτή του Τρικούπη δικαιολογείται από τις βασικές αρχές και υποθέσεις:

- Η αυτόματη ενσωμάτωση της χώρας στο διεθνές εμπορικό κύκλωμα δεν είναι εξασφαλισμένη αλλά και ούτε πιθανή για το άμεσο μέλλον.
- Τα εσωτερικά δεδομένα της χώρας -ορεινή, αραιοκατοικημένη, με μικρή γεωργική, εμπορική και βιομηχανική ανάπτυξη- δεν αφήνουν ελπίδες κέρδους στην εκμετάλλευση του σιδηροδρόμου, στα πρώτα χρόνια τουλάχιστον.
- Επιδιώκοντας το μικρότερο δυνατό κόστος, το κράτος θα πρέπει να εκμεταλλευτεί τη βελτίωση της εσωτερικής πίστης και να προωθήσει όσο γίνεται ταχύτερα την κατασκευή ολόκληρου του σιδηροδρομικού δικτύου προσελκύοντας διεθνή και ελληνικά κεφάλαια.

Η αντιπολίτευση δεν βασιζόταν καθόλου στο κριτήριο της ανάπτυξης ενός εθνικού μεταφορικού συστήματος, αλλά στο κριτήριο που θα βοηθούσε την ανάπτυξη εκείνων των τομέων του μεταφορικού δικτύου που θα εξυπηρετούσε τα συμφέροντα εκείνων που εκπροσωπούσαν. Ο Δεληγιώργης υποστήριζε:

- Η ενσωμάτωση της χώρας στο διεθνές εμπορικό κύκλωμα μπορεί και πρέπει να γίνει ο πρωταρχικός στόχος της κρατικής πολιτικής.
- Μόνο ο πλατύς σιδηρόδρομος, ανταγωνιστικός του πλοίου, μπορεί να συμβάλει στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της χώρας.
- Το κράτος με την εγγύηση του ελάχιστου κέρδους θα προστατεύσει και θα ενθαρρύνει τους μικρούς και μεγάλους κεφαλαιούχους που θα συμμετάσχουν στην πραγματοποίηση του έργου. Θα υπάρξει κέρδος από την αρχή του έργου, οπότε το κράτος θα επιβαρυνθεί ελάχιστα ή καθόλου.
- Αν προδικάζεται η μη αποδοτικότητα των γραμμών, τότε ούτε αναγκαίοι είναι ούτε ωφέλιμοι. (Παπαγιαννάκης, 1982).

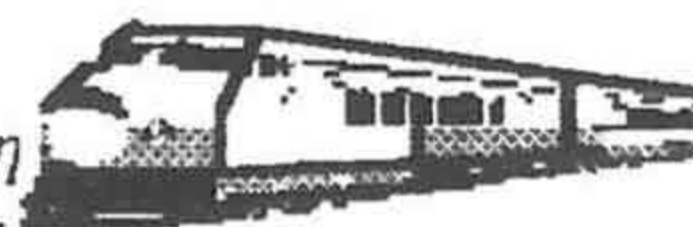
Τελικά, επικράτησε η άποψη του Τρικούπη και έθηκαν τα πρώτα θεμέλια για την ανάπτυξη του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου.

#### 4.2. Η ιστορία του σιδηροδρόμου Πελοποννήσου

Η ιστορία του σιδηροδρόμου Πελοποννήσου είναι στενά συνδεδεμένη με τον τρόπο ανάπτυξης της ελληνικής κοινωνίας και έχει καθοριστεί από αυτόν. Ξεκινά το 1882, όταν η κυβέρνηση Τρικούπη υπέγραψε σύμβαση, με την οποία συστάθηκε η ιδιωτική εταιρεία Σ.Π.Α.Π. (Σιδηρόδρομοι Πειραιώς-Αθηνών-Πελοποννήσου), για να κατασκευαστεί μια γραμμή πλάτους ενός μέτρου στις διαδρομές Πειραιάς-Αθήνα-Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος και Κόρινθος-Αργος-Ναύπλιο και να εκμεταλλευτεί τη γραμμή αυτή για μια περίοδο 99 χρόνων. Την ίδια χρονιά θεμελιώνεται ο σταθμός του Πειραιά ενώ αρχίζει να κατασκευάζεται η γραμμή Αθήνα-Λαύριο με την παρακαμπτήριο Ηράκλειο-Κηφισιά της εταιρείας Σιδηρόδρομοι Αττικής. Το 1883 συστάθηκε η εταιρεία Σ.ΠΥ.Κ. (Σιδηρόδρομοι Πύργου Κατακόλου) με προνόμιο 60 ετών για να κατασκευάσει και να εκμεταλλευτεί τη γραμμή από Πύργο μέχρι Κατάκολο (Παπαγιαννάκης, 1982).

Το 1884 οι Σ.Π.Α.Π. κατασκεύασαν γραμμή μέχρι την Κόρινθο και το 1886 είχαν φτάσει μέχρι το Ναύπλιο και τους Μύλους. Το 1885 μπαίνουν σε εκμετάλλευση οι γραμμές του





Σιδηροδρόμου Αττικής (μετρικού πλάτους) Αθηνών-Λαυρίου και Ηρακλείου-Κηφισιάς και κυκλοφορεί το πρώτο "θηρίο της Κηφισιάς". Τη μεθεπόμενη χρονιά ανατέθηκε σε βελγική εταιρεία η κατασκευή, για λογαριασμό του κράτους αυτή τη φορά, της μετρικής γραμμής μήκους 44 Km Μεσολογγίου-Αγρινίου με προοπτικές επέκτασης άλλων 17 Km ως το Κρουονέρι (λιμάνι) και τη σύνδεση μέσω ατμοπλοίων με το δίκτυο των Σ.Π.Α.Π. και την Πάτρα. Για την εκμετάλλευση της γραμμής αυτής ιδρύθηκε η εταιρεία Σιδηρόδρομοι Βορειοδυτικής Ελλάδας (Σ.ΒΔ.Ε.). Το 1887 επίσης οι Σ.Π.Α.Π. έφτασαν μέχρι την Πάτρα, ενώ ξεκίνησε η μελέτη κατασκευής της γραμμής Μύλων-Καλαμάτας (Παπαγιαννάκης, 1982).

Το 1889 εκχωρήθηκε το δικαίωμα στους Σ.Π.Α.Π. της εκμετάλλευση της γραμμής του οδοντωτού σιδηροδρόμου Διακοπτού-Καλαβρύτων (πλάτους 0,75 cm). Την ίδια χρονιά άρχισε να λειτουργεί η γραμμή Κρουονέρι-Μεσολόγγι. Οι Σιδηρόδρομοι Αττικής κατασκευάζουν τη σήραγγα Μοναστηρακίου, ώστε να προεκταθεί η γραμμή των σιδηροδρόμων Αθηνών-Πειραιώς και το 1895 η γραμμή φτάνει μέχρι την Ομόνοια. Το 1890 άρχισε η κατασκευή (συνέχεια του δικτύου Πειραιάς-Αθήνα-Κόρινθος-Πάτρα-Πύργος) των τοπικών γραμμών Καβάσιλων-Κυλλήνης, Πύργου-Ολυμπίας και Αλφειού-Κυπαρισσίας από τους Σ.Π.Α.Π. Το 1990 ήταν έτοιμη η γραμμή Τρίπολη-Καλαμάτας και το 1902 η γραμμή Πύργος-Μελιγαλάς από τους Σ.Π.Α.Π. (Παπαγιαννάκης, 1982).

Το 1920 ψηφίστηκε νόμος σύμφωνα με τον οποίο ιδρύεται Ν.Π.Δ.Δ με το όνομα Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους και αποτελείται από τους Σ.Π.Α.Π., το Λαρισιαϊκό Σιδηρόδρομο και τα Μακεδονικά δίκτυα (εκτός από τη γραμμή Αλεξανδρούπολη-Σβίλεγκραντ). Το 1922 οι Σ.Π.Α.Π. αποσπάστηκαν από τους Σ.Ε.Κ. και λειτούργησαν ξανά σαν ιδιωτική εταιρεία. Το 1929 ο σιδηρόδρομος Αττικής (Πειραιάς-Ηράκλειο-Κηφισιά και Ηράκλειο-Λαύριο) εκχωρούνται στους Σ.Π.Α.Π. και αναλαμβάνουν την εκμετάλλευση τους (Πυργίδης, 1993).

Το 1941 κατελήφθησαν όλα τα δίκτυα από τους Γερμανούς, οι οποίοι κατά την υποχώρηση τους το 1944 προξένησαν σημαντικές ζημιές στα δίκτυα, υπολογιζόμενες τότε στα 8 δισεκατομμύρια δραχμές (Πυργίδης, 1993).

Το 1945 άρχισε ανασυγκρότηση του δικτύου. Το 1951 ο Σ.ΠΥ.Κ. περιήλθε στους Σ.Π.Α.Π., όπως και οι Σ.ΒΔ.Ε. το 1953. Την ίδια χρονιά κατασκευάστηκε η γραμμή Ισθμού-Λουτρακίου και ολοκληρώθηκε το δίκτυο Πελοποννήσου όπως το γνωρίζουμε σήμερα (Πυργίδης, 1993).

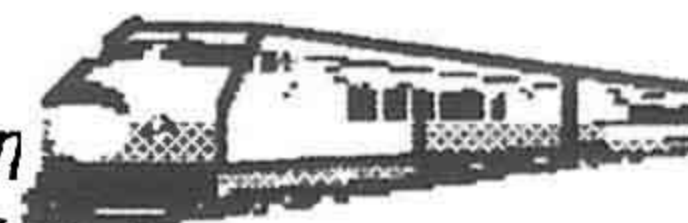
Το 1963 ενοποιήθηκαν τα δίκτυα των Σ.Ε.Κ. και των Σ.Π.Α.Π. υπό την επωνυμία Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους, αφού από το 1962 είχε αρχίσει η ντιζελοκίνηση των αμαξοστοιχιών. Το 1970 οι Σ.Ε.Κ. μετατράπηκαν σε οργανισμό και μετονομάστηκαν σε Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδας (Ο.Σ.Ε.). Με την αλλαγή αυτή καταργήθηκαν διαδοχικά οι πρώην γραμμές των Σ.Π.Α.Π. Αθηνών-Λαυρίου και Κρουονερίου-Αγρινίου και τέθηκαν εκτός εκμετάλλευσης ή σε περιοδική εκμετάλλευση οι γραμμές Βαρθολομιού-Λουτρών, Αργους-Ναυπλίου, Λεύκτρου-Μεγαλόπολης, Ασπροχώματος-Μεσσήνης και Ισθμού-Λουτρακίου, με το αιτιολογικό του ασύμφορου της οικονομικής εκμετάλλευσης τους (Πυργίδης, 1993). Το καλοκαίρι του 1991 άρχισε να επαναλειτουργεί η γραμμή Αθηνών-Ισθμού-Λουτρακίου σαν προαστιακή γραμμή.

#### 4.3. Προτάσεις για βελτίωση του δικτύου Πελοποννήσου

Μετά τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο παρουσιάστηκαν πολυάριθμες μελέτες και προτάσεις για την κατασκευή γραμμών ή τη βελτίωση του υπάρχοντος δικτύου, που είχαν σαν σκοπό τη βελτίωση του δικτύου και την καλύτερη αποδοτικότητά του. Στην συνέχεια θα παρουσιαστούν οι κυριότερες από αυτές.

Μετά την λήξη του Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμου, ο οποίος άφησε ένα σιδηροδρομικό δίκτυο σχεδόν κατεστραμμένο, συγκροτήθηκε ειδική επιτροπή του Υπουργείου Συγκοινωνιών (1945) με σκοπό την συνολική μελέτη του σιδηροδρομικού ζητήματος. Σαν συνέπεια της επιτροπής αυτής,





ήταν η αποκατάσταση του σιδηροδρομικού δικτύου και η επαναφορά του στην προηγούμενη κατάσταση (Παραδεισόπουλος, 1992).

Το 1954 συστάθηκε εκ νέου από το Υπουργείο Συγκοινωνιών επιτροπή, με υπεύθυνο τον **Ευστρατιάδη**, που αποσκοπούσε να καταρτίσει πρόγραμμα κατασκευής, επέκτασης και συμπλήρωσης των σιδηροδρομικών γραμμών. Ο Ευστρατιάδης θεωρούσε άσκοπη την δαπάνη μετατροπής των μετρικών γραμμών σε κανονικού πλάτους. Πίστευε πως οι σιδηροδρομικές μεταφορές στην Ελλάδα μπορούν να εξυπηρετηθούν με την ύπαρξη δύο αλληλοσυμπληρωμένων δικτύων, ενός μετρικού και ενός κανονικού πλάτους. Με το υπάρχον δίκτυο και με την κατασκευή σιδηροδρομικού δικτύου της κεντρικής Ελλάδας, η Πελοπόννησος θα μπορούσε να καλύψει τις μεταφορικές της ανάγκες (Παραδεισόπουλος, 1992).

Στην δεκαετία του 1960 η γαλλική εταιρεία **Sofrerail** αναλαμβάνει μελέτη για την αναδιοργάνωση των ελληνικών σιδηροδρόμων, και φυσικά για το δίκτυο Πελοποννήσου. Κατά την Sofrerail η πυκνότητα κυκλοφορίας δεν δικαιολογούσε τον μερικώς υλοποιούμενο διπλασιασμό της γραμμής Αθηνών-Κορίνθου. Μία μονή γραμμή με εγκαταστάσεις ασφαλείας θα μπορούσε να εξασφαλίσει την κυκλοφορία 50-60 συρμών ημερησίως, που θα υπερκάλυπτε τις ανάγκες της υπό εξέταση περιόδου. Η Sofrerail θεωρούσε πως μερικές τροποποιήσεις ήταν περισσότερο απαραίτητες για να αυξηθεί η ταχύτητα των συρμών και να αποκτήσει μεγαλύτερη ευχέρεια η οργάνωση της κίνησης. Τέτοιες ήταν:

- τοπικές βελτιώσεις της χάραξης, για να αυξηθεί η ακτίνα των καμπυλών ή για να μειωθούν μερικές μεγάλες κλίσεις, και
- εγκαταστάσεις ασφαλείας που επιτρέπουν μεγαλύτερη ταχύτητα.

Επίσης η έκθεση της Sofrerail προέβλεπε την κατάργηση ορισμένων επιβατικών γραμμών (Παραδεισόπουλος, 1992).

Το 1973 εκπονήθηκε νέα μελέτη από την Sofrerail που είχε σαν αντικείμενο τις προοπτικές του δικτύου Πελοποννήσου. Οι προοπτικές εξέλιξης της Πελοποννήσου ήταν κατά την Sofrerail:

- μικρή μείωση του πληθυσμού,
- μέση ετήσια αύξηση της παραγωγής κατά 3,3%,
- βιομηχανική ανάπτυξη στη περιοχή των Πατρών και της Καλαμάτας, και
- πολύ σημαντική αύξηση του τουρισμού και των υπηρεσιών που εξαρτώνται από αυτόν.

(Παραδεισόπουλος, 1992).

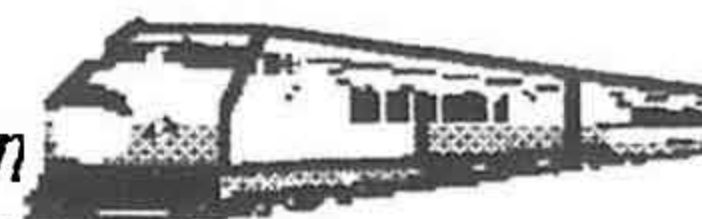
Τα συμπεράσματα της μελέτης Sofrerail (1973) ήταν:

- Ο σιδηρόδρομος μελλοντικά δεν θα μπορούσε να ελπίζει σε σημαντικό ρόλο στην Πελοπόννησο, εκτός της γραμμής Αθήνας-Πάτρας. Ο εκσυγχρονισμός της γραμμής ήταν απαραίτητος για να μειωθεί ο χρόνος διαδρομής και για να βελτιωθεί η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών. Έργα σημαντικά, όπως η κατασκευή διπλής γραμμής κανονικού πλάτους για ταχύτητες της τάξης των 200 Km/h δεν δικαιολογούνται, ακόμα και από τις πιο αισιόδοξες προβλέψεις ανάπτυξης των μεταφορών στην Πελοπόννησο. Πιο ρεαλιστική λύση θα ήταν η διατήρηση της μετρικής γραμμής με βελτιώσεις στην χάραξη.
- Επειδή στο μέλλον όλες οι προσπάθειες θα έπρεπε να συγκεντρωθούν στον εκσυγχρονισμό του άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης, η λήψη αποφάσεων για τον εκσυγχρονισμό της γραμμής Αθήνας-Πάτρας, θα μπορούσε χωρίς επιπτώσεις να αναβληθεί. Ταυτόχρονα, αισθητές βελτιώσεις των σιδηροδρομικών υπηρεσιών στην γραμμή αυτή θα μπορούσαν να υλοποιηθούν χωρίς σημαντικές επενδύσεις.
- Το υπόλοιπο δίκτυο Πελοποννήσου ήταν καταδικασμένο προοδευτικά, το πολύ σε μια δεκαεπταετία, να καταργηθεί, κυρίως αν η γραμμή Αθήνας-Πάτρας μετατρεπόταν σε κανονικού πλάτους. Οι σχετικές αποστάσεις μέσα στην Πελοπόννησο και ο εκσυγχρονισμός του οδικού δικτύου θα καθιστούσαν τις οδικές μεταφορές πολύ πιο οικονομικές και αποδοτικές για το σύνολο.

(Παραδεισόπουλος, 1992).

Η πετρελαϊκή κρίση του 1973 και ο συνεχιζόμενος μαρασμός του σιδηροδρομικού δικτύου, σαν αποτέλεσμα συνεχούς αναβολής λήψης κάποιας απόφασης για τον εκσυγχρονισμό του,





πρόβαλαν επιτακτικά την ανάγκη σχεδιασμού κάποιων αναπτυξιακών έργων κλίμακας. Τότε ανατέθηκε στο **Γραφείο Συγκοινωνιακών και Κυκλοφοριακών Μελετών Ι.Μ. Φραντζεσκάκη** μελέτες σκοπιμότητας για τις σιδηροδρομικές γραμμές Αθήνα-Πάτρα και Κορίνθου-Ναυπλίου. Οι προτάσεις της μελέτης Φραντζεσκάκη ήταν:

- άμεση προώθηση της κατασκευής γραμμής Αθήνας-Πάτρας κανονικού εύρους για ταχύτητες της τάξης των 200 Km/h, οπωσδήποτε διπλής στο τμήμα Αθήνα-Κόρινθος και με παραπέρα διερεύνηση του είδους έλξης (ηλεκτροκίνηση/ντιζελοκίνηση) και διπλασιασμού του υπόλοιπου τμήματος
- προγραμματισμός του έργου στα πλαίσια του προγραμματισμού ολόκληρου του ελληνικού σιδηροδρομικού συστήματος, μέσα από μια ευρύτερη μελέτη της οικονομικής αποδοτικότητας των επί μέρους κλάδων του συστήματος, και
- εξέταση της δυνατότητας χρηματοδότησης του έργου από την Διεθνή Τράπεζα, λόγω της υψηλής αποδοτικότητάς του (Παραδεισόπουλος, 1992).

Το 1976 εκπονήθηκε το **Πενταετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης του Ο.Σ.Ε.** από το **Κ.Ε.Π.Ε.**. Για το δίκτυο Πελοποννήσου η ομάδα εργασίας του Κ.Ε.Π.Ε. επεσήμανε την ανάγκη ορισμένων τεχνικών βελτιώσεων του δικτύου και τη δημιουργία ενός σιδηροδρομικού δικτύου που συνέδεε τις τρεις μεγάλες πόλεις της Ελλάδας: Αθήνα, Θεσσαλονίκη και Πάτρα, τον Βορρά με τον Νότο και θα αποτελούσε τον βασικό συγκοινωνιακό κορμό της χώρας (Παραδεισόπουλος, 1992).

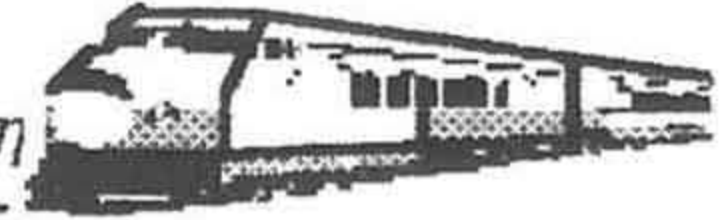
Το **Νέο Δεκαπενταετές Πρόγραμμα του Ο.Σ.Ε.** (1976), υιοθέτησε τις προτάσεις Φραντζεσκάκη και Κ.Ε.Π.Ε. προβλέποντας την κατασκευή διπλής γραμμής κανονικού πλάτους Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας με ηλεκτροκίνηση, με τα εξής χαρακτηριστικά:

- γραμμή κανονικού πλάτους μήκους 220 km
  - σηματοδότηση,
  - ηλεκτροκίνηση,
  - ελάχιστη καμπυλότητα 2000 m,
  - ταχύτητες της τάξης 160-200 km/h,
  - ο χρόνος διαδρομής θα μειωνόταν από 4.30 σε 2.00 h, και
  - προσέλκυση του 40% του μεταφορικού έργου των λεωφορείων, του 15% των επιβατικών αυτοκινήτων και του 25% των φορτηγών
- (Παραδεισόπουλος, 1992).

Το Νέο Δεκαπενταετές Πρόγραμμα του Ο.Σ.Ε. συνάντησε αντιδράσεις, κυρίως από το μέλος του Δ.Σ. του Ο.Σ.Ε. και πρώην πρόεδρο του, **Αγαθοκλή**, ο οποίος υπεραμύνθηκε τη διατήρηση του μετρικού πλάτους της γραμμής Πελοποννήσου. Υποστήριζε ότι κανένας λόγος δεν συνηγορούσε για μιά οικονομική θυσία σαν αυτή της μετατροπής μέρους του δικτύου Πελοποννήσου σε κανονικό. Θεώρησε ότι η προβαλλόμενη ανάγκη για χωρίς μεταβιβάσεις επικοινωνία των δύο δικτύων δεν ήταν τόσο ουσιαστική, ώστε να προϋποθέτει τέτοια οικονομική επιβάρυνση και να δικαιολογεί τέτοιες δαπάνες, ακριβώς γιατί τα δύο δίκτυα, το μετρικό της Πελοποννήσου και το κανονικό της υπόλοιπης Ελλάδας αναπτύσσονται σε δύο ακριβώς αντίθετες κατευθύνσεις και συναντώνται μόνο στην περιοχή Αθήνας-Πειραιά. Ακριβώς επειδή η περιοχή είναι το μεγαλύτερο πληθυσμιακό, οικονομικό, εμπορικό και πνευματικό κέντρο της χώρας, το μεγαλύτερο μέρος της κυκλοφορίας κινείται από και προς αυτό. Έτσι, οι εμπορευματικές ανταλλαγές μεταξύ των δύο δικτύων μετρικής και κανονικής γραμμής είναι ελάχιστες. Για το επιβατικό έργο τα πράγματα είναι ευνοϊκότερα, αφού και πάλι η πρωτεύουσα παρουσιάζεται σαν αφετηρία και προορισμός του μεγαλύτερου μέρους των επιβατών. Οι λίγοι διερχόμενοι θα προτιμήσουν να παραμείνουν στην πόλη. Οσοι επιθυμούν να συνεχίσουν αμέσως το ταξίδι τους προς το άλλο δίκτυο, δεν θα υποβάλλονταν σε σοβαρή ενόχληση, με την αλλαγή τραίνου σε έναν κοινό σταθμό, όπως πρότεινε (Παραδεισόπουλος, 1992).

Ο Αγαθοκλής πρότεινε τη διατήρηση της μετρικής γραμμής με βελτιώσεις στα χαρακτηριστικά της. Πρότεινε επίσης την κατασκευή κοινού σιδηροδρομικού σταθμού στην Αθήνα, όπου συναντώνται τα δύο δίκτυα, έργο με μικρό σχετικά κόστος (Παραδεισόπουλος, 1992).



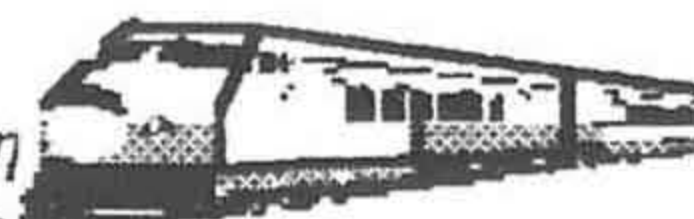


Υποστήριξε, επίσης, ότι η δυνατότητα συναγωνισμού των οδικών και εμπορευματικών μεταφορών από πλευράς σιδηροδρόμου θα μπορούσε να επιτευχθεί αν εξασφαλιζόταν η από πόρτα σε πόρτα μεταφορά, δηλαδή το εμπόρευμα από οπουδήποτε και αν γινόταν η φόρτωση (σταθμός, εργοστάσιο, συσκευαστήριο), μπορούσε να φτάσει στον τελικό προορισμό του σε οποιοδήποτε όχημα και αν φορτωνόταν το εμπόρευμα (σε οδικό μέσο, ή φορτάμαξα μετρικής ή κανονικής γραμμής). Μάλιστα, διατύπωσε συγκεκριμένη πρόταση με την οποία θα ήταν δυνατή η αποφυγή μεταφορτώσεων των εμπορευμάτων μεταξύ οδικών και σιδηροδρομικών οχημάτων διαφορετικού εύρους. Προέβλεψε επίσης ότι η όλη διαδικασία στο μέλλον θα απλουστευόταν περισσότερο στο μέλλον με την χρήση εμποροκιβωτίων (containers) (Παραδεισόπουλος, 1992).

Το 1983 από την **Ομάδα Στρατηγικού Σχεδιασμού του Ο.Σ.Ε.** διατυπώθηκαν τρία σενάρια βελτίωσης του δικτύου Πελοποννήσου, βασιζόμενη και στις προτάσεις της Softrerail προσαρμοζόμενες στις καινούργιες συνθήκες. Τα σενάρια αυτά είναι:

- **Σενάριο Ι.** Απλή βελτίωση της κατάστασης με συνδυασμό με ορισμένα μέτρα εκμετάλλευσης της γραμμής Πελοποννήσου.
- **Σενάριο ΙΙ.** Διατήρηση της υπάρχουσας μονής μετρικής γραμμής, με βελτιώσεις που θα εξασφάλιζαν μέγιστη ταχύτητα 110 Km/h. Παραλλαγή του σεναρίου αυτού, διπλασιασμό της γραμμής και προαστιακός σιδηρόδρομος στις διαδρομές Αθήνα-Κόρινθος και Αθήνα-Λουτράκι.
- **Σενάριο ΙΙΙ.** Διαπλάτυνση των γραμμών Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας-Πύργου και Αθήνας-Κορίνθου-Αργούς-Ναυπλίου για ταχύτητες 200 Km/h και 150 Km/h αντίστοιχα. Επίσης βελτίωση των τηλεπικοινωνιών και της σηματοδότησης. Μελλοντική ηλεκτοκίνηση (Ομάδα Στρατηγικού Σχεδιασμού του Ο.Σ.Ε., 1983).





## ΜΕΡΟΣ II

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ

#### 5.1. ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΑ ΚΑΙ ΦΥΣΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

Γεωγραφικά η Βόρειος Πελοπόννησος παρουσιάζει μια ιδιομορφία που δεν παρουσιάζουν οι υπόλοιπες ελληνικές επαρχίες. Ενωμένη με την υπόλοιπη κεντρική Ελλάδα μόνο με τον Ισθμό της Κορίνθου, παρά το μήκος των ακτών παρουσιάζει ηπειρωτικά χαρακτηριστικά, λόγω των πολυάριθμων ορεινών όγκων που καταλαμβάνουν το μεγαλύτερο μέρος. Οι πεδιάδες σπάνιες και περιορισμένης έκτασης, είναι απομονωμένες μεταξύ τους, εξαιτίας των ορεινών όγκων. Οι παραθαλάσσιες πεδιάδες είναι στενές, περιορισμένης ανάπτυξης και εμφανίζονται στο βόρειο τμήμα.

##### 5.1.1. Οριοθέτηση

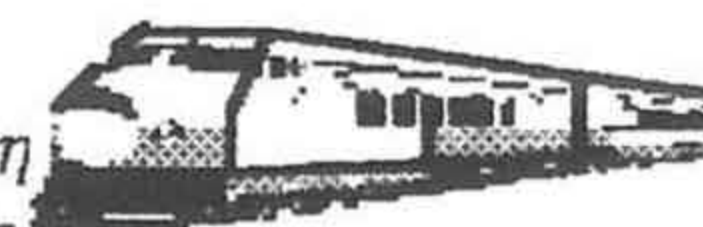
Ο νομός Κορινθίας καταλαμβάνει το βορειοανατολικό άκρο της Πελοποννήσου και ένα μικρό τμήμα της Στερεάς Ελλάδας. Ανατολικά βρέχεται από τον Σαρωνικό Κόλπο και βόρεια από τον Κορινθιακό Κόλπο ενώ από τις υπόλοιπες πλευρές περιβάλλεται από τους νομούς Αττικής, Αργολίδας, Αρκαδίας και Αχαΐας. Η έκταση του νομού είναι 2289 km<sup>2</sup>, και καταλαμβάνει το 1,75% της συνολικής επιφάνειας της χώρας και το 14,8% της περιφέρειας Πελοποννήσου.

Πρωτεύουσα του νομού είναι η **Κόρινθος**, η οποία έχει ιδιαίτερη σημασία αφού βρίσκεται στην τομή των συγκοινωνιακών αλλά και οικονομικών αξόνων Αθήνας-Πάτρας και Αθήνας-κεντρικής και νότιας Πελοποννήσου γεγονός που αποτελεί ένα σημαντικό χαρακτηριστικό διαφοροποίησης και ένα συγκριτικό πλεονέκτημα. Επίσης, δεν πρέπει να περνά απαρατήρητο το γεγονός ότι από τον νομό διέρχεται ο **άξονας ανάπτυξης S** της χώρας.

Η γεωγραφική θέση του νομού μεταξύ το πρώτου (Αθήνα) και του τρίτου (Πάτρα) πληθυσμιακού κέντρου της χώρας, ήταν πάντα καθοριστικής σημασίας παράγοντας για την συνεχή ανοδική οικονομική της πορεία. Το δεύτερο μισό του 19ου αιώνα, εποχή ανάπτυξης της ελληνικής βιομηχανίας, δύο από τα σημαντικότερα έργα της ελληνικής οικονομικής ιστορίας παραγματοποιούνται στην Κορινθία. Πρώτο είναι η **κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας-Κυπαρισίας και Κορίνθου-Αργούς-Τρίπολης-Καλαμάτας**, έργο που ξεκινάει το 1884 και ολοκληρώνεται το 1902. Δεύτερο είναι η **διάνοιξη της Διώρυγας της Κορίνθου**, την περίοδο 1882-1893, που σε συνδυασμό με την κατασκευή και του πρώτου αμαξιτού οδικού δικτύου Αθήνα - Κόρινθος - Πάτρα οδηγούν από νωρίς την περιοχή σε πλεονεκτική θέση σε σχέση με άλλες περιοχές.

Από τα τέλη του 19ου αιώνα και αρχές του 20ου, ο αστικός μετασχηματισμός των πρώτων ελληνικών πόλεων γίνεται αισθητός στα πληθυσμιακά κέντρα του νομού, την Κόρινθο, το Λουτράκι, το Κιάτο και το Ξυλόκαστρο. Οι πρώτες μεταποιητικές μονάδες, βιοτεχνικού χαρακτήρα λειτουργούν στο νομό. Είναι εργοστάσια ή εργαστήρια που επεξεργάζονται τοπικά αγροτικά προϊόντα, όπως τα σταφιδεργοστάσια της περιοχής Κιάτου - Ξυλοκάστρου, τα οινοποιεία, τα ελαιουργεία και οι αλευρόμυλοι. Ο τουρισμός κάνει την παρουσία του από πολύ νωρίς στη **λουτρόπολη Λουτράκι**. Ήδη από το 1855 αρκετοί εύποροι Αθηναίοι, αλλά και Αιγυπτιώτες Έλληνες, παραθερίζουν κατά τους θερινούς μήνες στο Λουτράκι λόγω της γειννίας με την πρωτεύουσα και της ύπαρξης ιαματικών πηγών. Στο Λουτράκι μάλιστα ιδρύεται και λειτουργεί το **πρώτο Καζίνο** στην Ελλάδα. Στις αρχές του 20ου αιώνα ιδρύονται τα πρώτα εμφιαλωτήρια νερού, που ενισχύουν τον δευτερογενή τομέα στο νομό, αν και ο πρωτογενής τομέας





πάντα κατέχει τον πρωταρχικό ρόλο στην σύνθεση του προϊόντος της εποχής αυτής. Οι κύριες καλλιέργειες είναι οι σταφίδες, τα αμπέλια, οι ελιές, τα σιτηρά, ενώ κάνουν και την εμφάνισή τους και οι πρώτες δενδρώδεις καλλιέργειες. Μετά την Μικρασιατική καταστροφή το προσφυγικό ρεύμα που έρχεται, κυρίως στην Κόρινθο, δίνει δυναμική ώθηση σε δύο σημαντικούς τομείς της οικονομίας. Την βιομηχανία και το εμπόριο.

Μετά τους καταστρεπτικούς σεισμούς του 1928, οικοδομούνται εκ νέου οι πόλεις της Κορίνθου και του Λουτρακίου, έχοντας από τις πύο ευρωπαϊζουσες εμφανίσεις ελληνικών πόλεων της εποχής εκείνης. Ταυτόχρονα κάνει την εμφάνισή του στο νομό η μεσαία αστική τάξη που αποτελείται από εμπόρους, βιοτέχνες και βιομήχανους, ορισμένους αγρότες, στρατιωτικούς, επιστήμονες και δημόσιους υπάλληλους, ενώ βελτιώνεται σημαντικά το επίπεδο διαβίωσης των κατοίκων στο σύνολο του νομού, το οποίο δεν είναι συγκρίσιμο μόνο με το σημερινό, αλλά και με αυτό της βόρειας και κεντρικής Ευρώπης της εποχής εκείνης. Ο Δεύτερος Παγκόσμιος Πόλεμος και ο Εμφύλιος που ακολούθησε, επέφεραν πλήγμα στην ανάπτυξη του νομού.

Οι δεκαετίες μετά το 1950 είναι περίοδοι ταχείας ανάπτυξης για την Κορινθία, που αναπτύσσεται με ταχύτερους ρυθμούς από το σύνολο της χώρας. Ειδικότερα για την περίοδο 1970-1979, ο μέσος ρυθμός ανάπτυξης για την Κορινθία είναι 5,8% ετησίως, έναντι 5% για το σύνολο της χώρας. Το κατά κεφαλή εισόδημα για την Κορινθία το 1989 είναι 4850\$, έναντι 4720\$ της Ελλάδας, ενώ κατά την τελευταία 25ετία βρίσκεται στους τέσσερις πρώτους νομούς με το υψηλότερο κατά κεφαλή εισόδημα (δες Παράρτημα). Είναι χαρακτηριστικό ότι στην Κορινθία παρουσιάζουν ανάπτυξη όλοι οι τομείς της οικονομίας.

- Η **γεωργία**, γεγονός που οφείλεται κυρίως στην ύπαρξη γεωργική γης υψηλής παραγωγικότητας και στην καλλιέργεια προϊόντων με υψηλή τελική αξία στην αγορά.
- Η **βιομηχανία**, γεγονός που οφείλεται κυρίως στα αναπτυξιακά κίνητρα και στην γειννίαση με την Αττική και την Πάτρα, και
- ο **τουρισμός**, λόγω του μεγάλου μήκους των ακτών, των σημαντικών μνημείων και του ενδιαφέροντος φυσικού περιβάλλοντος.

Στην συνέχεια θα μελετηθούν σε βάθος όλοι οι τομείς της οικονομίας.

### 5.1.2. Μορφολογία του εδάφους

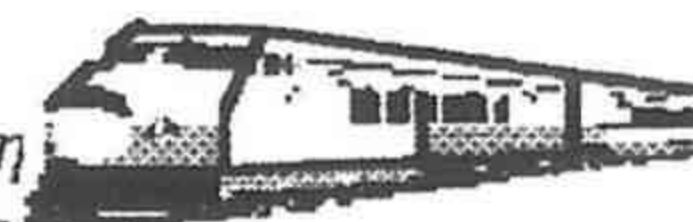
Το 56% της έκτασης του νομού χαρακτηρίζεται ως **ορεινό**, το 32% **ημιορεινό** και το 12% **πεδινό**. Οι ορεινοί όγκοι καταλαμβάνουν σημαντικό τμήμα του νομού, και οι ελάχιστες πεδινές εκτάσεις εκτείνονται παράλληλα με τον Κορινθιακό κόλπο με δυνατότητες στον τομέα της γεωργίας, λόγω της υψηλής παραγωγικότητας της γεωργικής γης. Οι κυριότεροι ορεινοί όγκοι είναι της Κυλλήνης (2376 m), τμήμα των Αροανείων (2340 m), του Ολίγυρτου (1935 m), των Γερανιών (1351 m), και του Αραχναίου (1199 m). Χαρακτηριστική είναι η δασοκάλυψη του νομού που φθάνει το 30,5% της συνολικής έκτασης, ενώ σε επίπεδο χώρας έχουμε 22,6% (Στατιστικές Επετηρίδες Ε.Σ.Υ.Ε., 1988).

Το 26,5% του εδάφους καλύπτεται από βοσκότοπους, ενώ η γη υψηλής παραγωγικότητας καλύπτει το 27,6% της συνολικής έκτασης του νομού. Μόλις το 1,44% της έκτασης είναι υδάτινες επιφάνειες (Στατιστική Επετηρίδα Ε.Σ.Υ.Ε., 1988), αφού ο νομός χαρακτηρίζεται από έλλειψη νερών, με σημαντικότερο υδάτινο παράγοντα τον ποταμό Ασωπό που τροφοδοτείται τεχνητά από τη λίμνη της Στυμφαλίας (Αντωνόπουλος κ.α., 1993).

### 5.1.3. Κλίμα

Το κλίμα χαρακτηρίζεται εύκρατο μεσογειακό, δηλαδή μακρύ θερμό καλοκαίρι, υψηλές θερμοκρασίες και συνεχείς ανομβρίες. Αντίθετα ο χειμώνας είναι ιδιαίτερα βροχερός (423 mm), με συχνές εμφανίσεις παγετού και χιονοπτώσεων, ιδιαίτερα στα ημιορεινά και ορεινά τμήματα. Το ανατολικό τμήμα του νομού χαρακτηρίζεται από λειψυδρία. Θερμότεροι μήνες είναι ο Ιούλιος και ο Αύγουστος και ψυχρότεροι ο Ιανουάριος και ο Φεβρουάριος. Επικρατούν βορειοδυτικοί άνεμοι





με ανώτερη ένταση τα 6 μποφόρ. Μέση ετήσια θερμοκρασία 18,6° C. Συμπερασματικά το κλίμα μπορεί να χαρακτηριστεί ευνοϊκό για σχεδόν όλες τις παραγωγικές δραστηριότητες.

#### 5.1.4. Διοικητική διαίρεση

Διοικητικά ο νομός αποτελείται από μια ομώνυμη Επαρχία, η οποία έχει προέλθει από παλαιότερη διοικητική διαίρεση, οπότε ήταν τμήμα του τότε νομού Αργολιδοκορινθίας. Αποτελείται από 5 Δήμους και 122 Κοινότητες, που ελέγχουν διοικητικά 176 πόλεις, χωριά και οικισμούς (δες και Παράρτημα).

#### 5.1.5. Χωρική κατανομή

Αστικό κέντρο του νομού είναι η Κόρινθος. Ημιαστικά κέντρα είναι το Λουτράκι, το Κιάτο, το Ξυλόκαστρο, οι Άγιοι Θεόδωροι, το δίπολο Βραχάτι-Ζευγολατειό, το Βέλο και η Νεμέα. Η Κόρινθος είναι το βασικό κέντρο συγκέντρωσης δευτερογενών και τριτογενών δραστηριοτήτων, ενώ τα υπόλοιπα είναι κέντρα εξυπηρέτησης γεωργικών και τουριστικών δραστηριοτήτων.

Η ενδονομαρχιακή κατανομή του πληθυσμού παρουσιάζει έντονες ανισότητες, με το 57,6% συγκεντρωμένο στα πεδινά τμήματα (η πεδινή έκταση, όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, είναι το 12% της συνολικής του νομού), ενώ το υπόλοιπο σχεδόν ισοκατανέμεται στα ημιορεινά και ορεινά, με ποσοστό 20,8% και 21,6% (οι ημιορεινές εκτάσεις καταλαμβάνουν το 32% και οι ορεινές το 56% της συνολικής έκτασης του νομού).

Ο πληθυσμός κατά μέγεθος των οικισμών κατανέμεται ως εξής (δες και Παράρτημα):

Πίνακας 6: Κατανομή του πληθυσμού του νομού Κορινθίας, κατά μέγεθος Ο.Τ.Α.

Μέγεθος	Αριθμός Ο.Τ.Α.	Πληθυσμός	Ποσοστό %
Ανω των 20.000	1	28.903	20,07
10.000 - 20.000	1	11.031	7,66
5.000 - 10.000	2	15.059	10,46
2.000 - 5.000	10	29.193	20,27
1.000 - 2.000	16	21.688	15,06
500 - 1.000	27	19.911	13,82
0 - 500	66	18.246	12,67
<b>Σύνολο</b>	<b>123</b>	<b>142.365</b>	<b>100</b>

Πηγή: Ιδία επεξεργασία από στοιχεία της Νομαρχίας Κορινθίας.

Υπερσυγκέντρωση παρουσιάζεται σε όλο το παραλιακό τμήμα των νοτίων ακτών του Κορινθιακού, όπου και συγκεντρώνεται το 68% του συνολικού πληθυσμού (Αντωνόπουλος κ.α., 1993), και ιδιαίτερα στα πεδινά των περιοχών της Κορίνθου, της Βόχας, και του Κιάτου. Αντίθετα το νοτιοδυτικό τμήμα του νομού (δηλαδή η ορεινή περιοχή του Φενεού) παρουσιάζει πληθυσμιακό μαρασμό.

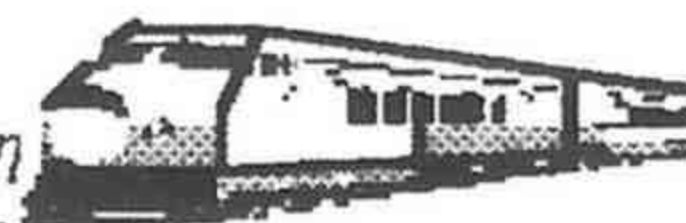
#### 5.1.6. Χρήσεις γης

Οι χρήσεις γης στο νομό Κορινθίας έχουν ως εξής:

Πίνακας 7: Κατανομή της έκτασης του νομού Κορινθίας κατά βασικές κατηγορίες χρήσης γης το έτος 1981 (σε χιλιάδες στρέμματα).

Μορφή ανάγλυφου του εδάφους	Σύνολο έκτασης		Καλλιεργούμενες εκτάσεις		Βοσκότοποι		Δάση		Υδάτινες εκτάσεις		Εκτάσεις οικισμών-δρόμων		Άλλες εκτάσεις	
	Χιλ. στρ.	%	Χιλ. στρ.	%	Χιλ. στρ.	%	Χιλ. στρ.	%	Χιλ. στρ.	%	Χιλ. στρ.	%	Χιλ. στρ.	%





Πεδινό	419,5	18,32	212,1	25,51	34,9	5,75	119	17,05	10,4	32,91	40,2	41,96	2,4	8,99
Ημιορεινό	515,5	22,49	237,9	28,61	122,7	20,23	126	18,05	3,2	10,13	22,1	23,07	3,5	13,11
Ορεινό	1355	59,19	381,5	45,88	449	74,02	453	64,90	18	56,96	33,5	34,97	20,8	77,90
<b>Σύνολο</b>	<b>2290,2</b>	<b>100</b>	<b>831,5</b>	<b>100</b>	<b>606,6</b>	<b>100</b>	<b>698</b>	<b>100</b>	<b>31,6</b>	<b>100</b>	<b>95,8</b>	<b>100</b>	<b>26,7</b>	<b>100</b>

Πηγή: Επετηρίδα Ε.Σ.Υ.Ε για το έτος 1981.

### 5.1.7. Υπέδαφος - Ορυκτός πλούτος

Στον νομό Κορινθίας έχουν καθοριστεί ορισμένες λατομικές περιοχές αδρανών υλικών, ενώ δεν υπάρχουν μεταλλεία. Στο τμήμα του νομού που ανήκει στην Στερεά Ελλάδα, υπάρχει το ηφαίστειο Σουσάκι, το οποίο είναι μη-ενεργό, και υπάρχει δυνατότητα αξιοποίησης της γεωθερμικής του ενέργειας.

Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό αποτελεί η σεισμικότητα του νομού. Σεισμοί εκδηλώθηκαν τα έτη 1923, 1928, 1953, 1961 και 1981, οπότε και αναφέρθηκαν ζημιές μεγάλης έκτασης.

### 5.1.7. Φυσικοί πόροι

Οι φυσικοί πόροι αποτελούν τη βάση ανάπτυξης του πρωτογενούς, του δευτερογενούς και του τριτογενούς τομέα. Ως φυσικοί πόροι για τον νομό μπορούν να αναφερθούν η γη γεωργική υψηλής παραγωγικότητας, που συγκεντρώνεται κυρίως στην παραλιακή ζώνη και η δασική γη που έχει όμως μικρή δυνατότητα εκμετάλλευσης λόγω χαμηλής απόδοσης κεφαλαίου σε σχέση με την γεωργία. Επίσης σαν φυσικοί πόροι μπορούν να χαρακτηριστούν όλες οι παραλίες στη ζώνη του Κορινθιακού και Σαρωνικού κόλπου, καθώς και όλες οι περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους που αποτελούν τόπους προσέλκυσης περιηγητών.

Στο επόμενο σχήμα παρουσιάζεται η ευρύτερη περιοχή, ενώ στο μεθεπόμενο η υπό εξέταση περιοχή.

Σχήμα 2: Η ευρύτερη περιοχή μελέτης



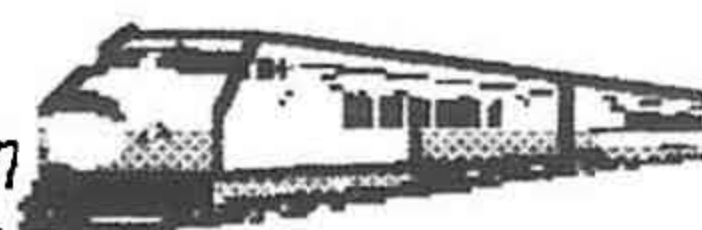




Σχήμα 3: Η υπό εξέταση περιοχή







## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6. ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ

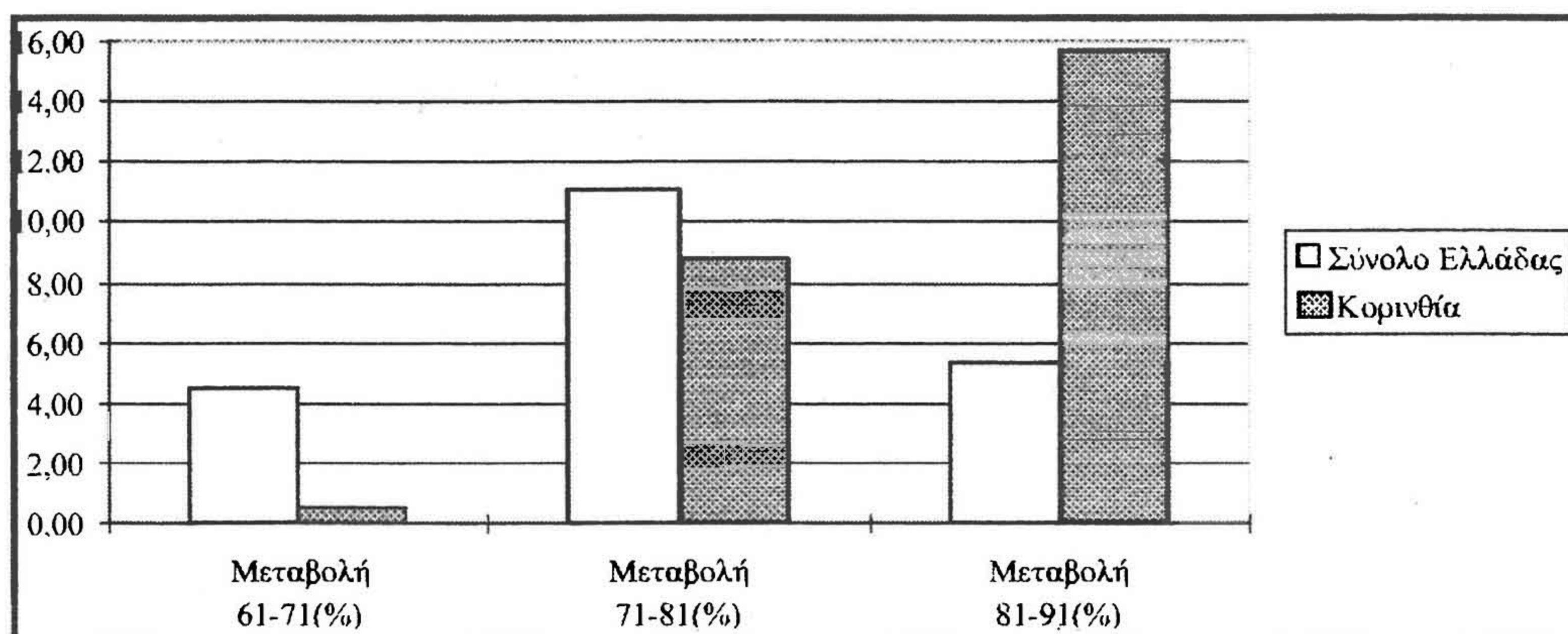
Η σημασία της συγκέντρωσης, της σύνθεσης και της εξέλιξης του πληθυσμού μιας περιοχής είναι καθοριστική για τη μέχρι τώρα αναπτυξιακή της πορεία, αλλά και σημαντικός παράγοντας για τον προγραμματισμό της μελλοντικής ανάπτυξης. Ιδιαίτερα αν λάβουμε υπόψη μας το διττό ρόλο του πληθυσμού, αφού αυτός διαμορφώνει την παραγωγή (εργατικό δυναμικό), αλλά και τη ζήτηση (κατανάλωση, αγορά αγαθών-υπηρεσιών). Η πληθυσμιακή εξέλιξη του νομού Κορινθίας εξετάζεται στον Πίνακα που ακολουθεί, όπου παρουσιάζονται συγκριτικά και τα αντίστοιχα μεγέθη και για την περιφέρεια Πελοποννήσου και για το σύνολο της χώρας.

Πίνακας 8: Εξέλιξη του πληθυσμού-μεταβολές.

	1961	1971	1981	1991	Μεταβολή 61-71(%)	Μεταβολή 71-81(%)	Μεταβολή 81-91(%)
<b>Κορινθία (1)</b>	112505	113115	123042	142365	0,54	8,78	15,70
<b>Πελοπόννησος (2)</b>	1096390	986912	1012528	1077002	-9,99	2,60	6,37
<b>Σύνολο Ελλάδας (3)</b>	8388553	8768641	9740417	10256464	4,53	11,08	5,30
<b>(1)/(2)</b>	10,26%	11,46%	12,15%	13,22%			
<b>(1)/(3)</b>	1,34%	1,29%	1,26%	1,39%			

Πηγή: Στατιστικές Επετηρίδες, Ε.Σ.Υ.Ε. για τα έτη 1961, 1971, 1981 και 1991.

Διάγραμμα 2: Ποσοστιαία μεταβολή του πληθυσμού τις δεκαετίες 1961-1971-1981-1991 στην Κορινθία και στο σύνολο της Ελλάδας.



Η Κορινθία παρουσιάζει, όπως φαίνεται από τον προηγούμενο Πίνακα και το Διάγραμμα, μια συνεχή ανοδική πορεία στην αύξηση του πληθυσμού. Ακόμη και για την περίοδο της μεγάλης μεταναστευτικής εξόδου, δηλαδή την περίοδο 1961-71, το μεταναστευτικό φαινόμενο που έπληξε την περιφέρεια αλλά και την υπόλοιπη χώρα, δεν έθιξε το νομό, αλλά αποτέλεσε χώρο υποδοχής εσωτερικών μεταναστών. Από το 1971 ο πληθυσμός συνεχώς αυξάνει (η αύξηση τη δεκαετία 1961-71 ήταν ελάχιστη, η οποία θα πρέπει να αποδοθεί στην "ήπιας" μορφής μετανάστευση που πραγματοποιήθηκε στον νομό, κύρια για Αμερική, Καναδά, Αυστραλία και Λυτ. Γερμανία), με χαρακτηριστικότερη την αύξηση που παρουσιάστηκε κατά τη δεκαετία 1981-91, η οποία είναι 15,7%, περίπου **τριπλάσια** του εθνικού μέσου όρου. Επίσης είναι χαρακτηριστικό, πως κατά την διάρκεια της δεκαετίας 1961-71, η Κορινθία είναι ένας από τους 6 νομούς της χώρας (οι άλλοι νομοί είναι Αχαΐας, Εύβοιας, Λάρισας, Ημαθίας και Ηρακλείου) εκτός από την Αττική και τη Θεσσαλονίκη που αυξάνουν τον πληθυσμό τους.

Η σημαντική αυτή αύξηση πρέπει να αναζητηθεί στις **οικονομικές δυνατότητες** που παρουσιάζει ο νομός, στις **καλύτερες συνθήκες** που επικρατούν στο νομό σε σχέση με τους άλλους νομούς της περιφέρειας αλλά και της χώρας, ακόμη και στις ορεινές ή προβληματικές περιοχές, στο





ικανοποιητικό οδικό δίκτυο, στο υψηλό κατά κεφαλή εισόδημα και στην έντονη σχέση και εξάρτησή του από την Αθήνα. Ειδικότερα για το τελευταίο, στην Ειδική Χωροταξική Μελέτη των Παράκτιων Περιοχών του Κορινθιακού Κόλπου, επισημάνεται πως "... αν στα συγκριτικά πλεονεκτήματα του νομού, προστεθεί ο διαφαινόμενος εθνικός του ρόλος σε σχέση με την Αθήνα, (υποδοχή κάποιων κατοίκων από την Αθήνα που θέλουν να εγκαταλείψουν την Πρωτεύουσα, χωρίς όμως να απομακρυνθούν πολύ από αυτήν, φαίνεται πολύ καθαρά ότι, ο νομός Κορινθίας, σε αντίθεση με άλλους νομούς, είναι πολύ πιθανό ότι θα έχει πληθυσμιακές μεταβολές, που δεν θα οφείλονται μόνο στη φυσική κίνηση, αλλά και στην εσωτερική μετανάστευση."

Ο δημογραφικός στόχος που είχε τεθεί το 1984 από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. (Παπαγιάννης, 1993β), ήταν 134.000 κάτοικοι για το 1987 και 145.000 για το έτος 2000. Ομως η απογραφή του 1991 δείχνει ότι ο νομός έχει ξεπεράσει κατά πολύ αυτή τη στιγμή το στόχο του 1987, και έχει σχεδόν αγγίξει το στόχο του 2000 (το 1991 ο πληθυσμός ήταν 143.365).

Πληθυσμιακά η Κορινθία το 1991 αυξάνει το ποσοστό συμμετοχής της στο σύνολο της χώρας από το 1971 (από 1,26% σε 1,39%). Ο πληθυσμός της Κορινθίας συνεχίζει να αυξάνει σαν ποσοστό του συνολικού πληθυσμού της Περιφέρειας Πελοποννήσου, όπου το 1991 συμμετείχε με ποσοστό 13,22 %, από 12,15% το 1981 και 11,46% το 1971.

### 6.1. Χωρική Κατανομή του πληθυσμού

Πίνακας 9: Κατανομή της έκτασης, του πληθυσμού, των δήμων και των κοινοτήτων κατά βασικές υψομετρικές ζώνες στο νομό Κορινθίας και στο σύνολο της Ελλάδας (για το έτος 1981).

		Σύνολο	Πεδινά	%	Ημιορεινά	%	Ορεινά	%
Κορινθία	Δήμοι/Κοιν.	175	80	46	36	21	59	34
	Πληθυσμός	123042	70987	57,6	25630	20,8	26519	21,6
	Έκταση km <sup>2</sup>	2289	275	12	720	32	1282	56
Σύνολο Ελλάδας	Δήμοι/Κοιν.	6061	2431	40,1	1417	23,38	2213	36,52
	Πληθυσμός	9740417	6712870	68,92	2085574	21,41	941973	9,67
	Έκταση km <sup>2</sup>	131990	39983	30,26	35815	27,14	56192	42,57

Πηγή: Στατιστικές Επετηρίδες, Ε.Σ.Υ.Ε.

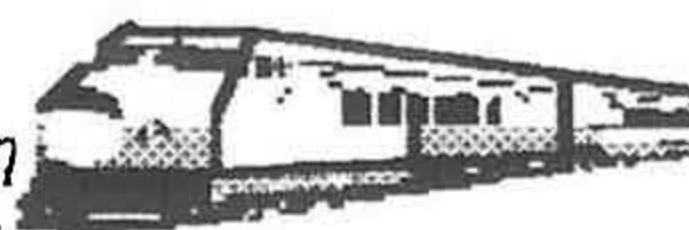
Η κατανομή του πληθυσμού παρουσιάζει **ανισότητες** στο χώρο. Το 57,6% είναι συγκεντρωμένο στα πεδινά τμήματα το 20,8% στα ημιορεινά και το 21,6% στα ορεινά. Από τον πληθυσμό των πεδινών και των ημιορεινών περιοχών παρατηρείται υπερσυγκέντρωση στο παραλιακό τμήμα των βόρειων ακτών του Κορινθιακού κόλπου, ιδιαίτερα στην πεδιάδα της Βόχας και του Κιάτου. Στις ορεινές περιοχές έχουμε πληθυσμιακό μαρασμό λόγω της μετανάστευσης του πληθυσμού στις παραλιακές περιοχές του νομού, την Αθήνα και το εξωτερικό (φαινόμενο που παρατηρήθηκε κατά το παρελθόν).

Πίνακας 10: Σύνθεση του πληθυσμού (πεδινός, ημιορεινός, ορεινός).

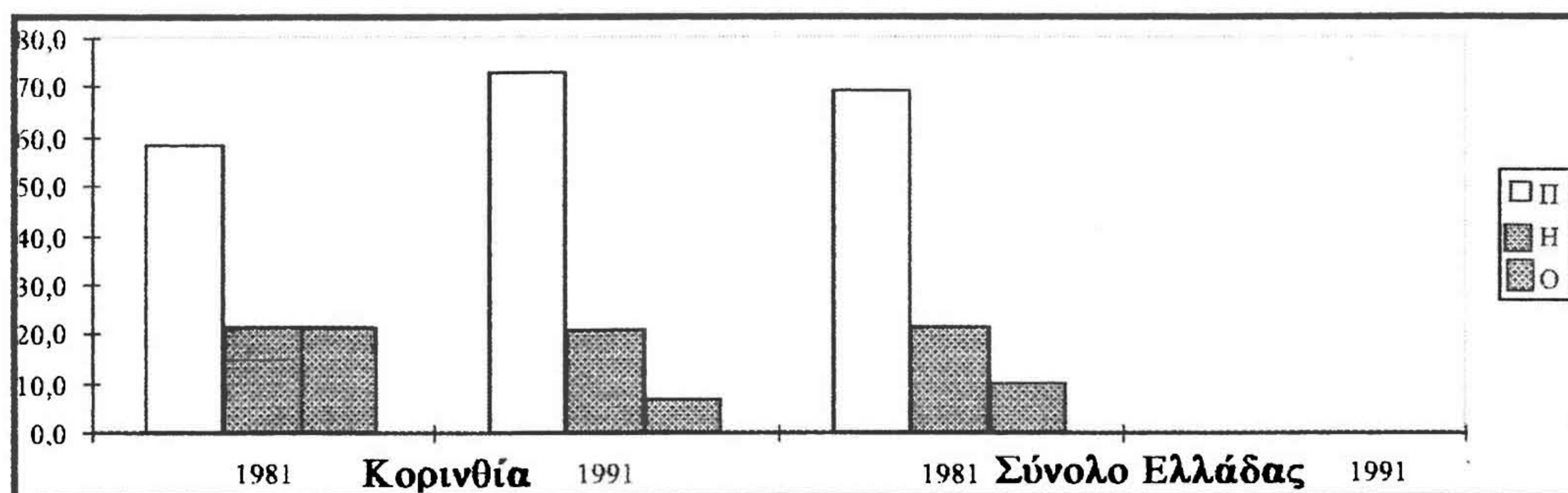
	Έτος	Πεδινός	Ημιορεινός	Ορεινός
Κορινθία	1981	58,0	21,0	21,0
	1991	73,0	20,6	6,4
Σύνολο Ελλάδας	1981	69,0	21,0	10,0
	1991	μ.δ.	μ.δ.	μ.δ.

Πηγή: Στατιστικές Επετηρίδες, Ε.Σ.Υ.Ε. για τα έτη 1961, 1971 και 1981





Διάγραμμα 3: Σύνθεση του πληθυσμού (πεδινός, ημιορεινό και ορεινός)



Από τον προηγούμενο Πίνακα και διάγραμμα, φαίνεται πως στον νομό έχουμε μια συνεχή αύξηση του πεδινού και ημιορεινού πληθυσμού, σε βάρος του ορεινού ο οποίος συνεχώς μειώνεται.

Στον Πίνακα που ακολουθεί παρατηρούμε (μέχρι τη δεκαετία του 1970) στασιμότητα του αστικού πληθυσμού, που συνοδεύεται από μια μικρή αύξηση του ημιαστικού και με μια αντίστοιχη μείωση του αγροτικού πληθυσμού. Στο σημείο αυτό ο νομός διαφοροποιείται σημαντικά από το σύνολο της χώρας, τόσο ως προς τη σύνθεση, όσο και προς τις τάσεις, αφού ο αστικός πληθυσμός είναι σαν ποσοστό το 1/3 του εθνικού, ενώ και ο αγροτικός πληθυσμός διαφοροποιείται σημαντικά αφού είναι αρκετά υψηλότερος από αυτόν του συνόλου της χώρας, τουλάχιστον μέχρι το 1981 που υπάρχουν διαθέσιμα στοιχεία.

Πίνακας 11: Σύνθεση του πληθυσμού (Αστικός, ημιαστικός, αγροτικός).

	Ετος	Πληθυσμός	Σύνθεση Πληθυσμού %		
			Αστικός	Ημιαστικός	Αγροτικός
Κορινθία	1961	112505	14,10	24,60	61,80
	1971	113115	18,40	26,40	55,20
	1981	123042	18,40	30,60	51,00
	1991	142365	19,94	33,84	46,22
Σύνολο Ελλάδας	1961	8388553	43,20	13,00	43,80
	1971	8768641	53,20	11,70	35,10
	1981	9740417	58,10	11,60	30,30
	1991	10256464	μ.δ.	μ.δ.	μ.δ.

Πηγή: Στατιστικές Επετηρίδες, Ε.Σ.Υ.Ε. για τα έτη 1961, 1971 και 1981

Όπως φαίνεται από τον πίνακα που ακολουθεί ο νομός Κορινθίας είναι πιο αραιοκατοικημένος από το σύνολο της Ελλάδας, με τάση όμως να πλησιάζει την πυκνότητα της χώρας. Στην πραγματικότητα αραιοκατοικημένες είναι οι ορεινές και οι ημιορεινές εκτάσεις, σε αντίθεση με τις πεδινές και ιδιαίτερα αυτές των νότιων ακτών του Κορινθιακού Κόλπου.

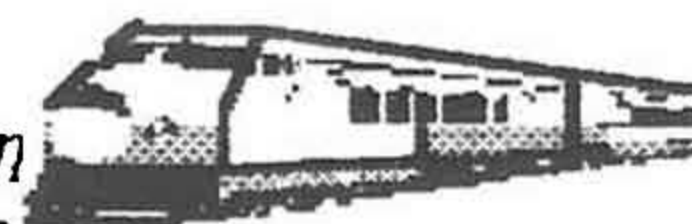
Πίνακας 12: Πυκνότητα Πληθυσμού στον νομό Κορινθίας και στο σύνολο της Ελλάδας.

	1971	1981	1991
Κορινθία	49,42 κατ/κμ <sup>2</sup>	53,8 κατ/κμ <sup>2</sup>	62,2 κατ/κμ <sup>2</sup>
Σύνολο Ελλάδας	66,4 κατ/κμ <sup>2</sup>	73,7 κατ/κμ <sup>2</sup>	77,7 κατ/κμ <sup>2</sup>

Πηγή: Στατιστικές Επετηρίδες, Ε.Σ.Υ.Ε.

Στα παράλια η συγκέντρωση, κατά συνέπεια και η πυκνότητα, είναι σημαντικά μεγαλύτερη από ότι στα ορεινά και ημιορεινά. Έτσι αν γίνει χωρισμός του νομού σε δύο ζώνες, στην πεδινή και μια δεύτερη που περιλαμβάνει τις ορεινές και ημιορεινές εκτάσεις, θα παρατηρήσουμε πως η





πυκνότητα για το 1991, στην πρώτη ζώνη φτάνει τα 146,6 κατ/km<sup>2</sup>, ενώ στα ορεινά και ημιορεινά φτάνει τα 27,77 κατ/km<sup>2</sup>. Για μια άλλη φορά φαίνεται η δυναμικότητα των πεδινών σε σχέση με τις ορεινές και ημιορεινές περιοχές. Συμπερασματικά, η πυκνότητα στις πεδινές περιοχές είναι υπερδιπλάσια από το μέσο όρο του νομού και υπερτετραπλάσια από τις ορεινές και ημιορεινές περιοχές. Επίσης η πυκνότητα στα πεδινά ξεπερνάει τη μέση εθνική πυκνότητα, και μάλιστα είναι διπλάσια αυτής. Είναι προφανές πως αν στο μέλλον συνεχιστούν αυτοί οι ρυθμοί, θα υπάρξουν προβλήματα.

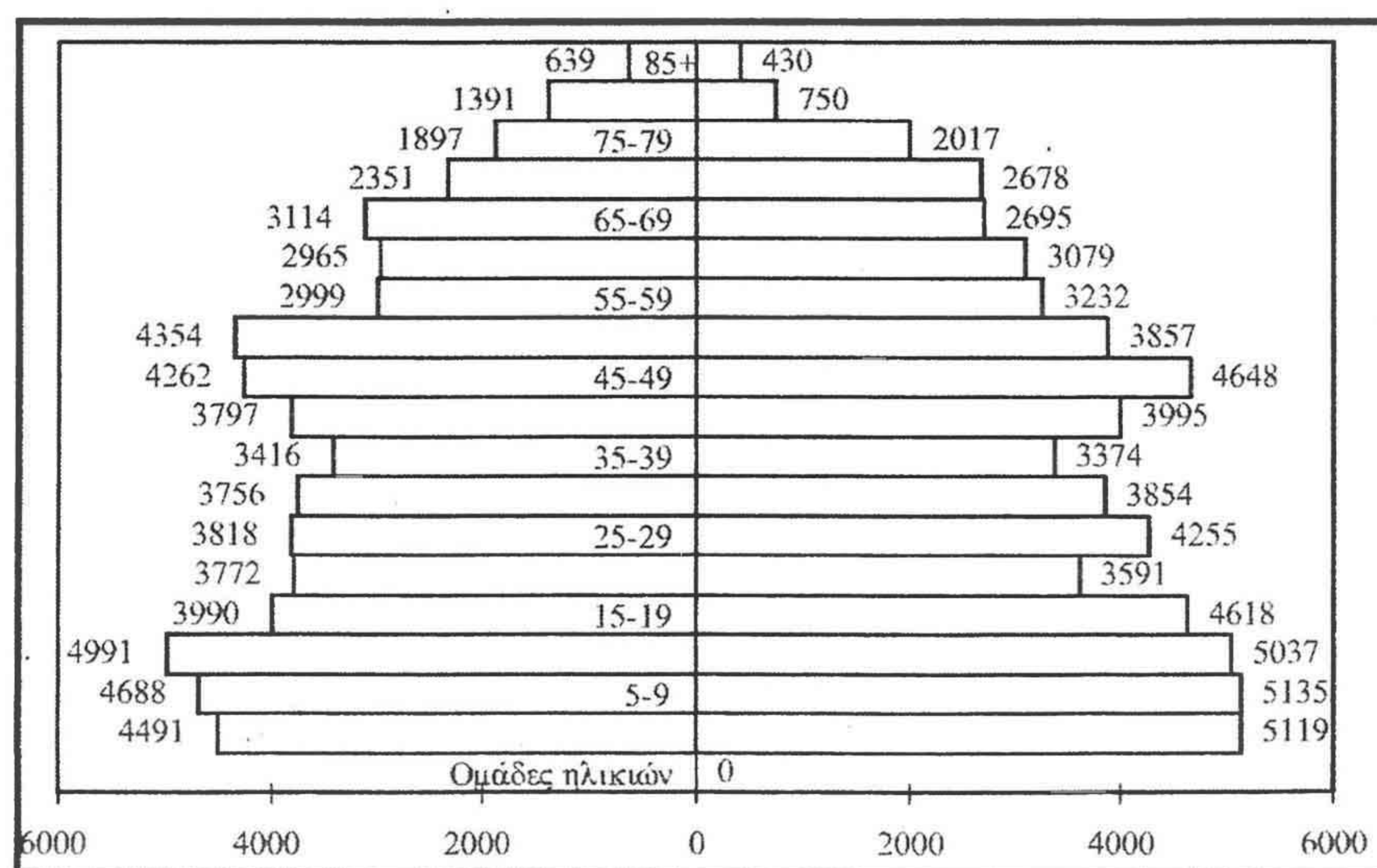
Στην συνέχεια δίνεται η ηλικιακή σύνθεση του πληθυσμού για το νομό Κορινθίας.

Πίνακας 13: Κατανομή του πληθυσμού κατά φύλο και ομάδες ηλικιών στο νομό Κορινθίας.

Ομάδες ηλικιών	Αμφότερα τα φύλα		Αρρενες		Θήλεις	
	Πληθυσμός	%	Πληθυσμός	%	Πληθυσμός	%
0-4	9610	7,81	5119	8,21	4491	7,40
5-9	9823	7,98	5135	8,23	4688	7,72
10-14	10028	8,15	5037	8,08	4991	8,22
15-19	8608	6,99	4618	7,40	3990	6,57
20-24	7363	5,98	3591	5,76	3772	6,21
25-29	8073	6,56	4255	6,82	3818	6,29
30-34	7610	6,18	3854	6,18	3756	6,19
35-39	6790	5,52	3374	5,41	3416	5,63
40-44	7792	6,33	3995	6,40	3797	6,25
45-49	8910	7,24	4648	7,45	4262	7,02
50-54	8211	6,67	3857	6,18	4354	7,17
55-59	6231	5,06	3232	5,18	2999	4,94
60-64	6044	4,91	3079	4,94	2965	4,88
65-69	5809	4,72	2695	4,32	3114	5,13
70-74	5029	4,09	2678	4,29	2351	3,87
75-79	3914	3,18	2017	3,23	1897	3,12
80-84	2141	1,74	750	1,20	1391	2,29
85+	1069	0,87	430	0,69	639	1,05
Δεν δήλωσαν	30	0,02	10	0,02	20	0,03
<b>Σύνολο</b>	<b>123085</b>	<b>100,00</b>	<b>62374</b>	<b>100,00</b>	<b>60711</b>	<b>100,00</b>

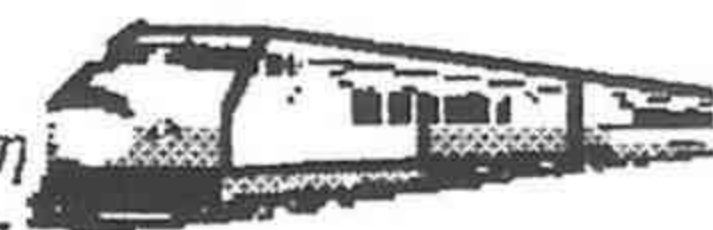
Πηγή: Στατιστικές Επετηρίδες, Ε.Σ.Υ.Ε.

Διάγραμμα 4: Ηλικιακή πυραμίδα του νομού Κορινθίας.



Από το Διάγραμμα της ηλικιακής πυραμίδας, παρατηρούμε ότι ο νομός δεν παρουσιάζει την κανονική πυραμίδα που είναι η επιθυμητή, αλλά φαινόμενα γήρανσης. Το ποσοστό του





παιδικού πληθυσμού (0-14) είναι 24%, του νέου παραγωγικού πληθυσμού (15-44) 37%, του ώριμου παραγωγικού πληθυσμού (45-64) 24% και του γεροντικού πληθυσμού (65+) 15%. Τα αντίστοιχα ποσοστά για το σύνολο της χώρας είναι 27%, 40%, 23% και 13%. Από τα προηγούμενα φαίνεται πως έχουμε μια δυσμενή πληθυσμιακή δομή στο νομό με παιδικό πληθυσμό κάτω του 30% και γεροντικό πληθυσμό μεγαλύτερο από το επιθυμητό όριο, γεγονός που σημαίνει ότι έχουμε γηράσκοντα πληθυσμό. Επίσης έχουμε ποσοστό παραγωγικό πληθυσμό 61% έναντι 63% για το σύνολο της χώρας. Πρόβλημα πιθανότητα θα υπάρξει αν συνεχιστούν οι υπάρχουσες τάσεις γήρανσης, αφού κάτι τέτοιο θα αποτελέσει ανασταλτικό παράγοντα ανάπτυξης.

Η εξέλιξη αυτή μπορεί να εξηγηθεί σαν αποτέλεσμα τόσο των μεταναστευτικών κινήσεων του παρελθόντος, όσο και της φυσικής κίνησης του πληθυσμού στο νομό (Αντωνόπουλος κ.α., 1993), αλλά και στην όλο και μεγαλύτερη τάση για αστικοποίηση (στην πραγματικότητα, όπως παρουσιάστηκε και προηγουμένως, ο πληθυσμός συγκεντρώνεται σε ημιαστικά κέντρα και όχι σε αστικά, αφού για το 1991 ο αστικός πληθυσμός ήταν το 19,94% του συνολικού, ενώ ο ημιαστικός το 33,84%) καθώς και στην αύξηση του ποσοστού των γυναικών που μπαίνουν στην παραγωγική διαδικασία (μείωση μέσου όρου ατόμων ανά οικογένεια και μείωση των μικρών ηλικιών) (Ειδική Χωροταξική Μελέτη Παράκτιων Περιοχών του Κορινθιακού Κόλπου, 1993).

## 6.2. Πρόβλεψη πληθυσμού

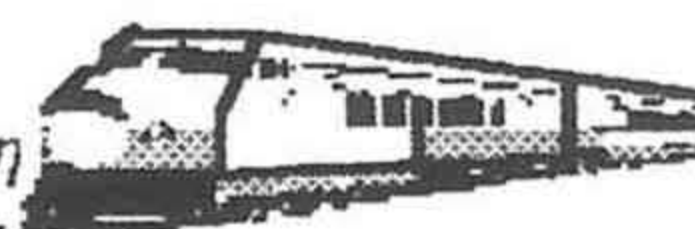
Σύμφωνα με την Ειδική Χωροταξική Μελέτη Παράκτιων Περιοχών του Κορινθιακού Κόλπου και σε συζητήσεις με την χωροτάκτη-πολεοδόμο κα. Ρένια Κλουτσιιώτη, για την επόμενη δεκαετία ο πληθυσμός θα αυξηθεί με τους ίδιους ρυθμούς (περίπου 16%), ενώ για την μεθεπόμενη δεκαετία οι ρυθμοί αύξησης του πληθυσμού θα μειωθούν στο 10%. Έτσι η εξέλιξη του πληθυσμού προβλέπεται να είναι η εξής:

Πίνακας 14: Προβλεπόμενος πληθυσμός στον νομό Κορινθίας για τα έτη 2001 και 2011

Έτος	1991	2001	2011
Πληθυσμός	142365	164432	180875
Αύξηση		1991-2001: 15,5%	2001-2011: 10%

Δεν προβλέπεται να αλλάξει σημαντικά η ποσοστιαία σύνθεση του αστικού, ημιαστικού και αγροτικού πληθυσμού, όπως επίσης και η σύνθεση του πεδινού, ημιορεινού και ορεινού πληθυσμού του νομού.





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7. Η ΔΟΜΗ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

### 7.1. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

Στον Πίνακα \*\* παρουσιάζεται η κατανομή του ενεργού πληθυσμού κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας. Ο πρωτογενής τομέας συγκεντρώνει περίπου το 47% των συνολικά εργαζομένων στο νομό, ενώ στη βιομηχανία έχουμε μόλις το 24% και στις υπηρεσίες το 27% των εργαζομένων. Από τα προηγούμενα παρατηρούμε την αγροτική και τουριστική φυσιογνωμία του νομού, παρά την ύπαρξη μεγάλων και σημαντικών βιομηχανικών μονάδων. Πάντως οι τάσεις που προδιαγράφονται, όπως φαίνεται και στην συνέχεια, δείχνουν διαρροή απασχολούμενων από τον πρωτογενή στον τριτογενή τομέα και λιγότερο προς τον το δευτερογενή.

Πίνακας 15: Απασχόληση του νομού Κορινθίας, της Περιφέρειας Πελοποννήσου και του συνόλου της χώρας.

Έτη		Σύνολο	Πρωτογενής	%	Δευτερογενής	%	Τριτογενής	%
1971	Κορινθία	44141	25899	58,67	8018	18,16	10224	23,16
	Πελοπόννησος	247441	164485	66,47	34286	13,86	48670	19,67
	Σύνολο Ελλάδας	3271089	1303929	39,86	864523	26,43	1102637	33,71
1981	Κορινθία	46150	21605	46,81	10960	23,75	13585	29,44
	Πελοπόννησος	225115	123811	55,00	41415	18,40	59889	26,60
	Σύνολο Ελλάδας	3387795	988470	29,18	1031946	30,46	1367379	40,36

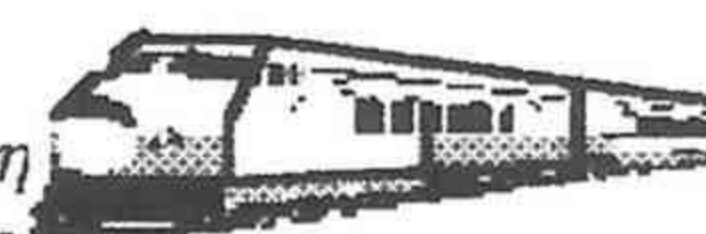
Πηγή: Στατιστικές Επετηρίδες, Ε.Σ.Υ.Ε. για τα έτη 1971 και 1981.

Ο νομός Κορινθίας συγκεντρώνει για το έτος 1981 το 1,4% της συνολικής απασχόλησης της χώρας. Από τον προηγούμενο πίνακα φαίνονται αναλυτικά στοιχεία για την εξέλιξη της απασχόλησης σε επίπεδο νομού, περιφέρειας και χώρας για τα έτη 1971 και 1981, όπως επίσης και τη ποσοστιαία συμμετοχή της απασχόλησης κατά τομέα παραγωγής. Ιδιαίτερο χαρακτηριστικό της σύνθεσης απασχόλησης κατά τομέα αποτελεί η υψηλή συγκέντρωση απασχολούμενων στον πρωτογενή τομέα, η οποία είναι κατά πολύ μεγαλύτερη από αυτήν της χώρας. Η απασχόληση στο δευτερογενή τομέα είναι σε χαμηλότερα επίπεδα σε σχέση με αυτό της χώρας, αλλά υψηλότερο από αυτό της Περιφέρειας. Η μεταφορά απασχολούμενων από τον πρωτογενή τομέα κατευθύνεται κατά ένα ποσοστό στο δευτερογενή, αλλά απορροφάται κυρίως από τον τριτογενή, ο οποίος κατά τη δεκαετία 1971-1981 αύξησε τη συμμετοχή του ως ποσοστό της απασχόλησης.

Ο οικονομικά ενεργός πληθυσμός του νομού Κορινθίας ανερχόταν το 1981 σε 44141 άτομα. Η απασχόληση παρουσιάζει **έξαρση** κατά τους μήνες Μάιο, Ιούνιο, Ιούλιο, Αύγουστο και Σεπτέμβριο, όπου λειτουργούν οι τουριστικές επιχειρήσεις που απορροφούν κατά τη λειτουργία τους 3000 μισθωτούς. Το ίδιο διάστημα παρουσιάζεται αύξηση της απασχόλησης στα εργοστάσια παρασκευής αεριούχων ποτών, χυμών, εμφιάλωσης νερού, χαρτοκιβωτίων, λευκοσιδηρών κουτιών, κομποστών όπου και απασχολούνται 1000 περισσότεροι μισθωτοί από τη συνήθες εργατικό δυναμικό. Επίσης αυξημένη είναι η απασχόληση στις οικοδομικές και κατασκευαστικές δραστηριότητες. Κατά τους φθινοπωρινούς μήνες παρουσιάζεται αυξημένη απορροφητικότητα εργαζομένων στις συσκευαστήρια εσπεριδοειδών και στην ελαιοσυλλογή.

Η αυξημένη ζήτηση σε έκτακτους απασχολούμενους, καλύπτεται από το εσωτερικό του νομού (μετακίνηση κυρίως από οικισμούς της ενδοχώρας), ενώ δεν είναι ασήμαντο το ποσοστό ατόμων από άλλες περιοχές της χώρας (Αττική, Αχαΐα, Αργολίδα, Αρκαδία). Ο νομός Κορινθίας είναι από τους νομούς που καταλαμβάνουν από τις πρώτες θέσεις στην προσέλκυση εργατικού δυναμικού, είτε ειδικευμένου είτε ανιδεικευτου (Ειδική Χωροταξική Μελέτη των Παράγειων Περιοχών του Κορινθιακού Κόλπου, 1993β). Ειδικότερα, από τον νομό Αττικής καθημερινά





μετακινούνται αρκετοί εργαζόμενοι σαν μόνιμο προσωπικό των επιχειρήσεων (στις περισσότερες περιπτώσεις ειδικευμένοι εργάτες, που απουσιάζουν από τον νομό).

Πίνακας 16: Ενεργός Πληθυσμός και κατανομή του σε α' γέννη, β' γέννη και γ' γενή τομέα.

	Έτος	Πληθυσμός	Ενεργός πληθυσμός	% Ενεργός πληθυσμός	Απασχόληση	α' - γενής	β' - γενής	γ' - γενής
Κορινθία	1961	112505	51713	46	50362	72	10	18
	1971	113115	43464	38,4	43404	57	19	24
	1981	123042	47479	38,6	45968	47	24	29
Σύνολο Ελλάδα	1961	8388553	3638601	43,4	3423431	56	19	25
	1971	8768641	3244768	37,0	3143040	40	27	33
	1981	9740417	3538530	36,3	3383251	29	31	40

Πηγή: Στατιστικές Επετηρίδες, Ε.Σ.Υ.Ε. για τα έτη 1961, 1971 και 1981.

Από την κατανομή του ενεργού πληθυσμού παρατηρούμε πως για το έτος 1981 σημαντικό ποσοστό του συνολικού αριθμού εργαζομένων, σχεδόν το 50%, απασχολούνται στον α' τομέα. Το ποσοστό αυτό είναι σχεδόν διπλάσιο από το σύνολο της χώρας. Στο σημείο αυτό ο νομός διαφοροποιείται σημαντικά από την τάση της χώρας (το ίδιο συνέβαινε και για τις προηγούμενες δεκαετίες, όχι όμως τόσο έντονα). Στο μέλλον δεν φαίνεται να αλλάζει σημαντικά το ποσοστό αυτό (δες και παρακάτω), γεγονός που δικαιολογείται από τον έντονα αγροτικό χαρακτήρα του νομού.

Ο δευτερογενής τομέας απασχολεί το 1/4 (24%) του συνολικά ενεργού πληθυσμού. Το ποσοστό αυτό είναι ανάλογο με αυτό της χώρας. Για το μέλλον το ποσοστό αυτό θα μειωθεί ελαφρά, προς όφελος του τριτογενούς τομέα.

Τέλος, ο τριτογενής τομέας απασχολεί το υπόλοιπο 29% των εργαζομένων. Σαν ποσοστό είναι μικρότερο από αυτό της χώρας, αλλά με προοπτικές στο μέλλον να το πλησιάσει, σε βάρος του πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα.

### 7.1.1. Ανεργία

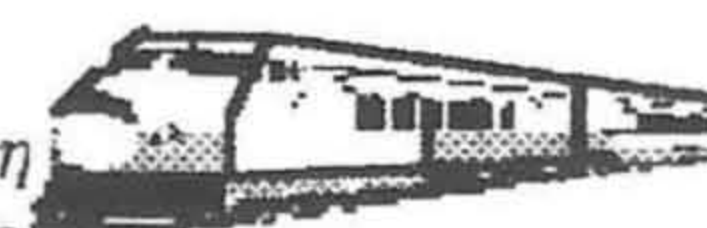
Η ανεργία είναι μικρή (αν και δεν είναι γνωστός ο ακριβής αριθμός) σε σχέση με την υπόλοιπη χώρα. Όταν αυτή παρουσιάζεται, πλήττει κυρίως νέους και γυναίκες. Ο κυριότερος παράγοντας για την εμφάνιση της ανεργίας στο νομό είναι η "μαύρη εργασία". Ενα σημαντικό ποσοστό "κατώτερων" εργασιών ανατίθενται σε αλλοδαπούς (Αλβανούς και Πολωνούς κυρίως), οι οποίοι εργάζονται χωρίς ασφάλιση και με χαμηλά ημερομίσθια. Οι εργασίες στις οποίες απασχολούνται είναι κυρίως αγροτικές, οικοδόμοι και ανειδίκευτοι εργάτες (Πολυχρονόπουλος κ.α., 1994).

Από το Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. υπολογίζεται ότι η διάρθρωση της απασχόλησης για το έτος 2001 θα είναι η ακόλουθη:

- Πρωτογενής τομέας : 45,5 %
- Δευτερογενής τομέας : 23,0 %
- Τριτογενής τομέας : 32,0 %

Η προηγούμενη διάρθρωση δεν έρχεται σε αντίθεση με τους δημογραφικούς στόχους και τους στόχους της οικιστικής αναδιάρθρωσης (Ειδική Χωροταξική Μελέτη των Παράκτιων Περιοχών του Κορινθιακού Κόλπου, 1993β).





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 8. ΜΕΓΕΘΟΣ-ΣΥΝΘΕΣΗ-ΕΞΕΛΙΞΗ Α.Ε.Π.

### 8.1. Μέγεθος

Το συνολικό Α.Ε.Π. του νομού ανέρχεται σε 90514 εκατομμύρια δραχμές για το έτος 1989. Στο νομό Κορινθίας παράγεται το 27,31% του Ακαθάριστου Προϊόντος της Περιφέρειας Πελοποννήσου, ενώ για το έτος 1981 τα αντίστοιχο ποσοστό ήταν 26,23%. Σε σχέση με τη χώρα η Κορινθία παρήγαγε το 1989 το 1,26% του συνολικού Α.Ε.Π. (Αντωνόπουλος κ.α., 1993). Για το έτος 1970 στην Κορινθία το συνολικό Α.Ε.Π. ήταν 3434 εκατομμύρια δραχμές, το κατά κεφαλή εισόδημα ήταν 30,3 χιλιάδες δραχμές και παρήγαγε το 13,72% του συνολικού Α.Ε.Π. της Περιφέρειας και το 1,33% της χώρας.

Για το έτος 1986 στην Κορινθία το συνολικό Α.Ε.Π. ήταν 73712 εκατομμύρια δραχμές, το κατά κεφαλή εισόδημα ήταν 551,7 χιλιάδες δραχμές και παρήγαγε το 15,96% του συνολικού Α.Ε.Π. της Περιφέρειας και το 1,51% της χώρας. Το έτος 1970 (Δες Παράρτημα Πίνακα Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Συνολικό και Ατομικό) κατά νομό (1970 και 1986)) ο νομός κατείχε το **4ο μεγαλύτερο κατά κεφαλή εισόδημα στη χώρα**, μετά τους νομούς Βοιωτίας, Φθιώτιδας και Φωκίδας και ήταν **5,57% υψηλότερο από το μέσο εθνικό**. Για το έτος 1986 παραμένει στη 4η θέση, με τους νομούς Βοιωτίας, Καβάλας και Εύβοιας να προηγούνται και ήταν **13,61% υψηλότερο από το μέσο εθνικό**.

Το έτος 1987 στο νομό Κορινθίας το συνολικό Προϊόν ήταν 80941 εκατομμύρια δραχμές, το κατά κεφαλή εισόδημα 605,81 χιλιάδες δραχμές και παρήγαγε το 16,49% του συνολικού Α.Ε.Π. της περιφέρειας Πελοποννήσου και το 1,48% του συνολικού Προϊόντος της χώρας. Την ίδια χρονιά **κατείχε το 5ο μεγαλύτερο κατά κεφαλή εισόδημα στη χώρα**, μετά τους νομούς Βοιωτίας, Καβάλας, Δωδεκανήσου και Εύβοιας (δες Παράρτημα).

Για το έτος 1988 το συνολικό Α.Ε.Π. για το νομό ήταν 93576 εκατομμύρια δραχμές και το κατά κεφαλή εισόδημα 700,37 χιλιάδες δραχμές. Παρήγαγε το 16,43% του συνολικού Α.Ε.Π. της περιφέρειας Πελοποννήσου και το 1,58% του συνολικού Προϊόντος της χώρας. Την ίδια χρονιά **κατείχε το 4ο μεγαλύτερο κατά κεφαλή εισόδημα στη χώρα**, μετά τους νομούς Βοιωτίας, Καβάλας και Πέλλας (δες Παράρτημα).

Το έτος 1991, στο νομό Κορινθίας το συνολικό Προϊόν ήταν 164529 εκατομμύρια δραχμές και το κατά κεφαλή εισόδημα ήταν 1231,42 χιλιάδες δραχμές. Παρήγαγε το 16,86% του συνολικού εισοδήματος στην περιφέρεια Πελοποννήσου και το 1,50% του συνολικού εισοδήματος της χώρας. Για το ίδιο έτος **κατέχει το 3ο μεγαλύτερο κατά κεφαλή εισόδημα στη χώρα**, μετά τους νομούς Βοιωτίας και Καβάλας (δες Παράρτημα).

### 8.2. Σύθεση

Για το έτος 1989 η σύθεση του Α.Ε.Π. ήταν η ακόλουθη:

Πίνακας 17: Σύθεση του Α.Ε.Π. στο νομό Κορινθίας.

Δραστηριότητα	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Ποσοστό %	30,84	0,21	29,59	1,45	6,63	4,6	8,1	1,63	3	4,65	9,09	5,76

1 Πρωτογενής τομέας

2 Ορυχεία-Μεταλλεία

3 Μεταποίηση

4 Επιχειρήσεις Ηλεκτρισμού-Φωταερίου

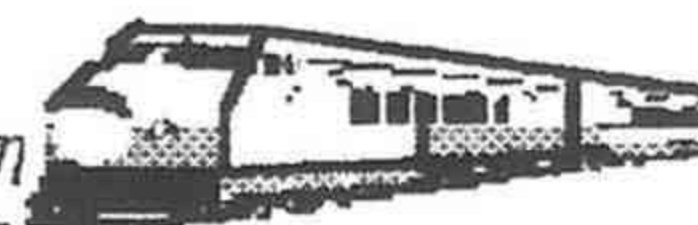
5 Κατασκευές

6 Μεταφορές-Επικοινωνίες

7 Εμπόριο

8 Τράπεζες-Ασφάλειες





9 Κατοικίες

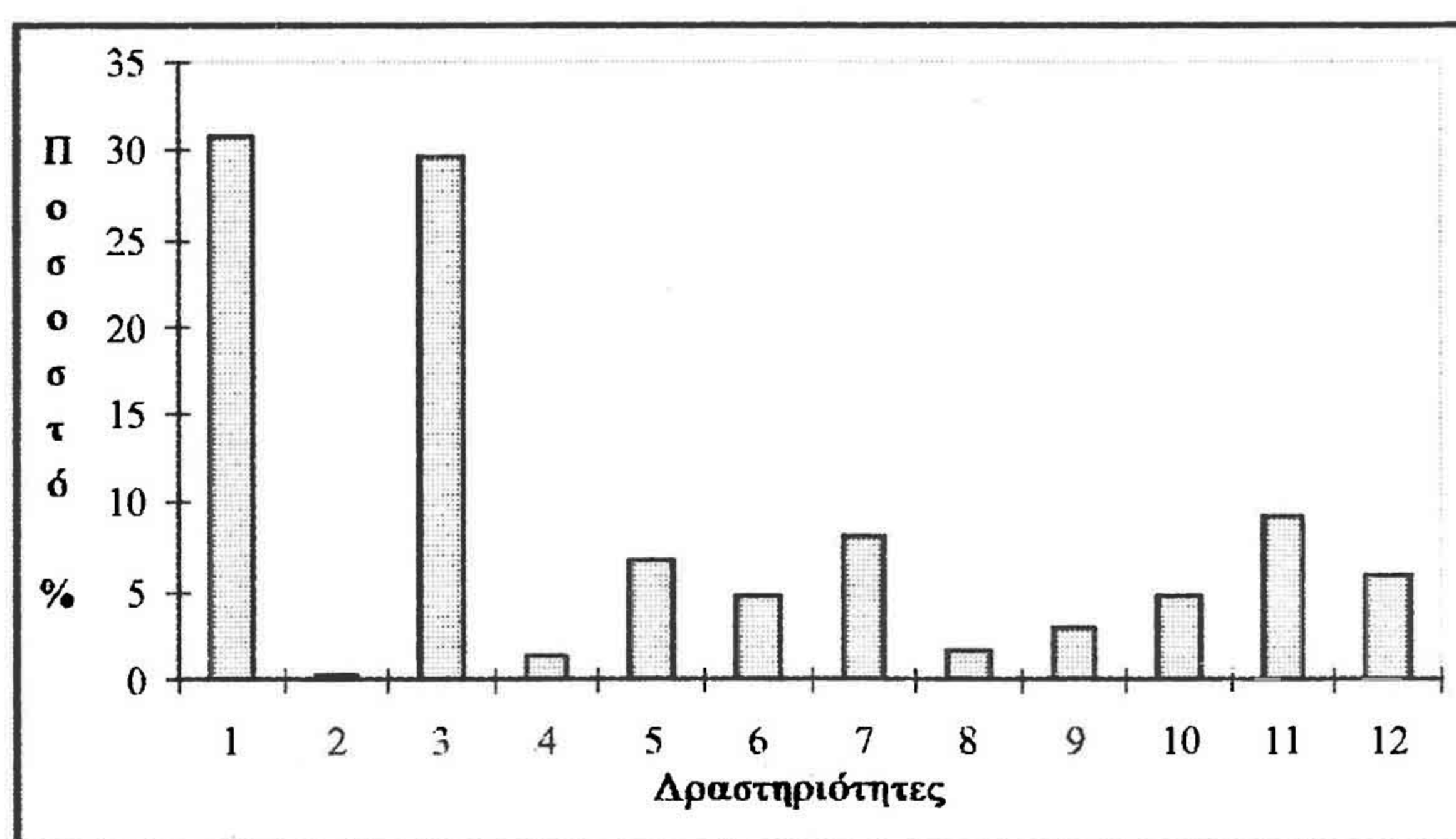
10 Δημόσια Διοίκηση-Ασφάλεια

11 Υγεία-Εκπαίδευση

12 Διάφορες Υπηρεσίες

Πηγή: Αντωνόπουλος κ.α., 1993.

Διάγραμμα 5: Σύνθεση του Α.Ε.Π. στο νομό Κορινθίας.



Παρατηρούμε πως το συνολικό Α.Ε.Π. στο νομό Κορινθίας ισοκατανέμεται στους τρεις τομείς της παραγωγής (πρωτογενής, δευτερογενής και τριτογενής) με τον δευτερογενή τομέα να υπερέχει ελαφρά, σε σχέση με τους υπόλοιπους. Ο πρωτογενής τομέας κατλαμβάνει ποσοστό 31,05%, ο δευτερογενής 37,67% και ο τριτογενής 32,18%.

### 8.3. Εξέλιξη

Η εξέλιξη του Α.Ε.Π. στο νομό χαρακτηρίζεται από μια συνεχή αύξηση σε τρέχουσες τιμές, όπως φαίνεται και από τον Πίνακα\*\* και το Διάγραμμα \*\* που ακολουθούν. Το Α.Ε.Π. το 1989 ήταν αυξημένο κατά 35,6% σε σχέση με το 1985, σε τρέχουσες τιμές. Η σύνθεσή του κατά τομέα παραγωγής ήταν το 1988:

Πρωτογενής τομέας: 24,50%

Δευτερογενής τομέας: 42,06%

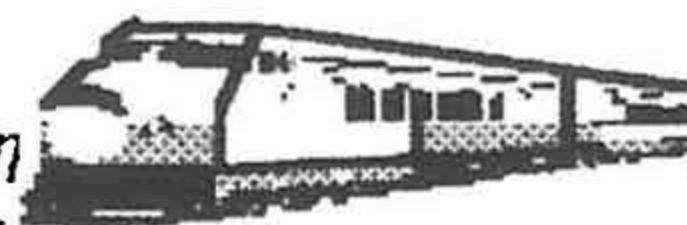
Τριτογενής τομέας: 33,44%

Πίνακας 17: Εξέλιξη του Α.Ε.Π. κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στο νομό Κορινθίας για τα έτη 1985-1989 (σε τρέχουσες τιμές, σε εκατομμύρια δραχμές).

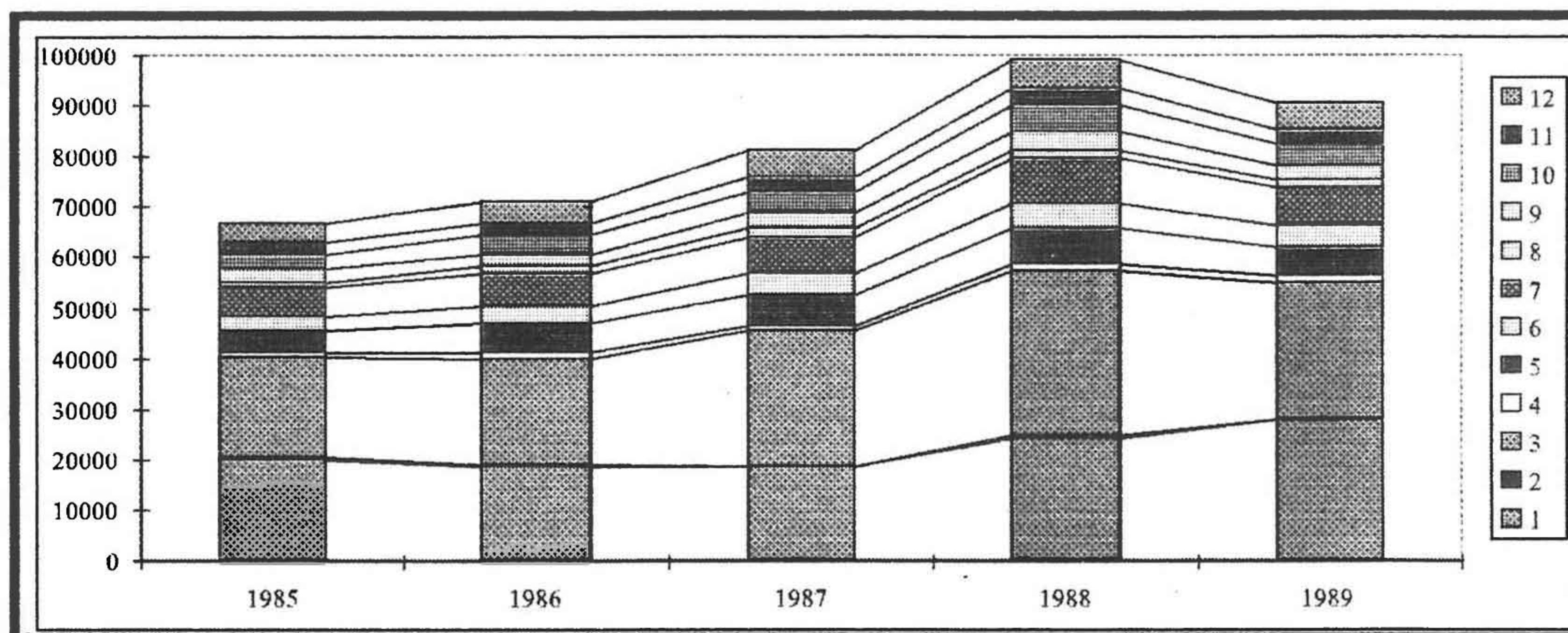
Δραστηριότητα	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	Σύνολο
1985	20085	204	20040	1014	4088	3042	5463	1096	2730	3095	2029	3860	66746
%	30,09	0,31	30,02	1,52	6,12	4,56	8,18	1,64	4,09	4,64	3,04	5,78	99,99
1986	18704	193	20968	1344	5478	3598	6638	1334	2494	3675	2403	4158	70987
%	26,35	0,27	29,54	1,89	7,72	5,07	9,35	1,88	3,51	5,18	3,39	5,86	100,01
1987	18342	192	26783	1352	6005	4165	7328	1476	3074	4211	2795	5216	80939
%	22,66	0,24	33,09	1,67	7,42	5,15	9,05	1,82	3,80	5,20	3,45	6,44	99,99
1988	24260	249	32739	1530	7134	4855	8625	1748	3888	5091	3457	5448	99024
%	24,50	0,25	33,06	1,55	7,20	4,90	8,71	1,77	3,93	5,14	3,49	5,50	100,00
1989	27915	192	26783	1352	6005	4165	7328	1476	3074	4211	2795	5216	90512
%	30,85	0,21	29,59	1,49	6,63	4,60	8,10	1,63	3,40	4,65	3,09	5,76	100,00

Πηγή: Ελετηρίδες Ε.Σ.Υ.Ε.

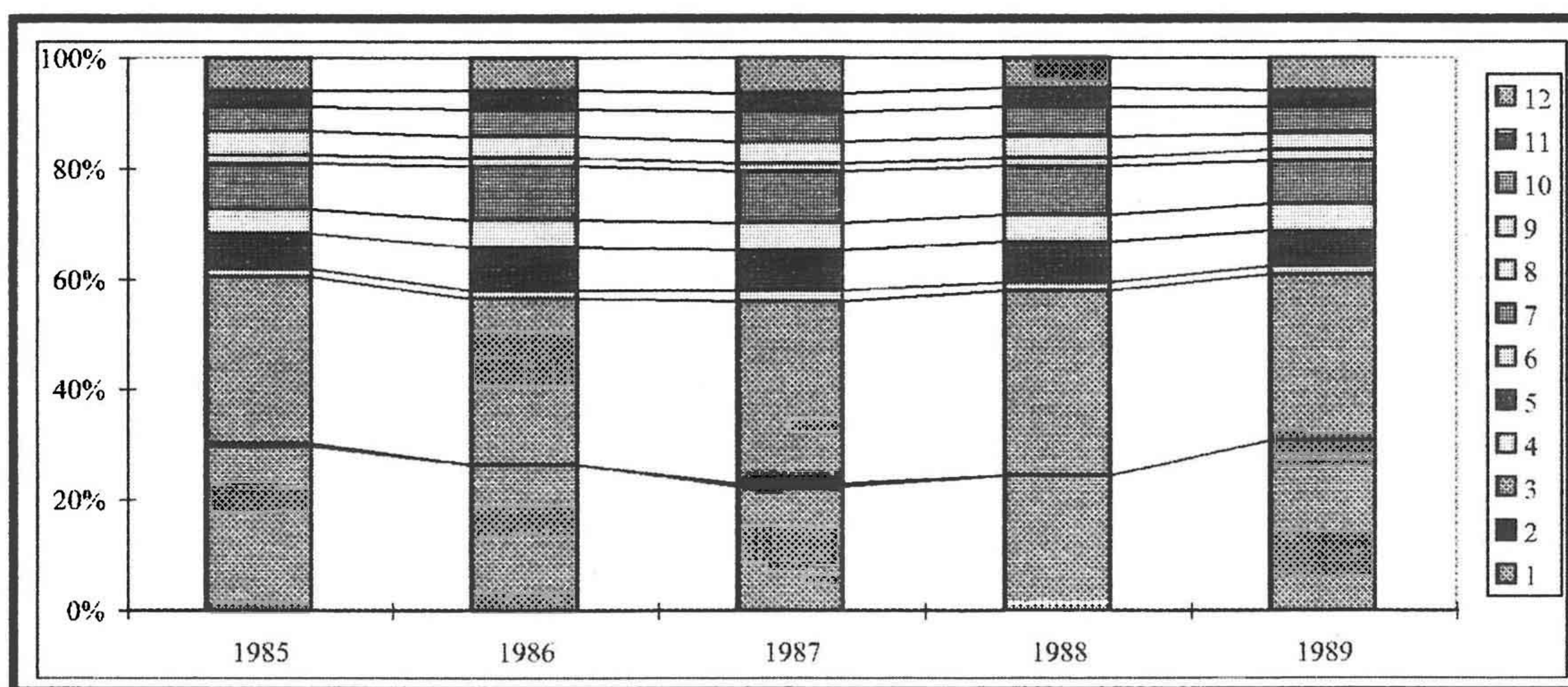




Διάγραμμα 6: Εξέλιξη του Α.Ε.Π. κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στο νομό Κορινθίας για τα έτη 1985-1989 (σε τρέχουσες τιμές, σε εκατομμύρια δραχμές).



Διάγραμμα 7: Ποσοστιαία εξέλιξη του Α.Ε.Π. κατά κλάδο οικονομικής δραστηριότητας στο νομό Κορινθίας για τα έτη 1985-1989.

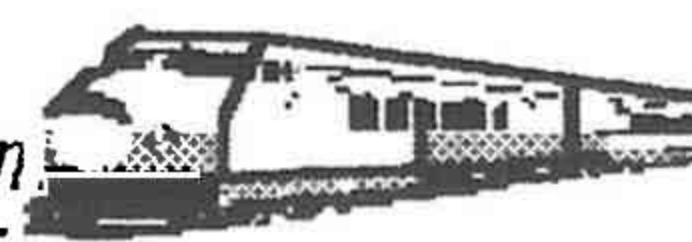


Από τον προηγούμενο πίνακα και τα διαγράμματα, παρατηρούμε μια **συνεχή αύξηση** του Α.Ε.Π. μέχρι το 1988. Μάλιστα η διαφορά μεταξύ του έτους 1987 και 1988 είναι μεγαλύτερη του 20%. Το 1989 το Α.Ε.Π. στο νομό μειώνεται περίπου 7%, παραμένοντας όμως και πάλι υψηλό, τόσο στην περιφέρεια, όσο και στο σύνολο της χώρας (Δες και Παράρτημα). Η μείωση του Α.Ε.Π. κατά το έτος 1989 μπορεί να αποδοθεί στην κακοκαιρία που έπληξε το νομό τους χειμώνες του 1987 και 1988, και κατά συνέπεια επηρέασε και την αγροτική παραγωγή που συμμετέχει σημαντικά στο συνολικό Α.Ε.Π. (Δες προηγούμενες χρονιές. Ο πρωτογενής τομέας συμμετέχει από 23% μέχρι 31%, ανάλογα με την χρονιά).

Η μείωση της αγροτικής παραγωγής έπληξε κυρίως το 1989, τον δευτερογενή τομέα, σημαντικό κομμάτι του οποίου συνδέεται στενά με την γεωργική παραγωγή, αφού την χρησιμοποιεί σαν πρώτη ύλη για την μεταποιητική δραστηριότητα.

Οι υπόλοιπες δραστηριότητες ελάχιστα επηρεάζονται στο πέρασμα του χρόνου, σαν ποσοστό του συνολικού Α.Ε.Π., ενώ σε απόλυτες τιμές σχεδόν όλες οι δραστηριότητες βελτιώνουν την θέση τους.





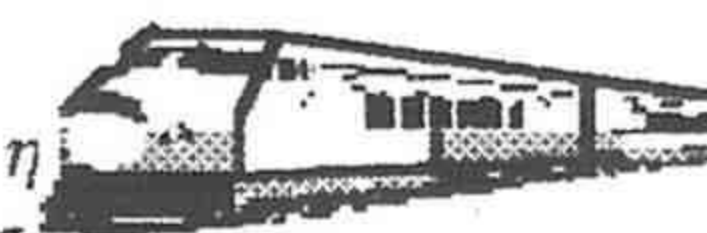
Πάντως, (δες και Παράρτημα) το 1991 ο νομός βελτιώνει σημαντικά τη θέση του, **διπλασιάζοντας** (σε τρέχουσες τιμές) σχεδόν το Α.Ε.Π., από 90.512.000.000 δραχμές το 1989, σε 164.529.000.000 δραχμές το 1991.

Αν γίνει σύγκριση μεταξύ απασχόλησης και εισοδήματος θα παρατηρήσει κανείς ανακολουθία στα δύο αυτά μεγέθη. Για το έτος 1988 έχουμε:

	Α'γενής τομέας	Β'γενής τομέας	Γ'γενής τομέας
Απασχόληση	47%	24%	29%
Εισόδημα	24,50%	42,06%	33,44%

Δηλαδή στον πρωτογενή τομέα απασχολείται το 47% του πληθυσμού και αυτοί παράγουν το 24, 5% του συνολικού Α.Ε.Π. στο νομό, στον δευτερογενή τομέα απασχολείται το 24% του πληθυσμού και παράγεται το 42,06% του Α.Ε.Π. και στον τριτογενή τομέα απασχολείται το 29% και παράγεται το 33,44% του Α.Ε.Π. Παρατηρούμε πως αποδοτικότερος είναι ο δευτερογενής τομέας (απασχολείται το 1/4 των εργαζομένων και παράγουν το 40% του εισοδήματος), ακολουθεί ο τριτογενής τομέας (απασχολείται το 1/3 των εργαζομένων και παράγουν το 1/3 του εισοδήματος) και ο λιγότερο αποδοτικός είναι ο πρωτογενής τομέας.





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 9. ΔΙΑΦΟΡΟΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΙ ΔΕΙΚΤΕΣ

Το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων του νομού Κορινθίας είναι το **υψηλότερο της Περιφέρειας Πελοποννήσου** (συμπεριλαμβανομένου και του νομού Αχαΐας) και από τα **υψηλότερα της χώρας**. Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται ορισμένοι κοινωνικοί δείκτες για το νομό και το σύνολο της χώρας.

Πίνακας : Διάφοροι κοινωνικοί δείκτες.

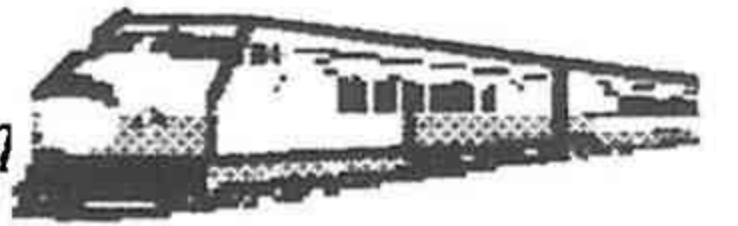
ΔΕΙΚΤΗΣ	Σύνολο Ελλάδας	Κορινθία	Περιφέρεια Πελοποννήσου	Κορινθία/Ελλάδα %
ΧΙΛ ΙΟΜΕΤΡΑ ΟΔΩΝ ΚΑΛΗΣ ΒΑΤΟΤΗΤΑΣ ΑΝΑ 1000 ΚΑΤΟΙΚ.	23,5	36,4	-	154,9
ΑΥΤΟΜΑΤΑ ΤΗΛΕΦΩΝΑ ΑΝΑ 1000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ (1991)	485	542,48	401	111,85
ΙΑΤΡΟΙ ΑΝΑ 1000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ (1991)	3,05	1,43	1,73	46,88
ΚΛΙΝΕΣ ΘΕΡΑΠΕΥΤΗΡΙΩΝ ΑΝΑ 1000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ (1991)	5	1,83	3,08	36,6
ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΑ ΑΝΑ 1000 ΚΑΤΟΙΚ.	155	96,54	85	62,28
ΛΕΩΦΟΡΕΙΑ ΑΝΑ 1000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ (1990)	2,04	2,84	1,37	139,3
ΦΟΡΤΗΓΑ ΑΝΑ 1000 ΚΑΤΟΙΚΟΥΣ (1990)	71	143,2	86	201,6
ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΗΛΕΚ. ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ (1986)	2473 KWh	3954 KWh	2358 KWh	159,9
ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗ ΚΑΤΑΝΑΛΩΣΗ ΗΛΕΚΤΡΙΗΣ ΕΝΕΡΓΕΙΑΣ ΓΙΑ ΟΙΚΙΑΚΗ ΧΡΗΣΗ (1986)	605,1 KWh	551,6 KWh	498 KWh	91,2
ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗ Α.Ε.Π. ΣΕ ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΤΙΜΕΣ (1986)	485,6	551,7	441,6	113,6
ΚΑΤΑ ΚΕΦΑΛΗ Α.Ε.Π. ΣΕ ΤΡΕΧΟΥΣΕΣ ΤΙΜΕΣ (1991)	1096,12	1231,42	932,93	123,43
ΑΝΑΛΦΑΒΗΤΟΙ ΑΝΩ ΤΩΝ 15 ΕΤΩΝ (1981)	9,51 %	7,88 %	10,56 %	-
ΒΡΕΦΙΚΗ ΘΝΗΣΙΜΟΤΗΤΑ (1989)	14,6 ‰	9 ‰	-	-

Πηγή: Επετηρίδες Ε.Σ.Υ.Ε., Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής και Κοινωνικής Ανάπτυξης 1988-1992 νομού Κορινθίας, 1987, Βαλασόπουλος 1992, Αντωνόπουλος κ.α., 1993.

Να σημειωθεί πως ο δείκτης τηλεφωνικών συσκευών ανά 1000 κατοίκους είναι ο τέταρτος υψηλότερος της χώρας (μετά από Αττική, Δωδεκάνησα, Θεσσαλονίκη), αν και υπάρχει κάποιο πρόβλημα στην ποιότητα των γραμμών (Βαλασόπουλος, 1992), ο δείκτης κατοχής επιβατικών αυτοκινήτων είναι ο υψηλότερος στην περιφέρεια (Βαλασόπουλος, 1992), η κατανάλωση ηλεκτρικής ενέργειας (1986) είναι η μεγαλύτερη στην περιφέρεια και η υψηλότερη από τον εθνικό μέσο όρο (Στατιστική Έρευνας Βιομηχανίας 1993, Βαλασόπουλος 1992), το ποσοστό αναλφάβητων επί του πληθυσμού άνω των 15 ετών (7,88% το 1981) το χαμηλότερο στην περιφέρεια Πελοποννήσου (Βαλασόπουλος, 1992).

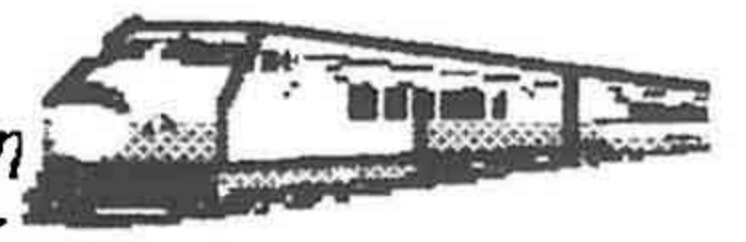
Σημαντικές είναι οι ενδονομαρχιακές ανισότητες. Στο βόρειο πεδινό τμήμα του νομού συναντάμε αγροτικό πληθυσμό με βιοτικό επίπεδο εφάμιλλο και καμιά φορά υψηλότερο των αστικών και ημιαστικών κέντρων του νομού. Κυριότερες αιτίες του φαινομένου αυτού είναι η ύπαρξη γης υψηλής παραγωγικότητας, οι δυνατότητες απασχόλησης στο δευτερογενή και τριτογενή τομέα της οικονομίας, στο καλύτερο δίκτυο μεταφορών, στις καλύτερες συνθήκες υγείας, εκπαίδευσης, ψυχαγωγίας. Στις ορεινές περιοχές οι συνθήκες διαβίωσης είναι δυσκολότερες σε σχέση





με τα πεδινά, αλλά πολύ καλύτερες σε σχέση με ανάλογες περιοχές της Περιφέρειας αλλά και της χώρας.





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 10. ΕΝΔΙΑΜΕΣΟ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ Ι: ΓΕΝΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΝΟΜΟΥ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Ο νομός Κορινθίας είναι από τους πλέον ανεπτυγμένους νομούς της χώρας, όπως παρουσιάστηκε και προηγουμένως, για μια σειρά παράγοντες που έχουν να κάνουν με:

- την ανάπτυξη όλων των τομέων παραγωγής,
- την γειτνίαση με την Αττική, και
- για ιστορικούς λόγους.

Οι διάφοροι κοινωνικοί δείκτες είναι οι υψηλότεροι στην Περιφέρεια και από του υψηλότερους της χώρας. Το γεγονός αυτό καθιστά το νομό τόπο υποδοχής κατοίκων από άλλες περιοχές, αφού δίνονται οι δυνατότητες για εργασία και "ποιοτική ζωή". Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός πως από την δεκαετία του 1960 αυξάνει συνεχώς ο πληθυσμός, με μεγαλύτερη αύξηση αυτή της προηγούμενης δεκαετίας (15,7% και τριπλάσια του εθνικού μέσου όρου). Επίσης ο νομός είναι τόπος υποδοχής ορισμένων που επιθυμούν να εγκαταλείψουν την Αθήνα χωρίς να απομακρυνθούν σημαντικά από αυτήν ή ορισμένων άλλων που επιθυμούν να κατοικούν σε αστικές ή ημιαστικές περιοχές του νομού και να εργάζονται στην Πρωτεύουσα.

Η αύξηση του πληθυσμού δημιουργεί, πέρα από οποιεσδήποτε άλλες ανάγκες, και αυξημένες ανάγκες για μετακινήσεις. Οι ανάγκες αυτές αυξάνουν συνεχώς και σύμφωνα με τον Ο.Σ.Ε. είναι της τάξης 5% ετησίως. Ο πληθυσμός αυτός πρέπει να εξυπηρετηθεί τόσο σε επιβατικές όσο και σε εμπορευματικές μεταφορές. Οι επιβατικές μεταφορές προκύπτουν από λόγους που σχετίζονται με την εργασία, την αναψυχή, τις προσωπικές σχέσεις, την εκπαίδευση κ.α. Οι εμπορευματικές μεταφορές προκύπτουν από την ανάγκη για κατανάλωση τροφίμων, εφοδίων, πρώτων υλών, καυσίμων, εμπορευμάτων κ.α.

Επίσης λόγω της συνεχούς βελτίωσης του βιοτικού επιπέδου, υπάρχουν αυξημένες ανάγκες για μετακίνηση (είτε για επαγγελματικούς λόγους, είτε για μη επαγγελματικούς), αφού είναι γνωστό πως η αύξηση του εισοδήματος συνεπάγεται αυξημένη δυνατότητα ικανοποίησης περισσότερων αναγκών, άρα περισσότερες μεταφορές αγαθών και μεγαλύτερη κινητικότητα των ατόμων.

Οι ανάγκες για μετακινήσεις, για επαγγελματικούς ή μη επαγγελματικούς λόγους, σήμερα καλύπτονται με τη χρήση ιδιωτικών αυτοκινήτων (υψηλοί δείκτες κατοχής Ι.Χ. αυτοκινήτων) και από τις λεωφορειακές γραμμές του τοπικού Κ.Τ.Ε.Α..

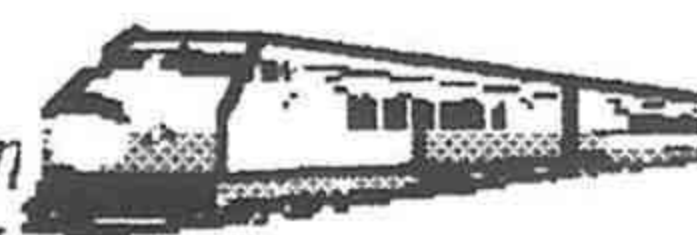
Οι λόγοι για τους οποίους προτιμάται η χρήση του ιδιωτικού αυτοκινήτου είναι:

- ανάγκη για γρήγορη μετάβαση (κυρίως προς την πρωτεύουσα) , συνήθως για επαγγελματικούς λόγους,
- άνεση,
- ευελιξία στην μετακίνηση
- έλλειψη άλλων αποτελεσματικών μέσων μεταφοράς

Τα λεωφορεία του Κ.Τ.Ε.Α. χρησιμοποιούνται κυρίως από τις ασθενέστερες οικονομικά τάξεις, από αυτούς που δεν είναι σε θέση να χρησιμοποιήσουν αυτοκίνητο (παιδιά, ηλικιωμένοι κ.α.) ή για άλλους λόγους (π.χ. όσοι μεταβαίνουν στην Αθήνα και λόγω των περιοριστικών μέτρων του δακτυλίου δεν μπορούν να χρησιμοποιήσουν το αυτοκίνητο στο κέντρο της πόλης).

Η χρήση των ιδιωτικών αυτοκινήτων, αλλά και των λεωφορείων σε μικρότερο βαθμό, δημιουργεί ορισμένα προβλήματα. Η συνεχής αύξηση της κυκλοφορίας θα φέρει σύντομα και πάλι σε κατάσταση κορεσμού τον υπό κατασκευή αυτοκινητόδρομο Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας, οπότε οι συνολικοί χρόνοι διαδρομής θα αυξηθούν και πάλι. Να σημειωθεί πως σημαντικό κυκλοφοριακό πρόβλημα δημιουργείται κατά την είσοδο και έξοδο του Λεκανοπεδίου





**Αττικής**, ιδιαίτερα τις πρωινές και μεσημεριανές ώρες, από αυτούς που προσπαθούν να εισέλθουν και να εξέλθουν αντίστοιχα (κυρίως για επαγγελματικούς λόγους)

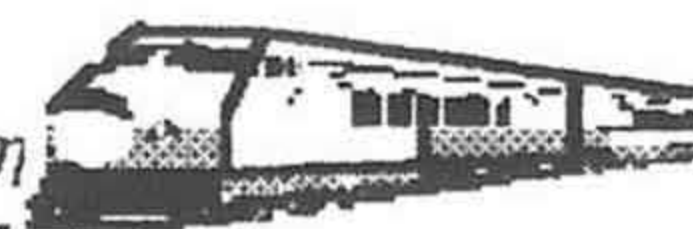
Σαν συνέπεια του προηγούμενου, το πλεονέκτημα του αυτοκινήτου ως γρηγορότερου μεταφορικού μέσου εκμηδενίζεται. Επίσης σημαντικά είναι τα προβλήματα από τα οδικά ατυχήματα, το κόστος χρήσης, σπατάλη ενέργειας, επιπτώσεις στο περιβάλλον κ.α.

Οι σιδηρόδρομος ελάχιστα χρησιμοποιείται. Μέχρι το 1990 παρουσίαζε πτωτικές τάσεις (δες και κεφάλαιο σχετικά με σιδηροδρομικές μεταφορές στο νομό) λόγω του μεγάλου χρόνου ταξιδιού και του επιπέδου εξυπηρέτησης. Το καλοκαίρι του ίδιου έτους με την δρομολόγηση αμαξοστοιχειών τύπου Intercity (πολυτελείς αμαξοστοιχείες, με μικρότερο χρόνο ταξιδιού και ελαφρώς ακριβότερο εισιτήριο) ο σιδηρόδρομος έγινε ελκυστικότερος στους χρήστες και αύξησε το ποσοστό του στο συνολικό μεταφορικό έργο.

Η ύπαρξη ενός σύγχρονου τραίνου υψηλών ταχυτήτων θα μπορούσε να προσελκύσει **σημαντικό επιβατικό μεταφορικό έργο**. Υπάρχουν μια σειρά από λόγους που συνηγορούν για το προηγούμενο. Αυτοί είναι:

- Οι υψηλές ταχύτητες προσφέρουν μικρότερους χρόνους ταξιδιού, γεγονός σημαντικό για όσους μετακινούνται για επαγγελματικούς λόγους,
- μικρότερη ταλαιπωρία, λόγω του υψηλού επιπέδου εξυπηρέτησης,
- λόγω του υψηλού επιπέδου ζωής υπάρχουν αρκετοί ευαισθητοποιημένοι πολίτες που είναι διατεθειμένοι να ταξιδέψουν με Μέσο Μαζικής Μεταφοράς για λόγους που έχουν να κάνουν με την προστασία του περιβάλλοντος, την εξοικονόμηση ενέργειας, την μικρότερη κυκλοφοριακή φόρτιση του οδικού δικτύου, ασφάλεια κ.α.
- τα εκτελούμενα έργα του metro στην Αθήνα σε συνδιασμό με τη χρήση του τραίνου θα προσφέρουν μικρότερους χρόνους μετάβασης από τον τόπο κατοικίας στον τόπο εργασίας (για όσους κατοικούν στην Κορινθία και εργάζονται στην Αθήνα),
- ύπαρξη πολυάσχολων επιχειρηματιών που επιθυμούν να εκμεταλευτούν στο έπακρο το χρόνο τους, αλλά και να μην κοπωθούν κατά τη διάρκεια της διαδρομής με οδήγηση
- υπάρχει υπερσυγκέντρωση πληθυσμού στη βόρεια ζώνη του νομού Κορινθίας, τη πιο δυναμική, επομένως δημιουργούνται ανάγκες για μετακίνηση (εργασία, αγορές, συναλλαγές)





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 11. ΠΡΩΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

Ο πρωτογενής τομέας στην Κορινθία (γεωργία, κτηνοτροφία, δάση, θήρα και αλιεία) κατέχει σημαντικό ρόλο, αφού απασχολεί (1981) το 47% του εργατικού δυναμικού. Εξασφαλίζει μεγάλο μέρος των αναγκών διατροφής του νομού, γίνεται εισαγωγή συναλλάγματος μέσω των εξαγωγών, τροφοδοτεί με πρώτες ύλες τις αγροτικές βιομηχανίες του νομού και δημιουργεί τις προϋποθέσεις για ανάπτυξη διάφορων οικονομικών δραστηριοτήτων.

Το 1981 συμμετείχε κατά 28% στο Α.Ε.Π. του νομού, ενώ το 1988 κατά 24,5%. Το ποσοστό αυτό μειώνεται κατά τις τελευταίες δεκαετίες λόγω της ταχύτερης αύξησης της βιομηχανικής παραγωγής, των κατασκευών και των υπηρεσιών. Το καθαρό αγροτικό εισόδημα παρουσιάζει συνεχή αύξηση στο νομό, όπως φαίνεται στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 19: Η εξέλιξη του αγροτικού εισοδήματος στον νομό Κορινθίας κατά τα έτη 1981-1984.

	Αγροτικό εισόδημα (καθαρό)	Αγροτικό εισόδημα/ ενεργό αγρότη	Μεταβολή αγροτικού εισοδήματος
1981	8.995.282.048	487.032	1981-82: 2.25%
1982	9.198.091.389	533.444	1982-83: 42.1%
1983	13.070.017.000	695.797	1983-84: 4.52%
1984	13.661.282.000	888.343	1981-84: 51.9%

σε δραχμές

Πηγή: Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής και Κοινωνικής Ανάπτυξης 1988-1992 νομού Κορινθίας, 1987.

### 11.1. Γεωργία

Η έκταση της γεωργικής γης στον νομό Κορινθίας είναι 833.000 στρέμματα και καλύπτει το 36,4% της συνολικής έκτασης του νομού, οι βοσκότοποι καλύπτουν 589.000 στρέμματα ή το 25,7% του νομού και τα δάση 717.000 στρέμματα ή το 31,3% της επιφάνειας του νομού. Στον Πίνακα \*\*\* παρουσιάζονται οι βασικές χρήσεις γης κατά το έτος 1986, ενώ στον Πίνακα\*\*\* παρουσιάζεται η εξέλιξη των χρήσεων γης κατά τις τελευταίες δεκαετίες.

Πίνακας 20: Βασικές χρήσεις γης για το έτος 1986 (σε χιλ. Km<sup>2</sup>).

	Εμβαδό	Καλλιέργειες	%	Βοσκότοποι	%	Δάση	%	Υδάτινες εκτάσεις	%	Άλλες Χρήσεις	%
1 Σύν. Ελλάδα	130800	39212	29,98	52144	39,87	29796	22,8	3449	2,6	7313	5,59
2 Κορινθία	2289	833	36,39	589	25,73	716,9	31,3	20,9	0,9	128	5,59

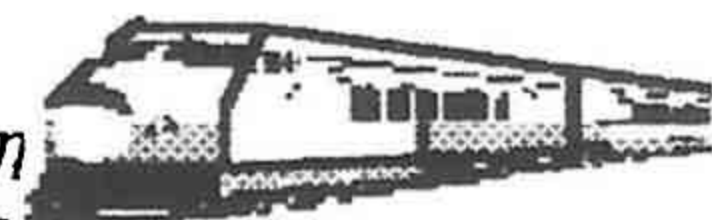
Πηγή: Στατιστική Επετηρίδα Ε.Σ.Υ.Ε., 1987.

Πίνακας 21: Εξέλιξη των χρήσεων γης στο νομό Κορινθίας.

	1961	1971	1981	Διαφορά 1971-81 (%)
Καλλιέργειες	827,5	842,4	831	-1,3
Βοσκότοποι	590,3	596,6	607	1,7
Δάση	681,1	705,2	698	-1,0
Υδάτινες εκτάσεις	26,6	30,2	31,6	4,6
Άλλες Χρήσεις (Οικοδομημένη έκταση κ.α.)	116,6	115,9	123	5,7

Πηγή: Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής και Κοινωνικής Ανάπτυξης 1988-1992 νομού Κορινθίας, 1987.





Από το 1971 μειώνεται συνεχώς η καλλιεργούμενη γεωργική γη λόγω της εγκατάλειψης των σχετικά άγονων και ημιορεινών περιοχών και επέκτασης των οικισμών στις παραλιακές περιοχές του νομού. Στις περιοχές αυτές ανεγείρονται συνεχώς παραθεριστικές κατοικίες κατοίκων της Αττικής.

Οι εδαφολογικές και κλιματολογικές συνθήκες στον νομό, όπως έχει ήδη αναφερθεί, είναι ευνοϊκές για την ανάπτυξη των λεγόμενων ενταντικών καλλιεργειών με μεγάλη αξία παραγωγής (αυτά είναι τα αμπελοειδή, τα εσπεριδοειδή, η ελιά και τα κηπευτικά), που στηρίζουν σημαντικό αριθμό γεωργικών βιομηχανιών. Παραγωγικότερες περιοχές είναι η βόρεια παραλιακή ζώνη του νομού (γνωστότερη και σαν Βόχα) όπου και συγκεντρώνονται οι εντατικές καλλιέργειες, ο κάμπος της Νεμέας και το ανατολικό τμήμα του νομού (στις περιοχές αυτές παρατηρούνται εκτατικές καλλιέργειες).

Στο επόμενο σχήμα παρουσιάζονται οι περιοχές όπου συγκεντρώνεται η γεωργική παραγωγή.

Σχήμα 4: Καλλιεργούμενες εκτάσεις στο νομό Κορινθίας



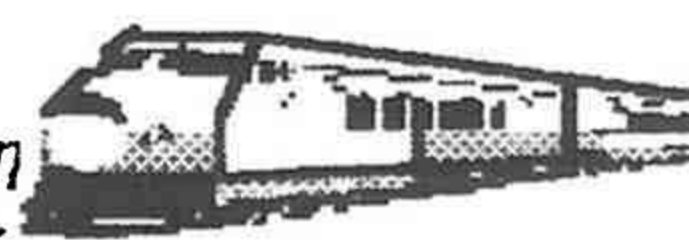
Η καλλιέργειες σχετίζονται με ότι ζητάει η αγορά (γίνονται συνεχείς αναδιαρθρώσεις, αλλά όχι με τους επιθυμητούς ρυθμούς) και πραγματοποιούνται με σύγχρονες μεθόδους. Οι γεωργικές καλλιέργειες είναι εκμηχανισμένες σε μεγάλο ποσοστό και ο αριθμός των γεωργικών μηχανημάτων είναι ικανοποιητικός όχι μόνο για τα ελληνικά, αλλά και για τα ευρωπαϊκά δεδομένα. Η χρήση των φυτοφαρμάκων και των λιπασμάτων έχει σημειώσει μεγάλη αύξηση και μάλιστα είναι άνω του μέσου εθνικού όρου (σε μερικές περιπτώσεις χρησιμοποιούνται και τετραπλάσιες ποσότητες).

Πίνακας 22: Καλλιεργούμενες εκτάσεις και γεωργική παραγωγή κατά είδος στο νομό Κορινθίας για τα έτη 1986-1991.

		1986	1987	1988	1989	1990	1991
<b>Σύνολο καλλιεργειών</b>	Στρέμματα	837645	831651	835134	840048	839842	847182
<b>Αρδευθείσες καλλιέργειες</b>	Στρέμματα	181276	197101	181700	196604	194142	210864
<b>Ελαιόλαδο</b>	Τόνοι	20005	8625	12889	9218	6833	2642
<b>Καπνός</b>	Τόνοι	1590	1105	1038	1119	1010	995
<b>Σίτος</b>	Τόνοι	18383	15990	17597	17794	12876	18216
<b>Εσπεριδοειδή</b>	Τόνοι	88698	54990	72972	91455	75701	68045
<b>Μήλα</b>	Τόνοι	3963	4122	4191	4277	2319	1692
<b>Ροδάκινα</b>	Τόνοι	240	275	355	340	329	675
<b>Γεώμηλα</b>	Τόνοι	20722	19742	15963	18698	10325	14547
<b>Ντομάτες</b>	Τόνοι	17683	21546	17012	19800	13771	19843

Πηγή: Αντωνόπουλος κ.α., 1993.





Πίνακας 23: Η παραγωγή των κυριότερων γεωργικών προϊόντων το έτος 1992 (σε tn).

Προϊόν	Σιτάρι	Κριθάρι	Βρώμη	Φασόλια	Καπνός	Πεπόνια	Πατάτες	Σταφίδα
Κορινθία	18463	2998	1411	409	1507	2379	13149	15075
Ελλάδα	2385312	436118	82405	27242	186601	162015	1020125	97398
Κορινθία/ Ελλάδα	0,77%	0,69%	1,71%	1,50%	0,81%	1,47%	1,29%	15,48%
Προϊόν	Σταφύλια	Μούστος	Πορτοκάλια	Λεμόνια	Μανταρίνια	Βερούκοκα		
Κορινθία	50272	31195	29365	86153	2125	67932		
Ελλάδα	234002	438642	942892	147512	107282	96276		
Κορινθία/ Ελλάδα	21,48%	7,11%	3,11%	58,40%	1,98%	70,56%		

Πηγή: Στατιστική Επετηρίδα Ε.Σ.Υ.Ε. για τη γεωργική παραγωγή, 1992.

Από τον προηγούμενο Πίνακα παρατηρούμε πως σε ορισμένα γεωργικά προϊόντα ο νομός κατέχει σημαντικό ποσοστό στη συνολική παραγωγή της χώρας, με χαρακτηριστικότερα τα **λεμόνια** όπου το έτος 1992 παρήχθησαν σχεδόν το **60%** της ελληνικής παραγωγής και τα **βερούκοκα** όπου παρήχθησαν το **70%**. Άλλα προϊόντα που μετέχουν σημαντικά στην συνολική ελληνική παραγωγή είναι τα σταφύλια και οι σταφίδες. **Να σημειωθεί πως το έτος 1985 στον νομό παρήχθησαν το 5% της παγκόσμιας παραγωγής σταφίδας, το 2,27% βερυκόκων, το 1,38% λεμονιών και το 0,5% πορτοκαλιών** (Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής και Κοινωνικής Ανάπτυξης 1988-1992 νομού Κορινθίας, 1987).

Σημαντική είναι και η παραγωγή ορισμένων δευτερογενών γεωργικών προϊόντων, που κατέχουν σημαντική θέση στην ελληνική αγορά όπως φαίνεται και από τον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 24: Παραγωγή δευτερογενών προϊόντων (σε tn).

	1984	1985	Ποσοστό της ελληνικής παραγωγής
Μούστος	14114	-	
Ελαιόλαδο	5500	16800	5,79% το 1985
Επιτραπέζιοι οίνοι	29536	31520	8,18% το 1985
VOPRD οίνοι	3139	4854	
Οικόσιτοι οίνοι	7000	7000	

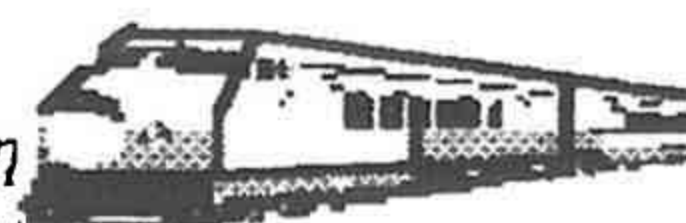
Πηγή: Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής και Κοινωνικής Ανάπτυξης 1988-1992 νομού Κορινθίας, 1987.

Οι εξαγωγές των γεωργικών προϊόντων μέσω των τελωνείων του νομού παρουσίασαν σημαντική αύξηση τα τελευταία χρόνια. Οι κυριότερες χώρες προορισμού είναι: **Μεγάλη Βρετανία, Γερμανία, Ολλανδία, Γαλλία, Ιταλία, Δανία, Πολωνία, Ρουμανία, πρώην Ε.Σ.Σ.Δ. και χώρες της Αραβικής χερσονήσου**. Ανερχόμενη αγορά για τα προϊόντα του νομού είναι αυτή της **Ουγγαρίας**. Η παραγωγή των κυριότερων εξαγωγίμων προϊόντων και το ποσοστό που εξάγεται παρουσιάζεται στον επόμενο πίνακα.

Πίνακας 25: Η παραγωγή των κυριότερων εξαγωγίμων γεωργικών προϊόντων (σε tn).

Είδος προϊόντος ↓	1981			1985			1992		
	Παραγωγή (1)	Εξαγωγή (2)	(1)/(2) %	Παραγωγή (1)	Εξαγωγή (2)	(1)/(2) %	Παραγωγή (1)	Εξαγωγή (2)	(1)/(2) %
Σταφύλια	41934	-	-	45050	3715	8,2	50272	4512	9
Βερούκοκα	66578	6733	10,1	68862	9725	14,1	67932	9632	14,2
Πορτοκάλια	28051	2215	7,9	26595	5934	22,3	29365	7834	26,7
Λεμόνια	85197	37369	43,9	75650	48133	63,6	86153	51692	60





Πηγή: Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής και Κοινωνικής Ανάπτυξης 1988-1992 νομού Κορινθίας, 1987 και Στατιστική Επετηρίδα Ε.Σ.Υ.Ε. για τη γεωργική παραγωγή, 1992.

Σημαντικές είναι οι ποσότητες των αγροτικών προϊόντων που εξάγονται. Αν και η συνολική παραγωγή δεν αυξάνει πάντα, εξαρτάται από πολλούς και ποικίλους παράγοντες όπως κακοκαιρία, αρρώστιες κ.α., το εξαγωγίμο ποσοστό βελτιώνεται συνεχώς, φέρνοντας σημαντικές ποσότητες συναλλάγματος, αφού στις περισσότερες περιπτώσεις πρόκειται για προϊόντα με υψηλή αξία στην αγορά. Χαρακτηριστικότερη περίπτωση εξαγωγίμου αγροτικού προϊόντος είναι τα λεμόνια, για τα οποία το 1981 εξήχθη το 43,9% της συνολικής παραγωγής το 1991 το 63,6% και το 1992 το 60%.

Τα μέσα που χρησιμοποιούνται για τις εξαγωγές είναι κυρίως τα οδικά. Οι εξαγωγείς χρησιμοποιούν για την εξαγωγή των προϊόντων κύρια τις οδικές μεταφορές, λόγω της ταχύτητας που προσφέρουν και των ελάχιστων μεταφορτώσεων. Επίσης για χώρες όπως οι Αραβικές ή για τις χώρες την πρώην Σοβιετικής Ένωσης χρησιμοποιείται το πλοίο. Η φόρτωση συνήθως γίνεται στο λιμάνι της Κορίνθου ή του Κιάτου. Το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν χρησιμοποιείται, και στις σπάνιες περιπτώσεις χρησιμοποίησής του σαν εναλλακτική λύση μεταφοράς, δημιούργησε εξαιρετικά αρνητικές εντυπώσεις.

## 11.2. Κτηνοτροφία

Η κτηνοτροφία στο νομό δεν παρουσιάζει αξιόλογες επιδόσεις, κυρίως λόγω του έντονου ανταγωνισμού από τις εντατικές καλλιέργειες και της χαμηλής απόδοσης σε σχέση με τη γεωργία, εκτός ίσως του τομέα της πτηνοτροφίας. Άλλοι παράγοντες που συμβάλλουν στο μειωμένο ενδιαφέρον για την κτηνοτροφία είναι: έλλειψη σφαγείων, οικονομική μορφή επιχειρήσεων και έλλειψη των απαραίτητων γνώσεων και επαρκών εγκαταστάσεων. Αναπτύσσεται κυρίως στις σχετικά άγονες ημιορεινές και ορεινές περιοχές του νομού.

Πίνακας 26: Κτηνοτροφική παραγωγή (σε άτομα).

Είδη ζώων	1981	1985	1992
Βοοειδή	305	228	-
Χοίροι	36426	29112	-
Πρόβατα	91620	89118	-
Αίγες	74195	76580	-
Ορνίθες	854617	886146	-
Κυψέλες	14458	17435	-

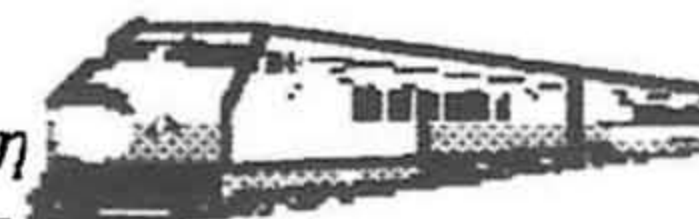
Πηγή: Στατιστικές Επετηρίδες Ε.Σ.Υ.Ε.

Όπως φαίνεται η κτηνοτροφική παραγωγή μειώθηκε. Τα αίτια πρέπει να αναζητηθούν στην απροθυμία των νέων της ορεινής και ημιορεινής υπαίθρου να ασκήσουν το επάγγελμα του κτηνοτρόφου, η μη ανάπτυξη της σταυλισμένης κτηνοτροφίας, η χαμηλή παραγωγικότητα των παραγομένων κτηνοτροφικών προϊόντων τόσο σε εθνικό επίπεδο όσο και σε κοινοτικό και έλλειψη σε βασικά έργα υποδομής (σύγχρονα σφαγεία, χώροι επεξεργασίας γαλακτοκομικών προϊόντων κ.α.).

Πίνακας 27: Παραγωγή κτηνοτροφικών προϊόντων (σε tn)

Είδος προϊόντος	1981	1985	1992	Μεταβολή 1985-1992 (%)
Κρέας	10640	8758	6137	-29,93
Γάλα	17862	15763	18421	16,86
Τυριά	1648	1985	2028	2,17
Αυγά	7247*	8655*	146707**	-





Βούτυρο	24	26	30	15,38
Μαλλιά	116	120	128	6,67
Λέρματα	455	179	μ.δ.	-
Μέλι	255	285	167	-41,40

\* σε tn

\*\* σε χιλιάδες τεμάχια

Πηγή: Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής και Κοινωνικής Ανάπτυξης 1988-1992 νομού Κορινθίας, 1987 και Στατιστική Επετηρίδα Ε.Σ.Υ.Ε. για τη γεωργική παραγωγή, 1992.

### 11.3. Λασοπονία

Τα δάση καλύπτουν περισσότερο από το 30% του νομού, από τα οποία το 1981 παρήχθησαν 5450 τόνοι ρητίνης, δηλαδή το 50% της ρητινοπαραγωγής της Πελοποννήσου και της Δυτικής Ελλάδας. Δεν υπάρχουν βιομηχανίες επεξεργασίας πρωτογενών δασικών προϊόντων, και η ξυλεία που εξάγεται από τα δάση του νομού μεταφέρεται σε άλλες περιοχές για πρωτογενή επεξεργασία και κατόπιν επαναισάγεται στο νομό για μεταποιητική χρήση.

### 11.4. Αλιεία

Η αλιεία δεν παρουσιάζει ιδιαίτερη δραστηριότητα, λόγω της μείωσης της ιχθυοπανίδας και της απασχόλησης σε άλλους πιο δυναμικούς τομείς. Επίσημα στοιχεία για την αλιεία δεν υπάρχουν λόγω έλλειψης ιχθυόσκαλας. Υπολογίζεται πως κάθε χρόνο αλλιεύονται 800-1000 tn ιχθυρών από τον Κορινθιακό και το Σαρωνικό κόλπο. Πάντως, στο Σαρωνικό κόλπο είναι εγκατεστημένες αρκετές (8) και δυναμικές μονάδες ιχθυοκαλλιεργειών, που έχουν κυρίως εξαγωγικό χαρακτήρα.

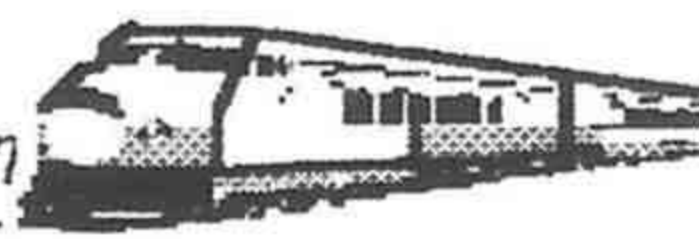
Τα κυριότερα προβλήματα και εμπόδια στην ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα στον νομό είναι τα εξής:

- Έλλειψη αρδευτικού νερού για την άρδευση της πεδινής περιοχής του νομού (δηλαδή της περισσότερο εύφορης και παραγωγικής), ιδιαίτερα κατά τους θερινούς καλλιεργητικούς μήνες.
- Σύγκρουση χρήσεων γης (γη υψηλής παραγωγικότητας-κατοικία-βιομηχανία).
- **Η αδυναμία χρησιμοποίησης του δικτύου του Ο.Σ.Ε. (κακή χάραξη, μονής κατεύθυνσης, μετρικό πλάτος γραμμής, έλλειψη τροχαίου υλικού) για τη μεταφορά των εξαγωγικών προϊόντων στις αγορές του εξωτερικού, αλλά και στην Βόρειο Ελλάδα.**
- Έλλειψη κτηματολογίου και τράπεζας γεωργικής γης.
- Η έλλειψη αντιπαγετικής προστασίας στις δενδρώδεις καλλιέργειες.
- Προβληματική η διάθεση ορισμένων προϊόντων, με αποτέλεσμα ποσότητες να οδηγούνται στις χωματερές.
- Πολυτεμαχισμός και μικρή επιφάνεια των γεωργικών εκμεταλλεύσεων.
- Ελάχιστοι αποθηκευτικοί χώροι γεωργικών προϊόντων.
- Ρύπανση από την αλόγιστη χρήση λιπασμάτων και φυτοφαρμάκων.
- Έλλειψη μεταποιητικών μονάδων για την κτηνοτροφία (τυποποίηση κρέατος, επεξεργασία γάλακτος και υποπροϊόντων, ζωοτροφών).
- Έλλειψη βιομηχανιών πρωτογενούς επεξεργασίας δασικών προϊόντων.
- Ρύπανση θαλασσών και παράνομη αλιεία.
- Έλλειψη αλιευτικών καταφυγίων.
- Έλλειψη ιχθυόσκαλας (Πενταετές Πρόγραμμα Ανάπτυξης νομού Κορινθίας 1987-1992 και Βαλασόπουλος, 1992).

### 11.5. Συμπεράσματα για τον Πρωτογενή τομέα και τις μεταφορές στο νομό Κορινθίας

Οι μεταφορές των γεωργικών προϊόντων του νομού, στην πλειοψηφία τους πραγματοποιούνται **οδικά** και μέσω της **θαλάσσιας οδού**. Συνήθως τα γεωργικά προϊόντα είναι





ευπαθή και απαιτούν **ταχύτητα, ευελιξία και ελάχιστες μεταφορτώσεις** που οι οδικές μεταφορές είναι σε θέση να προσφέρουν.

Τα γεωργικά προϊόντα από τους τόπους παραγωγής συγκεντρώνονται σε τοπικά συσκευαστήρια, όπου και γίνεται η επεξεργασία και συσκευασία αυτών. Στην συνέχεια, ανάλογα με το είδος του προϊόντος (ευπαθές, μη ευπαθές) και την αγορά στην οποία απευθύνονται, φορτώνονται σε **φορτηγά οχήματα ή ψυγεία οχήματα** και οδηγούνται μέσω του **λιμανιού της Πάτρας στις αγορές της Δυτικής Ευρώπης**. Οι εξαγωγές στις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης (εκτός από την Ουγγαρία) και της Αραβικής χερσονήσου, πραγματοποιούνται χύδην με πλοίο (συνήθως πρόκειται για εσπεριδοειδή τα οποία είναι ανθεκτικά) από τα λιμάνια της Κορίνθου και του Κιάτου. Ειδικά για την **Ουγγαρία**, η εκεί αγορά απαιτεί τα **αγροτικά προϊόντα συσκευασμένα** και η μεταφορά τους πραγματοποιείται με **φορτηγά οχήματα ή με οχήματα ψυγεία οδικά** μέσω των βαλκανικών χωρών.

Για τις αγορές του **εσωτερικού** (Αθήνα και Βόρειος Ελλάδα) οι μεταφορές γίνονται **οδικά, με φορτηγά οχήματα**, τα οποία στην επιστροφή γυρίζουν με υλικά οικοδομών ή βιομηχανικά προϊόντα (Αθήνα) ή τοπικά προϊόντα (Βόρειος Ελλάδα).

Το **σιδηροδρομικό δίκτυο δεν χρησιμοποιείται** σαν εναλλακτικό μέσο μεταφοράς των γεωργικών προϊόντων του νομού για λόγους που έχουν να κάνουν με την **ασυμβατότητα** των σιδηροδρομικών δικτύων και την ανάγκη για **μεταφόρτωση**, την έλλειψη **κατάλληλου τροχαίου υλικού** και στις σημαντικές και συχνές **καθυστερήσεις** παράδοσης του φορτίου. Στις περιπτώσεις χρησιμοποίησής του κατά το παρελθόν δημιούργησε αρνητικές εντυπώσεις και έστρεψε τους παραγωγούς και τους εξαγωγείς προς τις οδικές μεταφορές.

Τα λιγοστά κτηνοτροφικά προϊόντα του νομού συνήθως απευθύνονται στην αγορά του νομού και σπανιότερα στην αγορά της Αθήνας. Η μεταφορά τους πραγματοποιείται **οδικά με φορτηγά ψυγεία**.

Τα δασικά προϊόντα μεταφέρονται οδικά σε άλλες περιοχές για πρωτογενή επεξεργασία με φορτηγά οχήματα, και στην συνέχεια επαναεισάγονται στο νομό.

Η παραγωγή των ιχθυοτροφικών μονάδων στην πλειοψηφία της εξάγεται στην **Ιταλία**. Λόγω του ιδιαίτερου χαρακτήρα του προϊόντος (ευπαθές, με μικρή διάρκεια ζωής, ειδικές συνθήκες μεταφοράς) η μεταφορά του πραγματοποιείται με **ειδικά οχήματα ψυγεία** μέσω του λιμανιού της Πάτρας στον τελικό προορισμό του, τις αγορές της γειτονικής χώρας.

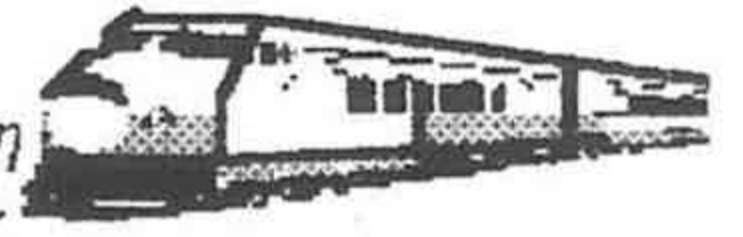
Η ύπαρξη ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου, χωρίς τα σημερινά προβλήματα (κακή χάραξη, μετρικό πλάτος γραμμής, μονής κατεύθυνσης, μικρές λειτουργικές ταχύτητες, έλλειψη τροχαίου υλικού, ανυπαρξία σταθμών μεταφόρτωσης) θα μπορούσε να αλλάξει τα δεδομένα των μεταφορών στο νομό. Αλλωστε, ένα από τα βασικότερα προβλήματα του πρωτογενούς τομέα στο νομό Κορινθίας, όπως έχει ήδη αναφερθεί, είναι η αδυναμία χρησιμοποίησης του σιδηροδρομικού δικτύου, λόγω των προβλημάτων που προκύπτουν από τα μέτρια χαρακτηριστικά του.

Ειδικότερα για τις εξαγωγές των γεωργικών προϊόντων στη Δυτική Ευρώπη, αλλά και στις Ανατολικές χώρες, θα μπορούσε ένα σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο να προσελκύσει σημαντικό εμπορευματικό έργο. Φυσικά θα πρέπει να συνοδεύεται από μια σειρά άλλων έργων για να είναι αποτελεσματικό και να έλξει μεταφορικό έργο. Αυτά τα έργα θα πρέπει να είναι:

- σταθμοί μεταφόρτωσης ανά τακτικά διαστήματα κατά μήκος του άξονα,
- αλλαγή του τροχαίου υλικού (βαγόνια ψυγεία),
- χρήση νέων μεθόδων μεταφόρτωσης εμπορευμάτων,
- αλλαγές στις υποδομές του λιμανιού της Πάτρας,
- ύπαρξη σιδηροδρομικού πορθμείου στη θαλάσσια σύνδεση Ελλάδας-Ιταλίας κ.α.

Με τη δημιουργία σύγχρονου δικτύου θα είναι δυνατό τα γεωργικά προϊόντα να καταλήγουν στον τελικό προορισμό τους σε συντομότερους χρόνους από ότι πραγματοποιούνται

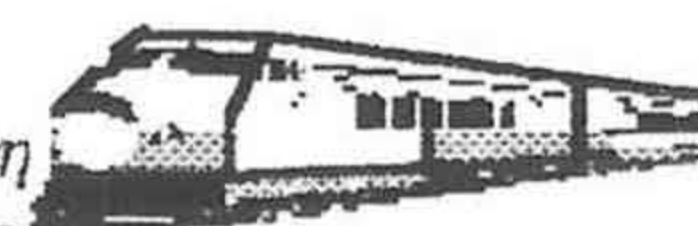




σήμερα με τις οδικές μεταφορές, λόγω των υψηλότερων ταχυτήτων. Το γεγονός αυτό καθιστά τα γεωργικά προϊόντα του νομού ανταγωνιστικότερα στις αγορές του εξωτερικού, λόγω του μικρότερου χρόνου παράδοσης και των λιγότερων φθορών που θα έχουν υποστεί κατά τη διάρκεια του ταξιδιού.

Τα δασικά προϊόντα θα μπορούν να μεταφερθούν σιδηροδρομικά, χωρίς ανάγκη μεταφόρτωσης από μετρικό δίκτυο σε κανονικό και το αντίστροφο. Αλλωστε τα δασικά προϊόντα είναι χαρακτηριστικά ογκώδη και βαριά φορτία που μετακινούνται με το τραίνο (στην περίπτωση αυτή δεν έχει σημασία η ταχύτητα μεταφοράς, όσο η δυνατότητα μεταφοράς του προϊόντος χωρίς μεταφορτώσεις).





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 12. ΔΕΥΤΕΡΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

Στην Κορινθία μετά τα μέσα της δεκαετίας του 1960, η μεταποιητική δραστηριότητα παρουσίασε **σημαντική ανάπτυξη** και ήταν το σημαντικότερο φαινόμενο στη περιοχή, προκαλώντας σημαντικές οικονομικές και κοινωνικές αλλαγές. Οι κυριότεροι λόγοι για το προηγούμενο είναι η **γειτνίαση με την Αττική, ο κορεσμός του βιομηχανικού κέντρου της Αθήνας, η ύπαρξη καλού οδικού δικτύου, η εύκολη εξεύρεση φθηνού εργατικού δυναμικού** από μέρους των επιχειρήσεων που εκμεταλλεύονται το φαινόμενο των αγροτοεργατών αλλά και ειδικευμένου, η **διαμορφωμένη αγορά και τα ειδικά κίνητρα που δόθηκαν στη δεκαετία του '70 για εγκαταστάσεις βιομηχανιών στην επαρχία με στόχο την περιφερειακή ανάπτυξη** (Ε.Ε.Τ.Α.Α., 1990, Μαγγανά-Κακαουνάκη, 1990 και Βαλασόπουλος, 1992).

### 12.1. Χωροθέτηση των μεταποιητικών δραστηριοτήτων

Οι βιοτεχνικές και βιομηχανικές μεταποιητικές μονάδες όμως χωροθετήθηκαν τυχαία και χωρίς κάποιο συγκεκριμένο σχεδιασμό, δημιουργώντας έτσι, κυρίως λόγω έλλειψης έργων υποδομής, προβλήματα χρήσεων γης. Να σημειωθεί πως στο νομό δεν λειτουργεί καμία ΒΙ.ΠΕ., παρόλο που υπάρχει θεσμοθετημένη η ΒΙ.ΠΕ. Κορίνθου. Για την ΒΙ.ΠΕ. αυτή θα γίνει λόγος στην συνέχεια.

Γενικά, μπορούμε να παρατηρήσουμε πως οι μεταποιητικές επιχειρήσεις είναι συγκεντρωμένες (υπερσυγκεντρωμένες κατά μερικούς) σε δύο περιοχές:

- α. Μεταξύ Ισθμίων και Αγίων Θεοδώρων, στο τμήμα δηλαδή του νομού που ανήκει στην Στερεά Ελλάδα**
- β. Στην περιοχή γύρω από την πόλη της Κορίνθου, και σε ακτίνα 10 km γύρω από αυτή.**

Και στις δύο περιπτώσεις **υπάρχει πρόσβαση στο βασικό επαρχιακό και εθνικό οδικό δίκτυο και πρόσβαση με το λεκανοπέδιο Αττικής, διέρχεται σε μικρή απόσταση σιδηρόδρομος, και οι προηγούμενες περιοχές μπορούν να εξυπηρετηθούν από τα λιμάνια του Πειραιά και της Πάτρας και τα συμπληρωματικά αυτών, της Κορίνθου και του Κιάτου.** Σύμφωνα με τον αναπτυξιακό νόμο 1262/82 για την παροχή κινήτρων, το τμήμα της Στερεάς Ελλάδας ανήκει στην περιοχή κινήτρων Α' κατηγορίας (δεν παρέχεται κανενός είδους επιχορήγηση, εκτός ορισμένων εξαιρέσεων), ενώ το τμήμα μετά τον Ισθμό ανήκει στην περιοχή κινήτρων Β' κατηγορίας (παρέχεται επιχορήγηση 15-25% της συνολικής δαπάνης επένδυσης). Με τον αναπτυξιακό νόμο 1892/90 το τμήμα του νομού που ανήκει στη Στερεά Ελλάδα υπάγεται στην περιοχή κινήτρων Α' κατηγορίας (δεν παρέχεται κανενός είδους επιχορήγηση, εκτός ορισμένων περιπτώσεων), ενώ το τμήμα μετά τον Ισθμό ανήκει στην περιοχή κινήτρων Β' κατηγορίας (παρέχεται επιχορήγηση 15% της συνολικής δαπάνης επένδυσης) (Ε.Τ.Β.Α., 1992).

Στο νομό είναι εγκατεστημένες μερικές από τις μεγαλύτερες βιομηχανίες της Ελλάδας, συχνά και με εξαγωγική δραστηριότητα, όπως είναι η Motor Oil, η Fulgor, η Landis & Gyr, η Hellas Can, η Warner Lambert, η Johnson, η Pepsico-HBH, η Helm Ελλάς, η Σωληνουργία Κορίνθου, η Κεραφίνα, οι Μύλοι Σόγιας κ.α. Οι υπόλοιπες μεταποιητικές επιχειρήσεις στον νομό έχουν σαν κύριο αντικείμενο τη μεταποίηση αγροτικών προϊόντων, την εμφιάλωση ποτών και νερού, ενώ πρέπει να σημειώσουμε πως στην περιοχή των Αγίων Θεοδώρων είναι εγκατεστημένο ένα από τα 4 διύλιστήρια της χώρας και το μεγαλύτερο της Ανατολικής Μεσογείου.

Η μεταποιητική δραστηριότητα του νομού Κορινθίας είναι πολύ σημαντική και παρουσιάζει αρκετά στοιχεία δυναμισμού που δημιουργούν τις συνθήκες για ανάπτυξη, ενώ έχει δυνατότητες περαιτέρω ανάπτυξη που δεν έχουν ακόμα αξιοποιηθεί. Σαν τέτοια στοιχεία μπορούν να θεωρηθούν:

- σε σχέση με το σύνολο της Περιφέρειας Πελοποννήσου (χωρίς τον νομό Αχαΐας) είναι επενδεδυμένα το 63% των Ιδίων Κεφαλαίων και το 60,5% των κερδών





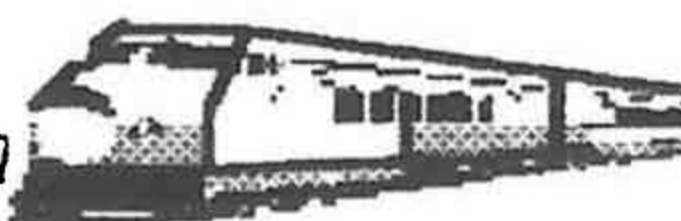
- η μεταποίηση συμμετέχει με ποσοστό 73,4% στο σύνολο των ολοκληρωμένων επενδύσεων του ν. 1262/82 (μέχρι 31-12-1988) και
- η διαρκής αύξηση του ποσοστού συμμετοχής του δευτερογενούς τομέα (από 29,54% το 1986 σε 33,06% το 1989)

Στο επόμενο σχήμα παρουσιάζονται οι περιοχές όπου είναι συγκεντρωμένες οι περισσότερες μονάδες του δευτερογενούς τομέα.

Σχήμα 5: Οι περιοχές συγκέντρωσης της βιομηχανικής δραστηριότητας στο νομό Κορινθίας







## 12.2. Απασχόληση

Όπως έχει αναφερθεί ήδη στο κεφάλαιο για την συνολική απασχόληση στο νομό, ο δευτερογενής τομέας απασχολούσε το 1981 το 23,75 του συνολικά ενεργού πληθυσμού. Στην συνέχεια παρουσιάζεται αναλυτικά η κατάσταση του δευτερογενούς τομέα στο νομό.

Πίνακας 28: Αριθμός καταστημάτων, αριθμός απασχολούμενων και μέγεθος μεταποίησης για τον νομό Κορινθίας και το σύνολο της χώρας για τα έτη 1984 και 1988.

	Έτος	Αρ. Καταστημάτων	Αρ. Απασχολούμενων	ΜΕΑ/Κ	ΗΡ/Κ
Κορινθία	1984	1742	8441	4,8	114,6
	1988	1750	8419	4,8	115,3
Σύνολο Ελλάδας	1984			4,9	53,1
	1988			4,9	58,4

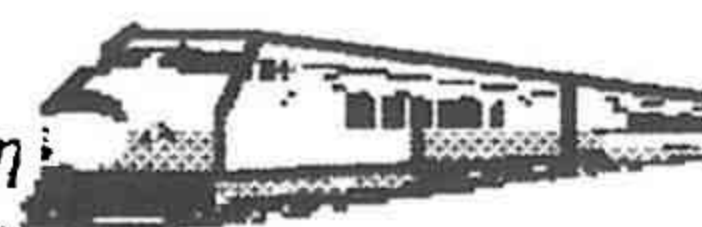
Πηγή: Ε.Σ.Υ.Ε. Απογραφές Βιομηχανίας - Βιοτεχνίας 1984, 1988.

Κατά την δεκαετία του 1980 η βιομηχανική και βιοτεχνική δραστηριότητα παραμένει σταθερή, αφού και η απασχόληση μειώνεται μόνο κατά 22 άτομα και δημιουργούνται μόνο 8 νέες μονάδες. Μόνο η συνολική εγκατεστημένη ισχύς παρουσιάζει μια μικρή βελτίωση. Το μέγεθος των βιομηχανικών και βιοτεχνικών μονάδων είναι σχεδόν στο μέσο όρο της χώρας (το οποίο όμως κρίνεται μικρό, σχεδόν 5 άτομα ανά κατάστημα). Αντίθετα, λόγω της λειτουργίας του διύλιστηριού της Motor Oil (δες και συνέχεια), η εγκατεστημένη ισχύς ανά κατάστημα (ΗΡ/Κ) είναι πολύ υψηλότερη από τον μέσο όρο της χώρας (υπερδιπλάσια για το 1984 και σχεδόν διπλάσια για το 1988).

Πίνακας 29: Απασχόληση στο νομό Κορινθίας, στη Περιφέρεια Πελοποννήσου και στο σύνολο της Ελλάδας για κάθε κλάδο της βιομηχανίας για το έτος 1988.

Κωδικός κλάδου	Αντικείμενο κλάδου	Νομός Κορινθίας		Περιφέρεια Πελοποννήσου		Σύνολο Ελλάδας	
		Απασχόληση	% συνόλου	Απασχόληση	% συνόλου	Απασχόληση	% συνόλου
20	Είδη διατροφής	2017	23,96	12707	24,50	104301	10,80
21	Ποτά	370	4,40	1748	3,37	13482	1,40
22	Καπνοβιομηχανία	0	0,00	945	1,82	12893	1,33
23	Υφαντικά	282	3,35	6046	11,66	66403	6,87
24	Ενδυση-Υπόδηση	339	4,03	5608	10,81	116867	12,10
25	Εύλλο-Φελλός	568	6,75	3025	5,83	302859	31,35
26	Επιπλα	150	1,78	1074	2,07	19420	2,01
27	Χαρτί	192	2,28	832	1,60	12011	1,24
28	Εκτύπωση	56	0,67	584	1,13	22618	2,34
29	Δέρμα	3	0,04	252	0,49	12020	1,24
30	Ελαστικό-Πλαστικό	154	1,83	1222	2,36	19291	2,00
31	Χημικά	90	1,07	399	0,77	27363	2,83
32	Πετρέλαιο	922	10,95	1033	1,99	7484	0,77
33	Μη μεταλλικά ορυκτά	541	6,43	3592	6,93	37840	3,92
34	Μεταλλουργία	0	0,00	43	0,08	10418	1,08
35	Προϊόντα μετάλλου	728	8,65	4175	8,05	46697	4,83
36	Μηχανήματα	230	2,73	1643	3,17	22322	2,31
37	Ηλεκτρικές συσκευές	1026	12,19	2216	4,27	28426	2,94
38	Μεταφορικά μέσα	609	7,23	4261	8,22	69487	7,19
39	Διάφορα	141	1,67	456	0,88	13893	1,44





	<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>8418</b>	<b>100</b>	<b>51861</b>	<b>100</b>	<b>966095</b>	<b>100</b>
--	---------------	-------------	------------	--------------	------------	---------------	------------

Πηγή: Στατιστική επετηρίδα Ε.Σ.Υ.Ε. για τη βιομηχανία 1988.

Από τον προηγούμενο πίνακα παρατηρούμε πως σημαντικό ποσοστό εργαζομένων απασχολούνται στους κλάδους:

- κλάδος 20, τρόφιμα (23,96%)
- κλάδος 25, προϊόντα ξύλου και φελλού (6,75%)
- κλάδος 32, παράγωγα πετρελαίου (10,95%)
- κλάδος 35, προϊόντα μετάλλου (8,65%)
- κλάδος 37, ηλεκτρικές συσκευές (12,19%)
- κλάδος 38, μεταφορικά μέσα (7,23%)

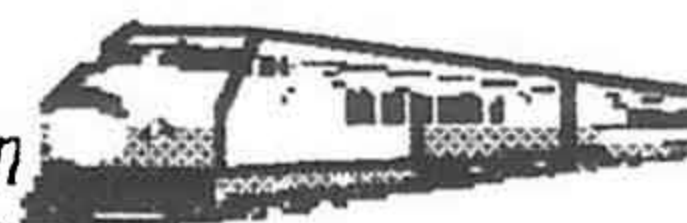
το οποίο σε γενικές γραμμές συμβαδίζει με αυτό της περιφέρειας, αλλά διαφέρει σημαντικά με το αντίστοιχο της χώρας. Το 68% της συνολικής βιομηχανικής απασχόλησης συγκεντρώνεται στους έξι προηγούμενους κλάδους (με σειρά σπουδαιότητας κλάδος 20, 37, 32, 35, 38 και 25). Παρατηρείται ότι ο πιο σημαντικός κλάδος είναι η βιομηχανία τροφίμων, που αν μάλιστα συνδιαστεί και με τον κλάδο 21 (ποτά), απασχολούν περίπου το 1/3 των εργαζομένων στο νομό. Αυτό δικαιολογείται από τη σημαντική αγροτική παραγωγή (όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως) που χρησιμεύει σαν πρώτη ύλη για μεταποίηση. Η βιομηχανία τροφίμων και ποτών έχει σαν αντικείμενο την διατήρηση και επεξεργασία των εσπεριδοειδών, της σταφίδας, των κηπευτικών, την παραγωγή φυτικών λιπαρών και γενικότερα ειδών διατροφής, ενώ λόγω της διαθεσιμότητας πρώτων υλών σημαντική μεταποιητική δραστηριότητα αναπτύσσεται στην παραγωγή κρασιού, φυσικών χυμών, αναψυκτικών και εμφιαλωμένων νερών.

Πίνακας 30: Εγκατεστημένη ισχύς στο νομό Κορινθίας, στη Περιφέρεια Πελοποννήσου και στο σύνολο της Ελλάδας για κάθε κλάδο της βιομηχανίας για το έτος 1988.

Κωδικός κλάδου	Αντικείμενο κλάδου	Νομός Κορινθίας		Περιφέρεια Πελοποννήσου		Σύνολο Ελλάδας	
		Ιπποδύναμη σε KWh	% συνόλου	Ιπποδύναμη σε KWh	% συνόλου	Ιπποδύναμη σε KWh	% συνόλου
20	Είδη διατροφής	25052	17,64	181564	28,35	1021996	18,27
21	Ποτά	489	0,37	23078	3,60	120436	2,15
22	Καπνοβιομηχανία	0	0,00	5582	0,87	37333	0,67
23	Υφαντικά	3955	2,78	67357	10,52	57321	1,02
24	Ενδυση-Υπόδηση	0	0,00	6533	1,02	148560	2,66
25	Ξύλλο-Φελλός	9359	6,59	35409	5,53	302856	5,41
26	Επιπλα	1116	0,84	6346	0,99	173661	3,10
27	Χαρτί	2577	1,94	38210	5,97	277413	4,96
28	Εκτύπωση	186	0,14	1485	0,23	56577	1,01
29	Δέρμα	0	0,00	2229	0,35	44067	0,79
30	Ελαστικό-Πλαστικό	1923	1,45	15412	2,41	373732	6,68
31	Χημικά	2598	1,96	6433	1,00	366382	6,55
32	Πετρέλαιο	75956	57,25	79803	12,46	180776	3,23
33	Μη μεταλλικά ορυκτά	996	0,75	97450	15,22	992216	17,74
34	Μεταλλουργία	0	0,00	2888	0,45	363128	6,49
35	Προϊόντα μετάλλου	10046	7,07	40002	6,25	395184	7,07
36	Μηχανήματα	2095	1,58	12373	1,93	229991	4,11
37	Ηλεκτρικές συσκευές	2397	1,81	4972	0,78	149045	2,66
38	Μεταφορικά μέσα	2060	1,55	11710	1,83	271575	4,86
39	Διάφορα	919	0,69	1591	0,25	31116	0,56
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>		<b>132672</b>	<b>100,00</b>	<b>640427</b>	<b>100,00</b>	<b>5593365</b>	<b>100,00</b>

Πηγή: Στατιστική επετηρίδα Ε.Σ.Υ.Ε. για τη βιομηχανία 1988.





Από τον προηγούμενο πίνακα παρατηρούμε πως η βιομηχανική ιπποδύναμη είναι κατανομημένη ως εξής:

- Τρόφιμα - ποτά : 25.052 HP, (17,64 %)
- Ξύλο - φελλός : 9.359 HP, (6,59 %)
- Παράγωγα πετρελαίου : 75.956 HP, (53,48 %)
- Προϊόντα μετάλλου : 10.046 HP, (7,07 %)
- Υφαντικά προϊόντα : 3.955 HP, (2,78 %)
- Λοιπά προϊόντα : 17.663 HP, (12,44 %)

Από τον πίνακα που παρουσιάζει την εγκατεστημένη ισχύ στο νομό Κορινθίας, παρατηρούμε πως περισσότερο (53,48%) από το μισό της συνολικά εγκατεστημένης ισχύος στον νομό βρίσκεται στον κλάδο 32, επεξεργασία πετρελαίου, αν και απασχολεί μόνο το 10,95% του συνολικού εργατικού δυναμικού. Αυτό δικαιολογείται από το γεγονός ότι ο συγκεκριμένος κλάδος ανήκει στη βαριά βιομηχανία και απαιτεί ειδικό τεχνολογικό εξοπλισμό για να επιτευχθεί με επιτυχία η δραστηριότητα της διύλισης πετρελαίου.

Από τους υπόλοιπους κλάδους, σημαντικό ποσοστό κατέχει ο κλάδος των τροφίμων με 17,64%, ο κλάδος των μεταλλικών προϊόντων με 7,07% και ο κλάδος επεξεργασίας ξύλου-φελλού με 6,59%.

Ο κλάδος των τροφίμων παρόλο που απασχολεί το 1/4 (23,96%) των εργαζομένων, χρησιμοποιεί μόνο το 17,6% της συνολικά εγκατεστημένης ισχύος. Αυτό εξηγείται από το γεγονός ότι είναι κλάδος εντάσεως εργασίας και χρησιμοποίησης ανειδίκευτου προσωπικού, ενώ για τους κλάδους των μεταλλικών προϊόντων και του ξύλου-φελλού τα ποσοστά των απασχολούμενων συμπίπτουν με τα ποσοστά της εγκατεστημένης ισχύος.

### 12.3. Κλαδική ανάλυση του δευτερογενούς τομέα

Στο σημείο αυτό θα εξετασθεί η κλαδική σύνθεση της μεταποιητικής δραστηριότητας του νομού Κορινθίας, ώστε να προσδιοριστούν οι κλάδοι εκείνοι στους οποίους η περιοχή εξειδικεύεται.

Οι 20 κλάδοι της μεταποίησης μπορούν να χωριστούν σε τρεις μεγάλες κατηγορίες.

#### Κατηγορία πρώτη: Παραγωγή καταναλωτικών αγαθών.

- κλάδος 20, τρόφιμα
- κλάδος 21, ποτά
- κλάδος 22, καπνός
- κλάδος 23, υφαντικά
- κλάδος 24, ένδυση και υπόδηση
- κλάδος 27, χαρτί
- κλάδος 28, εκδόσεις και εκτυπώσεις
- κλάδος 29, γούνα και δέρμα
- κλάδος 39, λοιπές βιομηχανίες

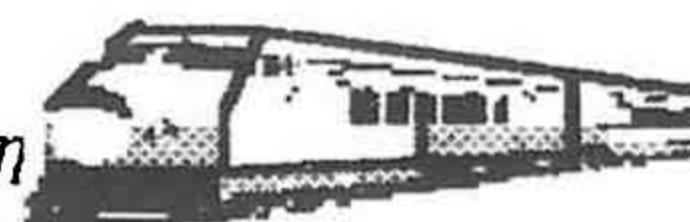
#### Κατηγορία δεύτερη: Ενδιάμεσα προϊόντα.

- κλάδος 25, ξύλο και φελλός
- κλάδος 26, κατασκευή επίπλων
- κλάδος 30, ελαστικά και πλαστικά
- κλάδος 31, χημικά
- κλάδος 32, επεξεργασία πετρελαίου και άνθρακα

#### Κατηγορία τρίτη: Κεφαλαιουχικά αγαθά (Βαριά βιομηχανία).

- κλάδος 33, επεξεργασία μη μεταλλικών ορυκτών
- κλάδος 34, βασική μεταλλουργία
- κλάδος 35, προϊόντα μετάλλου
- κλάδος 36, μηχανικές κατασκευές





- κλάδος 37, ηλεκτρικές κατασκευές
  - κλάδος 38, μεταφορικά μέσα
- (Κατηγοριοποίηση, βάσει του: Κ. Βαϊτσος και Τ. Γιαννίσης, 1987:42)

Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζεται, με βάση τους συντελεστές συμμετοχής (QL) των κλάδων παραγωγής, η κλαδική εξειδίκευση για τα έτη 1973, 1978 και 1984. Ο υπολογισμός των συντελεστών συμμετοχής έγινε με βάση τη σχέση:

$$QL = (A_{i\tau} / A_{\tau}) / (A_{i\alpha} / A_{\alpha})$$

όπου:

- QL = συντελεστής συμμετοχής  
 A<sub>iτ</sub> = απασχόληση του κλάδου i στο νομό  
 A<sub>τ</sub> = συνολική απασχόληση του νομού  
 A<sub>iα</sub> = απασχόληση του κλάδου i στο σύνολο της χώρας  
 A<sub>α</sub> = συνολική απασχόληση της χώρας

Ο συντελεστής συμμετοχής μπορεί να πάρει τις εξής τιμές:

QL > 1, όταν η δραστηριότητα είναι περισσότερο αναπτυγμένη στον νομό απ' ότι στην χώρα.

QL < 1, όταν η δραστηριότητα είναι λιγότερο αναπτυγμένη στον νομό απ' ότι στην χώρα.

QL = 1, όταν η δραστηριότητα είναι εξίσου αναπτυγμένη στον νομό και στην χώρα.

Πίνακας 31: Συντελεστές συμμετοχής στους κλάδους μεταποίησης στον νομό Κορινθίας για τα έτη 1973, 1978 και 1984.

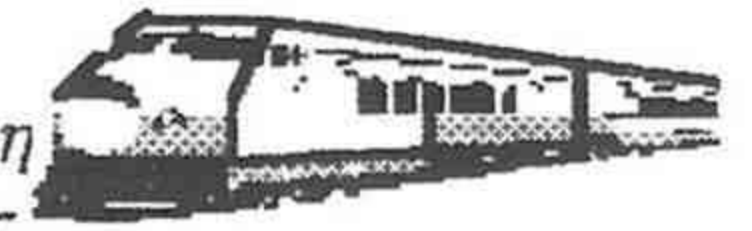
ΕΤΗ	ΚΛΑΔΟΙ																			
	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39
1973	5,20	2,25	0	0,22	0,41	1,18	0,4	3,28	0,24	0,01	0,44	0,18	0	0	0	0	0,3	2,48	0,29	0,21
1978	1,98	3,92	0	0,17	0,19	1,52	0,25	3,21	0,24	0,26	0,52	0,1	0,21	1,05	0	0,86	0,83	0,77	0,7	0,36
1984	1,73	2,31	0	0,33	0,2	1,77	0,35	1,42	0,21	0	0,45	0,56	12,18	0,83	0	1,27	0,7	2,45	0,51	2,79

Σύμφωνα με τα στοιχεία του πίνακα οι κλάδοι στους οποίους παρουσιάζεται εξειδίκευση είναι:

- **Τρόφιμα** (κλάδος 20): **μεγάλη εξειδίκευση** για το έτος 1973 και **μικρότερη εξειδίκευση** για τα έτη 1978 και 1984.
- **Ποτά** (κλάδος 21): για τα έτη 1973, 1978 και 1984.
- **Ξύλο και φελλός** (κλάδος 25): για τα έτη 1973, 1978 και 1984.
- **Χαρτί** (κλάδος 27): για τα έτη 1973, 1978 και 1984.
- **Επεξεργασία πετρελαίου και άνθρακα** (κλάδος 32): **πολύ μεγάλη εξειδίκευση** για το έτος 1984.
- **Επεξεργασία μη μεταλλικών ορυκτών** (κλάδος 33): **μικρή εξειδίκευση** για το έτος 1978.
- **Προϊόντα μετάλλου** (κλάδος 35): **μικρή εξειδίκευση** για το έτος 1984.
- **Ηλεκτρικές συσκευές** (κλάδος 37): για τα έτη 1973 και 1984.
- **Λοπές βιομηχανίες** (κλάδος 39): για το έτος 1984.

Παρατηρούμε λοιπόν, πως η βιομηχανία στο νομό παρουσιάζει, ύστερα μάλιστα από τις σημαντικές ανακατατάξεις που πραγματοποιήθηκαν την δεκαετία του '70, σημαντική εξειδίκευση στη γεωργική βιομηχανία (κλάδοι 20 και 21), στους καταναλωτικούς κλάδους (ιδιαίτερα στον κλάδο του χαρτιού και των επίπλων, κλάδοι 25 και 27 αντίστοιχα) και στην βαρεία βιομηχανία στους κλάδους της επεξεργασίας πετρελαίου και ηλεκτρικών συσκευών (κλάδοι 32 και 37 αντίστοιχα).





## 12.4. Η προγραμματιζόμενη ΒΙ.ΠΕ. στον νομό Κορινθίας

Σκοπός ίδρυσης της ΒΙ.ΠΕ. είναι η δημιουργία ενός χώρου στον οποίο οι επιχειρήσεις που θα εγκατασταθούν θα μπορούν να αναπτύξουν τις δραστηριότητές τους ανενόχλητοι από τις συνήθεις πιέσεις, ενώ ταυτόχρονα θα παρέχονται στους χρήστες οι απαραίτητες εξυπηρετήσεις για την λειτουργία των επιχειρήσεων. Η μέχρι σήμερα εμπειρία έχει αποδείξει ότι οι ΒΙ.ΠΕ. εάν χρησιμοποιηθούν κατάλληλα και συνοδευτούν από άλλα μέτρα οικονομικής και περιφερειακής πολιτικής, μπορούν να οδηγήσουν στην εκβιομηχάνιση της χώρας, να κατευθύνουν τη βιομηχανική εγκατάσταση και να συμβάλουν στην περιφερειακή, οικονομική, βιομηχανική και κοινωνική ανάπτυξη (Μαγγανά-Κακαουνάκη, 1991).

Ο σημαντικότερος στόχος είναι η συγκέντρωση και οργάνωση της μεταποιητικής δραστηριότητας σε χώρους που ικανοποιούν τις απαραίτητες προϋποθέσεις λειτουργίας των επιχειρήσεων, αλλά ταυτόχρονα επωφελούνται από την γειτνίαση με συναφείς κλάδους ή κλάδους που υποστηρίζουν ο ένας τον άλλο.

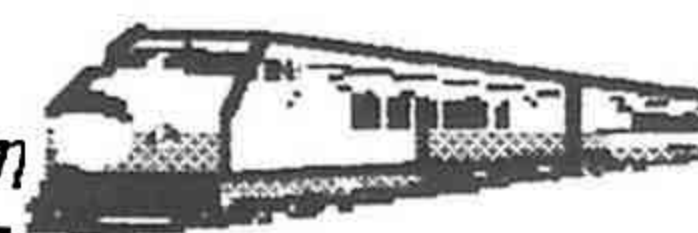
Όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι σπουδαιότεροι κλάδοι μεταποίησης στο νομό ασχολούνται με την επεξεργασία και συσκευασία γεωργικών προϊόντων και οινοποίηση και εμφιάλωση κρασιών και ποτών. Μάλιστα, παρουσιάζουν σημαντική εξαγωγική δραστηριότητα. Οι λοιποί κλάδοι που είναι ανεπτυγμένοι είναι ξύλο και φελλός, χαρτί, επεξεργασία πετρελαιοειδών και προϊόντα μετάλλου. Όλοι, με εξαίρεση την επεξεργασία πετρελαίου, είναι άμεσα συνδεδεμένοι με τις προαναφερόμενες δραστηριότητες και επίσης δείχνουν **σημαντική εξαγωγική δραστηριότητα**. Επίσης, κύριο χαρακτηριστικό αποτελεί για τον νομό ο **συνεχώς αυξανόμενος αριθμός μεγάλων μονάδων**, οι οποίες έλκονται κυρίως στα σύνορα του νομού με τον νομό Αττικής για να ικανοποιήσουν όσο το δυνατό καλύτερα την για ποικίλους λόγους εξαρτησή τους απ' την πρωτεύουσα (Τσεκούρας κ.α., 1988).

Τα προηγούμενα σε συνδυασμό με τον προβληματισμό που προέκυψε από την εγκατάσταση βιομηχανικών μονάδων, και τα προβλήματα που προκύπτουν από το γεγονός αυτό, σε τμήματα του νομού όπου είναι ανεπτυγμένη η γεωργία και αρκετά ο τουρισμός, οδηγούν σε συνεχείς συγκρούσεις στη χρήση γης. Έτσι λήφθηκε από σχετικά νωρίς η απόφαση για ίδρυση βιομηχανικής περιοχής στο νομό. Η βιομηχανική περιοχή θεσμοθετήθηκε με τον νόμο 742/1977. Κατά την περίοδο 1978-83 έγινε η διερεύνηση των τοποθεσιών για την χωροθέτησή της. Το 1986 λήφθηκε απόφαση από το Νομαρχιακό Συμβούλιο νομού Κορινθίας για τη δημιουργία της σε περιοχή πλησίον του χωριού Αρχαίες Κλεωνές, που είναι δημόσια και σχεδόν άγονη. Η θέση αυτή επιλέχθηκε για τους εξής λόγους:

- Χαμηλό κόστος αγοράς γης.
- Δημόσια ιδιοκτησία.
- Σχεδόν επίπεδο έδαφος που καλύπτεται από χαμηλή δασική βλάστηση (ακατάλληλο για γεωργική χρήση).
- Σχετικά μικρή απόσταση από την Κόρινθο, το Αργος και την Αθήνα.
- Αθέατη από τους γύρω οικισμούς.
- **Γειτνίαση με το σιδηροδρομικό δίκτυο**
- **Γειτνίαση με το επαρχιακό δίκτυο του νομού και τον νέο αυτοκινητόδρομο Κορίνθου-Νεμέας-Τριπόλεως**
- Υπαρξη νέων υποδομών (υπό κατασκευή ο νέος δορυφορικός σταθμός του Ο.Τ.Ε. στη Νεμέα).
- Υπαρξη επαρκούς ποσότητας νερού.
- Μικρή απόσταση από τα εκπαιδευτικά ιδρύματα της Αθήνας, το Πανεπιστήμιο Πατρών και το νεοϊδρυθεν Τεχνολογικό Πάρκο.

Στο επόμενο σχήμα παρουσιάζεται η θέση της υπό κατασκευής ΒΙ.ΠΕ.





Σχήμα6: Η θέση της υπό κατασκευής ΒΙ.ΠΕ. στο νομό Κορινθίας



### 12.5. Εξαγωγές βιομηχανικών προϊόντων

Σύμφωνα με στοιχεία του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Κορινθίας (δες και Παράρτημα) και της Μελέτης Σκοπιμότητας και Οικονομικής Βιωσιμότητας ΒΙ.ΠΕ. Κορινθίας, προκύπτει πως το 33% των μεταποιητικών μονάδων του νομού πραγματοποιούν εξαγωγές. Από αυτές το 43,66% ανήκουν στον κλάδο τροφίμων, ενώ ακολουθούν οι κλάδοι ποτά, τρόφιμα, ενδύματα με 9,85%, ξύλο με 7,04%, υφαντουργία με 4,2%, ενώ έπονται προϊόντα από μέταλλο, ηλεκτρικές συσκευές, καπνός, έπιπλα, ελαστικά-πλαστικά, χημικά και μηχανήματα.

Η δομή των προηγούμενων εξαγωγικών δραστηριοτήτων κάνει φανερό πως ο κλάδος των τροφίμων συμμετέχει σημαντικά στις εξαγωγές του νομού.

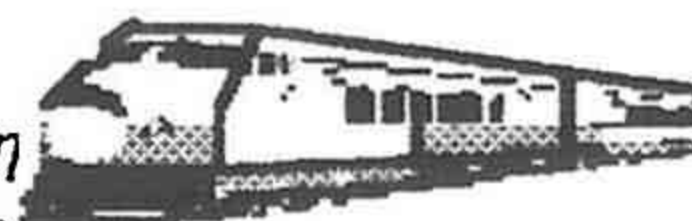
Οι μεγαλύτερες συγκεντρώσεις επιχειρήσεων με εξαγωγικό χαρακτήρα εμφανίζονται πάνω στους οδικούς άξονες Αθηνών-Κορίνθου, Κορίνθου-Πατρών και Κορίνθου-Αργους. Οι υπόλοιπες επιχειρήσεις εντοπίζονται διασκορπισμένες στους γύρω οικισμούς, αλλά πάντα σε απόσταση τέτοια που υποδηλώνει την ανάγκη για εύκολη και άμεση πρόσβαση στις οδικές αρτηρίες. Οι εξαγωγικές εταιρείες χρησιμοποιούν για την μεταφορά των προϊόντων τους, κύρια τις οδικές μεταφορές, τουλάχιστον σε πρώτη φάση. Δηλαδή, είτε μεταφέρονται τα προϊόντα οδικά από τον τόπο παραγωγής στον τελικό προορισμό, είτε μεταφέρονται οδικά μέχρι κάποιο λιμάνι (συνηθέστερα της Πάτρας και του Πειραιά, και σπανιότερα της Κορίνθου και του Κιάτου αφού στερούνται του κατάλληλου εξοπλισμού και υποδομής για την ασφαλή και γρήγορη μεταφόρτωση) και στη συνέχεια μεταφορτώνονται σε πλοία. Το σιδηροδρομικό δίκτυο δεν χρησιμοποιείται, και στις σπάνιες περιπτώσεις χρησιμοποίησής του σαν εναλλακτική λύση μεταφοράς, δημιουργήσε εξαιρετικά αρνητικές εντυπώσεις.

### 12.6. Προβλήματα του δευτερογενούς τομέα

Τα προβλήματα που παρουσιάζει η βιομηχανία και ο δευτερογενής τομέας στην Κορινθία είναι τα εξής:

- Η ανεπάρκεια τοπικών κεφαλαίων και η έλλειψη επιχειρηματικής εμπειρίας σε κλάδους πέρα των παραδοσιακών.
- Η ανυπαρξία μέχρι πρόσφατα οργανωμένων τρόπων εγκατάστασης βιομηχανιών και η γενικότερη έλλειψη σχεδιασμού στη χώρα.
- Η μη-οργανωμένη χωροθέτηση των βιοτεχνιών-βιομηχανιών.
- Το χαμηλό επίπεδο επαγγελματικής κατάρτισης του εργατικού δυναμικού.
- Η έλλειψη εγκαταστάσεων καθαρισμού των βιομηχανικών αποβλήτων (Π.Ε.Π. Πελοποννήσου, 1990, Π.Ε.Π. Πελοποννήσου, 1994).





Πιστεύεται πως η ανάπτυξη του δευτερογενούς τομέα μπορεί να επιταχυνθεί με μερικά έργα υποδομής σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, με πιο σημαντικά τα εξής:

- Την εκτέλεση έργων στα λιμάνια του νομού και της Δυτ. Ελλάδας (Πατρών).
- Τη βελτίωση των σιδηροδρομικών γραμμών Αθηνών-Κορίνθου-Πατρών.
- Τη βελτίωση των τηλεπικοινωνιών.
- Την εκτέλεση έργων ύδρευσης και αποχέτευσης κοντά στους βιομηχανικούς χώρους.
- Το σωστό χωροταξικό σχεδιασμό του νομού, αλλά και των υπόλοιπων νομών της περιφέρειας.
- Την επιτάχυνση των εκπαιδευτικών και ερευνητικών προγραμμάτων του ΟΑΕΔ (Π.Ε.Π. Πελοποννήσου, 1990).

## 12.7. Συμπεράσματα για τον δευτερογενή τομέα και μεταφορές στο νομό Κορινθίας

Από τα προηγούμενα προκύπτει πως ο νομός Κορινθίας παρουσιάζει έναν **ιδιαίτερο δυναμικό δευτερογενή τομέα**, με σημαντική εξειδίκευση στην μεταποίηση γεωργικών προϊόντων (τρόφιμα και ποτά), προϊόντων ξύλου, επεξεργασία πετρελαίου και ηλεκτρικές συσκευές. Τα προηγούμενα προϊόντα είναι αυτά (ιδιαίτερα τα τρόφιμα και τα ποτά) που παρουσιάζουν σημαντικές εξαγωγές.

Μέχρι σήμερα, όπως έχει ήδη αναφερθεί, οι μεταποιητικές μονάδες και περισσότερο οι εξαγωγικές, είναι χωροθετημένες πάνω σε σημαντικές οδούς, δείχνοντας έτσι την ανάγκη για άμεση πρόσβαση σε δίκτυα μεταφορών (εισαγωγή πρώτων υλών, εξαγωγή τελικού προϊόντος). Σύμφωνα με την σημερινή κατάσταση, τα βιομηχανικά προϊόντα μεταφέρονται στους τελικούς προορισμούς είτε οδικά με φορτηγά οχήματα, είτε μέσω πλοίων. Στα πλεονεκτήματα των οδικών μεταφορών μπορούν να σημειωθούν: η δυνατότητα για παράδοση πόρτα-πόρτα, σοβαρή αξιοπιστία στην τήρηση του χρόνου. Σπάνια μέχρι σήμερα χρησιμοποιείται το τραίνο, και αυτό μόνο σε περιπτώσεις βαρρέων και ογκωδών φορτίων, όπως για παράδειγμα καλώδια.

Μελλοντικά φαίνεται πως υπάρχει η ανάγκη πραγματοποίησης μεταφορικού έργου μέσω του σιδηροδρόμου, αν το δίκτυο ικανοποιήσει ορισμένες συνθήκες. Αυτές είναι:

- σύνδεση με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας,
- σύνδεση με λιμάνια, και ιδιαίτερα αυτά της Πάτρας και του Πειραιά,
- σταθμοί μεταφόρτωσης ανά διαστήματα κατά μήκος του άξονα από όπου θα διέρχεται,
- υψηλές ταχύτητες ή τουλάχιστον υψηλότερες από τις σημερινές,
- αξιοπιστία, και
- επέκταση του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας

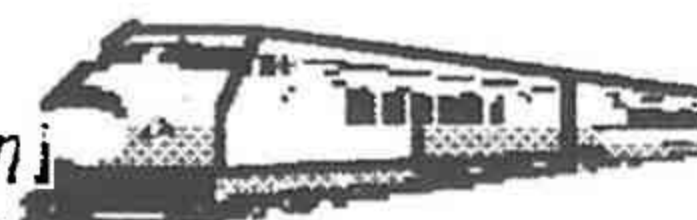
Η χρήση του σιδηροδρόμου είναι εξασφαλισμένη για τις εμπορευματικές μεταφορές, αφού οι περισσότερες μονάδες είναι δυναμικές, και η πλειοψηφία αυτών είναι εγκατεστημένη σε περιοχές από όπου διέρχεται το σιδηροδρομικό δίκτυο (δες και Παράρτημα). Οι περισσότερες μάλιστα από αυτές είναι εξαγωγικού χαρακτήρα, και όπως είναι φυσικό το έργο τους μπορεί να υποβοηθηθεί σημαντικά από ένα δίκτυο γρήγορων, ασφαλών και αξιόπιστων μεταφορών. Τα πλεονεκτήματα του σιδηροδρόμου σχετίζονται με:

- το χαμηλό κόστος
- την έλλειψη ανάγκης για μεταφόρτωση (με τις συνθήκες που αναφέρθηκαν προηγουμένως)
- στις διεθνείς μεταφορές δεν έχει προβλήματα, σε ορισμένες χώρες, με άδεια διέλευσης

Στο σημείο αυτό κρίνεται απαραίτητο να γίνει μια παρατήρηση. Η υπό κατασκευή ΒΙ.ΠΕ. (δες προηγούμενο σχήμα σχετικά με τον τόπο εγκατάστασης της) μπορεί να είναι πλησίον του σιδηροδρομικού δικτύου, αλλά αυτό είναι μετρικού πλάτους, με κακή χάραξη και χαμηλές ταχύτητες. Το γεγονός αυτό είναι αρνητικό για τη χρήση του σιδηροδρόμου από τις βιομηχανικές μονάδες που πρόκειται να εγκατασταθούν εκεί, αφού δεν διαφοροποιεί σε τίποτα την σημερινή κατάσταση, οπότε προβλέπεται και πάλι να χρησιμοποιούνται οι οδικές μεταφορές (σε πολύ μικρή απόσταση διέρχεται ο νέος αυτοκινητόδρομος Κορίνθου-Νεμέας-Τριπόλεως).

Το γεγονός αυτό μάλλον δεν λήφθηκε σοβαρά υπόψη στην χωροθέτηση της ΒΙ.ΠΕ.. Για το μέλλον ένα θετικό βήμα θα ήταν η επέκταση της γραμμής κανονικού πλάτους και βελτιωμένων

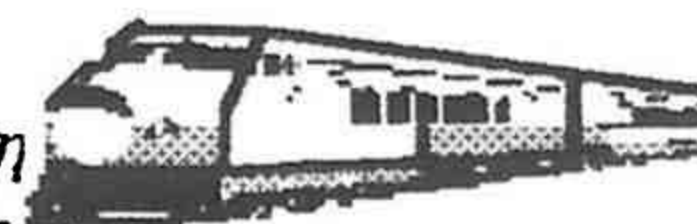




---

χαρακτηριστικών πλησίον, τουλάχιστον, της ΒΙ.ΠΕ. που θα επέτρεπε την καλύτερη και αποδοτικότερη αξιοποίηση τόσο του σιδηροδρομικού άξονα, όσο και της ΒΙ.ΠΕ.





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 13. ΤΡΙΤΟΓΕΝΗΣ ΤΟΜΕΑΣ

Ο νομός Κορινθίας, μαζί με την ευρύτερη περιοχή, είναι μια από τις ιστορικότερες περιοχές της Ελλάδας και του κόσμου. Διαθέτει πλούσιους αρχαιολογικούς χώρους, μουσεία και μνημεία που καλύπτουν όλο το φάσμα της Ελληνικής ιστορίας. Αυτό σε συνδυασμό με το μεγάλο μήκος των ακτών και τη γραφικότητα των ορεινών περιοχών, έκαναν το νομό τόπο έλξης σημαντικού αριθμού Ελλήνων και αλλοδαπών περιηγητών.

Σημαντικοί τουριστικοί πόροι βρίσκονται στο νομό Κορινθίας. Αξιόλογοι και με διεθνή απήχηση, ορισμένοι, αρχαιολογικοί χώροι. Οι κυριότεροι από αυτούς είναι: η Αρχαία Κόρινθος, τα Ισθμια, η Αρχαία Σικυώνα, το λιμάνι του Λεχαίου και των Κεχρεών, η Ακροκόρινθος, οι Αρχαίες Κλεωνές, η Νεμέα, το Ηραίο, η Στυμφαλία κ.α. Σημαντικό τουριστικό κέντρο είναι η λουτρόπολη του Λουτρακίου. Ακόμη, να σημειωθεί πως μικρή είναι η τουριστική ανάπτυξη των ορεινών περιοχών, αλλά με τάσεις ανάπτυξης με το υπό κατασκευή χιονοδρομικό κέντρο στην Καστανιά.

### 13.1. Η σημερινή κατάσταση του τριτογενούς τομέα

Ο νομός Κορινθίας είναι ο νομός με τη δεύτερη μεγαλύτερη τουριστική ανάπτυξη, μετά το νομό Αργολίδας, στη Πελοπόννησο, και απευθύνεται σε εσωτερικό τουρισμό, εκτός από τις περιοχές των Αγίων Θεοδώρων και του Λουτρακίου που απευθύνονται σε υψηλό τουρισμό του εξωτερικού. Σύμφωνα με τον αναπτυξιακό νόμο 1892/90 όλος ο νομός ανήκει στην περιοχή κινήτρων Β' κατηγορίας, όπου παρέχεται το 10% του κεφαλαίου της συνολικής επένδυσης (Ε.Τ.Β.Α., 1992).

Βασικά πλεονεκτήματα του νομού είναι:

- η εκτεταμένη παραλιακή ζώνη
- η γειτνίασή του με την Αττική, και κατά συνέπεια η δυνατότητα εύκολης προσέγγισης (ο νομός προτιμάται σαν τόπος αναψυχής για τα Σαββατοκύριακα από Αθηναίους επισκέπτες καθόλη την διάρκεια του έτους)
- το ενδιαφέρον φυσικό περιβάλλον της ενδοχώρας και της παραλίας
- οι πολύ μεγάλης σπουδαιότητας αρχαιολογικοί χώροι

ενώ δέχεται και σημαντικές επιπτώσεις από την έλξη των Αργολικών κέντρων (Μυκήνες, Αργος, Επίδαυρος) και σε μικρότερο βαθμό από την Ολυμπία.

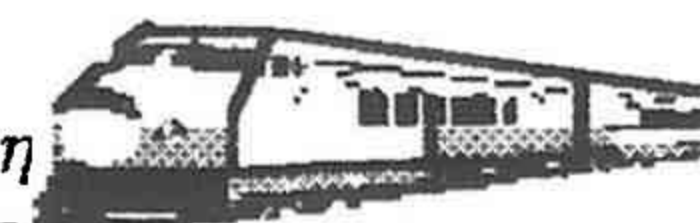
Οι παραλιακές ζώνες Αγίων Θεοδώρων-Ισθμίων-Κόρφου-Κορίνθου και Κορίνθου-Ευλοκάστρου-Δερβενίου παρουσιάζουν σημαντική ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας. Κατά τους θερινούς μήνες ο πληθυσμός υπερπολλαπλασιάζεται με αποτέλεσμα οι ζώνες αυτές να παρουσιάζουν χαρακτηριστικά αστικής ανάπτυξης. Για παράδειγμα το Λουτράκι με μόνιμο πληθυσμό περίπου 8540 άτομα, τους καλοκαιρινούς μήνες υπερβαίνει τις 60000 (Ε.Ε.Τ.Α.Α., 1990). Πιστεύεται πως ο τουρισμός θα τονωθεί σημαντικά (προσέλκυση τουριστών υψηλού εισοδήματος) με την επαναλειτουργία του Καζίνο στο Λουτράκι.

Η σημερινή κατάσταση του νομού χαρακτηρίζεται από:

- Μεγάλο βαθμό ανάπτυξης στην περιοχή Λουτρακίου (ξενοδοχεία και παραθεριστικές κατοικίες), τις παραλιακές ζώνες Αγίων Θεοδώρων-Ισθμίων (παραθεριστικές κατοικίες και Campings), Ισθμίων-Κόρφου (παραθεριστικές κατοικίες, ξενοδοχεία και οικοδομικοί συνεταιρισμοί) και Λεχαίου-Ευλοκάστρου (παραθεριστικές κατοικίες και ξενοδοχεία).
- Χαμηλό βαθμό ανάπτυξης στην ορεινή Κορινθία

Στο επόμενο σχήμα παρουσιάζονται οι περιοχές του νομού Κορινθίας που έχουν ανεπτυγμένη την τουριστική δραστηριότητα.





Σχήμα 7: Οι περιοχές όπου παρουσιάζεται αναπτυγμένη η τουριστική δραστηριότητα στο νομό Κορινθίας



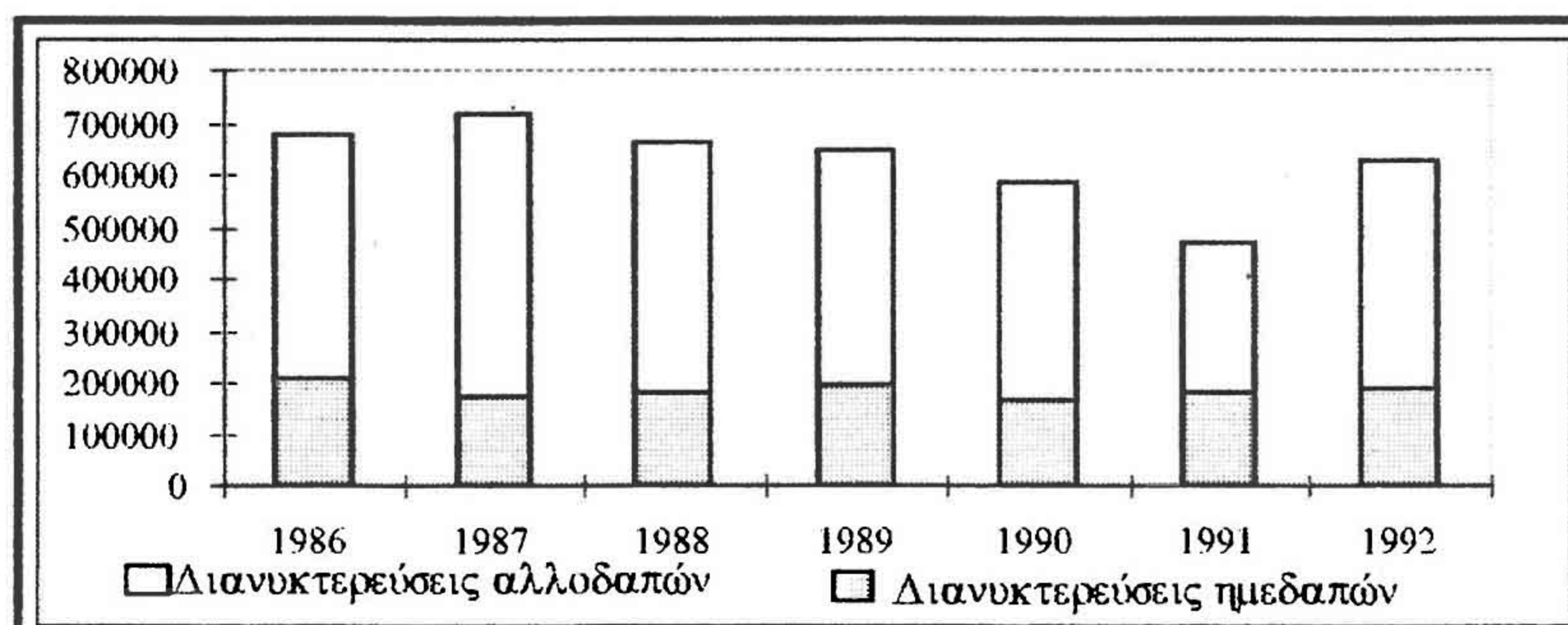
Στους πίνακες που ακολουθούν παρουσιάζεται αναλυτικά η τουριστική ανάπτυξη και υποδομή.

Πίνακας 32: Ξενοδοχειακά καταλύματα και διανυκτερεύσεις στο νομό Κορινθίας για τα έτη 1986-92.

	1986	1987	1988	1989	1990	1991	1992
<b>Κλίνες σε ξενοδοχειακά καταλύματα</b>	8061	8278	8308	8369	8105	8111	8115
<b>Διανυκτερεύσεις ημεδαπών</b>	205026	173716	176974	190759	167324	179651	186151
<b>Διανυκτερεύσεις αλλοδαπών</b>	468072	545907	482416	456709	419395	290582	439358
<b>Σύνολο διανυκτερεύσεων</b>	673098	719623	659390	647468	586719	470233	625509

Πηγή: Στατιστικές Επετηρίδες Ε.Σ.Υ.Ε.

Διάγραμμα 8: Εξέλιξη των διανυκτερεύσεων των αλλοδαπών και των ημεδαπών στο νομό Κορινθίας για τα έτη 1986-1992.

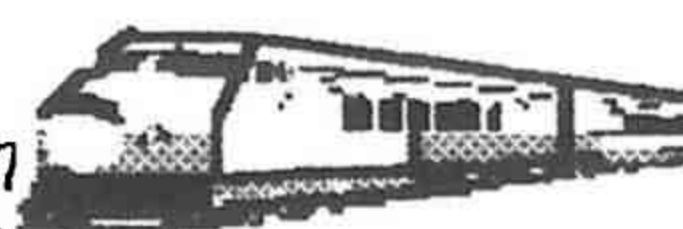


Πίνακας 33: Ξενοδοχειακό δυναμικό στο νομό Κορινθίας και στο σύνολο της χώρας

	Ξενοδοχειακό δυναμικό				Διαφορά (%) 1988-1990	Διαφορά (%) 1988-1991
	1988	1988	1990	1990		
	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες	Μονάδες	Κλίνες
<b>Κορινθία</b>	125	8308	120	8105	-4,0	-2,4
<b>Σύνολο Ελλάδας</b>	6129	395818	6713	438355	9,5	10,7

Πηγή: Στατιστικές Επετηρίδες Ε.Σ.Υ.Ε.





Πίνακας 34: Μονάδες Campings

	Campings					
	Μονάδες Campings	Θέσεις	Μονάδες Campings	Θέσεις	Διαφορά (%) 1988-1990	Διαφορά (%) 1988-1990
	1988	1988	1990	1990		
<b>Κορινθία</b>	5	1200	6	1443	20,0	20,3
<b>Σύνολο Ελλάδας</b>	259	76360	303	88433	17,0	15,8

Πηγή: Στατιστικές Επετηρίδες Ε.Σ.Υ.Ε.

Πίνακας 35: Ενοικιαζόμενα δωμάτια

	Ενοικιαζόμενα δωμάτια				Διαφορά	Διαφορά
	Ενοικ. Δωμάτια	Κλίνες	Ενοικ. Δωμάτια	Κλίνες	(%) 1988-1990	(%) 1988-1991
	1988	1988	1990	1990	Μονάδες	Κλίνες
<b>Κορινθία</b>	145	5941	173	6688	19,3	12,6
<b>Σύνολο Ελλάδας</b>	110734	131297	237052	282324	114,1	115,0

Πηγή: Στατιστικές Επετηρίδες Ε.Σ.Υ.Ε.

Τα κυριότερα συμπεράσματα που προκύπτουν από τους πίνακες και το διάγραμμα είναι τα εξής:

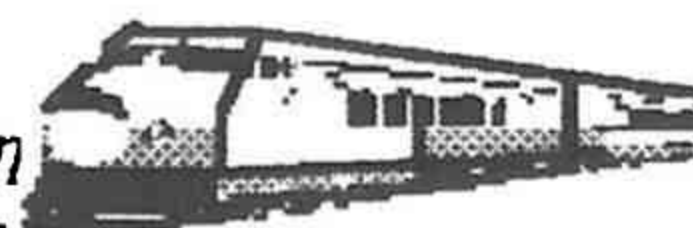
- Ο αριθμός των κλινών στα πάσης φύσης ξενοδοχειακά καταλύματα παραμένει σχεδόν σταθερός από το 1988 έως το 1992.
- Υπάρχει μια μικρή μείωση, της τάξης του 4%, στις ξενοδοχειακές μονάδες, πιθανότατα λόγω της διαπιστωθείσας υπερπροσφοράς, της αλλαγής του χαρακτήρα του τουρισμού στη περιοχή ή της στροφής σε άλλες μορφές τουριστικών καταλυμάτων που δεν καταγράφονται στις στατιστικές (π.χ. σπίτια που ενοικιάζονται με την σαιζόν), που συνοδεύεται από μια μικρότερη μείωση των συνολικών κλινών
- Οι διανυκτερεύσεις των ημεδαπών τουριστών μειώνονται από το έτος 1986 έως το 1990, ενώ από το 1990 έως το 1992 ακολουθούν αυξητική πορεία, πλησιάζοντας τα επίπεδα του 1986.
- Οι διανυκτερεύσεις των αλλοδαπών τουριστών μειώνονται από το έτος 1986 με μεγαλύτερους ρυθμούς από αυτών των ημεδαπών μέχρι το 1991, αλλά από το έτος 1992 αυξάνονται πάλι φθάνοντας σχεδόν τα επίπεδα του 1986.
- Οι αλλοδαποί τουρίστες είναι σχεδόν διπλάσιοι από τους ημεδαπούς.
- Η αύξηση των ενοικιαζόμενων δωματίων και των Campings δεν ακολουθούν τους εθνικούς ρυθμούς.

### 13.2. Προβλήματα του τριτογενούς τομέα

Τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει ο τριτογενής τομέας στον νομό Κορινθίας είναι τα ακόλουθα.

- Υπερσυγκέντρωση των υπηρεσιών σε ορισμένες περιοχές.
- Δημιουργία προβληματικών μονάδων.
- Υποβάθμιση του περιβάλλοντος (ιδιαίτερα του θαλάσσιου).
- Ελλειψη σοβαρής διαφήμισης.
- Ανάπτυξη της παραξενοδοχείας.
- Μέτρια παροχή υπηρεσιών.
- Μέτρια πληρότητα.
- Μικρή τουριστική περίοδος.
- Ελλειψη ανταγωνιστικών και εξειδικευμένων μορφών τουρισμού (αγροτουρισμός, χειμερινός τουρισμός, αθλητικός τουρισμός, συνεδριακός τουρισμός κ.α.).





- Ελλειψη ειδικευμένου προσωπικού (Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής και Κοινωνικής Ανάπτυξης 1988-1992 νομού Κορινθίας, 1987 και Βαλασόπουλος, 1992).

Πιστεύεται πως η ανάπτυξη του τριτογενούς τομέα (Π.Ε.Π. Πελοποννήσου) μπορεί να επιταχυνθεί με μερικά έργα υποδομής σε τοπικό, περιφερειακό και εθνικό επίπεδο, με πιο σημαντικά τα εξής:

- Αύξηση των ιδιωτικών επενδύσεων στον τριτογενή τομέα
- Αναβάθμιση των τουριστικών υποδομών, ιδιαίτερα των αστικών κέντρων
- Αύξηση διανυκτερεύσεων των τουριστών
- Δημιουργία προϋποθέσεων προσέλκυσης και διαμονής τουριστών
- Προσέλκυση τουριστών υψηλού εισοδήματος
- Ανάπτυξη νέων μορφών τουρισμού
- Αξιοποίηση του φυσικού περιβάλλοντος
- Επιβολή όρων και περιορισμών στις χρήσεις γης
- Αξιοποίηση των φυσικών και ιστορικών πόρων
- **Προσπελασιμότητα σε τουριστικές περιοχές και άρση της συγκοινωνιακής απομόνωσης σε ορισμένες περιοχές**
- **Βελτίωση των υποδομών (ύδρευση, αποχέτευση, βιολογικοί καθαρισμοί, οδοί κ.α.)**
- **Ηλεκτροκίνηση σιδηροδρόμου Αθηνών-Κορίνθου-Πατρών**
- Ανακατασκευή και αναβάθμιση του ρόλου της Διώρυγας
- Σύνδεση των οικισμών της ενδοχώρας με το βασικό επαρχιακό δίκτυο

### 13.3. Συμπεράσματα για τον τριτογενή τομέα και τις μεταφορές στο νομό Κορινθίας

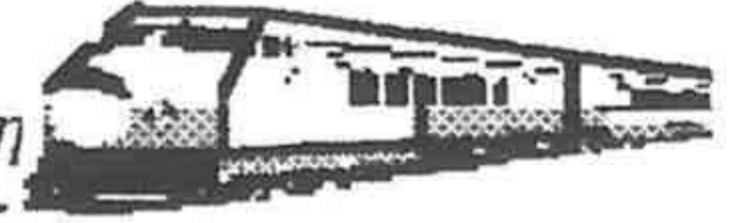
Ο νομός Κορινθίας είναι το δεύτερο σε σημασία τουριστικό κέντρο της Περιφέρειας Πελοποννήσου. Επομένως δέχεται σημαντικό αριθμό επισκεπτών τους καλοκαιρινούς μήνες, αλλά και τα Σαββατοκύριακα. Όπως έχει ήδη σημειωθεί στην αρχή του κεφαλαίου, η γειτνίαση με την Αττική και ο μικρός χρόνος μετάβασης από και προς αυτή, καθιστά την περιοχή τόπο συγκέντρωσης παραθεριστικών κατοικιών ή δευτέρων κατοικιών και χώρο για μονοήμερες ή διήμερες εκδρομές για αναψυχή και διασκέδαση. Έτσι, δεν είναι παράξενο το γεγονός ότι η βόρεια ζώνη του νομού, περισσότερο, και η ανατολική, λιγότερο, αποκτούν χαρακτηριστικά αστικής συγκέντρωσης την θερινή περίοδο ή τις αργίες.

Οι ανάγκες για μεταφορά ανθρώπων είναι σημαντικές και με απαιτήσεις. Μέχρι σήμερα οι ανάγκες καλύπτονται από τις οδικές μεταφορές. Οι επισκέπτες χρησιμοποιούν είτε το ιδιωτικό αυτοκίνητο, είτε τα λεωφορεία του Κ.Τ.Ε.Λ. για μετάβαση από και προς το νομό. Οι λόγοι χρήσης του Ι.Χ. αυτοκινήτου έχουν να κάνουν με την ευελιξία και ταχύτητα (υπό συνθήκες), ενώ το λεωφορείο προσφέρει πυκνά δρομολόγια και σχετική αξιοπιστία στους χρόνους διαδρομής.

Τα προβλήματα που δημιουργούνται από τις οδικές μεταφορές είναι κυρίως χρόνου και κόστους. Η μετατροπή της νέας εθνικής οδού Αθηνών-Κορίνθου-Πατρών, θα λύσει μερικώς το πρόβλημα, αφού οι κυκλοφοριακοί φόρτοι συνεχώς αυξάνουν και σύντομα θα επέλθει κορεσμός. Απαρατήρητο δεν πρέπει να περνάει το γεγονός πως τις αργίες και τα Σαββατοκύριακα δημιουργούνται κυκλοφοριακά προβλήματα στις εξόδους του Πολεοδομικού συγκροτήματος Αθηνών, και συχνά απαιτείται περισσότερος χρόνος για την έξοδο ή την είσοδο από/στην Αθήνα από το χρόνο ταξιδιού στον τελικό προορισμό.

Στο θέμα κόστος, η χρήση του Ι.Χ. αυτοκινήτου αυξάνει συνεχώς (καύσιμα, φθορές/συντήρηση, τέλη κ.α.). Επίσης σημαντικό είναι το θέμα των τροχαίων ατυχημάτων που συμβαίνουν στα οδικά δίκτυα. Τα προηγούμενα ισχύουν και για τις λεωφορειακές γραμμές, με επιπλέον το μειονέκτημα της σχετικά δύσκολης προσπέλασης στο σταθμό Κηφισσού, όπου είναι η αφετηρία του Κ.Τ.Ε.Λ. Κορινθίας.



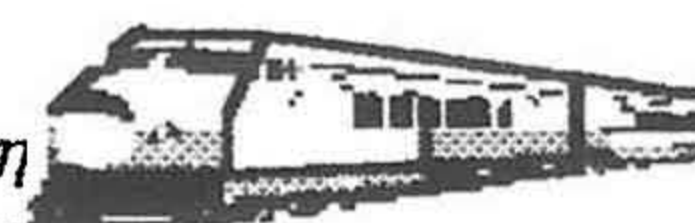


Ενα σύγχρονο σιδηροδρομικό δίκτυο θα μπορούσε να αμβλύνει σημαντικά τα προηγούμενα προβλήματα. Τραίνο που κινείται μεταχύτητες της τάξης των 200 km/h και χρόνο ταξιδιού περίπου 30 min μέχρι την λουτρόπολη του Λουτρακίου, το καθιστούν ιδιαίτερα ελκυστικό στους επισκέπτες της περιοχής. Στα πλεονεκτήματα της μεταφοράς με τραίνο θα πρέπει να συμπεριληθούν η ασφάλεια (μικρότεροι δείκτες ατυχημάτων από οποιοδήποτε άλλο μέσο μεταφοράς), άνεση ταξιδιού (προσφέρει την δυνατότητα εξυπηρέτησης προσωπικών αναγκών), οικονομία σε καύσιμα (μικρότερη κατανάλωση καυσίμου από τα άλλα μέσα μεταφοράς για το ίδιο μεταφορικό έργο) και η μικρότερη δυνατή επίδραση στο περιβάλλον (εξοικονόμηση πόρων, δηλαδή καυσίμων, μικρότερη ατμοσφαιρική ρύπανση-dieseloκίνηση- ή καθόλου -ηλεκτροκίνηση-, λιγότερες επεμβάσεις στο τοπίο κ.α.).

Το τραίνο, με ορισμένες προϋποθέσεις, είναι σε θέση να προσελκύσει σημαντικό αριθμό τουριστών. Επειδή ο σιδηροδρομικός άξονας διέρχεται από τις περιοχές που είναι ανεπτυγμένος ο τριτογενής τομέας, μπορεί να εξυπηρετήσει επισκέπτες και μάλιστα τους αλλοδαπούς. Αυτοί που εισέρχονται στην χώρα από το λιμάνι της Πάτρας και επιθυμούν να παραθερίσουν στο νομό, μπορούν μέσω του σιδηροδρόμου να μεταβούν με ευκολία και σε σύντομο χρονικό διάστημα σε όλο το μήκος της βόρειας ζώνης του νομού (όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, η βόρεια ζώνη προσελκύει αλλοδαπούς). Οι τουρίστες που εισέρχονται στην χώρα μέσω των αεροδρομίων της Αθήνας, μπορούν και αυτοί σε σύντομο χρόνο να βρίσκονται στον τελικό προορισμό, με μία μεταβίβαση στο σιδηροδρομικό σταθμό

Όσον αφορά τους Έλληνες επισκέπτες, και ιδιαίτερα τους ηλικιωμένους που συνδυάζουν παραθερισμό με λουτροθεραπεία (Λουτράκι), η πρόσβαση θα είναι πλέον εύκολη από όλα τα σημεία της χώρας που βρίσκονται σε μικρή απόσταση από το σιδηροδρομικό δίκτυο.





## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 14. ΤΟ ΔΙΚΤΥΟ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

### 14.1.1. Το οδικό δίκτυο

Πίνακας 36: Το εθνικό οδικό δίκτυο

	Χιλιόμετρα	Βατότητα			Πλάτος οδοστρώματος		
		Καλή	Μέτρια	Κακή	5 μ<	5-6 μ	> 5 μ
Κορινθία	266	265	1	0	0	131	135

Το νομό διασχίζουν οι εθνικοί οδοί: **Αθήνας-Κορίνθου-Αερβενίου-Πάτρας** (παλαιά και νέα), **Ισθμίας-Επιδαύρου Κορίνθου-Αργους-Τριπόλεως**, και **Κορίνθου-Νεμέας-Τριπόλεως** (νέος κλειστός αυτοκινητόδρομος, τμήμα του Ευρωπαϊκού δικτύου αυτοκινητοδρόμων TEM, πρότυπος για τα ελληνικά δεδομένα). Το επαρχιακό δίκτυο είναι αρκετά εκτεταμένο (μήκος 610 km) και καλύπτει τις ανάγκες του νομού.

Πίνακας 37: Μέση Ημερήσια Κυκλοφορία Εθνικού Δικτύου

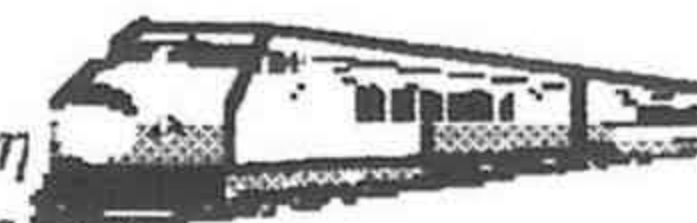
Οδικός Αξονας	Τμήμα	Οχήματα/24h
1	2	3
Αθήνα - Κόρινθος	Μέγαρα - Κόρινθος	27000
Κόρινθος - Πάτρα	Κόρινθος - Κιάτο	10000
	Κιάτο - Δερβένι	10000
	Δερβένι - Αίγιο	11300
Κόρινθος - Αργος	Κόρινθος - Αργος	10000

Πηγή: Παπαγιάννης, 1993γ.

Από τα στοιχεία του προηγούμενου Πίνακα φαίνεται πως το εθνικό οδικό δίκτυο φορτίζεται καθημερινά σε οχήματα/24h στα διάφορα τμήματά του. Εντονότερο είναι το πρόβλημα στο τμήμα Μέγαρα-Κόρινθος, το οποίο έχει φθάσει σε κατάσταση κορεσμού. Ελπίζεται πως το πρόβλημα θα λυθεί με την κατασκευή κλειστού αυτοκινητοδρόμου, ο οποίος θα έχει ολοκληρωθεί μέχρι το τέλος του 1994 (Το Βήμα, 28-7-1994). Ομως και τα τμήματα από Κόρινθο προς Πάτρα είναι στα όρια ανάγκης κλειστού αυτοκινητοδρόμου (φόρτοι μεγαλύτεροι από 10000/24h οχήματα δημιουργούν την ανάγκη για κατασκευή αυτοκινητοδρόμων) μέσω διαπλάτυνσης ή βελτίωσης της χάραξης της υπάρχουσας Εθνικής οδού, ο οποίος σύντομα θα αρχίσει να κατασκευάζεται (Το Βήμα, 28-7-1994). Οσο για την παλιά εθνική οδό Κορίνθου-Αργους, αυτή είναι σε εξυπηρετεί ικανοποιητικά τις ανάγκες των νομών Κορινθίας και Αργολίδας, ύστερα μάλιστα από την κατασκευή της νέας εθνικής οδού Κορίνθου-Νεμέας-Τριπόλεως, όπου εκτράπηκε σημαντικός κυκλοφοριακός φόρτος, αλλά παρουσιάζει προβλήματα στην χάραξη και διασταυρώνεται σε αρκετά σημεία ισόπεδα με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Το βασικότερο πρόβλημα του οδικού δικτύου είναι περισσότερο πρόβλημα **ποιότητας και βατότητας**, παρά **επάρκειας**, αφού και η πυκνότητα του δικτύου είναι υψηλότερη από τον εθνικό μέσο όρο (στα 100 km<sup>2</sup> αντιστοιχούν 33.4 km δρόμων, σε σχέση με τα 28 km για το σύνολο της χώρας) και παρ'όλο που υπάρχουν δύσβατες περιοχές, αυτές εξυπηρετούνται ικανοποιητικά. Ο καλύτερα οδικά εξοπλισμένος άξονας είναι το τμήμα της παλιάς εθνικής οδού που συνδέει την Αθήνα με την Πάτρα. Παρά την έντονη και απότομη μορφολογία του εδάφους, οι εγκάρσιοι δρόμοι εξασφαλίζουν την προσπελασιμότητα στο εσωτερικό του νομού.





Σχήμα 8: Το βασικό οδικό δίκτυο του νομού Κορινθίας



#### 14.1.2. Προβλήματα του οδικού δικτύου

Όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως το βασικότερο πρόβλημα του οδικού δικτύου του νομού είναι περισσότερο θέμα ποιότητας και βατότητας, παρά επάρκειας. Πιο συγκεκριμένα, τα βασικότερα προβλήματα που παρουσιάζει το οδικό δίκτυο εντοπίζονται στο ότι δεν έχουν κατασκευαστεί ακόμη οι βασικοί οδικοί άξονες στους οποίους θα διοχετεύεται η κίνηση του επαρχιακού και του υπόλοιπου εθνικού δικτύου με τα επιθυμητά γεωμετρικά χαρακτηριστικά (εκτός από τα τμήματα Κόρινθος-Πάτρα, Κόρινθος-Τρίπολη και η υπό κατασκευή/βελτίωση εθνική οδός Κόρινθος-Αθήνα). Πέρα από τον περιορισμένο αριθμό των λωρίδων κυκλοφορίας (βασικά μία λωρίδα ανά κατεύθυνση), το οδικό δίκτυο χαρακτηρίζεται από πολλές ισόπεδες διασταυρώσεις με το σιδηροδρομικό δίκτυο και πολλές και απότομες στροφές, συχνά μειωμένης ορατότητας.

Τα προβλήματα γενικά μπορούν να συνοψιστούν ως εξής:

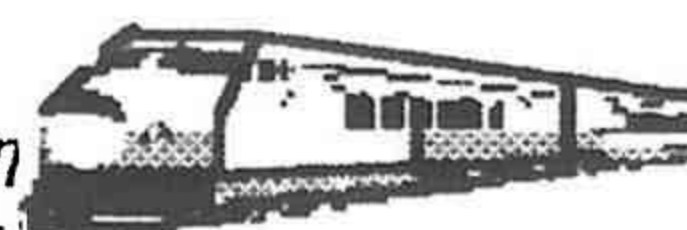
- α. Μη-ικανοποιητικά γεωμετρικά χαρακτηριστικά.
- β. Η σύνδεση με την Κεντρική και Βόρεια Ελλάδα γίνεται μέσω Αθήνας.
- γ. Υπάρχουν πολλές ισόπεδες διαβάσεις με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

#### 14.1.3. Οι συγκοινωνίες στο νομό Κορινθίας

Οι υπεραστικές συγκοινωνίες εκτελούνται από το Κ.Τ.Ε.Λ. του νομού, το οποίο και κατέχει σημαντικό μεταφορικό έργο. Το Κ.Τ.Ε.Λ. έχει 136 λεωφορεία (αριθμός σημαντικός αν λάβουμε υπόψην μας και την υψηλή κατοχή Ι.Χ. αυτοκινήτων), που εξυπηρετούν τις ανάγκες για σύνδεση όλων των βασικών οικισμών μεταξύ τους, και τις ανάγκες για μετάβαση στην Αθήνα και την Θεσσαλονίκη. Τα δρομολόγια για την Αθήνα είναι ιδιαίτερα πυκνά, κάθε μισή ώρα, τα οποία πυκνώνουν ακόμη περισσότερο τα Σαββατοκύριακα, τις αργίες και την θερινή περίοδο. Επίσης τα ταξί και τα αγοραία καλύπτουν ποιοτικά και ποσοτικά τις ανάγκες όλων των περιοχών του νομού.

Λόγω τεχνικών προβλημάτων στην μηχανοργάνωση του λογιστηρίου του Κ.Τ.Ε.Λ. νομού Κορινθίας, δεν στάθηκε δυνατό να βρεθούν στοιχεία για την διαχρονική εξέλιξη του μεταφορικού έργου.





## 14.2. Θαλάσσιες μεταφορές

Οι θαλάσσιες μεταφορές εκτελούνται κυρίως από τα λιμάνια της Κορίνθου, της Ισθμίας, του Κιάτου και της MOTOR OIL (Ιδιωτικό λιμάνι του διύλιστηρίου της εταιρίας επεξεργασίας πετρελαίου Motor Oil). Τα λιμάνια αυτά εξυπηρετούν μερικές από τις συνολικές ανάγκες του νομού για διακίνηση των προϊόντων των τοπικών βιομηχανιών αλλά και μερικών γεωργικών προϊόντων (κυρίως προς τις χώρες της Ανατολικής Ευρώπης και τις Αραβικές χώρες), λόγω του γεγονότος ότι δεν διαθέτουν τις απαιτούμενες υποδομές για την εξυπηρέτηση των εμπορευματικών μεταφορών. Επίσης δεν υπάρχει σύνδεση των λιμανιών με το εθνικό οδικό δίκτυο και το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Αναλυτικότερα, το λιμάνι της **Κορίνθου** δεν διαθέτει επαρκή κρηπιδώματα, ενώ η οποαδήποτε επέκτασή του προσκρούει στο μικρό μήκος της λιμενικής ζώνης. Επιπλέον δεν διαθέτει υποδομή να δεχθεί μοναδοποιημένα προϊόντα. Η σύνδεσή του με το οδικό δίκτυο γίνεται μέσω των αστικών αρτηριών της πόλης της Κορίνθου. Το λιμάνι του **Κιάτου** δεν διαθέτει υποδομή για την διακίνηση μοναδοποιημένων φορτίων και παρουσιάζει ελλείψεις σε αποθηκευτικούς χώρους για την διακίνηση των γεωργικών προϊόντων που εξάγονται από αυτό (Παπαγιάννης, 1993γ). Το λιμάνι της **Ισθμίας** δεν έχει επαρκή κρηπιδώματα για την φόρτωση εμπορευμάτων, ούτε και αποθηκευτικούς χώρους. **Τα λιμάνια του νομού λειτουργούν συμπληρωματικά με αυτά του Πειραιά και της Πάτρας.** Να σημειωθεί πως κανένα από τα λιμάνια του νομού δεν συνδέεται με το σιδηροδρομικό δίκτυο και η η οδική πρόσβαση είναι προβληματική, ιδιαίτερα στο λιμάνι της Κορίνθου.

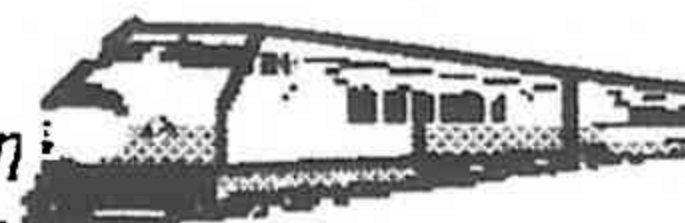
Από πλευράς επιβατικών μετακινήσεων, το λιμάνι του Κιάτου εξυπηρετεί την πορθμιακή γραμμή Κιάτο-Ιτέα, ενώ το λιμάνι της Κορίνθου εξυπηρετεί κυρίως κατά τους θερινούς μήνες κρουαζιερόπλοια και yachts προερχόμενα από το διάπλου της διώρυγας της Κορίνθου που παρουσιάζει αυξημένο τουριστικό ενδιαφέρον. Παλαιότερα υπήρχε γραμμή ferry-boat Κορίνθου-Ιταλίας.

Από τα υπάρχοντα λιμάνια αυτό του Κιάτου προβλέπεται στο μέλλον να εξυπηρετεί τις ανάγκες του νομού, γιατί το λιμάνι της Κορίνθου δε δύναται να αναπτυχθεί επειδή περικλείεται από τον αστικό ιστό της πόλης.

Σχήμα 9: Τα βασικά λιμάνια του νομού Κορινθίας







### 14.3.1 Το σιδηροδρομικό δίκτυο

Η σιδηροδρομική εξυπηρέτηση του νομού προέρχεται από τις γραμμές **Αθηνών-Κορίνθου-Πατρών** και **Κορίνθου-Αργους-Καλαμάτας**. Από το νομό Κορινθίας διέρχεται δίκτυο μήκους 97 Km και πλάτους 1m. Τα φτωχά έως μέτρια τεχνικά και λειτουργικά χαρακτηριστικά έχουν δυσμενείς επιπτώσεις όσον αφορά την ανταγωνιστικότητα του σιδηροδρόμου, με αποτέλεσμα ο σιδηρόδρομος να κατέχει ένα πολύ μικρό ποσοστό των συνολικά πραγματοποιούμενων μετακινήσεων, όπως φαίνεται από τον Πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 38: Βασικά χαρακτηριστικά μεταφορικού έργου στον άξονα Αθήνα - βόρεια Πελοπόννησος

ΠΟΣΟΣΤΟ % ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟΥ ΕΡΓΟΥ*			ΜΕΣΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΗΣ (h)			ΜΕΣΟ ΚΟΣΤΟΣ (ανά επιβάτη/km)**		
ΟΔΙΚΕΣ		ΣΙΔΗΡΟ-	ΟΔΙΚΕΣ		ΣΙΔΗΡΟ-	ΟΔΙΚΕΣ		ΣΙΔΗΡΟ-
I.X.	ΚΤΕΛ	ΔΡΟΜΙΚΕΣ	I.X.	ΚΤΕΛ	ΔΡΟΜΙΚΕΣ	I.X.	ΚΤΕΛ	ΔΡΟΜΙΚΕΣ
76,60	18,30	5,10	3,00	3,50	3,80	100,00	142,60	65,4

\* Στρογγυλεμένο στην πλησιέστερη δεκάδα

\*\* Δείκτης μέσου κόστους ανά επιβάτη/km με βάση κόστος I.X.=100

Πηγή: Ο.Σ.Ε., 1993 από Μελέτη Στρατηγικού Σχεδίου Ανάπτυξης των Υποδομών Μεταφορών, ΕΛΛΑΔΑ 2010.

Στο επόμενο σχήμα παρουσιάζεται το σιδηροδρομικό δίκτυο του νομού Κορινθίας.

Σχήμα 10: Το σιδηροδρομικό δίκτυο του νομού Κορινθίας

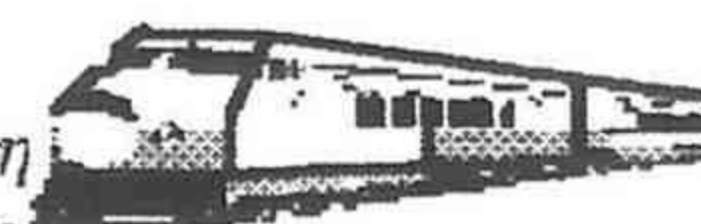


Η βασική αρτηρία **Αθήνα-Κόρινθος** μήκους 89 km, συνεχίζεται με κατεύθυνση την Πάτρα και διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές της χώρας. Στην Κόρινθο ξεκινά μια άλλη γραμμή μήκους 60 km που κατευθύνεται προς το νότο και φθάνει μέχρι το **Αργος**. Στον Ισθμό υπάρχει μια διακλάδωση μήκους 5,2 km που οδηγεί στο **Λουτράκι**.

Η γραμμή από Αθήνα μέχρι το Δερβένι ακολουθεί από κοντά όλες τις κολλώσεις της ακτής. Οι κλίσεις δεν είναι πολύ μεγάλες, αλλά οι καμπύλες είναι πολυάριθμες και η μικρή τους ακτίνα περιορίζουν το ανώτατο όριο ταχύτητας στα 60 km/h. Η γραμμή από Κόρινθο για Αργος διέρχεται ορεινές περιοχές και οι κλίσεις σε ορισμένα σημεία φθάνουν το 28 ‰, με αποτέλεσμα το ανώτατο όριο ταχύτητας να περιορίζεται στα 55 km/h.

Το 1991 στο τμήμα Αθηνών-Κορίνθου διακινήθηκαν 830.506 επιβάτες και 111.538 τόνοι εμπορευμάτων (μέρος των οποίων αποτελούσε πελατεία της γραμμής προς και από την Τρίπολη και Καλαμάτα), ενώ στο τμήμα Κορίνθου - Πάτρας το ίδιο έτος διακινήθηκαν 711.332 επιβάτες και 46.122 τόνοι εμπορευμάτων (Ο.Σ.Ε., 1993). Είναι χαρακτηριστικό πως η επιβατική κίνηση





άρχισε να αυξάνει (σημαντικά -15,3%- μετά από σειρά ετών όπου το επιβατικό έργο μειωνόταν συνεχώς) μετά την δρομολόγηση σύγχρονων αμαξοστοιχειών τύπου Intercity, το 1990. Οι αμαξοστοιχίες τύπου Intercity είναι πολυτελείς, με κλιματισμό και έχουν ελαφρώς μικρότερο χρόνο ταξιδιού. Με δεδομένα αυτά είναι ελκυστικότερες στους επιβάτες, που τις χρησιμοποιούν.

Αντίθετα με την εμπορευματική κίνηση που παρουσιάζει μια **ραγδαία πτώση** χρόνο με το χρόνο. Η **ασυμβατότητα στο πλάτος της γραμμής εκμηδενίζει το μεταφορικό έργο προς τις μεγάλες αποστάσεις, λόγω των απαραίτητων μεταφορτώσεων**. Έτσι το εμπορευματικό έργο περιορίζεται σε ενδοπελοποννησιακές μεταφορές, όπου και πάλι ο σιδηρόδρομος υστερεί λόγω του μικρού μήκους μέσης χιλιομετρικής διάνυσης όπου είναι ελκυστικότερος ο οδικός τρόπος μεταφοράς (πλην της περίπτωσης μεγάλου όγκου ομοιογενούς φορτίου με σταθερά σημεία αποστολής και άφιξης) (Ο.Σ.Ε., 1993).

Πίνακας 39: Επιβατικό έργο στον άξονα Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας

Ετος	Συνολικοί Επιβάτες (χιλ)	Συνολικά Επιβατοχιλιόμετρα (χιλ)	Διαφορά %	Επιβάτες τμήματος Αθήνα-Κορίνθος (χιλ)	Επιβατοχιλιόμετρα Αθήνα-Κορίνθος (χιλ)	Διαφορά %
1987	1765	190170		982	88380	
1988	1552	166520	-12,44	881	79290	-10,29
1989	1495	161250	-3,16	834	75060	-5,33
1990	1342	145020	-10,07	736	66240	-11,75
1991	1542	167220	15,31	831	74790	12,91

Πηγή: Ο.Σ.Ε., 1993

Πίνακας 40: Εμπορευματικό έργο στον άξονα Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας

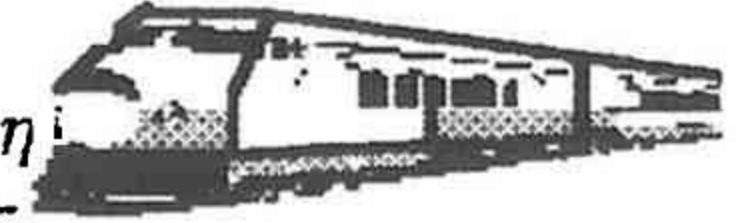
Ετος	Συνολικοί Τόνοι (χιλ)	Συνολικά Τονοχιλιόμετρα (χιλ)	Διαφορά %	Τόνοι τμήματος Αθήνα-Κορίνθος	Τονοχιλιόμετρα Αθήνα-Κορίνθος (χιλ)	Διαφορά %
1987	136	13720		99	8910	
1988	195	20070	46,28	132	11880	33,33
1989	171	17510	-12,76	118	10620	-10,61
1990	181	18210	4,00	133	11970	12,71
1991	158	16060	-11,81	112	10080	-15,79

Πηγή: Ο.Σ.Ε., 1993

Σχεδόν σε κάθε οικισμό από όπου διέρχεται ο σιδηρόδρομος υπάρχει και ο ανάλογος σιδηροδρομικός σταθμός. Παρόλα αυτά ο σιδηρόδρομος δε χρησιμοποιείται συστηματικά για τη μεταφορά προϊόντων. Τα κυριότερα προϊόντα που διακινούνται με το σιδηρόδρομο είναι λιπάσματα, δημητριακά, καύσιμα και εφόδια του στρατού. Οι υπόλοιπες μεταφορές πραγματοποιούνται με φορτηγά αυτοκίνητα που διακινούν τα αγροτικά προϊόντα, κυρίως, στη πρωτεύουσα και επιστρέφουν με οικοδομικά υλικά, βιομηχανικά προϊόντα κ.α. Επίσης φορτηγά που φέρουν την ένδειξη T.I.R. (Διεθνείς Οδικές Μεταφορές) εξασφαλίζουν τη μεταφορά φρούτων και εσπεριδοειδών προς την Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη, αποφεύγοντας τη διαδικασία της μεταφόρτωσης (Ομάδα Στρατηγικού Σχεδιασμού και Προγραμματισμού του Ο.Σ.Ε., 1983).

Η επικοινωνία με την Αθήνα είναι ιδιαίτερα πυκνή, αφού καθημερινά πραγματοποιούνται 37 επιβατικά δρομολόγια από και προς Αθήνα (όλα διέρχονται από την πόλη της Κορίνθου, όπου τα μισά κατευθύνονται δυτικά προς Πάτρα και τα άλλα μισά νότια προς Αργος) από τα οποία τα 10 είναι τύπου INTERCITY, και δύο 2 εμπορικά δρομολόγια με δυνατότητα για άλλα δύο δρομολόγια την ημέρα (Ο.Σ.Ε., 1993).





### 14.3.2. Προβλήματα του σιδηροδρομικού δικτύου

Τα κυριότερα προβλήματα που αντιμετωπίζει το σιδηροδρομικό δίκτυο στην Κορινθία είναι:

- Κακή χάραξη
- Διέλευση από τους πυρήνες των οικισμών που δημιουργεί προβλήματα ασφάλειας λόγω πιθανότητας ατυχημάτων με πεζούς
- Πολλές ισόπεδες διαβάσεις, συχνά αφύλακτες, με το οδικό δίκτυο που περιορίζουν την ταχύτητα των συρμών και δημιουργούν προβλήματα ασφάλειας λόγω πιθανότητας ατυχημάτων με τροχοφόρα
- Μεγάλες τοπικά κατά μήκος κλίσεις
- Μικρές ακτίνες καμπυλότητας
- Το δίκτυο δεν έχει υποστεί σχεδόν καμία βελτίωση στα 110, περίπου, χρόνια λειτουργίας του
- Το τμήμα μέχρι την Κόρινθο βρίσκεται σε σημείο κορεσμού, λόγω της συγκέντρωσης όλου του κυκλοφοριακού σιδηροδρομικού φόρτου από και προς την Πελοπόννησο (Ο.Σ.Ε., 1993).
- Οι κτιριακές εγκαταστάσεις του δικτύου, εκτός ορισμένων βρίσκονται σε κακή κατάσταση. Τα κτίρια επιβατών, οι αποθήκες εμπορευμάτων, τα οικήματα προσωπικού, οι αποθήκες υλικού και ανταλλακτικών βρίσκονται λίγο πολύ στην μορφή που είχαν από την εποχή κατασκευής των πρώτων σιδηροδρομικών γραμμών.

### 14.3.4. Λόγοι για τους οποίους δε χρησιμοποιείται ο σιδηρόδρομος στο νομό Κορινθίας για τις επιβατικές και τις εμπορευματικές μεταφορές

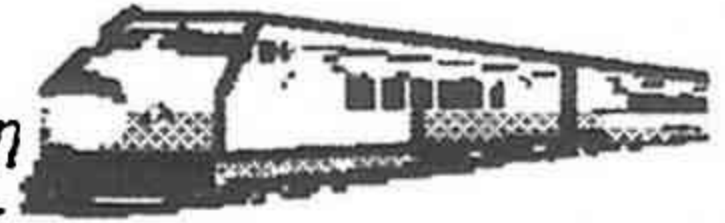
Οι κυριότεροι λόγοι για τους οποίους δε χρησιμοποιείται ο σιδηρόδρομος για επιβατικές μεταφορές, παρά το γεγονός του χαμηλότερου εισιτηρίου, είναι:

- χαμηλές ταχύτητες
- συχνές καθυστερήσεις
- χρησιμοποίηση παλαιού τύπου αμαξοστοιχιών και βαγονιών (Ομάδα Στρατηγικού Σχεδιασμού και Προγραμματισμού του Ο.Σ.Ε., 1983)
- υψηλή κατοχή ιδιωτικού αυτοκινήτου (δες και Πίνακα Κοινωνικών Δεικτών)

Μετά από συζητήσεις με εξαγωγείς γεωργικών προϊόντων καθώς και το διευθυντή του Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου Κορινθίας, έγινε σαφές πως αποφεύγεται συστηματικά η χρήση του σιδηροδρομικού δικτύου για λόγους που σχετίζονται με:

- την ασυμβατότητα των γραμμών του δικτύου Πελοποννήσου με το δίκτυο της υπόλοιπης Ελλάδας αλλά και της υπόλοιπης Ευρώπης (γραμμές πλάτους 1 m, αντί για γραμμές πλάτους 1,44 m)
- την έλλειψη βαγονιών - ψυγείων για τη μεταφορά ευαίσθητων ή κατεψυγμένων προϊόντων
- την έλλειψη σταθμών συγκέντρωσης προϊόντων ή σταθμών μεταφόρτωσης
- την αδυναμία για πραγματοποίηση συνδυασμένων μεταφορών με φορτηγά αυτοκίνητα ή πλοία
- τους υψηλούς χρόνους μεταφοράς
- τη χαμηλή αξιοπιστία στο μεταφορικό έργο του σιδηροδρόμου (καθυστερήσεις, φθορές στα μεταφερόμενα προϊόντα)
- αδυναμία προσπέλασης στις πιο απομακρυσμένες περιοχές, κάτι που είναι δυνατό με μέσω των οδικών μεταφορών
- ιδιόκτητες μεταφορικές υπηρεσίες από τις βιομηχανίες και τις εξαγωγικές επιχειρήσεις του νομού (δες και Πίνακα Κοινωνικών Δεικτών)
- την έλλειψη ειδικών πλοίων που μεταφέρουν βαγόνια
- ο νομός είναι περισσότερο γεωργικός, παρά βιομηχανικός και τα αγροτικά προϊόντα απαιτούν είτε γρήγορη, αξιόπιστη και από "πόρτα σε πόρτα" χερσαία μεταφορά, είτε μεταφορά με πλοίο





## ΜΕΡΟΣ ΙΙΙ

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 15. Η ΝΕΑ ΔΙΠΛΗ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΗ ΓΡΑΜΜΗ ΚΑΝΟΝΙΚΟΥ ΠΛΑΤΟΥΣ ΑΘΗΝΑΣ-ΚΟΡΙΝΘΟΥ-ΠΑΤΡΑΣ

#### 15.1. Το έργο

Το εξεταζόμενο έργο διακρίνεται σε δύο υποδιαδρόμους:

- Τον διάδρομο Αθήνας -Κορίνθου
- Τον διάδρομο Κορίνθου -Πάτρας

Ο πρώτος υποδιάδρομος διατρέχεται από την υπεραστική γραμμή Αθήνας-Πάτρας και από την προαστιακή σιδηροδρομική γραμμή που συνδέει την Αθήνα με τη δυτική Αττική και την Κορινθία. Παράλληλα προβλέπεται διατήρηση της υπάρχουσας γραμμής για την εξυπηρέτηση μέσω προαστιακών τραίνων της διαδρομής Αθήνας - Μέγαρα.

Οι αμαξοστοιχίες του τραίνου υψηλής ταχύτητας από την περιοχή του Θριάσιου Πεδίου θα ακολουθούν μια εντελώς νέα χάραξη με διπλή κανονική γραμμή, μέγιστης ταχύτητας 200 Km/h, που προβλέπεται να λειτουργήσει από το 2000 με θερμικά τρέινα και από το 2002 με ηλεκτρικά. Την ίδια γραμμή θα τη χρησιμοποιούν και οι συρμοί του "μακρινού προαστιακού τραίνου" Αθήνας-Κορίνθου/Λουτρακίου. Η νέα γραμμή θα έχει ελάχιστους σταθμούς, αφού οι ενδιάμεσες περιοχές θα εξυπηρετούνται από τον προαστιακό σιδηρόδρομο. Για την ασφαλή επίτευξη υψηλών ταχυτήτων θα εγκατασταθεί αυτόματη ηλεκτρική σηματοδότηση και σύγχρονο σύστημα τηλεπικοινωνιών.

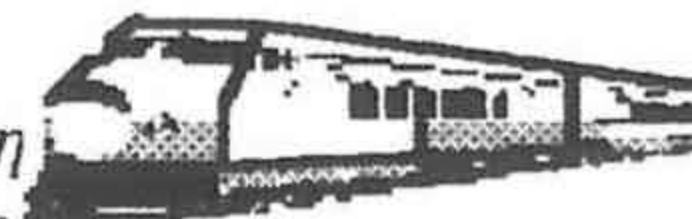
Όσον αφορά το διάδρομο από το νέο σταθμό Κορίνθου μέχρι την Πάτρα, ο Ο.Σ.Ε. έχει προγραμματίσει την κατασκευή νέας σιδηροδρομικής γραμμής με υποδομή για διπλή γραμμή με **χαρακτηριστικά υψηλών ταχυτήτων**. Σε πρώτη φάση θα στρωθεί μόνο μια γραμμή, με σηματοδότηση και τηλεπικοινωνίες και λειτουργικές ταχύτητες μέχρι 150 Km/h, η οποία προβλέπεται να λειτουργήσει με θερμικούς συρμούς το 2002 και ηλεκτροκίνηση από το 2004. Σε μεταγενέστερη φάση προβλέπεται να στρωθεί και δεύτερη γραμμή, οπότε θα αυξηθούν και οι λειτουργικές ταχύτητες.

#### 15.2 Η θέση του έργου στο εθνικό σύστημα μεταφορών

Το εθνικό σύστημα μεταφορών περιλαμβάνει στα χερσαία δίκτυα τους οδικούς και τους σιδηροδρομικούς άξονες. Η ύπαρξη ενός συστήματος μεταφορών που θα επιτρέπει τη γρήγορη επικοινωνία και διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων είναι καθοριστικός παράγοντας για την ανάπτυξη της χώρας. Το προτεινόμενο έργο εκσυγχρονισμού της σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας αποσκοπεί στη βελτίωση των σιδηροδρομικών μεταφορών όλης της Ελλάδας, αφού ο συγκεκριμένος άξονας μαζί με τον άξονα Αθήνας-Θεσσαλονίκης είναι η μοναδική σιδηροδρομική σύνδεση Βορρά-Νότου και η κύρια σιδηροδρομική οδός επικοινωνίας με την υπόλοιπη Ευρώπη (Ο.Σ.Ε., 1993).

Ο σιδηροδρομικός άξονας διέρχεται από περιοχές που παρουσιάζουν υψηλούς αναπτυξιακούς δείκτες και αποτελούν τον κύριο κορμό ανάπτυξης της χώρας. Η αναβάθμιση του άξονα προβλέπεται ότι θα συμβάλει επιπλέον στην περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας (Ο.Σ.Ε., 1993). Η κατασκευή του τμήματος Αθήνας-Κορίνθου εντάσσεται μέσα στα πλαίσια της αναβάθμισης του άξονα Αθήνας-Πάτρας, και αποτελεί ζωτικής σημασίας παρέμβαση δεδομένου ότι το μετρικού πλάτους δίκτυο Πελοποννήσου και η ασυμβατότητα του με το υπόλοιπο δίκτυο αποτελεί ένα από τα σοβαρότερα προβλήματα, τόσο από πλευράς μεταφορικής ικανότητας, όσο και από πλευράς συνθηκών εκμετάλλευσης.





Το πρόβλημα αυτό είναι ιδιαίτερα σημαντικό στον τομέα της μεταφοράς εμπορευμάτων, όπου η συνέχιση της σιδηροδρομικής μεταφοράς ενός προϊόντος από τη Βόρεια Πελοπόννησο πέρα από την Αθήνα προς και από την Κεντρική και Βόρεια Ελλάδα, προϋποθέτει τη μεταφόρτωση του προϊόντος στο αντίστοιχο τροχαίο υλικό των δύο διαφορετικού εύρους γραμμών. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα τη σχεδόν μηδενική συμμετοχή της εμπορευματικής κίνησης στο μεταφορικό έργο του Ο.Σ.Ε. διαμέσου του δικτύου Πελοποννήσου.

Τα σοβαρά προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί στην διακίνηση εμπορευμάτων με σιδηρόδρομο μεταξύ της Ελλάδας και της υπόλοιπης Δυτικής και Βόρειας Ευρώπης με τις εξελίξεις στα Βαλκάνια τα τελευταία χρόνια, καθιστούν αναγκαία την εξεύρεση άλλης διεθνούς οδού. Η κύριότερη είναι η θαλάσσια σύνδεση των δυτικών παραλίων της χώρας μας με την Ιταλία και στην συνέχεια με την υπόλοιπη Ευρώπη. Από τα δυτικά παράλια σημαντικότερο είναι λιμάνι της Πάτρας, το οποίο μάλιστα είναι και το μοναδικό που διαθέτει σιδηροδρομική σύνδεση, η οποία μειονεκτεί λόγω του γεγονότος ότι εξυπηρετείται από γραμμή μετρικού πλάτους.

Το έργο της κατασκευής του τμήματος Αθήνας-Κορίνθου, αλλά και Αθήνας-Πάτρας, είναι ιδιαίτερα σημαντικό για τους νομούς Αττικής, Κορινθίας, Αχαΐας, αλλά και για την Πελοπόννησο γενικότερα. Η περιφέρεια Πελοποννήσου χωροταξικά βρίσκεται στο άκρο του ηπειρωτικού κορμού της χώρας και αποτελεί μια από τις παραγωγικότερες περιοχές της χώρας στον πρωτογενή, δευτερογενή και τριτογενή τομέα. Με την κατασκευή του τμήματος Αθηνών-Κορίνθου, αλλά και Κορίνθου-Πατρών, προβλέπεται η περιοχή να αποκτήσει σημαντικά βελτιωμένες συνθήκες προσπελασιμότητας, τόσο με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη όσο και με την υπόλοιπη ηπειρωτική χώρα. Αντίστοιχα βελτιωμένες συνθήκες προσπελασιμότητας αποκτούν οι περιοχές της βόρειας Πελοποννήσου με το πυκνό δίκτυο οικισμών που περιλαμβάνουν με την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη, αλλά και τις διεθνείς σιδηροδρομικές, λιμενικές και αεροπορικές πύλες της χώρας (Ο.Σ.Ε., 1993).

Όσον αφορά το νομό Αττικής και την Περιφέρεια Πρωτεύουσας, η σημασία του νέου τμήματος Αθήνας-Κορίνθου είναι πολύ μεγάλη. Οι σιδηροδρομικοί άξονες που θα ελευθερωθούν θα αποτελέσουν τους πιθανότερους άξονες διαμόρφωσης ενός χερσαίου περιφερειακού δικτύου μέσω μαζικής μεταφοράς σταθερής τροχιάς. Το δίκτυο αυτό θα αποτελέσει μέσο για άσκηση πολεοδομικής, χωροταξικής και κυκλοφοριακής αναδιάρθρωσης του χώρου της Περιφέρειας Πρωτεύουσας, αλλά και της ευρύτερης περιοχής. Η πραγματοποίηση ενός τέτοιου άξονα που θα λειτουργεί και σαν προαστιακός σιδηρόδρομος για τη δυτική Αττική και την Κορινθία θα έχει σαν αποτέλεσμα την εκτροπή μεγάλου μέρους της υφιστάμενης οδικής κυκλοφορίας προς το σιδηρόδρομο, με αντίστοιχη μείωση των οδικών φόρτων.

### 15.3. Το τεχνικό μέρος του έργου

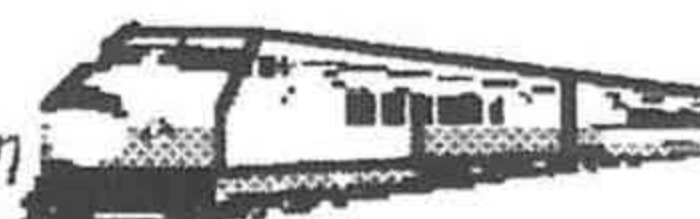
Το έργο περιλαμβάνει απαλλοτριώσεις και κάποια τεχνικά έργα (γέφυρες, ανισόπεδες διαβάσεις κ.α.) στο τμήμα Ελευσίνας-Κορίνθου (χρηματοδότηση με 13.000 εκατομύρια δρχ. από το Κ.Π.Σ. περιόδου 1989-1993 στα πλαίσια του προγράμματος "Μεγάλοι οδικοί άξονες"), καθώς και την μελέτη της νέας διπλής γραμμής Κορίνθου-Πάτρας (χρηματοδότηση με 1 εκατομύριο ECU από το Ταμείο Υποδομής Μεταφορών της Ε.Ο.Κ. - Γραμμή 700)

Στα πλαίσια της κατασκευής της νέας διπλής κανονικής σιδηροδρομικής γραμμής Αθηνών-Κορίνθου-Πάτρας, προβλέπεται η κατασκευή σε πρώτη φάση του τμήματος Ελευσίνας-Αρχαίας Κορίνθου για ταχύτητα 200 km/h.

Περιλαμβάνονται οι εξής εργασίες:

- **Μελέτες:** Υπολείπονται οι μελέτες των τεχνικών έργων της γραμμής (σήραγγες, γέφυρες, ανισόπεδες διαβάσεις κ.α.) και οι μελέτες παραλλαγής της χάραξης στα Μέγαρα, στην Κακιά Σκάλα και στους Αγίους Θεοδώρους.
- **Απαλλοτριώσεις:** Υπολείπονται οι απαλλοτριώσεις στην περιοχή της Ευταξίας, στα Μέγαρα, στην Κακιά Σκάλα και στους Αγίους Θεοδώρους.
- **Υποδομή - Επιδομή:** Θα κατασκευαστεί νέα διπλή σιδηροδρομική γραμμή κανονικού εύρους και μήκους 70 km. Περιλαμβάνονται η κατασκευή σηράγγων μετά τα διόδια της Ελευσίνας,





πριν και μετά την Κακιά Σκάλα, τεχνικά έργα στην Κακιά Σκάλα και την νέα γέφυρα στην Διώρυγα της Κορίνθου.

- **Σηματοδότηση - Τηλεπικοινωνίες:** Θα εγκατασταθεί αυτόματη ηλεκτρική σηματοδότηση και σύγχρονο σύστημα τηλεπικοινωνιών.

#### 15.4. Προϋπολογισμός

Στον Πίνακα που ακολουθεί, παρουσιάζεται ο συνολικός προϋπολογισμός των προαναφερθέντων εργασιών και η διαχρονική εξέλιξη της δαπάνης.

Πίνακας 41: Προϋπολογισμός και διαχρονική εξέλιξη της δαπάνης (σε δις δραχμές και τιμές 1992).

Εργασία	Προϋπολογισμός	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999
I. Μελέτες	1,5	0,3	0,8	0,4	-	-	-	-
II. Απαλλοτριώσεις	5,5	-	1,0	4,5	-	-	-	-
III. Έργα υποδομής	58,0	1,0	5,2	16,0	20,0	15,8	-	-
IV. Επιδομή ( με αξία υλικών)	10,7	-	-	2,0	2,0	3,3	3,4	-
V. Σηματοδότηση - Τηλεπικοινωνίες	4,3	-	-	-	-	1,8	2,5	-
<b>Σύνολο</b>	<b>80,0</b>	<b>1,3</b>	<b>7,0</b>	<b>22,9</b>	<b>22,0</b>	<b>20,9</b>	<b>5,9</b>	<b>-</b>

Πηγή: Ο.Σ.Ε., 1993.

Επίσης, για άλλα έργα, όπως είναι νέοι σιδηροδρομικοί σταθμοί, ηλεκτροκίνηση κ.α., και δεν αναφέρονται στον προηγούμενο πίνακα, θα απαιτηθούν άλλα 76,6 δις δραχμές. Η ολοκλήρωση της γραμμής, δηλαδή το τμήμα από Κόρινθο μέχρι Πάτρα, θα απαιτήσει περίπου άλλα 150 δις δραχμές.

Το έργο θα χρηματοδοτηθεί από τον Ο.Σ.Ε., από κρατικές δαπάνες και από το νέο Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης.

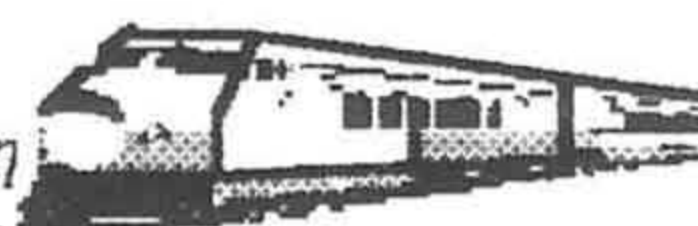
#### 15.5. Προβλέψεις Μεταφορικού Έργου

Οι προβλέψεις για τους μελλοντικούς φόρτους γίνονται από το έτος 2000 και πέρα, αφού στο τέλος του έτους 1999, σύμφωνα με τον προγραμματισμό των υπηρεσιών του Ο.Σ.Ε., θα αποπερατωθεί το τμήμα Αθήνας-Κορίνθου και το έτος 2001 προβλέπεται να λειτουργήσει ο άξονας Αθήνας - Πάτρας σε πρώτη φάση (δηλαδή χωρίς ηλεκτροκίνηση, διπλή γραμμή μέχρι την Κόρινθο και μονή από την Κόρινθο μέχρι την Πάτρα). Για τις προβλέψεις του μεταφορικού έργου (τόσο το επιβατικό, όσο και το εμπορευματικό), έχουν γίνει οι εξής παραδοχές (Μελέτες Κοινωνικοοικονομικής Σκοπιμότητας Έργων Ο.Σ.Ε., 1993):

Για το **επιβατικό**:

- Μέχρι το έτος 1999 δεν προβλέπεται παραγωγή έργου, αφού κανένα τμήμα του νέου άξονα δεν θα έχει τεθεί σε λειτουργία. Οι επιβάτες θα συνεχίσουν να χρησιμοποιούν την υπάρχουσα γραμμή μετρικού πλάτους, με ρυθμούς αύξησης στηριζόμενους στα ιστορικά στοιχεία του Ο.Σ.Ε.
- Για τα έτη 2000 και 2001, το τμήμα Αθήνας - Κορίνθου θα λειτουργεί με επιβάτες προαστιακού χαρακτήρα. Στο πρώτο έτος λειτουργίας του προαστιακού σιδηροδρόμου Αθήνας - Κορίνθου προβλέπονται ημερίσιοι φόρτοι της τάξης των 3500 επιβατών. Οι φόρτοι αυτοί θα αυξάνουν ετησίως 10% μέχρι το έτος 2015, οπότε και θα σταθεροποιηθούν.





- Οι προαστιακοί επιβάτες θεωρείται ότι αποτελούνται σε ποσοστό 80% από εκτρεπόμενους πρώην χρήστες οδικών μέσων (40% πρώην χρήστες Ι.Χ. και 60% πρώην χρήστες λεωφορείων) ενώ το υπόλοιπο 20% είναι νέα κίνηση.
- Από το έτος 2002 και πέρα, έτος έναρξης πλήρης λειτουργίας του νέου άξονα Αθήνας - Κορίνθου - Πάτρας, προβλέπεται οι υπεραστικοί επιβάτες της παλιάς μετρικής γραμμής να αρχίσουν να χρησιμοποιούν τη νέα γραμμή. Οι επιβάτες αυτοί υπολογίζονται από τα ιστορικά στοιχεία του Ο.Σ.Ε. μέχρι το έτος 2000, με χαμηλούς ρυθμούς αύξησης.
- Με την έναρξη λειτουργίας του νέου άξονα υπολογίζεται ότι θα υπάρξει εκτροπή μεταφορικού έργου από τα οδικά μέσα μεταφοράς προς τον σιδηρόδρομο. Το εκτρεπόμενο αυτό έργο εκτιμάται σε 40% επί του συνολικού έργου στον άξονα (πλην των προαστιακών επιβατών), με κατανομή 50% στους χρήστες Ι.Χ. και 50% στους επιβάτες λεωφορείων.
- Το συνολικό επιβατικό έργο, εκτός των προαστιακών επιβατών για τους οποίους έχει γίνει δεκτός άλλος ρυθμός μεταβολής, προβλέπεται μέχρι το έτος 2002 να αυξάνει με ρυθμό 10% ετησίως.
- Οι επιβάτες χωρίζονται σε δύο κατηγορίες: σε αυτούς που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους και σε αυτούς που ταξιδεύουν για μη επαγγελματικούς λόγους. Στον υπάρχοντα μετρικό πλάτους άξονα το ποσοστό των επιβατών που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους δεν ξεπερνάει το 5%. Με την έναρξη λειτουργίας του νέου άξονα, το ποσοστό αυτών που ταξιδεύουν για επαγγελματικούς σκοπούς θα είναι 80%, ενώ για τους υπεραστικούς επιβάτες 15%.
- Τέλος για τους επιβάτες εξωτερικού, αυτοί υπολογίζονται ότι αποτελούν το 12% του συνολικού αριθμού επιβατών που κινούνται στον υφιστάμενο άξονα Αθήνας - Κορίνθου - Πάτρας. Με την έναρξη λειτουργίας του νέου άξονα θα υπάρξει σημαντική αύξηση του συνολικά εκτελούμενου μεταφορικού έργου. Από την άλλη πλευρά θα υπάρξει σημαντική βελτίωση της προσπελασιμότητας της διεθνούς πύλης της Πάτρας, η οποία θα συντελέσει στην περαιτέρω αύξηση των διεθνών σιδηροδρομικών επιβατών που διακινούνται μέσω της Πάτρας. Λαμβάνοντας τις δύο αυτές παραμέτρους υπόψη υπολογίζεται πως το ποσοστό των διεθνών επιβατών θα παραμείνει σταθερό.

#### Για το εμπορευματικό:

- Μέχρι το έτος 2000, έτος έναρξης λειτουργίας του προαστιακού σιδηροδρόμου στο τμήμα Αθηνών-Κορίνθου, προβλέπεται διατήρηση του εκτελούμενου εμπορευματικού έργου στα σημερινά επίπεδα.
- Από το έτος 2000 έως το έτος 2002, έτος λειτουργίας όλου του άξονα, προβλέπεται μικρή αύξηση του μεταφορικού έργου, κυρίως λόγω της ύπαρξης πολλών βιομηχανικών μονάδων κατά μήκος της γραμμής, οι οποίες αποκτούν πλέον πρόσβαση στο κανονικού πλάτους σιδηροδρομικό δίκτυο και τη βελτίωση της προσπελασιμότητας που συνεπάγεται. Το έργο αυτό εκτιμάται ίσο με το 65% του υφιστάμενου εμπορευματικού έργου στον άξονα, αυξημένο κατά 20%. Μέρος του έργου αυτού, ίσο με 30% θεωρείται ότι θα είναι εκτρεπόμενο από τα οδικά μέσα μεταφοράς.
- Μετά το 2002, προβλέπεται εντυπωσιακή αύξηση του εμπορευματικού έργου στον νέο άξονα της τάξης του 30% ετησίως για τα 5 πρώτα χρόνια και σταθεροποίηση από εκεί και πέρα στα επίπεδα που έχουν γίνει δεκτά για τη σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας-Θεσσαλονίκης-Ειδομένης, δηλαδή 2% ετησίως.
- Από το συνολικό προβλεπόμενο εμπορευματικό έργο ένα τμήμα του ίσο με 5% εκτιμάται ότι θα είναι παράγωγη κίνηση λόγω έναρξης λειτουργίας του νέου άξονα.





- Η εκτρεπόμενη κυκλοφορία από φορτηγά προκύπτει από το συνολικό εμπορευματικό έργο αφαιρώντας την παράγωγη κυκλοφορία και την γενόμενη κυκλοφορία που προκύπτει από την φυσική εξέλιξη του έργου που διεξάγεται στον υφιστάμενο άξονα.

Στην συνέχεια παρουσιάζονται οι προβλεπόμενοι φόρτοι πάνω στον άξονα Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας, βασιζόμενοι στις προηγούμενες παραδοχές.

Πίνακας 42: Προβλέψεις επιβατικού και εμπορευματικού έργου πάνω στον άξονα Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας

Ετος	ΕΠΙΒΑΤΙΚΟ ΕΡΓΟ									ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΟ ΕΡΓΟ		
	Συνολική Κυκλοφ Α-Π	Συνολική Κυκλοφ Α-Π (εκτός προαστιακής)	Συνολική προαστιακή κυκλοφορία Α-Κ	Συνολική κυκλοφορία Α-Π	Γενόμενη κυκλοφορία Α-Π	Εκτρεπόμενη			Παράγωγη κυκλοφορία	Συνολική Κυκλοφ Α-Π	Εκτρεπόμενη κυκλοφορία	Παράγωγη κυκλοφορία
						Σύνολο Α-Π	Ι.Χ.	Λεωφόρεια				
Επιβάτες (Χιλιάδες)	Επιβάτες (Χιλιάδες)	Επιβάτες (Χιλιάδες)	ΧΕ (εκατ.)	ΧΕ (εκατ.)	ΧΕ (εκατ.)	ΧΕ (εκατ.)	ΧΕ (εκατ.)	ΧΕ (εκατ.)	ΧΕ (εκατ.)	ΧΤ (εκατ.)	ΧΤ (εκατ.)	ΧΤ (εκατ.)
2000	1277,50	0,00	1277,50	102,20	2,04	79,72	30,66	49,06	20,44	9,86	2,96	0,49
2001	1405,25	0,00	1405,25	112,42	2,25	87,69	33,73	53,96	22,48	10,15	3,05	0,51
2002	6004,75	4458,97	1545,78	837,10	331,75	381,8	179,79	202,04	123,52	43,13	24,73	2,16
2003	6605,22	4958,87	1646,35	920,81	374,80	420,01	197,76	222,25	125,99	56,07	36,94	2,80
2004	7265,74	5395,36	1870,38	1012,89	422,16	462,01	217,54	244,47	128,71	72,90	52,84	3,64
2005	7992,32	5934,89	2057,43	1114,18	474,26	508,22	239,29	268,93	131,70	94,77	73,53	4,74
2006	8791,55	6528,38	2263,17	1225,59	531,56	559,04	263,22	295,82	134,99	123,20	100,46	6,16
2007	9670,70	7181,22	2489,48	1348,15	594,60	614,94	289,55	325,39	138,62	125,66	102,72	6,28
2008	10637,78	7899,27	2738,51	1482,97	663,93	676,44	318,50	357,94	142,60	128,17	105,02	6,41
2009	11701,55	8689,27	3012,28	1631,27	740,21	744,08	350,35	393,73	146,98	130,74	107,37	6,54
2010	12871,71	9558,20	3313,51	1794,39	824,11	818,49	385,39	433,10	151,80	133,35	109,77	6,67
2011	14158,88	10514,02	3644,86	1973,83	916,39	900,34	423,93	476,41	157,10	136,02	112,22	6,80
2012	15574,77	11565,42	4009,35	2171,22	1017,91	990,37	466,32	524,05	162,93	138,74	114,72	6,94
2013	17132,24	12721,97	4410,27	2388,34	1129,58	1089,41	512,95	576,46	169,35	141,51	117,27	7,08
2014	18845,47	13994,16	4851,31	2627,17	1252,42	1198,35	564,24	634,11	186,38	144,34	119,88	7,22
2015	20868,58	15393,58	5475,00	2900,97	1387,76	1326,83	623,99	702,84	186,38	147,23	122,53	7,36
2016	22407,94	16932,94	5475,00	3147,27	1535,54	1425,35	673,25	752,10	186,38	150,17	125,24	7,51
2017	24101,23	18626,23	5475,00	3418,20	1698,09	1533,72	727,44	806,28	186,38	153,18	128,01	7,66
2018	25963,86	20488,86	5475,00	3716,22	1876,91	1652,93	787,04	865,89	186,38	156,24	130,83	7,81
2019	28012,74	22537,74	5475,00	4044,04	2073,60	1784,06	852,61	931,45	186,38	159,37	133,71	7,97
2020	30266,52	24791,52	5475,00	4404,64	2289,96	1928,30	924,73	1003,57	186,38	162,55	136,65	8,13
2021	32745,67	27270,67	5475,00	4801,31	2527,96	2086,96	1004,06	1082,90	186,38	165,80	139,65	8,29
2022	35472,73	29997,73	5475,00	5237,64	2789,76	2261,49	1091,33	1170,16	186,38	169,12	142,71	8,46
2023	38472,51	32997,51	5475,00	5717,60	3077,74	2453,48	1187,32	1266,16	186,38	172,50	145,84	8,63

Α-Π: Αθήνα - Πάτρα

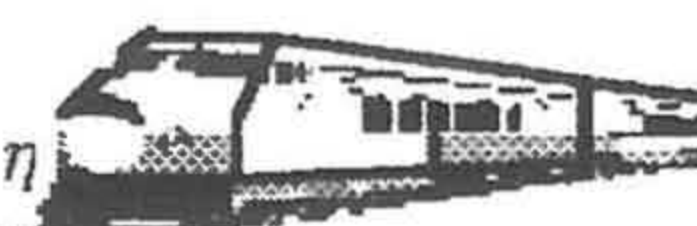
Α-Κ: Αθήνα - Κόρινθος

Πηγή: Ο.Σ.Ε., 1993.

Πίνακας 43: Κυκλοφοριακοί φόρτοι στη γραμμή Αθήνας - Κορίνθου - Πάτρας χωρίς την κατασκευή της νέα γραμμής

Ετος	Επιβατικό έργο Γενόμενη (εκατ. επιβατοχιλ)	Εμπορευματικό έργο Τοννοχιλιόμετρα (εκατομ)	Είδος ταξιδιού		
			Bussiness	Αναψυχής	Σύνολο
1991	112,04	15,38	5,60	106,44	112,04
1992	113,16	15,46	5,66	107,50	113,16
1993	114,29	15,54	5,71	108,58	114,29
1994	115,43	15,62	5,77	109,66	115,43
1995	116,59	15,70	5,83	110,76	116,59
1996	117,75	15,78	5,89	111,87	117,75
1997	118,93	15,87	5,95	112,98	118,93
1998	120,12	15,95	6,01	114,11	120,12





1999	121,32	16,03	6,07	115,25	121,32
2000	122,53	16,12	6,13	116,41	122,53
2001	123,76	16,20	6,19	117,57	123,76
2002	124,99	16,28	6,25	118,74	124,99
2003	126,24	16,37	6,31	119,93	126,24
2004	127,51	16,45	6,38	121,13	127,51
2005	128,78	16,54	6,44	122,34	128,78
2006	130,07	16,62	6,50	123,56	130,07
2007	131,37	16,71	6,57	124,80	131,37
2008	132,68	16,80	6,63	126,05	132,68
2009	134,01	16,89	6,70	127,31	134,01
2010	135,35	16,97	6,77	128,58	135,35
2011	136,70	17,06	6,83	129,86	136,70
2012	138,07	17,15	6,90	131,16	138,07
2013	139,63	17,24	6,98	132,65	139,63
2014	139,63	17,33	6,98	132,65	139,63
2015	139,63	17,42	6,98	132,65	139,63
2016	139,63	17,51	6,98	132,65	139,63
2017	139,63	17,60	6,98	132,65	139,63
2018	139,63	17,69	6,98	132,65	139,63
2019	139,63	17,78	6,98	132,65	139,63
2020	139,63	17,88	6,98	132,65	139,63
2021	139,63	17,97	6,98	132,65	139,63
2022	139,63	18,06	6,98	132,65	139,63
2023	139,63	18,16	6,98	132,65	139,63

Πηγή: Ο.Σ.Ε., 1993

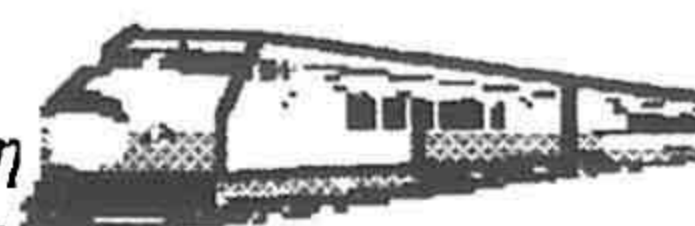
Πίνακας 44: Κατανομή σε μεταφορικό έργο εσωτερικού - εξωτερικού στον άξονα Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας

Ετος	Προβλεπόμενη Κυκλοφορία		Κυκλοφορία	Κυκλοφορία	Κυκλοφορία	Κυκλοφορία
	Εκ. Επιβηλμ.	Χιλ. Επιβάτες	Εξωτερικού	Εσωτερικού	Εσωτερικού	Εσωτερικού
	Εκ. Επιβηλμ.	Χιλ. Επιβάτες	Εκ. Επιβηλμ.	Εκ. Επιβηλμ.	Εκ. Επιβηλμ.	Εκ. Επιβηλμ.
2000	102,20	1277,50	0,00	0,00	102,20	1277,50
2001	112,42	1405,25	0,00	0,00	112,42	1405,25
2002	837,10	6004,75	113,30	535,08	725,80	5416,67
2003	920,81	6605,22	122,43	588,58	798,38	6016,64
2004	1012,89	7265,74	134,67	647,44	878,22	6618,30
2005	1114,18	7992,32	148,13	712,19	966,04	7280,13
2006	1225,59	8791,55	162,95	783,75	1062,65	8008,14
2007	1348,15	9670,70	179,24	861,75	1168,91	8808,96
2008	1482,97	10631,78	197,17	947,92	1285,80	9689,85
2009	1631,27	11701,55	216,88	1042,71	1414,38	10658,84
2010	1794,39	12871,71	238,57	1146,98	1555,82	11724,72
2011	1973,83	14158,88	262,43	1261,68	1711,40	12897,20
2012	2171,22	15574,77	288,67	1387,85	1882,54	14186,92
2013	2388,34	17132,24	317,54	1526,64	2070,80	15605,61
2014	2627,17	18845,47	349,29	1679,30	2277,88	17166,17
2015	2900,97	20868,58	384,22	1874,23	2516,75	19021,35
2016	3147,27	22407,94	422,65	2031,95	2724,62	20375,99
2017	3418,20	24101,23	464,91	2235,15	2953,29	21866,08
2018	3716,00	25963,86	11,40	2458,66	3204,82	23505,19
2019	4044,04	28012,74	562,54	2704,53	3481,50	25308,21
2020	4404,64	30266,52	618,80	2974,98	3785,85	27291,53
2021	4801,31	32745,67	680,68	3272,48	4120,63	29473,19
2022	5237,64	3472,73	748,74	3599,73	4488,89	31873,01



Αναστασόπουλος Σπ.

Η Νέα Σιδηροδρομική Γραμμή Αθήνας-Κορίνθου-Πατρών και η  
Περιφερειακή Ανάπτυξη στο Νομό Κορινθίας.



---

---

2023	717,60	38472,51	823,62	3959,70	4893,98	34512,81
------	--------	----------	--------	---------	---------	----------

Πηγή: Ο.Σ.Ε., 1993.





Πίνακας 45: Κατανομή σε επαγγελματική και μη επαγγελματικά ταξίδια στον άξονα Αθήνας-Κορίνθου-Πάτρας

Ετος	Προβλεπόμενη Κυκλοφορία		Μη επαγγεμ ταξίδια		Επαγγελματι κά ταξίδια	
	Εκ. Επιβχλμ.	Χιλ. Επιβάτες	Εκ. Επιβχλμ.	Χιλ. Επιβάτες	Εκ. Επιβχλμ.	Χιλ. Επιβάτες
2000	102,20	1277,50	81,76	1022,00	20,44	255,50
2001	112,42	1405,25	89,94	1124,20	22,48	281,05
2002	837,10	6004,75	205,94	1905,47	631,15	4099,28
2003	920,81	6605,22	226,53	2096,01	694,27	4509,21
2004	1012,89	7265,74	249,19	2305,61	763,69	4960,13
2005	1114,18	7992,32	274,11	2536,17	840,06	5456,14
2006	1225,59	8791,55	301,52	2789,79	924,07	6001,76
2007	1348,15	9670,70	331,67	3068,77	1016,47	6601,93
2008	1482,97	10631,78	364,84	3375,65	1118,12	7262,13
2009	1631,27	11701,55	401,32	3713,21	1229,93	7988,34
2010	1794,39	12871,71	441,45	4084,54	1352,93	8787,17
2011	1973,83	14158,88	485,60	4492,29	1488,22	9665,89
2012	2171,22	15574,77	534,16	4942,29	1637,04	10632,48
2013	2388,34	17132,24	587,57	5436,52	1800,74	11695,73
2014	2627,17	18845,47	646,33	5980,17	1980,82	12865,30
2015	2900,97	20868,58	719,85	6689,04	2181,13	14179,54
2016	3147,27	22407,94	756,79	6919,94	2390,48	15488,00
2017	3418,20	24101,23	797,43	7173,93	2620,77	16927,30
2018	37,16	25963,86	842,13	7453,33	2874,08	18510,53
2019	4044,04	28012,74	891,13	7760,66	3152,73	20252,08
2020	4404,64	30266,52	945,40	8098,73	3459,41	22167,79
2021	4801,31	32745,67	1004,90	8470,60	3796,41	24275,07
2022	5237,64	3472,73	1070,35	8879,66	4167,29	26593,07
2023	717,60	38472,51	1142,34	9329,63	4575,26	29142,88

Πηγή: Ο.Σ.Ε., 1993.

Από τους προηγούμενους πίνακες παρατηρούμε μια ραγδαία αύξηση του μεταφορικού έργου του σιδηροδρόμου, τόσο σε επιβατικό, όσο και σε εμπορευματικό έργο.

### 15.6. Οφέλη από την νέα σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας - Κορίνθου - Πάτρας.

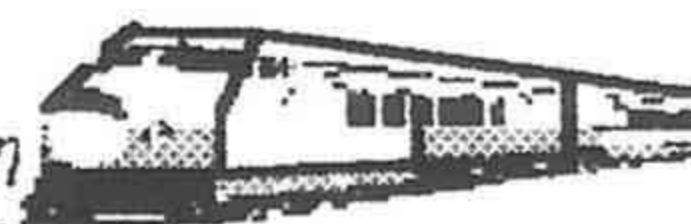
Η νέα σιδηροδρομική γραμμή Αθήνας - Κορίνθου - Πάτρας προβλέπεται να δημιουργήσει σημαντικά οφέλη στο σύστημα μεταφορών της χώρας, όπως:

- Εξοικονόμηση χρόνου
- Εξοικονόμηση ενέργειας
- Εξοικονόμηση φθοράς άλλων μέσων μεταφοράς
- Μείωση ατυχημάτων
- Μείωση μελλοντικών προβλημάτων συμφόρησης
- Πρόσθετη ώθηση στην περιφερειακή ανάπτυξη με την καλύτερη σύνδεση Βόρειας και Νότιας Ελλάδας και την προσέλκυση νέων δραστηριοτήτων κατά μήκος της γραμμής.

#### 15.6.1. Εξοικονόμηση χρόνου

Με την ολοκλήρωση του έργου της νέας γραμμής Αθήνας - Κορίνθου - Πάτρας, προβλέπεται ο χρόνος διαδρομής να μειωθεί για τους συρμούς τύπου Intercity σε δύο ώρες, με μέση ωριαία ταχύτητα 110 km/h. Για τα υπόλοιπα επιβατικά τρέινα ισχύουν μεγαλύτεροι χρόνοι





διαδρομής, με αντίστοιχες μικρότερες μέσες ταχύτητες, επειδή τα τρένα αυτά κάνουν πολύ περισσότερες στάσεις σε ενδιάμεσους σταθμούς.

Να σημειωθεί πως μέχρι το έτος 2002 που θα λειτουργήσει η νέα γραμμή, η επιβατική κίνηση θα είναι μέχρι την Κόρινθο αποκλειστικά προαστιακή, ενώ οι επιβάτες Αθηνών - Πατρών θα εξακολουθούν να χρησιμοποιούν την παλαιά μετρική γραμμή.

Με την αύξηση της ταχύτητας των τρένων στο νέο διάδρομο θα υπάρξει σημαντική εξοικονόμηση χρόνου για τους χρήστες, με ανάλογα οικονομικά οφέλη. Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζεται η εξοικονόμηση χρόνου σε ώρες και σε δραχμές. Για τον υπολογισμό της αξίας του χρόνου, η αξία μιας ώρας εξοικονομούμενου χρόνου λαμβάνεται ίση με 1100 δρχ. για επαγγελματικά ταξίδια και ίση με 300 δρχ. για μη επαγγελματικά ταξίδια.

Πίνακας 46: Ο εξοικονομούμενος χρόνος σε ώρες και σε δραχμές (σταθερές τιμές 1993)

Ετος	Εξοικονόμηση χρόνου-εκατομύρια ώρες						Αξία εξοικονομούμενου χρόνου σε εκατομύρια δρχ.					
	Κυκλοφορία χωρίς τον νέο άξονα	Οριακή κυκλοφορία νέου άξονα					Κυκλοφορία χωρίς τον νέο άξονα	Οριακή κυκλοφορία νέου άξονα				
		Γενόμενη	Εκτρεπόμενη	Λεωφορείο	Αυτοκίνητο	Παράγωγος		Σύνολο	Γενόμενη	Εκτρεπόμενη	Λεωφορείο	Αυτοκίνητο
2001	0,19	0,00	0,00	0,12	0,03	0,30	66,13	0,00	0,00	53,97	15,99	136,09
2002	0,20	0,01	0,00	0,18	0,00	0,33	66,79	2,89	0,00	82,21	0,00	151,89
2003	0,53	0,01	0,61	0,20	0,00	1,20	180,42	3,20	281,56	89,98	0,00	555,16
2004	0,53	1,00	0,67	0,56	0,41	3,03	182,22	460,20	308,19	259,42	189,49	1399,52
2005	0,72	1,19	1,12	0,62	0,42	3,89	245,79	550,50	518,27	284,21	193,11	1791,88
2006	0,73	1,88	1,23	0,68	0,43	4,75	248,24	867,58	567,29	311,50	197,22	2191,83
2007	0,73	2,20	1,35	0,74	0,44	5,26	250,72	1013,16	620,94	341,53	201,86	2428,21
2008	0,74	2,54	1,47	0,81	0,45	5,83	253,22	1173,15	679,67	374,57	207,04	2687,65
2009	0,75	2,93	1,61	0,89	0,46	6,44	255,75	1349,11	743,95	410,92	212,83	2972,56
2010	0,76	3,35	1,77	0,98	0,48	7,12	258,30	1542,61	814,32	450,91	219,27	3285,41
2011	0,76	4,87	1,93	1,07	0,49	8,94	260,88	2247,49	891,34	494,91	226,43	4121,05
2012	0,77	5,49	2,12	1,18	0,51	9,86	263,48	2531,14	975,64	543,31	234,36	4547,93
2013	0,78	6,17	2,32	1,29	0,53	10,88	266,11	2842,76	1067,92	596,56	243,15	5016,50
2014	0,79	6,92	2,53	1,42	0,55	12,00	269,12	3189,62	1168,92	655,01	252,81	5535,48
2015	0,79	7,77	2,77	1,57	0,58	13,28	269,12	3583,98	1279,48	725,67	267,59	6125,84
2016	0,79	8,57	3,04	1,67	0,57	14,43	269,12	3952,25	1400,49	772,00	263,85	6657,71
2017	0,79	9,45	3,32	1,78	0,56	15,70	269,12	4354,48	1532,95	823,18	260,38	7240,11
2018	0,79	10,30	3,64	1,91	0,56	16,98	269,12	4749,30	1677,93	879,65	257,17	7833,17
2019	0,79	11,44	3,98	2,04	0,55	18,60	269,12	5275,52	1836,63	942,16	254,21	8577,64
2020	0,79	12,59	4,36	2,19	0,55	20,26	269,12	5802,75	2010,34	1010,64	251,48	9344,33
2021	0,79	13,84	4,77	2,36	0,54	22,08	269,12	6380,46	2200,48	1086,36	248,96	10185,38
2022	0,79	15,21	5,22	2,54	0,53	24,08	269,12	7013,95	2408,60	1169,79	246,64	11108,10
2023	0,79	16,72	5,72	2,74	0,53	26,28	269,12	7708,96	2636,41	1261,68	244,37	12120,54
2024	0,79	18,36	6,26	2,99	0,53	28,72	269,12	8465,70	2885,76	1379,88	244,25	13244,71
2025	0,79	20,15	6,85	3,27	0,53	31,38	269,12	9291,43	3158,70	1508,87	244,25	14472,37
2026	0,79	22,11	7,50	3,58	0,53	34,28	269,12	10192,45	3457,45	1649,62	244,14	15812,78
2027	0,79	24,24	8,21	3,91	0,53	37,46	269,12	11175,43	3784,45	1803,20	244,03	17276,23
2028	0,79	26,57	8,98	4,27	0,53	40,92	269,12	12248,43	4142,39	1970,80	243,94	18874,68
2029	0,79	29,11	9,83	4,67	0,53	44,71	269,12	13419,08	4534,17	2153,68	243,85	20619,90
2030	0,79	31,88	10,76	5,10	0,53	48,84	269,12	14696,49	4963,02	2353,24	243,78	22525,65
2031	0,79	34,90	11,78	5,57	0,53	53,35	269,12	16090,40	5432,42	2571,01	243,70	24606,65
2032	0,79	38,20	12,89	6,09	0,53	58,28	269,12	17611,43	5946,22	2808,64	243,64	26879,05
2033	0,79	41,80	12,61	6,65	0,53	62,16	269,12	19271,19	5816,28	3067,94	243,58	28668,11

Πηγή: Ο.Σ.Ε., 1993.

### 15.6.2. Εξοικονόμηση ενέργειας

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο σιδηρόδρομος είναι το πιο οικονομικό μέσο στην χρήση ενέργειας συγκριτικά με τα άλλα μέσα μεταφοράς για το ίδιο μεταφορικό έργο. Είναι προφανές πως με την νέα γραμμή και την εκτροπή σημαντικού ποσοστού κυκλοφορίας προς τον σιδηρόδρομο θα εξοικονομηθούν σημαντικά ποσά καυσίμων. Στον επόμενο πίνακα παρουσιάζονται τα ποσά της





ενέργειας που θα εξοικονομηθούν με την χρήση της νέας γραμμής και με τους φόρτους που υπολογίστηκαν σε προηγούμενη παράγραφο. Επιπρόσθετα, ο σιδηρόδρομος μειώνει την εξάρτηση της χώρας από προϊόντα πετρελαίου, πλεονέκτημα που δεν μπορεί να ποσοτικοποιηθεί.

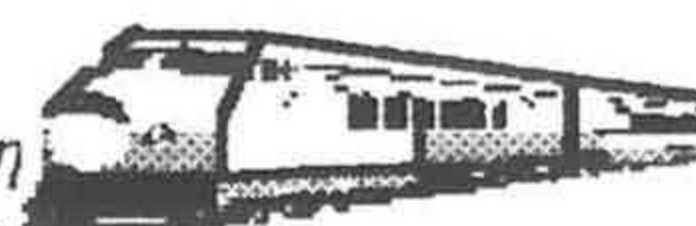
Πίνακας 47: Εξοικονόμηση ενέργειας από την χρήση του σιδηροδρόμου στη διαδρομή Αθήνα - Κορίνθος - Πάτρα

Ετος	Εκτρεπόμενη Κυκλοφορία (εκατ. επιβατοχλμ. ή τοννοχλμ.)			Αξία Εξοικονομούμενης Ενέργειας σε εκατ. δρχ			
	Λεωφορείο	Αυτοκίνητο	Φορτηγό	Λεωφορείο	Αυτοκίνητο	Φορτηγό	Σύνολο
1993	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1994	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1995	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1996	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1997	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1998	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1999	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2000	49,06	3,66	2,96	168,77	15,66	12,34	196,77
2001	53,96	33,73	3,05	185,62	144,36	12,72	342,71
2002	202,04	179,79	27,13	695,02	769,50	113,13	1577,65
2003	222,25	197,76	40,07	764,54	846,41	167,09	1778,04
2004	244,47	217,54	56,90	840,98	931,07	237,27	2009,32
2005	268,92	239,29	78,77	925,08	1024,16	328,47	2277,72
2006	295,81	263,22	107,20	1017,59	1126,58	447,02	2591,19
2007	325,40	289,55	109,66	1119,38	1239,27	457,28	2815,93
2008	357,93	318,50	112,17	1231,28	1363,18	467,75	3062,21
2009	393,73	350,35	114,74	1354,43	1499,50	478,47	3332,40
2010	433,10	385,39	117,35	1489,86	1649,47	489,35	3628,68
2011	476,41	423,93	120,02	1638,85	1814,42	500,48	3953,75
2012	524,05	466,32	122,74	1802,73	1995,85	511,83	4310,41
2013	576,46	512,95	125,51	1983,02	2195,43	523,38	4701,83
2014	634,10	564,24	128,34	2181,30	2414,95	535,18	5131,43
2015	702,83	623,99	131,23	2417,74	2670,68	547,23	5635,64
2016	752,09	673,25	134,17	2587,19	2881,51	559,49	6028,19
2017	806,28	727,44	137,17	2773,60	3113,44	572,00	6459,05
2018	865,88	787,04	140,24	2978,63	3368,53	584,80	6931,96
2019	931,45	852,81	143,37	3204,19	3650,03	597,85	7452,07
2020	1003,37	924,73	146,55	3451,59	3957,84	611,11	8020,55
2021	1082,90	1004,06	149,80	3725,18	4297,38	624,67	8647,22
2022	1170,17	1091,33	153,12	4025,38	4670,89	638,51	9334,79
2023	1266,16	1187,32	156,50	4355,59	5081,73	652,61	10089,93
2024	1385,55	1299,28	159,99	4766,29	5560,92	667,16	10994,37
2025	1515,83	1421,44	163,56	5214,46	6083,76	682,05	11980,26
2026	1657,99	1554,75	167,21	5703,49	6654,33	697,27	13055,08
2027	1813,12	1700,23	170,94	6237,13	7276,98	712,82	14226,94
2028	1982,41	1858,97	174,76	6819,49	7956,39	728,75	15504,63
2029	2167,13	2032,19	178,66	7454,93	8697,77	745,01	16897,71
2030	2368,70	2221,21	182,64	8148,33	9506,78	761,61	18416,72
2031	2588,67	2427,48	186,72	8905,02	10389,61	778,62	20073,26
2032	2828,69	2652,56	190,88	9730,69	11352,96	795,97	21879,62
2033	3090,61	2898,17	195,14	10631,70	12404,17	813,73	23849,60

Σε εκατομμύρια δραχμές, σταθερές τιμές 1993.

Πηγή: Ο.Σ.Ε., 1993





Εχουν γίνει οι εξής παραδοχές:

Για τις **επιβατικές** μεταφορές

α) το Ι.Χ. επιβατικό όχημα καταναλώνει 31 ΓΠΠ/ΧΕ (ΓΠΠ=Γραμμάριο ισοδύναμο πετρελαίου), πληρότητα 1,9 επιβάτες

β) ο σιδηρόδρομος καταναλώνει 13 ΓΠΠ/ΧΕ

γ) τα λεωφορεία καταναλώνουν 25 ΓΠΠ/ΧΕ, πληρότητα 35 επιβάτες

Για τις **εμπορευματικές** μεταφορές

α) τα φορτηγά καταναλώνουν 30,33 ΓΠΠ/ΧΤ, 10 τόνοι ανά φορτηγό

β) ο σιδηρόδρομος καταναλώνει 10 ΓΠΠ/ΧΤ

### 15.6.3. Εξοικονόμηση φθοράς των άλλων μέσων μεταφοράς

Με την εκτροπή επιβατικής και εμπορευματικής κίνησης από τις οδικές μεταφορές στις σιδηροδρομικές είναι προφανές ότι τα άλλα μέσα μεταφοράς θα χρησιμοποιούνται λιγότερο. Δεδομένου ότι η συχνότητα χρήσης είναι συνδεδεμένη με το κόστος συντήρησης, ελαστικών και την δαπάνη κεφαλαίου, η μείωση της χρήσης αυτοκινήτων, λεωφορείων και φορτηγών θα οδηγήσει σε οφέλη.

Εχουν γίνει οι παρακάτω παραδοχές.

#### α) Επιβατικά αυτοκίνητα:

- Κόστος κατανάλωσης καυσίμου για ταχύτητα 90 Km/h 15 δραχμές/οχηματοχιλιόμετρο
- Μέσο οικονομικό κόστος λειτουργίας οχημάτων 20 δραχμές/οχηματοχιλιόμετρο
- Προβλεπόμενη πληρότητα 1,9 επιβάτες/όχημα

#### β) Λεωφορεία

- Κόστος κατανάλωσης καυσίμου 16 δραχμές/λεωφορειοχιλιόμετρο
- Μέσο οικονομικό κόστος λειτουργίας λεωφορείων 100 δραχμές/λεωφορειοχιλιόμετρο
- Προβλεπόμενη πληρότητα 35 επιβάτες/λεωφορείο

#### γ) Φορτηγά

- Κόστος κατανάλωσης καυσίμου 14,5 δραχμές/φορτηγοχιλιόμετρο
- Μέσο οικονομικό κόστος λειτουργίας φορτηγών 90 δραχμές/φορτηγοχιλιόμετρο
- Προβλεπόμενος συντελεστής πληρότητας 10 τόνοι/φορτηγό

Πίνακας 48: Εξοικονόμηση φθοράς από άλλα μέσα μεταφοράς

Ετος	Εκτρεπόμενη κυκλοφορία Νέου Αξονα (εκατ. επιβατοχλμ. ή τοννοχλμ.)			Εξοικονόμηση φθοράς άλλων Μέσων Μεταφοράς			Σύνολο
	Λεωφορείο	Αυτοκίνητο	Φορτηγό	Λεωφορείο	Αυτοκίνητο	Φορτηγό	
1993	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1994	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1995	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1996	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1997	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1998	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1999	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2000	49,06	30,66	2,96	117,74	213,70	22,35	353,79
2001	53,96	33,73	3,05	129,50	235,10	23,03	387,63
2002	202,04	179,79	27,13	484,90	1253,14	204,83	1942,86
2003	222,25	197,76	40,07	533,40	1378,39	302,53	2214,32
2004	244,47	217,54	56,90	586,73	1516,25	429,60	2532,58
2005	268,92	239,29	78,77	645,41	1667,85	594,71	2907,97
2006	295,81	263,22	107,20	709,94	1834,64	809,36	3353,95
2007	325,40	289,55	109,66	780,96	2018,16	827,93	3627,06
2008	357,93	318,50	112,17	859,03	2219,95	846,88	3925,86





2009	393,73	350,35	114,74	944,95	2441,94	866,29	4253,18
2010	433,10	385,39	117,35	1039,44	2686,17	885,99	4611,60
2011	476,41	423,93	120,02	1143,38	2954,79	906,15	5004,33
2012	524,05	466,32	122,74	1257,72	3250,25	926,69	5434,66
2013	576,46	512,95	125,51	1383,50	3575,26	947,60	5906,37
2014	634,10	564,24	128,34	1521,84	3932,75	968,97	6423,56
2015	702,83	623,99	131,23	1686,79	4349,21	990,79	7026,79
2016	752,09	673,25	134,17	1805,02	4692,55	1012,98	7510,55
2017	806,28	727,44	137,17	1935,07	5070,26	1035,63	8040,96
2018	865,88	787,04	140,24	2078,11	5485,67	1058,81	8622,59
2019	931,45	852,81	143,37	2235,48	5944,09	1082,44	9262,01
2020	1003,37	924,73	146,55	2408,09	6445,37	1106,45	9959,91
2021	1082,90	1004,06	149,80	2598,96	6998,30	1130,99	10728,25
2022	1170,17	1091,33	153,12	2808,41	7606,57	1156,06	11571,03
2023	1266,16	1187,32	156,50	3038,78	8275,62	1181,58	12495,98
2024	1385,55	1299,28	159,99	3325,32	9055,98	1207,92	13589,23
2025	1515,83	1421,44	163,56	3637,99	9907,44	1234,88	14780,31
2026	1657,99	1554,75	167,21	3979,18	10836,61	1262,44	16078,22
2027	1813,12	1700,23	170,94	4351,49	11850,60	1290,60	17492,69
2028	1982,41	1858,97	174,76	4757,78	12957,02	1319,44	19034,24
2029	2167,13	2032,19	178,66	5201,11	14164,36	1348,88	20714,36
2030	2368,70	2221,21	182,64	5684,88	15481,83	1378,93	22545,65
2031	2588,67	2427,48	186,72	6212,81	16919,54	1409,74	24542,08
2032	2828,69	2652,56	190,88	6788,86	18488,34	1441,14	26718,34
2033	3090,61	2898,17	195,14	7417,46	20200,24	1473,31	29091,02

Σε εκατομμύρια δραχμές, τιμές 1993.

Εξοικονόμηση για συντήρηση, ελαστικά και κεφάλαιο:

Λεωφορεία: 2,40 δρχ./επιβατοχιλιόμετρο

Αυτοκίνητα: 6,97 δρχ./επιβατοχιλιόμετρο

Φορτηγά: 7,55 δρχ./τοννοχιλιόμετρο

Πηγή Ο.Σ.Ε., 1993.

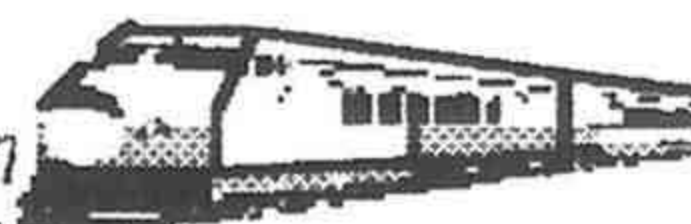
#### 15.6.4. Οφέλη από μείωση ατυχημάτων

Οι διάφορες στατιστικές, εθνικές και διεθνείς, δείχνουν ότι ο σιδηρόδρομος είναι το ασφαλέστερο μέσο μεταφοράς. Συνεπώς η εκτροπή κυκλοφορίας από τα άλλα οδικά μέσα μεταφοράς στον σιδηρόδρομο θα μειώσει σημαντικά τον αριθμό των ατυχημάτων. Σύμφωνα με τον Ο.Σ.Ε., εκτός από το κοινωνικό κόστος των ατυχημάτων (δεν είναι δυνατό να ποσοτικοποιηθούν πάντα οι κοινωνικές επιπτώσεις από τα ατυχήματα, ούτε η αξία της ανθρώπινης ζωής και της υγείας), υπάρχουν και οικονομικά οφέλη από μείωση υλικών ζημιών, δαπάνες αποζημιώσεων, δαπάνες από την χρήση ιατρικού προσωπικού κ.α. Στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα οικονομικά οφέλη που προκύπτουν από την μείωση των οδικών ατυχημάτων ανά δισεκατομμύριο οχηματοχιλιόμετρα.

Πίνακας 49: Οφέλη από την μείωση οδικών ατυχημάτων ανά δισεκατομμύριο οχηματοχιλιόμετρα

Εξοικονόμηση από	Εκατομμύρια δρχ. 1992
Υλικές ζημιές	142,4
Ιατρικό κόστος	45,8
Αστυνόμηση	23,8
Θάνατοι	309,8
Τραυματισμοί	22,8





<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>544,6</b>
---------------	--------------

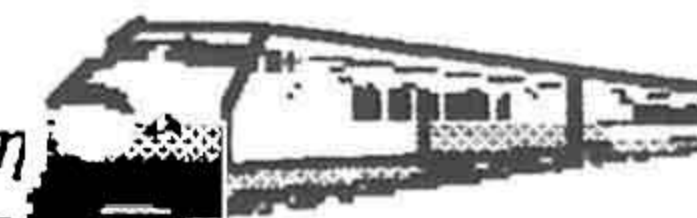
Πηγή: Ο.Σ.Ε., 1993.

Όπως φαίνεται από τον προηγούμενο πίνακα για κάθε δισεκατομμύριο οχηματοχιλιόμετρα εκτρεπομένα από τα υπόλοιπα χερσαία μέσα μεταφοράς, η εξοικονόμηση λόγω μείωσης ατυχημάτων θα είναι 544,6 εκατομμύρια δραχμές. Στον Πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται τα οφέλη από την μείωση των ατυχημάτων, λόγω εκτροπής της οδικής κυκλοφορίας στον νέο σιδηροδρομικό άξονα.

Πίνακας 50: Εξοικονόμηση πόρων από μείωση ατυχημάτων

Ετος	Εκτρεπόμενη κυκλοφορία Νέου Άξονα (εκατ. επιβατοχλμ. ή τοννοχλμ.)			Εξοικονόμηση Πόρων από Μείωση Ατυχημάτων σε εκατ δρχ. τιμές 1993			
	Λεωφορείο	Αυτοκίνητο	Φορτηγό	Λεωφορείο	Αυτοκίνητο	Φορτηγό	Σύνολο
1993	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1994	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1995	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1996	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1997	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1998	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
1999	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
2000	49,06	30,66	2,96	0,78	8,77	0,16	9,71
2001	53,96	33,73	3,05	0,86	9,65	0,16	10,67
2002	202,04	179,79	27,13	3,23	51,42	1,47	56,12
2003	222,25	197,76	40,07	3,56	56,56	2,16	62,28
2004	244,47	217,54	56,90	3,91	62,22	3,07	69,20
2005	268,92	239,29	78,77	4,30	68,44	4,25	76,99
2006	295,81	263,22	107,20	4,73	75,28	5,79	85,80
2007	325,40	289,55	109,66	5,21	82,81	5,92	93,94
2008	357,93	318,50	112,17	5,73	91,09	6,06	102,88
2009	393,73	350,35	114,74	6,30	100,20	6,20	112,70
2010	433,10	385,39	117,35	6,93	110,22	6,34	123,49
2011	476,41	423,93	120,02	7,62	121,24	6,48	135,35
2012	524,05	466,32	122,74	8,38	133,37	6,63	148,38
2013	576,46	512,95	125,51	9,22	146,70	6,78	162,70
2014	634,10	564,24	128,34	10,15	161,37	6,93	178,45
2015	702,83	623,99	131,23	11,25	178,46	7,09	196,79
2016	752,09	673,25	134,17	12,03	192,55	7,25	211,83
2017	806,28	727,44	137,17	12,90	208,05	7,41	228,36
2018	865,88	787,04	140,24	13,85	225,09	7,57	246,52
2019	931,45	852,81	143,37	14,90	243,90	7,74	266,55
2020	1003,37	924,73	146,55	16,05	264,47	7,91	288,44
2021	1082,90	1004,06	149,80	17,33	287,16	8,09	312,58
2022	1170,17	1091,33	153,12	18,72	312,12	8,27	339,11
2023	1266,16	1187,32	156,50	20,26	339,57	8,45	368,28
2024	1385,55	1299,28	159,99	22,17	371,59	8,64	402,40
2025	1515,83	1421,44	163,56	24,25	406,53	8,83	439,62
2026	1657,99	1554,75	167,21	26,53	444,66	9,03	480,22
2027	1813,12	1700,23	170,94	29,01	486,27	9,23	524,51
2028	1982,41	1858,97	174,76	31,72	531,67	9,44	572,82
2029	2167,13	2032,19	178,66	34,67	581,21	9,65	625,53
2030	2368,70	2221,21	182,64	37,90	635,27	9,86	683,03
2031	2588,67	2427,48	186,72	41,42	694,26	10,08	745,76





2032	2828,69	2652,56	190,88	45,26	758,63	10,31	814,20
2033	3090,61	2898,17	195,14	49,45	828,88	10,54	888,86

Περιλαμβάνει υλικές ζημιές, ιατρικά, αστυνόμευση, θανάτους και τραυματισμούς ως εξής:

Λεωφορεία: 0,016 δρχ/επιβατχλμ.

Αυτοκίνητα: 0,286 δρχ/επιβατχλμ

Φορτηγά: 0,054 δρχ/τοννοχλμ

Πηγή: Ο.Σ.Ε., 1993.

### 15.6.5. Κοινωνικές επιπτώσεις

Τα κοινωνικά οφέλη που θα προκύψουν από την κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής γραμμής Αθηνών - Κορίνθου, είναι σημαντικά και πρέπει να σημειωθούν. Τα κυριότερα από αυτά είναι:

- Εξοικονόμηση χρόνου.
- Δημιουργία σημαντικού αριθμού νέων θέσεων εργασίας.

Η χρηματική αξία των κοινωνικών οφελών είναι επίσης σημαντική. Η ενέργεια που προβλέπεται να εξοικονομηθεί από τα άλλα μέσα μεταφοράς, από τα οποία θα εκτραπεί μεταφορικό έργο προς τον σιδηρόδρομο, ανέρχεται σε 24 δισεκατομμύρια δραχμές. Η αξία του χρόνου που θα εξοικονομηθεί λόγω των σημαντικά βελτιωμένων ταχυτήτων ανέρχεται στα 29 δις δραχμές.

Με βάση τα ανωτέρω, ο νέος άξονας θα δημιουργήσει καθαρή κοινωνική ωφέλεια από το έτος 2003. Η ωφέλεια αυτή θα αυξάνεται σταδιακά και θα φτάσει το έτος 2033 το ύψος των 150 δις δραχμών. Ο δείκτης κοινωνικής ωφέλειας του νέου άξονα (social discount rate) την περίοδο 1994-2003 θα ανέλθει σε 6% (Ο.Σ.Ε., 1993).

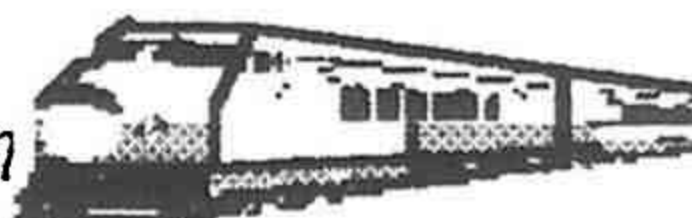
### 15.6.6. Επιπτώσεις σε θέματα περιβάλλοντος

Το υπό εξέταση έργο έχει γενικά ευνοϊκές επιπτώσεις στα θέματα περιβάλλοντος με δεδομένο ότι:

- Έχει μικρότερο εύρος κατάληψης από έναν αντίστοιχο οδικό άξονα που αποδίδει το ίδιο μεταφορικό έργο.
- Παρουσιάζει μικρότερη ηχορύπανση
- Καταναλώνει πολύ μικρότερες ποσότητες καυσίμων για το ίδιο μεταφορικό έργο από κάθε άλλο χερσαίο μεταφορικό μέσο, με προφανείς επιπτώσεις στη μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος.
- Συντελεί στην αποσυμφόρηση των αντίστοιχων οδικών αξόνων, με την αναμενόμενη αύξηση του ποσοστού των σιδηροδρομικών μεταφορών στο σύνολο των μετακινήσεων.
- Παρέχει τον υψηλότερο βαθμό ασφάλειας κυκλοφορίας από όλα τα χερσαία μέσα μεταφοράς.

Οι περιοχές από τις οποίες θα διέρχεται ο νέος άξονας είναι κατά κύριο λόγο αγροτικές ή βιομηχανικές περιοχές, χωρίς σημαντικές απαιτήσεις περιβαλλοντικής προστασίας (βιότοποι, περιοχές ιδιαίτερου φυσικού κάλλους κ.α.) Ορισμένα μέτρα θα πρέπει να ληφθούν για το τμήμα που διέρχεται από την περιοχή της **Κακιάς Σκάλας**, επειδή σε ένα μικρό τμήμα γης, με εξαιρετικά έντονο ανάγλυφο, θα διέρχονται αρκετοί μεταφορικοί άξονες (παλιά και νέα εθνική οδός Αθηνών - Κορίνθου, μετρικού και κανονικού πλάτους σιδηροδρομικές γραμμές). Για την περίπτωση αυτή επιβάλλεται η κατασκευή ειδικών έργων αποφυγής όχλησης στους υπόλοιπους συγκοινωνιακούς άξονες, γεγονός που θέτει προβληματισμούς για την προστασία του αναγλύφου και του φυσικού περιβάλλοντος. Επίσης, σε ορισμένες περιοχές ο εξεταζόμενος άξονας θα διέρχεται από ιδιαίτερα οικιστικά αναπτυγμένες περιοχές, θα πρέπει να ληφθούν μέτρα για την ηχορύπανση και την ασφάλεια των περιοίκων.





## ΜΕΡΟΣ IV

### ΚΕΦΑΛΑΙΟ 16. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΟΙ ΣΤΟΧΟΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΓΙΑ ΤΟ ΝΟΜΟ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ

Όπως έχει ήδη αναφερθεί, στο προηγούμενο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας, σκοπός της νέας σιδηροδρομικής γραμμής Αθήνα-Κόρινθος-Πάτρα είναι η εξυπηρέτηση των εθνικών μεταφορών στα γενικότερα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων και την άρση της συγκοινωνιακής απομόνωσης της χώρας μας από τις υπόλοιπες χώρες-μέλη της Ε.Ε., ύστερα μάλιστα και τα γνωστά προβλήματα που έχουν δημιουργηθεί τα τρία τελευταία χρόνια στα Βαλκάνια. Τα μόνα "σύνορα" με την υπόλοιπη Ευρώπη είναι το δυτικό μέτωπο της χώρας και πιο συγκεκριμένα τα δύο σημαντικότερα λιμάνια: των Πατρών και της Ηγουμενίτσας.

Μέσω των δύο αυτών λιμανιών στο άμεσο μέλλον πρόκειται να εξυπηρετούνται οι ανάγκες της χώρας για επιβατικές και κυρίως για εμπορευματικές μεταφορές. Επίσης είναι γνωστή η πολιτική της Ε.Ε. για τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τη σημασία που δίνει σε αυτές. Επομένως το λιμάνι της Πάτρας καλείται να παίξει σημαντικότερο ρόλο στις μεταφορικές ανάγκες της χώρας αφού είναι συνδεδεμένο με το σιδηροδρομικό δίκτυο και πάνω στη λογική αυτή έχει βασιστεί η βελτίωση του συγκεκριμένου σιδηροδρομικού άξονα (υπάρχουν σκέψεις και σχέδια για την σύνδεση της Ηγουμενίτσας με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο, αλλά προς το παρόν δεν διαφαίνεται μια τέτοια προοπτική).

Επίσης, ο συγκεκριμένος άξονας είναι μαζί με τον άξονα Αθήνα-Θεσσαλονίκη η μοναδική σιδηροδρομική σύνδεση Βορρά-Νότου. Επομένως εκτός από τον εθνικό χαρακτήρα του έργου για τις διεθνείς μεταφορές, σημαντικό ρόλο καλείται να λάβει και στις διαπεριφερειακές συνδέσεις της χώρας, που αυτή τη στιγμή πραγματοποιούνται από τις οδικές μεταφορές, αφού λόγω της ασυμβατότητας των δικτύων δεν είναι δυνατές μέσω του σιδηροδρόμου.

Το πρόβλημα έχει ήδη παρουσιαστεί αναλυτικά, και εστιάζεται κυρίως στο πρόβλημα μεταφοράς εμπορευμάτων από τη Νότια προς την Κεντρική και Βόρειο Ελλάδα και αντίστροφα και προϋποθέτει την μεταφόρτωση των προϊόντων στην Αθήνα, στο αντίστοιχο τροχαίο υλικό των διαφορετικών πλάτους γραμμών.

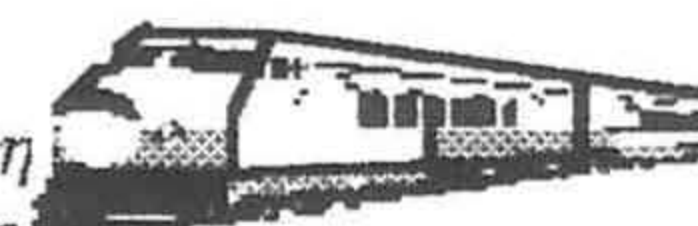
Φυσικά εκτός από τις σημαντικές συνδέσεις που πρόκειται να επιτευχθούν με το συγκεκριμένο έργο, δεν πρόκειται να αφήσει ανεπηρέαστες τις περιοχές από όπου πρόκειται να διέλθει. Εντονες πρόκειται να είναι οι επιδράσεις στην οικονομική και κοινωνική ζωή των νομών Αττικής, Κορινθίας και Αχαΐας, καθώς και των περιοχών που επηρεάζονται από αυτές, όπως για παράδειγμα η Αργολίδα και η Ηλεία.

Στην συνέχεια θα γίνει προσπάθεια προσδιορισμού εκείνων των στόχων ανάπτυξης που άμεσα ή έμμεσα πρόκειται να εξυπηρετηθούν από την κατασκευή της συγκεκριμένης σιδηροδρομικής γραμμής στο νομό Κορινθίας.

Σύμφωνα με το Περιφερειακό Επιχειρησιακό Πρόγραμμα της περιφέρειας Πελοποννήσου για την περίοδο 1994-1999, την Αναπτυξιακή Πολιτική στο νομό Κορινθίας (Αντωνόπουλος κ.α., 1994) και την Ειδική Χωροταξική Μελέτη Παράκτιων Περιοχών του Κορινθιακού Κόλπου, προκύπτει ότι οι βασικοί στόχοι ανάπτυξης για τον νομό Κορινθίας είναι οι παρακάτω: (με έντονα στοιχεία σημειώνονται οι στόχοι ανάπτυξης, οι οποίοι προβλέπεται άμεσα ή έμμεσα να εξυπηρετηθούν από την κατασκευή της νέας σιδηροδρομικής γραμμής)

**Γενικοί στόχοι:**





- **Αύξηση του Ακαθάριστου προϊόντος**
- **Αύξηση της μόνιμης απασχόλησης**
- **Αύξηση της εποχιακής απασχόλησης**
- Διατήρηση των υπαρχουσών θέσεων εργασίας
- Αύξηση της παραγωγικότητας της εργασίας
- **Βελτίωση της ποιότητας ζωής των μόνιμων κατοίκων**
- Επιβολή όρων και περιορισμών στις χρήσεις γης
- **Αμβλυνση οικονομικών και κοινωνικών ανισοτήτων**
- **Αξιοποίηση των φυσικών και ιστορικών πόρων**

Οι γενικοί στόχοι είναι σε θέση να εξυπηρετηθούν σε μεγάλο βαθμό με την κατασκευή του σιδηροδρομικού άξονα Αθήνα-Κόρινθος-Πάτρα.

Ετσι, άμεσα ή έμμεσα θα υπάρξει αύξηση των θέσεων απασχόλησης, τόσο σε μόνιμο όσο και σε εποχιακό προσωπικό. Σύμφωνα με τον Ο.Σ.Ε. (1993) κατά την κατασκευή του νέου άξονα θα απαιτηθούν περίπου 1200 ανθρωποέτη για την κατασκευή του τμήματος Ελευσίνα-Κόρινθος στο διάστημα 1994-1998, και συνολικά 14500 ανθρωποέτη για την ολοκλήρωση του άξονα Αθήνα-Κόρινθος-Πάτρα στην περίοδο 1989-2008. Σημαντικός αριθμός προσωπικού (ειδικευμένο και ανειδίκευτο) μπορεί να προέρχεται από το νομό, εξασφαλίζοντας έτσι εργασία.

Πάλι σύμφωνα με τον Ο.Σ.Ε. (1993) για την καλή λειτουργία του συνόλου του νέου άξονα θα δημιουργηθούν περίπου 1300 θέσεις εργασίας, μέρος των οποίων μπορούν να καλυφθούν από το νομό Κορινθίας.

Επίσης, 5000 ανθρωποέτη (Ο.Σ.Ε., 1993) θα απαιτηθούν σε παράλληλες δραστηριότητες (υλικά κατασκευών, επισκευές κ.α.) κατά την συνολική περίοδο κατασκευής του νέου άξονα στο διάστημα 1989-2008.

Τέλος, θα δημιουργηθούν περίπου 2600 νέες θέσεις εργασίας σε παράλληλες δραστηριότητες που θα αναπτυχθούν μετά την πλήρη λειτουργία. Μέρος των νέων αυτών θέσεων εργασίας θα δημιουργηθούν στο τμήμα που διέρχεται από το νομό Κορινθίας.

Τα προηγούμενα θα έχουν σαν αποτέλεσμα τη μείωση της ανεργίας, την αύξηση στο εισόδημα, τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας και την άμβλυνση των κοινωνικών και οικονομικών ανισοτήτων που προέρχονται από την ανεργία.

Το επίπεδο ζωής των κατοίκων, προβλέπεται να βελτιωθεί ακόμη περισσότερο αφού θα προσφέρεται ένα σύγχρονο, άνετο, γρήγορο και αξιόπιστο μέσο μεταφοράς.

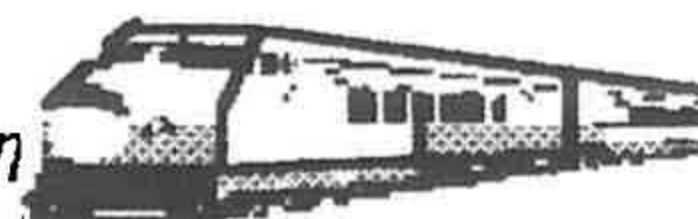
Τέλος, προβλέπεται να αξιοποιηθούν ορισμένοι από τους φυσικούς πόρους του νομού. Πιό συγκεκριμένα είναι δυνατό να αξιοποιηθούν οι περιοχές φυσικού κάλλους με την αύξηση επισκέψεων περιηγητών και να χρησιμοποιηθούν λατομικά υλικά για την στρώση της επιδομής της σιδηροδρομικής γραμμής.

#### **Δημογραφικοί στόχοι:**

- **Βελτίωση της δημογραφικής σύνθεσης του πληθυσμού**
- **Συγκράτηση του πληθυσμού, ιδιαίτερα στις ημιορεινές και ορεινές περιοχές**

Η νέα σιδηροδρομική γραμμή μπορεί να βοηθήσει στην επίτευξη των δύο δημογραφικών στόχων που έχουν τεθεί για το νομό. Όπως έχει ήδη αναφερθεί, ο νομός Κορινθίας για μιά σειρά λόγους, αποτελεί τόπο έλξης για μόνιμη εγκατάσταση πληθυσμού. Είναι δυνατό, μέσω των ευκολιών που προσφέρει η νέα σιδηροδρομική γραμμή (γρήγορη, εύκολη και αξιόπιστη πρόσβαση) να μετοικήσει, κυρίως από την Αττική, ένας αριθμός ατόμων (νεανικών ηλικιών) που επιθυμεί ένα διαφορετικό περιβάλλον από αυτό που του προσφέρεται σήμερα, χωρίς ταυτόχρονα να χάσει και τα πλεονεκτήματα που διαθέτει ο σημερινός τόπος κατοικίας του.





Επίσης, ο πληθυσμός στις ορεινές και ημιορεινές περιοχές του νομού είναι δυνατό να συγκρατηθεί, αφού θα του δίνεται πλέον η δυνατότητα να εξυπηρετήσει τις ανάγκες του (συναλλαγές, αγορές, προσωπικές υποθέσεις) σε μεγάλα αστικά κέντρα (κυρίως με την Αθήνα λόγω της γειτνίασης), χωρίς να απομακρυνθεί από τον μόνιμο τόπο κατοικίας του, φαινόμενο που παρουσιάστηκε τις περασμένες δεκαετίες.

#### Στόχοι πρωτογενούς τομέα:

- **Αύξηση της μόνιμης απασχόλησης**
- **Αύξηση της εποχιακής απασχόλησης**
- Αύξηση της αγροτικής παραγωγής
- Βελτίωση της ποιότητας των αγροτικών προϊόντων
- **Διαφοροποίηση της αγροτικής παραγωγής με νέα προϊόντα**
- Την ανάπτυξη σύγχρονων μεθόδων στην καλλιέργεια, τυποποίηση και εμπορία αγροτικών προϊόντων
- Εφαρμογές νέων τεχνολογιών
- Εξοικονόμηση ενέργειας
- **Μείωση του κατά μονάδα κόστους παραγωγής**
- **Προώθηση αγροτικών προϊόντων**
- Προστασία και βελτίωση του αγροτικού περιβάλλοντος
- Μείωση της ανταγωνιστικότητας των αγροτικών και τουριστικών δραστηριοτήτων

Ορισμένοι στόχοι για την περαιτέρω ανάπτυξη του πρωτογενούς τομέα είναι δυνατό να επιτευχθούν μετά την ολοκλήρωση του νέου άξονα. Κύρια θα βοηθηθούν οι εξαγωγές των ήδη καλλιεργούμενων γεωργικών προϊόντων, αλλά και νέων τύπων καλλιεργειών, προς τις Δυτικο-Ευρωπαϊκές χώρες που έως σήμερα πραγματοποιούνται οδικά. Το κυριότερο όφελος θα είναι η μείωση του χρόνου ταξιδιού, αλλά και του κόστους μεταφοράς αφού είναι γνωστό πως ο σιδηρόδρομος πλεονεκτεί σημαντικά σε σχέση με τις οδικές μεταφορές στη μεταφορά μεγάλων φορτίων. Συνέπεια του προηγούμενου θα είναι η αύξηση της ανταγωνιστικότητας των αγροτικών προϊόντων του νομού στις εκεί αγορές, σε σχέση με προϊόντα χωρών ή περιφερειών που πλεονεκτούν σήμερα λόγω μικρότερης απόστασης π.χ. Ισπανία, Ιταλία.

Ανάλογο, μικρότερης όμως έντασης, θα είναι το όφελος στη μεταφορά των αγροτικών προϊόντων στο εσωτερικό της χώρας, κυρίως προς τις αγορές της Κεντρικής και Βόρειας Ελλάδας.

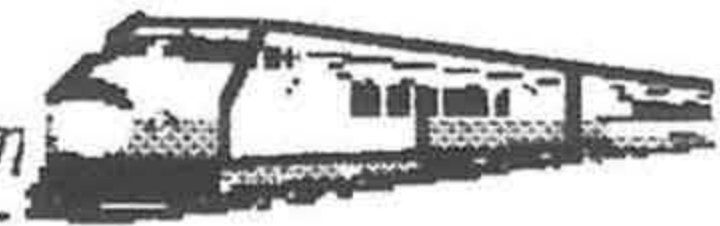
Εμμεσα είναι δυνατό να αυξηθεί η μόνιμη και η εποχιακή απασχόληση στον πρωτογενή τομέα, αφού, όπως σημειώθηκε και στους δημογραφικούς στόχους, προβλέπεται αύξηση του πληθυσμού που θα έχει απαιτήσεις σε προϊόντα του πρωτογενούς τομέα.

#### Στόχοι δευτερογενούς τομέα:

- **Αύξηση της μόνιμης απασχόλησης**
- **Αύξηση της εποχιακής απασχόλησης**
- **Αύξηση της ανταγωνιστικότητας των Μ.Μ.Ε.**
- Βελτίωση της ποιότητας του παραγόμενου προϊόντος
- **Αύξηση της εξωστρέφειας των Μ.Μ.Ε.**
- Αύξηση των ιδιωτικών επενδύσεων
- Εξοικονόμηση ενέργειας
- Μείωση του κατά μονάδα κόστους παραγωγής

Στον δευτερογενή τομέα κρίνεται θετική η επίπτωση από την δημιουργία του νέου σιδηροδρομικού άξονα. Κύρια θα προωθηθούν οι εξαγωγές των μεταποιημένων γεωργικών προϊόντων και των ποτών, που αποτελούν τα σημαντικότερα προϊόντα του νομού. Πρόκειται να καλυφθούν οι στόχοι που έχουν σαν αντικείμενο **την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων** (μικρότερος χρόνος διαδρομής, μικρότερο κόστος μεταφοράς) και **της αύξησης της εξωστρέφειας των επιχειρήσεων και των μεταποιητικών μονάδων**. Οφελημένες θα είναι και οι υπόλοιπες επιχειρήσεις του νομού, οι οποίες παράγουν βαρέα και ογκώδη προϊόντα, όπως για παράδειγμα καλώδια.





Επίσης είναι πιθανό, έμεσα με το συγκεκριμένο έργο να αυξηθεί η απασχόληση στον δευτερογενή τομέα στο νομό μέσω των υποεργολαβιών για την κατασκευή τροχαίου υλικού ή της υπόλοιπης επιδομής της γραμμής.

#### Στόχοι τριτογενούς τομέα:

- **Αύξηση της μόνιμης απασχόλησης**
- **Αύξηση της εποχιακής απασχόλησης**
- **Αύξηση των ιδιωτικών επενδύσεων**
- Αναβάθμιση των τουριστικών υποδομών, ιδιαίτερα των αστικών κέντρων
- **Αύξηση διανυκτερεύσεων των τουριστών**
- **Δημιουργία προϋποθέσεων προσέλκυσης και διαμονής τουριστών**
- Προσέλκυση τουριστών υψηλού εισοδήματος
- Ανάπτυξη νέων μορφών τουρισμού
- **Προσπελασιμότητα σε τουριστικές περιοχές**
- Αξιοποίηση του φυσικού περιβάλλοντος

Η κατασκευή του νέου σιδηροδρομικού άξονα θα βοηθήσει σημαντικά στην επίτευξη ορισμένων αναπτυξιακών στόχων για τον τριτογενή τομέα. Δίνεται πλέον στο νομό η δυνατότητα της εύκολης πρόσβασης τόσο από το εσωτερικό, όσο και από το εξωτερικό. Η ευκολία στην πρόσβαση δίνει τη δυνατότητα σε σημαντικό αριθμό τουριστών να προσέλθει στην Κορινθία, και να επισκεπτούν τις τουριστικές περιοχές του νομού ή να αποτελέσει ο νομός κέντρο από το οποίο θα ξεκινούν επισκέψεις σε γειτονικούς νομούς (Αργολίδα). Συνέπεια του προηγούμενου είναι η αύξηση στην απασχόληση (τουριστικά καταλύματα, χώροι εστίασης, διασκέδαση, οργάνωση εκδρομών και λοιπές τουριστικές υπηρεσίες), η αύξηση των διανυκτερεύσεων στο νομό (σε απόλυτους αριθμούς, αλλά και σαν μέσος αριθμός διανυκτερεύσεων) και θα υπάρξει αύξηση των ιδιωτικών επενδύσεων για να καλυφθούν οι προηγούμενες ανάγκες.

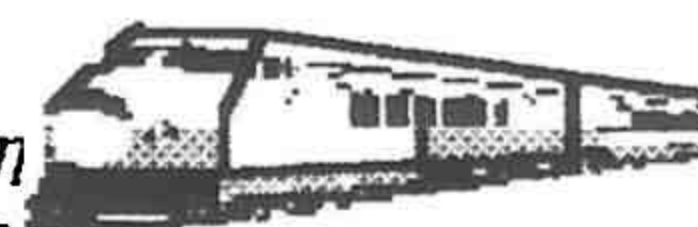
Λόγω του ιδιόμορφου χαρακτήρα του νομού (υψηλή συγκέντρωση δεύτερης κατοικίας από μόνιμους κατοίκους της Αττικής), ο νέος σιδηροδρομικός άξονας μπορεί να βοηθήσει στις αυξημένες ανάγκες για μετακίνηση, ιδίως για τους θερινούς μήνες, των παραθεριστών. Ακόμη μπορεί να βοηθήσει την εύκολη πρόσβαση, κυρίως των ηλικιωμένων, όσων επιθυμούν την επίσκεψη στο νομό για θεραπευτικούς λόγους στη λουτρόπολη του Λουτρακίου.

#### Στόχοι υποδομών:

- **Βελτίωση των υποδομών (ύδρευση, αποχέτευση, βιολογικοί καθαρισμοί, υγεία, πρόνοια, εκπαίδευση, ενέργεια, οδοί κ.α.)**
- **Ηλεκτροκίνηση σιδηροδρόμου Αθηνών-Κορίνθου-Πατρών**
- Μετατροπή της νέας εθνικής οδού Κορίνθου-Πατρών σε κλειστό αυτοκινητόδρομο
- Το λιμάνι της Κορίνθου χαρακτηρίζεται σαν λιμάνι γενικών εξυπηρετήσεων
- Ανακατασκευή και αναβάθμιση του ρόλου της Διώρυγας
- **Αρση της συγκοινωνιακής απομόνωσης**
- Σύνδεση των οικισμών της ενδοχώρας με το βασικό επαρχιακό δίκτυο

Από τους στόχους των υποδομών, η κατασκευή του νέου σιδηροδρομικού άξονα Αθήνας-Κορίνθου-Πατρών βελτιώνει σημαντικά τις συγκοινωνιακές υποδομές, αφού πλέον ο νομός αποκτά σιδηροδρομικό δίκτυο με χαρακτήρα προσανατολισμένο στις ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές υποδομές. Θα είναι πλέον δυνατή η σύνδεση του νομού με τις πλέον αναπτυγμένες ευρωπαϊκές περιφέρειες, μέσω των Διευρωπαϊκών δικτύων και ταυτόχρονα θα αρθεί η "απομόνωση". Φυσικά το συγκεκριμένο έργο θα πρέπει να συνοδεύεται από μια σειρά άλλων έργων, όπως: σιδηροδρομικό πορθμείο στην Πάτρα, ανάλογο δίκτυο στην Ιταλία κ.α.





Επίσης η μεταφορά των προϊόντων του νομού θα είναι πλέον πιο εύκολη στις αγορές της Κεντρικής και βόρειας Ευρώπης, ενώ δεν θα υπάρχουν τα προβλήματα των οδικών μεταφορών: άδειες διέλευσης από μη κράτη μέλη Ε.Ε. όπως για παράδειγμα Ελβετία, Αυστρία, Ρουμανία, υψηλό κόστος μεταφοράς κ.α.

#### **Περιβαλλοντικοί στόχοι:**

- Προστασία και βελτίωση -κυρίως- του αγροτικού περιβάλλοντος
- Επιβολή όρων και περιορισμών στις χρήσεις γης
- Αξιοποίηση του φυσικού περιβάλλοντος

Η ύπαρξη ενός σύγχρονου σιδηροδρομικού δικτύου διερχόμενο από το νομό Κορινθίας, αν και δεν υπάρχουν σημαντικά περιβαλλοντικά προβλήματα στο νομό, προβλέπεται ότι θα έχει γενικά ευνοϊκές επιπτώσεις στα θέματα περιβάλλοντος, με το δεδομένο ότι:

- έχει πολύ μικρότερο εύρος κάλυψης από έναν αντίστοιχο οδικό άξονα που αποδίδει το ίδιο μεταφορικό έργο
- παρουσιάζει μικρότερη ηχορύπανση
- καταναλώνει πολύ μικρότερες ποσότητες καυσίμων για το ίδιο μεταφορικό έργο από κάθε άλλο χερσαίο μεταφορικό μέσο, με προφανείς επιπτώσεις στη μείωση της ρύπανσης του περιβάλλοντος
- συντελεί στην αποσυμφόρηση των αντίστοιχων οδικών αξόνων, με την αναμενόμενη αύξηση του ποσοστού των σιδηροδρομικών μεταφορών στο σύνολο των μετακινήσεων
- παρέχει τον υψηλότερο βαθμό ασφάλειας από όλα τα χερσαία μέσα μεταφοράς με αποτέλεσμα να είναι κατάλληλο για τη μεταφορά επικίνδυνων ή τοξικών ουσιών

**Συμπερασματικά, ο νέος σιδηροδρομικός άξονας Αθήνα-Κόρινθος-Πάτρα, αν και είναι έργο με εθνικό σημασία, μπορεί να βοηθήσει την ανάπτυξη των περιοχών από όπου διέρχεται και ειδικότερα το νομό Κορινθίας. Στερούμενος όλων εκείνων των χαρακτηριστικών και των μειονεκτημάτων του υπάρχοντος δικτύου, μπορεί να βοηθήσει σημαντικά τις επιβατικές και εμπορευματικές ανάγκες του νομού βελτιώνοντας το επίπεδο των μεταφορικών υπηρεσιών και κατά συνέπεια τη δυνατότητα για γρήγορη και εύκολη μεταφορά.**





## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

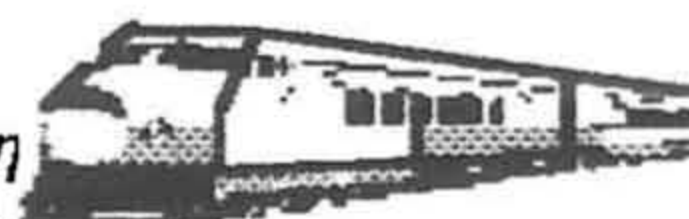
- Αδαμίδης Γ., (1993), Διημερίδα του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, με θέμα Μεταφορές και Περιβάλλον, εισήγηση: "Περιβάλλον και Αερομεταφορές. Μια Νέα Διάσταση", Αθήνα: ΣΕΣ.
- Αμπακούμκιν Κ., (1986), *Σχεδιασμός Μεταφορικών Συστημάτων (Μεταφορές Ι)*, Αθήνα: Παπασωτηρίου.
- Αντωνόπουλος Αν., Γουργιώτης Δ., Μυλωνά Ολ., Τσαλίκη Τζ., Κρητικίδης Γ., Παπαγεωργίου Γ., (1993), "ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ. Αναγνώριση Περιοχής μελέτης, Α' Φάση", Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης, Αθήνα: Ι.Δ.Ε.
- Αντωνόπουλος Αν., Γουργιώτης Δ., Μυλωνά Ολ., Τσαλίκη Τζ., Κρητικίδης Γ., Παπαγεωργίου Γ., (1994), "ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΣΤΟ ΝΟΜΟ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ. Β' Φάση", Εθνικό Κέντρο Δημόσιας Διοίκησης, Αθήνα: Ι.Δ.Ε.
- Βαλασόπουλος Β., (1992), "Μελέτη Σκοπιμότητας Βιωσιμότητας Ίδρυσης Εταιρίας Ανάπτυξης Νομού Κορινθίας "ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΗ Α.Ε.", Κόρινθος: ΤΕΔΚ Κορινθίας.
- Το Βήμα, 28 Αυγούστου 1994.
- Διονέλης Χ., (1993), Διημερίδα του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, με θέμα Μεταφορές και Περιβάλλον, εισήγηση: "Η Ανάπτυξη των Σιδηροδρόμων σε σχέση με τον Παράγοντα Περιβάλλον", Αθήνα: ΣΕΣ.
- ΕΕΚ (1992), ΕΥΡΩΠΗ 2000, *Προοπτικές Ανάπτυξης του Κοινοτικού Εδάφους*. Υπηρεσία Επίσημων Εκδόσεων των ευρωπαϊκών Κοινοτήτων: Λουξεμβούργο.
- Ε.Ε.Τ.Α.Α., (1990), "Δημοτική Επιχείρηση Ανάπτυξης Δήμου Κορινθίων", Ε.Ε.Τ.Α.Α.:1990
- Καλλιδρομίτου Δ. και Μποναζούντας Μ., (1993), Διημερίδα του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, με θέμα Μεταφορές και Περιβάλλον, εισήγηση: "Επιπτώσεις στην Ανθρώπινη Υγεία από την Ατμοσφαιρική Ρύπανση", ΣΕΣ: Αθήνα.
- Λαμπριανίδης Λ., (1992), *Στοιχεία Οικονομικής Γεωγραφίας*, Παρατηρητής: Θεσσαλονίκη.
- Λεονάρδος Α., Βασιλάκος Β., Παππάς Δ., Γιοβά Αδ., Αθανασόπουλος Κ., Κυριαζοπούλου Μ., Καμπούρης Ν., Ζαραφέτα Ι., Γιωτσόπουλος Χ., (1987), "Πενταετές Πρόγραμμα Οικονομικής και Κοινωνικής Ανάπτυξης 1987-1992 για το νομό Κορινθίας", Νομαρχία Κορινθίας: Κόρινθος.
- Λιούκας Σ., Μπήτρος Γ., Χριστόπουλος Κ., Ευμολπίδης Β., Μανωλόπουλος Γ., Κοέν Σ., Διονέλης Χ., (1989), "Εκσυγχρονισμός της Σιδηροδρομικής Γραμμής Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη-Ειδομένη. Προμελέτη Σκοπιμότητας". Αθήνα: Ο.Σ.Ε.
- Μαγγανά-Κακαουνάκη Σ., (1991), *Η Χωροθέτηση των Βιομηχανικών Περιοχών στην Ελλάδα και των Μεταποιητικών Μονάδων Μέσα σ' Αυτές*. Παπαζήσης: Αθήνα.
- Ομάδα Στρατηγικού Σχεδιασμού και Προγραμματισμού του Ο.Σ.Ε. (1983), "Εκσυγχρονισμός του Σιδηροδρομικού Δικτύου Πελοποννήσου". Αθήνα: Ο.Σ.Ε.
- Παπαγιαννάκη Λ., (1982), *Οι Ελληνικοί Σιδηρόδρομοι (1882-1910). Γεωπολιτικές, οικονομικές και κοινωνικές διαστάσεις*, Αθήνα: Μορφωτικό Ίδρυμα Εθνικής Τραπέζης.
- Παπαγιάννης Θύμιος και Συνεργάτες (1993), Ειδική Χωροταξική Μελέτη των Παράκτιων Περιοχών Κορινθιακού Κόλπου στα Πλαίσια του Κοινοτικού Προγράμματος ENVIREG. "Αναγνώριση-Ανάλυση της Περιοχής Μελέτης, Τεύχος 1 Χωροταξική Ενταξη και Φυσικό Περιβάλλον", Αθήνα: Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.
- Παπαγιάννης Θύμιος και Συνεργάτες (1993), Ειδική Χωροταξική Μελέτη των Παράκτιων Περιοχών Κορινθιακού Κόλπου στα Πλαίσια του Κοινοτικού Προγράμματος ENVIREG.



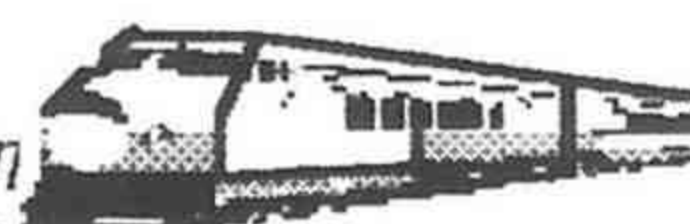


- "Αναγνώριση - Ανάλυση της Περιοχής Μελέτης, Τεύχος 2 Ανθρωπογενές Περιβάλλον και Παραγωγικοί Τομείς", Αθήνα: Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.
- Παπαγιάννης Θύμιος και Συνεργάτες (1993), Ειδική Χωροταξική Μελέτη των Παράκτιων Περιοχών Κορινθιακού Κόλπου στα Πλαίσια του Κοινοτικού Προγράμματος ENVIREG. "Αναγνώριση-Ανάλυση της Περιοχής Μελέτης, Τεύχος 3 Τεχνική Υποδομή - Χρήσεις Γης - Πηγές Ρύπανσης", Αθήνα: Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.
  - Παπαγιάννης Θύμιος και Συνεργάτες (1993), Ειδική Χωροταξική Μελέτη των Παράκτιων Περιοχών Κορινθιακού Κόλπου στα Πλαίσια του Κοινοτικού Προγράμματος ENVIREG. "Τεύχος 5Α Οριστική Πρόταση - Οργάνωση του Χώρου - Πρόγραμμα Δράσης", Αθήνα: Υπουργείο Περιβάλλοντος Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων.
  - Παραδεισόπουλος Ι., Μπάτσου Π. (1986), "Το Σιδηροδρομικό Δίκτυο Πελοποννήσου: Προβλήματα και Προοπτικές". Αθήνα: Πάντειος Ανωτάτη Σχολή Πολιτικών Επιστημών, Ινστιτούτο Περιφερειακής Ανάπτυξης.
  - Παραδεισόπουλος Ι. (1992), "Ο Μελλοντικός Σχεδιασμός του Σιδηροδρόμου Πελοποννήσου: Προβλήματα και Δυνατότητες". Τεχνικά Χρονικά, τόμος 12, τεύχος 1, Αθήνα: Τ.Ε.Ε..
  - Πολυχρονόπουλος και Συνεργάτες (1994), "Μελέτη Αγοράς Εργασίας Πελοποννήσου". (χωρίς άλλα στοιχεία).
  - Πυργίδης Χ., (1993), Διημερίδα του Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων, με θέμα Μεταφορές και Περιβάλλον, εισήγηση: "Συμβατικά Τραίνα Υψηλών Ταχυτήτων και Περιβάλλον", Αθήνα: Σ.Ε.Σ.
  - Ρέππας Π., (1991), *Οικονομική Ανάπτυξη-Θεωρίες και Στρατηγικές*, Αθήνα: Παπαζήσης.
  - Τα Νέα, 23 Μαρτίου 1991.
  - Σαρηγιάννης Γ., (1993), *Το Παρόν και το Μέλλον των Σιδηροδρομικών Μεταφορών στην Ελλάδα*, Αθήνα.
  - Σκάγιαννης Π., (1994), *Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών*, Αθήνα: Σταμούλης.
  - Στατιστικές Επετηρίδες Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας Ελλάδας.
  - Σύλλογος Φίλων Σιδηροδρόμου, (1989), Ο Σιδηρόδρομος και το Μέλλον του στην Ελλάδα, εισήγηση στην διημερίδα του Τ.Ε.Ε. με θέμα "Σιδηροδρομικές Μεταφορές στην Ελλάδα", Αθήνα: Τ.Ε.Ε..
  - Συμπράττοντα γραφεία: Α. Ρογκάν και Συνεργάτες Ε.Π.Ε., Δρόμος Α.Ε.Μ. και Γ. Παπαγεωργίου (1993), "ΜΕΛΕΤΕΣ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑΣ ΕΡΓΩΝ Ο.Σ.Ε. Έργο Νο.2 Κατασκευή Διπλής Γραμμής Κανονικού Πλάτους Τμήματος Ελευσίνας-Κορίνθου", Αθήνα: Ο.Σ.Ε.
  - Τσεκούρας Γ. & Συνεργάτες, (1988), "Μελέτη Σκοπιμότητας και Οικονομικής Βιωσιμότητας Ίδρυσης ΒΙ.ΠΕ. στην Κόρινθο", Αθήνα: Ε.Τ.Β.Α. Α.Ε.
  - Φυλλάδια του Ε.Ο.Τ. GREECE Corinthia-Argolid.
  - GREECE TODAY, (1992), INVESTING IN GREECE MAJOR PROJECTS, Hellenic Industrial Development Bank: Athens.
  - Lioukas S., Bitros G., Evmolridis B., Manolopoulos G., Koen S., Dioneliw X., (1989), "Feasibility Study Of The Athens-Patras Railway Line", Athens: Athens School of Economics and Business Sciences Economic Research Center.







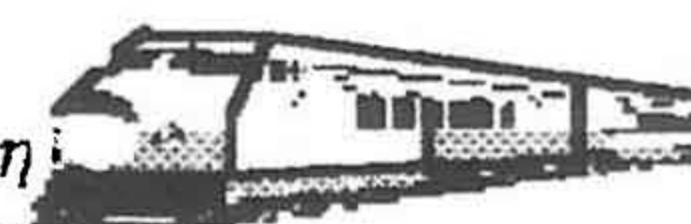


## ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Πίνακας 51: Οι Δήμοι και οι Κοινότητες του νομού Κορινθίας, με τις απογραφές των ετών 1971, 1981 και 1991.

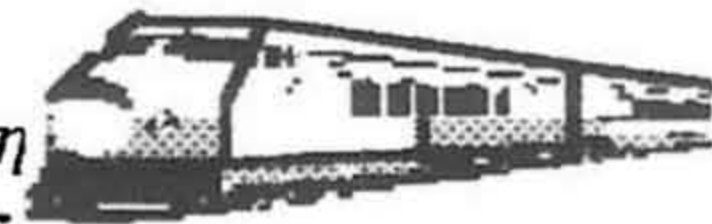
	Δήμος ή Κοινότητα	Ασ\Ημ\Αγ	Π\Ημ\Ορ	Ο.Τ.Α.	1971	1981	1991	Μεταβολή 81-91%
1	Δ	Η	Π	Κιάτου	7447	8232	9172	11,4
2	Δ	Ασ	Π	Κορίνθου	20773	22668	28420	25,4
3	Δ	Η	Π	Λουτρακίου-Περαχώρας	7490	8543	11031	29,1
4	Δ	Η	Π	Ξυλοκάστρου	4903	5188	6052	16,7
5	Κ	Α	Η	Αγ. Βασιλείου	1336	1352	1330	-1,6
6	Κ	Η	Π	Αγ. Θεοδώρων	1874	2660	5156	93,8
7	Κ	Α	Ο	Αγ. Ιωάννου	515	452	377	-16,6
8	Κ	Α	Ο	Αγγελοκάστρου	688	733	667	-9,0
9	Κ	Α	Ο	Αγιονορίου	308	302	318	5,3
10	Κ	Α	Η	Αηδονιών	276	264	337	27,7
11	Κ	Α	Η	Αθικίων	1682	1941	2195	13,1
12	Κ	Α	Η	Ανω Τρικάλων	122	88	171	94,3
13	Κ	Α	Η	Αρχ. Κλεωνών	652	647	643	-0,6
14	Κ	Α	Π	Αρχ. Κορίνθου	1588	1900	2135	12,4
15	Κ	Α	Η	Αρχ. Νεμέας	804	748	703	-6,0
16	Κ	Α	Ο	Αρχ. Φενεού	537	414	329	-20,5
17	Κ	Α	Ο	Ασπρόκαμπου	291	308	312	1,3
18	Κ	Α	Π	Ασσου	1480	1835	2197	19,7
19	Κ	Α	Η	Βελίνας	161	179	256	43,0
20	Κ	Η	Π	Βέλου	2472	2794	3233	15,7
21	Κ	Α	Π	Βοχαικού	809	863	967	12,1
22	Κ	Η	Π	Βραχατίου	1608	1916	2314	20,8
23	Κ	Α	Η	Γαλατά	153	137	142	3,6
24	Κ	Α	Π	Γαλατακίου	769	1119	1428	27,6
25	Κ	Α	Ο	Γελινιάτικων	595	608	757	24,5
26	Κ	Α	Ο	Γκούρας	593	401	365	-9,0
27	Κ	Α	Η	Γονούσας	310	299	216	-27,8
28	Κ	Α	Η	Δάφνης	398	381	359	-5,8
29	Κ	Α	Η	Δένδρου	132	131	135	3,1
30	Κ	Α	Π	Δερβενίου	1515	1347	1254	-6,9
31	Κ	Α	Π	Διμηνίου	479	497	631	27,0
32	Κ	Α	Π	Δροσοπηγής	198	148	106	-28,4
33	Κ	Α	Ο	Εβροστίνας	363	414	1047	152,9
34	Κ	Α	Π	Ελληνικού	140	90	114	26,7
35	Κ	Α	Η	Ελληνοχωρίου	354	277	274	-1,1
36	Κ	Α	Π	Εξαμιλίων	1125	1679	1969	17,3
37	Κ	Α	Η	Ευαγγελίστριας	210	282	314	11,3
38	Κ	Α	Η	Ζεμενού	455	414	513	23,9
39	Κ	Α	Π	Ζευγολατειού	3220	3893	3976	2,1
40	Κ	Α	Π	Θαλερού	180	189	251	32,8
41	Κ	Α	Η	Θροφαρίου	153	155	148	-4,5
42	Κ	Α	Π	Ισθμίας	1282	1979	2224	12,4
43	Κ	Α	Η	Καισαρίου	590	538	448	-16,7
44	Κ	Α	Ο	Καλιάνων	312	274	264	-3,6
45	Κ	Α	Η	Καλλιθέας	340	338	273	-19,2
46	Κ	Α	Π	Καμαρίου	935	1008	1063	5,5
47	Κ	Α	Ο	Καρυάς	475	543	544	0,2
48	Κ	Α	Ο	Καστανιάς	303	276	264	-4,3
49	Κ	Α	Η	Καστρακίου	391	341	305	-10,6
50	Κ	Α	Π	Κατακαλίου	203	186	273	46,8
51	Κ	Α	Π	Κάτω Ασσου	245	46	896	1847,8
52	Κ	Α	Π	Κάτω Δημηνίου	654	797	985	23,6





53	K	A	Π	Κάτω Λουτρού	434	404	777	92,3
54	K	A	Ο	Κάτω Ταρσού	68	36	30	-16,7
55	K	A	Η	Κάτω Τρικάλων	314	258	292	13,2
56	K	A	Ο	Κεφαλαρίου	448	432	380	-12,0
57	K	A	Η	Κλένιας	694	771	814	5,6
58	K	A	Ο	Κλημεντίου	261	315	282	-10,5
59	K	A	Π	Κοκκωνίου	817	949	1070	12,8
60	K	A	Η	Κορφιώτισσας	168	144	147	2,1
61	K	A	Π	Κόρφου	126	152	338	122,4
62	K	A	Η	Κουταλά	587	644	693	7,6
63	K	A	Η	Κουτσίου	214	193	172	-10,9
64	K	A	Π	Κρηνών	620	577	876	51,8
65	K	A	Η	Κρουονερίου	966	964	951	-1,3
66	K	A	Ο	Κυλλήνης	163	147	142	-3,4
67	K	A	Ο	Λαγκαδαίων	89	88	220	150,0
68	K	A	Η	Λαλιώτη	394	423	475	12,3
69	K	A	Ο	Λαύκας	490	431	398	-7,7
70	K	A	Η	Λεοντίου	446	417	417	0,0
71	K	A	Π	Λεγαίου	1532	2159	2301	6,6
72	K	A	Π	Λυγιάς	413	345	458	32,8
73	K	A	Π	Λυκοποριάς	852	864	1041	20,5
74	K	A	Η	Μάννας	765	721	672	-6,8
75	K	A	Ο	Ματίου	441	370	322	-13,0
76	K	A	Η	Μεγάλου Βάλτου	517	496	486	-2,0
77	K	A	Π	Μελισσιού	840	1010	1176	16,4
78	K	A	Ο	Μεσινού	259	395	317	-19,7
79	K	A	Η	Μικρού Βάλτου	304	295	310	5,1
80	K	A	Ο	Μοσιάς	312	349	292	-16,3
81	K	A	Π	Μουλκίου	847	967	1241	28,3
82	K	A	Π	Μπολατίου	513	588	480	-18,4
83	K	A	Η	Μποσικά	417	388	384	-1,0
84	K	Η	Η	Νεμέας	4536	4182	4041	-3,4
85	K	A	Π	Νεράντζας	330	425	536	26,1
86	K	A	Η	Νέων Βρυσουλών	169	172	173	0,6
87	K	A	Η	Ξανθοχωρίου	220	242	219	-9,5
88	K	A	Π	Ξυλοκέρizas	661	876	1115	27,3
89	K	A	Η	Παναριτίου	589	553	489	-11,6
90	K	A	Ο	Πανοράματος	242	135	107	-20,7
91	K	A	Η	Παραδεισίου	122	146	151	3,4
92	K	A	Π	Πασιού	585	664	1051	58,3
93	K	A	Η	Πελλήνης	130	152	161	5,9
94	K	A	Π	Περιγιλίου	1002	1162	1184	1,9
95	K	A	Η	Πετρίου	373	365	366	0,3
96	K	A	Η	Πισιών	283	235	780	231,9
97	K	A	Π	Πιτσών	787	785	873	11,2
98	K	A	Π	Πουλίτσας	621	694	773	11,4
99	K	A	Η	Πύργου	622	612	529	-13,6
100	K	A	Η	Ρεθίου	300	227	238	4,8
101	K	A	Η	Ρίζας	610	603	532	-11,8
102	K	A	Η	Ροζενών	557	452		-100,0
103	K	A	Ο	Σαραντάπηγου	149	144	351	143,8
104	K	A	Π	Σικυόνας	864	872	1006	15,4
105	K	A	Π	Σολομού	594	738	826	11,9
106	K	A	Η	Σουληναρίου	372	361	321	-11,1
107	K	A	Η	Σουλίου	474	464	536	15,5
108	K	A	Η	Σοφιανών	31	103	148	43,7
109	K	A	Η	Σοφικού	1717	2014	1796	-10,8
110	K	A	Ο	Στενού	171	135	140	3,7
111	K	A	Η	Στεφανίου	393	353	382	8,2
112	K	A	Η	Στιμάγκας	962	995	998	0,3
113	K	A	Π	Στομίου	250	216	361	67,1
114	K	A	Η	Στυλίων	335	298	226	-24,2





115	Κ	Α	Ο	Στυμφαλίας	164	186	200	7,5
116	Κ	Α	Π	Συκέας	362	370	618	67,0
117	Κ	Α	Π	Ταρσινών	352	430	426	-0,9
118	Κ	Α	Η	Τιτάνης	269	249	213	-14,5
119	Κ	Α	Η	Τρίκαλα	18	25	223	792,0
120	Κ	Α	Ο	Φενεού	322	245	291	18,8
121	Κ	Α	Η	Χαλκίου	396	359	337	-6,1
122	Κ	Α	Η	Χελυδορέου	319	239	247	3,3
123	Κ	Α	Η	Χιλιμοδίου	1424	1704	1717	0,8
124	Κ	Α	Ο	Ψαρίου	478	482	473	-1,9
Σύνολο					113354	122770	142961	16,4

Δ: Δήμος

Κ: Κοινότητα

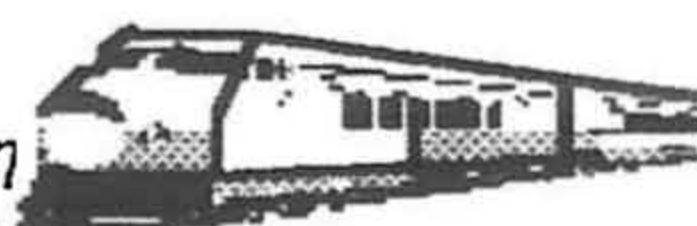
Π: Πεδινό

Η: Ημιορεινό

Ο: Ορεινό

Πηγή: Νομαρχία Κορινθίας.

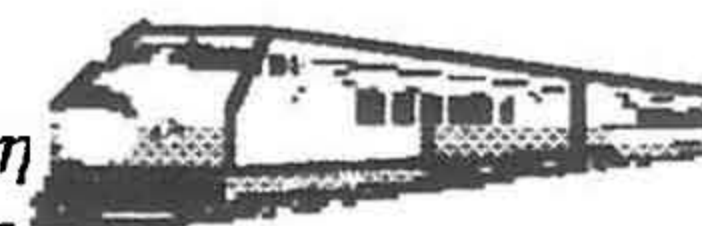




Πίνακας 52: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν (Συνολικό και Ατομικό) κατά νομό (1970, 1986, 1987, 1988 και 1991)\* σε τρέχουσες τιμές.

Γεωγραφικό διαμέρισμα και νομός	1970		1986		1987		1988		1991	
	Σύνολο	Ατομικό	Σύνολο	Ατομικό	Σύνολο	Ατομικό	Σύνολο	Ατομικό	Σύνολο	Ατομικό
<b>ΑΤΤΙΚΗ</b>	105352	37,60	1760684	514,40	1975037	577,03	2148854	627,81	4123717	1204,78
<b>ΣΤΕΡΕΑ ΕΛΛΑΔΑ</b>	21236	28,90	413795	529,00	451913	577,73	428311	547,56	924837	1182,32
Αιτωλοακαρνανία	4723	20,60	79547	353,20	87962	390,56	99953	443,81	189806	842,77
Βοιωτία	5082	47,30	104027	828,20	115969	923,27	145409	1157,66	237781	1893,07
Εύβοιας	4740	27,40	116208	586,00	121748	613,94	136925	690,47	244123	1231,03
Ευρυτανία	393	14,30	9024	377,50	10929	457,19	10470	437,99	20517	858,29
Φθιώτιδα	5010	32,30	83331	504,40	92540	560,14	11218	67,90	186521	1129,01
Φωκίδα	1288	31,10	21663	493,40	22765	518,50	24336	554,28	46089	1049,73
<b>ΠΕΛΟΠΟΝΝΗΣΟΣ</b>	<b>25011</b>	<b>25,30</b>	<b>461724</b>	<b>441,60</b>	<b>490737</b>	<b>469,35</b>	<b>569384</b>	<b>544,57</b>	<b>975448</b>	<b>932,93</b>
Αργολίδα	2507	28,20	46426	487,60	50034	525,49	52772	554,25	108301	1137,46
Αρκαδία	2322	20,80	47904	453,60	51303	485,78	59558	563,95	110301	1044,43
Αχαΐα	6674	27,70	130112	454,60	141470	494,28	163808	572,33	194636	680,04
Ηλεία	3776	23,00	62781	375,00	66943	399,86	74725	446,34	149843	895,03
<b>Κορινθία</b>	<b>3434</b>	<b>30,30</b>	<b>73712</b>	<b>551,70</b>	<b>80941</b>	<b>605,81</b>	<b>93576</b>	<b>700,37</b>	<b>164529</b>	<b>1231,42</b>
Λακωνία	2113	22,00	34557	367,60	33574	357,14	43938	467,39	82442	876,98
Μεσσηνία	4185	24,10	66232	405,00	66472	406,47	81007	495,35	165396	1011,37
<b>ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ</b>	4122	22,90	78597	421,80	88535	475,13	85761	460,25	177300	951,50
Ζακύνθου	686	22,70	13901	448,40	15548	501,53	15758	508,30	30120	971,57
Κέρκυρας	2183	23,40	45312	442,90	50862	497,15	47514	464,42	100486	982,20
Κεφαλλονιάς	780	21,70	12125	382,40	14179	447,18	13699	432,04	29152	919,40
Λευκάδας	473	18,60	7259	340,70	7946	372,94	8790	412,56	17542	823,33
<b>ΗΠΕΙΡΟΣ</b>	5466	17,50	122113	367,60	139838	420,96	148048	445,67	271107	816,12
Αρτας	1230	15,40	28359	358,90	31331	396,51	36817	465,94	61204	774,57
Θεσπρωτίας	580	14,20	14959	350,30	16074	376,41	18955	443,88	32932	771,18
Ιωαννίνων	2648	19,60	53856	352,00	62710	409,87	63305	413,76	121820	796,21
Πρέβεζας	1008	18,20	24939	434,40	29723	517,73	28971	504,63	55151	960,65
<b>ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ</b>	14786	22,30	311579	436,10	355141	497,07	396544	555,02	699920	979,64
Καρδίτσας	2912	21,80	52889	421,10	60689	483,20	75946	604,68	120006	955,48
Λάρισας	5650	24,50	119664	457,20	138061	527,49	146891	561,23	266676	1018,89
Μαγνησίας	3794	23,50	90102	472,40	98109	514,38	107691	564,62	201339	1055,61
Τρικάλων	2430	18,20	48924	358,60	58282	427,19	66016	483,88	111899	820,19
<b>ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ</b>	49209	26,00	1032804	471,80	1177924	538,09	1331107	608,07	2249154	1027,45
Γρεβενών	675	19,50	11184	303,90	23597	641,20	14022	381,02	26572	722,03
Δράμας	1804	19,80	37901	395,20	44498	463,99	52014	542,36	83818	873,98
Ημαθίας	3226	27,40	72300	529,60	79868	585,04	97870	716,90	161061	1179,78
Θεσσαλονίκης	21493	30,10	442931	480,40	510032	553,18	572363	620,78	971154	1053,31
Καβάλας	2866	23,50	78867	588,50	93325	696,38	95437	712,14	179843	1341,98
Καστοριάς	1304	27,90	19896	376,80	23683	448,52	24211	458,52	43965	832,63
Κιλκίς	2025	24,30	33877	414,60	35001	428,36	41494	507,82	77545	949,03
Κοζάνης	3092	23,10	82864	550,90	105294	700,02	123212	819,14	181746	1208,29
Πέλλας	3279	26,00	69556	511,40	78139	574,51	97118	714,05	156279	1149,02
Πιερίας	2066	22,30	45657	407,60	50307	449,11	62889	561,44	101754	908,40
Σερρών	4281	21,10	72303	373,20	85473	441,18	94820	489,42	169547	875,14
Φλώρινας	1124	20,60	20989	399,00	24774	470,95	31483	598,49	48660	925,02
Χαλκιδικής	1974	26,90	44479	526,40	48707	576,44	55657	658,69	95870	1134,60
<b>ΘΡΑΚΗ</b>	5879	17,80	124665	363,60	143938	419,81	159780	466,02	282715	824,57
Εβρου	2756	19,80	54981	376,50	64940	444,70	74942	513,19	127360	872,14
Ξάνθης	1211	14,60	33868	368,90	38606	420,51	41044	447,06	72916	794,22
Ροδόπης	1912	17,70	35816	341,10	40392	384,68	43794	417,08	82439	785,12
<b>ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ</b>	9235	22,00	189232	429,00	222835	505,18	205453	465,77	418386	948,51
Δωδεκανήσου	2904	24,00	79890	515,40	95557	616,47	71506	461,31	166812	1076,17
Κυκλάδων	1940	22,40	42821	453,10	50891	538,49	53227	563,21	98691	1044,27
Λέσβου	2574	22,40	34796	351,40	39153	395,40	40968	413,73	83098	839,20





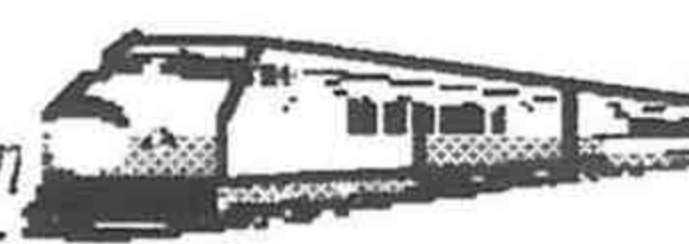
Χίου	1040	19,20	16297	318,30	18562	362,54	20828	406,80	36452	711,95
Σάμου	777	18,60	15428	372,60	18672	450,95	18924	457,03	33333	805,02
<b>ΚΡΗΤΗ</b>	10290	22,50	228681	439,70	256649	493,48	268238	515,76	508351	977,44
Ηρακλείου	5061	24,10	111893	440,50	124847	491,50	131218	516,58	247187	973,12
Λασιθίου	1542	23,20	36342	519,10	38937	556,17	40007	571,45	78413	1120,03
Ρεθύμνου	1107	28,10	26566	402,50	31682	480,01	31363	475,18	62113	941,07
Χανίων	2580	24,50	53880	414,40	61183	470,57	65650	504,93	120638	927,85
Μη ** κατανομαζόμενα	7414		131504		137328		170002		328836	
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>258000</b>	<b>28,70</b>	<b>4855378</b>	<b>485,60</b>	<b>5439875</b>	<b>544,06</b>	<b>5911482</b>	<b>591,22</b>	<b>10959771</b>	<b>1096,12</b>

\* σε χιλιάδες δραχμές

\*\* τα μη κατανομαζόμενα (για λόγους ασφαλείας) αναφέρονται στις αμοιβές των στρατιωτικών υπαλλήλων

Πηγή: Αντωνόπουλος κ.α., 1994 από Ε.Σ.Υ.Ε. Διεύθυνση Εθνικών Λογαριασμών, Τμήμα Περιφερειακών λογαριασμών

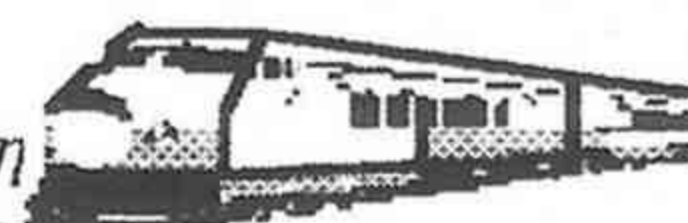




Πίνακας 53: Επιχειρήσεις - Μέλη του Επιμελητηρίου Κορινθίας.

α/α	ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΔΙΑΚΡΙΤΙΚΟΣ ΤΙΤΛΟΣ	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ
1	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΚΟΛΙΟΠΟΥΛΟΣ ΧΑΡΤΟΠΟΙΑ-ΧΑΡΤΟΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ & ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ Α.Ε.	"ΠΑΚΟ"	Παραγωγή χάρτου
2	SULPHUR HELLAS Α.Ε.		Εργοστάσιο Τριβής θείου
3	ΚΕΡΑΦΙΝΑ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ & ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ		Παραγωγή ειδών υγιεινής
4	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΧΥΜΩΝ ΚΑΙ ΚΟΝΣΕΡΒΩΝ Α.Ε.	ΕΛΒΙΟΧΥΜ Α.Ε.	Βιομηχανία χυμών
5	WARNER LAMBERT Α.Ε.		Βιομηχανία τσίκλας, ζαχαρωδών & συναφών προϊόντων
6	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΦΡΑΓΚΙΣΤΑΣ Α.Ε.		Συσκευασία εσπεριδοειδών
7	HELLAS CAN		Παραγωγή λευκοσιδηρών κυτίων
8	ΒΕΚ ΧΕΛΜΟΣ Α.Ε.	ΒΕΚ ΧΕΛΜΟΣ Α.Ε.	Παγοποιείο Ψυγεία
9	Ν.ΧΡΟΝΑΙΟΣ Α.Ε. ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ		Βιομηχανία χημικών επιστρώσεων- Παραγωγή & εμπόριο ειδών ανατυπώσεως
10	ΣΩΛΗΝΟΥΡΓΕΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ Α.Ε.		Παραγωγή σωλήνων
11	ΦΟΥΛΓΚΟΡ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΗΛΕΚΤΡΙΚΩΝ ΚΑΛΩΔΙΩΝ Α.Ε.		Παραγωγή ηλεκτρικών καλωδίων
12	ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΜΑΡΚΕΛΛΟΣ ΦΑΡΜΣ Α.Ε.		Παραγωγή και εμπορία κρέατος και κτηνοτροφών
13	LANDIS GYR HELLAS Α.Ε.		Παραγωγή μετρητών ηλεκτρικού ρεύματος
14	ΒΙΛΛΟ ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΑΝΤΛΙΩΝ, ΚΥΚΛΟΦΟΡΗΤΩΝ, ΜΗΧΑΝΟΛΟΓΙΚΟΣ ΕΞΟΠΛΙΣΜΟΣ ΚΤΙΡΙΩΝ	WILLO HELLAS Α.Γ.	Κατασκευή & συναρμολόγηση αντλιών, κυκλοφορητών, ειδών θέρμανσης και κλιματισμού
15	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΔΗΜ. ΜΗΛΙΟΣ		Βιομηχανία παραγωγής ασφαλτομιγμάτων
16	ΑΘΑΝΑΣΙΟΣ ΓΚΙΛΛΑΣ Α.Ε.		Συσκευασία αγροτικών προϊόντων, επεξεργασία ξυλείας
17	ΓΕΝΙΚΗ ΚΑΛΩΔΙΩΝ ΕΜΠΟΡΙΚΗ & ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΦΟΙ ΟΡΦΑΝΙΔΗ Α.Ε.		Παραγωγή ηλεκτρικών καλωδίων & ηλεκτρικών ειδών
18	ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ ΕΛΛΑΣ Α.Ε.		Διύληστήριο πετρελαιοειδών
19	ΜΥΛΛΟΙ ΣΟΓΙΑΣ Α.Ε.		Βιομηχανία επεξεργασίας σόγιας
20	ΧΥΛΕΣΟ Α.Ε.Β.Ε.ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΞΥΛΕΙΑΣ - ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ-ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ	ΧΥΛΕΣΟ Α.Ε.Β.Ε	Βιομηχανοποίηση ξυλείας, παρκέτα ρολλά παραθύρων, νοβοπάν
21	ΤΡΑΠΑΝΚΟ ΕΜΠΟΡΙΑ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΧΡΩΜΑΤΩΝ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΤΡΑΚΑΔΑΣ Α.Ε.		Παραγωγή χρωμάτων εμπόριο χρωμάτων
22	Φ.Α. ΜΟΥΡΙΚΗΣ Α.Ε.		Βιομηχανία επεξεργασίας ξύλου
23	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΠΑΤΕΡΗΣ & ΣΙΑ Α.Ε.		Εκμετάλευση λατομείου κοινών λίθων & βιομηχανία έτοιμου σκυροδέματος
24	PEPSICO ΗΒΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	PEPSICO ΗΒΗ Α.Ε.	Παραγωγή αναψυκτικών, αεριούχων ποτών, χυμών και εμφιάλωση ύδατος
25	ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΛΛΑΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ		Παραγωγή, πώληση & διανομή μαγειρικού άλατος
26	ΚΛΗΡΟΝΟΜΟΙ ΗΛ. ΛΑΡΣΙΝΟΥ Ε.Ε.		Εκμετάλευση λατομείου, παραγωγή & εμπόριο έτοιμου σκυροδέματος
27	ΒΕΚΚΑ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΡΕΑΤΟΣ, ΚΟΝΣΕΡΒΩΝ & ΑΛΛΑΝΤΙΚΩΝ Α.Ε.	ΒΕΚΚΑ Α.Ε.	Βιομηχανία επεξεργασίας κρέατος, κονσερβών και αλλαντικών
28	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΑΣΣΟΥ	SANTA MARINA	Συσκευασία τυποποίηση και εξαγωγές αγροτικών προϊόντων
29	ΔΡΙΤΣΑ ΚΑΓΚΛΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Α.Β.Ε.Ε.		Εισαγωγή, κατεργασία και μεταποίηση ξυλείας
30	ΒΙΣΩΛ Α.Ε.		Παραγωγή μεταλικών σωλήνων
31	ΕΥΡΩΚΑΤ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ		Παραγωγή έτοιμου σκυροδέματος & αδρανών υλικών λατομείου
32	ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΛΩΣΤΗΡΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΚΟΡ-ΦΙΛ		Βιομηχανοποίηση κλωστοϋφαντουργικών προϊόντων & συναφών ειδών, πλεκτήριο, υφαντήριο

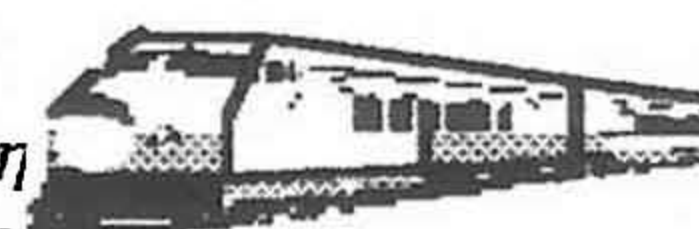




33	ΒΙΑΜΑΞ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΥΤΟΚΙΝΗΤΩΝ ΚΑΙ ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ		Εργοστάσιο επεξεργασίας σταφιδών και εσπεριδοειδών
34	Δ. ΔΕΛΗΣ ΑΝΔ. ΣΚΟΥΡΤΗΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.	ΚΥΛΙΝΔΡΟΜΥΛΟΙ ΧΙΛΙΟΜΟΔΙΟΥ	Κυλινδρόμυλος
35	ΜΥΛΟΙ ΑΔΕΛΦΩΝ ΜΑΡΡΑ Α.Ε.		Παραγωγή αλεύρων και υποπροϊόντων αυτών
36	ΚΥΛΙΝΔΡΟΜΥΛΟΙ ΠΑΠΑΦΙΛΗ Α.Ε.		Παραγωγή αλεύρων και υποπροϊόντων αυτών
37	ΒΡΑΚΑΣ ΠΑΡΡΑΣ ΧΟΙΡΟΤΡΟΦΙΚΕΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΙΣ		Αναπαραγωγή, εκτροφή και πάχυνση χοίρων
38	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΕΩΣ ΑΓΡΟΤΙΚΗΣ ΠΑΡΑΓΩΓΗΣ ΝΟΜΟΥ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ Α.Ε.	ΚΟΡΙΝΘΙΑ Α.Ε.	Επεξεργασία, τυποποίηση και εμπόριο αγροτικών προϊόντων
39	ΑΦΟΙ ΜΠΟΥΚΟΥΡΑ ΚΑΙ ΣΙΑ Α.Ε.	IRIS	Παραγωγή αεριούχων ποτών, εμφιάλωση νερού
40	ΑΦΟΙ Ν. ΓΚΕΛΗ ΑΓΡΟΤΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΕΑΤΟΣ	ΑΦΟΙ ΓΚΕΛΗ Α.Ε.	Παραγωγή κρέατος και εκμετάλλευση σφαγείου
41	ΚΑΡΤΟΠΑΝΚ Α.Ε. ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΙΔΩΝ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑΣ		Παραγωγή χαρτοκιβωτίων
42	ΑΦΟΙ ΔΑΛΑΚΛΕΙΔΗ Α.Ε. ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ		Τεχνική εταιρεία- Βιομηχανία παραγωγής ασφαλτομίγματος
43	Δ. ΜΗΤΣΟΠΟΥΛΟΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΡΕΑΤΟΣ	ΦΑΡΜΑ ΜΗΤΣΟΠΟΥΛΟΣ	Χοιροτροφική μονάδα
44	MEATLAND ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΚΡΕΑΤΟΣ Ε.Π.Ε.	MEATLAND Ε.Π.Ε.	Εργοστάσιο παραγωγής ζωικών τροφίμων (αλλαντοποιείο, ψυκτικοί θάλαμοι) με τμήμα πτηνοσφαγείου

Πηγή: Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Κορινθίας, 29 Ιουλίου 1994.

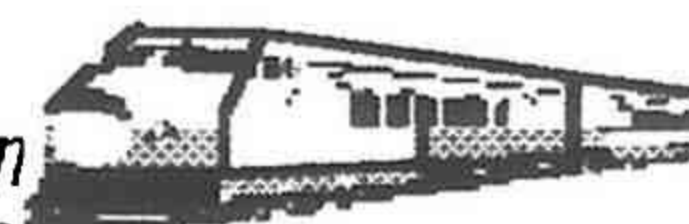




Πίνακας 54: Επιχειρήσεις εξαγωγείς μέλη του Επιμελητηρίου Κορινθίας. (Να σημειωθεί πως οι επόμενες επιχειρήσεις είναι και παραγωγοί, αλλά για λόγους οικονομίας χώρου αναφέρονται μόνο σαν εξαγωγείς).

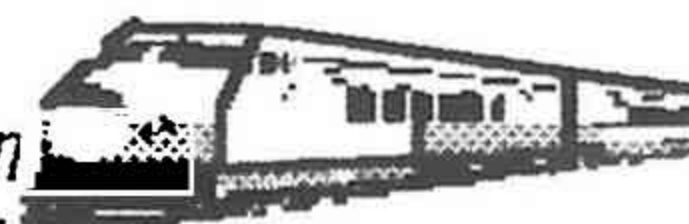
α/ α	ΕΠΩΝΥΜΙΑ	ΤΙΤΛΟΣ	ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ	ΠΡΟΪΟΝΤΑ
1	ΟΙΝΟΠΟΙΗΤΙΚΟΣ & ΕΛΑΙΟΥΡΓΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΝΕΜΕΑΣ		Οινοποιείο και εμφιαλωτήριο	Εμφιαλωμένα κρασιά
2	ΔΗΜ. ΑΘ. ΡΩΤΙΔΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε.Ε.		Εμπορία δερμάτων, εξαγωγές ακατέργαστων δερμάτων	Δέρματα ακατέργαστα
3	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΛΕΧΑΙΟΥ		Εξαγωγές γεωργικών προϊόντων	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
4	ΜΙΧΑΗΛ ΣΤΑΥΡΟΥ		Εμπόριο κατεψυγμένων εσπεριδοειδών	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
5	ΑΡΓΥΡΙΟΣ ΧΡΙΣΤΟΔΟΥΛΟΥ			Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
6	ΛΟΥΚΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ ΣΙΑ	ΛΟΥCOFRUT	Επεξεργασία και εμπόριο νωπών φρούτων	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
7	ΑΦΟΙ ΜΠΕΚΙΑΡΗ	Η ΒΛΑΧΑ	Παρασκευή ζυμαρικών και φύλλων κρούστας	Ζυμαρικά
8	ΑΓΑΜΕΜΝΩΝ ΑΝΤΑΛΟΥΔΑΚΗΣ		Εργοστάσιο επεξεργασίας, τυποποίησης, συσκευασίας αγροτικών προϊόντων	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
9	ΘΕΟΦΑΝΗΣ ΣΩΤΗΡΟΠΟΥΛΟΣ	FANIS FRUT	Επεξεργασία και εμπόριο νωπών φρούτων	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
10	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΟΙΝΩΝ ΚΙΑΤΟΥ Ε.Π.Ε.	SEVINO	Οινοποιείο και εμφιαλωτήριο	Οίνοι
11	ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΠΩΛΗΣΗΣ ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ ΠΟΥΛΙΤΣΑΣ		Εξαγωγές αγροτικών προϊόντων	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
12	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΙΣΣΑΣ & ΥΙΟΙ Ο.Ε.		Οινοποιείο	Γλεύκος σταφυλιών, κρασιά
13	HELM ΕΛΛΑΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΟΙΚΟΔΟΜΙΚΩΝ ΜΗΧΑΝΗΜΑΤΩΝ		Εργοστάσιο παραγωγής οικοδομικών μηχανημάτων, πτυσσόμενων θυρών και συστημάτων οριζοντίου	Χειροκίνητα συστήματα διακίνησης, μηχανισμοί πτυσσόμενων & συρόμενων θυρών, οικοδομικοί μηχανισμοί
14	ΑΘ. ΓΚΙΛΛΑΣ Α.Ε.		Συσκευασία αγροτικών προϊόντων, επεξεργασία ξυλείας	Εσπεριδοειδή, ξυλεία
15	ΧΥΛΕCO Α.Ε.Β.Ε.ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ & ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΞΥΛΕΙΑΣ, ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ	ΧΥΛΕCO Α.Ε.Β.Ε.	Βιομηχανοποίηση ξυλείας, παρκέτα, ρολλά παραθύρων, νοβοπάν	Ακατέργαστη ξυλεία, πριστή ξυλεία
16	ΓΕΩΡΓΙΑ ΖΑΦΕΙΡΟΠΟΥΛΟΥ		Επεξεργασία και εμπόριο νωπών φρούτων	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
17	ΑΦΟΙ ΔΙΑΜΑΝΤΟΠΟΥΛΟΙ & ΣΙΑ Ο.Ε.		Εμπόριο ειδών υγιεινής, έτιμων επίπλων & εργαστήριο κατασκευής επίπλων	Επιπλα κουζίνας, καπάκια νεροχυτών, ξύλα κοπής νεροχυτών
18	ΕΥΑΓ. ΔΡΙΤΣΑΣ		Επεξεργασία και εμπόριο νωπών φρούτων	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
19	ΑΓΡΟΤΙΚΟΣ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΑΣΣΟΥ	SANTA MARINA	Επεξεργασία και εμπόριο νωπών φρούτων	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
20	ΑΦΟΙ ΜΠΑΚΤΑΛΙΑ Ο.Ε.		Συσκευασία τυποποίηση και εξαγωγές γεωργικών προϊόντων	Εσπεριδοειδή και σταφύλια
21	ΑΛΚΗ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ ΣΟΚΟΛΑΤΑΣ ΚΑΚΑΟ ΖΑΧΑΡΩΔΩΝ	ΑΛΚΗ Ε.Π.Ε.	Παραγωγή σοκολάτα, κακάο και ζαχαρωδών	Είδη σοκολατοποιίας
22	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΛΟΣ		Εκμετάλλευση λατομείου και σχιστηρίου μαρμάρων, χωματοργικές εργασίες	Μάρμαρα και πορόλιθοι
23	ΝΕΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ		Είδη θέρμανσης κλιματισμού και τεχνικά έργα	Είδη θέρμανσης και είδη κλιματισμού





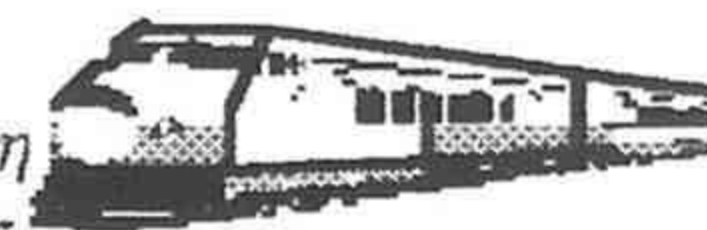
24	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΑΝΑΣΤΑΣΟΠΟΥΛΟΣ & ΣΙΑ Ε.Β.Ε.Ε.	ΚΑΜΑΡΙ ΕΛΛΑΣ Ε.Β.Ε.Ε.	Βιοτεχνία κατασκευής κάθε είδους πολυεστερικών πλαστικών, εμπόριο αυτοκινήτων	Δενδρίλια
25	ΧΡΗΣΤΟΣ ΘΕΟΧΑΡΗΣ		Παραγωγή πλαστικών σωλήνων και εξαρτημάτων αυτών, χυμοποίηση αγροτικών προϊόντων	Χυμοί φρούτων και αιθέρια έλαια
26	ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΜΠΟΥΡΗΣ Ο.Ε.		Επεξεργασία ελαιών , αμπελόφυλλων και τουρσιών	Ελιές, αμπελόφυλλα και τουρσιά
27	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΜΙΧΟΠΟΥΛΟΣ Α.Β.Ε.Ε. ΘΑΛΑΣΣΙΩΝ ΣΠΟΡ	ΦΛΩΡΙΔΑ Α.Ε.	Παραγωγή ειδών θαλασσιών σπορ	Είδη θαλάσσιων σπορ
28	ΜΥΛΟΙ ΑΔΕΛΦΩΝ ΜΑΡΡΑ Α.Ε.		Παραγωγή αλεύρων & υποπροϊόντων αυτών	Άλευρα
29	ΙΩΑΝΝΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ		Εργαστήριο ποτοποιείας	Οίνοι, ποτά
30	ΚΛΗΡΟΝΟΜΟΙ ΘΕΟΦΑΝΟΥΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ ΔΕΔΕ Α.Ε.		Εμπόριο ειδών αρτοποιίας και ζαχαροπλαστικής	Πρώτες ύλες ζαχαροπλαστικής
31	ΚΟΣΜΟΦΑΡΜ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	COSMOPHARM LTD	Παραγωγή φαρμακευτικών προϊόντων	Καλλυντικά, φάρμακα
32	ΜΑΡΙΑ ΜΩΡΑΚΗ		Βιοτεχνία νυφικών, βαπτιστικών και φωτογραφίας, εμπόριο κοσμημάτων	Είδη γάμου, κοσμήματα
33	ΧΡΥΣΑΝΘΗ ΠΕΡΛΑΡΗ		Βιομηχανία κατασκευής έτοιμων ενδυμάτων	T-shirts, έτοιμα ενδύματα, πλεκτά
34	ΚΩΝ. ΑΘΑΝΑΣΟΠΟΥΛΟΣ		Βιομηχανία κατασκευής διακοσμητικών προϊόντων εκ τσιμέντου	Διακοσμητικά προϊόντα τσιμέντου
35	ΑΜΠΕΛΟΥΡΓΙΑ-ΟΙΝΟΠΟΙΑ Α.&Γ. ΠΑΠΑΪΩΑΝΝΟΥ Ο.Ε.		Οινοποιείο, εμφιαλωτήριο οίνων και βερμούτ	Κρασιά
36	ΣΤΑΥΡΟΣ ΚΑΙ ΒΛΑΣΙΟΣ ΤΣΟΛΑΚΟΣ & ΣΙΑ Ο.Ε.		Επεξεργασία, τυποποίηση και συσκευασία σταφίδων	Σταφίδες σουλτανίνα και κορινθιακή
37	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ Α.Β.Ε.Ε.	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΗ Α.Β.Ε.Ε.	Παραγωγή κλινικών θερμομέτρων, σαμπουάν και γαλακτωμάτων	Ποτά, σαμπουάν
38	ΚΩΝ ΔΟΥΒΗΣ & ΣΙΑ		Εργαστήριο επεξεργασίας & τυποποίησης κορινθιακής σταφίδας	Σταφίδες σουλτανίνα και κορινθιακή
39	ΧΡΗΣΤΟΣ ΚΑΡΑΝΤΑΝΗΣ & ΥΙΟΙ Ο.Ε.	ΜΑΡΜΑΡΑ ΚΑΡΑΝΤΑΝΗ	Εργοστάσιο κοπής και επεξεργασίας μαρμάρων	Μάρμαρα επεξεργασμένα
40	ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΟΙΝΩΝ ΚΑΙ ΠΟΤΩΝ	ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ Α.Ε.	Οινοποιείο, ποτοποιείο	Οίνοι χύμα, οίνοι εμφιαλωμένοι. ποτά διάφορα
41	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΣΤΑΡΦΑΣ		Επεξεργασία, συσκευασία και τυποποίηση νωπων αγροτικών προϊόντων	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
42	ΔΗΜ ΑΝΑΓΝΩΣΤΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε.	ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΓΙΑΜΠΟΥΡΑΝΗ Σ	Ψυκτικές εγκαταστάσεις, συσκευασία και εμπόριο αγροτικών προϊόντων, εξαγωγές	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
43	ΑΦΟΙ ΔΑΛΑΜΑΡΙΝΟΙ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	ΠΛΑΣΤ-ΠΑΚ	Παραγωγή πλαστικών ειδών συσκευασίας	Παραγωγή πλαστικών ειδών συσκευασίας
44	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΗ ΠΟΤΟΠΟΙΑ, ΟΞΟΠΟΙΑ, ΟΙΝΟΠΟΙΑ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ		Εργαστήριο παραγωγής όξους	Οίνοι, γλεύκος σταφυλιών
45	ΔΩΡΟΦΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	ΔΩΡΟΦΟΣ Ε.Π.Ε. DOROFOS	Επεξεργασία και τυποποίηση νωπών φρούτων και λαχανικών	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
46	ΓΕΩΜΠΡΕΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΣΤΑΦΙΔΕΣ ΝΕΜΕΑΣ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	NEMEAS CURRANTS SULTANA RAISINS SA	Επεξεργασία και συσκευασία σταφίδων	Σταφίδες σουλτανίνα και κορινθιακή
47	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΝΙΚΟΛΑΟΥ		Οινοποιείο	Οίνοι, γλεύκος σταφυλιών
48	ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΞΥΛΟΥ Α.Β.Ε.Ε.Ε.		Κατασκευή ξυλοκιβωτίων	Κατεργασμένη ξυλεία, ξυλοκιβώτια
49	ΓΓΕΡΟΓΙΑΝΝΗΣ - ΜΠΕΛΛΟΥ Ο.Ε.		Βιοτεχνία πλαστικών	Πλαστικά αξεσουαρ μπάνιου
50	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΜΕΖΙΝΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε.	ΥΔΡΙΑ	Εμφιαλωτήριο νερού	Μεταλλικό νερό





51	ΙΩΣΗΦ ΠΥΡΙΝΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ε.Ε.		Βιοτεχνία κατασκευής φωτιστικών	Φωτιστικά
52	ΣΤΥΛΙΑΝΟΣ ΣΤΑΜΑΤΙΑΔΗΣ	ΣΤΑΜΕΞΑΛ	Κατασκευή μηχανισμών κλειθροποιείας	Μηχανισμοί συρόμενων κουφωμάτων αλουμινίου
53	ΑΦΟΙ ΜΠΟΥΚΟΥΡΑ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε.	IRIS	Εμφιαλωτήριο νερού	Μεταλλικό νερό
54	ΑΝΤΩΝΙΟΣ ΦΟΥΡΓΙΩΤΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ε.Ε.		Επεξεργασία ξυλείας, παραγωγή οποιονδήποτε αντικειμένων και προϊόντων από ξυλεία	Κατεργασμένη ξυλεία και ξυλοκιβώτια
55	ΑΦΟΙ ΠΕΤΡΟΠΟΥΛΟΙ Ο.Ε.		Επεξεργασία και τυποποίηση νωπών φρούτων και λαχανικών	Βερούκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
56	ΠΡΟΒΗΣ Ν. Α.Ε.		Εμφιαλωτήριο νερού, κατασκευή πλαστικών φιαλών	Μεταλλικό νερό
57	ΙΧΘΥΟΤΡΟΦΕΙΟ ΚΟΡΦΟΥ Ε.Π.Ε.		Εκμετάλευση ιχθυοτροφικής μονάδας	Νωπά ψάρια
58	ΛΙΝΟ ΒΙΝΤΖΕΝΤΖΟ ΣΠΙΝΕΛΙ		Εμποριοξυλεία	Ακατέργαστη ξυλεία
59	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΨΥΓΟΓΙΟΣ		Εκμετάλευση ψυγείου συντηρήσεως αγροτικών προϊόντων, συσκευασία και εξαγωγές αγροτικών προϊόντων	Βερούκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
60	ΕΝΩΣΗ ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΩΝ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ		Επεξεργασία, τυποποίηση και συσκευασία ελαιόλαδου, συσκευασία και εξαγωγές αγροτικών προϊόντων	Βερούκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
61	ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ ΠΑΠΑΓΓΕΛΙΔΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε.		Σταφιδεργοστάσιο	Σταφίδες σουλτανίνα και κορινθιακή
62	ΒΙΝΕΛΛΑΣ Α.Ε.		Οινοποιείο αποσταγματοποιείο	Οίνοι, γλεύκος σταφυλιών
63	SUNDI ΕΛΛΑΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	SUNDI HELLAS GMBH	Εμπόριο φυσικών χυμικών ξυλών και σιρόπι φρούτων	Χυμοί συμπυκνωμένοι, σιρόπια
64	ΣΜΑΡΩ ΜΙΚΕ		Εμπόριο αγροτικών προϊόντων	Βερούκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
65	ΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΚΗ-ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ-ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΕΞΑΓΩΓΙΚΗ ΧΙΛΙΟΜΟΔΙΟΥ ΚΑΝΕΛΛΟΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Α.Ε.	ΚΑΝΕΛΟΣ ΦΑΡΜΣ Α.Ε.	Κτηνοτροφική επιχείρηση εκτροφής και εμπορίας αμνοεριφίων, βοειδών και κάθε άλλου ζώου	Αμνοερίφια και βοοειδή
66	ΕΥΣΤΑΘΙΟΣ ΒΑΣ. ΜΠΑΤΣΑΛΙΑΣ		Εμπόριο ακατέργαστης ξυλείας	Ακατέργαστη ξυλεία
67	ΝΙΚΟΛΑΟΣ ΜΗΤΣΟΠΟΥΛΟΣ Ε.Ε.	ΝΙΚΟΣ	Εμπορία, τυποποίηση και εξαγωγές αγροτικών προϊόντων	Βερούκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
68	ΣΠΥΡΟΣ ΚΛΕΝΙΑΤΗΣ		Εμπορία, τυποποίηση και εξαγωγές αγροτικών προϊόντων	Βερούκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
69	ΓΕΩΡΓΙΟΣ ΓΚΙΝΗΣ		Βιοτεχνία επεξεργασίας στερεών αποβλήτων πτηνοτροφείου	Αυγά
70	ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ, ΓΕΩΡΓΟΠΤΗΝΟΤΡΟΦΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ Χ. ΤΣΑΟΥΣΗΣ ΕΥΡΩΠΤΗΝΟΤΡΟΦΙΚΗ Α.Ε.		Εκμετάλευση πτηνοτροφικής μονάδας	Αυγά
71	ΔΗΜΗΤΡΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	ΑΠΟΛΛΩΝΑΣ	Εμπορία, τυποποίηση και εξαγωγές αγροτικών προϊόντων	Βερούκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
72	ΕΥΡΩΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΚΗ ΑΦΟΙ ΕΛΕΝΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	ΕΥΡΩΚΤΗΝΟΤΡΟΦΙΚΗ	Εμπόριο ζώντων ζώων	Ζώντα ζώα
73	ΣΠΥΡΟΣ ΚΑΚΑΒΕΤΣΟΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε.		Βιοτεχνία τυποποίησης κορινθιακής σταφίδας και σουλτανίνας	Σταφίδες σουλτανίνα και κορινθιακή
74	ΥΓΕΙΑ ΜΕΤΑΛΛΙΚΑ ΝΕΡΑ	ΥΓΕΙΑ ΜΕΤΑΛΛΙΚΑ ΝΕΡΑ	Βιομηχανία εμφιάλωσης μεταλλικού νερού	Μεταλλικό νερό
75	ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΠΑΠΑΦΙΛΗΣ		Βιοτεχνία τυποποίησης κορινθιακής σταφίδας και σουλτανίνας	Σταφίδες σουλτανίνα και κορινθιακή
76	TRANCERIA ΧΥΛΕΣΟ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ		Βιομηχανία επεξεργασία κορμών ξύλου σε καπλαμάδες, χονδρικό εμπόριο καπλαμάδων	Ακατέργαστη ξυλεία, καπλαμάδες
77	ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΚΟΛΟΚΥΘΑΣ		Εμπόριο φρούτων	Νωπά αγροτικά προϊόντα
78	ΠΑΝ. ΚΑΙ ΔΗΜ ΡΑΨΩΜΑΤΙΩΤΗΣ Ο.Ε.	NICOLAS	Εμπορία, τυποποίηση και εξαγωγές αγροτικών προϊόντων	Βερούκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια

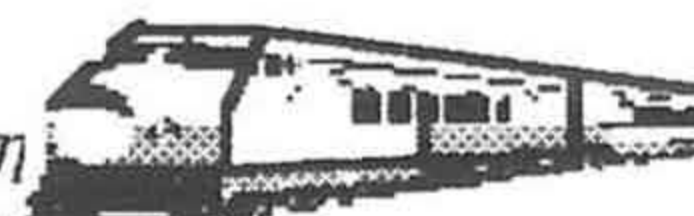




79	ΓΕΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΣΥΣΚΕΥΑΣΙΑΣ Ε.Π.Ε.	CARTON PACK HELLAS	Εμπόριο υλικών συσκευασίας	Υλικά συσκευασίας
80	ΕΥΑΓ. ΓΙΑΝΑΚΟΥΛΙΑ- ΑΜΑΛΙΑ ΘΕΟΔΩΡΟΥ	ΘΥΑΜΙΣ	Εμπορία, τυποποίηση και εξαγωγές αγροτικών προϊόντων	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
81	ΣΕΜΕΛΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ		Εμπορία, τυποποίηση και εξαγωγές αγροτικών προϊόντων	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
82	ΜΠΑΧΤΑΛΙΑΣ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΚΗ, ΕΜΠΟΡΙΚΗ, ΕΙΣΑΓΩΓΙΚΗ, ΕΞΑΓΩΓΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΜΠΑΧΤ Α.Ε.	Εμπορία, τυποποίηση και εξαγωγές αγροτικών προϊόντων	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
83	ΘΕΟΦΑΝΗΣ ΡΩΤΑΣ ΚΑΙ ΥΙΟΣ Ο.Ε.		Επεξεργασία, τυποποίηση και συσκευασία φαρμακευτικού βάμβακος	Νήματα κλωστοϋφαντουργίας, φαρμακευτικό βαμβάκι
84	ΠΑΠΑΚΡΙΒΟΣ ΑΠ. ΘΩΜΑΣ		Εμπορία, τυποποίηση και εξαγωγές αγροτικών προϊόντων	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
85	ΠΑΝ. ΚΑΙ ΔΗΜ. ΕΛΕΝΗΣ Ο.Ε.	ΗΛΙΑΚΑ ΘΕΡΜΟΚΗΠΙΑ ΚΗΠΕΥΤΙΚΩΝ ΕΥΛΟΚΕΡΙΖΑΣ	Εμπορία, τυποποίηση και εξαγωγές αγροτικών προϊόντων	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή, κηπευτικά και σταφύλια
86	Σ. ΤΑΤΑΡΑΚΗ- Ι.ΚΕΪΛΑΔΑΚΗΣ Ο.Ε.	ANDRO IMPORT EXPORT	Εμπόριο βιομηχανικών ειδών και γεωργικών προϊόντων	Ελαια, άλευρα, εσπεριδοειδή, χυμοί
87	ΠΑΠΑΔΟΠΟΥΛΟΣ ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ε.Ε.		Εμπορία, τυποποίηση και εξαγωγές αγροτικών προϊόντων	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
88	ΠΑΝ. ΛΑΥΚΙΩΤΗΣ ΟΙΝΟΠΟΙΕΙΟ ΕΜΦΙΑΛΩΣΗΣ Α.Ε.	ΛΑΥΚΙΩΤΗΣ Α.Ε.	Οινοποιείο, εμφιαλωτήριο	Οίνοι
89	ΓΣΩΤΟΣ-ΜΑΡΟΥΛΗΣ ΓΕΩΡΓΙΚΗ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΑΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΑ ΦΡΟΥΤΑ	Συσκευαστήριο φρούτων, ψυγεία	Βερύκοκα, εσπεριδοειδή και σταφύλια
90	ΒΑΡΒΕΛ ΑΝΩΝΥΜΗ ΒΙΟΤΕΧΝΙΚΗ ΚΑΙ ΕΜΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ	ΒΑΡΒΕΛ Α.Ε.	Εργαστήριο παρασκευής όξους	Ξύδι
91	ΟΙΝΟΠΟΙΗΤΙΚΗ ΝΕΜΕΑΣ Ε.Π.Ε. ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΟΡΙΣΜΕΝΗΣ ΕΥΘΥΝΗΣ	GIMBILVINO L.T.D.	Εμπόριο τροφίμων και ποτών	Χυμοί φρούτων, οίνοι, μαρμελάδες
92	ΓΙΑΝΝΑΚΟΥΛΙΑΣ ΒΟΥΒΟΠΟΥΛΟΣ ΚΑΙ ΣΙΑ Ο.Ε.	FENK Ο.Ε.	Εμπόριο και εξαγωγή αγροτικών προϊόντων	Σταφύλια
93	ΚΡΑΝΙΔΙ ΕΝΩΝΥΜΟΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΕΠΕΞΕΡΓΑΣΙΑΣ ΕΛΑΙΟΛΑΔΟΥ	ΚΡΑΝΙΔΙ Α.Ε.	Επεξεργασία ελαιόλαδου	Ελαιόλαδο

Πηγή: Εμπορικό και Βιομηχανικό Επιμελητήριο Κορινθίας, 29 Ιουλίου 1994.





Πίνακας 55: Επιχειρήσεις του νομού Κορινθίας κατά θέση και κατά κλάδο

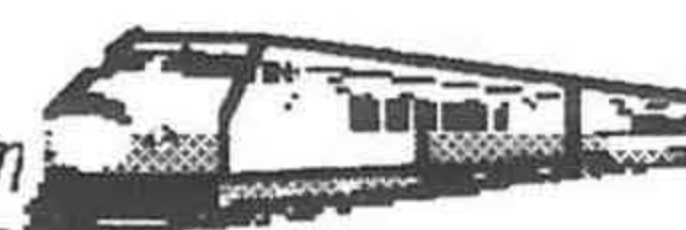
α/α	Όνομασία	Κλάδος Ε.Σ.Υ.Ε.	Θέση	Εξαγωγές
1	Πρωτόπαππα Αφ.	20	Αγγελόκαστρο	Ο
2	Κουράκου Αφοι	20	Αγ. Θεόδωροι	Ο
3	ΓΚΡΕΚΟ ΠΑΚ	27	Αγ. Θεόδωροι	Ο
4	ΛΑΒΔΑΣ Α	30	Αγ. Θεόδωροι	Ο
5	Χροναίος Ν.	31	Αγ. Θεόδωροι	Ο
6	ΜΟΤΟΡ ΟΙΛ	32	Αγ. Θεόδωροι	Ο
7	ΒΙΣΩΑ	35	Αγ. Θεόδωροι	Ν
8	ΒΟΔΦΡΑΜ	37	Αγ. Θεόδωροι	Ο
9	Κεμερλής Γ.	27	Εξαμίλια	Ο
10	ΕΛΒΥΚΕ	24	Αθήκια	Ο
11	ΚΥΚΝΟΣ	33	Αθήκια	Ο
12	ΛΕΚΚΑΣ	36	Αθήκια	Ο
13	ΑΔΥΚΙΩΤΗΣ	21	Αρχ. Κλεωνές	Ν
14	Βράκας	19	Αρχ. Κλεωνές	Ο
15	ΑΣΣΟΥ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ	20	Ασσοσ	Ο
16	Μπαλτά Α.	25	Ασσοσ	Ο
17	Λουκόπουλος Ν.	20	Βέλο	Ν
18	ΜΕΡΚΑΝΤΙΛΕ	20	Βέλο	Ν
19	Ζαφειροπούλου Σ	20	Βέλο	Ν
20	ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΑΞΑΓΩΓΩΝ ΑΓΡΟΤΙΚΩΝ ΠΑΡ ΚΟΡΙΝΘΟΥ	20	Βέλο	Ν
21	Σωτηρόπουλος Σ	20	Βέλο	Ν
22	ΕΛ ΒΙΟ ΟΙΝ ΚΙΑ	21	Βέλο	Ν
23	Αντωνιάδης Μ.	23	Βέλο	Ν
24	Αντωνιάδης Ν	23	Βέλο	Ο
25	Κολιόπουλος Αν.	27	Βέλο	Ο
26	ΓΑΛΚΟ	20	Βραχάτι	Ο
27	Βαρβατσούλης	20	Βραχάτι	Ο
28	Σωτηρόπουλος Θ.	20	Βραχάτι	Ν
29	Χαραλαμπίδης	20	Βραχάτι	Ο
30	Λιούλιας Ι.	33	Βραχάτι	Ο
31	Αντωνίου Ι.	37	Βραχάτι	Ο
32	Δεδεμπίλη Αφοι	20	Γαλατάκι	Ο
33	Αθανασούλης Γ.	21	Ανω Διμηνιό	Ο
34	Μακρόπουλος Β/	30	Ανω Διμηνιό	Ο
35	Κίσσας Δ.	21	Διμηνιό	Ο
36	ΑΡΓΩ	20	Κάτω Διμηνιό	Ο
37	Μανιάς Β.	20	Ελληνοχώρι	Ν
38	Μήλιος Αθ.	19	Εξαμίλια	Ο
39	ΕΛΛΙΤ	20	Εξαμίλια	Ο
40	Γκιόκας Σ.	20	Εξαμίλια	Ο
41	ΜΕΝΣΑ	35	Εξαμίλια	Ν
42	Παπουτσή Π.	20	Ζευγολατιό	Ο
43	ΔΩΡΟΦΟΣ	20	Ζευγολατιό	Ν
44	Μητσόπουλος Ν.	20	Ζευγολατιό	Ν
45	ΑΓΚΡΟΠΑΚ	20	Ζευγολατιό	Ν
46	ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ & ΥΙΟΙ	21	Ζευγολατιό	Ν
47	ΒΑΡΒΙΤΣΙΩΤΗΣ ΑΒΕΕ	21	Ζευγολατιό	Ν
48	Σιάχος Α.	23	Ζευγολατιό	Ο





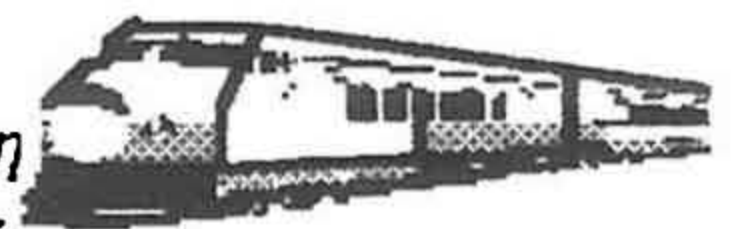
49	ΒΙΟΛΜΕΤ ΑΕ	31	Ισθμια	Ο
50	Ορφανίδη Αφοι	37	Ισθμια	Ο
51	ΑΛΚΗ	20	Ισθμός	Ο
52	LANDIS & GYR	37	Ισθμός	Ο
53	Μαντζαρη Αφοι	20	Καλαμάκι	Ο
54	ΜΥΛΟΙ ΣΟΓΙΑΣ	20	Καλαμάκι	Ο
55	ΜΟΥΡΙΚΗΣ	25	Καλαμάκι	Ο
56	ΚΕΡΑΦΙΝΑ	33	Καλαμάκι	Ο
57	Λέγγας Κ.	20	Καλλιάνοι	Ο
58	ΚΟΝΦΡΟΥΚΤΑ	20	Καμάρι	Ο
59	ΧΑΡΤ-ΠΑΚ	27	Καμάρι	Ο
60	ΚΟΡΙΝΘΙΑΚΟ ΙΧΘΥΟΤΡΟΦΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ	19	Κατακάλι	Ο
61	Κίσας Π.	20	Κιάτο	Ν
62	Τσολάκος Σ.	20	Κιάτο	Ν
63	Λαγός Β.	20	Κιάτο	Ν
64	Δουβής Κ.	20	Κιάτο	Ν
65	Φωστηρόπουλος μ.	20	Κιάτο	Ν
66	ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ ΚΟΝΣΕΡΒΩΝ ΧΥΜΩΝ	20	Κιάτο	Ο
67	SEVINO	21	Κιάτο	Ο
68	Χουλιάρα Σ.	23	Κιάτο	Ν
69	Παπανικολάου	24	Κιάτο	Ο
70	ΝΥΛΟΝΚΑ	30	Κιάτο	Ο
71	ΣΔΟΥΚΟΣ	24	Κιάτο	Ο
72	Μιχαλόπουλος π.	30	Κιάτο	Ν
73	ΜΠΕΓΛΙΤΗ ΑΦΟΙ	33	Κιάτο	Ο
74	Αγαπίδης Γ.	35	Κιάτο	Ο
75	Κουνινιώτης Α.	20	Κοκκώνι	Ο
76	Φραγκίστας Γ.	20	Κοκκώνι	Ο
77	Καράμπουλας Π.	20	Κοκκώνι	Ο
78	ΛΑΡΣΙΝΟΣ	19	Κόρινθος	Ο
79	ΕΥΡΩΚΑΤ	19	Κόρινθος	Ο
80	ΠΑΤΕΡΗΣ	19	Κόρινθος	Ο
81	Οικονόμου Μ.	20	Κόρινθος	Ο
82	Μανδάκη	20	Κόρινθος	Ο
83	ADAMS	20	Κόρινθος	Ο
84	Βλαδίνοβιτς	20	Κόρινθος	Ν
85	ΕΝΩΣΗ ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΩΝ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	20	Κόρινθος	Ν
86	ΚΕΝΤΡΙΚΗ ΕΝΩΣΗ ΓΕΩΡΓΙΚΩΝ ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΩΝ ΚΟΡΙΝΘΙΑΣ	20	Κόρινθος	Ν
87	ΒΕΚ ΧΕΛΜΟΣ	20	Κόρινθος	Ο
88	ΑΓΡΟΚΟΠ	20	Κόρινθος	Ν
89	ΒΕΚΚΑ	20	Κόρινθος	Ο
90	Κοντόνη Δ.	20	Κόρινθος	Ο
91	Καρπούζος Μ.	20	Κόρινθος	Ο
92	ΜΑΡΚΕΛΟΣ ΦΑΡΜΣ	20	Κόρινθος	Ο
93	Αναργύρου Χ.	21	Κόρινθος	Ο
94	ΑΜΕΝΤΟΡ	22	Κόρινθος	Ν
95	Ουλής Γ	24	Κόρινθος	Ο
96	Πρεδάρη Χ.	24	Κόρινθος	Ν
97	ΚΟΡΤΕΞ	24	Κόρινθος	Ν
98	Κόρτζη Κ.	24	Κόρινθος	Ο





99	Κολοκοντές Δ.	24	Κόρινθος	N
100	Σπυρόπουλος Γ.	24	Κόρινθος	O
101	Σπυροπούλου Π.	24	Κόρινθος	O
102	Σίμος Α.	24	Κόρινθος	O
103	Φουριώτης Α.	25	Κόρινθος	N
104	Λρίτσα	25	Κόρινθος	N
105	Γκίλλας Αθ.	25	Κόρινθος	N
106	ΑΒΕΕΞ	25	Κόρινθος	N
107	Καζέπης Α.	26	Κόρινθος	O
108	Σπηλιώτης Α.	26	Κόρινθος	N
109	ΚΑΡΤΟΝΠΙΑΚ	27	Κόρινθος	O
110	Παπαθανασίου Σ.	29	Κόρινθος	O
111	Ρωτίδης Δ.	29	Κόρινθος	N
112	ΚΟΡ-ΦΙΛ	30	Κόρινθος	O
113	Κακαλίδης Δ.	30	Κόρινθος	O
114	Μπάρτζης Β.	30	Κόρινθος	O
115	ΚΟΣΜΟΦΑΡΜ	31	Κόρινθος	N
116	ΟΥΝΙΟΝ ΣΠΡΑΥ	31	Κόρινθος	O
117	Φούλη Β.	33	Κόρινθος	O
118	Καραντάνης Χ.	33	Κόρινθος	N
119	ΑΣΗΜΑΚΟΠΟΥΔΟΥ	33	Κόρινθος	N
120	Γιανέσκης	33	Κόρινθος	N
121	Νικολάου Α.	33	Κόρινθος	O
122	Μαυροειδής Μ.	33	Κόρινθος	O
123	Καλαράς Κ.	33	Κόρινθος	N
124	Ζαφρανάς Κ.	33	Κόρινθος	O
125	ΜΙΧΟΠΟΥΛΟΙ ΑΦΟΙ	33	Κόρινθος	O
126	Αθανασόπουλος	33	Κόρινθος	N
127	Νικολάου Ε.	33	Κόρινθος	O
128	HELLAS CAN	35	Κόρινθος	O
129	ΝΑΝΑΣ ΕΛΛΑΣ	35	Κόρινθος	N
130	HELM HELLAS	36	Κόρινθος	N
131	ΒΙΛΟ	36	Κόρινθος	O
132	Λιμνιάτης Χ.	37	Κόρινθος	O
133	ΣΕΛΜΑΚΟ	37	Κόρινθος	N
134	Παπουτσής Ι.	37	Κόρινθος	O
135	Γκιώνης Γ.	37	Κόρινθος	O
136	Στάρφας Α.	20	Αρχ. Κόρινθος	N
137	ΜΑΡΡΑ ΑΦΟΙ	20	Αρχ. Κόρινθος	N
138	Λεσιώτης Ν	23	Αρχ. Κόρινθος	N
139	Δήμας	30	Αρχ. Κόρινθος	O
140	ΚΑΠΛΑΝΗ Α	30	Αρχ. Κόρινθος	O
141	Βελετάκος Α.	30	Αρχ. Κόρινθος	O
142	Θάνος Σ.	31	Αρχ. Κόρινθος	O
143	ΣΩΛΗΝΟΥΡΓΙΑ ΚΟΡΙΝΘΟΥ	35	Αρχ. Κόρινθος	N
144	Παπαφίλη	20	Κυρά Βρύση	O
145	Χριστίδη Α.	23	Κυρά Βρύση	O
146	ΕΥΛΕΚΟ	23	Κυρά Βρύση	N
147	Τρακάδας Π.	31	Κυρά Βρύση	O
148	ΣΙΣΕΡΟ	32	Κυρά Βρύση	O
149	Μ Γ Σ	36	Κυρά Βρύση	O
150	Πυρίνης Ι.	37	Κυρά Βρύση	O





151	Μποζαντζής Δ.	29	Λαύκα	N
152	Ανταλουδάκης	20	Λέχαιο	N
153	ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΛΕΧΑΙΟΥ	20	Λέχαιο	N
154	Γκίκας Σ.	21	Λέχαιο	O
155	Ησαΐας Π.	37	Λέχαιο	N
156	ΘΡΟΥΒΑΛΑ ΑΦΟΙ	20	Λουτράκι	O
157	ΜΠΕΚΙΑΡΗ ΑΦΟΙ	20	Λουτράκι	O
158	Ταμπόσης Δ.	20	Λουτράκι	O
159	Δέδες Κ.	20	Λουτράκι	O
160	Ταμπόσης Α.	20	Λουτράκι	N
161	ΠΕΥΚΑΚΙ	20	Λουτράκι	O
162	ΗΒΗ	21	Λουτράκι	O
163	Αμερικάνης Θ.	21	Λουτράκι	O
164	Μπουρδή Π	28	Λουτράκι	O
165	Προβής Ν.	30	Λουτράκι	O
166	ΠΛΑΣΤΙΚΑ ΛΟΥΤΡΑΚΙΟΥ	30	Λουτράκι	O
167	Τριαντάφυλος Ι.	33	Λουτράκι	N
168	Δοσχόρης Ν.	33	Λουτράκι	N
169	Λέκκας Μ.	31	Λουτράκι	O
170	Βύζας Ι.	20	Λυκοποριά	O
171	Καλαντζής	20	Μπολάτι	N
172	ΧΑΤΖΗΚΥΡΛΗ ΑΦΟΙ	24	Μπολάτι	O
173	Γεωμπρές Β.	20	Νεμέα	O
174	Γεωμπρές Γ.	20	Νεμέα	N
175	Καμπούρης Χ.	20	Νεμέα	N
176	Παπαδόπουλος Π.	20	Νεμέα	N
177	Νικολάου Ι.	21	Νεμέα	N
178	Μητραβέλας Α.	21	Νεμέα	O
179	ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΝΕΜΕΑΣ	21	Νεμέα	N
180	Παπαϊωάννου	21	Αρχ. Νεμέα	N
181	ΣΥΝΕΤΑΙΡΙΣΜΟΣ ΕΥΛΟΚΑΣΤΡΟΥ	20	Ευλόκαστρο	N
182	Μητζαλής Γ.	24	Ευλόκαστρο	O
183	Κωνσταντόπουλου Π.	24	Ευλόκαστρο	N
184	Τσεμετζής Α.	24	Ευλόκαστρο	N
185	ΓΚΕΛΗ ΑΦΟΙ	19	Ευλοκέριζα	O
186	Σταματιάδης	35	Ευλοκέριζα	O
187	Τσέκος Ε.	20	Πάσιο	O
188	Παπαϊωάννου Η.	31	Περαχώρα	O
189	Κουρούγης Π.	30	Σολωμός	O
190	ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΑΛΑΣ	20	Σουσάκι	O
191	ΣΟΥΛΦΟΥΡ ΕΛΛΑΣ	31	Σουσάκι	O
192	FULGOR HELLAS	35	Σουσάκι	O
193	ΣΕΛΟΝΤΑ	19	Σοφικό	O
194	ΓΕΩΡΓΙΑΡΗ ΜΥΛΟΙ	20	Χιλιομόδι	O
195	Σκούρτης Α.	20	Χιλιομόδι	O
196	Μενεγάτος Ι.	20	Χιλιομόδι	O
197	ΒΙΟ ΟΡΓΑΝΙΚΑ ΛΙΠΑΣΜΑΤΑ	31	Χιλιομόδι	O

Πηγή: Τσεκούρας κ.α., 1988.

