

**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΘΕΣΣΑΛΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΜΗΧΑΝΙΚΩΝ ΧΩΡΟΤΑΞΙΑΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ**

**ΑΔΡΙΑΤΙΚΟΣ ΔΙΑΔΡΟΜΟΣ : ΟΙ ΛΙΜΕΝΕΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ ΚΑΙ
ΠΑΤΡΑΣ ΩΣ ΔΥΤΙΚΕΣ ΠΥΛΕΣ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ.ΟΙ ΦΟΡΤΟΙ
ΔΙΑΚΙΝΗΣΗΣ ΚΑΤΑ ΤΗ ΔΕΚΑΕΤΙΑ 1990-2000.**



ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΜΠΟΥΡΔΟΠΟΥΛΟΣ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ

ΠΑΤΡΑ,2002

Πρόλογος

Η εργασία αυτή αναδεικνύει το ρόλο των λιμένων Ηγουμενίτσας και Πάτρας ως Δυτικών Πυλών της Ελλάδας στα πλαίσια του Αδριατικού Διαδρόμου. Αναλύει τη θέση τους στο Εθνικό Σύστημα Μεταφορών και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και εντοπίζει το μελλοντικό τους ρόλο στον Ελλαδικό χώρο. Παράλληλα, συγκεντρώνει, ομαδοποιεί και αξιοποιεί διαγραμματικά τα στοιχεία των φόρτων διακίνησης των λιμένων Ηγουμενίτσας και Πάτρας σε σχέση με τους Αδριατικούς Λιμένες για εξαγωγή συμπερασμάτων για την πορεία των δύο λιμένων.

Ευχαριστώ θερμά τον Επίκουρο Καθηγητή κ. Π. Σκάγιαννη, επιβλέποντα καθηγητή της διπλωματικής μου εργασίας, τόσο για την καθοδήγησή του, όσο και για την υπομονή και συμπαράστασή του κατά τη διάρκεια της εργασίας αυτής.

Επίσης ευχαριστώ : Τους κ. Γ. Πετράκο, Αναπληρωτή Καθηγητή και Β. Παππά, Επίκουρο Καθηγητή, μέλη της τριμελούς εξεταστικής επιτροπής. Τον τέως Πρόεδρο του Λιμενικού Ταμείου Πατρών κ. Ι. Δημαρά, Πολιτικό Μηχανικό-Συγκοινωνιολόγο, για τη χορήγηση των στοιχείων διακίνησης του λιμένα Πάτρας. Ιδιαίτερα ευχαριστώ τον κ. Ν. Μηλιώνη, Πολιτικό Μηχανικό-Συγκοινωνιολόγο, για τη χορήγηση στοιχείων και απαραίτητης βιβλιογραφίας για την εκπόνηση αυτής της μελέτης, για τις εύστοχες παρατηρήσεις του, καθώς και για τη φιλική συνεργασία που είχα μαζί του.

Τέλος ευχαριστώ τους γονείς μου για την ηθική τους υποστήριξη.

Κ. Μπουρδόπουλος

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

σελ

1. Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις Μεταφορές.....	1
1.1. Εισαγωγή.....	1
1.2. Η Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική των Μεταφορών : Ιστορική Αναδρομή.....	1
 2. Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις Θαλάσσιες Μεταφορές.....	6
2.1. Γενικά στοιχεία της πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	6
2.2. Το Νομοθετικό πλαίσιο της Ε.Ε. για τις Θαλάσσιες Μεταφορές.....	10
2.3. Το Θεσμικό Πλαίσιο της Ε.Ε. για τις Θαλάσσιες Μεταφορές.....	13
2.4. Ο Κανονισμός 3577/92 για την άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας.....	14
 3. Διευρωπαϊκά Δίκτυα.....	15
3.1. Γενικά στοιχεία για την πολιτική της Ε.Ε. για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα : Σύντομη Ιστορική Αναδρομή.....	15
3.2. Το Σύστημα των Διευρωπαϊκών Δικτύων στην Ελλάδα.....	17
3.2.1. Κατευθύνσεις, στόχοι και χωρικές επιπτώσεις της πολιτικής των ΔΕΔ στην Ελλάδα.....	18
3.2.1.1. Οδικά Δίκτυα.....	22
3.2.1.2. Σιδηροδρομικά Δίκτυα.....	25
3.2.1.3. Θαλάσσια Δίκτυα.....	27
3.2.1.4. Δίκτυα Συνδυασμένων Μεταφορών.....	30
3.3. Το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών στα πλαίσια της Μελέτης «Ελλάδα 2010» : Στόχοι και προοπτικές ανάπτυξης.....	31
 4. Άξονας της Αδριατικής.....	36
4.1. Η στοιχειοθέτηση του Άξονα της Αδριατικής και ο ευρύτερος ρόλος του.....	36
4.2. Λιμένας Ηγουμενίτσας : Βασικά χαρακτηριστικά και προοπτικές.....	38
4.3. Η θέση του λιμένα Ηγουμενίτσας στο Εθνικό Δίκτυο Μεταφορών και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα.....	41
4.4. Λιμένας Πάτρας : Βασικά χαρακτηριστικά και προοπτικές.....	44
4.5. Η θέση του Λιμένα Πάτρας στο Εθνικό Δίκτυο Μεταφορών και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα.....	47

5. Εμπορευματικά Κέντρα - Εμπορευματικές Μεταφορές :	
Ο ρόλος της Πάτρας ως Εμπορευματικό και Διαμετακομιστικό Κέντρο.....	52
5.1. Ιστορική εξέλιξη, χαρακτήρας και μορφή των Εμπορευματικών Κέντρων.....	52
5.2. Ο ρόλος των Εμπορευματικών Κέντρων και τα οφέλη που προκύπτουν από τη δημιουργία τους.....	54
5.3. Το Ελληνικό Σύστημα Εμπορευματικών Κέντρων και Μεταφορών.....	55
5.3.1. Περιγραφή της υπάρχουσας κατάστασης.....	55
5.3.2. Η δημιουργία Δικτύου Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα : Απαιτήσεις που συντείνουν στη δημιουργία τους, στόχοι και αναμενόμενα οφέλη.....	57
5.4. Ο ρόλος της Πάτρας ως Εμπορευματικό - Διαμετακομιστικό κέντρο.....	59
5.5. Η δημιουργία Εμπορευματικού Κέντρου Μεταφορών στην Πάτρα : Προοπτικές και οφέλη.....	61
6. Λιμένες Ηγουμενίτσας και Πάτρας.	
Αναλυτική παρουσίαση των φόρτων διακίνησης από και προς τους Λιμένες Ιταλίας κατά την δεκαετία 1990-2000.....	67
6.1. Λιμένας Ηγουμενίτσας : Αναλυτική παρουσίαση και περιγραφή των φόρτων διακίνησης από και προς τους λιμένες Ιταλίας κατά την δεκαετία 1990-2000 σε μορφή πινάκων και διαγραμμάτων.....	67
6.2. Λιμένας Πάτρας : Αναλυτική παρουσίαση και περιγραφή των φόρτων διακίνησης από και προς τους λιμένες Ιταλίας κατά την δεκαετία 1990-2000 σε μορφή πινάκων και διαγραμμάτων.....	90
6.3. Μελέτη των στοιχείων και διαγραμμάτων διακίνησης των γραμμών Ηγουμενίτσας - Ιταλίας κατά την περίοδο 1990-2000. Εξαγωγή συμπερασμάτων.....	113
7. Βιβλιογραφία.....	127
8. Παράρτημα.....	129

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1 : Λιμένας Ηγουμενίτσας : Μηνιαία Διακύμανση Επιβατικών Φόρτων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000.....	78
Διάγραμμα 2 : Λιμένας Ηγουμενίτσας : Μηνιαία Διακύμανση Φόρτων Φορτηγών Οχημάτων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000.....	79
Διάγραμμα 3 : Λιμένας Ηγουμενίτσας : Μηνιαία Διακύμανση Φόρτων Επιβατικών Οχημάτων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000.....	80
Διάγραμμα 4 : Λιμένας Ηγουμενίτσας : Μηνιαία Διακύμανση Φόρτων Λεωφορείων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000.....	81
Διάγραμμα 5 : Λιμένας Ηγουμενίτσας : Μηνιαία Διακύμανση Φόρτων Δικύκλων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000.....	82
Διάγραμμα 6 : Κίνηση Επιβατών Λιμένων Ηγουμενίτσας - Ιταλίας κατά την περίοδο 1990-2000.....	83
Διάγραμμα 7 : Κίνηση Ι.Χ. Λιμένων Ηγουμενίτσας - Ιταλίας κατά την περίοδο 1990-2000.....	84
Διάγραμμα 8 : Κίνηση Φορτηγών Λιμένων Ηγουμενίτσας - Ιταλίας κατά την περίοδο 1990-2000.....	85
Διάγραμμα 9 : Κίνηση Λεωφορείων Λιμένων Ηγουμενίτσας - Ιταλίας κατά την περίοδο 1990-2000.....	86
Διάγραμμα 10 : Κίνηση Δικύκλων Λιμένων Ηγουμενίτσας - Ιταλίας κατά την περίοδο 1990-2000.....	87
Διάγραμμα 11 : Συνολική Κίνηση Λιμένα Ηγουμενίτσας κατά την περίοδο 1990-2000.....	88
Διάγραμμα 12 : Διακίνηση των επιμέρους φόρτων από Ηγουμενίτσα ανά λιμένα Ιταλίας κατά τη δεκαετία 1990-2000.....	89
Διάγραμμα 13 : Λιμένας Πάτρας : Μηνιαία Διακύμανση Επιβατικών Φόρτων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000.....	101
Διάγραμμα 14 : Λιμένας Πάτρας : Μηνιαία Διακύμανση Φόρτων Φορτηγών Οχημάτων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000.....	102
Διάγραμμα 15 : Λιμένας Πάτρας : Μηνιαία Διακύμανση Φόρτων Επιβατικών Οχημάτων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000.....	103
Διάγραμμα 16 : Λιμένας Πάτρας : Μηνιαία Διακύμανση Φόρτων Λεωφορείων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000.....	104

Διάγραμμα 17 : Λιμένας Πάτρας : Μηνιαία Διακύμανση Φόρτων Δικύκλων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000.....	105
Διάγραμμα 18 : Κίνηση Επιβατών Λιμένων Πάτρας - Ιταλίας κατά την περίοδο 1990-2000.....	106
Διάγραμμα 19 : Κίνηση Ι.Χ. Λιμένων Πάτρας - Ιταλίας κατά την περίοδο 1990-2000.....	107
Διάγραμμα 20 : Κίνηση Φορτηγών Λιμένων Πάτρας - Ιταλίας κατά την περίοδο 1990-2000.....	108
Διάγραμμα 21 : Κίνηση Λεωφορείων Λιμένων Πάτρας - Ιταλίας κατά την περίοδο 1990-2000.....	109
Διάγραμμα 22 : Κίνηση Δικύκλων Λιμένων Πάτρας - Ιταλίας κατά την περίοδο 1990-2000.....	110
Διάγραμμα 23 : Συνολική Κίνηση Λιμένα Πάτρας κατά την περίοδο 1990-2000....	111
Διάγραμμα 24 : Διακίνηση των επιμέρους φόρτων από Πάτρα ανά λιμένα Ιταλίας κατά τη δεκαετία 1990-2000.....	112
Διάγραμμα 25 : Σύγκριση Εξέλιξης Ετήσιων Φόρτων Βαρέων Οχημάτων στις Γραμμές Πάτρας/Ηγουμενίτσας- Ιταλίας, 1990-2000.....	120
Διάγραμμα 26 : Σύγκριση Εξέλιξης Ετήσιων Φόρτων Επιβατικών Οχημάτων στις Γραμμές Πάτρας/Ηγουμενίτσας- Ιταλίας, 1990-2000.....	121
Διάγραμμα 27 : Σύγκριση Εξέλιξης Ετήσιων Φόρτων Λεωφορείων στις Γραμμές Πάτρας/Ηγουμενίτσας- Ιταλίας, 1990-2000.....	122
Διάγραμμα 28 : Σύγκριση Εξέλιξης Ετήσιων Φόρτων Δικύκλων στις Γραμμές Πάτρας/Ηγουμενίτσας- Ιταλίας, 1990-2000.....	123
Διάγραμμα 29 : Σύγκριση Εξέλιξης Ετήσιων Επιβατικών Φόρτων στις Γραμμές Πάτρας/Ηγουμενίτσας- Ιταλίας, 1990-2000.....	124
Διάγραμμα 30 : Σύγκριση των επιμέρους φόρτων διακίνησης Πάτρας και Ηγουμενίτσας προς την Ιταλία κατά την δεκαετία 1990-2000.....	125
Διάγραμμα 31 : Σύγκριση των επιμέρους φόρτων διακίνησης Πάτρας και Ηγουμενίτσας προς την Ιταλία κατά το έτος 2000.....	126
Διαγράμματα Παραρτήματος	

1. Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις Μεταφορές

1.1. Εισαγωγή

Οι μεταφορές αποτελούν έναν τομέα που έχει άμεση σχέση με τη βιομηχανία, την οικονομία και την πολιτική και έχουν παίξει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στις διαδικασίες ενοποίησης της μεταπολεμικής Ευρώπης. Η πολιτική των μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελεί ουσιαστικό μέρος της γενικότερης πολιτικής για την ολοκλήρωση της Ευρωπαϊκής αγοράς που ένα από τα σημαντικά μέσα υλοποίησής της είναι η ελεύθερη μετακίνηση προσώπων και αγαθών. Επειδή σε ένα μεγάλο βαθμό οι μεταφορές αποτελούν οικονομική δραστηριότητα, η πολιτική της Ε.Ε. αποσκοπεί στην ελεύθερη εγκατάσταση και παροχή υπηρεσιών από τους φορείς εκείνους που εμπλέκονται στο έργο των μεταφορών (Σκάγιαννης, 1994). Παρόλο που είχε θεωρηθεί ότι η κοινή πολιτική στον τομέα των μεταφορών θα ήταν ο βασικός μοχλός επιτυχίας προς μια Ενιαία Ευρωπαϊκή αγορά, υπήρξε μια καθυστέρηση για παραπάνω από σαράντα χρόνια, η οποία οφειλόταν σε μεγάλο βαθμό στον προστατευτισμό που έδειξαν τα κράτη όσον αφορά τα σύνορά τους (Masterplan Ηγουμενίτσας).

Η πολιτική των μεταφορών προσανατολίζεται κυρίως προς τις παρακάτω κατευθύνσεις :

- *Ενοποίηση* : ανάπτυξη πρωτοβουλιών για την εναρμονοποίηση της τεχνικής, κοινωνικής και οικονομικής πολιτικής των χωρών μελών.
- *Απελευθέρωση* : χρησιμοποίηση των δυνάμεων της αγοράς προς ενίσχυση των προβληματικών και μη αποτελεσματικών χωρών.
- *Κατασκευή* : χάραξη πολιτικής για την ανάπτυξη διασυνοριακής υποδομής και εξελιγμένων τρόπων πληρωμής για τη χρήση του δικτύου.

1.2. Η Κοινή Ευρωπαϊκή Πολιτική των Μεταφορών : Ιστορική Αναδρομή.

Για πολλά χρόνια η πορεία προς την πραγματοποίηση της Κοινής Πολιτικής των Μεταφορών (ΚΠΜ) ήταν αργή, ιδίως σε σχέση με τον σημαντικό ρόλο και την ουσιαστική σημασία των μεταφορών για την κοινοτική οικονομία. Σταθμός στην πολιτική των μεταφορών της Ε.Ε. αποτέλεσε η συνθήκη της Ρώμης, αν και πολλές φορές απαιτήθηκε η παρέμβαση του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου σε

θέματα ερμηνείας των διατάξεων περί μεταφορών προκειμένου να επιτευχθεί πρόοδος. Το 1985 το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο εξέδωσε μια απόφαση βαρύνουσας σημασίας, σύμφωνα με την οποία οι χερσαίες μεταφορές εμπορευμάτων και επιβατών καθίστανται ελεύθερες για όλες τις εταιρίες ανεξαρτήτως εθνικότητας και τόπου εγκατάστασης (Masterplan Λιμένα Ηγουμενίτσας).

Παράλληλα, το 1985 συνετάχθη και η «Λευκή Βίβλος» από την επιτροπή που αφορούσε την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς. Ο τομέας των μεταφορών συμπεριελήφθη στις δράσεις που έπρεπε να αναληφθούν κατά άμεση προτεραιότητα προκειμένου να ολοκληρωθεί η εσωτερική αγορά. Παράλληλα η κατάργηση των περιορισμών στην παροχή υπηρεσιών όσον αφορά τον τομέα των μεταφορών, οδήγησε σε αντίστοιχες καταργήσεις και άλλων περιορισμών διοικητικής, τεχνικής, φορολογικής και τελωνειακής φύσης.

Το 1986 η Κοινότητα δημοσίευσε την πρώτη από μια σειρά από αναφορές σχετικά με την ΚΠΜ στην οποία συμπεριλάμβανε όλους τους τομείς των μεταφορών (CEC 1986 a). Παράλληλα, το 1986 συνετάχθη η Ενιαία Ευρωπαϊκή Πράξη (Single European Act) η οποία συνέδεσε την ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς με την οικονομική και την κοινωνική αλληλεγγύη τις οποίες αντιμετώπιζε ως αλληλοεξαρτώμενους στόχους. Ωστόσο, το άνοιγμα των συνόρων στα πλαίσια της ελεύθερης κυκλοφορίας εμπορευμάτων και προσώπων δεν έφερε τα επιθυμητά αποτελέσματα όσον αφορά τη διευκόλυνση της επικοινωνίας μεταξύ των κρατών. Πολυάριθμα εμπόδια έθεσαν φραγμούς στην εν λόγω ελεύθερη κυκλοφορία, ενώ ταυτόχρονα περιόρισαν την ανάπτυξη των περισσότερο απόκεντρων περιφερειών (www.europa.eu.int). Η εναρμόνιση, η ζεύξη και η ανάπτυξη των υποδομών των κρατών μελών εμφανίστηκαν ως τα βασικά μέσα για την διευκόλυνση της φυσικής κυκλοφορίας εμπορευμάτων και προσώπων, αλλά και για την σταθεροποίηση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Το 1988 βρέθηκε σε εξέλιξη ένα πρόγραμμα δράσης το οποίο περιελάμβανε intercity συνδέσεις και αποσκοπούσε στην περιφερειακή ολοκλήρωση της Ευρώπης. Στα πλαίσια αυτού του προγράμματος καθορίστηκαν έργα μεγάλου βεληνεκούς και μεγάλης Ευρωπαϊκής σημασίας. Τα έργα αυτά είναι τα εξής :

- 1) Το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων που περιλαμβάνει το Παρίσι - Λονδίνο - Βρυξέλλες - Άμστερνταμ - Κολωνία (PBKAL network).

- 2) Το σιδηροδρομικό δίκτυο υψηλών ταχυτήτων που περιλαμβάνει τη Λισσαβόνα - Σεβίλλη - Μαδρίτη - Βαρκελώνη - Λυών.
- 3) Εκσυγχρονισμός του Αλπικού άξονα διαμετακόμισης (Brenner route).
- 4) Βελτίωση του Ευρωπαϊκού συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.
- 5) Εκσυγχρονισμός του Βρετανικού οδικού άξονα προς Ιρλανδία (A5/A55).
- 6) Ολοκλήρωση του Scanlink.
- 7) Ενίσχυση των οδικών συνδέσεων στην Ελλάδα.

Οι δράσεις που σχετίστηκαν με την Ελλάδα αποσκοπούσαν στην ουσιαστική ενίσχυση των οδικών συνδέσεων. Ακολούθησε ένα νέο πρόγραμμα δράσης που επίσης αποσκοπούσε στην ολοκλήρωση της Κοινής Αγοράς στον τομέα των μεταφορών (CEC 1990 b) και τελικά ιδρύθηκε και επίσημα η αρχή που θα είχε σαν σκοπό την άμεση χρηματοδότηση έργων τα οποία η Κοινότητα θεωρούσε ότι είχαν ευρύτερη Ευρωπαϊκή σημασία.

Ουσιαστικό σταθμό στην εξέλιξη της ΚΠΜ αποτέλεσε το 1992, όπου η ΚΠΜ μετατρέπεται και μετεξελίσσεται από μια πολιτική που αποσκοπούσε κυρίως στην ολοκλήρωση της εσωτερικής αγοράς μέσω της κατάργησης των ρυθμίσεων που εμπόδιζαν την ελεύθερη παροχή υπηρεσιών, σε μια πιο ολοκληρωμένη πολιτική που θα αποσκοπούσε στην σωστή και οργανωμένη λειτουργία των κοινοτικών συστημάτων μεταφορών στα πλαίσια πάντα μιας εσωτερικής αγοράς. Βασικό στόχο εξακολουθεί να αποτελεί η ολοκλήρωση των μεταφορικών συστημάτων της εσωτερικής αγοράς της Κοινότητας, ωστόσο για πρώτη φορά η συγκεκριμένη πολιτική λαμβάνει κοινωνική και περιβαλλοντική διάσταση. Τέλος το συγκεκριμένο πρόγραμμα δράσης δίνει έμφαση στη λήψη μέτρων για εκτροπή της κίνησης από το οδικό δίκτυο, προωθεί την πρόσβαση στα δημόσια μέσα μεταφοράς μέσω του προγράμματος «Δίκτυο Πολιτών» και εναρμονίζει τα συστήματα χρέωσης μεταξύ των επί μέρους μεταφορικών μέσων. Η συνθήκη του Μάαστριχτ (1992) αναγνώρισε τη σπουδαιότητα της δημιουργίας διευρωπαϊκών δικτύων στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών, αλλά ουσιαστική πολιτική ώθηση για την δημιουργία των Διευρωπαϊκών Δικτύων δόθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Κοπεγχάγης (Ιούνιος 1993), το οποίο κάλεσε την Επιτροπή και το Συμβούλιο να επιταχύνουν τις σχετικές προπαρασκευαστικές ενέργειες και ταυτόχρονα παρέτεινε την διάρκεια «διευκόλυνσης δανείου» που είχε εγκριθεί κατά τη σύνοδο κορυφής του Εδιμβούργου (Δεκέμβριος 1992) (www.europa.eu.int). Τα αποτελέσματα των

δικτύων αυτών στην άμεση απασχόληση λόγω των έργων, αλλά και στην έμμεση, μέσω της ενθάρρυνσης της οικονομικής ανάπτυξης, αποτέλεσαν αντικείμενο μελέτης στα πλαίσια της Λευκής Βίβλου της Επιτροπής «Ανάπτυξη, ανταγωνιστικότητα, απασχόληση, 1993» και διευκόλυναν σημαντικά την εν λόγω πολιτική βούληση.

Το 1995 η Κοινότητα καθόρισε την ΚΠΜ για την πενταετία (1995-2000) μαζί με το ειδικό πρόγραμμα δράσης (CEC 1995 b).

Οι τρεις βασικοί άξονες δράσης της ΚΠΜ είναι οι εξής :

A. Βελτίωση της ποιότητας

- **Ανάπτυξη συστημάτων** (συνδυασμός μεταφορικών μέσων, νέες τεχνολογίες, έργα υποδομής, δημόσιες μεταφορές, συναγωνισμός).
- **Περιβάλλον** (οι συνέπειες των μεταφορών, διευθέτηση της ζήτησης για μεταφορά προς μέσα φιλικά στο περιβάλλον).
- **Ασφάλεια** (εναρμονοποίηση των κανόνων, βελτίωση, παρακολούθηση).

B. Κοινή Αγορά

- **Πρόσβαση και δομή της αγοράς** (ενίσχυση της ανταγωνιστικότητας των θαλάσσιων μεταφορών, μείωση του κορεσμού της χωρητικότητας / δυναμικότητας).
- **Κόστη, χρεώσεις, τιμολόγηση** (εναρμονοποίηση των συστημάτων χρέωσης ανάμεσα στους τρόπους μεταφοράς, μείωση των διαφορών μεταξύ των μεταφορικών μέσων).
- **Κοινωνική Διάσταση** (εναρμονοποίηση των συνθηκών ασφαλείας και υγείας, εξασφάλιση καλύτερων συνθηκών διαβίωσης και εργασίας).

Γ. Εξωτερική Διάσταση

(προώθηση κοινών ενεργειών με τρίτες χώρες, ενίσχυση των σχέσεων με τρίτες χώρες και οργανισμούς).

Οι οδικές μεταφορές αναπτύχθηκαν με ταχύτατους ρυθμούς, ενώ οι αποστάσεις των αστικών μεταφορών, τόσο των επιβατικών όσο και των εμπορευματικών μειώθηκαν σημαντικά λόγω της ταχύτατης αυτής ανάπτυξης. Σε πολλά αστικά κέντρα είχε επέλθει κατάσταση κορεσμού, ενώ η διαρκής αύξηση του αριθμού των μέσων μεταφοράς (αυτοκίνητα, φορτηγά) είχε σαν αποτέλεσμα την αναπόφευκτη αύξηση της ρύπανσης και του αριθμού των ατυχημάτων, φαινόμενα που δεν αντισταθμίζονται πάντοτε από τις τεχνολογικές και άλλες βελτιώσεις στον τομέα του περιβάλλοντος και της ασφάλειας. Παράλληλα, η περαιτέρω ανάπτυξη της οδικής υποδομής ίσως είναι απαραίτητη σε ορισμένες

περιοχές, αλλά δεν πρόκειται να λύσει το ολοένα αυξανόμενο πρόβλημα του κορεσμού. Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές η κυκλοφορία αυξήθηκε σε ορισμένες περιοχές, κυρίως μεταξύ μεγάλων αστικών κέντρων και μειώθηκε σε κάποιες άλλες, ιδιαίτερα σε παλιές βιομηχανικές περιοχές και σε περιοχές που παρουσίασαν δημογραφική πτώση (Masterplan Λιμένα Ηγουμενίτσας).

Σε σχέση με το σιδηροδρομικό δίκτυο οι επενδύσεις που πραγματοποιήθηκαν θεωρούνται ανεπαρκείς. Ωστόσο, μελλοντικά, η περαιτέρω ανάπτυξη του δικτύου υπερταχείας κυκλοφορίας θα αυξήσει σημαντικά τις δυνατότητες των υφιστάμενων γραμμών, οι οποίες, με πραγματοποίηση κάποιων επενδύσεων θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για εμπορευματικές μεταφορές μεγάλων αποστάσεων ή για άλλες υπηρεσίες.

Η εναέρια κυκλοφορία στο εσωτερικό της Κοινότητας τόσο από, όσο και προς τις χώρες της Ευρώπης γνώρισε μεγάλους ρυθμούς αύξησης, με αποτέλεσμα να είναι αναγκαία περισσότερο από ποτέ η δημιουργία νέων υποδομών. Η ανάπτυξη όμως των εναέριων υποδομών συχνά εμποδίζεται από την μεγάλη διάρκεια των αντίστοιχων μελετών, αλλά και τις διάφορες αντιδράσεις που σχετίζονται με την περιβαλλοντική επιβάρυνση που προκαλούν οι εναέριες μεταφορές. Όσον αφορά τις αεροπορικές μεταφορές, η κοινοτική πολιτική απελευθέρωσης δρομολογήθηκε το 1980, εξελίχθηκε έως τα μέσα της δεκαετίας του '90 σε τρία στάδια και κάλυψε τέσσερις ευρείς τομείς, την πρόσβαση στην αγορά, τον έλεγχο της δυναμικότητας, τις τιμές και τη χορήγηση αδειών εκμετάλλευσης στις εταιρείες.

Σημαντικά σημεία της πολιτικής αυτής είναι :

- η εισαγωγή ενιαίας άδειας αεροπορικών μεταφορών που χορηγείται στις αεροπορικές εταιρείες οι οποίες είναι εγκατεστημένες στην Κοινότητα.
- οι όροι πρόσβασης των μεταφορέων στις ενδοκοινοτικές συνδέσεις.
- οι ναύλοι επιβατών όπου ιδίως προβλέπονται μέτρα άμεσης παρέμβασης της Επιτροπής σε περίπτωση επιβολής αθέμιτων ναύλων. (περιπτώσεις αισχροκέρδειας)
- οι υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών.

Δεδομένου ότι η απελευθέρωση δημιουργεί μια πραγματικά ενιαία αγορά αεροπορικών μεταφορών, η Κοινότητα έχει εναρμονίσει σημαντικό αριθμό κανόνων και προτύπων, ώστε από την άποψη της ισότητας ενώπιον του ανταγωνισμού, όλες οι αεροπορικές εταιρείες να εκκινούν από το ίδιο σημείο.

Έχει θεσπίσει νομοθεσία στον τομέα των τεχνικών προτύπων και των διοικητικών διαδικασιών, με σκοπό την κατάρτιση κοινών προτύπων αξιοπλοΐας των αεροσκαφών, ή στον τομέα της αμοιβαίας αναγνώρισης των αδειών προσωπικού για την άσκηση καθηκόντων στην πολιτική αεροπορία, πράγμα που δίδει τη δυνατότητα άμεσης πρόσληψης χειριστών που είναι υπήκοοι άλλου κράτους μέλους. Η Κοινότητα προέβη επίσης σε ρυθμίσεις όσον αφορά τους τρόπους εφαρμογής των κανόνων ανταγωνισμού στις επιχειρήσεις αεροπορικών μεταφορών και σε κατηγορίες εναρμονισμένων συμφωνιών και πρακτικών (www.europa.eu.int).

Η αξιοποίηση των πλωτών οδών στις χώρες της Κοινότητας εξακολουθεί να είναι περιορισμένη και απευθύνεται αποκλειστικά στη μεταφορά εμπορευμάτων. Οι δυνατότητες πρόσβασης σε επαρκώς εξοπλισμένες πλωτούς οδούς (Ρήνος, Ράδανος) είναι λίγες. Για να μπορέσει το ευρωπαϊκό πλωτό δίκτυο να δεχθεί περισσότερη κυκλοφορία από την υπάρχουσα, πρέπει να πραγματοποιηθούν ουσιαστικές επενδύσεις για τη συντήρηση και τη βελτίωση του υπάρχοντος δικτύου και να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στις εγκαταστάσεις διακίνησης.

Τέλος, ο τομέας των θαλάσσιων μεταφορών σαφώς έχει διαδραματίσει και συνεχίζει να διαδραματίζει πολύ σημαντικό ρόλο τόσο στη διακίνηση επιβατών, όσο και στη διακίνηση εμπορευμάτων μεταξύ των κρατών μελών. Η ακτοπλοΐα τα τελευταία χρόνια έχει εξελιχθεί και προσφέρει νέες δυνατότητες για την ανάπτυξη υπηρεσιών στην κοινοτική θαλάσσια περιφέρεια. Η δυνατότητα χρησιμοποίησης θαλάσσιων αντί χερσαίων μεταφορών για την κάλυψη μικρών αποστάσεων πρέπει να αξιοποιηθεί ιδίως λόγω των πλεονεκτημάτων που προσφέρει η σύγχρονη ακτοπλοΐα (Masterplan Λιμένα Ηγουμενίτσας, www.europa.eu.int).

2. Πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις Θαλάσσιες Μεταφορές

2.1. Γενικά στοιχεία για την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει ένα πολύ μεγάλο μήκος ακτών, πληθώρα νησιών, χερσονήσων και τη μεγαλύτερη συγκέντρωση λιμένων στον κόσμο. Σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη Ήπειρο, η Ευρώπη χαρακτηρίζεται από την μεγαλύτερη αναλογία μήκους ακτών και επιφάνειας. Οι ζώνες αποκλειστικής

οικονομικής εκμετάλλευσης των 200 ν.μ. καλύπτουν μια επιφάνεια μεγαλύτερη των 3.000.000 τ.μ. περιμετρικά των ακτών της. Η Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελεί το μεγαλύτερο εμπορικό εταίρο στην υφήλιο, αφού οι εξαγωγές της καλύπτουν το 25% του παγκοσμίου συνόλου των εξαγωγών και εξαρτάται άμεσα από τις θαλάσσιες μεταφορές, αφού το 90% των εξωτερικών και το 30% των εσωτερικών φορτίων της διακινούνται μέσω θαλάσσης. Οι θαλάσσιες μεταφορές καλύπτουν άνω του ενός δισ. τόνων φορτίου προς, από και μεταξύ των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά την διάρκεια ενός έτους. Το 14% των εμπορικών πλοίων ανά τον κόσμο φέρει σημαία χώρας - μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ άνω του 30% της παγκόσμιας χωρητικότητας κατέχεται ή ελέγχεται από την Ευρωπαϊκή Ένωση ο στόλος της οποίας θεωρείται ως ένας από τους ισχυρότερους στόλους παγκοσμίως. Η θαλάσσια διακίνηση φορτίων στηρίζει την ευρωπαϊκή και παγκόσμια οικονομία, ενώ ο ευρωπαϊκός ναυτιλιακός κλάδος είναι τεράστιος και ποικίλος. Πρόκειται για έναν κλάδο υψηλά ανταγωνιστικό, με τεράστια επιχειρηματική σημασία που απασχολεί 2,5 εκατ. άτομα. Η Ευρωπαϊκή Ναυτιλία προκειμένου να ακμάσει και να ισχυροποιηθεί περισσότερο μελλοντικά, πρέπει να αντέξει στον ισχυρό ανταγωνισμό που επικρατεί παγκοσμίως. Οι ξένες αντίστοιχες ανταγωνιστικές επιχειρήσεις με χαμηλό εργασιακό κόστος εξακολουθούν να προστατεύονται έναντι του ανοικτού ανταγωνισμού. Οι Ευρωπαϊκές πρέπει να είναι ανταγωνιστικές προκειμένου να επιτύχουν και να διατηρήσουν την τεχνολογική, υψηλής προστιθέμενης αξίας, βάση (www.europa.eu.int).

Η ναυτιλιακή πολιτική της Ε.Ε. στοχεύει στην προώθηση της Κοινοτικής ναυτιλίας, στις εξωτερικές σχέσεις, στη θαλάσσια ασφάλεια, στις ναυπηγικές εργασίες και στη θαλάσσια τεχνολογία. Στόχος της πολιτικής είναι η εξασφάλιση της ελεύθερης πρόσβασης στις παγκόσμιες ναυτιλιακές αγορές, από πλοία ασφαλή και φιλικά προς το περιβάλλον, κατά προτίμηση νηολογημένα στα κράτη - μέλη, τα οποία θα απασχολούν πληρώματα αποτελούμενα από υπηκόους της Κοινότητας. Όμως, κατά την τελευταία δεκαετία, τόσο τα πλοία που είναι εγγεγραμμένα στα νηολόγια των κρατών - μελών, όσο και ο αριθμός των απασχολούμενων σε αυτά που προέρχεται από χώρες της Κοινότητας έχουν μειωθεί σε πολύ μεγάλο βαθμό.

Όσον αφορά τα πρότυπα ασφαλείας και τους όρους εργασίας εφαρμόζονται διεθνείς συμβάσεις και ψηφίσματα και προς αυτή την κατεύθυνση

η Κοινότητα δραστηριοποιείται συνεχώς σε παγκόσμια κλίμακα, καταφεύγοντας στα κατάλληλα όργανα όπως ο Διεθνής Οργανισμός Ναυτιλίας (International Maritime Organization). Όσον αφορά το θέμα της ασφάλειας, η Ευρωπαϊκή Ένωση έδωσε τεράστια σημασία στις ασφαλείς και καθαρές θάλασσες. Η ασφάλεια αποτελεί βασικό μέλημα της Ε.Ε. η οποία προστατεύει τις ζωές των ναυτικών, τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων, καθώς και τις θάλασσες και ακτές από τη ρύπανση που προκαλούν οι προσκρούσεις και προσαράξεις. Η Ε.Ε. υποστηρίζει την «ποιοτική ναυσιπλοΐα», μια πολιτική που αποσκοπεί στην αποτελεσματικότητα και ασφάλεια των θαλάσσιων μεταφορών, στη φιλικότητά τους απέναντι στο περιβάλλον, καθώς και στην πετυχημένη σύνδεσή τους με άλλους τρόπους μεταφοράς. Στα πλαίσια αυτής της λογικής δρομολογήθηκε το πρόγραμμα MARTRANS το οποίο επικεντρώνεται στις μεταφορές πολλαπλών τρόπων και στον διοικητικό σχεδιασμό τους. Οι χρήστες και φορείς του τομέα των μεταφορών, οι τερματικοί σταθμοί καθώς και οι λιμένες συνδέονται στα πλαίσια ενός δικτύου πληροφοριών που επιτρέπει καλύτερο προγραμματισμό και βέλτιστο σχεδιασμό των δρομολογίων, με ταυτόχρονη μείωση του κόστους μεταφοράς. Οι Ευρωπαϊκοί λιμένες αποτελούν ζωτικής σημασίας σημεία προσέγγισης στο δίκτυο αυτό και ποικίλλουν ως προς τη μορφή και το μέγεθός τους. Η Ευρωπαϊκή Ένωση διαθέτει 625 θαλάσσιους λιμένες, οι οποίοι αποτελούν «κεντρικές πύλες» μέσω των οποίων διέρχεται μεγάλο μέρος του εμπορίου. Είναι σαφές ότι για την καλύτερη δυνατή επίτευξη των στόχων που τίθενται, απαιτείται χρησιμοποίηση προσωπικού υψηλής εξειδίκευσης (www.europa.eu.int).

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχει υποστηρίξει από κοινού με τον κλάδο, σημαντικό αριθμό προγραμμάτων εφαρμοσμένης έρευνας και ανάπτυξης με σκοπό την επίτευξη της ασφάλειας της ναυσιπλοΐας και της προστασίας του περιβάλλοντος. Όσον αφορά τις πλωτές μεταφορές χρηματοδοτούνται 33 σχέδια έρευνας και ανάπτυξης στα οποία συμμετέχουν 400 ευρωπαϊκές βιομηχανικές επιχειρήσεις, πανεπιστήμια και ερευνητικά ινστιτούτα, ενώ περίπου 30 εκατ. ECU έχουν διατεθεί για την «ποιοτική ναυσιπλοΐα».

Το 1986 υιοθετήθηκαν από το Συμβούλιο σε Κοινοτικό επίπεδο, τα βασικά νομοθετικά μέτρα στο χώρο της Ναυτιλίας, τα οποία διαπνέονταν από την φιλοσοφία της «ανοικτής αγοράς». Από αυτή τη φιλοσοφία του «ανοικτού εμπορίου», στα πλαίσια του οποίου το εμπόριο εξακολουθεί να περιορίζεται σε πλοία νηολογημένα σε κράτη - μέλη και τα οποία φέρουν τις αντίστοιχες σημαίες,

ελάχιστες ήταν οι εξαιρέσεις και αφορούσαν συγκεκριμένες κατηγορίες ενδομεταφορών. Είναι γεγονός ότι η ένταξη ενός σκάφους στα νηολόγια ενός κράτους μπορεί να επιφέρει περισσότερα οικονομικά μειονεκτήματα παρά πλεονεκτήματα. Πρέπει να τηρούνται αυστηρά οι όροι για το απασχολούμενο δυναμικό και να εφαρμόζονται με ακρίβεια οι φορολογικές και κοινωνικές ρυθμίσεις που αφορούν τα πληρώματα. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα σε πολλές περιπτώσεις να καθίσταται οικονομικά ασύμφορη η απασχόληση πληρωμάτων που προέρχονται από χώρες της Κοινότητας, σε πλοία νηολογημένα στην Κοινότητα. Αυτή η «ανοικτή αγορά» προσελκύει ναυτιλιακές επιχειρήσεις από χώρες εκτός Κοινότητας, οι οποίες επιβαρύνονται με πολύ μικρό κόστος. Έτσι, δημιουργείται ένας απευθείας ανταγωνισμός μεταξύ των πλοίων της Κοινότητας και των πλοίων νηολογημένων σε χώρες εκτός Κοινότητας στον τομέα των μεταφορών (Masterplan Λιμένα Ηγουμενίτσας).

Το 1992 ιδρύθηκε το Forum Ναυτιλιακών Κλάδων που συγκέντρωσε όλους τους ευρωπαϊκούς ναυτιλιακούς κλάδους και τις αρμόδιες δημόσιες αρχές. Το Forum αντιπροσωπεύει όλες τις πτυχές του ευρωπαϊκού ναυτιλιακού κλάδου στη διεθνή σκηνή. Παρέχει ουσιαστική βάση για προώθηση ευρύτερης συνεργασίας και διατύπωση πολιτικών και συνοδεύτηκε από ένα γενικό πρόγραμμα έρευνας και ανάπτυξης με σκοπό την αναστροφή της παρακμής του τομέα (www.europa.eu.int).

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη συνέχεια δημιούργησε μια Task Force για το συντονισμό και κατεύθυνση της έρευνας, σε στενή διαβούλευση με τον κλάδο, με σκοπό τη βελτίωση της ανταγωνιστικότητάς του. Οι εργασίες εστιάστηκαν στους εξής τομείς :

- Ναυτιλιακή εκμετάλλευση
- Ναυπήγηση
- Διοικητικές και τεχνικές εγκαταστάσεις λιμένων
- Θαλάσσιοι πόροι

Ο παγκόσμιος χαρακτήρας των ναυτιλιακών κλάδων αναγνωρίστηκε στη Σύνοδο Κορυφής των 7 με τη σύσταση διεθνούς Εταιρείας Ναυτιλιακής Πληροφόρησης (MARIS), της οποίας σκοπός είναι η εξασφάλιση του τομέα από τα πλεονεκτήματα που προκύπτουν από τις εξελίξεις στις τεχνολογίες των επικοινωνιών και πληροφοριών. Ο βασικός συντονισμός όλων των προγραμμάτων

έρευνας της Επιτροπής για το Ναυτιλιακό Τομέα ανελήφθη από την Task Force.

Οι τρεις αποφασιστικής σημασίας στόχοι που προωθούνται είναι οι εξής :

- Επενδύσεις στην έρευνα και ανάπτυξη
- Επιδίωξη της τεχνολογίας καινοτομίας
- Συνεργασία μεταξύ των κρατών - μελών.

2.2. Το Νομοθετικό πλαίσιο της Ε.Ε. για τις θαλάσσιες Μεταφορές.

Το βασικό νομοθετικό πλαίσιο της Ε.Ε. που αφορά τις θαλάσσιες μεταφορές απαρτίζεται από 4 κανονισμούς του 1986, τους κανονισμούς 4055, 4056, 4057 και 4058.

Ο πρώτος κανονισμός (4055/86) καθιερώνει την αρχή της ελεύθερης παροχής θαλασσιών μεταφορών μεταξύ των χωρών - μελών και μεταξύ των χωρών - μελών και τρίτων χωρών. Αναφέρεται στις επιβατικές ή εμπορευματικές τακτικές γραμμές και δεν περιλαμβάνει τις εσωτερικές μεταφορές στις χώρες - μέλη ούτε το cabotage. Ο Κανονισμός αυτός τροποποιήθηκε ελαφρά με τον Κανονισμό 3573/90, αλλά η βασική του αρχή εξακολουθεί να ισχύει.

Ο δεύτερος κανονισμός (4056/86) αφορά τον καθορισμό του τρόπου εφαρμογής των άρθρων 85 και 8 της συνθήκης της θαλάσσιας μεταφοράς, επικεντρώνεται στις λεγόμενες Liner Conferences (συνεργασίες εταιρειών σε τακτικές γραμμές) και θέτει τις προϋποθέσεις λειτουργίας τους. Τροποποιήθηκε ελαφρά με την πράξη προσχώρησης της Αυστρίας, Φινλανδίας και Σουηδίας.

Ο τρίτος κανονισμός (4057/86) αφορά τις πρακτικές αθέμιτου ανταγωνισμού με καθορισμό χαμηλών ναύλων (το γνωστό σαν dumping) και καθιερώνει μέτρα πρόληψης τέτοιων πρακτικών (antidumping) μεταξύ των οποίων και αποζημιώσεις. Ο κανονισμός αυτός αφορά τις τακτικές γραμμές εμπορευματικών μεταφορών (cargo liner services).

Τέλος, ο τέταρτος κανονισμός (4058/86) αφορά την ανάλυση συντονισμένων ενεργειών για να εξασφαλιστεί η ελεύθερη πρόσβαση στις υπερωκεάνιες μεταφορές φορτίων απαγορεύοντας τις σχετικές πρακτικές μοιράσματος φορτίου (cargo sharing arrangements). Προβλέπει μεταξύ άλλων και μια διαδικασία παρέμβασης μέσω του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου (Masterplan Λιμένα Ηγουμενίτσας).

Μετά το 1986, η Ευρωπαϊκή πολιτική για τις θαλάσσιες μεταφορές λαμβάνει νέα διάσταση, με μια νέα σειρά κανονισμών και οδηγιών με ποιο χαρακτηριστικούς τον κανονισμό 3577/92 και την Λευκή Βίβλο για τις θαλάσσιες μεταφορές. Ο κανονισμός 3577/92 καθορίζει τους όρους και τις προθεσμίες έναρξης του cabotage, δηλαδή των εσωτερικών θαλάσσιων μεταφορών στην επικράτεια ενός κράτους - μέλους από σκάφη εγγεγραμμένα σε άλλο κράτος - μέλος.

Οι βασικές αρχές της Ευρωπαϊκής πολιτικής στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών συνοψίζονται ως εξής :

1. Βελτίωση των όρων του ανταγωνισμού στις θαλάσσιες μεταφορές.

Η κατεύθυνση αυτή περιλαμβάνει μια σειρά μέτρων που περιέχονται κυρίως στους κανονισμούς 4055 - 4058/86 και αφορά την ύπαρξη συνθηκών υγιούς ανταγωνισμού με ελευθερία πρόσβασης στην «αγορά» από πλοία όλων των κρατών μελών. Οι όροι του ελεύθερου ανταγωνισμού εφαρμόζονται στις θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ Ελλάδος και Ιταλίας, ενώ από τις 2/1/2004 προβλέπεται να εφαρμόζονται και στην περιοχή του Αιγαίου.

2. Προώθηση των τακτικών γραμμών (Liners).

Η προώθηση των γραμμών αυτών γίνεται τόσο θετικά όσο και αποθετικά. Στην πρώτη περίπτωση τίθενται κίνητρα για τη δημιουργία τακτικών γραμμών στα πλαίσια της επικράτειας της Ε.Ε., ενώ στη δεύτερη περίπτωση προβλέπονται περιορισμοί στις διάφορες συμφωνίες ή πρακτικές που θα μπορούσαν να βλάψουν ή περιορίσουν την ανάπτυξη των τακτικών γραμμών. Αυτό γίνεται κυρίως με τον κανονισμό 4056/86 για την πρώτη περίπτωση και τους κανονισμούς 4057/86 και 4058/86 για τη δεύτερη, ενώ έχουν εκδοθεί και μεταγενέστερες οδηγίες και διευκρινιστικές αποφάσεις.

3. Προστασία του περιβάλλοντος και Ασφάλεια.

Στα πλαίσια της συγκεκριμένης κατεύθυνσης πραγματοποιείται μια προσπάθεια για την αποφυγή της ρύπανσης της θάλασσας από τα πλοία, και φυσικά την προστασία της ζωής και της περιουσίας από θαλάσσια ατυχήματα. Ως προς την προστασία του περιβάλλοντος η Ε.Ε. ακολουθεί πλήρως τις σχετικές προβλέψεις της Διεθνούς Σύμβασης του IMO (International Maritime Organisation), όμως οι προβλέψεις αυτές θεωρούνται ως μάλλον ήπιες και προϊόν διεθνούς «συμβιβασμού». Για τον λόγο αυτό, και ύστερα από πρόσφατα σοβαρά ατυχήματα που συνοδεύτηκαν από επιβάρυνση του περιβάλλοντος οι ΗΠΑ

προχώρησαν μονομερώς το 1990 στη ψήφιση ειδικού νόμου, του Oil Pollution Act, που εισάγει πολύ αυστηρότερες διαδικασίες και προδιαγραφές για τις θαλάσσιες μεταφορές στα χωρικά τους ύδατα.

Στα θέματα της ασφάλειας η Ε.Ε. έχει υιοθετήσει κοινούς κανόνες για την «ευστάθεια» των επιβατικών πλοίων RO/RO, το «σχεδιασμό και κατασκευή των πλοίων τακτικών γραμμών», την «πρόληψη ανθρώπινων σφαλμάτων», κ.λπ.

4. Προώθηση των θαλάσσιων Μεταφορών Μικρών Αποστάσεων.

Στην κατηγορία αυτή υπάγονται οι θαλάσσιες μεταφορές μεταξύ σημείων της παραλιακής ενδοχώρας, μεταξύ νησιών και ενδοχώρας ή μεταξύ νησιών. Πρόκειται δηλαδή για μετακινήσεις μικρών αποστάσεων που χαρακτηρίζονται από τον Αγγλικό όρο Short Sea Shipping (SSS). Στα κείμενα της Ευρωπαϊκής πολιτικής των μεταφορών δίνεται ιδιαίτερη σημασία στο συγκεκριμένο είδος θαλάσσιων μεταφορών, γίνεται πλήρης έρευνα και ανάλυσή του, αλλά δεν έχουν ληφθεί κάποια συγκεκριμένα νομοθετικά μέτρα.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή παρουσίασε μια ανακοίνωση που αφορούσε το Short Sea Shipping το 1995, η πρόοδος της οποίας εξετάστηκε το 1997. Μια νέα ανακοίνωση παρουσιάστηκε το 1999 (Ιούνιος), στα πλαίσια της οποίας διατυπώθηκαν νέες απόψεις και επανεξετάστηκε η συνολική πρόοδος των τελευταίων ετών όσον αφορά την προώθηση του Short Sea Shipping. Το Συμβούλιο κατέληξε στην ανά δύο έτη ανασκόπηση της προόδου και στη σύνταξη αντίστοιχων αναφορών. Περισσότερο από ποτέ τίθεται η ανάγκη ολοκλήρωσης του Short Sea Shipping και καθιέρωσής του στον τομέα των Ευρωπαϊκών Μεταφορών. Η συγκεκριμένη μέθοδος πρέπει να καλύπτει τις απαιτήσεις των χρηστών, να εξελίσσεται δυναμικά και να προσαρμόζεται στις εκάστοτε ανάγκες. Στα πλαίσια των ανακοινώσεων παρουσιάστηκαν πρόσφατα στατιστικά στοιχεία που αποτυπώνουν μια τόνο-χιλιομετρική αύξηση του Short Sea Shipping της τάξης του 23% σε σχέση με την αντίστοιχη αύξηση των οδικών μεταφορών που είναι 26%. Παράλληλα εξετάζεται η περιβαλλοντική διάσταση του SSS καθώς και η ασφάλεια της μεθόδου (www.europa.eu.int).

Η Ανακοίνωση επίσης μελέτησε τον τρόπο που επηρεάζουν το Short Sea Shipping οι διοικητικές διαδικασίες και το ενδεχόμενο να τοποθετούν φραγμούς στην περαιτέρω ανάπτυξή του. Επισημαίνονται τα προβλήματα συγκεκριμένων λιμανιών και οι διοικήσεις των λιμανιών ενθαρρύνονται στα πλαίσια των εμπορικών στρατηγικών τους πλάνων να προάγουν το Short Sea Shipping.

5. Θέματα απασχόλησης και νηολογίου

Η Ε.Ε. έδωσε ιδιαίτερο βάρος στο ζήτημα της εθνικότητας των εργαζομένων στα πλοία με σημαία χώρας - μέλους και πρότεινε ένα ελάχιστο ποσοστό του πληρώματος κάθε πλοίου να είναι εθνικότητας της χώρας - μέλους. Οι χώρες της Ε.Ε. δεν συμφώνησαν στον καθορισμό αυτού του ελάχιστου ποσοστού οπότε το ποσοστό ανά χώρα - μέλος διαφέρει και εξαρτάται από την εκάστοτε νομοθεσία.

Μια διαφορετική προσπάθεια προς αυτή την κατεύθυνση ήταν η δημιουργία νηολογίου της Ε.Ε., γνωστού με το όνομα EUROS, μια προσπάθεια που όμως εγκαταλείφθηκε, αφού προσέκρουσε στην άρνηση των περισσότερων κρατών - μελών, μια άρνηση που σε μεγάλο βαθμό οφείλετο στην αρνητική στάση των πλοιοκτητών.

2.3. Το θεσμικό Πλαίσιο της Ε.Ε. για τις Θαλάσσιες Μεταφορές

Η Ευρωπαϊκή Κοινότητα, λαμβάνοντας υπόψιν το πρόγραμμα του Διευρωπαϊκού Δικτύου Μεταφορών, προσπαθεί με διάφορες προτάσεις να επεξεργασθεί κατάλληλες λύσεις σε προβλήματα που προκύπτουν. Έτσι, έχουν προκύψει τα εξής ψηφίσματα και διακηρύξεις :

- στις 16 Νοεμβρίου 1988, σχετικά με μια ευρωπαϊκή λιμενική πολιτική
- στις 13 Δεκεμβρίου 1990, σχετικά με την ανάπτυξη μιας κοινής πολιτικής των μεταφορών με την προοπτική της ολοκλήρωσης της εσωτερικής αγοράς
- στις 9 Ιουλίου 1991, σχετικά με τις συνδυασμένες μεταφορές στην Ε.Ε. : μια κατάσταση σε εξέλιξη
- στις 18 Μαρτίου 1992, «Διακήρυξη της Νεάπολης» της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου
- στις 12 Ιουνίου 1992, σχετικά με τις μεταφορές στη Μεσόγειο
- στις 12 Ιουνίου 1992, σχετικά με τον ορίζοντα 2000 : Μεταφορές στην Ευρώπη
- στις 11 Ιανουαρίου 1993, σχετικά με την ανάπτυξη της θαλάσσιας κυκλοφορίας και των λιμενικών δραστηριοτήτων στην Αδριατική και το Ιόνιο

- στις 24 Μαρτίου του 1997, σχετικά με μια στρατηγική ανταγωνιστικότητας της κοινοτικής ναυτιλίας
- στις 11 Μαρτίου του 1999 ορίστηκε το πρωτόκολλο 19 σχετικά με τις θαλάσσιες μεταφορές (Συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό χώρο)
- στις 13 Ιουνίου του 2000, σχετικά με το καθεστώς ενίσχυσης το οποίο έθεσε σε εφαρμογή η Ιρλανδία για τις θαλάσσιες μεταφορές που την αφορούσαν

2.4. Ο Κανονισμός 3577/92 για την άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας (Cabotage).

Όσον αφορά τα λιμάνια και τις λιμενικές εγκαταστάσεις και υποδομές, ιδιαίτερη βαρύτητα έχει ο κανονισμός για την άρση του προνομίου της ακτοπλοΐας. Η Ελλάδα αναπτύσσει σταδιακά και ολοένα αυξανόμενα νέες λιμενικές εγκαταστάσεις για την υποδοχή και εξυπηρέτηση εμπορευματικών ροών από και προς την Αδριατική, τη Νοτιοανατολική Μεσόγειο, τη Διώρυγα του Σουέζ, τη Μαύρη Θάλασσα και τις θαλάσσιες οδούς από και προς την Άπω Ανατολή. Η Ελλάδα επίσης παρουσιάζει την ιδιαιτερότητα ότι εκτός από την υποδοχή και προσέλκυση ροών μικρού ή μεγάλου μήκους, εξυπηρετείται από ένα σύστημα ακτοπλοΐας, το οποίο ελέγχεται παρεμβατικά από το κράτος.

Ο κανονισμός 3577/92 αναμένεται να ισχύσει στην Ελλάδα από τις 2-1-2004 (άρθρο 6, παράγραφος 3) και αφορά άμεσα τη χώρα μας και κυρίως τα νησιά του Αιγαίου. Η βασική αρχή στην οποία στηρίζεται ο συγκεκριμένος κανονισμός είναι η ανάγκη ενοποίησης της εσωτερικής αγοράς. Η αγορά αυτή πρέπει να είναι προσβάσιμη από το σύνολο εκείνων που προσφέρουν και εκείνων που ζητούν. Σε μια τέτοια αγορά η τιμή ενός και του αυτού αγαθού θα είναι η ίδια και θα διαφέρει μόνο από το κόστος μεταφοράς. Οι βασικές ρυθμίσεις του Κανονισμού 3577/92 είναι οι εξής :

1. Μετά τη χρονική λήξη των υπαρχουσών αναστολών ισχύος των σχετικών άρθρων (ιδίως του άρθρου 6 παρ. 3 για την Ελλάδα) εφαρμόζεται ελεύθερη κυκλοφορία υπηρεσιών θαλασσίων μεταφορών εντός του κάθε κράτους - μέλους από πλοιοκτήτες άλλων κρατών - μελών. Η μόνη προϋπόθεση που τίθεται είναι για τα πλοία αυτά «να πληρούν όλες τις προϋποθέσεις που απαιτούνται για να εκτελούν ενδομεταφορές στο εν λόγω κράτος - μέλος».

2. Στελέχωση όλων των σκαφών που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ ηπειρωτικών λιμένων σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους όπου είναι νηολογημένο το σκάφος, για σκάφη άνω των 650 κόρων (GT), ενώ η στελέχωση αυτή γίνεται σύμφωνα με τη νομοθεσία του κράτους υποδοχής (όπου δηλαδή εκτελούνται τα δρομολόγια) για σκάφη κάτω των 650 κόρων (GT). Για τα σκάφη που εκτελούν θαλάσσιες ενδομεταφορές μεταξύ λιμένων σε νησιά η στελέχωση γίνεται βάσει της νομοθεσίας του κράτους υποδοχής ανεξαρτήτως όγκου πλοίου.
3. Επιτρέπονται στα κράτη μέλη να επιβάλλουν υποχρεώσεις παροχής «δημόσιας υπηρεσίας» αρκεί αυτές να «περιορίζονται» στο ποιοι λιμένες πρέπει να εξυπηρετούνται, το πόσο συχνά, αν θα είναι τακτική γραμμή ή όχι, στα κόμιστρα που επιβάλλονται και τη στελέχωση του σκάφους. Οι παροχές αυτές πρέπει να δίνονται σε όλους τους πλοιοκτήτες των χωρών μελών της Ε.Ε., και οι ενέργειες του κράτους μέλους στα πλαίσια των υποχρεώσεων αυτών δεν θα πρέπει να δημιουργούν διακρίσεις εις βάρος πλοιοκτητών άλλων χωρών μελών.
4. Σε περιπτώσεις που σημειωθεί «σοβαρή διαταραχή της αγοράς» των εσωτερικών μεταφορών εξαιτίας της απελευθέρωσης των ενδομεταφορών, μπορεί το κράτος μέλος να ζητήσει από την Επιτροπή να λάβει μέτρα διασφάλισης που μπορεί και να περιλαμβάνουν την προσωρινή εξαίρεση της σχετικής ζώνης από το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού 3577.

3. Διευρωπαϊκά Δίκτυα

3.1. Γενικά στοιχεία της πολιτικής της Ε.Ε. για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα : Σύντομη Ιστορική Αναδρομή

Η Συνθήκη του Μάαστριχτ (1992) επισήμανε την αναγκαιότητα δημιουργίας Διευρωπαϊκών Δικτύων στους τομείς των μεταφορών, της ενέργειας και των τηλεπικοινωνιών. Η ουσιαστική πολιτική ώθηση για την δημιουργία Διευρωπαϊκών Δικτύων δόθηκε από το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο της Κοπεγχάγης (Ιούνιος 1993), το οποίο συνέστησε επιτάχυνση των προπαρασκευαστικών ενεργειών. Τον Δεκέμβριο του 1992 η Επιτροπή υπέβαλε τη Λευκή Βίβλο για τη μελλοντική ανάπτυξη της κοινής πολιτικής μεταφορών, με την οποία δεσμεύεται να προωθήσει τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών, ευνοώντας τις συνδέσεις

μεταξύ των κρατών-μελών και τη διαλειτουργικότητα μεταξύ των δικτύων, σεβόμενη τον τομέα του περιβάλλοντος. Η συγκεκριμένη πολιτική για τα ΔΕΔ έχει συνολικό στόχο να μετατρέψει τα επιμέρους εθνικά δίκτυα σε ένα μοναδικό δίκτυο Ευρωπαϊκής διάστασης, περιορίζοντας τα σημεία συμφόρησης και προσθέτοντας τους κόμβους που λείπουν (www.europa.eu.int).

Στη σύσκεψη κορυφής του Essen (1994) επελέγησαν συνολικά δεκατέσσερα μείζονα έργα προτεραιότητας. Δόθηκε ιδιαίτερη έμφαση στη δημιουργία λύσεων αντικατάστασης των οδικών μεταφορών και πραγματοποιήθηκε ένας καταμερισμός των επενδύσεων, το 80% των οποίων προορίζεται για την κατασκευή σιδηροδρομικών γραμμών και το 9% προορίζεται για τις συνδέσεις σιδηροδρομικών γραμμών - οδών.

Το 1996 η Επιτροπή παρουσίασε την ετήσια έκθεση για τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα στην οποία παρουσιάζεται η πρόοδος που έχει επιτευχθεί στα πλαίσια της πραγματοποίησης των προγραμματισμένων ειδικών έργων, ενώ ταυτόχρονα σημειώνεται η ανάγκη αναθεώρησης των χρηματοδοτικών προοπτικών με ανοδική πορεία. Η αντίστοιχη έκθεση του 1997 υπογράμμισε την έλλειψη δημοσίων χρηματοδοτικών μέσων και αξιόπιστης χρηματοδοτικής δομής. Η Επιτροπή συνέστησε στα Κράτη-μέλη να καθορίσουν συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα και χρηματοδοτικό σχέδιο, καταδεικνύοντας την πολιτική τους βούληση και την εμπιστοσύνη τους στις οικονομικές επιπτώσεις των εν λόγω δικτύων. Παράλληλα, προκειμένου να διευκολυνθεί η χρηματοδότηση των έργων πρότεινε τη σύσταση εταιρικών σχημάτων μεταξύ δημοσίου και ιδιωτικού τομέα.

Τέλος, το πρόγραμμα δράσης 2000 (Agenda 2000) επιβεβαιώνει και ισχυροποιεί την ανάγκη συνέχισης των έργων των ΔΕΔ, ενώ επικεντρώνει το ενδιαφέρον του στην ανάπτυξη των συνδυασμένων μεταφορών, αλλά και των έξυπνων συστημάτων μεταφορών. Πρόκειται για ένα βασικό καθοδηγητικό κείμενο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, το οποίο συνθέτει ένα πλαίσιο δράσης και το οποίο εκφράζει τις εκτιμήσεις και τους προσανατολισμούς της Ε.Ε. για την πορεία της μετά το 2000. Η Agenda 2000 χρήζει ιδιαίτερης σημασίας διότι θέτει με ακρίβεια το πλαίσιο των άμεσων μελλοντικών εξελίξεων των Ευρωπαϊκών πολιτικών και επικεντρώνεται στα εξής σημεία :

- ενίσχυση των Ευρωπαϊκών πολιτικών ώστε να μπορέσουν να ανταποκριθούν στη διεύρυνση, την επιδίωξη βιώσιμης ανάπτυξης, την

εξασφάλιση απασχόλησης και τη βελτίωση των συνθηκών ζωής των πολιτών της Ευρώπης

- προετοιμασία της Ένωσης και των υποψήφιων χωρών για τη διεύρυνση
- εξασφάλιση χρηματοδότησης της διεύρυνσης και προσαρμογή των εσωτερικών πολιτικών.

Η ανάγκη δημιουργίας των Διευρωπαϊκών Δικτύων διαφαίνεται καθαρά και στην Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας. Η ανάπτυξή τους χαρακτηρίζεται πρωταρχικής σημασίας και αποσκοπεί τόσο στην αρμονική λειτουργία της εσωτερικής αγοράς, όσο και στην ενίσχυση της οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.

Όσον αφορά τον τομέα των Μεταφορών, η δημιουργία ενός Δικτύου Ευρωπαϊκής κλίμακας είναι θεμελιώδους σημασίας για την κυκλοφορία εμπορευμάτων και προσώπων καθώς και για την ενίσχυση της εδαφικής συνοχής της Ε.Ε. Το 1990, το Συμβούλιο στήριξε ένα πρώτο σχέδιο σιδηροδρομικών γραμμών μεγάλης ταχύτητας το οποίο υπεβλήθη από την Επιτροπή. Κατόπιν, εγκρίθηκαν σωρηδόν τα πρώτα σχέδια δικτύων συνδυασμένων μεταφορών, οδικών μεταφορών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Τα Ευρωπαϊκά Συμβούλια, καθώς και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, έδωσαν μια σειρά αποφασιστικών πολιτικών ωθήσεων και στήριξαν κατά καιρούς την δημιουργία πολύ σημαντικών έργων, όπως η ανάπτυξη σιδηροδρόμων μεγάλης ταχύτητας και η ανάπτυξη αερολιμένων.

Σήμερα, το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών αφορά περίπου το ήμισυ της συνολικής κυκλοφορίας εμπορευμάτων και επιβατών στην Ένωση. Όσον αφορά την πορεία των έργων σημειώθηκε σημαντική πρόοδος, τόσο στον τομέα της συντήρησης των υπαρχόντων τμημάτων, όσο και στον τομέα της κατασκευής των καινούργιων τμημάτων. Μεγάλο μέρος των προγραμματισμένων έργων μεγάλης εμβέλειας έχουν ήδη περατωθεί, ωστόσο έως το 2010 αναμένεται η ολοκλήρωση μεγάλων και περίπλοκων έργων από τεχνική και οικονομική άποψη.

Σε πίνακες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα αποτυπώνονται οι οδικές και σιδηροδρομικές διαδρομές στα πλαίσια των Διευρωπαϊκών Δικτύων, πολλές εκ των οποίων καταλήγουν στην Ελλάδα, καθώς και το εκτιμώμενο κόστος ολοκλήρωσής τους έως το έτος 2015.

3.2. Το Σύστημα των Διευρωπαϊκών Δικτύων στην Ελλάδα.

3.2.1. Κατευθύνσεις, στόχοι και χωρικές επιπτώσεις της πολιτικής των ΔΕΔ στην Ελλάδα.

Η Ελλάδα συνδέεται με τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και πιο συγκεκριμένα με τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης μέσω τριών εναλλακτικών διαδρομών. Από ανατολικά η σύνδεση αυτή πραγματοποιείται μέσω Βουλγαρίας και Ουγγαρίας. Η διαδρομή αυτή είναι μεγάλη, καθίσταται ιδιαίτερα φτωχή σε υποδομές και συνοδεύεται από υψηλά κόμιστρα διαμετακόμισης (transit), με αποτέλεσμα να μην προτιμάται από τους μεταφορείς. Από κεντρικά η σύνδεση πραγματοποιείται μέσω των δημοκρατιών της πρώην Γιουγκοσλαβίας. Και αυτή η διαδρομή είναι ιδιαίτερα προβληματική για τους μεταφορείς λόγω των εκτεταμένων καταστροφών που έχουν προκληθεί στο οδικό δίκτυο και τις αντίστοιχες συγκοινωνιακές υποδομές της χώρας, λόγω της συνεχιζόμενης αστάθειας που επικρατεί, αλλά και λόγω του μεγάλου αριθμού συνόρων που πρέπει να διασχιστούν. Από δυτικά η σύνδεση της Ελλάδας με τις χώρες της Ε.Ε. επιτυγχάνεται μέσω των λιμένων της Ηγουμενίτσας και της Πάτρας. Η διαδρομή αυτή είναι σύντομη, ασφαλής και με πολλές προοπτικές (Masterplan Λιμένα Ηγουμενίτσας).

Η Ελληνική πολιτική των Μεταφορών τα τελευταία χρόνια στοχεύει στην επίτευξη καλύτερης πρόσβασης από και προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αλλά και της υπόλοιπης Ευρώπης. Για την επίτευξη αυτού του στόχου καθορίστηκαν συγκεκριμένες δράσεις σε επίπεδο συγκοινωνιακής υποδομής οι οποίες είναι οι εξής :

- βελτίωση των οδικών και σιδηροδρομικών συνδέσεων στην κατεύθυνση Α-Δ της χώρας. Ο βασικός σκοπός είναι να υπάρξει καλύτερη και πιο αξιόπιστη σύνδεση με τα λιμάνια της Ηγουμενίτσας και της Πάτρας έτσι ώστε με τα πλοία υψηλών ταχυτήτων να υπάρξει σύνδεση με όλους τους ανατολικούς Ιταλικούς λιμένες
- συμπλήρωση των τμημάτων που υπολείπονται στο Ν-Α δίκτυο των Διευρωπαϊκών Δικτύων (οδικό, σιδηροδρομικό και δίκτυο συνδυασμένων μεταφορών)
- βελτίωση και ανάπτυξη της λιμενικής και αεροπορικής υποδομής της χώρας
- προώθηση της διασυνοριακής συνεργασίας μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας

- παροχή εναλλακτικών διαδρομών για σύνδεση της Κοινότητας με τρίτες χώρες (Μ. Ανατολή - Τουρκία)
- ενίσχυση της οικονομικής ανάπτυξης των πιο απομονωμένων περιοχών της Ελλάδας.

Η Κοινή Πολιτική Μεταφορών περιορίζεται στην εναρμόνιση και συμπλήρωση των εθνικών πολιτικών. Οι Κανονισμοί και οι Οδηγίες της Επιτροπής αφορούν κυρίως την εναρμόνιση των δημοσιονομικών, τεχνικών και κοινωνικών θεμάτων που επηρεάζουν τον ανταγωνισμό μεταξύ των εταιρειών που δραστηριοποιούνται στον τομέα των μεταφορών. Από την άποψη αυτή δεν υπάρχει φυσικό αντικείμενο που να εντοπίζεται χωρικά ούτε και χρηματοδοτήσεις με συγκεκριμένη χωρική αναφορά. Τα ευρωπαϊκά δίκτυα μεταφορών δεν έχουν φυσικό αντικείμενο στον εθνικό χώρο, αλλά έχουν μεγάλη στρατηγική σημασία όσον αφορά την ενσωμάτωση της χώρας στον νέο ευρωπαϊκό χώρο. Από αυτή την άποψη, ιδιαίτερη σημασία έχει η σύνδεση του εθνικού, οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου με τους άξονες που διασχίζουν την Βαλκανική και τη συνδέουν με το χώρο της Κεντρικής και Ανατολικής Ευρώπης. Τέλος, στα πλαίσια μιας διαρθρωτικής-περιφερειακής πολιτικής, σημαντικές επενδύσεις υποδομών μεταφορών έχουν ενταχθεί στα πλαίσια των ΜΟΠ, των Επιχειρησιακών Προγραμμάτων και μεγάλων έργων του Α', Β' και Γ' Κοινοτικού Πλαισίου Στήριξης και των Κοινοτικών Πρωτοβουλιών. Οι επενδύσεις εκτελούνται με συγχρηματοδότηση από το ΕΤΠΑ και από το Ταμείο Συνοχής. Η κοινοτική πρωτοβουλία Interreg, που προωθεί τη διασυνοριακή συνεργασία, περιλαμβάνει επίσης σημαντικές επενδύσεις σε υποδομές μεταφορών.

Όσον αφορά την ισότητα πρόσβασης στις παραγόμενες νέες υποδομές και την καινοτομία, οι υποδομές μεταφορών και ιδιαίτερα των διευρωπαϊκών δικτύων μεταφορών, δημιουργούν διαφόρων μορφών πολώσεις και ανισότητες. Σε γενικές γραμμές, οι νέες υποδομές μεταφορών μπορεί να βελτιώνουν συνολικά αλλά δεν εξασφαλίζουν ισότητα πρόσβασης, καθώς ανάλογα με την απόσταση και το ανάγλυφο του εδάφους ορισμένες περιοχές αποκτούν ευκολότερη πρόσβαση στο βασικό δίκτυο μεταφορών. Για παράδειγμα οι περισσότερες περιοχές στην Κεντρική και Δυτική Ελλάδα και την Πελοπόννησο βρίσκονται σε μειονεκτική θέση ως προς τους δύο βασικούς άξονες των Διευρωπαϊκών Δικτύων (ΠΑΘΕ και Εγνατία). Στο διαπεριφερειακό επίπεδο, οι προσπάθειες που επιχειρούνται με τους μεγάλους οδικούς άξονες Βορρά - Νότου (ΠΑΘΕ) και Ανατολής - Δύσης

(Εγνατία) συντίθεται με τις υποδομές των λιμανιών, αεροδρομίων και (σε μικρότερο βαθμό) του σιδηροδρόμου, οδηγώντας έτσι σε ένα περισσότερο ισορροπημένο περιφερειακό σύστημα. Με αυτή την έννοια, οι νέες υποδομές μεταφορών συνεισφέρουν στην ενοποίηση του εθνικού χώρου και εξασφαλίζουν την επικοινωνία μεταξύ των διαφόρων περιοχών. Τα μεγαλύτερα έργα, τα διευρωπαϊκά δίκτυα, οι κόμβοι συνδυασμένων μεταφορών, και οι λουπές εξωτερικές διασυνδέσεις της χώρας, λειτουργούν ταυτόχρονα σε ευρωπαϊκό επίπεδο και κρίνονται ως προς τα κατά πόσο βελτιώνουν την προσπελασιμότητα της χώρας και τη διασύνδεση του εθνικού δικτύου με την υπόλοιπη Ευρώπη. Τα έργα αυτά συναρτώνται πράγματι με τα υπόλοιπα διευρωπαϊκά δίκτυα και ιδίως με τους πανευρωπαϊκούς άξονες που διέρχονται από τα Βαλκάνια. Τα δίκτυα μεταφορών δεν έχουν άμεση σχέση με τη βελτίωση της ισότητας πρόσβασης στην καινοτομία και τις γνώσεις. Οπωσδήποτε όμως η ευκολία επικοινωνίας συνοδεύεται πάντα με καλύτερευση της δυνατότητας πρόσβασης στην πληροφορία και εν τέλει στην καινοτομία και τις γνώσεις. Κάτι τέτοιο, στον ευρωπαϊκό χώρο και την Ελλάδα, συμβαίνει κυρίως μέσα από την ανάπτυξη των δικτύων τηλεπικοινωνιών και ελάχιστα αν όχι καθόλου μέσα από τα κλασικά μέτρα μεταφοράς. Παράλληλα, η συμβολή των υποδομών μεταφορών στην καινοτομία είναι έμμεση και αναφέρεται κυρίως στην ανάπτυξη νέων τεχνικών και νέων προϊόντων στη βιομηχανία που αφορά τον εξοπλισμό καθώς και στον κατασκευαστικό τομέα που υλοποιεί τις νέες υποδομές.

Όσον αφορά την ισορροπία του συστήματος οικισμών και την οργάνωση του αγροτικού χώρου, τα συστήματα μεταφοράς και ιδίως το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο είναι άμεσα συνδεδεμένα με την οργάνωση του δικτύου των οικισμών. Τα διευρωπαϊκά δίκτυα και ειδικότερα οι δύο μεγάλοι οδικοί άξονες ΠΑΘΕ και Εγνατία επιτρέπουν την πύκνωση των σχέσεων μεταξύ των μεγάλων αστικών κέντρων από τα οποία διέρχονται, μειώνουν κατά πολύ τη σχετική απόσταση και αυξάνουν την επικοινωνία μεταξύ τους. Αυτό ισχύει ιδιαίτερα μεταξύ των δύο μεγαλύτερων κέντρων, Αθήνας και Θεσσαλονίκης, που συγκεντρώνουν σχεδόν το μισό πληθυσμό της χώρας. Αντίθετα, ο οδικός άξονας της Εγνατίας δεν έχει την ίδια βαρύτητα ως προς την πύκνωση των ανέσεων και τον κυκλοφοριακό φόρτο, καθώς ενώνει μικρότερα σε μέγεθος αστικά κέντρα με την Θεσσαλονίκη, αλλά από την άλλη μεριά έχει αυξημένη σημασία ως προς τη διασύνδεση με τα Βαλκάνια και την υπόλοιπη Ευρώπη.

Η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη είναι οι σημαντικότεροι κόμβοι του δικτύου, καθώς εδώ οι επενδύσεις αφορούν όλα τα μέσα μεταφοράς (οδικοί άξονες, σιδηρόδρομος, αεροδρόμια, λιμάνια). Η περιφέρεια της Πρωτεύουσας εξελίσσεται με τα έργα που γίνονται, στον μεγαλύτερο κόμβο συνδυασμένων μεταφορών της χώρας. Συνδυασμένες μεταφορές προγραμματίζονται επίσης για την Ηγουμενίτσα και το Ηράκλειο. Η θέση της Ηγουμενίτσας αναβαθμίζεται, καθώς αφενός είναι η δυτική πύλη της Εγνατίας και αφετέρου γίνονται σημαντικά σε μέγεθος πόρων έργα στο λιμάνι της. Αντίστοιχα, αν και ποσοτικά μικρότερα από χρηματοδοτική άποψη, είναι και τα έργα που γίνονται στο Ηράκλειο (οδικός άξονας, λιμάνι, αεροδρόμιο).

Βελτιώνεται επίσης σημαντικά η θέση της Αλεξανδρούπολης, ως ανατολικής πύλης της Εγνατίας, με τα έργα που γίνονται στο λιμάνι. Παράλληλα, αναβαθμίζεται ο ρόλος της Καβάλας, καθώς η σύνδεσή της με το σιδηροδρομικό δίκτυο της επιτρέπει να συνδυάζει όλα τα μέσα μεταφοράς.

Τέλος, σημαντικές παρεμβάσεις γίνονται στον νησιωτικό χώρο μέσω των έργων εκσυγχρονισμού των αεροδρομίων στην Κρήτη, τις Κυκλάδες και τα Δωδεκάνησα.

Ο αγροτικός χώρος και οι μικρότεροι οικισμοί επωφελούνται με διαφορετικό τρόπο από το δίκτυο μεταφορών. Η σημασία εδώ βρίσκεται περισσότερο στο κατά πόσο οι κύριοι άξονες και κόμβοι μεταφορών συνδέονται με ένα πυκνό και αξιόπιστο πλέγμα δευτερευόντων αξόνων και κόμβων που επιτρέπουν την εξυπηρέτηση του δικτύου των μεσαίων και μικρών πόλεων. Εκείνο που θα πρέπει να επισημανθεί είναι ότι τα μεγάλα δίκτυα μεταφορών δημιουργούν διάφορα προβλήματα στους μικρότερους οικισμούς και τον αγροτικό χώρο. Τα προβλήματα αυτά συναρτώνται με δύο βασικά φαινόμενα :

- Το φαινόμενο της «σήραγγας», το οποίο αναφέρεται στο πρόβλημα που δημιουργούν οι περιορισμένες συνδέσεις των δικτύων μεγάλων ταχυτήτων με τις περιοχές μέσα από τις οποίες διέρχονται (οι «είσοδοι» και «έξοδοι» είναι λίγες σε αριθμό και σε μεγάλες αποστάσεις μεταξύ τους). Παρατηρούνται έτσι αφενός προβλήματα αδυναμίας πρόσβασης στον άξονα και αφετέρου επικοινωνίας μεταξύ των περιοχών εκατέρωθεν του άξονα. Αυτό το πρόβλημα συναντάται κυρίως στις παραλιακές περιοχές από τις οποίες διέρχεται ο άξονας ΠΑΘΕ.

- Το φαινόμενο της «άντλησης», το οποίο αναφέρεται στα προβλήματα που συνοδεύουν τη βελτίωση της προσπελασιμότητας των περιφερειακών και σχετικά απομονωμένων περιοχών μέσω των δικτύων μεταφορών. Για πολλές περιοχές η σχετική απομόνωση σημαίνει συχνά ικανότητα επιβίωσης, ενώ δεν είναι δεδομένο ότι η βελτίωση της επικοινωνίας εξασφαλίζει από μόνη της την οικονομική ανάπτυξη. Εμφανίζεται έτσι συχνά ο κίνδυνος ότι η βελτίωση των υποδομών μεταφορών, χωρίς παράλληλη αναβάθμιση του παραγωγικού δυναμικού διευκολύνει την εκμετάλλευση των ενδογενών πόρων αυτών των περιφερειών από μακρινές και πολύ πιο ισχυρές οικονομικά περιφέρειες.

Ως προς τη διατήρηση και τη προστασία του περιβάλλοντος και της πολιτιστικής κληρονομιάς, προβλήματα δημιουργούν όλα τα μέσα μεταφοράς, με μόνη εξαίρεση τον σιδηρόδρομο. Το περιορισμένο σε έκταση σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας, παρά την αναβάθμιση που προωθείται, δεν επιτρέπει σημαντική αλλαγή στον προσανατολισμό των κυκλοφοριακών φορτίσεων προς αυτό το «φιλικό προς το περιβάλλον» μέσο μεταφοράς. Οι μεταφορές δεν έχουν άμεση σχέση με την πολιτιστική κληρονομιά. Σε ορισμένες όμως περιπτώσεις η λειτουργία τους μπορεί να προκαλέσει προβλήματα σε αρχαιολογικούς και άλλους χώρους πολιτισμού. Παράλληλα, τα δίκτυα μεταφορών θα πρέπει να εξασφαλίζουν την αναγκαία πρόσβαση στους χώρους αυτούς.

3.2.1.1 Οδικά Δίκτυα

Από πλευράς οδικών δικτύων τα σημαντικότερα έργα που βρίσκονται σε εξέλιξη και θεωρούνται τμήματα των Διευρωπαϊκών Δικτύων είναι ο αυτοκινητόδρομος Π.Α.Θ.Ε., η Εγνατία Οδός, ο καινούργιος οδικός άξονας Βόλου - Λάρισας - Καλαμπάκας καθώς και ο Δυτικός Διάδρομος, δηλαδή ο άξονας Καλαμάτας - Ιωαννίνων μέσω Πάτρας. Τα δυο πιο σημαντικά έργα είναι ο αυτοκινητόδρομος Π.Α.Θ.Ε. και η Εγνατία Οδός και συμπεριλαμβάνονται στα 14 έργα ύψιστης προτεραιότητας που ορίστηκαν στο Συμβούλιο του Essen (1994).

Ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ αποτελεί τον κύριο οδικό άξονα της χώρας. Μετά την προβλεπόμενη μείωση του κατά 40 χλμ. λόγω της ζεύξης του Μαλιακού, έχει συνολικό μήκος 730 χλμ, συνδέει Πάτρα, Αθήνα, Θεσσαλονίκη και επεκτείνεται ως τα σύνορα (Η ζεύξη του Μαλιακού είναι μέχρι σήμερα υπό

συζήτηση, λόγω μεγάλου κόστους). Ο αυτοκινητόδρομος ανήκει στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα, επανασχεδιάζεται ως κλειστός αυτοκινητόδρομος με Ευρωπαϊκές προδιαγραφές, η κατασκευή του προωθείται με συνέπεια και σταθερότητα και μετά το πέρας των εργασιών θα τον καταστήσουν υπερασύγχρονο. Το έργο του ΠΑΘΕ αναμένεται να στοιχίσει συνολικά 600 δις δρχ. και χρηματοδοτείται από Κοινοτικούς και Εθνικούς πόρους.

Ο αυτοκινητόδρομος ΠΑΘΕ αποτελεί μια οδική αρτηρία νευραλγικής σημασίας, δεδομένου ότι διασχίζει το μεγαλύτερο τμήμα της χώρας, ενώνοντας 6 Περιφέρειες, 11 Νομούς, 14 Πόλεις, 9 μεγάλα Λιμάνια και 6 Αεροδρόμια. Είναι επομένως αναμφισβήτητη η συμβολή του στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη της Ελλάδας. Ο ΠΑΘΕ εξυπηρετεί τις πολύ σημαντικές ανάγκες των μαζικών υπερ-αστικών μετακινήσεων, ειδικότερα στους άξονες Αθήνα - Κόρινθος - Πάτρα και Αθήνα - Υλίκη - Κατερίνη - Θεσσαλονίκη. Επίσης εξυπηρετεί τον οδικό διάδρομο Βορρά - Νότου, που διασφαλίζει την ισόρροπη περιφερειακή ανάπτυξη της χώρας, αφού διέρχεται από μεγάλο αριθμό Νομών (Αττικής, Αχαΐας, Κορίνθου, Φθιώτιδας, Βοιωτίας, Λάρισας, Μαγνησίας, Θεσσαλίας, Κατερίνης, Θεσσαλονίκης). Μέσω του ΠΑΘΕ εξασφαλίζεται η σύνδεση της Ηπειρωτικής Ελλάδας με τους υπόλοιπους νομούς της χώρας, είτε μέσω επαρχιακών οδών, είτε μέσω άλλων μεγάλων οδικών αξόνων όπως η Εγνατία Οδός και ο Δυτικός Άξονας (Καλαμάτα - Πάτρα - Ρίο - Αντίρριο - Ηγουμενίτσα). Τεράστια σημασία έχουν και τα επιμέρους μεγάλης ή μικρότερης εμβέλειας έργα υποδομών, όπως η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου και η ζεύξη Πρέβεζας - Ακτίου. Τέλος, μέσω του ΠΑΘΕ καθίσταται δυνατή και άμεση η πρόσβαση στα μεγάλα αστικά κέντρα της χώρας (Πάτρα, Αθήνα, Λαμία, Λάρισα - Θεσσαλονίκη), στα βόρεια και βορειοανατολικά σύνορα της χώρας, στις υπό ανάπτυξη γειτονικές Βαλκανικές χώρες καθώς και στις χώρες της Ευρώπης μέσω Ιταλίας από το λιμάνι της Πάτρας. Η συμβολή του ΠΑΘΕ είναι καθοριστική, αφού διευκολύνει και συμβάλλει στην ανάπτυξη πολιτιστικών, τουριστικών και οικονομικών σχέσεων με τις χώρες αυτές, με τη χώρα μας να αποκομίζει αντίστοιχα σημαντικά οφέλη (www.mienv.gr).

Η Εγνατία Οδός αποτελεί τμήμα των Διευρωπαϊκών Δικτύων, περιλαμβάνεται στα 14 έργα ύψιστης προτεραιότητας όπως καθορίστηκαν στην συνθήκη του Essen (1994), χρηματοδοτείται από κοινοτικούς και εθνικούς πόρους και ο συνολικός προϋπολογισμός του έργου ανέρχεται στα 750 δις. Είναι έργο

που λειτουργεί στην κατεύθυνση επίτευξης των στόχων της Ενιαίας Εσωτερικής Αγοράς, της απασχόλησης και της οικονομικής συνοχής των κρατών μελών της Ένωσης. Η Εγνατία έχει συνολικό μήκος 687 χλμ., είναι ο πρώτος υψηλών προδιαγραφών οδικός άξονας που διασχίζει οριζόντια την Ελλάδα και προβλέπεται να εξελιχθεί σε κλειστό αυτοκινητόδρομο Ευρωπαϊκών προδιαγραφών, συνεχούς ροής και ταχείας κυκλοφορίας. Αφετηρία της αποτελεί το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, διασχίζει Ήπειρο, Βόρεια Ελλάδα και Έβρο καταλήγοντας στα Ελληνοτουρκικά σύνορα, ενώ διέρχεται από όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα της Βόρειας Ελλάδας (Ηγουμενίτσα, Μέτσοβο, Γρεβενά, Κοζάνη, Βέροια, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Ξάνθη, Κομοτηνή, Αλεξανδρούπολη).

Η Εγνατία Οδός αποτελεί έργο τεράστιας σημασίας για τη χώρα, έργο το οποίο θα συμβάλει στην ανάπτυξη και επικοινωνία της με τις χώρες της Ευρώπης και των Βαλκανίων. Θα αποτελέσει μελλοντικά τη μοναδική ίσως οδική και κατ' επέκταση επικοινωνιακή γέφυρα ανάμεσα στα Ανατολικά και Δυτικά σύνορα του βόρειου τμήματος της Ελλάδας, πετυχαίνοντας έτσι ουσιαστικά την ζεύξη Ευρώπης και Ασίας. (www.egnatia.gr). Συνδέεται με 5 λιμάνια, 8 αεροδρόμια και παράλληλα αποτελεί τον οριζόντιο συλλεκτήρα 9 κάθετων οδικών αρτηριών της Ευρώπης, που συνδέουν την Ελλάδα με την Αλβανία, την ΠΓΔΜ (FYROM), τη Βουλγαρία και τη Τουρκία. Η Εγνατία ενοποιεί και εξασφαλίζει διεξόδους σε ένα φθίνοντα χώρο, στου οποίου την ανάπτυξη αναμένεται να διαδραματίσει καταλυτικό ρόλο. Συμβάλλει αποφασιστικά στη μείωση των περιφερειακών ανισοτήτων προσφέροντας θέσεις εργασίας και σημαντικά κίνητρα ανάπτυξης στις περιοχές που διασχίζει (www.egnatia.gr / www.tee.gr / www.minenv.gr).

Ο Δυτικός Άξονας Β-Ν εντάσσεται στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα μεταφορών, επανακατασκευάζεται και προβλέπεται να αποτελέσει τη ραχοκοκαλιά της συγκοινωνιακής υποδομής της Δυτικής Ελλάδας. Διέρχεται από όλα τα μεγάλα αστικά κέντρα της Δυτικής Ελλάδας, έχει σαν αφετηρία την Καλαμάτα και καταλήγει στην Κακαβιά. Πρώτα δείγματα υλοποίησης του έργου αποτελούν τα έργα ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου, η ζεύξη Ακτίου - Πρέβεζας καθώς και οι παρακάμψεις Αγρινίου και Άρτας (www.minenv.gr).

Η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου είναι ένα κεφαλαιώδους σημασίας έργο υποδομής, με διαστάσεις περιφερειακές, εθνικές και Ευρωπαϊκές. Έχει ενταχθεί στα Διευρωπαϊκά Δίκτυα μεταφορών (1994) και συγκαταλέγεται στα 14 Ευρωπαϊκά έργα πρώτης προτεραιότητας. Στο σταυροδρόμι δύο εκ των πιο

βασικών οδικών αξόνων της χώρας, του ΠΑΘΕ και του Δυτικού Άξονα Β-Ν, καθώς και στην αφετηρία ενός εκ των δευτερευόντων (Αντίρριο - Λαμία), η γέφυρα Ρίου - Αντιρρίου αποκτά βαρύνουσα σημασία για την ανάπτυξη της Δυτικής Ελλάδας και όχι μόνο (www.minenp.gr). Η αποπεράτωση του έργου θα επιφέρει σημαντικά πλεονεκτήματα και θα έχει ιδιαίτερα θετική επίδραση στην ευρύτερη περιοχή, η οποία σε συνδυασμό με τους παραλιακούς κόμβους θα συναποτελέσει έναν ενιαίο γεωπολιτικό, οικονομικό, κοινωνικό και λειτουργικό ιστό. Η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου σε συνδυασμό με την αναβάθμιση του οδικού άξονα Αντιρρίου - Ηγουμενίτσας θα συμβάλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη του Δυτικού χώρου και θα συντελέσει στην αύξηση της ανταγωνιστικότητας του λιμανιού της Πάτρας και την εδραίωσή του ως κύρια πύλη της χώρας προς την Δυτική Ευρώπη (Η Αχαΐα στην Ευρώπη του 21^{ου} αιώνα, Νικολόπουλος Ν.).

Με το έργο της ζεύξης Ακτίου - Πρέβεζας εξασφαλίζεται υποθαλάσσια η οδική διάβαση του διαύλου Πρέβεζας - Ακτίου και έτσι καθίσταται ταχύτερη η σύνδεση Αιτωλοακαρνανίας και Νότιας Ελλάδας, με την παραλιακή ζώνη των νομών Πρέβεζας - Θεσπρωτίας και τον λιμένα Ηγουμενίτσας. Με την περάτωση του έργου λύθηκε ένα μεγάλο συγκοινωνιακό πρόβλημα της Ηπείρου και της Βορειοδυτικής Ελλάδας, ενώ δόθηκαν σημαντικά κίνητρα ανάπτυξης στην ευρύτερη περιοχή (Εφημ. : ΤΑ ΝΕΑ 3-6-98 άρθρο).

Ο καινούργιος οδικός άξονας Βόλου - Λάρισας - Καλαμπάκας ενώνει τον άξονα της Δυτικής Θεσσαλίας (Λαμία - Τρίκαλα - Μέτσοβο) με την Εγνατία Οδό. Μέσω αυτού του άξονα επιτυγχάνεται η απευθείας σύνδεση του λιμανιού της Ηγουμενίτσας με το λιμάνι του Βόλου μέσω ενός σύγχρονου αυτοκινητόδρομου με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση, ενώ ολοκληρώνεται η σύνδεση της Ηγουμενίτσας με τις αγροτικές περιοχές της Κεντρικής Ελλάδας και την βιομηχανική περιοχή του Βόλου.

3.2.1.2 Σιδηροδρομικά Δίκτυα

Η Ελλάδα διαθέτει τη χαμηλότερη σιδηροδρομική πυκνότητα σε σχέση με τις άλλες χώρες της Ε.Ε. (1,9 χμ/χμ²) και αυτό σε μεγάλο βαθμό οφείλεται στη μορφολογία του εδάφους. Το δίκτυο σε πολλά σημεία είναι ανομοιογενές, υπάρχει έλλειψη κέντρων μεταφόρτωσης, ενώ λείπουν και οι σιδηροδρομικές συνδέσεις με τα λιμάνια της χώρας. Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο, με εξαίρεση τον άξονα

Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης και μερικά τμήματα του δικτύου Θεσσαλονίκης - Αλεξανδρούπολης τα οποία έχουν αναβαθμιστεί, παραμένει σε πολύ χαμηλά επίπεδα (www.europa.int.eu).

Παράλληλα, η προσφορά υπηρεσιών του Ο.Σ.Ε. στις μεταφορές (επιβατικές και εμπορικές) είναι πτωτική και αυτό οφείλεται κυρίως στο γεγονός ότι δεν μπόρεσε να παρακολουθήσει τις τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα των μεταφορών. Στις υπηρεσίες που παρέχει ο Ο.Σ.Ε. εντοπίζονται σημαντικά προβλήματα, τα οποία σε μεγάλο βαθμό οφείλονται στη γραφειοκρατία που επικρατεί στην οργανωτική του δομή. Ο Ο.Σ.Ε. δεν κατάφερε να προσαρμοστεί στις σύγχρονες απαιτήσεις, ούτε σε επίπεδο δικτύων, ούτε σε επίπεδο οργάνωσης και διαχείρισης. Εκτός από τις γραμμές που εξυπηρετούνται με αμαξοστοιχίες σύγχρονων προδιαγραφών (INTERCITY), οι υπηρεσίες του Ο.Σ.Ε. χαρακτηρίζονται από χαμηλές ταχύτητες και έλλειψη αξιοπιστίας (Masterplan Λιμένα Ηγουμενίτσας).

Η χάραξη του δικτύου και η βασική υποδομή του ΟΣΕ που κατασκευάστηκε στο τέλος του προηγούμενου και στις αρχές αυτού του αιώνα, μέχρι πολύ πρόσφατα παρέμεινε η ίδια. Δεν υπήρξε ποτέ κεντρικός σχεδιασμός ενός συστήματος μεταφορών, με βάση τις ανάγκες, τη φύση της οικονομίας και το γεωφυσικό ανάγλυφο της χώρας. Αυτό συχνά οδήγησε σε αποσπασματικούς και πολλές φορές αλληλοσυγκρουόμενους τομεακούς προγραμματισμούς. Τα τελευταία χρόνια γίνεται μια προσπάθεια εξορθολογισμού της λειτουργίας του ΟΣΕ ως τμήμα του ευρύτερου δημόσιου τομέα, ενώ ο ΟΣΕ για πρώτη φορά χρηματοδοτείται με ένα σεβαστό ποσό από το 2^ο ΚΠΣ για τη βελτίωση των υποδομών του. Σήμερα περισσότερο από ποτέ είναι αναγκαία η ανάδειξη των δυνατοτήτων και των πλεονεκτημάτων του τρένου και των περιφερειακών δικτύων του ΟΣΕ στις μαζικές μεταφορές και την ανάπτυξη της περιφέρειας, είναι αναγκαία η σφυρηλάτηση της συνεργασίας και της κοινής δράσης μεταξύ νομών, δήμων και άλλων φορέων για την ανάπτυξη της περιφέρειας καθώς και η αναβάθμιση και επέκταση των δικτύων, αλλά και του τροχαίου υλικού του ΟΣΕ, ώστε να καταστεί ανταγωνιστικός και να προσελκύσει μεταφορικό έργο (Ημερίδα : Περιφερειακά και προαστιακά σιδηροδρομικά δίκτυα – Ο Θεσσαλικός σιδηρόδρομος και οι προοπτικές του).

Οι διεθνείς διαδρομές μέσα στην Ελληνική επικράτεια που συνδέονται με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα Υψηλών Ταχυτήτων είναι οι παρακάτω :

- Αθήνα - Θεσσαλονίκη (καινούρια γραμμή υψηλών ταχυτήτων >250 χμ/ώρα)
- Αθήνα - Πάτρα (αναβάθμιση της γραμμής + 200 χμ/ώρα)
- Θεσσαλονίκη - Ειδομένη (αναβάθμιση της γραμμής + 150 χμ/ώρα)
- Θεσσαλονίκη - Προμαχώνας (Ελληνοβουλγαρικά σύνορα - αναβάθμιση της γραμμής + 150 χμ/ώρα)

Από τα υπάρχοντα λιμάνια της χώρας ικανοποιητική σιδηροδρομική σύνδεση διαθέτουν μόνο τα λιμάνια της Θεσσαλονίκης, του Βόλου και της Αλεξανδρούπολης. Ο καινούργιος εμπορευματικός σταθμός του Πειραιά (Ικόνιο), καθώς και τα λιμάνια Ηγουμενίτσας, Ελευσίνας, Λαυρίου και Καβάλας δεν συνδέονται με το σιδηροδρομικό δίκτυο.

Η αναβάθμιση της γραμμής Αθήνας - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο S.P.A. (1989 - 1993) και επέφερε σημαντικές βελτιώσεις. Ο άξονας Πάτρας - Ειδομένης πρόκειται να λειτουργήσει βάσει των προτύπων των Διευρωπαϊκών Δικτύων Υψηλών Ταχυτήτων κατά το έτος 2015. Ένα σιδηροδρομικό έργο τεράστιας σημασίας είναι η αναμενόμενη κατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής Ηγουμενίτσας - Ιωαννίνων - Καλαμπάκας - Θεσσαλονίκης. Η συγκεκριμένη γραμμή είναι ενταγμένη στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Συνδυασμένων μεταφορών, οι μελέτες βρίσκονται σε εξέλιξη και πρέπει να ολοκληρωθούν προκειμένου να ενταχθεί το έργο στο Γ΄ ΚΠΣ. Ένα τεράστιο πλεονέκτημα της χώρας μας είναι ότι ο σιδηρόδρομος είναι τερματικός, άρα μπορεί να αξιοποιηθεί και στις συνδυασμένες μεταφορές με τα σιδηροδρομικά πορθμεία προς Μέση Ανατολή, Αφρική και Μαύρη Θάλασσα (Ψήφισμα αντιπροσωπείας για το σιδηρόδρομο και το Θεσσαλικό Δίκτυο). Μία εναλλακτική λύση στην απευθείας σιδηροδρομική σύνδεση της Ηγουμενίτσας, που προτάθηκε στα πλαίσια της Μελέτης «Ελλάδα 2010» είναι η δημιουργία και ανάπτυξη σιδηροδρομικού ferry σταθμού στην Ηγουμενίτσα. Οι μεταφορείς θα προσεγγίζουν οδικά την Ηγουμενίτσα. Θα πραγματοποιείται μεταφόρτωση σε ειδικά βαγόνια στις εγκαταστάσεις του λιμένα και τα εμπορεύματα θα μεταφέρονται στον προορισμό τους, αφού πρώτα διασχίσουν την Αδριατική σε rail ferry. Δεδομένου ότι οι σιδηροδρομικές γραμμές καταλήγουν στους λιμένες της Νότιας Ιταλίας, θα εξασφαλίζεται ομαλή ροή στη μεταφορά εμπορευμάτων.

3.2.1.3 Θαλάσσια Δίκτυα

Η Ελλάδα είναι η μοναδική από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης που δεν συνορεύει διά ξηράς με καμία από αυτές. Ο μόνος τρόπος άμεσης επικοινωνίας της με τις χώρες της Ε.Ε. είναι διά θαλάσσης.

Η Ελλάδα διαθέτει συνολικά 444 λιμάνια, από τα οποία 11 έχουν χαρακτηριστεί σαν Λιμένες Εθνικής Σημασίας. Το 1993 οι Ελληνικοί Λιμένες χαρακτηρίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Ένωση ως «Πύλες». Λαμβάνουν έναν καινούργιο διαμετακομιστικό ρόλο, για τον οποίο για να μπορέσουν να ανταποκριθούν πρέπει να πραγματοποιηθούν και τα αντίστοιχα έργα υποδομών.

Η ανάπτυξη έργων υποδομής στους Ελληνικούς Λιμένες κρίνεται απαραίτητη προκειμένου να ανταποκριθούν στον διαμετακομιστικό ρόλο που λαμβάνουν και να ξεπεράσουν τις λειτουργικές ανεπάρκειες που τα χαρακτηρίζουν στο σύνολό τους. Το μεγαλύτερο μέρος των Ελληνικών Λιμένων είναι σχεδιασμένα για εξυπηρέτηση συμβατικών δραστηριοτήτων. Η, με την πάροδο των χρόνων μεταβολή των λιμενικών δραστηριοτήτων, η εμφάνιση διαφορετικών και πολλαπλών απαιτήσεων, οι σημαντικές αλλαγές στις τεχνολογίες μετακίνησης, μεταφοράς και ναυπηγικής τεχνολογίας, σε συνδυασμό με τις ριζικές αλλαγές στην γεωγραφία των εμπορευματικών μεταφορών μετά την είσοδο της Ελλάδας στην Ευρωπαϊκή Ένωση, έχουν επιφέρει σημαντικές μεταβολές στο πλέγμα των εξαρτήσεων των λιμένων και έχουν δώσει νέες διαστάσεις στην ευρύτερη περιοχή επιρροής τους. Οι μεταβολές αυτές δημιούργησαν σημαντικά προβλήματα συνύπαρξης των λιμένων με το ευρύτερο αστικό περιβάλλον αλλά οδήγησαν και σε αδυναμία ικανοποιητικής εξυπηρέτησης της ζήτησης (Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων Χώρων Λιμένα Πατρών - Α' ΦΑΣΗ). Οι κυριότερες συγκρούσεις και προβλήματα που χαρακτηρίζουν τους Ελληνικούς Λιμένες είναι τα εξής :

- ανεπάρκεια των συστημάτων των προσβάσεων να εξυπηρετήσουν τους φόρτους κυκλοφορίας που προκαλούνται από τον λιμένα, κυρίως σε ό,τι αφορά την προσπέλαση των οχημάτων. Σε λιμένες που εξυπηρετούν μεγάλη κυκλοφορία οχημάτων οδικών μεταφορών (π.χ. Πειραιάς, Πάτρα), τα αποτελέσματα είναι περισσότερο εμφανή. Η αδυναμία αυτή συνεπάγεται την κυκλοφοριακή επιβάρυνση των συστημάτων των προσβάσεων με κυκλοφορία που ανταγωνίζεται την αστική ζήτηση, και η οποία δεν είναι εύκολα διαχειρίσιμη, ούτε είναι δυνατόν να αντιμετωπισθεί με την εφαρμογή συνήθων μέτρων απαγορεύσεων και ελέγχου.

- υπερβολική φόρτιση της ζώνης γειτνίασης προς τον λιμένα με διαχεόμενη ζήτηση για σύντομη ή διαρκή στάθμευση, η οποία στις περιόδους των αιχμών παίρνει ιδιαίτερα έντονες διαστάσεις. Σε λιμενικές εγκαταστάσεις που έλκουν υψηλή κυκλοφορία βαρέων οχημάτων τα προβλήματα αυτά συμπληρώνονται από προβλήματα ασφάλειας των φορτίων, καθυστερήσεων διεκπεραίωσης και εξυπηρέτησης των μεταφορέων και οδηγών.
- περιβαλλοντική υποβάθμιση από την ανάγκη της συνύπαρξης τόσο διαφορετικών χρήσεων σε στενές ζώνες. Τα εντονότερα φαινόμενα έχουν σχέση με τη συνολικά διαμορφούμενη ποιότητα του αστικού περιβάλλοντος, δεδομένης της αναγκαστικής παρουσίας χρήσεων όχι πάντοτε επιθυμητών.
- υποβάθμιση του θαλάσσιου περιβάλλοντος, αφού συχνά οι λιμενικές εγκαταστάσεις συνυπάρχουν ή φιλοξενούν τις εκβολές των δικτύων συλλογής των αστικών λυμάτων, με αποτέλεσμα πρόσθετες επιβαρύνσεις.
- το σημαντικότερο, ωστόσο, πρόβλημα που αναδεικνύεται, είναι οι έντονα ανταγωνιστικές τάσεις για την αξιοποίηση των, συνήθως περιορισμένων, ελεύθερων χώρων. Αυτό έχει σαν αποτέλεσμα για πολλούς λιμένες την λειτουργική ασφυξία, περιορίζει δραματικά τις δυνατότητες επέκτασης και λειτουργικής αναβάθμισής τους και δυσχεραίνει την αξιοποίηση των προοπτικών και δυνατοτήτων τους.

Λιμένες με ιδιαίτερη σημασία είναι οι λιμένες Πειραιά, Θεσσαλονίκης, Πάτρας, Ηγουμενίτσας, Αλεξανδρούπολης και Βόλου

Τα λιμενικά έργα του Εθνικού Σκέλους του ΥΠΕΧΩΔΕ που συγχρηματοδοτούνται από τα κοινοτικά προγράμματα (ΚΠΣ, ταμείο Συνοχής, Interreg) εντάχθηκαν με βάση προγραμματικό σχεδιασμό. Οι επιλογές των επεμβάσεων έγιναν με βάση προκαθορισμένα κριτήρια και στόχους σχεδιασμού και στρατηγικής των λιμανιών σε εθνικό επίπεδο, μέσα σε δεδομένα οικονομικά όρια που επέβαλαν οι ανάγκες και οι προτεραιότητες του γενικότερου προγράμματος των έργων (www.minenv.gr).

Τα έργα λιμενικής υποδομής τα οποία συνδέονται με τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα και βρίσκονται σε εξέλιξη είναι :

- Ο καινούριος Λιμένας της Ηγουμενίτσας στην περιοχή Λαδοχώρι, που προβλέπει κατασκευή κρηπιδώματος συνολικού μήκους 700 μ., έργα

βελτίωσης του πυθμένα, δημιουργία χερσαίων χώρων συνολικής επιφάνειας 210 στρεμμάτων, δημιουργία σύγχρονου τερματικού σταθμού επιβατών, διαμόρφωση χώρων στάθμευσης, ζωνών πρασίνου και έργων υποδομής.

- Ο καινούριος Λιμένας της Πάτρας που κατασκευάζεται νοτίως του υπάρχοντος και προβλέπει κατασκευή παραλιακού κρηπιδώματος μήκους 600μ., κυματοθραύστη μήκους 1.200μ., δημιουργία χερσαίων χώρων 150 στρεμμάτων, έργα βελτίωσης του πυθμένα και χώρους στάθμευσης.

Στα πλαίσια του Γ! ΚΠΣ προβλέπεται επίσης η αναβάθμιση και επέκταση των εμπορικών λιμένων Αλεξανδρούπολης, Βόλου, Καβάλας καθώς και η αναβάθμιση και επέκταση κύριων λιμένων ακτοπλοΐας όπως αυτών της Ρόδου, Κέρκυρας και Μυκόνου.

Οι ραγδαίες κοινωνικοπολιτικές εξελίξεις της τελευταίας δεκαετίας του εικοστού αιώνα στην Ανατολική Ευρώπη και ιδιαίτερα στην ευρύτερη περιοχή των Βαλκανίων - Εύξεινου Πόντου ανέτρεψαν τα υφιστάμενα γεωπολιτικά δεδομένα σε ολόκληρη την Νοτιοανατολική Ευρώπη. Τα νέα αυτά δεδομένα, συνδυαζόμενα με τη διαρκή εξασθένιση των οικονομικών συνόρων και τη στρατηγική της Ευρωπαϊκής Ένωσης να εντάξει τις δυναμικά αναπτυσσόμενες νέες αγορές της περιοχής στον Ενιαίο Ευρωπαϊκό Χώρο, επιβάλλουν την ανάπτυξη χερσαίων και θαλάσσιων μεταφορικών διαδρόμων και διαμορφώνουν για τη χώρα μας τις κατάλληλες πολιτικοοικονομικές συνθήκες προκειμένου να αποτελέσει κόμβο των διεθνών εμπορικών και ενεργειακών αξόνων προς την Νοτιοανατολική Ευρώπη και την Ανατολική Μεσόγειο (www.minerv.gr).

3.2.1.4 Δίκτυα Συνδυασμένων Μεταφορών.

Στην Ελλάδα δεν υπάρχει σαφής ορισμός για το ποιες μεταφορές θεωρούνται συνδυασμένες και ποιες όχι, δημιουργώντας έτσι προβλήματα νομικής φύσης στους μεταφορείς.

Οι συνδυασμένες μεταφορές που λαμβάνουν χώρα τον τελευταίο καιρό στην Ελλάδα, συνδέονται περισσότερο με τις θαλάσσιες μεταφορές και αφορούν την μεταφόρτωση από οδικά σε θαλάσσια μέσα μεταφοράς ή από σιδηροδρομικά σε θαλάσσια. Οι βασικοί λόγοι που στην Ελλάδα υπάρχει αυτό το είδος των συνδυασμένων μεταφορών είναι οι εξής :

- η μορφολογία της χώρας δεν επιτρέπει να υπάρξει οδική / σιδηροδρομική μεταφορά σε εθνικό επίπεδο.
- η νησιωτική μορφή της χώρας, ενισχύει το ρόλο των θαλασσίων μεταφορών και για τις εγχώριες μεταφορές και για τις μεταφορές εξωτερικού.
- η αδυναμία του Ο.Σ.Ε. να ανταποκριθεί στις απαιτήσεις των χρηστών και να προσφέρει αξιόπιστες υπηρεσίες.

Σήμερα λοιπόν οι συνδυασμένες μεταφορές στην Ελλάδα έχουν την παρακάτω μορφή :

Συνδυασμός θαλασσίων και οδικών μεταφορών.

α. σε εθνικό επίπεδο : θεωρείται η κίνηση μεταξύ της ηπειρωτικής και νησιωτικής Ελλάδας. Η κίνηση αυτή γίνεται μέσω των επιβατικών πλοίων και όχι με ειδικά Ro-Ro πλοία

β. σε διεθνές επίπεδο :

- κίνηση με την Ευρωπαϊκή Ένωση μέσω της Αδριατικής
- κίνηση προς και από τις υπόλοιπες χώρες (εκτός Ε.Ε.) με βασικές πύλες τα λιμάνια του Πειραιά και της Θεσσαλονίκης.

Συνδυασμός θαλασσίων και σιδηροδρομικών μεταφορών

Οι μεταφορές αυτές λαμβάνουν χώρα μόνο σε διεθνές επίπεδο και πρόκειται κυρίως για διαμετακόμιση από και προς τις Βαλκανικές χώρες.

Οι χρήστες στην Ελλάδα γενικά, θεωρούν τις οδικές μεταφορές πιο αποτελεσματικές, ενώ οι συνδυασμένες μεταφορές χρησιμοποιούνται περισσότερο από ανάγκη παρά λόγω της αποτελεσματικότητάς τους. Οι βασικοί λόγοι αυτής της επιλογής αναφέρονται παρακάτω :

- έλλειψη προγραμματισμού και οργάνωσης από τη μεριά της Πολιτείας.
- οι σιδηροδρομικές μεταφορές παρουσιάζουν προβλήματα και δεν θεωρούνται αποτελεσματικές.
- έλλειψη επαρκών και αποτελεσματικών κέντρων μεταφόρτωσης.
- έλλειψη πληροφόρησης για τις συνδυασμένες μεταφορές.

3.3. Το Εθνικό Σύστημα Μεταφορών στα πλαίσια της Μελέτης "Ελλάδα 2010". Οδικά και Σιδηροδρομικά Δίκτυα. Στόχοι και προοπτικές ανάπτυξης.

Ο κεντρικός στόχος ανάπτυξης του εθνικού συστήματος μεταφορών είναι η εξασφάλιση υψηλής ποιότητας υπηρεσιών μετακίνησης και μικρού χρόνου και κόστους μεταφοράς. Μια σειρά από παράλληλους στόχους όπως η προστασία του περιβάλλοντος, η εξοικονόμηση ενέργειας, καθώς και η αξιοπιστία και η ασφάλεια των συστημάτων μεταφοράς, αποτελεί ταυτόχρονα με τον κεντρικό στόχο το υπόβαθρο, πάνω στο οποίο μπορεί να δομηθεί μια αποτελεσματική αναπτυξιακή στρατηγική, που θα κατατείνει προς την ορθολογική χωροταξική διάρθρωση της Ελλάδας και την αρμονική ένταξή της στο Ευρωπαϊκό γίγνεσθαι.

Το στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης των υποδομών μεταφορών περιλαμβάνει τις υποδομές όλων των μεταφορικών μέσων που εξυπηρετούν διαπεριφερειακές και διεθνείς μεταφορικές ροές. Το σύνολο αυτών των υποδομών, καθώς και οι λειτουργικές δομές, κάτω από τις οποίες πραγματοποιούνται οι διαπεριφερειακές και διεθνείς ροές, περιγράφονται συνοπτικά σαν Εθνικό Σύστημα Μεταφορών.

Πρωταρχικός στόχος σχεδιασμού του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών είναι η μέγιστη δυνατή αξιοποίηση των εγγενών πλεονεκτημάτων, που χαρακτηρίζουν τα επί μέρους μεταφορικά μέσα και των στρατηγικών στόχων ανάπτυξής του. Ένας τέτοιος σχεδιασμός είναι προφανές ότι αριστοποιεί την αποτελεσματικότητα των διαθέσιμων πόρων και προσφέρει τη μέγιστη δυνατή ευελιξία για την άσκηση της επιθυμητής πολιτικής του Εθνικού Συστήματος των Μεταφορών.

Η διατύπωση της στρατηγικής για την ανάπτυξη της συγκοινωνιακής υποδομής διαμορφώθηκε ύστερα από συνδυασμένη αλληλεπίδραση τεσσάρων επιπέδων θεώρησης, που είναι :

- α. Η Εθνική Πολιτική Περιφερειακής Ανάπτυξης και χωρικής κατανομής των δραστηριοτήτων, με στόχο τη διάγνωση της επιθυμητής διαχείρισης του παρεμβατικού χαρακτήρα που διαθέτει το Σύστημα Μεταφορών στην αναπτυξιακή διαδικασία
- β. Η σύμπλευση με τους κοινοτικούς στόχους και την πολιτική ανάπτυξης των υποδομών της Κοινότητας, με στόχο την πλήρη αξιοποίηση των δυνατοτήτων που προσφέρει το Κ.Π.Σ. για την Ελλάδα
- γ. Οι νέες προοπτικές και δεδομένα που διανοίγονται, σε σχέση με τις μελλοντικές διερευνήσεις της Ε.Ε. και ειδικότερα η χρονική σειρά ένταξης νέων μελών, με αξιοποίηση στο μέγιστο βαθμό της γεωπολιτικής θέσης της χώρας.

δ. Η συνολική θεώρηση του συστήματος μεταφορών με όλα τα μέσα (οδικά, σιδηροδρομικά, εναέρια και θαλάσσια), με σκοπό τη μέγιστη εκμετάλλευση της συμπληρωματικότητάς τους και τη βέλτιστη κατανομή των πόρων για την ανάπτυξη και τη λειτουργία τους.

Η πολυεπίπεδη αυτή θεώρηση υπαγόρευσε μια δέσμη στόχων και μια σειρά κριτηρίων αξιολόγησης ανάμεσα σε εναλλακτικές επιλογές, ως προς τη δομή των δικτύων και την ιεράρχηση των προτεραιοτήτων ανάπτυξης υποδομής.

Ανάμεσα στη δέσμη των στόχων περιλαμβάνονται :

- η αντιμετώπιση των μειονεκτημάτων της "περιφερειακότητας" της χώρας, ως προς το γεωγραφικό χώρο της Ε.Ε., με τη μέγιστη δυνατή ανάπτυξη των ενδοκοινοτικών συγκοινωνιακών συνδέσεων, χερσαίων, θαλασσίων και εναέριων
- η ανάδειξη της χώρας σε κύρια Βαλκανική Πύλη της Μεσογείου, απέναντι στις εναλλακτικές επιλογές της Αδριατικής, του Εύξεινου Πόντου και της Προποντίδας.
- η ένταξη της χώρας στο συγκοινωνιακό διάδρομο συνδυασμένων μεταφορών κατά μήκος του βόρειου τόξου της Μεσογείου.
- η αξιοποίηση της γεωγραφικής θέσης της χώρας σαν κομβικού σημείου των θαλασσίων διαδρομών κατά μήκος της Μεσογείου και των συνδέσεων με τη Μαύρη Θάλασσα και την Αδριατική.
- η αμεσότητα χερσαίας πρόσβασης της Ηπειρωτικής Ελλάδας στις πύλες επικοινωνίας με την Ιταλία και την Δυτική Ευρώπη.

A. Οδικοί Άξονες

Εκτός από τα δύο μεγάλα οδικά ελληνικά έργα, τα οποία αποτελούν και τμήμα των Διευρωπαϊκών Δικτύων, τον αυτοκινητόδρομο Π.Α.Θ.Ε. και την Εγνατία Οδό, άλλα έργα τα οποία έρχονται να αναβαθμίσουν το υπάρχον ελληνικό οδικό δίκτυο αλλά και να συμπληρώσουν τμήματα των Διευρωπαϊκών Δικτύων στην Ελλάδα είναι :

1. Ο καινούριος οδικός άξονας Λαμίας - Τρικάλων - Μετσόβου που συνδέει τον αυτοκινητόδρομο Π.Α.Θ.Ε. με την Εγνατία Οδό μέσω της Δυτικής Θεσσαλίας.

2. **Ο καινούριος οδικός άξονας Βόλου - Λάρισας - Καλαμπάκας** που θα ολοκληρώσει τη σύνδεση της Ηγουμενίτσας με τις αγροτικές περιοχές της Κεντρικής Ελλάδας και τη βιομηχανική περιοχή του Βόλου.

3. **Αναβάθμιση του άξονα Λαμίας - Άμφισσας - Αντιρρίου** που συνδέεται με τον άξονα Π.Α.Θ.Ε. Ο άξονας αυτός παρουσιάζεται σαν εναλλακτική σύνδεση της Εγνατίας για τη Κεντρική Ελλάδα με κατεύθυνση Α-Δ. Ο άξονας αυτός συνδέει τα λιμάνια της Πάτρας και του Βόλου. Παρόλο που το μεγαλύτερο τμήμα του άξονα αυτού έχει κατασκευαστεί, υπάρχουν τμήματά του που παρουσιάζουν προβλήματα.

4. **Ολοκλήρωση του Δυτικού άξονα** δηλ. του άξονα από την Καλαμάτα προς τα Ιωάννινα και τα Αλβανικά σύνορα (Κακαβιά) μέσω Πατρών. Το μεγάλο αυτό έργο περιλαμβάνει τα εξής μικρότερης εμβέλειας έργα :

- νέος οδικός άξονας από τη Καλαμάτα, Ολυμπία, Πύργο με κατάληξη την Πάτρα. Το τμήμα από την Καλαμάτα μέχρι την Ολυμπία έχει ολοκληρωθεί με εντελώς καινούρια χάραξη ενώ το τμήμα από την Ολυμπία μέχρι την Πάτρα έχει μόλις πρόσφατα αναβαθμιστεί
- η κατασκευή της γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου
- αναβάθμιση του τμήματος από την Πάτρα (Αντίρριο) - Αμφιλοχία - Αρτα - Ιωάννινα με κατασκευή αυτοκινητοδρόμου με δύο λωρίδες ανά κατεύθυνση και περιορισμένης πρόσβασης.
- αναβάθμιση του τμήματος Ιωαννίνων - Κακαβιάς.

5. **Η νέα οδός Σιάτιστας - Κρυσταλλοπηγής.**

Για την οδό αυτή υπάρχει πρόβλεψη για επέκταση του δικτύου μέχρι το λιμάνι του Δυρραχίου (μέσω του Πόγραδετς) επιτυγχάνοντας έτσι την απευθείας σύνδεση της Εγνατίας με το Δυρράχιο.

6. **Ο άξονας Κορίνθου - Καλαμάτας.**

Στον άξονα αυτό έχει ολοκληρωθεί το τμήμα Κορίνθου - Τρίπολης. Προβλέπεται επίσης η αναβάθμιση της επέκτασής του προς Καλαμάτα μέσω Μεγαλόπολης, καθώς και το κομμάτι από Μεγαλόπολη προς Σπάρτη, με πιθανή επέκταση προς το λιμάνι του Γυθείου. Στην περίπτωση αυτή προσφέρεται η εναλλακτική λύση της σύνδεσης της Κρήτης, μειώνοντας έτσι την διάρκεια του ταξιδιού κατά 6 τουλάχιστον ώρες.

7. **Ο άξονας της Βόρειας Κρήτης** που ξεκινά από τα Χανιά - Ηράκλειο - Σητεία και ενώνει τις μεγαλύτερες αστικές περιοχές του νησιού. Τμήμα του άξονα αυτού

έχει κατασκευαστεί, αλλά υπάρχουν ακόμα τμήματα με ιδιαίτερα φτωχά χαρακτηριστικά τα οποία χρειάζονται αναβάθμιση.

8. **Τρία ακόμα έργα** στα οποία συμπεριλαμβάνεται η βελτίωση και η αναβάθμιση του αυτοκινητόδρομου από Θεσσαλονίκη μέχρι Προμαχώνα, από Αλεξανδρούπολη μέχρι Ευζώνους. Τα έργα αυτά αποτελούν σημαντικές συνδέσεις της Βόρειας Ελλάδας με τις γειτονικές χώρες.

Β. Σιδηροδρομικοί άξονες

Η Ελλάδα είναι η τελευταία χώρα της Ε.Ε. από πλευράς πυκνότητας του σιδηροδρομικού δικτύου : αναλογούν περίπου 1,90 χμ./100 τετραγ. χλμ., όταν ο αντίστοιχος μέσος όρος των υπολοίπων χωρών της Κοινότητας είναι 6,65 χμ. γραμμής / 100 τετρ. χλμ.

Η μικρή ανάπτυξη του ελληνικού σιδηροδρομικού δικτύου οφείλεται μεταξύ άλλων και στο δυσμενές μορφολογικό ανάγλυφο της χώρας, ενώ οι λόγοι της περιορισμένης χρήσης του σιδηροδρόμου, πέρα από το μη έγκαιρο και επαρκή εκσυγχρονισμό και ανάπτυξη του δικτύου, έχουν να κάνουν και με το γεγονός ότι η Ελλάδα δεν είναι βιομηχανική χώρα και τα αγροτικά προϊόντα απαιτούν γρήγορη, αξιόπιστη και από "πόρτα σε πόρτα" χερσαία μεταφορά, είτε μαζική μεταφορά με πλοίο.

Το ελληνικό σιδηροδρομικό δίκτυο αναπτύσσεται κατά τη διεύθυνση Β-Ν κατά μήκος του βασικού άξονα Πειραιώς - Αθηνών - Θεσσαλονίκης - Ειδομένης, ο οποίος διακινεί και το μεγαλύτερο μέρος του συνολικού μεταφορικού έργου του Ο.Σ.Ε.

Η δεύτερη κύρια γραμμή, Θεσσαλονίκη - Αλεξανδρούπολη - Ορμένιο, αποτελεί ζωτική αρτηρία που διατρέχει το βορειοελλαδικό χώρο κατά τη διεύθυνση Α-Δ παρέχοντας σιδηροδρομική σύνδεση με τη Βουλγαρία και την Τουρκία.

Η τρίτη κύρια γραμμή του δικτύου, Αθήνα - Πάτρα, είναι μετρικού πλάτους και συνδέει την Αθήνα με την Πάτρα, μία από τις δύο "Δυτικές Πύλες" της χώρας προς Ιταλία / Δυτ. Ευρώπη. Τους τρεις αυτούς βασικούς άξονες συμπληρώνουν οι παρακάτω περιφερειακές γραμμές και διακλαδώσεις.

- Οι τρεις διακλαδώσεις του άξονα Αθηνών - Θεσσαλονίκης, από Οινόη προς Χαλκίδα (προαστιακής σημασίας), από Λιανοκλάδι προς το λιμάνι της Στυλίδας και από τη Λάρισα προς το λιμάνι του Βόλου.
- Η καθαρά περιφερειακής σημασίας γραμμή Βόλου - Καλαμπάκας (μετρικού πλάτους) που διασταυρώνεται με τον άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης στον Παλαιοφάρσαλο. Μέσω ανταποκρίσεων των αμαξοστοιχιών στον σταθμό αυτό, διασυνδέονται η Αθήνα και η Θεσσαλονίκη, με τα αστικά κέντρα της Δυτικής Θεσσαλίας.
- Η γραμμή κανονικού πλάτους Θεσσαλονίκης - Δ. Μακεδονίας (Κοζάνης - Φλώρινας - Ελληνογιουγκοσλαβικών συνόρων), η οποία πέρα από τη μεγάλη εμπορευματική σημασία της, αποτελεί και τον προθάλαμο για πιθανή επέκταση του δικτύου προς την Αλβανία.

Το υπόλοιπο δίκτυο της Πελοποννήσου είναι μετρικού πλάτους γραμμής οπότε η σιδηροδρομική επικοινωνία των περιοχών αυτών με την υπόλοιπη Ελλάδα και το εξωτερικό είναι εξαιρετικά δύσκολη.

Δεν εξυπηρετούνται σιδηροδρομικά εκτεταμένες περιοχές της χώρας, όπως ολόκληρη η Δυτική Στερεά Ελλάδα και η Ήπειρος καθώς και η βιομηχανική περιοχή και το λιμάνι της Καβάλας. Από τους κύριους λιμένες της χώρας ικανοποιητική σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο διαθέτουν μόνο η Θεσσαλονίκη, ο Βόλος και η Αλεξανδρούπολη. Ανεπαρκής κρίνεται και η υπάρχουσα σύνδεση των λιμένων Πειραιώς, Καλαμάτας, Πάτρας. Στερούνται παντελώς σύνδεσης τα αξιόλογα λιμάνια της Ηγουμενίτσας, Ελευσίνας, Λαυρίου και Καβάλας. Λύση στο σημαντικό πρόβλημα του Ο.Σ.Ε. που είναι η μονοσήμαντη εξάρτηση της σιδηροδρομικής επικοινωνίας με τις χώρες της Ε.Ε. διαμέσου των χωρών της "ταραγμένης" Βαλκανικής, παρουσιάζεται με τη δημιουργία της "Δυτικής Σιδηροδρομικής Πύλης", με συνδυασμένη υπηρεσία τρένου - πλοίου και σιδηροδρομικά πορθμεία προς Ιταλία. Σημαντική αδυναμία για το δίκτυο είναι ο ακραίος τερματικός του χαρακτήρας, που του στερεί έσοδα από διαμετακομιστικό έργο (transit), αντίθετα με άλλα δίκτυα της Κ. Ευρώπης.

4. Άξονας της Αδριατικής

4.1. Η στοιχειοθέτηση του Άξονα της Αδριατικής και ο ευρύτερος ρόλος του

Ο Άξονας της Αδριατικής είναι ουσιαστικά ο θαλάσσιος διάδρομος που οριοθετείται από την πλευρά της Ελλάδας από τα λιμάνια Πάτρας και Ηγουμενίτσας και από την πλευρά της Ιταλίας, αντίστοιχα, από τα λιμάνια του Bari, της Ancona, του Brindisi, της Τεργέστης, της Βενετίας και του Otranto.

Εάν ληφθούν υπ' όψιν οι νέες εξελίξεις και η νέα θεσμική διάρθρωση της πρώην Ομοσπονδιακής Δημοκρατίας της Γιουγκοσλαβίας, ο Αδριατικός διάδρομος απαρτίζεται συνολικά από επτά παράκτια κράτη. Οι χώρες που εμπλέκονται άμεσα στον Αδριατικό διάδρομο είναι οι χώρες της Ελλάδας, Ιταλίας, Αλβανίας, Σλοβενίας, Σερβίας - Μαυροβουνίου και Βοσνίας - Ερζεγοβίνης. Δεδομένου ότι σε αυτές περιλαμβάνονται οι χώρες Κράτη-Μέλη της Ελλάδας και της Ιταλίας, ο Αδριατικός Διάδρομος χρήζει ιδιαίτερης σημασίας σε περιφερειακό και κοινοτικό επίπεδο.

Η θαλάσσια μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών η οποία εξυπηρετείται από τον Αδριατικό Διάδρομο έχει τεράστια σημασία και καθορίζει τις κοινωνικές και οικονομικές σχέσεις των παράκτιων αυτών χωρών. Ο Αδριατικός Διάδρομος κατέχει θέση στρατηγικής σημασίας, εφόσον μέσω αυτού καθορίζονται οι οικονομικές σχέσεις της Κοινότητας με τα Βαλκάνια, με τις Δημοκρατίες της Κοινοπολιτείας των Ανεξάρτητων Κρατών (ΛΑΚ), με τις χώρες της Μαύρης Θάλασσας, με τη Μεσόγειο, καθώς και την Μέση και Άπω Ανατολή.

Μέχρι τις πρόσφατες εξελίξεις στην πρώην Γιουγκοσλαβία, η επικοινωνία με τα κράτη της Ε.Ε. πραγματοποιούνταν οδικά και σιδηροδρομικά κυρίως μέσω Γιουγκοσλαβίας. Οι βασικοί άξονες μεταφορών της Ελλάδας είχαν προσανατολισμό Β-Ν και ο θαλάσσιος διάδρομος της Αδριατικής απορροφούσε σαφώς λιγότερη εμπορευματική κίνηση και λειτουργούσε καθαρά συμπληρωματικά. Η Ελλάδα είναι το κράτος που θίγεται περισσότερο από τις επιπτώσεις της κρίσης στην πρώην Γιουγκοσλαβία. Επειδή λοιπόν ο κίνδυνος της απομόνωσης από την υπόλοιπη Ευρωπαϊκή Κοινότητα είναι περισσότερο από ποτέ ορατός, έχει δοθεί ιδιαίτερη σημασία στην ανάπτυξη και εξέλιξη των θαλασσίων γραμμών, καθώς και στην ενίσχυση των λιμενικών εγκαταστάσεων κατά μήκος του θαλασσίου διαδρόμου Αδριατικής - Ιονίου, έτσι ώστε να επιτευχθεί μια ομοιόμορφη ανάπτυξη όλων των περιοχών της Κοινότητας (Ψήφισμα της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, 11/1/93).

Επίσης, στα πλαίσια της Διακήρυξης της Νεάπολης (18/3/92), η Εκτελεστική Επιτροπή ανέλαβε την πρωτοβουλία χάραξης μιας σύγχρονης, ευρωπαϊκής λιμενικής πολιτικής. Βασικός άξονας της πολιτικής αυτής ήταν ο προσδιορισμός των λιμενικών υποδομών που πρέπει να ενισχυθούν σε Αδριατική και Ιόνιο, στα πλαίσια της δημιουργίας κόμβων συνδυασμένων μεταφορών. Παράλληλα, αξιολογήθηκαν προτάσεις που αφορούσαν την οικονομική στήριξη των αναπτυξιακών σχεδίων των λιμενικών υποδομών και των υποδομών πρόσβασης στους λιμένες.

4.2. Λιμένας Ηγουμενίτσας : Βασικά χαρακτηριστικά και προοπτικές.

Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας είναι ένας από τους μεγαλύτερους επιβατικούς λιμένες της χώρας, ο τέταρτος σε δυναμικότητα μεταξύ των 13 μεγάλων λιμένων (μετά τον Πειραιά, τη Θεσσαλονίκη και την Πάτρα), βρίσκεται στη βορειοδυτική ακτή της χώρας και έχει χαρακτηριστεί σύμφωνα με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής υποδομής ως λιμένας Εθνικής σημασίας. Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας αποτελεί τη δεύτερη πιο σημαντική «θαλάσσια πύλη» της χώρας προς την Ε.Ε. Η απόσταση του λιμένα της Ηγουμενίτσας από τον αντίστοιχο του Otranto είναι μόλις 92 ναυτικά μίλια, και αν λάβουμε υπ' όψιν τις νεότερες τεχνολογικές εξελίξεις στον τομέα της ναυπηγικής, η σύνδεση Ελλάδας - Ιταλίας υπολογίζεται να είναι εφικτή σε 2,5 ώρες (Masterplan Λιμένα Ηγουμενίτσας).

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας εξυπηρετεί κυρίως επιβατική κίνηση, από τη μια από και προς την Κέρκυρα και από την άλλη, από και προς την Ιταλία, με αφετηρία και προορισμό αντίστοιχα τα λιμάνια της Ancona, του Bari, του Μπρίντιζι, της Βενετίας και της Τεργέστης (Λιμεναρχείο Ηγουμενίτσας). Η κίνηση εξυπηρετείται από ferries παλαιάς τεχνολογίας καθώς και ferries υψηλών ταχυτήτων. Οι γραμμές αυτές πρόσφατα έχουν εμπλουτιστεί και εξυπηρετούνται με νέα πλοία που προσφέρουν όλες τις σύγχρονες ανέσεις, ταχύτητα, ενώ με κατάλληλο προγραμματισμό των ωραρίων αφίξεων και αναχωρήσεων, προσφέρουν τα περισσότερα δρομολόγια από και προς τα λιμάνια της Ιταλίας, με συνέπεια οι επιβάτες να έχουν μεγάλο εύρος επιλογών. Η γραμμή Πάτρα - Ηγουμενίτσα - Κέρκυρα - Brindisi ή Bari ή Ancona εκτελείται εδώ και 30 χρόνια, επεκτάθηκε πρόσφατα με αναχωρήσεις για Βενετία και Τεργέστη ενώνοντας την

Ελλάδα με την Κεντρική Ευρώπη και τις Σκανδιναβικές χώρες. Ο κύριος όγκος των Ευρωπαίων που εισέρχονται στη χώρα με αυτοκίνητο, χρησιμοποιεί τα σύγχρονα οχηματαγωγά που εκτελούν δρομολόγια στον Αδριατικό διάδρομο, μεταξύ των ελληνικών και ιταλικών λιμένων (www.gnto.gr).

Ο Λιμένας της Ηγουμενίτσας αποτελεί την κύρια βόρεια θαλάσσια πύλη της Ελλάδας προς τα Δυτικά και μέσω αυτού, διοχετεύεται η εμπορευματική και επιβατική κίνηση της Βόρειας Ελλάδας προς τις χώρες της Ε.Ε. μέσω Ιταλίας. Λόγω της ιδιαίτερης θέσης και του ρόλου που διαδραματίζει σε ευρύτερο επίπεδο ο λιμένας, έχουν εδώ και πολλά χρόνια ξεκινήσει προσπάθειες αναβάθμισής του. Η προσπάθεια αυτή επικεντρώνεται στους εξής στόχους :

- 1) Αναβάθμιση των οδικών προσβάσεων προς τον λιμένα.
- 2) Κατασκευή καινούργιου επιβατικού λιμένα.
- 3) Διαμόρφωση των χώρων στάθμευσης, δημιουργία σύγχρονου τερματικού σταθμού επιβατών, έργων οδοποιίας, ζωνών πρασίνου και έργων υποδομής.

Ο νέος Λιμένας κατασκευάζεται στα νότια του υπάρχοντος, σε απόσταση 350μ απ' αυτόν και αναμένεται να εξυπηρετεί επιβατική και εμπορευματική κίνηση. Διαρθρώνεται λειτουργικά σε 5 περιοχές ζωνών ταυτόχρονης εξυπηρέτησης οχηματαγωγών πλοίων, κατασκευάζονται 12 ράμπες με δυνατότητα ταυτόχρονης πρυμνοδέτησης 7 οχηματαγωγών και κρηπίδωμα μήκους 760μ. Επίσης κατασκευάζεται κτίριο τερματικού σταθμού 4.000τ.μ., κτίρια εισόδων και Η/Μ εγκαταστάσεων, καθώς και όλα τα αναγκαία έργα υποδομής για τη δημιουργία και λειτουργία χερσαίας λιμενικής ζώνης εμβαδού 210 στρ. Η εξασφάλιση και αναβάθμιση της οδικής πρόσβασης προς τον λιμένα κρίνεται απαραίτητη δεδομένου ότι θα διευκολύνει τη διασύνδεση της Ηγουμενίτσας με άλλες περιοχές της χώρας, μέσω την τμημάτων των Διευρωπαϊκών Δικτύων που βρίσκονται σε εξέλιξη. Είναι απαραίτητη η κυκλοφοριακή σύνδεση του Λιμένα Ηγουμενίτσας με την Εγνατία Οδό, αλλά και αντίστοιχα η σύνδεσή τους με το υφιστάμενο οδικό δίκτυο της περιοχής, με τρόπο που να μην υποβαθμίζεται το περιβάλλον και να απαλλάσσεται η πόλη της Ηγουμενίτσας από την όχληση της υπερτοπικής κυκλοφορίας. Τα έργα που αφορούν την κυκλοφοριακή σύνδεση του Λιμένα είναι τα εξής :

- α) Οδικό τμήμα σύνδεσης της Νότιας εισόδου του Νέου Λιμένα Ηγουμενίτσας με την Εγνατία Οδό μήκους 1.200 μ. περίπου. Πρόκειται για

αυτοκινητόδρομο με 2 λωρίδες κυκλοφορίας και ΛΕΑ ανά κατεύθυνση που διασταυρώνεται ανισόπεδα με την Εθνική Οδό Ηγουμενίτσας - Πρέβεζας και την περιφερειακή οδό Ηγουμενίτσας.

β) Τμήμα Περιφερειακής οδού μήκους 1.000 μ. περίπου λεωφόρο με 2 λωρίδες κυκλοφοριακής ανά κατεύθυνση και νησίδα πλάτους 5 μ. που συνδέει την Εγνατία οδό με την επαρχιακή οδό Ηγουμενίτσας.

γ) Ανισόπεδο κόμβο Λιμένα και ανισόπεδο κόμβο Ηγουμενίτσας που αναπτύσσονται στις θέσεις διασταύρωσης του οδικού τμήματος σύνδεσης Νέου Λιμένα Ηγουμενίτσας και Εγνατίας Οδού με την Εθνική Οδό Πρέβεζας - Ηγουμενίτσας και την περιφερειακή οδό Ηγουμενίτσας.

Η διατιθέμενη χωρητικότητα τόσο σε θέσεις παραβολής, όσο και σε διατιθέμενους χερσαίους χώρους είναι ανεπαρκής, ιδίως μετά τον επαναπροσανατολισμό των διεθνών διαδρόμων προς Δυσμάς. Οι κύριοι στόχοι του έργου είναι η επίτευξη άμεσης διασύνδεσης με την Ε.Ε., η περιφερειακή ανάπτυξη και η υλοποίηση ενός ολοκληρωμένου μεταφορικού διαδρόμου στον άξονα Δύσης - Ανατολής, που αποτελεί άλλωστε και βασικό στόχο του στρατηγικού σχεδίου μεταφορών της χώρας μας. Ο νέος λιμένας της Ηγουμενίτσας σε συνδυασμό με την ολοκλήρωση της Εγνατίας Οδού θα εξυπηρετήσουν και θα διοχετεύσουν το μεταφορικό έργο της Κεντρικής και Βόρειας Ελλάδας από και προς την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (www.minenv.gr).

Ο νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας αποτελεί την Βορειοδυτική πύλη της χώρας, την αφετηρία της Εγνατίας Οδού, του Δυτικού άξονα Β-Ν (Ιόνια Οδός), καθώς και την κύρια βόρεια θαλάσσια πύλη της χώρας για τη σύνδεση με την Ευρώπη.

Σε τοπικό επίπεδο, η κατασκευή του έργου θα βελτιώσει τη σύνδεση του Νομού Θεσπρωτίας με την υπόλοιπη χώρα και θα δώσει μεγάλη ώθηση στην οικονομική ανάπτυξη της περιοχής, λόγω προσέλκυσης και ανάπτυξης δραστηριοτήτων που συνδέονται με τη λειτουργία του λιμένα. Παράλληλα θα συμβάλει αποφασιστικά στον τομέα της απασχόλησης, αφού δημιουργούνται 250 θέσεις απασχόλησης ανά έτος στην φάση κατασκευής του, καθώς και 80 νέες θέσεις εργασίας για τη λειτουργία μετά την ολοκλήρωσή του (www.minenv.gr).

Μετά τις πρόσφατες εξελίξεις γεωπολιτικού χαρακτήρα που έλαβαν χώρα στα Βαλκάνια, ο προσανατολισμός των βασικών ελληνικών αξόνων μεταφοράς άλλαξε από Β-Ν σε Α-Δ. Μετά την διάλυση της Γιουγκοσλαβίας, τη δημιουργία

των νέων κρατιδίων (Σκόπια, Σερβία, Κροατία, Σλοβενία), αλλά και την αποσταθεροποίηση της περιοχής, μια έως τώρα πύλη της χώρας προς την Ε.Ε. καθίσταται ανενεργή μεταφορικά, δεδομένου και του μεγάλου αριθμού συνόρων που πρέπει να διασχίζουν οι μεταφορείς. Η απαξίωση της συγκεκριμένης πύλης σε συνδυασμό με την ενεργοποίηση των Δυτικών Λιμενικών Πυλών και την αναμενόμενη ολοκλήρωση των τμημάτων των Διευρωπαϊκών Δικτύων (Εγνατία Οδός, Π.Α.Θ.Ε., Ιόνια Οδός), δίνει έναν νέο αναβαθμισμένο ρόλο στον λιμένα της Ηγουμενίτσας.

Η μεταστροφή των βασικών μεταφορικών αξόνων από Β-Ν σε Α-Δ καθώς και οι εισδοχές άλλων Ευρωπαϊκών κρατών στην Ε.Ε., συνθέτουν ένα νέο τοπίο, βάσει του οποίου οι λιμένες του Ελληνικού Λιμενικού Συστήματος με ενδοκοινοτικό χαρακτήρα πρέπει να αναβαθμιστούν με κατάλληλα έργα υποδομών που θα τους καταστήσει κατάλληλους να ανταποκριθούν στις ολοένα αυξανόμενες επιβατικές και εμπορευματικές ροές (Masterplan Λιμένα Ηγουμενίτσας).

Η αποδοχή των κρατών ΕΖΕΣ (εκτός της Νορβηγίας) καθώς και η αναμενόμενη αποδοχή των Βαλκανικών Δημοκρατιών μέχρι το 2005 προσδίδουν έναν νέο ρόλο στον λιμένα της Ηγουμενίτσας, αφού η διέξοδος αυτών των κρατών προς την Μεσόγειο πραγματοποιείται μέσω της Αδριατικής. Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας μαζί με το λιμένα της Πάτρας αποτελούν ουσιαστικά τις δυτικές πύλες του διεθνούς εμπορίου. Μεταξύ των δύο λιμένων υπάρχει ισχυρός ανταγωνισμός τόσο επιβατικός, όσο και εμπορευματικός. Ενώ έως τώρα υπερίσχυε ο λιμένας της Πάτρας, υπάρχουν σαφείς τάσεις μελλοντικής υπερίσχυσης του λιμένα της Ηγουμενίτσας. Αυτό οφείλεται στην αναμενόμενη ολοκλήρωση των έργων πρόσβασης προς την Ηγουμενίτσα, αλλά και την ζεύξη Ακτίου - Πρέβεζας και Ρίου - Αντιρρίου.

4.3. Η θέση του λιμένα Ηγουμενίτσας στο Εθνικό Δίκτυο Μεταφορών και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα.

Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας αποτελεί τη βασική δυτική πύλη της Βόρειας και Κεντρικής Ελλάδας επιβατικά και εμπορευματικά. Μεσολαβεί στη διακίνηση επιβατών και εμπορευμάτων από τις περιοχές της Βόρειας και Κεντρικής Ελλάδας προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μέσω της πλησιέστερης προς την

Ελλάδα χώρα, την Ιταλία. Η θέση του λιμένα της Ηγουμενίτσας ενισχύεται σημαντικά από μια σειρά παραμέτρων και έργων που βρίσκονται σε εξέλιξη και πραγματοποιούνται στα πλαίσια του στρατηγικού σχεδιασμού των μεταφορών της χώρας αλλά και της ευρύτερης περιοχής. Τα έργα αυτά που αναβαθμίζουν τον ρόλο του λιμένα της Ηγουμενίτσας και τον αναδεικνύουν σε πρωταρχικής σημασίας λιμενικό κόμβο του εθνικού συστήματος μεταφορών είναι τα εξής :

- Η υλοποίηση της Εγνατίας Οδού. Η υλοποίηση του συγκεκριμένου έργου και ιδίως του τμήματος Ηγουμενίτσας - Θεσσαλονίκης δημιουργεί ένα νέο μεταφορικό άξονα σε μορφή τόξου που ονομάζεται «Νότια Σύνδεση της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τις Παραευξείνιες Χώρες». Ο άξονας αυτός των συνδυασμένων μεταφορών παρέχει τη δυνατότητα μεταφοράς φορτίων από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στις χώρες του Εύξεινου Πόντου (Μολδαβία, Ουκρανία), μέσω Ιταλίας, Ηγουμενίτσας και Εγνατίας Οδού, καθώς και σε ορισμένες Βαλκανικές χώρες (Βουλγαρία, Ρουμανία), μέσω Ιταλίας, Ηγουμενίτσας, Εγνατίας Οδού και των κάθετων οδικών αρτηριών που ξεκινούν από τις Βαλκανικές χώρες και καταλήγουν στην Εγνατία. Όσον αφορά τη διαδρομή προς τις Παραευξείνιες χώρες, αυτή καθίσταται ιδιαίτερα ελκυστική, αφού παρακάμπτονται τα στενά του Βοσπόρου και ακολουθείται μια διαδρομή που δεν συνοδεύεται από διέλευση συνόρων.

- Ο Δυτικός Διάδρομος Β-Ν (Ιόνια Οδός). Μέσω της υλοποίησης του συγκεκριμένου έργου επιτυγχάνεται η άμεση σύνδεση των δύο μεγάλων Δυτικών Θαλάσσιων Πυλών της χώρας, των λιμένων Ηγουμενίτσας και Πάτρας, αλλά και η σύνδεση δύο άλλων μεγάλων λιμένων της Ελλάδας, των λιμένων Ηγουμενίτσας και Πειραιά. Μέσω του Δυτικού Διαδρόμου, της γέφυρας Ρίου - Αντιρρίου και τμήματος του Π.Α.Θ.Ε., από το ύψος του Ρίου μέχρι την Αθήνα, δημιουργείται μια ευδιάκριτη και σύντομη διαδρομή, μέσω της οποίας είναι δυνατή η διοχέτευση εμπορικής και επιβατικής κίνησης από και προς τον κεντρικό λιμένα της χώρας, αυτόν του Πειραιά και κατ' επέκταση στο νησιωτικό σύμπλεγμα του Αιγαίου και την Κρήτη.

- Το έργο οδικής σύνδεσης Ηγουμενίτσας - Βόλου καθώς και η ενδεχόμενη σιδηροδρομική σύνδεση Ηγουμενίτσας - Καλαμπάκας. Με την βελτίωση της οδικής σύνδεσης Ηγουμενίτσας - Βόλου, επιτυγχάνεται η άμεση σύνδεση δύο ακόμα μεγάλων λιμένων της χώρας, των λιμένων Ηγουμενίτσας και Βόλου. Το λιμάνι του Βόλου βρίσκεται σε μια πολύ σημαντική θέση για την

μεταφορά εμπορευμάτων στον χώρο της Μεσογείου. Βρίσκεται στο κέντρο της Ελλάδας, στις ακτές του Αιγαίου, και σχεδόν σε ίση απόσταση από τις δύο μεγάλες πόλεις της Ελλάδας, την Αθήνα στο Νότο και τη Θεσσαλονίκη προς Βορρά. Αξίζει να σημειωθεί ότι το λιμάνι του Βόλου είναι, σε σχέση με τα υπόλοιπα λιμάνια του Αιγαίου, αυτό που απέχει την μικρότερη απόσταση από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και επομένως από την Αδριατική. Κατά την διάρκεια της δεκαετίας του '80 στο λιμάνι του Βόλου είχε αναπτυχθεί μια σημαντική γραμμή με την Συρία (πόλη Ταρτούς), μέσω της οποίας διοχετευόταν ένα πολύ μεγάλο μέρος των Ευρωπαϊκών προϊόντων προς την Μέση Ανατολή με φορτηγά αυτοκίνητα. Το λιμάνι του Βόλου βρίσκεται σε ένα ιδιαίτερα κομβικό σημείο το οποίο αποτελεί αφετηρία για σημαντικές διαδρομές όσον αφορά την διακίνηση των διεθνών μεταφορών. Μέσω της οδικής αρτηρίας Βόλου - Ηγουμενίτσας διοχετεύεται εμπορευματική και επιβατική κίνηση από και προς τους Αδριατικούς λιμένες της Ιταλίας. Ο λιμένας Βόλου συνδέεται μέσω Ναυτιλιακής γραμμής με τις Βόρειες Σποράδες, με το Νότιο Αιγαίο και την Κρήτη, με το Ανατολικό Αιγαίο, με το Βόρειο Αιγαίο και τη Θεσσαλονίκη και με την Εύβοια. Επίσης, βρίσκεται στην αφετηρία της οδικής αρτηρίας που καταλήγει στα βόρεια σύνορα της Ελλάδας με την Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας και τη Βουλγαρία, ενώ από τη μια μεσολαβεί της ναυτιλιακής πορείας από τον Βόλο προς τα Δαρδανέλια, την Κωνσταντινούπολη και τα λιμάνια των χωρών της Μαύρης Θάλασσας και από την άλλη μεσολαβεί της ναυτιλιακής πορείας από τον Βόλο προς τα στενά του Σουέζ και τα λιμάνια των χωρών της Ανατολικής Μεσογείου (Κύπρος, Συρία, Λίβανος, Ισραήλ, Αίγυπτος). Με τη σύνδεση λοιπόν των λιμένων Ηγουμενίτσας και Βόλου καθίσταται δυνατή η διοχέτευση εμπορευματικής και επιβατικής κίνησης από την Ε.Ε στο νησιωτικό σύμπλεγμα του Αιγαίου, στις χώρες της Μαύρης Θάλασσας, στις χώρες της Ανατολικής Μεσογείου και τα Βαλκάνια (www.port-volos.gr). Ο λιμένας του Βόλου έχει σημαντικές προοπτικές και μελλοντικά μπορεί να διαδραματίσει πολύ σημαντικό ρόλο. Είναι αναγκαία όμως η προσπάθεια προσέλκυσης μεταφορικού έργου, εκσυγχρονισμού του νομικού πλαισίου λειτουργίας, διοίκησης και διαχείρισης του λιμανιού καθώς και λειτουργίας ενός εμπορευματικού κέντρου πλησίον του λιμανιού (Ημερίδα για το λιμάνι Βόλου - 22/10/97).

Ο άξονας Ηγουμενίτσας - Βόλου με κλάδο προς Λαμία πρέπει να προωθηθεί έγκαιρα σε συνδυασμό με την ανάπτυξη του Λιμένα Ηγουμενίτσας και

την μεγάλη Εθνική επιλογή της Εγνατίας. Είναι οι οδικοί άξονες που οδηγούν στην Ευρώπη και συνδέουν την Ελλάδα με τις χώρες του Εύξεινου Πόντου, της Μέσης και Άπω Ανατολής και της Αφρικής (Ημερίδα για το Λιμάνι Βόλου - 22/10/97).

Με την εξέλιξη της τεχνολογίας στον τομέα της ναυσυλότητας και την εμφάνιση πλοίων υψηλών ταχυτήτων (35-40 ναυτικά μίλια την ώρα) η θαλάσσια διαδρομή μεταξύ Ηγουμενίτσας και Ιταλίας μειώνεται σημαντικά ενώ η δημιουργία υποδομών μεταφόρτωσης στην Ηγουμενίτσα θα εξασφαλίσει την άμεση διοχέτευση transit φορτίου από την Ιταλία, δεδομένου ότι το σιδηροδρομικό διευρωπαϊκό δίκτυο καταλήγει έως τους νότιους Ιταλικούς λιμένες. Ο λιμένας της Ηγουμενίτσας μπορεί να αποτελέσει, με συντονισμένες ενέργειες, κέντρο διαμετακόμισης για εμπορευματικές μεταφορές.

Η κατασκευή και η λειτουργία των έργων που προαναφέρθηκαν και δρουν συμπληρωματικά ως προς τον λιμένα Ηγουμενίτσας, εξασφαλίζει την πλήρη σύνδεση της περιφέρειας της Ηπείρου με τα υπόλοιπα γεωγραφικά διαμερίσματα της χώρας. Η Ήπειρος, μια από τις πλέον υποβαθμισμένες και απομονωμένες περιοχές της χώρας και της Ε.Ε., λαμβάνει μια προοπτική ανάπτυξης και οικονομικής τόνωσης, ενώ η ανάπτυξη της Ηγουμενίτσας και η εξέλιξη της σε εμπορευματικό διαμετακομιστικό κέντρο την μετατρέπει σε μελλοντικό πόλο έλξης επενδύσεων (Masterplan Λιμένα Ηγουμενίτσας).

4.4. Λιμένας Πάτρας : Βασικά χαρακτηριστικά και προοπτικές.

Ο ρόλος του Λιμένα της Πάτρας είναι ιδιαίτερα σημαντικός όσον αφορά την οικονομική ανάπτυξη της Πάτρας, της ευρύτερης περιοχής αλλά και της Ελλάδας γενικότερα. Η Πάτρα αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους κόμβους στο πλαίσιο των Διευρωπαϊκών Δικτύων συνδυασμένων μεταφορών, ακριβώς διότι βρίσκεται στο «σταυροδρόμ» των θαλάσσιων δρόμων Αδριατικής - Ιονίου - Μεσογείου και ταυτόχρονα αποτελεί τη Δυτική Πύλη του διευρωπαϊκού άξονα Πατρών - Αθηνών - Πειραιώς, του οποίου οι θαλάσσιες προεκτάσεις οδηγούν στην Μεσανατολική και Αφρικανική ζώνη, η οποία περιβάλλει το Νοτιοανατολικό άκρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Αυτό το στοιχείο προσδίδει στην Πάτρα το ρόλο ενός από τους βασικούς συντελεστές, στην προσπάθεια να

αξιοποιήσει η χώρα μας την ιδιαιτερότητά της ως Νοτιοανατολικής Πύλης της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Η Αχαΐα στην Ευρώπη του 21^{ου} αιώνα, Νικολόπουλος Ν.).

Ο λιμένας της Πάτρας είναι ο τρίτος σε δυναμικότητα λιμένας της χώρας, βρίσκεται στη νοτιοδυτική ακτή της χώρας και το έργο κατασκευής και επέκτασής του χρηματοδοτείται από πιστώσεις του Β' ΚΠΣ. Έχει χαρακτηριστεί σύμφωνα με το Εθνικό Στρατηγικό Σχέδιο Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής ως λιμένας Εθνικής σημασίας και αποτελεί την κύρια Δυτική «θαλάσσια πύλη» της χώρας προς την Ε.Ε (www.minenv.gr).

Το λιμάνι της Πάτρας εξυπηρετεί εμπορική και επιβατική κίνηση μεγάλης κλίμακας από και προς τα νησιά του Ιονίου και από και προς τα λιμάνια της Ιταλίας, με αφετηρία και προορισμό τα λιμάνια της Ancona, του Bari, του Brindisi, της Βενετίας και της Τεργέστης (λιμεναρχείο Πάτρας). Παράλληλα, τα τελευταία χρόνια μέσω αντίστοιχων γραμμών διοχετεύεται επιβατική και εμπορευματική κίνηση προς την Αλβανία, την Τουρκία, την Κρήτη και τον Πειραιά. Ανάλογα με τον προορισμό και τις δυνατότητες των οχηματαγωγών πλοίων της γραμμής, η χρονική διάρκεια του ταξιδιού ανάμεσα σε Ελλάδα και Ιταλία, κυμαίνεται από 14 έως 35 ώρες. Οι γραμμές αυτές τα τελευταία χρόνια εμπλουτίστηκαν με σύγχρονα πλοία, που επιτυγχάνουν υψηλές ταχύτητες ενώ παρέχουν ανέσεις και υπηρεσίες υψηλών προδιαγραφών.

Ο Λιμένας της Πάτρας αποτελεί την κύρια νότια θαλάσσια πύλη της Ελλάδας προς Δυσμάς και μέσω αυτού διοχετεύεται η εμπορευματική και επιβατική κίνηση της Νότιας Ελλάδας (Πελοποννήσου), στις χώρες της Ε.Ε. μέσω Ιταλίας. Παράλληλα, λόγω του κομβικού σημείου στο οποίο βρίσκεται, ενώνει μέσω του Αδριατικού Διαδρόμου, του Π.Α.Θ.Ε. και του λιμένα Πειραιά, τις χώρες της Ε.Ε. με την Μέση Ανατολή και την Αφρική, δεδομένης της ήδη υπάρχουσας θαλάσσιας σύνδεσής τους με τον λιμένα Πειραιά. Ο ιδιαίτερα σημαντικός ρόλος του Λιμένα καλείται να αναδειχθεί και να επαναπροσδιοριστεί στα πλαίσια της εκτελούμενης αναβάθμισης και επέκτασής του. Τα έργα του Νέου Λιμένα Πατρών αποσκοπούν στους εξής στόχους :

- 1) Κατασκευή καινούργιου λιμένα νοτίως του υπάρχοντος (1 χλμ.) με πρόβλεψη εξυπηρέτησης όλων των ειδών συνδυασμένων μεταφορών.
- 2) δημιουργία χερσαίων χώρων εμβαδού 150 στρεμμάτων.
- 3) έργα βελτίωσης της φέρουσας ικανότητας του πυθμένα.

Το σημερινό λιμάνι της Πάτρας προσεγγίζει τα όρια των δυνατοτήτων του, οι οποίες ούτως ή άλλως είναι περιορισμένες. Η κίνηση αναμένεται να αυξάνει συνεχώς, δεδομένης της πρόσθετης επιβάρυνσης που δημιουργείται για τα λιμάνια της Δυτικής Ελλάδας γενικότερα και της Πάτρας ειδικότερα, λόγω των πρόσφατων γεγονότων στην Γιουγκοσλαβία. Η απαξίωση των οδικών προσβάσεων στην Ευρώπη μέσω Βαλκανίων, οδηγούν σε διοχέτευση της κίνησης, από και προς την Ευρώπη, στον Αδριατικό θαλάσσιο διάδρομο και στους Δυτικούς Λιμένες. Οι πρόσφατες εξελίξεις στην Γιουγκοσλαβία, μπορούμε να ισχυριστούμε ότι μετέβαλαν την χώρα μας σε νησί, καθιστώντας τη σύνδεσή της με τις υπόλοιπες χώρες της Ε.Ε., να πραγματοποιείται ως επί το πλείστον μέσω θαλάσσης. Εκτός από τις περιορισμένες δυνατότητες του νέου λιμανιού, υπάρχουν σημαντικές δυσχέρειες στη σύνδεσή του με το υπεραστικό οδικό δίκτυο. Το Λιμάνι περιβάλλεται ασφυκτικά από την πόλη, με αποτέλεσμα όλη η κίνηση να διέρχεται μέσα από το αστικό οδικό δίκτυο, το οποίο είναι τελείως ανεπαρκές, ενώ ταυτόχρονα η διέλευση αυτή καθίσταται ιδιαίτερα επιβαρυντική για την πόλη και τους κατοίκους (Η Αχαΐα στην Ευρώπη του 21^{ου} αιώνα, Νικολόπουλος Ν.).

Για να εκτελέσει ουσιαστικά η Πάτρα τον ρόλο της, είναι αναγκαία η αποπεράτωση του νέου λιμανιού στην περιοχή Ακτή Δυμαίων, με τις πλέον σύγχρονες προδιαγραφές. Το νέο λιμάνι πρέπει απαραίτητα να αποκτήσει τη δυνατότητα ανάπτυξης δραστηριοτήτων με τοπική προστιθέμενη αξία, ώστε να μην περιοριστεί σε ρόλο «λιμανιού διέλευσης» αλλά να αναδειχθεί σε «λιμάνι παραγωγής». Αυτό προϋποθέτει την εγκατάσταση πληροφοριακών, επικοινωνιακών και διαχειριστικών συστημάτων που να του επιτρέπουν να παρέχει υψηλή ποιότητα υπηρεσιών, ώστε να ανταποκρίνεται ικανοποιητικά στη σύγχρονη εμπορευματική κίνηση. Παράλληλα, είναι απαραίτητο να δοθεί ιδιαίτερη έμφαση στο σχεδιασμό και την υλοποίηση έργων που σχετίζονται με την ορθολογική διαχείριση των λιμενικών εγκαταστάσεων (τηλεματικές εφαρμογές, μέτρα κυκλοφοριακής διαχείρισης στους χερσαίους χώρους, βέλτιστη αξιοποίηση των θέσεων εξυπηρέτησης πλοίων κ.λπ.). Όλα αυτά πρέπει να συνδυαστούν με την εκτέλεση όλων των απαραίτητων έργων που θα διασφαλίζουν την αρμονική συνύπαρξη του λιμανιού με τη πόλη. Πρέπει να διαμορφωθούν οι κατάλληλες προϋποθέσεις ώστε να δημιουργηθεί στο λιμάνι Ελεύθερη Ζώνη Εμπορίου και Ζώνη Χονδρεμπορίου. Παράλληλα, μεσοπρόθεσμα, πρέπει να εξειδικευτεί ο

ρόλος του λιμανιού της Πάτρας από πλευράς εξυπηρετήσεων γεωγραφικού προσδιορισμού και τύπου των οχημάτων, και σε συνδυασμό με τα άλλα λιμάνια της Δυτικής Ελλάδας να λειτουργήσουν διαφορετικά, συμπληρωματικά και εξ ίσου αποδοτικά. Ο Λιμένας της Πάτρας πρέπει πάντοτε να αποτελεί την άμεση εναλλακτική λύση Ανατολής - Δύσης στον άξονα Βορρά - Νότου των Ελληνικών μεταφορών, μια λύση η οποία να είναι σε θέση να ενεργοποιηθεί χωρίς υστερήσεις οποτεδήποτε μια κρίση παρουσιαστεί. Με αυτές τις προϋποθέσεις, καθώς και με την οργανική λειτουργική διασύνδεση του νέου λιμανιού με τις εγκαταστάσεις του παλαιού, είναι βέβαιο πως το νέο λιμάνι θα μπορέσει να ανταποκριθεί στον αναβαθμισμένο ρόλο και στις νέες προκλήσεις που του επιφυλάσσει το μέλλον, δίνοντας στην ευρύτερη περιοχή της Αχαΐας τις ευεργετικές επιδράσεις των πολλαπλασιαστικών για την ανάπτυξη της αποτελεσμάτων της λειτουργίας του (Η Αχαΐα στην Ευρώπη του 21^{ου} αιώνα, Νικολόπουλος Ν., www.minenv.gr, www.gnto.gr).

4.5. Η θέση του Λιμένα Πάτρας στο Εθνικό Δίκτυο Μεταφορών και τα Διευρωπαϊκά Δίκτυα.

Στο νέο παγκοσμιοποιημένο οικονομικό περιβάλλον η γεωοικονομική θέση που κατέχει μια χώρα ή μια περιοχή είναι καθοριστικής σημασίας παράμετρος για το γενικότερο ρόλο που μπορεί να διαδραματίσει στο διεθνή καταμερισμό έργων και δραστηριοτήτων. Ο Λιμένας της Πάτρας καθορίζει το ρόλο της πόλης, αλλά και της ευρύτερης περιοχής της Δυτικής Ελλάδας, τοποθετημένος σε ένα γεωοικονομικό σημείο του Ελληνικού χώρου, διπλής στρατηγικής σημασίας. Ο Λιμένας καταλαμβάνει μια θέση «κλειδί» στους δύο κύριους άξονες επέκτασης οικονομικών δραστηριοτήτων του «κέντρου ανάπτυξης» της Ευρωπαϊκής Ένωσης, στον άξονα Νότια Ιταλία - Δυτική Ελλάδα - Μέση Ανατολή, που καταλήγει στο Λίβανο και το Ισραήλ, καθώς και στον άξονα της Βορείου Αδριατικής που ξεκινά από τη Σλοβενία και τις Δαλματικές Ακτές και μέσω της Δυτικής Ελλάδας καταλήγει στην Αφρική. Παράλληλα ο λιμένας της Πάτρας αποτελεί την Δυτική Πύλη διασύνδεσης της Ελλάδας με την Ευρωπαϊκή Ένωση και συνιστά το Δυτικό άκρο του αναπτυξιακού άξονα Θεσσαλονίκης - Αθήνας - Πάτρας, καθώς και την κύρια Δυτική Πύλη

προσπέλασης προς την Κεντρική και Νότια Ελλάδα (Η Αχαΐα στην Ευρώπη του 21^{ου} αιώνα, Νικολόπουλος Ν.).

Ο Λιμένας της Πάτρας προσδίδει στην Αχαΐα μια στρατηγικού χαρακτήρα γεωοικονομική σημασία, τόσο σε εθνικό όσο και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο. Μέσω του Αδριατικού διαδρόμου και με Πύλη τον Λιμένα της Πάτρας, η Ελλάδα αναδεικνύεται σε κόμβο μεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης προς τη Μεσόγειο, τους Ασιατικούς και Αφρικανικούς προορισμούς και αντιστρόφως ως κόμβος διέλευσης των μεταφορών των δύο αυτών Ηπείρων προς το κέντρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης.

Η στρατηγικής σημασίας γεωοικονομική θέση που κατέχει η Αχαΐα στο πλαίσιο του νέου παγκοσμιοποιημένου οικονομικού περιβάλλοντος και που οφείλεται κυρίως στην ύπαρξη του Λιμένα της Πάτρας ως Δυτική Πύλη προς τις χώρες της Ε.Ε., προσδίδει στην ευρύτερη περιοχή τεράστιες ευκαιρίες και δυνατότητες ανάπτυξης. Ο τουρισμός και οι μεταφορές αποτελούν δύο τομείς στους οποίους πρέπει να δοθεί αναπτυξιακή προτεραιότητα, καθώς συνδυάζουν όλα τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τις ευνοϊκές προϋποθέσεις για να αποτελέσουν βασικούς και διατηρήσιμους στο χρόνο, μοχλούς ανάπτυξης της ευρύτερης περιοχής και αναβάθμισης του επιπέδου ευημερίας των κατοίκων. Για να καταστεί δυνατή η αξιοποίηση των πλεονεκτημάτων και των αναπτυξιακών ευκαιριών που απορρέουν από την στρατηγικής αξίας γεωοικονομική θέση της Αχαΐας που οφείλεται στον Λιμένα της Πάτρας και τις εισροές και εκροές που αυτός εξυπηρετεί, πρέπει να υπάρξει ουσιαστική υποστήριξη των παραγωγικών προσπάθειών στους κλάδους εκείνους που η ιδιαιτερότητα της περιοχής τους παρέχει πρόσθετες δυνατότητες ανάπτυξης, καθώς και να επιταχυνθούν ουσιαστικά οι ρυθμοί κατασκευής των έργων δημόσιας υποδομής μικρής ή μεγάλης κλίμακας. Τα έργα δημόσιας υποδομής που συμπληρώνουν και αναβαθμίζουν τον ρόλο του Πατραϊκού Λιμένα είναι τα εξής :

- Η ολοκλήρωση της ευρείας παράκαμψης Πατρών.

Το έργο της ευρείας παράκαμψης Πατρών συνυφαίνεται άρρηκτα με την αξιοποίηση του νέου λιμανιού καθώς μέσω της ευρείας παράκαμψης θα διοχετεύεται η κίνηση από και προς το νέο λιμάνι, εξασφαλίζοντας έτσι την ταχεία διακίνηση οχημάτων χωρίς τη χρήση των οδών της πόλης. Έτσι, από τη μια επιτυγχάνεται η μείωση της περιβαλλοντικής και ηχητικής επιβάρυνσης κατά τις

ώρες άφιξης και αναχώρησης πλοίων, ενώ από την άλλη γίνεται πιο άμεση και γρήγορη η πρόσβαση των οχημάτων και κυρίως των φορτηγών οχημάτων στους χώρους του λιμένα. Παράλληλα το έργο της ευρείας παράκαμψης (μεγάλης περιμετρικής) θα συμβάλει στην επίλυση του οξέος κυκλοφοριακού προβλήματος της πόλης της Πάτρας, καθώς από τη μια θα απορροφήσει υπεραστική κυκλοφορία και θα την απομακρύνει από το βασικό οδικό δίκτυο, και από την άλλη αναμένεται να απορροφήσει και τμήμα της περιαστικής και αστικής κυκλοφορίας, αποσυμφορώντας το κατά πολύ βεβαρημένο κυκλοφοριακό κέντρο της πόλης.

- Η ζεύγη Ρίου – Αντιρρίου

- Η ολοκλήρωση του ΠΑΘΕ και του Δυτικού Διαδρόμου (Ιόνια Οδός).

Ο αυτοκινητόδρομος Π.Α.Θ.Ε. σε συνδυασμό με τον Δυτικό αυτοκινητόδρομο, αποτελούν το βασικό κορμό του αναπτυξιακού άξονα Βορρά - Νότου του Ελληνικού χώρου. Η αναβάθμιση των δύο αυτών οδικών αξόνων καθώς και η λειτουργική διασύνδεσή τους με τον άλλο μεγάλο αναπτυξιακό άξονα του Ελληνικού χώρου, τον άξονα Αντιρρίου - Λαμίας που ουσιαστικά ενώνει Ανατολή - Δύση, αποτελούν καθοριστικές προϋποθέσεις για την ανάδειξη του Λιμένα της Πάτρας και την επιτέλεση του στρατηγικού του ρόλου, ενός ρόλου που καθιστά τον Ελληνικό χώρο στο σύνολό του ικανό να λειτουργήσει ως συνδετήριος κόμβος της Ευρωπαϊκής Ένωσης με τη Μεσανατολική και Αφρικανική ζώνη.

- Η αξιοποίηση και αναβάθμιση του αεροδρομίου Αράξου.

Η αναβάθμιση του αεροδρομίου Αράξου εντάχθηκε στα Ολυμπιακά έργα και αποτελεί δέσμευση της Ελληνικής πολιτείας να λειτουργεί ως πολιτικό αεροδρόμιο έως το 2004. Η οργάνωση και ο εξοπλισμός του αεροδρομίου συμπεριλήφθηκε στο μνημόνιο συνεργασίας της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και του Γενικού Επιτελείου Αεροπορίας με τον «Αθήνα 2004» και τα έργα που θα πραγματοποιηθούν αφορούν την επέκταση και αναβάθμιση των εγκαταστάσεων άφιξης και αναχώρηση των επιβατών καθώς και την επέκταση της πίστας των αεροσκαφών (άρθρο : εφημ. Πελοπόννησος).

Η αξιοποίηση και αναβάθμιση του αερολιμένα Αράξου, η ανάδειξή του σε ένα σύγχρονο διεθνές αεροδρόμιο με υποδομές εξυπηρέτησης εξωτερικών και εσωτερικών μετακινήσεων, αλλά και εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και η διασύνδεσή του με τα υπόλοιπα μεγάλα αεροδρόμια της χώρας θα ισχυροποιήσει την γεωοικονομική θέση της Πάτρας, αλλά και της ευρύτερης περιοχής. Ο αερολιμένας Αράξου θα δράσει συμπληρωματικά ως προς τον λιμένα Πάτρας και μέσω της αναμενόμενης αναβάθμισης του οδικού άξονα Αράξου - Πάτρας ως τμήμα του Δυτική Διαδρόμου, θα συντελέσει μελλοντικά στην διοχέτευση επιβατικής και ίσως εμπορευματικής κίνησης στον λιμένα Πάτρας, συντελώντας αποφασιστικά στην επίτευξη του ευρύτερου στόχου της περιφερειακής και συνολικής ανάπτυξης του Εθνικού χώρου, ανοίγοντας νέες ευκαιρίες διαπεριφερειακής συνεργασίας.

- Ο Εκσυγχρονισμός του Σιδηροδρομικού Δικτύου.

Στο σύγχρονο πλέγμα των Ευρωπαϊκών μεταφορών ο Σιδηρόδρομος αποτελεί ένα ιδιαίτερα δυναμικό μέσο, με σημαντικό μερίδιο παρουσίας στην αγορά μεταφορών των χωρών - μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Παράλληλα κατέχει μια ιδιαίτερα σημαντική θέση στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών, αναπτύσσεται με ταχείς ρυθμούς και αποτελεί μια από τις βασικότερες λειτουργικές παραμέτρους του οικονομικού περιβάλλοντος, όπως έχει διαμορφωθεί τα τελευταία χρόνια στην Ευρώπη.

Ο ιδιαίτερος και πολύ σημαντικός ρόλος της Αχαΐας και της Πάτρας ειδικότερα, σε συνδυασμό πάντα με την ύπαρξη του Πατραϊκού Λιμένα ως Δυτικής Πύλης της Ελλάδας στις χώρες της Ε.Ε., πρέπει να ενισχυθεί από την ύπαρξη ενός σύγχρονου και ταχύτατου σιδηροδρομικού δικτύου. Η δυνατότητα παροχής σύγχρονων σιδηροδρομικών μεταφορικών υπηρεσιών είναι απαραίτητη, προκειμένου η ευρύτερη περιοχή να διεκδικήσει τη θέση που της αρμόζει και που την προσδιορίζουν τα γεωοικονομικά της πλεονεκτήματα.

Κυρίαρχο ρόλο στα σιδηροδρομικά δίκτυα της περιοχής έχει ο σιδηροδρομικός άξονας Αθήνας - Κορίνθου - Πάτρας ο οποίος χαρακτηρίζεται τεράστιας σπουδαιότητας. Ο άξονας αυτός διέρχεται από τις παραγωγικές περιοχές της Βόρειας Πελοποννήσου, συνδέει την πρωτεύουσα με την Πάτρα που είναι το τρίτο μεγάλο αστικό κέντρο της χώρας και αποτελεί και την μόνη εναλλακτική λιμενική πύλη προς τη Δυτική Ευρώπη μέσω αμιγώς κοινοτικού

εδάφους. Ο σιδηροδρομικός άξονας Αθήνας - Κορίνθου - Πάτρας αποτελείται σήμερα από μονή γραμμή με δυσμενή γεωμετρικά χαρακτηριστικά που δεν επιτρέπουν την ανάπτυξη υψηλών ταχυτήτων. Επίσης, η γραμμή είναι στενού (μετρικού) πλάτους, με αποτέλεσμα ο συγκεκριμένος άξονας να μη συνεργάζεται ορθολογικά με τον άξονα Αθήνας – Θεσσαλονίκης.

Στον εν λόγω άξονα προβλέπεται η κατασκευή νέας διπλής γραμμής κανονικού εύρους συνοδευόμενη από συστήματα σηματοδότησης και τηλεδιοίκησης. Με την κατασκευή της νέας γραμμής κανονικού εύρους εξασφαλίζεται η πλήρης διαλειτουργικότητα του άξονα Αθήνας - Πάτρας τόσο με το υπόλοιπο δίκτυο της Κεντρικής και Βόρειας Ελλάδας, όσο και με την υπόλοιπη Ευρώπη μέσω Ιταλίας και συνδυασμένων μεταφορών. Οι μέγιστες ταχύτητες της γραμμής είναι της τάξεως των 200χλμ./ώρα (τμήμα ΣΚΑ - Κόρινθος - Λυκοποριά), 150χλμ. την ώρα (τμήμα Λυκοποριά - Αίγιο) και 120χλμ. την ώρα στο τμήμα Αίγιο - Πάτρα. Με την ολοκλήρωση της κατασκευής του έργου αναμένεται στο τμήμα Αθήνας - Κορίνθου μείωση του χρόνου διαδρομής κατά 45 λεπτά και στο τμήμα Κορίνθου - Πάτρας κατά 40 λεπτά. Το έργο κατασκευής της νέας γραμμής στο τμήμα Αθήνας - Κορίνθου ξεκίνησε να υλοποιείται με πόρους του Α΄ Ταμείου Συνοχής και η συνέχιση και ολοκλήρωσή του θα χρηματοδοτηθεί από το νέο Ταμείο Συνοχής 2000-2006. Η κατασκευή της νέας διπλής γραμμής Κορίνθου - Πάτρας θα συγχρηματοδοτηθεί στα πλαίσια του προγράμματος «γέφυρα» από το νέο Ταμείο Συνοχής 2000-2006.

Παράλληλα με τον εκσυγχρονισμό του σιδηροδρομικού δικτύου Αθήνας - Κορίνθου - Πάτρας, είναι αναγκαία και η αναβάθμιση των συμβατικών σιδηροδρομικών γραμμών της ευρύτερης περιοχής και κατ' επέκταση της Πελοποννήσου, με κορυφαία την σιδηροδρομική σύνδεση Πατρών - Πύργου. Η ενίσχυση του δευτερεύοντος σιδηροδρομικού δικτύου είναι αναγκαία διότι συντελεί αποφασιστικά στη προσπελασιμότητα της ευρύτερης περιοχής της Αχαΐας, διευκολύνει την διασύνδεση και δρα συμπληρωματικά ως προς το πρωτεύον σιδηροδρομικό δίκτυο, τον Λιμένα της Πάτρας και τα υπόλοιπα έργα υποδομής του Νομού. Η βελτίωση των σιδηροδρομικών γραμμών του Δικτύου Πελοποννήσου χρηματοδοτείται από το ΠΕΠ Δυτικής Ελλάδας και Πελοποννήσου (Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 2000-2006).

- Λοιπά έργα Ενδονομαρχιακής Μεταφορικής - Συγκοινωνιακής Υποδομής.

Για να καταστεί δυνατή η αποτελεσματικότητα, η αποδοτικότητα και οι πολλαπλασιαστικές αναπτυξιακές επιδράσεις των μεγάλων έργων υποδομής του Νομού και να αναδειχθεί ο ιδιαίτερος ρόλος της Πάτρας ως Δυτικής θαλάσσιας Πύλης που οφείλεται στην ύπαρξη του λιμένα, είναι αναγκαία, η πραγματοποίηση ενός πλέγματος έργων «μικρής» και «ενδιάμεσης» εμβέλειας. Τα έργα αυτά αναβάθμισης της ενδονομαρχιακής μεταφορικής - συγκοινωνιακής υποδομής θα συντελέσουν στην ομοιόμορφη κατανομή της ανάπτυξης που θα προκύψει από την πραγματοποίηση των μεγάλων έργων υποδομής και στο σύνολό τους θα επενεργήσουν ως μηχανισμός υποστήριξης της κινητοποίησης των παραγωγικών πρωτοβουλιών σε περιοχές του Νομού. Ως τέτοια έργα μπορούν να θεωρηθούν :

- Η ανάπτυξη του Λιμανιού του Αιγίου
- Η βελτίωση και συμπλήρωση του Δημοτικού και Νομαρχιακού οδικού δικτύου

Το λιμάνι του Αιγίου θα μπορούσε να αποτελέσει αυτόνομο πόλο εξυπηρέτησης θαλάσσιων μεταφορών και να λειτουργήσει συμπληρωματικά ως προς το λιμάνι της Πάτρας. Η βελτίωση του οδικού δικτύου Νομαρχιακής και Δημοτικής αρμοδιότητας θα συμβάλει στη σύμμετρη ανάπτυξη του Νομού καθώς και στην άρση υπαρκτών ενδοπεριφερειακών ανισορροπιών.

5. Εμπορευματικά Κέντρα - Εμπορευματικές Μεταφορές : Ο ρόλος της Πάτρας ως Εμπορευματικό και Διαμετακομιστικό Κέντρο.

5.1. Ιστορική εξέλιξη, χαρακτήρας και μορφή των Εμπορευματικών Κέντρων.

Τα τελευταία χρόνια ο εκσυγχρονισμός στις μεταφορές υπήρξε ραγδαίος. Παράλληλα με τις θαλάσσιες και αεροπορικές μεταφορές εκσυγχρονίστηκαν τόσο οι σιδηροδρομικές όσο και οι οδικές εμπορευματικές και επιβατικές μεταφορές, σε μέσα και υποδομές. Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο η συμμετοχή των χερσαίων μέσων μεταφοράς και ιδιαίτερα των οδικών στο σύνολο των διακινούμενων εμπορευμάτων είναι πολύ υψηλή.

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, η αρχική ανάγκη της στάθμευσης (έμφορτων ή μη) φορτηγών οχημάτων, για μικρά ή μεγάλα χρονικά διαστήματα, κατά την διάρκεια της διέλευσής τους από τα σύνορα των χωρών, προκειμένου να

πραγματοποιηθούν τελωνειακοί έλεγχοι, ή για την απαραίτητη επικοινωνία με τα κεντρικά γραφεία εταιρειών, οδήγησε στην ανάγκη δημιουργίας και διάθεσης μεγάλων χερσαίων χώρων στις παραμεθόριες περιοχές, προκειμένου να ικανοποιηθούν οι συγκεκριμένες ανάγκες. Η δημιουργία αυτών των χώρων συνδυάστηκε και εμπλουτίστηκε με άλλες δραστηριότητες όπως ο εκτελωνισμός, η παράδοση μέρους του φορτίου και η εγκατάσταση διαμεταφορικών εταιρειών και οδήγησε στην δημιουργία πραγματικών και οργανωμένων κέντρων διαλογής και διαμετακόμισης εμπορευμάτων, τα οποία σταδιακά απέκτησαν πλήρη πληροφορική και τηλεματική κάλυψη. Τα παραμεθόρια αυτά χερσαία κέντρα διακίνησης μέσω μεταφοράς αποτέλεσαν τη βάση για την ανάπτυξη παρόμοιων οργανωμένων εμπορικών κέντρων στην ενδοχώρα πολλών Ευρωπαϊκών χωρών και σε σημεία ιδιαίτερης στρατηγικής σημασίας (Ενημερωτικό Δελτίο-ΤΕΕ Πάτρας).

Η νομική μορφή αυτών των κέντρων είναι εταιρική και το κύριο λόγο έχουν συνήθως η τοπική αυτοδιοίκηση με το εμπορικό και βιομηχανικό επιμελητήριο, ενώ σε μικρότερα ποσοστά μπορούν να συμμετέχουν ιδιώτες. Ένα τέτοιο κέντρο εφόσον λειτουργεί ως ελεύθερη ζώνη μπορεί να περιλαμβάνει :

- Τελωνειακή Υπηρεσία
- Εγκαταστάσεις για τους εκτελωνιστές
- Εγκαταστάσεις για τους εμπόρους και διαμεταφορείς
- Πρατήρια υγρών καυσίμων
- Στεγασμένους αποθηκευτικούς χώρους
- Ακάλυπτους αποθηκευτικούς χώρους
- Συνεργεία αυτοκινήτων
- Τράπεζες
- Εγκαταστάσεις αναψυχής και εστιατόρια
- Χώρους στάθμευσης για φορτηγά οχήματα
- Αποθηκευτικούς χώρους για κινητά κιβώτια (κάσες)
- Ηλεκτρομηχανολογικό εξοπλισμό
- Πλήρη Πληροφορική και Τηλεματική κάλυψη

Τα κέντρα αυτά δρουν συμπληρωματικά ως προς τα λιμάνια και εφόσον έχουν δυνατότητες άμεσης και αποτελεσματικής επικοινωνίας με αυτά, καθώς και άμεση και εύκολη πρόσβαση στο οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο της ευρύτερης

περιοχής, αναπτύσσονται σε πραγματικά σύγχρονα ελεύθερα κέντρα διακίνησης και διαμετακόμισης εμπορευμάτων.

5.2. Ο ρόλος των Εμπορευματικών Κέντρων και τα οφέλη που προκύπτουν από τη δημιουργία τους.

Το κέρδος μιας πόλης - κόμβου μεταφορών δεν είναι η απλή διέλευση επιβατών και εμπορευμάτων αλλά η παραμονή τους, με τα οικονομικά οφέλη που συνεπάγεται η προς αυτούς παροχή οποιασδήποτε μορφής υπηρεσιών. Τα κέρδη τα οποία θα αποκομισθούν από το τοπικό εμπόριο θα είναι τόσο μεγαλύτερα, όσο μεγαλύτερη θα είναι και η διαμονή του διερχόμενου επιβάτη και επομένως τόσο περισσότερο θα αναζητήσει να εξυπηρετηθεί από τις υπηρεσίες που του προσφέρονται. Έτσι, και στον τομέα των εμπορευμάτων είναι διαπιστωμένο ότι τα μεγάλα κέρδη για τα τοπικά κέντρα, δεν προέρχονται από την φορτοεκφόρτωση των πλοίων, αλλά από την διαχείριση των εμπορευμάτων τους και πιο συγκεκριμένα από το χρονικό διάστημα που τα εμπορεύματα θα παραμείνουν αποθηκευμένα στο λιμάνι ή σε άλλους αποθηκευτικούς χώρους (κέντρα διαλογής, interports, ιδιωτικές αποθήκες κ.λπ.) (Ενημερωτικό Δελτίο-ΤΕΕ Πάτρας).

Υπάρχει μια κατηγορία εμπορευμάτων που υποχρεωτικά παραμένουν ένα ορισμένο χρονικό διάστημα στους αποθηκευτικούς χώρους των λιμανιών για ποικίλους λόγους, όπως μεταποίηση, αλλαγή ιδιοκτήτη και ανασυσκευασία. Εάν λοιπόν για τα εμπορεύματα αυτά δεν υπάρχουν οι απαιτούμενοι χώροι και προϋποθέσεις στο λιμάνι - κόμβο, τότε οι χρήστες θα αλλάξουν λιμάνι ή θα αναζητήσουν άλλους χώρους προκειμένου να εξυπηρετηθούν. Αυτό καθιστά την πόλη που διαθέτει τον Λιμένα απλό σημείο διέλευσης και όχι κεντρικό μεταφορικό κόμβο.

Οι χώροι εξυπηρέτησης χερσαίων μεταφορικών μέσων και εμπορευμάτων πρέπει να βρίσκονται σε μικρή απόσταση από το λιμάνι, να συνυπάρχουν με τις υπόλοιπες δραστηριότητες μέσα στο ίδιο το λιμάνι, ή έστω να βρίσκονται σε ένα κομβικό σημείο της εισόδου - εξόδου της πόλης, το οποίο να διαθέτει πολύ καλή σύνδεση (οδική ή σιδηροδρομική) με το λιμάνι. Αυτοί οι χώροι μπορεί να είναι σιδηροδρομικοί (σιδηροδρομικοί σταθμοί διαλογής εμπορευμάτων) ή Οδικά Κέντρα Μεταφορών (Interports), ή να είναι χώροι στους οποίους να συνυπάρχουν και τα δύο είδη μεταφορών. Οι χώροι αυτοί μπορεί να έχουν ειδικό τελωνειακό

καθεστώς, ώστε να λειτουργούν ως ελεύθερες ζώνες ή ελεύθεροι χώροι, δηλαδή να λειτουργούν ως ζώνες όπου τα εμπορεύματα τρίτων χωρών (δηλαδή μη κοινοτικά εμπορεύματα) μπορούν να διακινούνται ελεύθερα και ως χώροι στους οποίους διακινούνται κοινοτικά εμπορεύματα χωρίς δασμολόγηση. Τα σύγχρονα τελωνειακά καθεστώτα σε Ευρωπαϊκό επίπεδο διέπονται από τους κανονισμούς 2504/88, 2503/88 και 4151/90 της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων περί ελεύθερων ζωνών ή ελεύθερων αποθηκών, καθώς και από τους κανονισμούς εφαρμογής αυτών 2562/90 και 2563/90.

5.3. Το Ελληνικό Σύστημα Εμπορευματικών Κέντρων και Μεταφορών.

5.3.1. Περιγραφή της υπάρχουσας κατάστασης

Το ελληνικό σύστημα εμπορευματικών μεταφορών παρουσιάζει σημαντικές δυσλειτουργίες που έχουν ιδιαίτερα αρνητική επίδραση στο λειτουργικό κόστος μεταφοράς και στην ποιότητα εξυπηρέτησης. Οι δυσλειτουργίες αυτές επηρεάζουν αρνητικά την ανταγωνιστικότητα των ελληνικών προϊόντων καθώς και την δυνατότητα προσέλκυσης εμπορευματικών ροών. Οι σημαντικότερες δυσλειτουργίες που παρουσιάζονται συνοψίζονται ως εξής :

- Ανορθολογική κατανομή της εμπορευματικής κίνησης στα μέσα μεταφοράς
- Χαμηλή διαλειτουργικότητα μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς
- Ανυπαρξία τερματικών σταθμών οδικών και σιδηροδρομικών συνδυασμένων μεταφορών
- Χαμηλός βαθμός μοναδοποίησης των φορτίων
- Χαμηλοί δείκτες πληρότητας φορτηγών οχημάτων, με έντονο πρόβλημα κενών επιστροφών
- Αδυναμία του συστήματος να εξάγει προστιθέμενη αξία από την διαχείριση της διερχόμενης κίνησης
- Γεωγραφικές πολώσεις επιχειρήσεων μεταφορών σε γεωγραφικές ζώνες που έχουν εγκλωβιστεί από τη διαστολή των αστικών ιστών, με έντονα προβλήματα πρόσβασης στους τελικούς αποδέκτες των εμπορευμάτων

Η άμβλυνση των παραπάνω δυσλειτουργιών απαιτεί συντονισμένη παρέμβαση σε όλα τα στοιχεία του μεταφορικού συστήματος (δίκτυα υποδομής - τροχαίο υλικό - διαχείριση δικτύων επιχειρήσεων κ.λπ.). Στο πλαίσιο του επιχειρησιακού προγράμματος δίνεται ιδιαίτερη έμφαση στον τομέα ανάπτυξης υποδομών, καθώς ο σχεδιασμός υποδομών εντάσσεται στη σφαίρα αρμοδιοτήτων της Διοίκησης και αποτελεί την βασική και θεμελιώδη προϋπόθεση για την ανάπτυξη του Εθνικού Συστήματος Μεταφορών.

Τα μεγάλα έργα συγκοινωνιακής υποδομής που περιλαμβάνονται στον Εθνικό Σχεδιασμό ικανοποιούν μερικώς το σύστημα των εμπορευματικών μεταφορών, ακριβώς διότι αφορούν κυρίως «συνδέσεις». Σχετίζονται κυρίως με την δημιουργία και αναβάθμιση μεταφορικών αξόνων και λιγότερο με την δημιουργία «κομβικών» υποδομών. Στον Ελληνικό χώρο είναι έκδηλη η απουσία «κομβικών» υποδομών, προσανατολισμένων αποκλειστικά στη διαχείριση εμπορευματικών μεταφορών, όπως των Εμπορευματικών Κέντρων, που έχει καταδειχθεί ότι συμβάλλουν σημαντικά στον εξορθολογισμό των εμπορευματικών μεταφορών (Γ'ΚΠΣ 2000-2006, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες - Αθήνα, Φεβρουάριος 2001).

Αναφορικά με τις εμπορευματικές μεταφορές είναι χαρακτηριστικό ότι υπάρχει έλλειψη σύνδεσης όλων των κυρίως εμπορευματικών λιμένων με το σιδηροδρομικό δίκτυο. Το δίκτυο της Πελοποννήσου είναι πλήρως ασύμβατο με το υπόλοιπο σιδηροδρομικό δίκτυο, γεγονός που δυσχεραίνει την προσπάθεια ανάπτυξης συνδυασμένων μεταφορών. Ο Άξονας Πειραιάς - Θεσσαλονίκη δεν συνδέεται άμεσα με τα δυο κυριότερα εμπορικά λιμάνια της χώρας, γεγονός που αποτρέπει την ανάπτυξη κατά μήκος του άξονα συνδυασμένων μεταφορών. Η Ελλάδα στην παρούσα φάση δεν διαθέτει οργανωμένο δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων.

Μεμονωμένοι τερματικοί σταθμοί σε θαλάσσιους λιμένες (Ικόνιο, Θεσσαλονίκη) επιτελούν στοιχειώδεις λειτουργίες logistics, αλλά παραμένουν και περιορίζονται σε βασικές και κλασσικές λειτουργίες όπως η φορτοεκφόρτωση και η εναπόθεση φορτίων. Παράλληλα, κάποιες άλλες περιοχές συγκέντρωσαν σημαντικό αριθμό εγκαταστάσεων συναφών με τις μεταφορές (Ασπρόπυργος Αττικής), όμως δεν έφεραν τα αναμενόμενα αποτελέσματα, δεδομένου ότι προέκυψαν χωρίς συντονισμένο σχέδιο χωροθέτησης, χωρίς οριοθέτηση, με βασική αιτία ύπαρξης τις πιέσεις της αγοράς.

Τα τελευταία χρόνια πραγματοποιήθηκαν κάποιες προσπάθειες δημιουργίας Εμπορευματικών Κέντρων που στηρίχθηκαν σε πρωτοβουλίες ανεξάρτητων φορέων. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή και το Ταμείο Συνοχής χρηματοδότησαν τη μελέτη χωροθέτησης ενός Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων στην Ελλάδα. Παράλληλα, πραγματοποιήθηκαν μελέτες βιωσιμότητας Εμπορευματικών Κέντρων σε περιοχές της χώρας από ανεξάρτητους φορείς. Αν και μέχρι πρότινος ο σχεδιασμός και η υλοποίηση ενός δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων δεν είχε ενταχθεί σε κάποιο ευρύτερο πλαίσιο, η ex-ante αξιολόγηση του Υπουργείου Μεταφορών κατέδειξε ότι ένα εξορθολογισμένο, ως προς τον αριθμό και τις χωροθετήσεις, Δίκτυο Εμπορευματικών Κέντρων αναμένεται να συμβάλλει σημαντικά στην βελτίωση της απόδοσης του ελληνικού συστήματος εμπορευματικών μεταφορών και η ένταξή του στο Γ' ΚΠΣ κρίνεται απαραίτητη (Γ'ΚΠΣ 2000-2006, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες - Αθήνα, Φεβρουάριος 2001).

5.3.2. Η δημιουργία Δικτύου Εμπορευματικών Μεταφορών στην Ελλάδα :

Απαιτήσεις που συντείνουν στη δημιουργία τους, στόχοι και αναμενόμενα οφέλη.

Η ανάπτυξη «κομβικών υποδομών» εμπορευματικών μεταφορών θα συμβάλλει ουσιαστικά στην άμβλυνση των δυσλειτουργιών του ελληνικού συστήματος. Οι αλλαγές στα χαρακτηριστικά των συστημάτων παραγωγής, η γεωγραφική διασπορά των μεταφορικών ροών, η αύξηση των συχνοτήτων των μεταφορικών αποστολών, η έλλειψη σταθερών περιοδικοτήτων καθώς η διαρκώς αυξανόμενη απαίτηση για ποιότητα στις μεταφορές (αξιοπιστία, ασφάλεια, ευελιξία, ταχύτητα) καθιστούν την ανάπτυξη υπηρεσιών logistics καθώς και των απαραίτητων εγκαταστάσεων για την φιλοξενία τους απαραίτητη. Η δημιουργία Εμπορευματικών Κέντρων αναμένεται να επιταχύνει τον εκσυγχρονισμό του ελληνικού μεταφορικού συστήματος αλλά και να συμβάλλει σημαντικά στην οικονομική ανάπτυξη. Με την δημιουργία των Δικτύων αυτών αναμένεται μείωση του κόστους μεταφοράς των εμπορευμάτων και επίτευξη οικονομίας στην συνολική κατανάλωση ενέργειας. Αναμένεται μείωση του «εξωτερικού» κόστους μεταφοράς και αύξηση της ανταγωνιστικότητας των ελληνικών επιχειρήσεων.

Όσον αφορά τον Ελληνικό χώρο, οι στόχοι της δημιουργίας Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων είναι οι εξής :

- Καλύτερη αξιοποίηση της συνολικής διαθέσιμης χωρητικότητας μέσω ορθολογικότερης κατανομής του εμπορευματικού φορτίου στα διάφορα μέσα μεταφοράς.
- Δημιουργία συνθηκών για την ανάπτυξη των μεταφορών που χρησιμοποιούν περισσότερα του ενός μέσων (τρόπων) μεταφοράς (συνδυασμένες μεταφορές).
- Δημιουργία δυνατοτήτων διαχείρισης μοναδοποιημένων φορτίων.
- Δημιουργία οικονομιών κλίμακας μέσω βελτίωσης του δείκτη πληρότητας των φορτηγών αυτοκινήτων, που σήμερα παρουσιάζεται ιδιαίτερα χαμηλός.
- Ευνοϊκοί όροι προσέλκυσης και διαχείρισης της διερχόμενης εμπορευματικής κίνησης στις ελληνικές περιφέρειες.
- Δυνατότητα συγκέντρωσης και διαχείρισης της διερχόμενης κίνησης εμπορευματικών φορτίων στις ελληνικές περιφέρειες, γεγονός που σήμερα δεν είναι εφικτό, λόγω της ανυπαρξίας κατάλληλων εγκαταστάσεων. Η, σε σύντομο χρονικό διάστημα, ολοκλήρωση των δύο μεγάλων ελληνικών αυτοκινητοδρόμων (ΠΑΘΕ και Εγνατίας Οδού) ανοίγει νέες προοπτικές για τη χώρα μας καθώς αναμένεται να αποτελέσει κέντρο διαμετακόμισης φορτίων της Μεσογείου. Η παράλληλη αξιοποίηση των λιμανιών του Πειραιά, της Θεσσαλονίκης, της Πάτρας, της Αλεξανδρούπολης και της Ηγουμενίτσας θα συμβάλλει στη συγκέντρωση και διαχείριση μεγάλου μέρους των εν λόγω φορτίων και στη δημιουργία προστιθέμενης αξίας για αρκετές περιφέρειες της χώρας.
- Εξάλειψη φαινομένων γεωγραφικής πόλωσης των μεταφορικών επιχειρήσεων που έχουν εγκλωβιστεί, λόγω διαστολής των αστικών ιστών, σε ορισμένες γεωγραφικές ζώνες, με έντονα προβλήματα πρόσβασης στους τελικούς αποδέκτες των φορτίων.

Ειδικότερα, όσον αφορά τον Ελληνικό χώρο προβλέπεται η δημιουργία των εξής εμπορευματικών κέντρων :

- Ανάπτυξη του Εμπορευματικού Κέντρου Πειραιά (Θριάσιο Πεδίο).

- Ανάπτυξη του Εμπορευματικού Κέντρου Κεντρικής Μακεδονίας (Κιλκίς).
- Ανάπτυξη του Εμπορευματικού Κέντρου Αλεξανδρούπολης.
- Ανάπτυξη του Εμπορευματικού Κέντρου Πελοποννήσου (Πάτρας).
- Ανάπτυξη του Εμπορευματικού Κέντρου Ηγουμενίτσας.
- Ανάπτυξη του Εμπορευματικού Κέντρου Κρήτης (Ηρακλείου).

Στον αντίστοιχο πίνακα που περιλαμβάνεται στο Παράρτημα παρουσιάζονται οι ειδικοί στόχοι (εμπορευματικά κέντρα), οι προτεραιότητές τους, καθώς και οι εκτιμήσεις όσον αφορά την εξέλιξή τους.

Στα πλαίσια των έργων που αφορούν τις εμπορευματικές μεταφορές και χρηματοδοτούνται από άλλες πηγές χρηματοδότησης εκτός του Γ! ΚΠΣ περιλαμβάνεται και το έργο δημιουργίας Δικτύου Εμπορευματικών Κέντρων το οποίο εξελίσσεται σε δύο στάδια. Το πρώτο στάδιο αφορά την ανάπτυξη ενός σχεδίου χωροθέτησης Εμπορευματικών Κέντρων. Στα πλαίσια αυτού του σταδίου πραγματοποιείται ο προσδιορισμός του ακριβή αριθμού των Εμπορευματικών Κέντρων, η επιλογή των τόπων εγκατάστασης και οι αντίστοιχες διαστασιολογήσεις. Το δεύτερο στάδιο αφορά την υλοποίηση του δικτύου. Το έργο χρηματοδοτείται εξ' ολοκλήρου από τα Περιφερειακά Επιχειρησιακά Προγράμματα και προβλέπεται και ιδιωτική συμμετοχή. Με την ολοκλήρωσή του αναμένεται μείωση του κόστους μεταφοράς στις περιοχές επιρροής κάθε Εμπορευματικού Κέντρου, της τάξης του 9%. Επίσης αναμένεται αύξηση του μεριδίου μεταφορών με μοναδοποιημένα φορτία, ανακατανομή των μεριδίων της αγοράς των μεταφορών στα μεταφορικά μέσα και ορθολογικότερη αξιοποίηση της συνολικής διαθέσιμης χωρητικότητας των δικτύων. Με την ολοκλήρωση του έργου ενισχύεται η ανταγωνιστικότητα τόσο των ελληνικών επιχειρήσεων του κλάδου των μεταφορών, όσο και των ελληνικών προϊόντων, αναπτύσσονται οι συνδυασμένες μεταφορές και δημιουργούνται θέσεις απασχόλησης (200-300 θέσεις εργασίας) ανάλογες με το μέγεθος του εκάστοτε Εμπορευματικού Κέντρου (Γ!ΚΠΣ 2000-2006, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες - Αθήνα, Φεβρουάριος 2001).

5.4. Ο ρόλος της Πάτρας ως Εμπορευματικό - Διαμετακομιστικό κέντρο.

Τα πρόσφατα γεγονότα στην πρώην Γιουγκοσλαβία υπήρξαν καταλυτικός παράγοντας για την ανάπτυξη των Ελληνικών Λιμένων και ιδιαίτερα εκείνων των λιμένων που κατέχουν θέση με ιδιαίτερη στρατηγική σημασία. Στους λιμένες αυτούς περιλαμβάνεται και ο Λιμένας της Πάτρας του οποίου το διαμετακομιστικό έργο αυξήθηκε ραγδαία μετά τις εξελίξεις στην πρώην Γιουγκοσλαβία.

Η Πάτρα, ενώ αποτελεί σήμερα έναν από τους μεγαλύτερους κόμβους της Ευρώπης για την διακίνηση εμπορευμάτων με το σύστημα συνδυασμένων μεταφορών ξηράς - θάλασσας, δεν έχει τις απαραίτητες υποδομές που να υποστηρίζουν την συγκεκριμένη δραστηριότητα. Η έλλειψη οργάνωσης και συντονισμού στον τομέα των μεταφορών σε τοπικό επίπεδο, οδήγησαν σε συσσώρευση προβλημάτων στην ευρύτερη περιοχή της Πάτρας και είχαν σαν αποτέλεσμα την μη αξιοποίηση οικονομικών δραστηριοτήτων που θα είχαν θετικές επιπτώσεις στην ευρύτερη περιοχή. Παράλληλα, η έλλειψη κατάλληλων μεταφορικών υποδομών για την παροχή υπηρεσιών σε εμπορεύματα και μεταφορικά μέσα, αποτελεί ανασταλτικό παράγοντα όσον αφορά την ανάπτυξη θαλάσσιων μεταφορών μικρών και μέσων αποστάσεων (Short Sea Shipping) που προωθείται από την Ευρωπαϊκή Κοινότητα (Δελτίο TEE Πάτρας).

Τα έσοδα που αναμένεται να αποκομίσει η πόλη της Πάτρας από την αύξηση της διερχόμενης κυκλοφορίας, λόγω των εξελίξεων στα Βαλκάνια, προβλέπεται να είναι σε αναλογία πολύ χαμηλά, ακριβώς διότι δεν υπάρχουν οι απαραίτητες υποδομές που θα προσελκύσουν διερχόμενους οδηγούς και επιβάτες. Η αύξηση των διερχόμενων φορτηγών οχημάτων καθώς και η συνεχής και πυκνή συχνότητα κίνησής τους είναι πολύ πιθανό να οδηγήσει σε αποκοπή του εμπορικού και οικονομικού κέντρου από το λιμάνι, με συνέπεια τη βαθμιαία μείωση της εμπορικής δραστηριότητας των καταστημάτων της παραλίας. Είναι πολύ πιθανό η αύξηση των διερχόμενων φορτηγών να αποφέρει τα αντίθετα από τα προσδοκώμενα αποτελέσματα και οι μόνοι οι οποίοι τελικά θα ωφεληθούν να είναι οι εφοπλιστές, οι οποίες θα αυξήσουν τα έσοδά τους, τόσο από τη διακίνηση των αυτοκινήτων, όσο και από τις υπηρεσίες που προσφέρονται επί των πλοίων. Μια έγκαιρη πρόβλεψη του μεταφορικού έργου που θα παρουσιάζεται στο λιμάνι συνδυασμένη με τον στρατηγικό σχεδιασμό της ενδοχώρας θα οδηγήσει σε λύσεις υποδομών και οργάνωσης, έτσι ώστε και τα μεταφορικά μέσα να εξυπηρετούνται

ικανοποιητικά και το κοινωνικό σύνολο και η φυσιογνωμία της περιοχής να ωφελείται πολλαπλά.

5.5 Η δημιουργία Εμπορευματικού Κέντρου Μεταφορών στην Πάτρα : Προοπτικές και οφέλη

Κατά την συγκρότηση του Γ' ΚΠΣ, το Υπουργείο Μεταφορών προτείνει την ανάπτυξη ενός Δικτύου έξι Εμπορευματικών Κέντρων, ανάμεσα στα οποία βρίσκεται και αυτό της Πάτρας με βαθμό προτεραιότητας Α. Σύμφωνα με την πρόταση της Τομεακής Έκθεσης Μεταφορών του Υπουργείου, το Εμπορευματικό Κέντρο αναμένεται να ολοκληρωθεί έως το 2006 σε μια έκταση 2.500 στρεμμάτων και να εξυπηρετήσει ετησίως 1.600.000 τόνους εμπορευμάτων. Με βάση αυτά τα μεγέθη το Εμπορευματικό Κέντρο της Πάτρας καθίσταται δεύτερο σε σπουδαιότητα μετά από το αντίστοιχο του Πειραιά. Ο ενδεικτικός προϋπολογισμός υλοποίησης, όπως παρουσιάζεται στην συγκεκριμένη έκθεση, ανέρχεται σε 22 δις δρχ., ενώ το εκτιμώμενο όφελος που θα προκύψει λόγω της μείωσης του κόστους μεταφορών, ετησίως ανέρχεται σε 1.560.000.000 δρχ., γεγονός που καταδεικνύει το ισχυρό συγκριτικό πλεονέκτημα που θα προκύψει για την περιοχή από τη δημιουργία του Εμπορευματικού Κέντρου (Γ'ΚΠΣ 2000-2006, Επιχειρησιακό Πρόγραμμα Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες - Αθήνα, Φεβρουάριος 2001).

Στα πλαίσια της δημιουργίας ενός Κέντρου Μεταφορών (Interport) στην Πάτρα, σε πρώτη φάση είναι απαραίτητη η δημιουργία ενός χώρου στάθμευσης των φορτηγών οχημάτων και συγχρόνως η δημιουργία αποθηκευτικών χώρων για τα εμπορεύματα. Οι αποθηκευτικοί χώροι θα πρέπει να είναι χώροι ακάλυπτοι και χώροι στεγασμένοι, ενώ απαραίτητη κρίνεται η παρουσία ψυκτικών χώρων με μεταβλητή ψύξη καθώς και η ύπαρξη εγκαταστάσεων παροχής ηλεκτρικής ενέργειας στα φορτηγά και εμπορευματοκιβώτια ψυγεία. Το κέντρο πρέπει να καλύπτεται μηχανογραφικά και να είναι οργανωμένο με συστήματα Πληροφορικής και Τηλεματικής. Το Πληροφορικό σύστημα πρέπει να είναι συνδεδεμένο ON LINE με το αντίστοιχο του λιμανιού καθώς και τα συστήματα των χρηστών, ενώ μέσω του Τηλεματικού Δικτύου καθίσταται δυνατή η σύνδεση του κέντρου και των χρηστών με άλλα αντίστοιχα εμπορευματικά κέντρα των χωρών μελών της Κοινότητας. Η Πληροφορική και η Τηλεματική ενίσχυση του

Εμπορευματικού Κέντρου της Πάτρας είναι αναγκαία για την παρακολούθηση επικίνδυνων φορτίων, για την παροχή πληροφοριών στους οδηγούς κατά την διάρκεια του ταξιδιού, καθώς και για την ενημέρωση διαμεταφορέων και παραγωγών σε θέματα που τους αφορούν, όπως αξίες προϊόντων και ελλείψεις αγορών. Αυτός ο συνδυασμός πληροφοριών μεταξύ Λιμανιού και Εμπορευματικού Κέντρου, αν ενισχυθεί από τον Σιδηροδρομικό - Επιβατικό Εμπορικό Σταθμό, καθώς και τον σταθμό Υπεραστικών Λεωφορείων, θα οδηγήσει στην δημιουργία ενός ολοκληρωμένου μεταφορικού - συγκοινωνιακού συστήματος, το οποίο θα μπορεί να συνδεθεί με τα αντίστοιχα υπόλοιπα λιμάνια του Αδριατικού Διαδρόμου, θα αλληλοενημερώνεται και θα παρέχει χρήσιμες πληροφορίες προς όλες τις κατευθύνσεις. Όσον αφορά την αμιγώς εμπορική διάσταση του κέντρου, αυτό μπορεί να διαθέτει τηλεφωνικά κέντρα, εστιατόρια, αναψυκτήρια καθώς και καταστήματα αφορολόγητων ειδών που θα προσελκύσουν τους διερχόμενους επιβάτες, θα καλύψουν τις ανάγκες τους, με σημαντικά και αναμφισβήτητα οφέλη τοπικής κλίμακας. Τέλος, λόγω του ότι το κέντρο θα διαθέτει τελωνειακή υπηρεσία καθίσταται δυνατή η πραγματοποίηση όλων των αναγκαίων εργασιών και σχετικών ελέγχων επί των εμπορευμάτων από και προς τρίτες χώρες (Κατσαντάς Σ.).

Η σημασία της δημιουργίας Εμπορευματικού Κέντρου στην Πάτρα είναι τεράστια και ουσιαστική, τόσο για την πόλη όσο και για την ευρύτερη περιοχή. Η λειτουργία του Κέντρου Μεταφορών θα έχει ως αποτέλεσμα η διέλευση των φορτηγών οχημάτων να μην αποτελεί όχληση για την πόλη, αλλά παράγοντα για την ανάπτυξη νέων οικονομικών δραστηριοτήτων που από τη μια θα απασχολήσουν σημαντικό αριθμό ατόμων διαφόρων ειδικοτήτων, δίνοντας έτσι σημαντική διέξοδο στον τομέα της απασχόλησης σε τοπικό επίπεδο και από την άλλη θα οδηγήσει σε σημαντική αύξηση του κατά κεφαλήν ΑΕΠ λόγω των σημαντικών χρηματικών εισροών που θα δημιουργηθούν.

Για την λειτουργία του Εμπορευματικού Κέντρου απαιτείται το κατάλληλο ανθρώπινο δυναμικό το οποίο πρέπει να καλύπτει όλο το φάσμα των ειδικοτήτων που απαιτούνται. Τις ανάγκες σε ανθρώπινο δυναμικό μπορούν να καλύψουν άνεργοι ανειδίκευτοι ή εξειδικευμένοι σε συγκεκριμένες εργασίες, αφού πρώτα καταρτιστούν ή αντίστοιχα επανακαταρτιστούν μέσω ταχύρυθμων σεμιναρίων. Επιπρόσθετες θέσεις απασχόλησης θα δημιουργηθούν από την γέννηση, γύρω από το Εμπορευματικό Κέντρο, δραστηριοτήτων άμεσα ή έμμεσα συσχετισμένων με

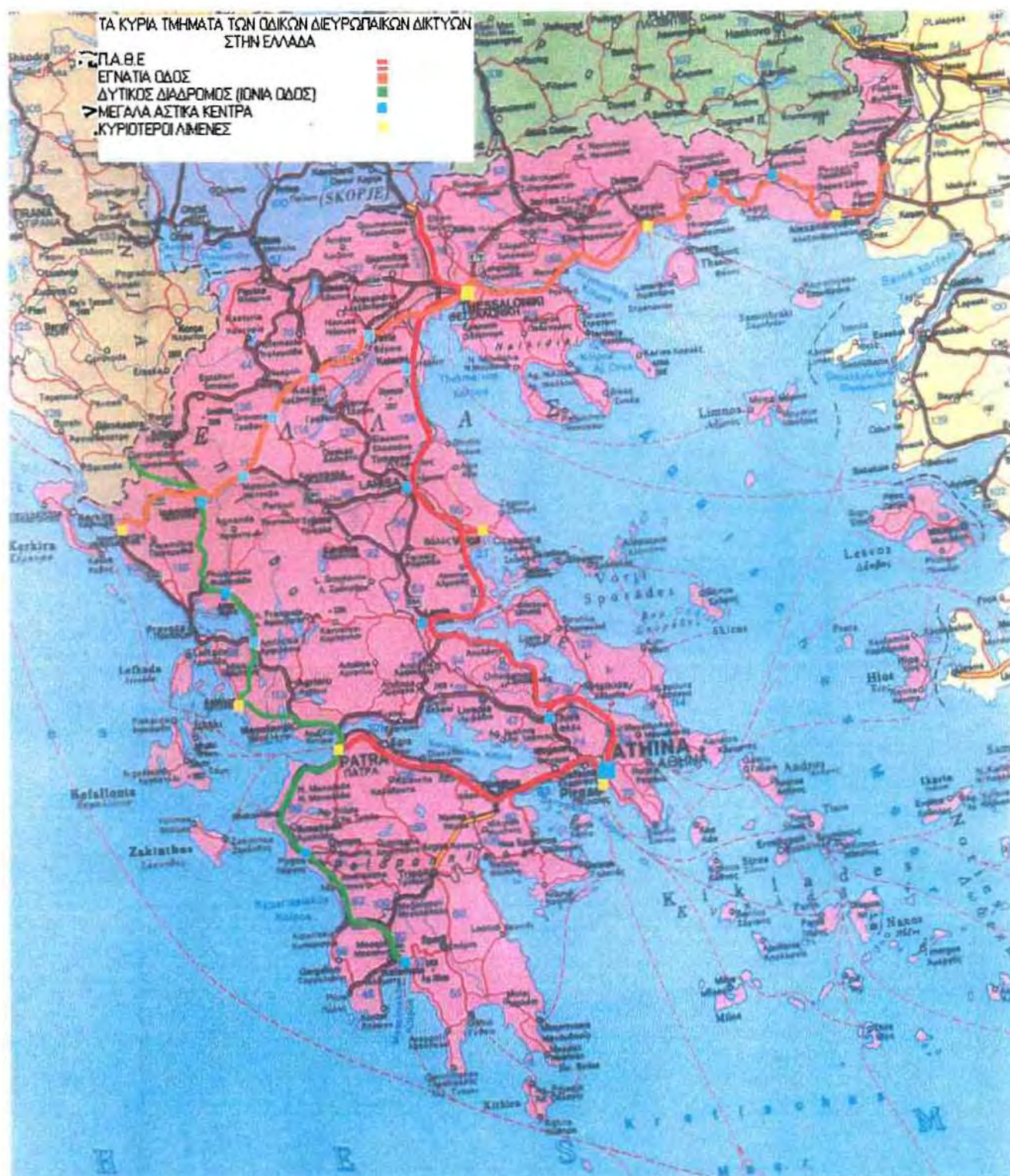
αυτό (δραστηριότητες ενοικίασης εμπορευματοκιβωτίων, συντήρησης και επισκευής εμπορευματοκιβωτίων, δραστηριότητες συντήρησης και επισκευής ηλεκτρονικού και ηλεκτρικού εξοπλισμού κ.λπ.).

Παράλληλα, λόγω του έργου πολλά γραφεία και εταιρείες θα μεταφερθούν από άλλες περιοχές, ή εκ των συνθηκών θα υποχρεωθούν να δημιουργήσουν υποκαταστήματα στην ευρύτερη περιοχή της Πάτρας. Η δημιουργία βοηθητικών υπηρεσιών εντός του Κέντρου Μεταφορών (π.χ. Τράπεζα) θα οδηγήσει στην ανάγκη λειτουργίας συναφών δραστηριοτήτων (π.χ. ασφαλιστικές εταιρείες) ενώ η ομαλή λειτουργία του Κέντρου Μεταφορών με την πληθώρα των μεταφορικών επιχειρήσεων που θα φιλοξενεί, μπορεί να αποτελέσει πόλο ανάπτυξης βιοτεχνιών και βιομηχανιών (Κατσαντάς Σ.).

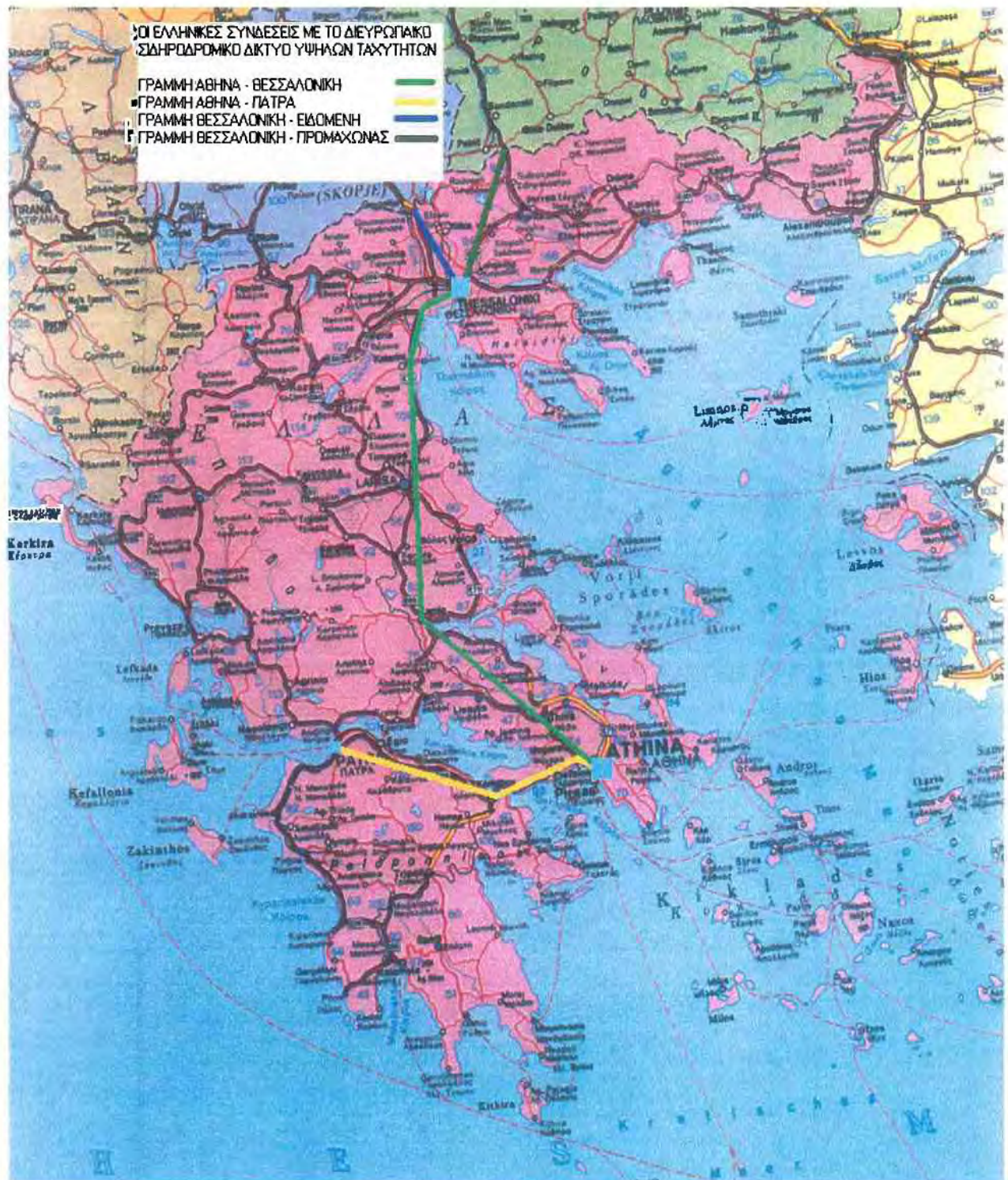
ΧΑΡΤΗΣ 1 : Οι Ιταλικοί λιμένες του Αδριατικού Διαδρόμου



ΧΑΡΤΗΣ 2 : Τα κύρια τμήματα των οδικών Διευρωπαϊκών Δικτύων στην Ελλάδα



ΧΑΡΤΗΣ 3: Οι Ελληνικές Συνδέσεις με το Διευρωπαϊκό Σιδηροδρομικό Δίκτυο Υψηλών Ταχυτήτων



6. Λιμένες Ηγουμενίτσας και Πάτρας. Αναλυτική παρουσίαση και μελέτη των φόρτων διακίνησης από και προς τους Λιμένες Ιταλίας κατά την δεκαετία 1990-2000.

6.1. Λιμένας Ηγουμενίτσας : Αναλυτική παρουσίαση και περιγραφή των φόρτων διακίνησης από και προς τους λιμένες Ιταλίας κατά την δεκαετία 1990-2000 σε μορφή πινάκων και διαγραμμάτων.

Στους πίνακες και τα διαγράμματα που ακολουθούν περιγράφεται πλήρως και αναλυτικά η διακίνηση των γραμμών Ηγουμενίτσας - Ιταλίας κατά την δεκαετία 1990-2000. Ο τίτλος «Ραχ» αναφέρεται στους επιβάτες (επιβατική κίνηση), ο τίτλος «Λοτ» στα φορτηγά οχήματα, ο τίτλος «Bus» στα λεωφορεία, ο τίτλος «Car» στα επιβατικά οχήματα (αυτοκίνητα) και ο τίτλος «Motors» στα δίκυκλα οχήματα. Στους αντίστοιχους πίνακες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα περιγράφεται αναλυτικά η διακίνηση μεταξύ του λιμένα Ηγουμενίτσας και κάθε λιμένα της Ιταλίας ξεχωριστά, ανά μήνα και χρόνο κατά την δεκαετία 1990-2000, όσον αφορά επιβατικά οχήματα, λεωφορεία, δίκυκλα και επιβατική κίνηση, με ταυτόχρονη αναφορά του αντίστοιχου αριθμού των δρομολογίων. Το «UN» συμβολίζει το Unloaded και αναφέρεται στην αποβίβαση που πραγματοποιείται στον λιμένα Ηγουμενίτσας από τα λιμάνια της Ιταλίας, ενώ το «LO» συμβολίζει το Loaded και αφορά την αποστολή φόρτου από τον λιμένα Ηγουμενίτσας με προορισμό τα λιμάνια της Ιταλίας. Πρέπει να σημειωθεί ότι οι φόρτοι διακίνησης όσον αφορά τα λιμάνια Τεργέστης και Βενετίας συνυπολογίστηκαν. Στον πίνακα 1 περιγράφεται η διακίνηση του λιμένα Ηγουμενίτσας και συνολικά όλων των λιμένων της Ιταλίας, ανά μήνα και χρόνο για κάθε μονάδα (επιβατική κίνηση, επιβατικά οχήματα, λεωφορεία, φορτηγά οχήματα, δίκυκλα), με αναφορά των αντίστοιχων δρομολογίων, δηλαδή η Μηνιαία Διακίνηση Ηγουμενίτσας - Ιταλίας για την δεκαετία 1990-2000. Στους πίνακες 2-6 υπολογίζεται η Μηνιαία Διακύμανση καθώς και η μέση μηνιαία διακύμανση του φόρτου των γραμμών Ηγουμενίτσας - Ιταλίας, όσον αφορά επιβάτες, βαρέα οχήματα, λεωφορεία, επιβατικά οχήματα και δίκυκλα. Στον πίνακα 7 παρουσιάζεται η ετήσια διακίνηση των γραμμών Ηγουμενίτσας - Ιταλίας ανά λιμένα προέλευσης - προορισμού κατά την δεκαετία 1990-2000 και στον

πίνακα 8 η αντίστοιχη κατανομή της ετήσιας διακίνησης. Μετά την παράθεση των στοιχείων, αλλά και στο παράρτημα ακολουθεί αριθμός διαγραμμάτων που προκύπτουν από τους πίνακες και αποτυπώνουν παραστατικά την κίνηση των γραμμών Ηγουμενίτσας - Ιταλίας.

Στους πίνακες όπου υπάρχουν άδειες κυψέλες, παρατηρείται έλλειψη στοιχείων. Σε αυτή την περίπτωση όσον αφορά τους υπολογισμούς αθροισμάτων οι κυψέλες λαμβάνουν την τιμή 0. Στους πίνακες όπου κατά την διάρκεια μιας ολόκληρης χρονιάς οι κυψέλες είναι κενές, τα δρομολόγια δεν πραγματοποιήθηκαν. Πρέπει να σημειωθεί ότι στην ψηφιακή μορφή της εργασίας περιλαμβάνονται οι υπόλοιποι πίνακες που προκύπτουν από την επεξεργασία των αρχικών και βάσει των οποίων προέκυψε ένα σημαντικό μέρος των παραστατικών διαγραμμάτων που περιλαμβάνονται στην εργασία.

Αιρέτας Ηγουμένισσας: Μηνιαία Διακίνηση Γραμμών Ιταλίας																	
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1990	ΙΑΝ	94	1.953	205	5	522	4	1.661	163	0	463	1	3.614	368	5	985	5
1990	ΦΕΒ	102	1.620	230	2	430	0	970	216	1	233	0	2.590	446	3	663	0
1990	ΜΑΡ	147	3.596	260	43	604	5	1.575	337	9	319	2	5.171	597	52	923	7
1990	ΑΠΡ	310	12.758	390	204	1.891	78	6.439	356	61	1.412	30	19.197	746	265	3.303	108
1990	ΜΑΙ	319	8.512	446	184	1.947	225	3.711	427	26	1.112	88	12.223	873	210	3.059	313
1990	ΙΟΥΝ	320	17.031	526	330	4.196	404	8.917	449	60	2.490	339	25.948	975	390	6.686	743
1990	ΙΟΥΛ	508	47.243	594	1.286	11.183	1.024	26.011	471	359	5.963	521	73.254	1.065	1.645	17.146	1.545
1990	ΑΥΓ	636	44.559	310	1.049	9.298	1.647	50.731	432	743	12.526	1.759	95.290	742	1.792	21.824	3.406
1990	ΣΕΠ	310	10.808	340	217	2.462	385	12.692	426	84	3.604	425	23.500	766	301	6.066	810
1990	ΟΚΤ	190	6.029	684	93	1.234	82	4.681	534	35	1.461	100	10.710	1.218	128	2.695	182
1990	ΝΟΕ	128	2.153	352	23	527	8	3.238	410	60	724	25	5.391	762	83	1.251	33
1990	ΔΕΚ	100	3.154	194	56	1.217	5	2.774	309	41	497	4	5.928	503	97	1.714	9
ΣΥΝΟΛΑ		3.164	159.416	4.531	3.492	35.511	3.867	123.400	4.530	1.479	30.804	3.294	282.816	9.061	4.971	66.315	7.161
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1991	ΙΑΝ	102	2.300	354	16	505	3	2.053	329	5	466	9	4.353	683	21	971	12
1991	ΦΕΒ	70	1.641	513	9	313	7	1.865	660	10	425	7	3.506	1.173	19	738	14
1991	ΜΑΡ	149	4.135	503	40	942	23	5.048	461	41	768	2	9.183	964	81	1.710	25
1991	ΑΠΡ	254	7.865	503	114	1.457	45	6.276	588	76	1.128	18	14.141	1.091	190	2.585	63
1991	ΜΑΙ	275	8.534	663	116	2.237	358	7.085	585	108	1.588	147	15.619	1.248	224	3.825	505
1991	ΙΟΥΝ	337	17.791	824	192	4.798	412	12.186	665	156	3.247	336	29.977	1.489	348	8.045	748
1991	ΙΟΥΛ	606	107.650	1.275	890	27.551	1.066	34.180	634	471	7.830	543	141.830	1.909	1.361	35.381	1.609
1991	ΑΥΓ	694	74.234	480	874	17.128	2.081	99.296	489	539	27.152	1.945	173.530	969	1.413	44.280	4.026
1991	ΣΕΠ	447	20.358	779	197	5.421	597	31.376	722	213	9.246	698	51.734	1.501	410	14.667	1.295
1991	ΟΚΤ	252	8.025	835	114	2.054	69	9.905	767	97	2.523	130	17.930	1.602	211	4.577	199
1991	ΝΟΕ	184	5.566	843	74	1.371	24	4.717	636	72	1.195	18	10.283	1.479	146	2.566	42
1991	ΔΕΚ	168	8.062	704	61	2.129	3	4.021	458	49	728	7	12.083	1.162	110	2.857	10
ΣΥΝΟΛΑ		3.538	266.161	8.276	2.697	65.906	4.688	218.008	6.994	1.837	56.296	3.860	484.169	15.270	4.534	122.202	8.548
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1992	ΙΑΝ	167	5.145	577	76	1.359	11	4.562	609	54	1.131	5	9.707	1.186	130	2.490	16
1992	ΦΕΒ	146	4.018	787	91	1.004	14	2.698	669	26	619	3	6.716	1.456	117	1.623	17
1992	ΜΑΡ	190	7.670	694	136	1.389	33	5.621	594	105	800	11	13.291	1.288	241	2.189	44
1992	ΑΠΡ	364	15.612	909	274	3.262	58	12.179	1.083	255	1.670	27	27.791	1.992	529	4.932	85
1992	ΜΑΙ	387	16.404	1.002	272	4.286	288	9.098	912	143	2.809	83	25.502	1.914	415	7.095	351
1992	ΙΟΥΝ	432	30.782	1.167	301	9.040	470	14.884	778	272	3.857	432	45.666	1.945	573	12.897	902
1992	ΙΟΥΛ	609	100.810	1.060	825	26.500	1.351	51.249	1.174	558	10.839	776	152.059	2.234	1.383	37.339	2.127
1992	ΑΥΓ	736	94.498	690	914	21.629	2.592	123.125	792	1.254	32.175	2.293	217.623	1.482	2.168	53.804	4.885
1992	ΣΕΠ	454	16.852	894	326	3.817	402	38.805	825	371	10.948	790	55.657	1.719	697	14.765	1.192
1992	ΟΚΤ	262	7.506	797	104	2.088	100	9.707	956	130	2.778	108	17.213	1.753	234	4.866	208
1992	ΝΟΕ	206	5.006	870	180	1.415	10	4.699	725	66	1.263	21	9.705	1.595	246	2.678	31
1992	ΔΕΚ	221	7.653	953	170	2.356	30	5.227	697	118	977	5	12.880	1.650	288	3.333	35
ΣΥΝΟΛΑ		4.174	311.956	10.400	3.669	78.145	5.359	281.854	9.814	3.352	69.866	4.534	593.810	20.214	7.021	148.011	9.893

Λιμένας Ηγουμένισσας: Μηνιαία Διακίνηση Γραμμών Ιταλίας																	
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1993	ΙΑΝ	214	8.712	894	270	2.171	5	6.098	899	55	1.394	1	14.810	1.793	325	3.565	6
1993	ΦΕΒ	172	4.207	973	131	1.192	9	3.242	813	39	633	0	7.449	1.786	170	1.825	9
1993	ΜΑΡ	231	10.123	1.213	310	2.081	26	6.386	998	126	807	6	16.509	2.211	436	2.888	32
1993	ΑΠΡ	207	17.422	1.351	411	4.082	71	12.427	1.135	184	2.001	95	29.849	2.486	595	6.083	166
1993	ΜΑΪ	218	19.259	1.943	490	5.056	360	11.195	2.102	166	2.211	140	30.454	4.045	656	7.267	500
1993	ΙΟΥΝ	497	39.067	2.946	779	10.253	501	19.503	2.363	411	4.061	482	58.570	5.309	1.190	14.314	983
1993	ΙΟΥΛ	656	184.414	2.752	3.453	46.813	1.525	57.400	2.768	609	13.934	619	241.814	5.520	4.062	60.747	2.144
1993	ΑΥΓ	657	91.964	1.834	1.256	23.241	2.566	196.878	2.060	297	51.131	2.115	288.842	3.894	1.553	74.372	4.681
1993	ΣΕΠ	419	25.706	2.332	231	5.953	622	63.811	2.703	133	17.190	831	89.517	5.035	364	23.143	1.453
1993	ΟΚΤ	233	12.387	2.266	119	2.910	60	16.973	2.235	113	4.288	122	29.360	4.501	232	7.198	182
1993	ΝΟΕ	202	6.597	1.720	54	2.044	5	7.459	1.823	49	1.722	11	14.056	3.543	103	3.766	16
1993	ΔΕΚ	181	8.547	1.623	78	2.535	10	7.246	1.505	79	1.342	3	15.793	3.128	157	3.877	13
ΣΥΝΟΛΑ		3.887	428.405	21.847	7.582	108.331	5.760	408.618	21.404	2.261	100.714	4.425	837.023	43.251	9.843	209.045	10.185
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1994	ΙΑΝ	155	6.986	1.207	82	1.839	15	6.731	1.496	39	1.455	6	13.717	2.703	121	3.294	21
1994	ΦΕΒ	132	5.817	1.285	60	1.789	50	5.216	1.174	28	1.217	46	11.033	2.459	88	3.006	96
1994	ΜΑΡ	195	12.413	2.174	96	3.262	18	6.963	1.920	60	1.519	15	19.376	4.094	156	4.781	33
1994	ΑΠΡ	268	19.623	2.285	195	4.662	94	13.662	2.162	167	1.965	51	33.285	4.447	362	6.627	145
1994	ΜΑΪ	303	21.938	2.467	235	5.269	333	14.061	2.563	118	2.646	144	35.999	5.030	353	7.915	477
1994	ΙΟΥΝ	403	39.014	2.543	147	11.407	552	16.522	2.487	116	3.969	484	55.536	5.030	263	15.376	1.036
1994	ΙΟΥΛ	543	137.639	4.776	682	35.255	1.457	57.802	2.992	261	14.035	844	195.441	7.768	943	49.290	2.301
1994	ΑΥΓ	628	89.393	2.046	458	22.580	3.719	155.523	2.993	368	42.798	2.322	244.916	5.039	826	65.378	6.041
1994	ΣΕΠ	418	28.818	1.975	293	6.290	835	56.291	4.714	141	14.769	924	85.109	6.689	434	21.059	1.759
1994	ΟΚΤ	227	11.934	1.990	95	3.520	62	16.001	2.512	94	4.481	128	27.935	4.502	189	8.001	190
1994	ΝΟΕ	206	10.084	4.211	57	2.144	10	10.499	3.887	59	1.858	10	20.583	8.098	116	4.002	20
1994	ΔΕΚ	152	7.727	1.821	45	2.145	2	7.168	1.708	66	1.427	4	14.895	3.529	111	3.572	6
ΣΥΝΟΛΑ		3.630	391.386	28.780	2.445	100.162	7.147	366.439	30.608	1.517	92.139	4.978	757.825	59.388	3.962	192.301	12.125
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1995	ΙΑΝ	205	5.693	1.034	64	1.498	2	5.937	1.178	46	1.116	0	11.630	2.212	110	2.614	2
1995	ΦΕΒ	206	5.712	1.543	41	1.081	4	5.504	1.852	37	886	10	11.216	3.395	78	1.967	14
1995	ΜΑΡ	260	9.387	2.222	88	2.345	23	7.372	2.321	63	1.226	3	16.759	4.543	151	3.571	26
1995	ΑΠΡ	417	25.029	2.794	230	5.783	139	18.850	2.751	198	2.699	79	43.879	5.545	428	8.482	218
1995	ΜΑΪ	463	20.288	2.745	141	5.945	326	14.240	3.022	112	3.143	153	34.528	5.767	253	9.088	479
1995	ΙΟΥΝ	517	40.417	3.306	146	11.553	537	19.758	2.838	188	4.557	550	60.175	6.144	334	16.110	1.087
1995	ΙΟΥΛ	706	161.147	3.339	320	45.925	1.169	46.200	3.406	274	10.896	621	207.347	6.745	594	56.821	1.790
1995	ΑΥΓ	772	87.746	2.142	323	23.275	2.103	163.429	2.673	304	42.600	1.944	251.175	4.815	627	65.875	4.047
1995	ΣΕΠ	511	24.919	2.609	210	6.057	415	59.168	2.808	148	17.446	658	84.087	5.417	358	23.503	1.073
1995	ΟΚΤ	313	14.268	3.065	114	3.799	70	18.985	3.510	106	4.870	120	33.253	6.575	220	8.669	190
1995	ΝΟΕ	246	8.264	2.470	58	2.430	9	9.176	2.928	55	2.106	14	17.440	5.398	113	4.536	23
1995	ΔΕΚ	255	10.379	2.642	70	2.735	4	7.376	2.319	83	1.533	5	17.755	4.961	153	4.268	9
ΣΥΝΟΛΑ		4.871	413.249	29.911	1.805	112.426	4.801	375.995	31.606	1.614	93.078	4.157	789.244	61.517	3.419	205.504	8.958

Λιμένας Ηγουμένισσας: Μηνιαία Διακίνηση Γραμμών Ιταλίας																		
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1996	ΙΑΝ	246	7.055	1.890	66	1.726	3	8.127	2.793	66	1.413	4	15.182	4.683	132	3.139	7	
1996	ΦΕΒ	227	7.216	2.330	36	1.835	1	6.703	2.429	43	973	0	13.919	4.759	79	2.808	1	
1996	ΜΑΡ	266	13.472	2.395	104	3.212	18	8.442	2.450	63	1.347	6	21.914	4.845	167	4.559	24	
1996	ΑΠΡ	360	23.022	2.626	194	5.442	89	16.376	2.928	141	2.709	79	39.398	5.554	335	8.151	168	
1996	ΜΑΙ	421	22.746	3.324	133	6.711	279	17.138	3.751	129	3.557	234	39.884	7.075	262	10.268	513	
1996	ΙΟΥΝ	502	59.524	3.892	153	16.681	487	21.950	3.737	168	5.079	441	81.474	7.629	321	21.760	928	
1996	ΙΟΥΛ	714	185.444	3.905	312	50.579	1.034	53.704	3.790	288	12.390	593	239.148	7.695	600	62.969	1.627	
1996	ΑΥΓ	777	106.788	2.912	389	29.280	2.108	194.946	2.766	347	60.435	1.869	301.734	5.678	736	89.715	3.977	
1996	ΣΕΠ	524	32.079	3.498	282	7.601	482	71.978	3.901	185	20.360	632	104.057	7.399	467	27.961	1.114	
1996	ΟΚΤ	297	13.719	3.359	97	3.300	52	19.406	3.833	117	4.966	81	33.125	6.992	214	8.266	133	
1996	ΝΟΕ	242	8.514	3.011	50	2.394	2	9.458	3.452	53	1.994	17	17.972	6.463	103	4.388	19	
1996	ΔΕΚ	204	8.733	2.499	44	2.041	13	7.535	2.623	55	1.165	6	16.268	5.122	99	3.206	19	
	ΣΥΝΟΛΑ	4.780	488.312	35.641	1.860	130.802	4.568	435.763	38.253	1.655	116.388	3.962	924.075	73.894	3.515	247.190	8.530	
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1997	ΙΑΝ	153	6.726	1.800	67	1.384	4	7.587	2.180	34	1.324	4	14.313	3.980	101	2.708	8	
1997	ΦΕΒ	171	7.445	2.587	36	1.625	2	6.751	2.828	28	1.003	1	14.196	5.415	64	2.628	3	
1997	ΜΑΡ	272	15.706	3.361	111	3.251	40	9.916	3.302	61	1.544	10	25.622	6.663	172	4.795	50	
1997	ΑΠΡ	345	23.274	3.257	199	4.949	86	18.139	3.404	203	2.238	32	41.413	6.661	402	7.187	118	
1997	ΜΑΙ	350	24.414	3.128	181	7.262	410	18.097	3.637	133	3.619	219	42.511	6.765	314	10.881	629	
1997	ΙΟΥΝ	404	58.374	3.676	185	16.183	663	19.177	3.405	120	4.626	556	77.551	7.081	305	20.809	1.219	
1997	ΙΟΥΛ	631	159.855	3.771	308	44.637	986	50.986	3.563	328	11.947	453	210.841	7.334	636	56.584	1.439	
1997	ΑΥΓ	669	114.102	3.587	386	31.396	2.095	163.344	2.836	382	43.220	1.680	277.446	6.423	768	74.616	3.775	
1997	ΣΕΠ	451	30.147	3.478	316	6.497	427	71.603	3.597	225	19.985	580	101.750	7.075	541	26.482	1.007	
1997	ΟΚΤ	297	14.832	3.435	118	3.460	54	19.780	3.598	128	4.505	91	34.612	7.033	244	7.965	145	
1997	ΝΟΕ	212	8.424	3.102	47	1.987	11	8.426	3.149	42	1.852	7	16.850	6.251	89	3.639	18	
1997	ΔΕΚ	196	10.587	3.286	75	2.289	13	8.428	3.394	84	1.378	5	19.015	6.680	159	3.667	18	
	ΣΥΝΟΛΑ	4.151	473.886	38.468	2.029	124.920	4.791	402.234	38.893	1.766	97.041	3.638	878.120	77.361	3.795	221.961	8.429	
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1998	ΙΑΝ	213	6.914	2.217	65	1.762	2	8.351	2.457	59	1.419	5	15.265	4.674	124	3.181	7	
1998	ΦΕΒ	189	7.673	2.788	42	1.868	7	6.309	2.666	38	971	6	13.982	5.454	80	2.839	13	
1998	ΜΑΡ	216	13.814	3.452	120	3.152	9	8.028	3.174	63	1.261	2	21.842	6.626	183	4.413	11	
1998	ΑΠΡ	340	29.068	3.623	267	6.216	91	16.698	3.417	175	2.587	54	45.766	7.040	442	8.803	145	
1998	ΜΑΙ	419	29.898	3.795	218	8.837	520	15.731	3.938	137	3.229	196	45.629	7.733	355	12.066	716	
1998	ΙΟΥΝ	461	61.336	3.736	193	17.096	526	21.669	4.332	134	5.354	506	83.005	8.068	327	22.450	1.032	
1998	ΙΟΥΛ	662	162.594	4.329	317	43.189	893	52.778	3.707	295	12.288	489	215.372	8.036	612	55.477	1.382	
1998	ΑΥΓ	627	113.275	3.156	447	31.421	2.269	145.869	3.292	298	38.501	1.628	259.144	6.448	745	69.922	3.897	
1998	ΣΕΠ	505	34.098	3.773	349	7.248	506	71.480	4.055	236	19.018	697	105.578	7.828	585	26.266	1.203	
1998	ΟΚΤ	407	19.012	4.255	174	4.761	58	22.527	4.370	132	5.643	92	41.539	8.625	306	10.404	150	
1998	ΝΟΕ	309	11.566	3.680	86	3.356	12	10.662	3.844	75	2.270	8	22.228	7.524	161	5.626	20	
1998	ΔΕΚ	333	13.885	3.016	110	3.320	15	9.101	2.704	118	1.528	2	22.986	5.720	228	4.848	17	
	ΣΥΝΟΛΑ	4.681	503.133	41.820	2.388	132.226	4.908	389.203	41.956	1.760	94.069	3.685	892.336	83.776	4.148	226.295	8.593	

Λιμένας Ηγουμένισσας: Μηνιαία Διακίνηση Γραμμών Ιταλίας																	
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1999	ΙΑΝ		9.043	2.537	96	2.262	4	12.116	3.031	98	2.094	7	21.159	5.568	194	4.356	11
1999	ΦΕΒ		8.079	2.816	61	1.794	6	7.560	2.809	62	1.254	0	15.639	5.625	123	3.048	6
1999	ΜΑΡ		18.601	2.976	171	3.916	21	11.376	4.067	114	1.823	7	29.977	7.043	285	5.739	28
1999	ΑΠΡ		23.457	4.363	214	5.988	75	21.327	4.405	202	3.615	50	44.784	8.768	416	9.603	125
1999	ΜΑΙ		30.244	4.926	224	8.697	393	18.212	5.493	166	2.955	167	48.456	10.419	390	11.652	560
1999	ΙΟΥΝ		78.367	5.369	211	22.979	430	23.807	4.931	224	4.752	280	102.174	10.300	435	27.731	710
1999	ΙΟΥΛ		197.378	6.360	344	55.458	920	77.660	5.547	353	17.903	458	275.038	11.907	697	73.361	1.378
1999	ΑΥΓ		116.836	5.088	372	34.894	1.487	166.975	4.448	402	43.332	1.271	283.811	9.536	774	78.226	2.758
1999	ΣΕΠ		43.156	5.436	436	13.022	420	87.435	4.954	294	23.755	508	130.591	10.390	730	36.777	928
1999	ΟΚΤ		31.188	6.351	211	10.531	45	26.238	5.260	182	6.147	56	57.426	11.611	393	16.678	101
1999	ΝΟΕ		17.527	5.101	117	6.555	8	13.665	5.116	90	2.582	9	31.192	10.217	207	9.137	17
1999	ΔΕΚ		35.253	5.053	138	13.387	9	10.945	4.025	107	1.978	2	46.198	9.078	245	15.365	11
	ΣΥΝΟΛΑ	0	609.129	56.376	2.595	179.483	3.818	477.316	54.086	2.294	112.190	2.815	1.086.445	110.462	4.889	291.673	6.633
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
2000	ΙΑΝ		13.712	3.650	122	4.776	4	18.505	3.724	135	3.317	10	29.332	6.096	257	8.093	14
2000	ΦΕΒ		14.480	4.584	88	4.645	2	10.830	4.062	86	1.680	0	22.551	6.835	174	6.325	2
2000	ΜΑΡ		23.093	5.804	181	8.281	8	14.352	4.533	128	2.088	7	32.911	8.087	309	10.369	15
2000	ΑΠΡ		44.316	6.291	265	14.434	278	19.564	4.888	171	3.420	91	53.352	8.971	436	17.854	369
2000	ΜΑΙ		38.497	5.427	301	11.839	387	28.977	6.318	220	4.926	229	57.996	9.707	521	16.765	616
2000	ΙΟΥΝ		86.945	6.737	247	24.979	671	28.353	5.290	200	6.369	487	101.442	9.958	447	31.348	1.158
2000	ΙΟΥΛ		245.307	7.117	404	63.162	971	67.626	6.335	366	14.860	429	265.081	11.401	770	78.022	1.400
2000	ΑΥΓ		113.703	5.588	419	33.084	1.875	198.934	5.069	416	53.519	1.550	290.357	9.142	835	86.603	3.425
2000	ΣΕΠ		43.016	5.623	403	11.748	461	87.420	5.063	272	24.607	606	122.811	9.503	675	36.355	1.067
2000	ΟΚΤ		24.871	5.710	207	7.333	118	30.793	5.972	206	7.043	116	49.635	9.947	413	14.376	234
2000	ΝΟΕ		16.659	5.727	126	5.160	14	16.917	5.763	130	3.378	9	30.066	9.857	256	8.538	23
2000	ΔΕΚ		32.054	5.472	168	10.440	19	13.782	4.716	166	2.476	8	35.846	8.419	334	12.916	27
	ΣΥΝΟΛΑ	0	696.653	67.530	2.931	199.881	4.808	534.053	61.733	2.496	127.683	3.542	1.091.380	107.923	5.427	327.564	8.350

Λιμένας Ηγουμενίτσας: Μηνιαία Διακύμανση Επιβατικού Φόρτου Γραμμών Ιταλίας												
Μήνας	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Μέση Μηνιαία Διακύμανση 90-00
ΙΑΝ	1,3%	0,9%	1,6%	1,8%	1,8%	1,5%	1,6%	1,6%	1,7%	1,9%	2,7%	1,7%
ΦΕΒ	0,9%	0,7%	1,1%	0,9%	1,5%	1,4%	1,5%	1,6%	1,6%	1,4%	2,1%	1,3%
ΜΑΡ	1,8%	1,9%	2,2%	2,0%	2,6%	2,1%	2,4%	2,9%	2,4%	2,8%	3,0%	2,4%
ΑΠΡ	6,8%	2,9%	4,7%	3,6%	4,4%	5,6%	4,3%	4,7%	5,1%	4,1%	4,9%	4,6%
ΜΑΪ	4,3%	3,2%	4,3%	3,6%	4,8%	4,4%	4,3%	4,9%	5,1%	4,5%	5,3%	4,4%
ΙΟΥΝ	9,2%	6,2%	7,7%	7,0%	7,3%	7,6%	8,8%	8,9%	9,3%	9,4%	9,3%	8,2%
ΙΟΥΛ	25,9%	29,3%	25,6%	28,9%	25,8%	26,3%	25,9%	24,1%	24,1%	25,3%	24,3%	25,9%
ΑΥΓ	33,7%	35,8%	36,6%	34,5%	32,3%	31,8%	32,7%	31,7%	29,0%	26,1%	26,6%	31,9%
ΣΕΠ	8,3%	10,7%	9,4%	10,7%	11,2%	10,7%	11,3%	11,6%	11,8%	12,0%	11,3%	10,8%
ΟΚΤ	3,8%	3,7%	2,9%	3,5%	3,7%	4,2%	3,6%	4,0%	4,7%	5,3%	4,5%	4,0%
ΝΟΕ	1,9%	2,1%	1,6%	1,7%	2,7%	2,2%	1,9%	1,9%	2,5%	2,9%	2,8%	2,2%
ΔΕΚ	2,1%	2,5%	2,2%	1,9%	2,0%	2,2%	1,8%	2,2%	2,6%	4,3%	3,3%	2,4%
ΣΥΝΟΛΑ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Λιμένας Ηγουμενίτσας: Μηνιαία Διακύμανση Φόρτου Βαρέων Οχημάτων Γραμμών Ιταλίας												
Μήνας	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Μέση Μηνιαία Διακύμανση 90-00
ΙΑΝ	4,1%	4,5%	5,9%	4,1%	4,6%	3,6%	6,3%	5,1%	5,6%	5,0%	5,6%	4,9%
ΦΕΒ	4,9%	7,7%	7,2%	4,1%	4,1%	5,5%	6,4%	7,0%	6,5%	5,1%	6,3%	5,9%
ΜΑΡ	6,6%	6,3%	6,4%	5,1%	6,9%	7,4%	6,6%	8,6%	7,9%	6,4%	7,5%	6,9%
ΑΠΡ	8,2%	7,1%	9,9%	5,7%	7,5%	9,0%	7,5%	8,6%	8,4%	7,9%	8,3%	8,0%
ΜΑΪ	9,6%	8,2%	9,5%	9,4%	8,5%	9,4%	9,6%	8,7%	9,2%	9,4%	9,0%	9,1%
ΙΟΥΝ	10,8%	9,8%	9,6%	12,3%	8,5%	10,0%	10,3%	9,2%	9,6%	9,3%	9,2%	9,9%
ΙΟΥΛ	11,8%	12,5%	11,1%	12,8%	13,1%	11,0%	10,4%	9,5%	9,6%	10,8%	10,6%	11,2%
ΑΥΓ	8,2%	6,3%	7,3%	9,0%	8,5%	7,8%	7,7%	8,3%	7,7%	8,6%	8,5%	8,0%
ΣΕΠ	8,5%	9,8%	8,5%	11,6%	11,3%	8,8%	10,0%	9,1%	9,3%	9,4%	8,8%	9,6%
ΟΚΤ	13,4%	10,5%	8,7%	10,4%	7,6%	10,7%	9,5%	9,1%	10,3%	10,5%	9,2%	10,0%
ΝΟΕ	8,4%	9,7%	7,9%	8,2%	13,6%	8,8%	8,7%	8,1%	9,0%	9,2%	9,1%	9,2%
ΔΕΚ	5,6%	7,6%	8,2%	7,2%	5,9%	8,1%	6,9%	8,6%	6,8%	8,2%	7,8%	7,4%
ΣΥΝΟΛΑ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

ΠΙΝΑΚΕΣ 4,5

Λιμένας Ηγουμένισσας: Μηνιαία Διακύμανση Φόρτου Λεωφορείων Γραμμών Ιταλίας												
Μήνας	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Μέση Μηνιαία Διακύμανση 90-00
ΙΑΝ	0,1%	0,5%	1,9%	3,3%	3,1%	3,2%	3,8%	2,7%	3,0%	4,0%	4,7%	2,7%
ΦΕΒ	0,1%	0,4%	1,7%	1,7%	2,2%	2,3%	2,2%	1,7%	1,9%	2,5%	3,2%	1,8%
ΜΑΡ	1,0%	1,8%	3,4%	4,4%	3,9%	4,4%	4,8%	4,5%	4,4%	5,8%	5,7%	4,0%
ΑΠΡ	5,3%	4,2%	7,5%	6,0%	9,1%	12,5%	9,5%	10,6%	10,7%	8,5%	8,0%	8,4%
ΜΑΪ	4,2%	4,9%	5,9%	6,7%	8,9%	7,4%	7,5%	8,3%	8,6%	8,0%	9,6%	7,3%
ΙΟΥΝ	7,8%	7,7%	8,2%	12,1%	6,6%	9,8%	9,1%	8,0%	7,9%	8,9%	8,2%	8,6%
ΙΟΥΛ	33,1%	30,0%	19,7%	41,3%	23,8%	17,4%	17,1%	16,8%	14,8%	14,3%	14,2%	22,0%
ΑΥΓ	36,0%	31,2%	30,9%	15,8%	20,8%	18,3%	20,9%	20,2%	18,0%	15,8%	15,4%	22,1%
ΣΕΠ	6,1%	9,0%	9,9%	3,7%	11,0%	10,5%	13,3%	14,3%	14,1%	14,9%	12,4%	10,8%
ΟΚΤ	2,6%	4,7%	3,3%	2,4%	4,8%	6,4%	6,1%	6,4%	7,4%	8,0%	7,6%	5,4%
ΝΟΕ	1,7%	3,2%	3,5%	1,0%	2,9%	3,3%	2,9%	2,3%	3,9%	4,2%	4,7%	3,1%
ΔΕΚ	2,0%	2,4%	4,1%	1,6%	2,8%	4,5%	2,8%	4,2%	5,5%	5,0%	6,2%	3,7%
ΣΥΝΟΛΑ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Λιμένας Ηγουμένισσας: Μηνιαία Διακύμανση Φόρτου Επιβατικών Οχημάτων Γραμμών Ιταλίας												
Μήνας	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Μέση Μηνιαία Διακύμανση 90-00
ΙΑΝ	1,5%	0,8%	1,7%	1,7%	1,7%	1,3%	1,3%	1,2%	1,4%	1,5%	2,5%	1,5%
ΦΕΒ	1,0%	0,6%	1,1%	0,9%	1,6%	1,0%	1,1%	1,2%	1,3%	1,0%	1,9%	1,1%
ΜΑΡ	1,4%	1,4%	1,5%	1,4%	2,5%	1,7%	1,8%	2,2%	2,0%	2,0%	3,2%	1,9%
ΑΠΡ	5,0%	2,1%	3,3%	2,9%	3,4%	4,1%	3,3%	3,2%	3,9%	3,3%	5,5%	3,6%
ΜΑΪ	4,6%	3,1%	4,8%	3,5%	4,1%	4,4%	4,2%	4,9%	5,3%	4,0%	5,1%	4,4%
ΙΟΥΝ	10,1%	6,6%	8,7%	6,8%	8,0%	7,8%	8,8%	9,4%	9,9%	9,5%	9,6%	8,7%
ΙΟΥΛ	25,9%	29,0%	25,2%	29,1%	25,6%	27,6%	25,5%	25,5%	24,5%	25,2%	23,8%	26,1%
ΑΥΓ	32,9%	36,2%	36,4%	35,6%	34,0%	32,1%	36,3%	33,6%	30,9%	26,8%	26,4%	32,8%
ΣΕΠ	9,1%	12,0%	10,0%	11,1%	11,0%	11,4%	11,3%	11,9%	11,6%	12,6%	11,1%	11,2%
ΟΚΤ	4,1%	3,7%	3,3%	3,4%	4,2%	4,2%	3,3%	3,6%	4,6%	5,7%	4,4%	4,1%
ΝΟΕ	1,9%	2,1%	1,8%	1,8%	2,1%	2,2%	1,8%	1,6%	2,5%	3,1%	2,6%	2,1%
ΔΕΚ	2,6%	2,3%	2,3%	1,9%	1,9%	2,1%	1,3%	1,7%	2,1%	5,3%	3,9%	2,5%
ΣΥΝΟΛΑ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Λιμένας Ηγουμενίτσας: Μηνιαία Διακύμανση Φόρτου Δικύκλων Γραμμών Ιταλίας												Μέση Μηνιαία Διακύμανση 90-00
Μήνας	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	
ΙΑΝ	0,1%	0,1%	0,2%	0,1%	0,2%	0,0%	0,1%	0,1%	0,1%	0,2%	0,2%	0,1%
ΦΕΒ	0,0%	0,2%	0,2%	0,1%	0,8%	0,2%	0,0%	0,0%	0,2%	0,1%	0,0%	0,2%
ΜΑΡ	0,1%	0,3%	0,4%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,6%	0,1%	0,4%	0,2%	0,3%
ΑΠΡ	1,5%	0,7%	0,9%	1,6%	1,2%	2,4%	2,0%	1,4%	1,7%	1,9%	4,4%	1,8%
ΜΑΪ	4,4%	5,9%	3,5%	4,9%	3,9%	5,3%	6,0%	7,5%	8,3%	8,4%	7,4%	6,0%
ΙΟΥΝ	10,4%	8,8%	9,1%	9,7%	8,5%	12,1%	10,9%	14,5%	12,0%	10,7%	13,9%	11,0%
ΙΟΥΛ	21,6%	18,8%	21,5%	21,1%	19,0%	20,0%	19,1%	17,1%	16,1%	20,8%	16,8%	19,2%
ΑΥΓ	47,6%	47,1%	49,4%	46,0%	49,8%	45,2%	46,6%	44,8%	45,4%	41,6%	41,0%	45,9%
ΣΕΠ	11,3%	15,1%	12,0%	14,3%	14,5%	12,0%	13,1%	11,9%	14,0%	14,0%	12,8%	13,2%
ΟΚΤ	2,5%	2,3%	2,1%	1,8%	1,6%	2,1%	1,6%	1,7%	1,7%	1,5%	2,8%	2,0%
ΝΟΕ	0,5%	0,5%	0,3%	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	0,3%
ΔΕΚ	0,1%	0,1%	0,4%	0,1%	0,0%	0,1%	0,2%	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,2%
ΣΥΝΟΛΑ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 7

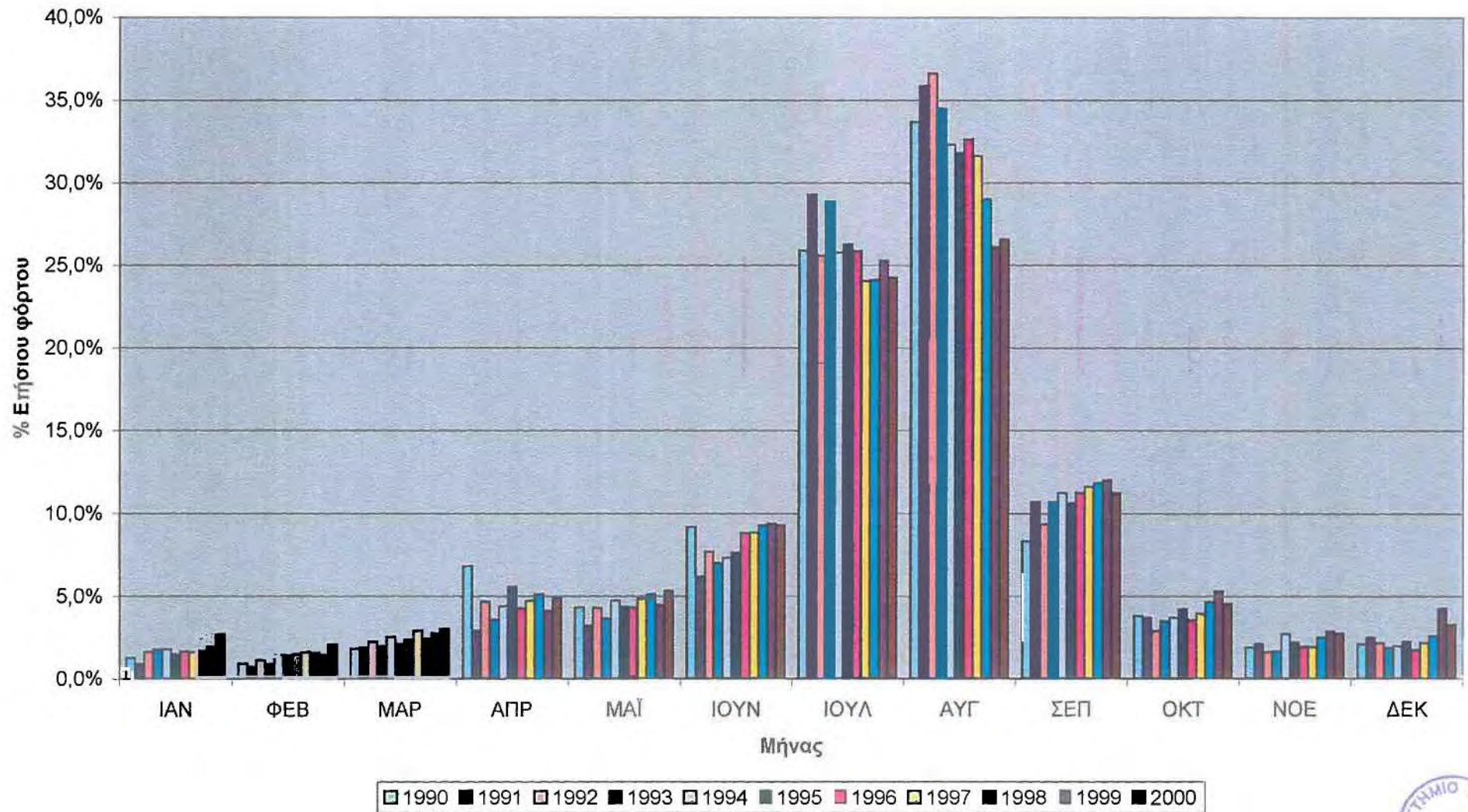
Λιμένες Ηγουμένισσας: Ετήσια Διακίνηση Γραμμών Ιταλίας από / προς Λιμένες Προέλευσης / Προορισμού, 1990-2000											
Έτος	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Επιβάτες	282.816	484.169	593.810	837.023	757.825	789.244	924.075	876.120	892.336	1.086.445	1.091.380
Ancona	102.294	160.841	188.688	175.705	172.134	124.344	137.820	99.894	167.592	206.180	257.897
Bari	32.748	85.297	159.345	247.245	215.566	250.170	237.711	182.742	191.911	297.270	162.179
Brindisi	147.774	238.031	245.068	389.254	343.525	334.090	441.366	441.269	379.589	411.596	422.552
Venezia-Trieste	0	0	0	14.635	22.405	79.364	105.818	151.619	153.244	171.399	248.752
Otranto	0	0	709	10.184	4.195	1.276	1.360	596	0	0	0
Φορτηγά Οχήματα	9.061	15.270	20.214	43.251	59.388	61.517	73.894	77.361	83.776	110.462	107.923
Ancona	5.264	7.453	9.668	14.026	12.754	11.043	15.165	10.441	15.063	22.964	22.090
Bari	498	758	1.415	7.811	24.180	26.119	26.062	25.148	22.213	31.007	17.029
Brindisi	3.299	7.059	9.130	19.984	21.150	17.369	24.770	28.416	30.050	32.129	38.265
Venezia-Trieste	0	0	0	1.299	1.243	6.848	7.408	12.868	16.450	24.362	30.539
Otranto	0	0	1	131	61	138	489	488	0	0	0
Επιβατικά Οχήματα	66.315	122.202	148.011	209.045	192.301	205.504	247.190	221.961	226.295	291.673	327.564
Ancona	26.781	44.097	52.960	52.669	54.011	40.340	45.394	31.494	51.573	69.907	89.745
Bari	6.502	24.006	40.643	63.388	51.213	61.531	55.002	41.544	41.370	72.740	67.924
Brindisi	33.032	54.099	54.305	88.236	77.622	78.688	107.263	99.485	83.593	92.660	87.908
Venezia-Trieste	0	0	0	4.235	8.260	24.612	39.286	49.421	49.759	56.366	81.987
Otranto	0	0	103	2.517	1.195	333	245	17	0	0	0
Λεωφορεία	4.971	4.534	7.021	9.843	3.962	3.419	3.515	3.795	4.148	4.889	5.427
Ancona	1.179	1.213	1.698	1.870	729	258	203	171	483	418	443
Bari	1.341	689	1.811	3.063	999	1.206	1.299	1.044	1.155	1.768	1.925
Brindisi	2.451	2.632	3.499	4.684	2.220	1.792	1.837	2.262	2.152	2.370	2.602
Venezia-Trieste	0	0	0	138	1	162	176	316	358	333	457
Otranto	0	0	13	88	13	1	0	2	0	0	0
Δίκυκλα	7.161	8.548	9.893	10.185	12.125	8.958	8.530	8.429	8.593	6.633	8.350
Ancona	4.657	5.209	6.164	5.825	5.738	3.232	2.661	1.951	3.196	2.331	3.108
Bari	710	1.004	1.666	1.990	1.730	1.399	1.123	909	1.118	986	1.232
Brindisi	1.794	2.335	2.055	2.192	3.598	1.866	2.285	2.133	1.428	952	1.041
Venezia-Trieste	0	0	0	651	952	2.435	2.428	3.436	2.851	2.364	2.969
Otranto	0	0	8	127	107	26	33	0	0	0	0

Λιμένας Ηγουμένισσας: Κατανομή Ετήσιας Διακίνησης Γραμμών Ιταλίας ανά Λιμένα Προέλευσης / Προορισμού, 1987-2000

Έτος	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Επιβάτες	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Ancona	36,2%	33,2%	31,8%	21,0%	22,7%	15,8%	14,9%	11,4%	18,8%	19,0%	23,6%
Bari	11,6%	17,6%	26,8%	29,5%	28,4%	31,7%	25,7%	20,9%	21,5%	27,4%	14,9%
Brindisi	52,3%	49,2%	41,3%	46,5%	45,3%	42,3%	47,8%	50,4%	42,5%	37,9%	38,7%
Venezia-Trieste	0,0%	0,0%	0,0%	1,7%	3,0%	10,1%	11,5%	17,3%	17,2%	15,8%	22,8%
Otranto	0,0%	0,0%	0,1%	1,2%	0,6%	0,2%	0,1%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Φορτηγά Οχήματα	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Ancona	58,1%	48,8%	47,8%	32,4%	21,5%	18,0%	20,5%	13,5%	18,0%	20,8%	20,5%
Bari	5,5%	5,0%	7,0%	18,1%	40,7%	42,5%	35,3%	32,5%	26,5%	28,1%	15,8%
Brindisi	36,4%	46,2%	45,2%	46,2%	35,6%	28,2%	33,5%	36,7%	35,9%	29,1%	35,5%
Venezia-Trieste	0,0%	0,0%	0,0%	3,0%	2,1%	11,1%	10,0%	16,6%	19,6%	22,1%	28,3%
Otranto	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,1%	0,2%	0,7%	0,6%	0,0%	0,0%	0,0%
Επιβατικά Οχήματα	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Ancona	40,4%	36,1%	35,8%	25,2%	28,1%	19,6%	18,4%	14,2%	22,8%	24,0%	27,4%
Bari	9,8%	19,6%	27,5%	30,3%	26,6%	29,9%	22,3%	18,7%	18,3%	24,9%	20,7%
Brindisi	49,8%	44,3%	36,7%	41,3%	40,4%	38,3%	43,4%	44,8%	36,9%	31,8%	26,8%
Venezia-Trieste	0,0%	0,0%	0,0%	2,0%	4,3%	12,0%	15,9%	22,3%	22,0%	19,3%	25,0%
Otranto	0,0%	0,0%	0,1%	1,2%	0,6%	0,2%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Λεωφορεία	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Ancona	23,7%	26,8%	24,2%	19,0%	18,4%	7,5%	5,8%	4,5%	11,6%	8,5%	8,2%
Bari	27,0%	15,2%	25,8%	31,1%	25,2%	35,3%	37,0%	27,5%	27,8%	36,2%	35,5%
Brindisi	49,3%	58,1%	49,8%	47,6%	56,0%	52,4%	52,3%	59,6%	51,9%	48,5%	47,9%
Venezia-Trieste	0,0%	0,0%	0,0%	1,4%	0,0%	4,7%	5,0%	8,3%	8,6%	6,8%	8,4%
Otranto	0,0%	0,0%	0,2%	0,9%	0,3%	0,0%	0,0%	0,1%	0,0%	0,0%	0,0%
Δίκυκλα	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Ancona	65,0%	60,9%	62,3%	57,2%	47,3%	36,1%	31,2%	23,1%	37,2%	35,1%	37,2%
Bari	9,9%	11,7%	16,8%	13,6%	14,3%	15,6%	13,2%	10,8%	13,0%	14,9%	14,8%
Brindisi	25,1%	27,3%	20,8%	21,5%	29,7%	20,8%	26,8%	25,3%	16,6%	14,4%	12,5%
Venezia-Trieste	0,0%	0,0%	0,0%	6,4%	7,9%	27,2%	28,5%	40,8%	33,2%	35,6%	35,6%
Otranto	0,0%	0,0%	0,1%	1,2%	0,9%	0,3%	0,4%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

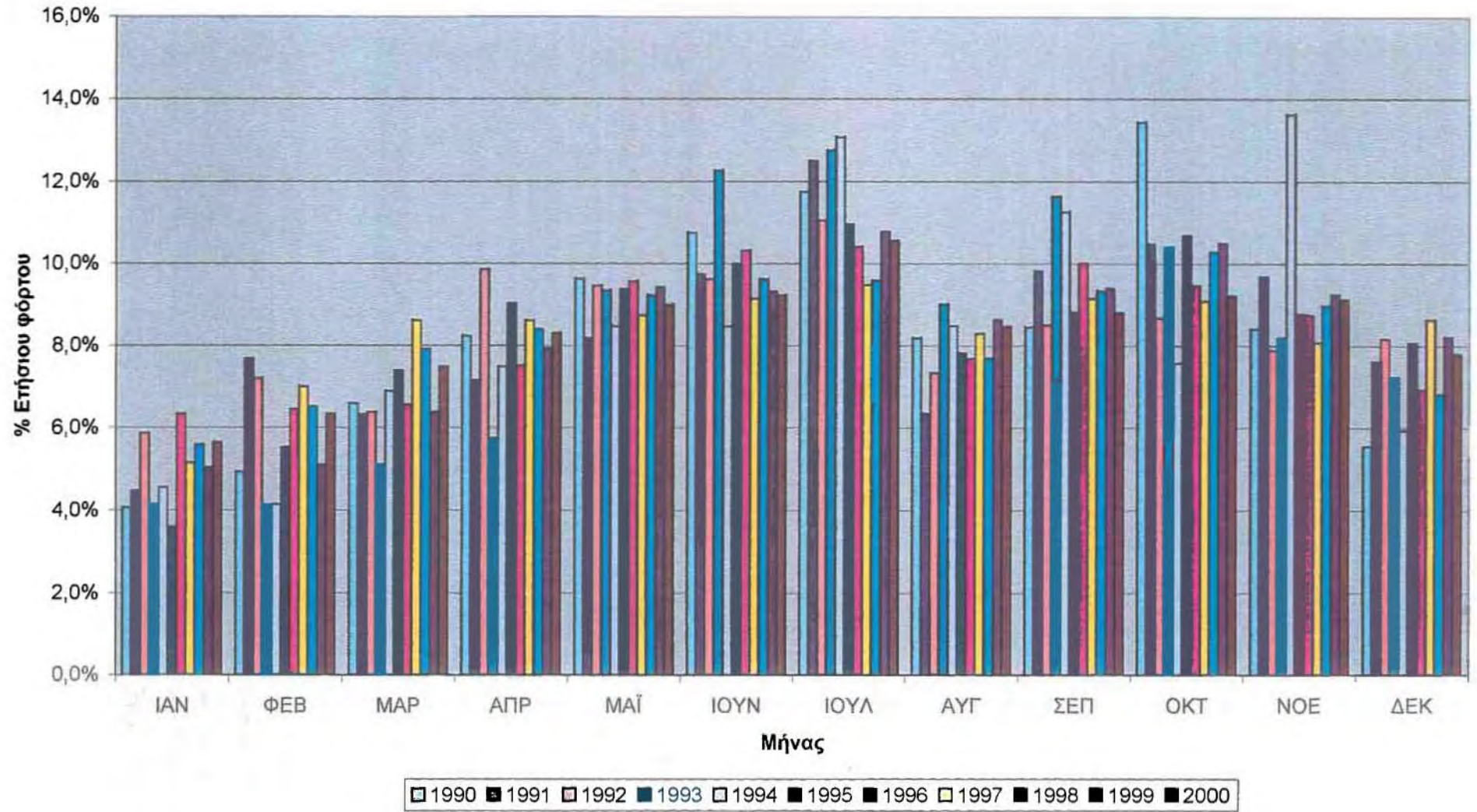
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 1

Λιμένας Ηγουμενίτσας: Μηνιαία Διακύμανση Επιβατικών Φόρτων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 2

Λιμένας Ηγουμενίτσας: Μηνιαία Διακύμανση Φόρτων Φορτηγών Οχημάτων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000

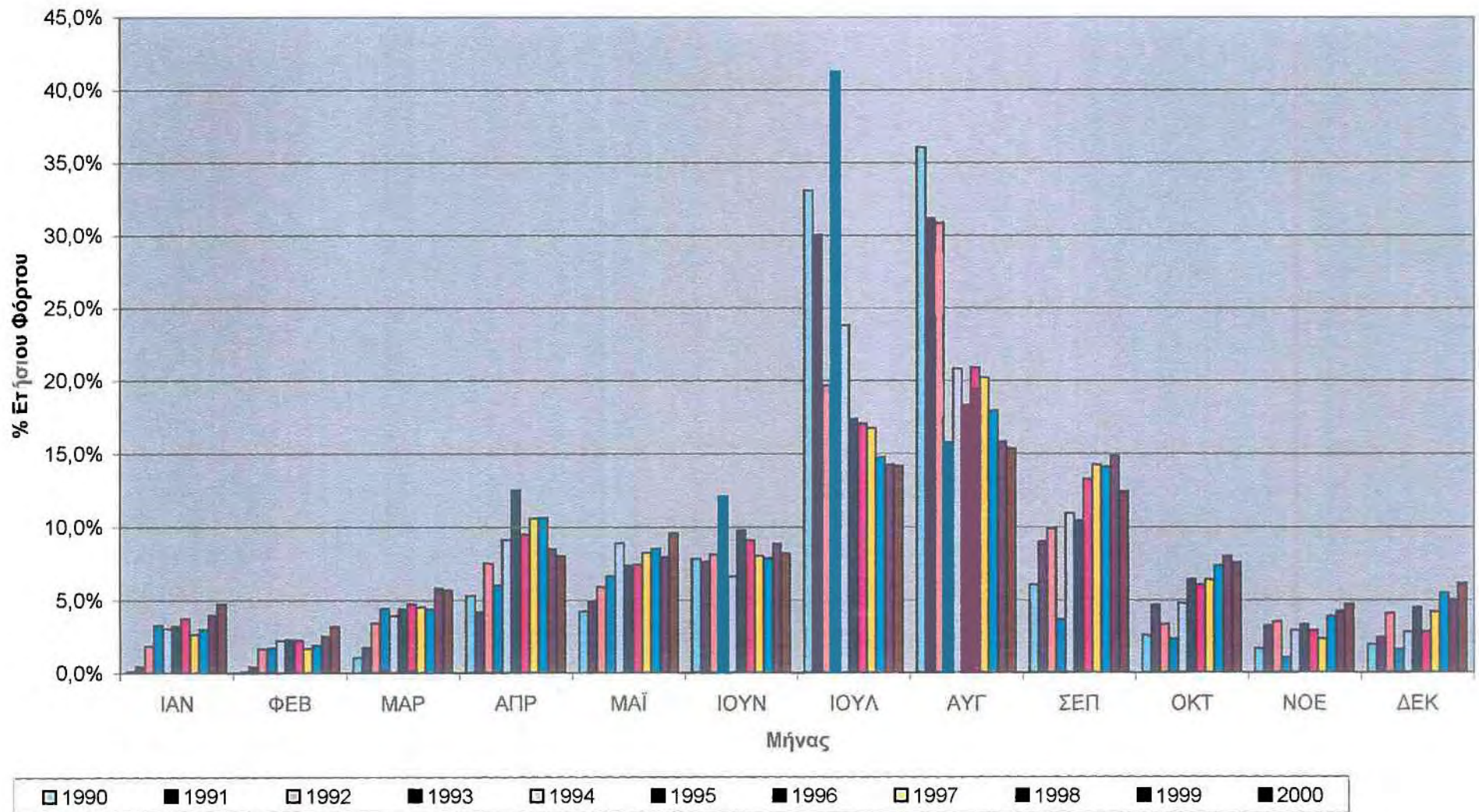


Λιμένας Ηγουμενίτσας: Μηνιαία Διακύμανση Φόρτων Επιβατικών Οχημάτων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000



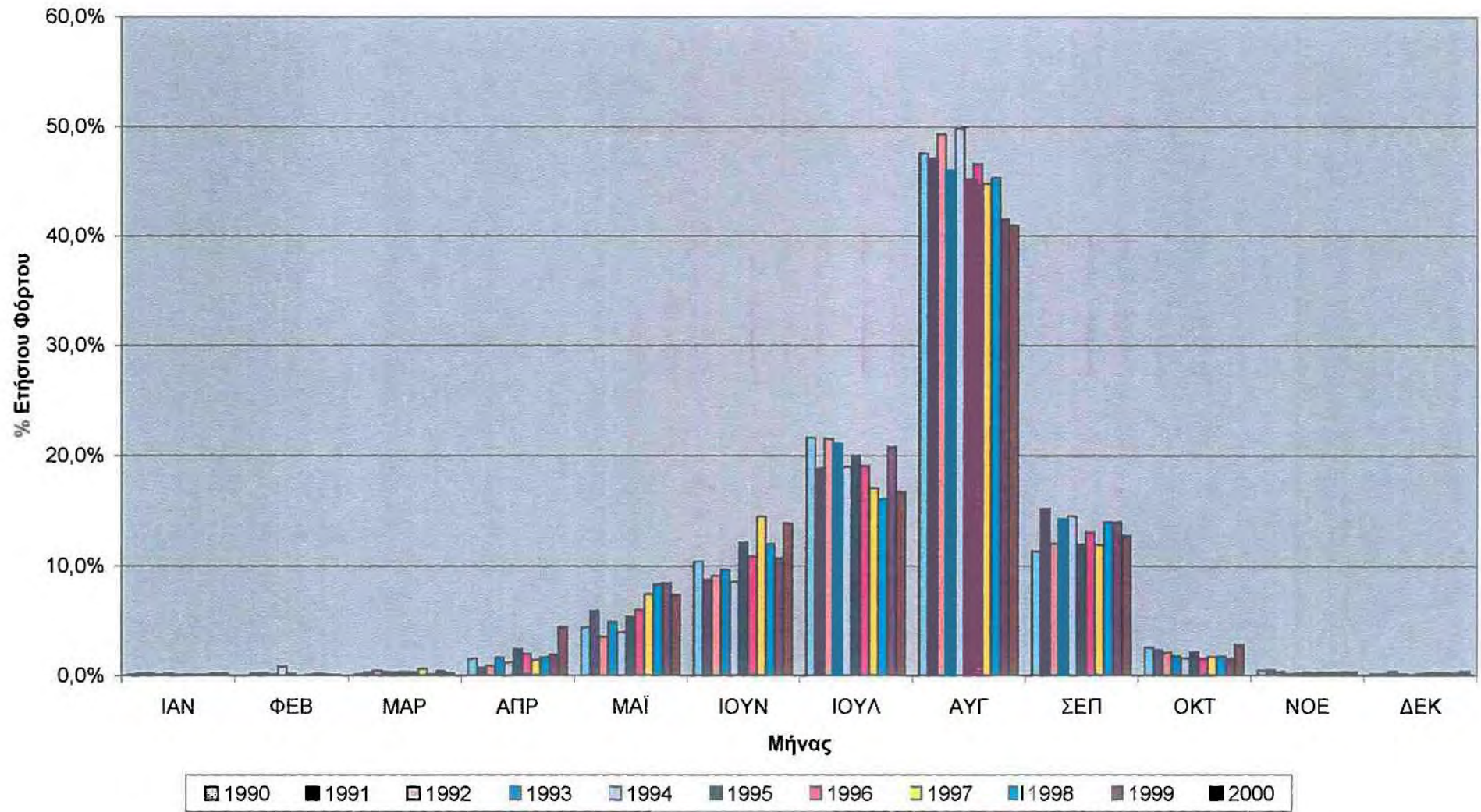
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 4

Λιμένας Ηγουμενίτσας: Μηνιαία Διακύμανση Φόρτων Λεωφορείων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000



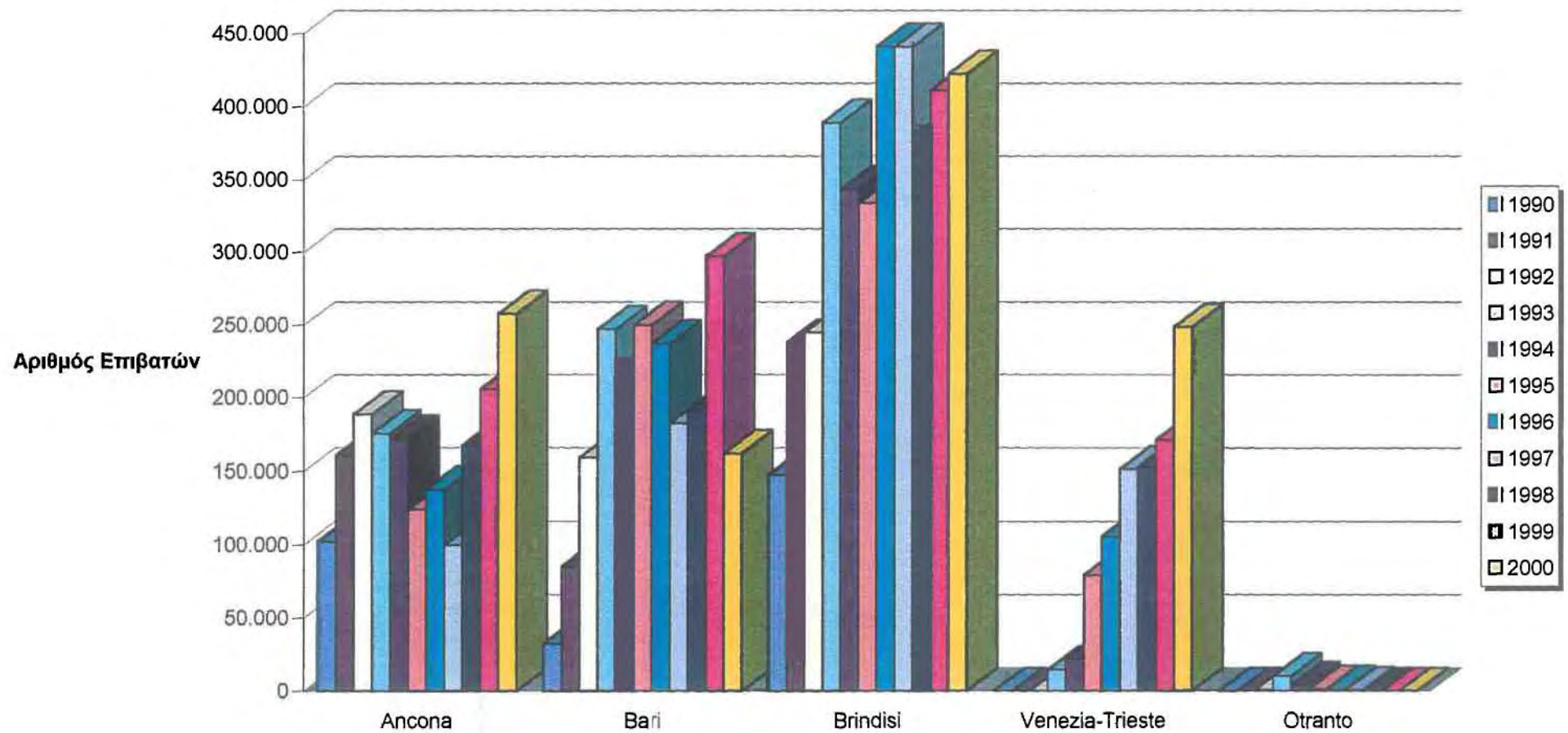
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 5

Λιμένας Ηγουμενίτσας: Μηνιαία Διακύμανση Φόρτων Δικύκλων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000



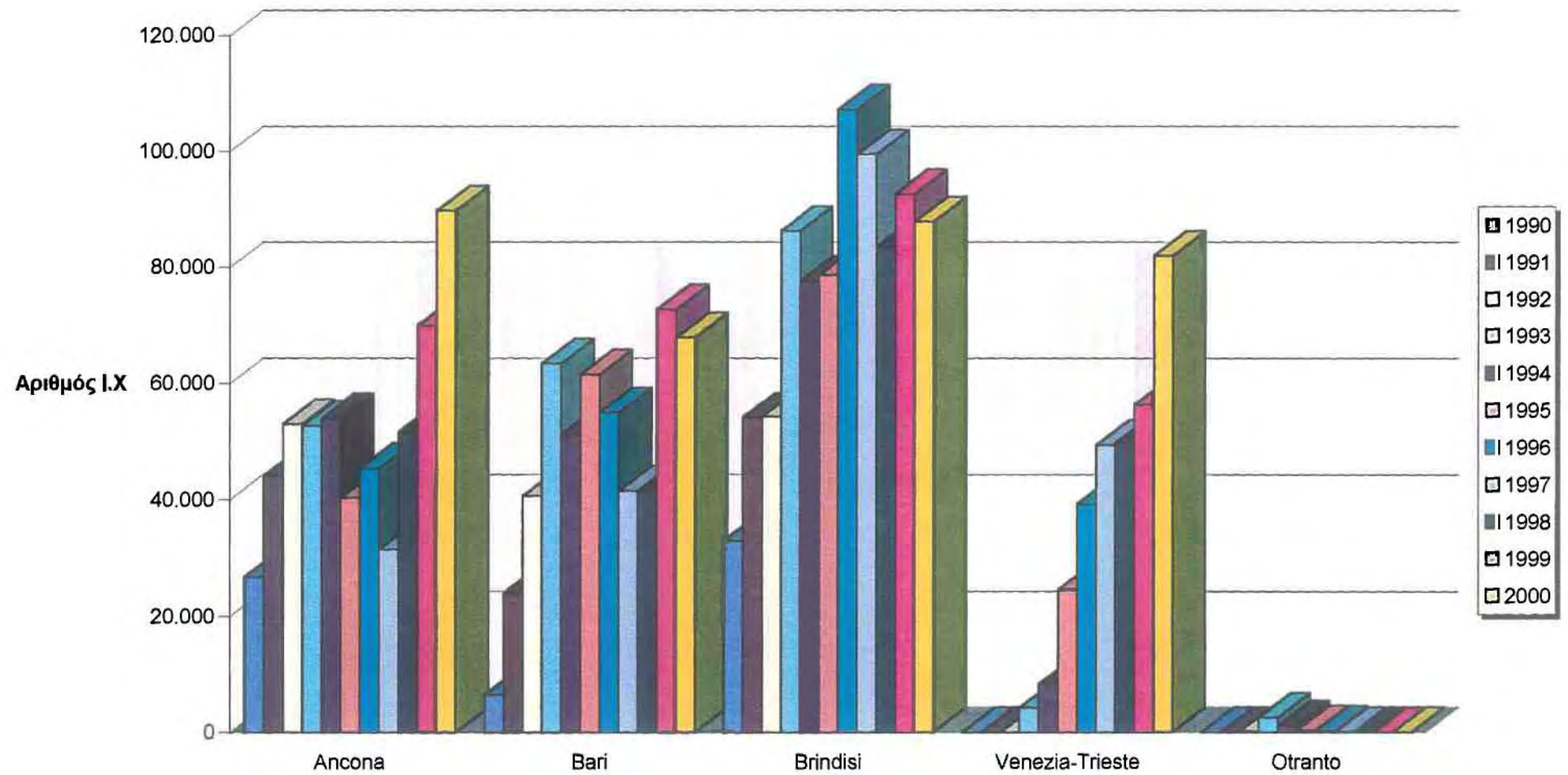
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 3

ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1990-2000



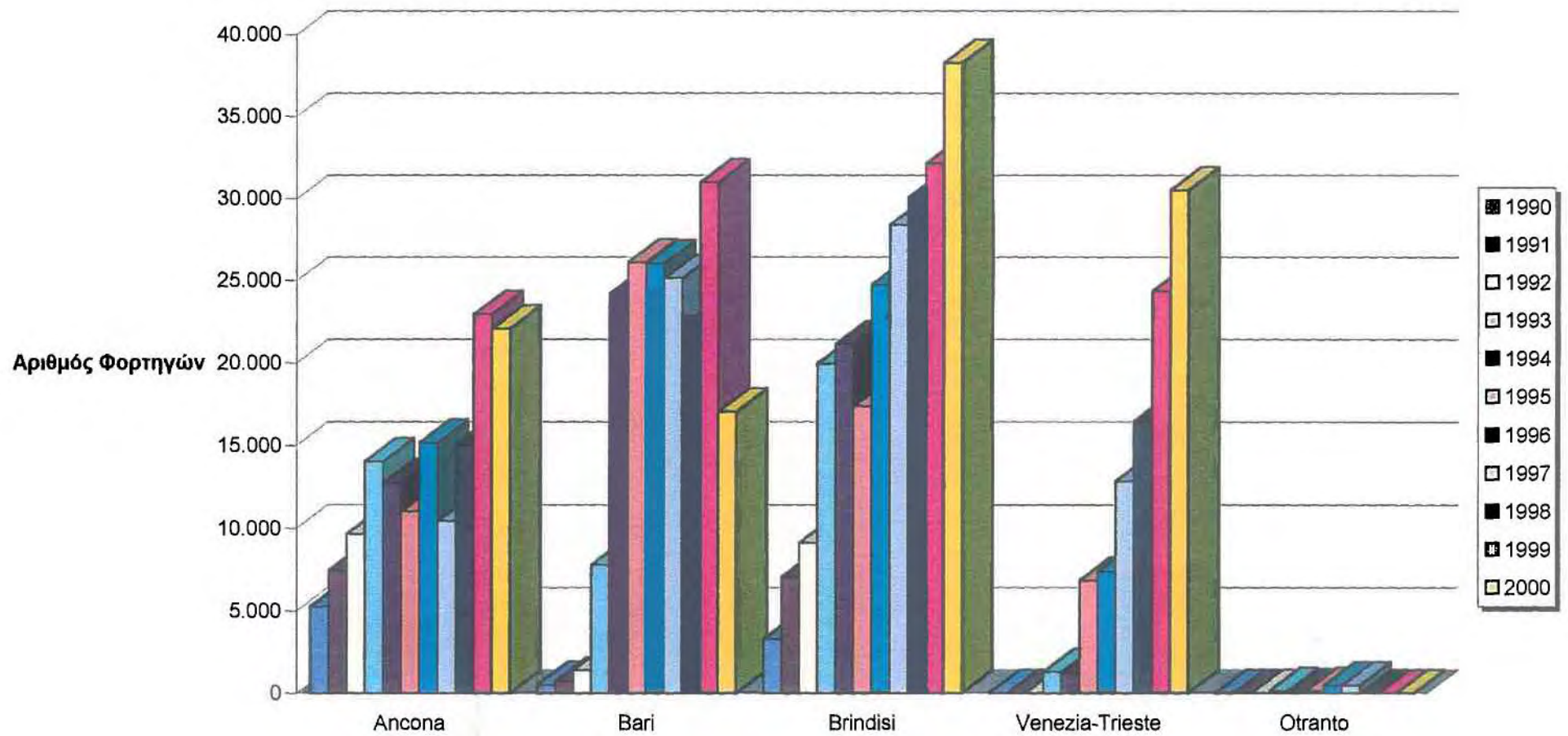
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 7

ΚΙΝΗΣΗ Ι.Χ ΛΙΜΕΝΩΝ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1990-2000



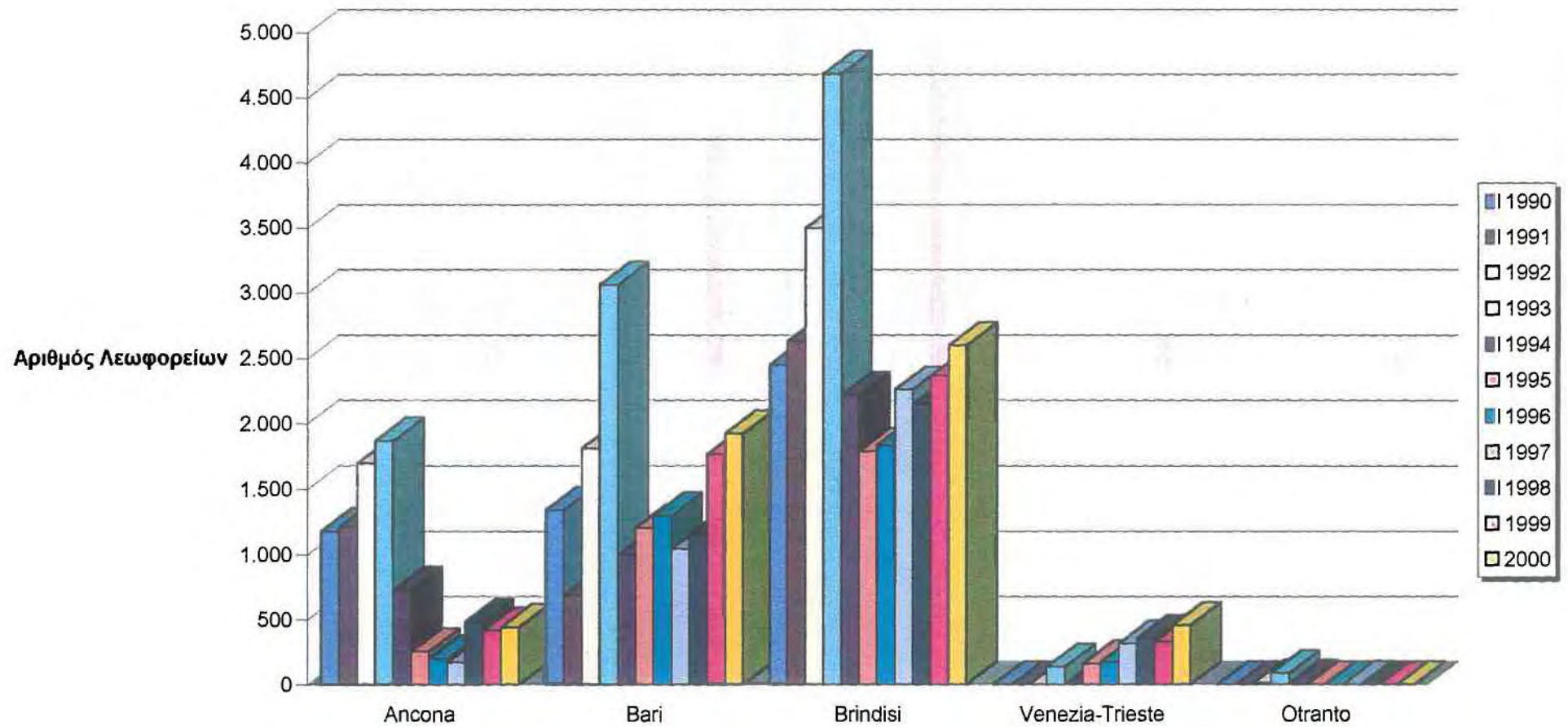
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 8

ΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1990-2000



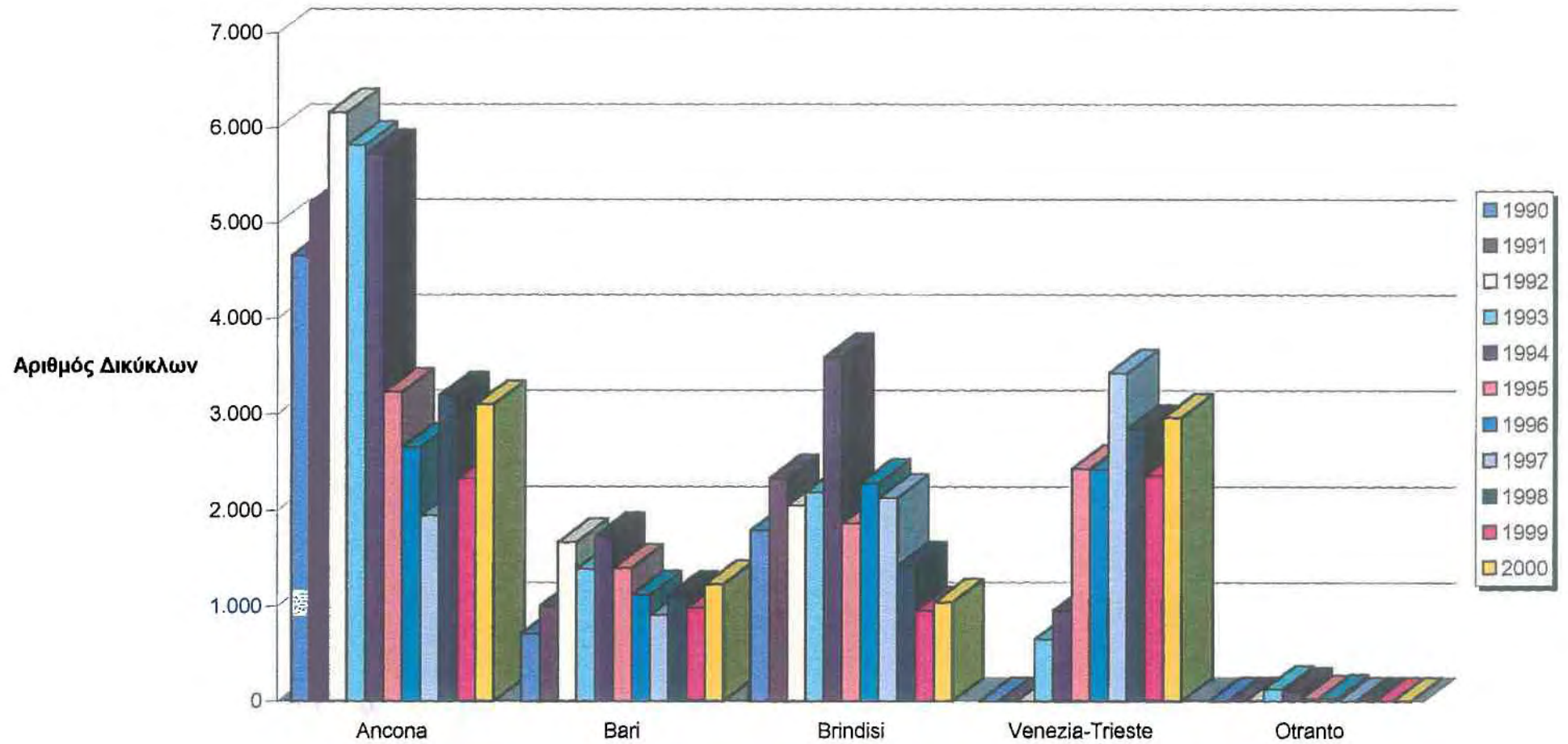
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 9

ΚΙΝΗΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1990-2000



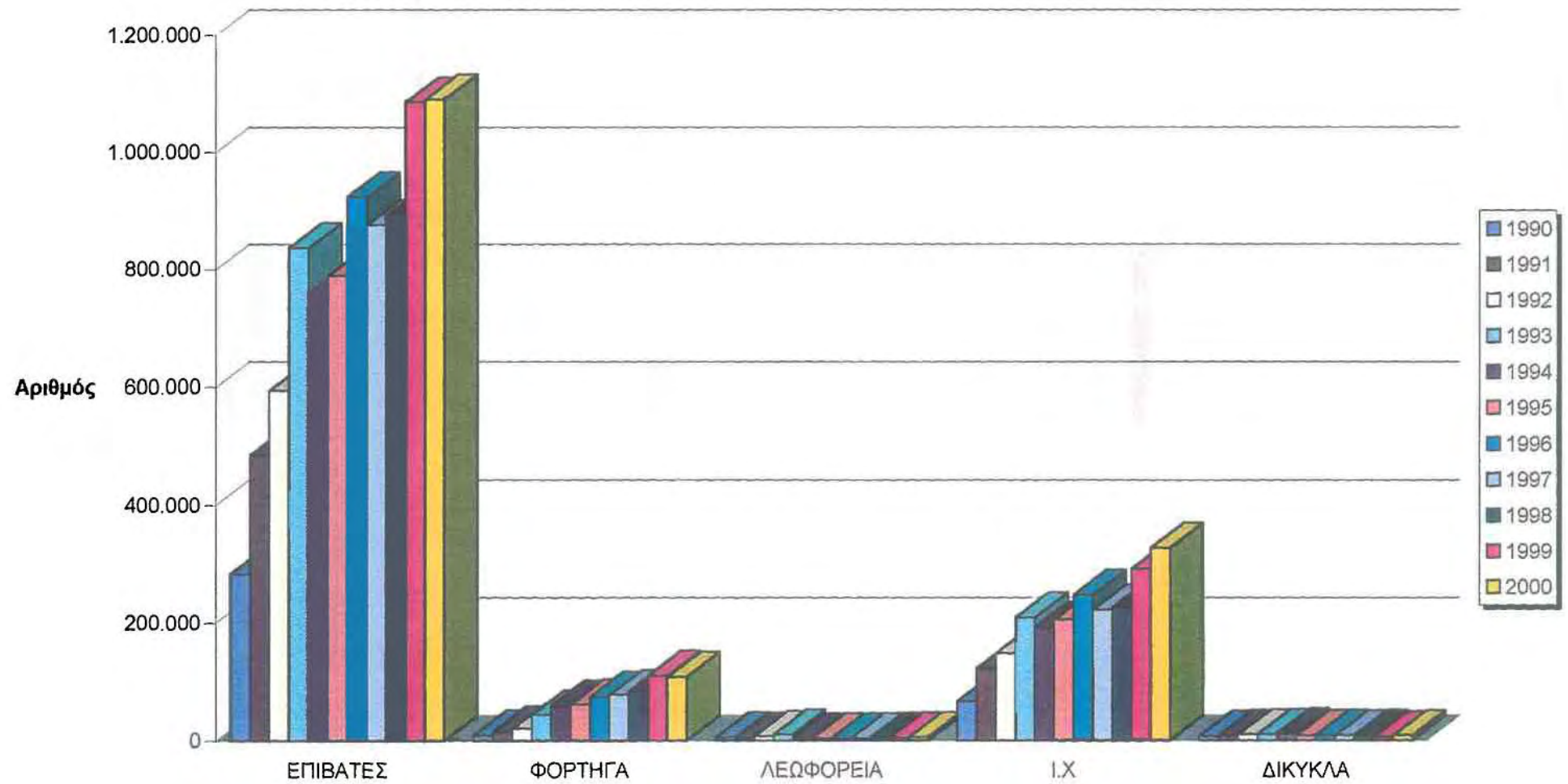
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 10

ΚΙΝΗΣΗ ΔΙΚΥΚΛΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1990-2000



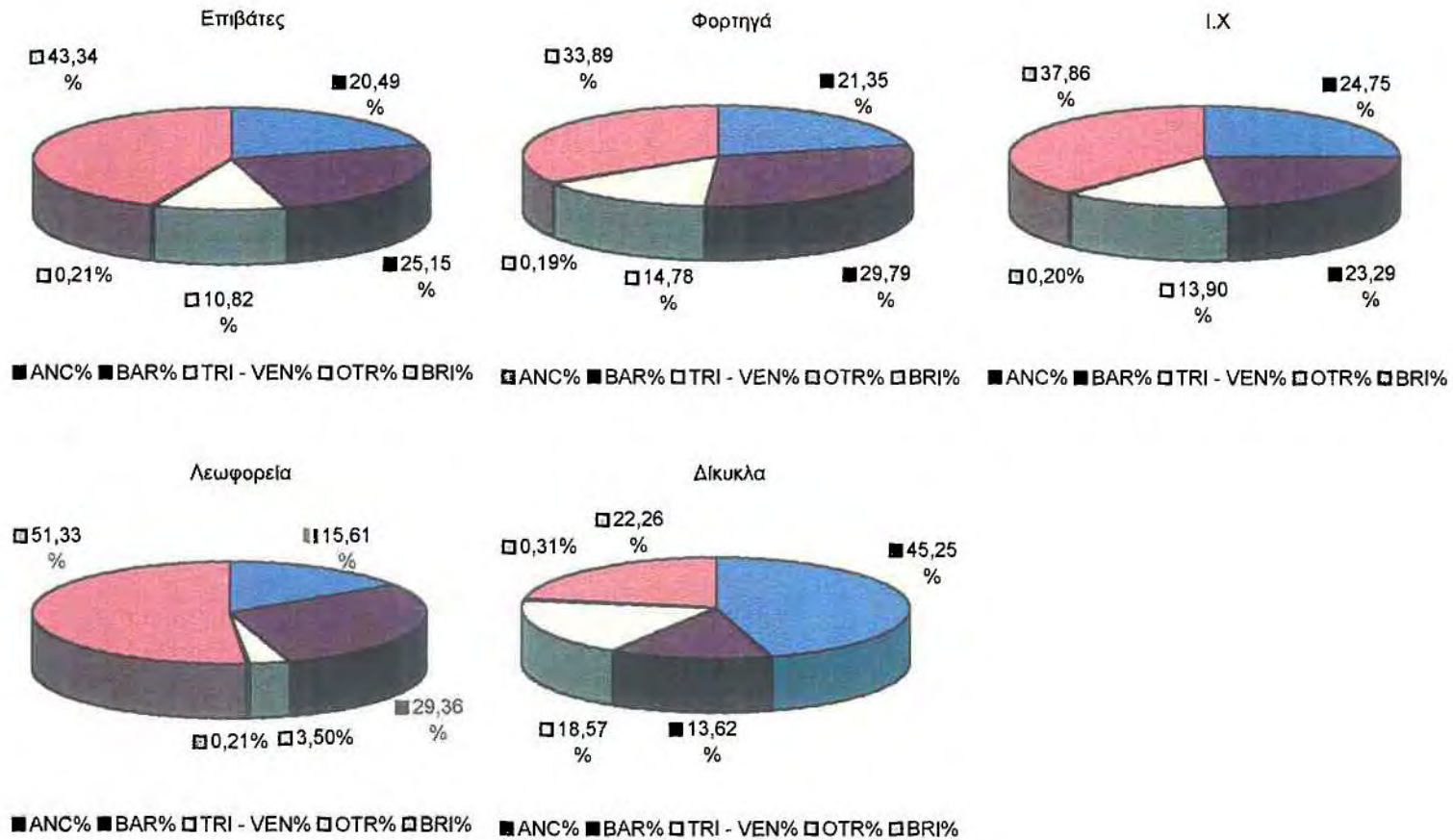
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 11

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΟΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1990-2000



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 12

Διακίνηση των επιμέρους φόρτων από Ηγουμενίτσα ανά λιμένα Ιταλίας κατά την δεκαετία 1990 - 2000



6.2. Λιμένας Πάτρας : Αναλυτική παρουσίαση και περιγραφή των φόρτων διακίνησης από και προς τους λιμένες Ιταλίας κατά την δεκαετία 1990-2000 σε μορφή πινάκων και διαγραμμάτων.

Στους πίνακες και τα διαγράμματα που ακολουθούν περιγράφεται λεπτομερώς η διακίνηση των γραμμών Πάτρας - Ιταλίας κατά την δεκαετία 1990-2000. Ο τίτλος «Ραх» αναφέρεται στους επιβάτες (επιβατική κίνηση), ο τίτλος «Λοη» στα φορτηγά οχήματα, ο τίτλος «Bus» στα λεωφορεία, ο τίτλος «Car» στα επιβατικά οχήματα (αυτοκίνητα) και ο τίτλος «Motors» στα δίκυκλα οχήματα. Το «UN» προέρχεται από το Unloaded και αφορά τον φόρτο που προέρχεται από τους λιμένες Ιταλίας (φόρτος αποβίβασης), ενώ το «Lo» προέρχεται από το Loaded και σχετίζεται με τον φόρτο που έχει σαν προορισμό τους λιμένες της Ιταλίας (φόρτος επιβίβασης). Σε αντίθεση με τον λιμένα Ηγουμενίτσας, όσον αφορά τον λιμένα Πάτρας η γραμμή Πάτρα - Otranto δεν υφίσταται και λειτούργησε στο παρελθόν για ένα πολύ σύντομο χρονικό διάστημα. Παράλληλα, εκτός των στοιχείων που σχετίζονται με τις γραμμές Πάτρας - Ιταλίας, παρατίθενται στο παράρτημα και τα στοιχεία των γραμμών Πάτρας - Ηγουμενίτσας (1994-2000), Πάτρας - Κέρκυρας (1994-2000), Πάτρας - Νήσων Ιονίου πλην Κέρκυρας (1994-2000), Πάτρας - Αλβανίας (1996-2000) και Πάτρας - Κρήτης και Πειραιά (1996-2000).

Στους πίνακες που περιλαμβάνονται στο παράρτημα περιγράφεται αναλυτικά η διακίνηση μεταξύ του λιμένα Πάτρας και κάθε λιμένα της Ιταλίας ξεχωριστά, ανά μήνα και χρόνο κατά την δεκαετία 1990-2000, όσον αφορά επιβατικά οχήματα, λεωφορεία, δίκυκλα και επιβατική κίνηση, με ταυτόχρονη αναφορά του αντίστοιχου αριθμού των δρομολογίων. Στον πίνακα 9 περιγράφεται η διακίνηση του λιμένα Πάτρας και συνολικά όλων των λιμένων της Ιταλίας, ανά μήνα και χρόνο όσον αφορά επιβατική κίνηση, επιβατικά οχήματα, λεωφορεία, φορτηγά οχήματα και δίκυκλα, με καταγραφή των αντίστοιχων δρομολογίων, δηλαδή η Μηνιαία Διακίνηση Πάτρας - Ιταλίας κατά την δεκαετία 1990-2000. Στους πίνακες 10-14 καταγράφεται η Μηνιαία Διακύμανση του φόρτου των γραμμών Πάτρας - Ιταλίας όσον αφορά επιβάτες, βαρέα οχήματα, λεωφορεία, επιβατικά οχήματα και δίκυκλα. Στον πίνακα 15 παρουσιάζεται η ετήσια διακίνηση των γραμμών Πάτρας - Ιταλίας ανά λιμένα προέλευσης - προορισμού κατά την δεκαετία 1990-2000 και τέλος στον πίνακα 16 παρουσιάζεται η

κατανομή της ετήσιας διακίνησης των γραμμών Πάτρας - Ιταλίας ανά λιμένα προέλευσης - προορισμού κατά την δεκαετία 1990-2000. Από επεξεργασία των στοιχείων προκύπτει και παρουσιάζεται ένας αριθμός διαγραμμάτων που αποτυπώνουν λεπτομερώς και παραστατικά την κίνηση των γραμμών Πάτρας – Ιταλίας.

Στους πίνακες όπου υπάρχουν άδειες κυψέλες, υπάρχει έλλειψη στοιχείων. Σε αυτή την περίπτωση όσον αφορά τους υπολογισμούς αθροισμάτων οι κυψέλες λαμβάνουν την τιμή 0. Στους πίνακες όπου κατά την διάρκεια μιας ολόκληρης χρονιάς οι κυψέλες είναι κενές, τα δρομολόγια δεν πραγματοποιήθηκαν. Πρέπει να σημειωθεί ότι στην ψηφιακή μορφή της εργασίας περιλαμβάνονται οι υπόλοιποι πίνακες που προκύπτουν από την επεξεργασία των αρχικών και βάσει των οποίων προέκυψε ένα σημαντικό μέρος των παραστατικών διαγραμμάτων που περιλαμβάνονται στην εργασία.

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

Λιμένας Πάτρας: Μηνιαία Διακίνηση Γραμμών Ιταλίας																			
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	JNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1990	ΙΑΝ	14	115	10.098	3.123	23	1.931	19	9.302	3.296	12	1.486	30	19.400	6.419	35	3.417	49	
1990	ΦΕΒ	14	122	9.588	3.204	24	1.571	9	7.846	2.789	27	912	11	17.434	5.993	51	2.483	20	
1990	ΜΑΡ	20	152	18.134	3.600	149	1.939	69	14.560	3.318	129	1.046	22	32.694	6.918	278	2.985	91	
1990	ΑΠΡ	24	217	43.230	3.194	356	4.013	290	41.483	3.138	431	2.910	131	84.713	6.332	787	6.923	421	
1990	ΜΑΪ	29	233	30.578	3.781	148	4.921	601	25.727	3.340	206	2.767	297	56.305	7.121	354	7.688	898	
1990	ΙΟΥΝ	34	244	47.641	4.101	150	6.978	922	40.631	4.370	188	6.234	972	88.272	8.471	338	13.212	1.894	
1990	ΙΟΥΛ	37	390	109.162	3.626	225	17.637	2.528	73.185	3.220	284	10.581	1.250	182.347	6.846	509	28.218	3.778	
1990	ΑΥΓ	38	410	120.321	2.117	335	19.655	4.737	147.520	1.893	378	26.272	5.395	267.841	4.010	713	45.927	10.132	
1990	ΣΕΠ	37	318	47.059	3.182	237	6.404	1.279	62.587	2.995	209	12.004	2.135	109.646	6.177	446	18.408	3.414	
1990	ΟΚΤ	20	179	21.555	3.622	91	2.559	146	27.523	3.424	139	4.785	378	49.078	7.046	230	7.344	524	
1990	ΝΟΕ	14	124	11.338	3.380	39	1.712	23	10.526	3.199	37	1.712	50	21.864	6.579	76	3.424	73	
1990	ΔΕΚ	13	113	13.449	3.801	39	2.077	19	10.782	3.028	28	1.490	10	24.231	6.829	67	3.567	29	
ΣΥΝΟΛΟ		294	2.617	482.153	40.731	1.816	71.397	10.642	471.672	38.010	2.068	72.199	10.681	953.825	78.741	3.884	143.596	21.323	
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	JNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1991	ΙΑΝ	14	110	9.052	2.220	29	1.671	20	9.804	2.579	18	1.743	21	18.856	4.799	47	3.414	41	
1991	ΦΕΒ	11	104	6.911	2.376	20	1.293	22	5.520	2.288	7	956	23	12.431	4.664	27	2.249	45	
1991	ΜΑΡ	17	137	13.279	3.366	64	2.430	63	9.662	2.823	37	1.462	24	22.941	6.189	101	3.892	87	
1991	ΑΠΡ	17	167	22.096	2.782	129	3.714	203	19.256	2.451	130	2.601	128	41.352	5.233	259	6.315	331	
1991	ΜΑΪ	18	176	26.555	3.420	115	4.975	662	20.374	2.985	125	2.992	471	46.929	6.405	240	7.967	1.133	
1991	ΙΟΥΝ	31	222	38.400	3.641	131	7.857	1.260	34.393	3.427	214	5.973	1.310	72.793	7.068	345	13.830	2.570	
1991	ΙΟΥΛ	37	394	119.425	4.441	259	19.646	2.338	70.386	2.883	299	9.003	1.091	189.811	7.324	558	28.649	3.429	
1991	ΑΥΓ	36	390	116.331	2.453	275	19.218	3.784	139.639	2.003	335	23.685	4.016	255.970	4.456	610	42.883	7.800	
1991	ΣΕΠ	37	307	47.744	4.013	214	7.172	1.135	63.858	3.510	215	12.441	1.827	111.602	7.523	429	19.613	2.962	
1991	ΟΚΤ	19	179	22.668	4.608	131	3.066	176	28.704	3.821	143	4.984	431	51.372	8.429	274	8.050	607	
1991	ΝΟΕ	16	138	12.061	4.140	60	2.027	34	11.187	3.736	48	1.784	62	23.248	7.876	108	3.811	96	
1991	ΔΕΚ	16	143	15.887	4.722	71	2.837	39	11.447	3.298	57	1.728	28	27.334	8.020	128	4.565	67	
ΣΥΝΟΛΑ		269	2.467	450.409	42.182	1.498	75.906	9.736	424.230	35.804	1.628	69.332	9.432	874.639	77.986	3.126	145.238	19.168	
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	JNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1992	ΙΑΝ	17	158	11.817	4.178	55	2.108	18	11.895	4.303	23	1.760	17	23.712	8.481	78	3.868	35	
1992	ΦΕΒ	18	146	11.155	5.323	71	1.704	23	8.800	4.339	31	922	6	19.955	9.662	102	2.626	29	
1992	ΜΑΡ	20	165	17.136	5.012	105	2.400	58	12.996	4.213	75	1.218	46	30.132	9.225	180	3.618	104	
1992	ΑΠΡ	29	254	38.518	4.643	280	4.985	241	34.152	3.818	344	2.605	117	72.670	8.461	624	7.590	358	
1992	ΜΑΪ	27	232	34.873	4.869	168	6.681	682	23.330	4.441	141	3.294	281	58.203	9.310	309	9.975	963	
1992	ΙΟΥΝ	34	270	50.883	5.323	132	8.850	826	38.528	5.048	167	6.085	856	89.411	10.371	299	14.935	1.682	
1992	ΙΟΥΛ	27	372	117.107	5.345	274	19.352	2.155	73.632	4.416	263	7.927	1.199	190.739	9.761	537	27.279	3.354	
1992	ΑΥΓ	34	378	122.063	3.622	286	21.631	4.048	139.139	2.870	264	23.895	4.047	261.202	6.492	550	45.526	8.095	
1992	ΣΕΠ	36	288	28.863	4.575	3.303	6.847	892	64.740	4.282	194	13.004	1.678	93.603	8.857	3.497	19.851	2.570	
1992	ΟΚΤ	26	224	23.780	5.764	145	3.271	121	30.794	5.042	175	5.110	407	54.674	10.806	320	8.381	528	
1992	ΝΟΕ	27	220	13.661	6.273	69	2.433	40	12.551	4.935	46	1.912	64	26.212	11.208	115	4.345	104	
1992	ΔΕΚ	24	196	15.470	6.128	114	3.348	26	12.343	4.366	81	1.754	35	27.813	10.494	195	5.102	61	
ΣΥΝΟΛΑ		319	2.903	485.326	61.055	5.002	83.610	9.130	462.900	52.073	1.804	69.486	8.753	948.226	113.128	6.806	153.096	17.883	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1993	ΙΑΝ	21	189	14.029	5.975	76	2.433	8	12.663	5.275	34	1.753	13	26.692	11.250	110	4.186	21	
1993	ΦΕΒ	22	197	12.579	6.842	47	2.267	12	9.710	4.946	35	1.002	7	22.289	11.788	82	3.269	19	
1993	ΜΑΡ	23	204	21.845	7.538	157	3.000	53	16.099	5.429	132	1.164	22	37.944	12.967	289	4.164	75	
1993	ΑΠΡ	27	230	35.601	6.962	269	4.782	173	30.825	4.926	307	2.825	101	66.426	11.888	576	7.607	274	
1993	ΜΑΪ	33	269	33.082	8.561	134	6.361	630	24.715	7.020	165	2.879	301	57.797	15.581	299	9.240	931	
1993	ΙΟΥΝ	36	310	42.046	8.281	131	7.350	783	33.901	7.437	161	5.359	691	75.947	15.718	292	12.709	1.474	
1993	ΙΟΥΛ	40	382	106.499	8.433	241	19.309	1.880	62.218	6.728	228	9.693	1.110	168.717	15.161	469	29.002	2.990	
1993	ΑΥΓ	37	402	108.747	6.423	246	19.065	4.046	125.877	4.583	226	22.449	4.249	234.624	11.006	472	41.514	8.295	
1993	ΣΕΠ	39	377	41.979	8.658	229	6.634	887	57.587	6.366	205	11.591	1.694	99.566	15.024	434	18.225	2.581	
1993	ΟΚΤ				9.376					6.956				0	16.332	0	0	0	
1993	ΝΟΕ				9.201					7.170				0	16.371	0	0	0	
1993	ΔΕΚ				10.014					7.071				0	17.085	0	0	0	
ΣΥΝΟΛΑ		278	2.560	416.407	96.264	1.530	71.201	8.472	373.595	73.907	1.493	58.715	8.188	790.002	170.171	3.023	129.916	16.660	
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1994	ΙΑΝ	8	95	15.381	8.236	50	2.482	13	13.934	7.530	13	1.544	16	29.315	15.766	63	4.026	29	
1994	ΦΕΒ	9	73	14.786	9.501	29	2.688	19	11.281	7.452	14	1.015	9	26.067	16.953	43	3.703	28	
1994	ΜΑΡ	9	95	26.510	9.760	213	3.986	84	16.105	7.431	87	1.203	39	42.615	17.191	300	5.189	123	
1994	ΑΠΡ	8	102	34.059	9.026	318	4.694	139	33.163	6.883	338	2.449	110	67.222	15.909	656	7.143	249	
1994	ΜΑΪ	10	114	39.226	8.386	354	7.082	642	28.708	7.405	227	3.473	310	67.934	15.791	581	10.555	952	
1994	ΙΟΥΝ			45.373	9.466	0	9.064	689	36.576	9.240	0	6.018	857	81.949	18.706	0	15.082	1.546	
1994	ΙΟΥΛ			99.088	8.193	0	18.592	1.521	65.114	7.289	0	10.139	685	164.202	15.482	0	28.731	2.208	
1994	ΑΥΓ			98.867	5.931	396	16.027	3.298	125.278	5.348	465	23.023	3.964	224.145	11.279	861	39.050	7.262	
1994	ΣΕΠ			40.046	7.902	248	6.841	837	61.759	7.317	315	12.563	1.708	101.805	15.219	563	19.404	2.545	
1994	ΟΚΤ			26.432	9.814	154	3.958	126	33.368	8.199	217	6.084	303	59.800	18.013	371	10.042	429	
1994	ΝΟΕ			14.477	8.733	40	2.389	19	14.406	7.918	39	2.137	50	28.883	16.851	79	4.526	69	
1994	ΔΕΚ			16.507	9.220	32	3.107	25	13.494	7.640	50	1.817	16	30.001	16.860	82	4.924	41	
ΣΥΝΟΛΑ		44	479	470.752	104.168	1.834	80.910	7.412	453.186	89.652	1.765	71.465	8.067	923.938	193.820	3.599	152.375	15.479	
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1995	ΙΑΝ	25	216	14.947	8.266	62	2.633	0	16.866	10.256	38	1.926	6	31.813	18.522	100	4.559	6	
1995	ΦΕΒ	25	216	14.806	10.962	81	1.253	18	15.507	10.249	33	978	4	30.313	21.211	114	2.231	22	
1995	ΜΑΡ	28	231	19.025	9.177	78	3.504	69	15.047	6.643	64	1.165	11	34.072	15.820	142	4.669	80	
1995	ΑΠΡ	31	283	39.976	8.410	300	6.065	216	35.443	7.142	280	3.058	154	75.419	15.552	580	9.123	370	
1995	ΜΑΪ	28	311	35.935	9.165	156	6.880	742	26.583	8.095	145	3.250	265	62.518	17.260	301	10.130	1.007	
1995	ΙΟΥΝ	35	305	43.760	9.473	124	8.254	786	38.307	8.461	159	6.297	837	82.067	17.934	283	14.551	1.623	
1995	ΙΟΥΛ	40	422	98.819	10.833	236	18.125	1.824	63.832	10.235	273	9.779	1.069	162.651	21.068	509	27.904	2.893	
1995	ΑΥΓ			102.818	7.546	297	19.199	3.188	120.307	6.205	297	21.872	3.728	223.125	13.751	594	41.071	6.916	
1995	ΣΕΠ			45.545	9.555	282	7.770	901	68.109	8.308	262	14.336	1.558	113.654	17.863	544	22.106	2.459	
1995	ΟΚΤ			224	30.083	11.083	152	4.445	149	35.058	8.213	144	6.045	323	65.141	19.296	296	10.490	472
1995	ΝΟΕ			237	18.155	10.904	69	2.981	27	18.293	9.426	55	2.521	71	36.448	20.330	124	5.050	98
1995	ΔΕΚ			204	21.838	11.499	62	3.892	27	17.736	8.707	47	2.381	14	39.574	20.206	109	6.273	41
ΣΥΝΟΛΑ		212	2.648	485.707	116.873	1.899	85.001	7.947	471.088	101.940	1.797	73.608	8.040	956.795	216.813	3.696	158.157	15.987	

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	INLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1996	ΙΑΝ		222	17.594	8.869	52	2.878	15	16.802	8.666	8	2.064	25	34.396	17.535	58	4.942	40	
1996	ΦΕΒ		207	16.648	10.025	58	2.513	13	13.827	8.546	20	1.332	15	30.475	18.571	78	3.845	28	
1996	ΜΑΡ		253	30.506	11.107	155	4.582	73	22.811	10.147	132	1.745	19	53.317	21.254	287	6.327	92	
1996	ΑΠΡ		289	40.920	9.137	295	6.259	254	36.905	7.852	301	3.803	110	77.825	16.989	596	10.062	364	
1996	ΜΑΪ		304	39.872	10.246	189	8.480	645	32.630	8.742	2.888	1.581	2.728	72.502	18.988	3.077	10.061	3.373	
1996	ΙΟΥΝ		307	50.682	11.322	112	9.456	882	42.961	10.607	166	7.428	920	93.643	21.929	1.725	16.763	1.924	
1996	ΙΟΥΛ		332	99.290	10.792	230	19.022	981	68.210	9.767	298	10.048	915	167.500	20.559	528	29.070	1.896	
1996	ΑΥΓ		317	108.471	8.104	292	20.885	3.557	126.838	6.664	319	23.084	3.700	235.309	14.768	611	43.969	7.257	
1996	ΣΕΠ		275	46.444	10.440	256	8.476	956	73.944	9.251	256	15.631	1.817	120.388	19.691	512	24.107	2.773	
1996	ΟΚΤ		250	30.067	11.405	238	4.527	130	38.774	10.096	185	7.008	347	68.841	21.501	423	11.535	477	
1996	ΝΟΕ		215	18.088	10.769	74	2.931	19	17.739	9.582	68	2.471	35	35.827	20.351	142	5.402	54	
1996	ΔΕΚ		168	16.899	6.847	83	3.041	32	12.260	4.055	83	1.717	14	29.159	10.902	166	4.758	46	
ΣΥΝΟΛΑ			0	3.137	515.481	119.063	2.034	93.050	7.557	503.701	103.975	4.722	77.912	10.645	1.019.182	223.038	8.203	170.841	18.324
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	INLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1997	ΙΑΝ		113	14.064	6.527	66	2.573	12	15.183	7.254	23	2.000	24	29.247	13.781	329	4.573	36	
1997	ΦΕΒ		196	17.078	11.185	38	3.012	16	14.797	9.451	45	1.439	20	31.875	20.636	83	4.451	36	
1997	ΜΑΡ		218	30.178	11.448	175	5.370	112	21.955	9.795	121	2.264	76	52.133	21.243	296	7.634	188	
1997	ΑΠΡ		229	41.638	10.336	336	6.769	238	37.231	8.381	385	3.729	161	78.869	18.717	721	10.498	399	
1997	ΜΑΪ		253	43.653	10.463	261	9.514	824	39.058	9.550	302	5.600	578	82.711	20.013	563	15.114	1.402	
1997	ΙΟΥΝ		277	51.922	11.982	176	10.871	1.065	44.170	11.647	164	7.317	1.005	96.092	23.629	340	18.188	2.070	
1997	ΙΟΥΛ		337	101.478	12.133	265	20.310	1.556	69.854	10.352	350	11.186	1.139	171.332	22.485	615	31.496	2.695	
1997	ΑΥΓ		319	121.887	9.135	402	13.114	3.402	189.824	7.639	398	24.804	3.788	311.711	16.774	800	37.918	7.190	
1997	ΣΕΠ		270	53.567	11.175	292	8.615	835	83.736	10.079	335	17.887	1.588	137.303	21.254	627	26.502	2.403	
1997	ΟΚΤ		236	32.257	12.752	216	5.005	132	43.152	10.578	244	7.472	361	75.409	23.330	460	12.477	493	
1997	ΝΟΕ		205	19.255	12.408	73	3.834	23	17.919	10.821	53	2.674	42	37.174	23.229	126	6.508	65	
1997	ΔΕΚ		200	22.370	11.952	74	4.536	31	18.269	9.031	85	2.783	19	40.639	20.983	6.472	7.319	50	
ΣΥΝΟΛΑ			0	2.850	549.347	131.496	2.374	93.523	8.246	595.148	114.578	2.505	89.155	8.781	1.144.495	246.074	11.432	182.678	17.027
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	INLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1998	ΙΑΝ			18.651	9.930	83	3.622	22	19.407	10.079	37	2.531	29	38.058	20.009	120	6.153	51	
1998	ΦΕΒ			18.039	11.205	57	3.339	25	15.919	9.533	53	1.590	17	33.958	20.738	110	4.929	42	
1998	ΜΑΡ			28.398	12.561	153	5.011	44	21.667	10.718	144	1.904	25	50.065	23.279	297	6.915	69	
1998	ΑΠΡ			48.751	10.581	408	7.659	236	45.835	8.999	442	4.451	193	94.586	19.580	850	12.110	429	
1998	ΜΑΪ			46.354	12.267	252	9.679	730	37.175	10.311	334	4.376	476	83.529	22.578	586	14.055	1.206	
1998	ΙΟΥΝ			57.562	11.999	184	11.183	1.013	49.759	11.402	267	7.878	1.053	107.321	23.401	451	19.061	2.066	
1998	ΙΟΥΛ			107.782	12.038	319	20.131	1.489	80.310	10.568	446	12.217	1.099	188.092	22.606	765	32.348	2.588	
1998	ΑΥΓ			134.097	9.122	435	24.619	3.448	145.320	7.484	477	26.572	3.887	279.417	16.606	912	51.191	7.335	
1998	ΣΕΠ			52.609	11.705	312	8.329	712	87.962	10.445	358	18.281	1.487	140.571	22.150	670	26.610	2.199	
1998	ΟΚΤ			32.852	12.518	199	5.505	105	45.926	10.403	273	7.335	310	78.778	22.921	472	12.840	415	
1998	ΝΟΕ			21.542	12.043	97	3.712	30	20.073	9.980	70	3.282	32	41.615	22.023	167	6.994	62	
1998	ΔΕΚ			23.925	12.085	95	4.739	19	20.537	9.199	93	3.115	21	44.462	21.284	12.178	7.854	40	
ΣΥΝΟΛΑ			0	0	590.562	138.054	2.594	107.528	7.873	589.890	119.121	2.994	93.532	8.629	1.180.452	257.175	17.578	201.060	16.502

ΠΙΝΑΚΑΣ 3

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	INLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1999	ΙΑΝ			20.873	10.192	102	4.325	13	20.797	10.355	38	3.070	21	41.670	20.547	140	7.395	34
1999	ΦΕΒ			19.799	11.667	81	3.469	48	18.615	10.147	75	1.841	101	38.414	21.814	156	5.310	149
1999	ΜΑΡ			35.620	13.470	226	6.431	57	27.565	11.233	167	2.509	29	63.185	24.703	393	8.940	86
1999	ΑΠΡ			36.096	11.333	249	6.744	141	35.613	9.367	282	4.543	126	71.709	20.700	531	11.287	267
1999	ΜΑΪ			42.939	13.322	204	9.689	603	30.455	10.780	208	4.068	422	73.394	24.102	412	13.757	1.025
1999	ΙΟΥΝ			53.569	13.261	152	11.885	680	43.856	12.584	196	7.357	605	97.425	25.845	348	19.242	1.485
1999	ΙΟΥΛ			95.981	12.919	276	19.160	1.078	71.703	11.037	319	12.059	960	167.684	23.956	595	31.219	2.038
1999	ΑΥΓ			113.033	10.693	357	22.633	2.838	121.265	8.589	384	22.846	3.140	234.298	19.282	721	45.479	5.978
1999	ΣΕΠ			53.011	12.887	324	9.425	598	79.686	10.892	317	17.160	1.230	132.697	23.779	641	26.585	1.828
1999	ΟΚΤ			36.939	15.245	209	7.089	116	46.728	11.985	258	8.243	273	83.667	27.230	467	15.332	389
1999	ΝΟΕ			23.872	14.394	128	4.923	27	22.189	11.925	143	3.503	45	46.061	26.319	271	8.426	72
1999	ΔΕΚ			30.640	14.778	113	7.288	20	24.641	10.816	129	3.592	19	55.281	25.594	8.450	10.880	39
ΣΥΝΟΛΑ		0	0	562.372	154.161	2.421	113.061	6.219	543.113	129.710	2.496	90.791	7.171	1.105.485	283.871	13.125	203.852	13.390
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	INLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
2000	ΙΑΝ			24.959	11.722	140	6.185	52	23.979	11.686	107	3.391	18	48.938	23.408	247	9.576	70
2000	ΦΕΒ			21.864	13.977	49	6.028	14	17.852	11.524	39	1.990	24	39.716	25.501	88	8.018	38
2000	ΜΑΡ			34.062	15.036	197	6.829	152	27.481	12.156	133	2.631	28	61.543	27.192	330	9.460	180
2000	ΑΠΡ			50.993	13.387	319	11.355	251	42.580	10.352	379	4.460	196	93.573	23.739	668	15.815	447
2000	ΜΑΪ			46.399	13.146	328	10.129	510	43.071	11.793	324	5.802	388	89.470	24.939	652	15.931	898
2000	ΙΟΥΝ			58.756	13.598	242	13.119	747	51.699	12.632	284	8.935	940	110.455	26.230	526	22.054	1.687
2000	ΙΟΥΛ			119.047	13.503	332	23.155	1.261	89.361	11.685	406	13.800	1.004	208.408	25.188	738	36.955	2.265
2000	ΑΥΓ			121.469	10.628	386	23.607	2.711	148.626	8.456	441	27.723	3.303	270.095	19.084	827	51.330	6.014
2000	ΣΕΠ			63.577	13.353	377	11.433	753	90.299	10.009	392	18.033	1.237	153.876	23.362	769	29.466	1.990
2000	ΟΚΤ			39.837	13.267	214	7.701	131	53.102	11.537	267	9.247	299	92.939	24.804	481	16.948	430
2000	ΝΟΕ			24.331	13.770	95	5.774	19	24.356	11.824	82	3.928	44	48.687	25.594	177	9.702	63
2000	ΔΕΚ			32.350	13.494	123	7.905	29	25.936	10.125	123	3.956	12	58.286	23.619	12.061	11.861	41
ΣΥΝΟΛΑ		0	0	637.644	158.881	2.802	133.220	6.630	638.342	133.779	2.977	103.896	7.493	1.275.986	292.660	17.594	237.116	14.123

ΠΙΝΑΚΕΣ 10,11

Αιμένας Πάτρας: Μηνιαία Διακύμανση Επιβατικού Φόρτου Γραμμών Ιταλίας												
Μήνας	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Μέση Μηνιαία Διακύμανση 90-00
ΙΑΝ	2,0%	2,2%	2,5%	3,4%	3,2%	3,3%	3,4%	2,6%	3,2%	3,8%	3,8%	3,0%
ΦΕΒ	1,8%	1,4%	2,1%	2,8%	2,8%	3,2%	3,0%	2,8%	2,9%	3,5%	3,1%	2,7%
ΜΑΡ	3,4%	2,6%	3,2%	4,8%	4,6%	3,6%	5,2%	4,6%	4,2%	5,7%	4,8%	4,3%
ΑΠΡ	8,9%	4,7%	7,7%	8,4%	7,3%	7,9%	7,6%	6,9%	8,0%	6,5%	7,3%	7,4%
ΜΑΪ	5,9%	5,4%	6,1%	7,3%	7,4%	6,5%	7,1%	7,2%	7,1%	6,6%	7,0%	6,7%
ΙΟΥΝ	9,3%	8,3%	9,4%	9,6%	8,9%	8,6%	9,2%	8,4%	9,1%	8,8%	8,7%	8,9%
ΙΟΥΛ	19,1%	21,7%	20,1%	21,4%	17,8%	17,0%	16,4%	15,0%	15,9%	15,2%	16,3%	17,8%
ΑΥΓ	28,1%	29,3%	27,5%	29,7%	24,3%	23,3%	23,1%	27,2%	23,7%	21,2%	21,2%	25,3%
ΣΕΠ	11,5%	12,8%	9,9%	12,6%	11,0%	11,9%	11,8%	12,0%	11,9%	12,0%	12,1%	11,8%
ΟΚΤ	5,1%	5,9%	5,8%	0,0%	6,5%	6,8%	6,8%	6,6%	6,7%	7,6%	7,3%	5,9%
ΝΟΕ	2,3%	2,7%	2,8%	0,0%	3,1%	3,8%	3,5%	3,2%	3,5%	4,2%	3,8%	3,0%
ΔΕΚ	2,5%	3,1%	2,9%	0,0%	3,2%	4,1%	2,9%	3,6%	3,8%	5,0%	4,6%	3,2%
ΣΥΝΟΛΑ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Αιμένας Πάτρας: Μηνιαία Διακύμανση Φόρτου Βαρέων Οχημάτων Γραμμών Ιταλίας												
Μήνας	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Μέση Μηνιαία Διακύμανση 90-00
ΙΑΝ	8,2%	6,2%	7,5%	6,6%	8,1%	8,5%	7,9%	5,6%	7,8%	7,2%	8,0%	7,4%
ΦΕΒ	7,6%	6,0%	8,5%	6,9%	8,7%	9,7%	8,3%	8,4%	8,1%	7,7%	8,7%	8,1%
ΜΑΡ	8,8%	7,9%	8,2%	7,6%	8,9%	7,2%	9,5%	8,6%	9,1%	8,7%	9,3%	8,5%
ΑΠΡ	8,0%	6,7%	7,5%	7,0%	8,2%	7,1%	7,6%	7,6%	7,6%	7,3%	8,1%	7,5%
ΜΑΪ	9,0%	8,2%	8,2%	9,2%	8,1%	7,9%	8,5%	8,1%	8,8%	8,5%	8,5%	8,5%
ΙΟΥΝ	10,8%	9,1%	9,2%	9,2%	9,7%	8,2%	9,8%	9,6%	9,1%	9,1%	9,0%	9,3%
ΙΟΥΛ	8,7%	9,4%	8,6%	8,9%	8,0%	9,6%	9,2%	9,1%	8,8%	8,4%	8,6%	8,9%
ΑΥΓ	5,1%	5,7%	5,7%	6,5%	5,8%	6,3%	6,6%	6,8%	6,5%	6,8%	6,5%	6,2%
ΣΕΠ	7,8%	9,6%	7,8%	8,8%	7,9%	8,2%	8,8%	8,6%	8,6%	8,4%	8,0%	8,4%
ΟΚΤ	8,9%	10,8%	9,6%	9,6%	9,3%	8,8%	9,6%	9,5%	8,9%	9,6%	8,5%	9,4%
ΝΟΕ	8,4%	10,1%	9,9%	9,6%	8,6%	9,3%	9,1%	9,4%	8,6%	9,3%	8,7%	9,2%
ΔΕΚ	8,7%	10,3%	9,3%	10,0%	8,7%	9,2%	4,9%	8,5%	8,3%	9,0%	8,1%	8,6%
ΣΥΝΟΛΑ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%



ΠΙΝΑΚΕΣ 12,13

Λιμένας Πάτρας: Μηνιαία Διακύμανση Φόρτου Λεωφορείων Γραμμών Ιταλίας												
Μήνας	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Μέση Μηνιαία Διακύμανση 90-00
ΙΑΝ	0,9%	1,5%	1,1%	3,6%	1,8%	2,7%	0,7%	2,9%	0,7%	1,1%	1,4%	1,7%
ΦΕΒ	1,3%	0,9%	1,5%	2,7%	1,2%	3,1%	1,0%	0,7%	0,6%	1,2%	0,5%	1,3%
ΜΑΡ	7,2%	3,2%	2,6%	9,6%	8,3%	3,8%	3,5%	2,6%	1,7%	3,0%	1,9%	4,3%
ΑΠΡ	20,3%	8,3%	9,2%	19,1%	18,2%	15,7%	7,3%	6,3%	4,8%	4,0%	4,0%	10,6%
ΜΑΪ	9,1%	7,7%	4,5%	9,9%	16,1%	8,1%	37,5%	4,9%	3,3%	3,1%	3,7%	9,8%
ΙΟΥΝ	8,7%	11,0%	4,4%	9,7%	0,0%	7,7%	21,0%	3,0%	2,6%	2,7%	3,0%	6,7%
ΙΟΥΛ	13,1%	17,9%	7,9%	15,5%	0,0%	13,8%	6,4%	5,4%	4,4%	4,5%	4,2%	8,5%
ΑΥΓ	18,4%	19,5%	8,1%	15,6%	23,9%	16,1%	7,4%	7,0%	5,2%	5,5%	4,7%	11,9%
ΣΕΠ	11,5%	13,7%	51,4%	14,4%	15,6%	14,7%	6,2%	5,5%	3,8%	4,9%	4,4%	13,3%
ΟΚΤ	5,9%	8,8%	4,7%	0,0%	10,3%	8,0%	5,2%	4,0%	2,7%	3,6%	2,7%	5,1%
ΝΟΕ	2,0%	3,5%	1,7%	0,0%	2,2%	3,4%	1,7%	1,1%	1,0%	2,1%	1,0%	1,8%
ΔΕΚ	1,7%	4,1%	2,9%	0,0%	2,3%	2,9%	2,0%	56,6%	69,3%	64,4%	68,6%	25,0%
ΣΥΝΟΛΑ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Λιμένας Πάτρας: Μηνιαία Διακύμανση Φόρτου Επιβατικών Οχημάτων Γραμμών Ιταλίας												
Μήνας	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Μέση Μηνιαία Διακύμανση 90-00
ΙΑΝ	2,4%	2,4%	2,5%	3,2%	2,6%	2,9%	2,9%	2,5%	3,1%	3,6%	4,0%	2,9%
ΦΕΒ	1,7%	1,5%	1,7%	2,5%	2,4%	1,4%	2,3%	2,4%	2,5%	2,6%	3,4%	2,2%
ΜΑΡ	2,1%	2,7%	2,4%	3,2%	3,4%	3,0%	3,7%	4,2%	3,4%	4,4%	4,0%	3,3%
ΑΠΡ	4,8%	4,3%	5,0%	5,9%	4,7%	5,8%	5,9%	5,7%	6,0%	5,5%	6,7%	5,5%
ΜΑΪ	5,4%	5,5%	6,5%	7,1%	6,9%	6,4%	5,9%	8,3%	7,0%	6,7%	6,7%	6,6%
ΙΟΥΝ	9,2%	9,5%	9,8%	9,8%	9,9%	9,2%	9,8%	10,0%	9,5%	9,4%	9,3%	9,6%
ΙΟΥΛ	19,7%	19,7%	17,8%	22,3%	18,9%	17,6%	17,0%	17,2%	16,1%	15,3%	15,6%	17,9%
ΑΥΓ	32,0%	29,5%	29,7%	32,0%	25,6%	26,0%	25,7%	20,8%	25,5%	22,3%	21,6%	26,4%
ΣΕΠ	12,8%	13,5%	13,0%	14,0%	12,7%	14,0%	14,1%	14,5%	13,2%	13,0%	12,4%	13,4%
ΟΚΤ	5,1%	5,5%	5,5%	0,0%	6,6%	6,6%	6,8%	6,8%	6,4%	7,5%	7,1%	5,8%
ΝΟΕ	2,4%	2,6%	2,8%	0,0%	3,0%	3,2%	3,2%	3,6%	3,5%	4,1%	4,1%	2,9%
ΔΕΚ	2,5%	3,1%	3,3%	0,0%	3,2%	4,0%	2,8%	4,0%	3,9%	5,3%	5,0%	3,4%
ΣΥΝΟΛΑ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 14

Λιμένας Πάτρας: Μηνιαία Διακύμανση Φόρτου Δικύκλων Γραμμών Ιταλίας												
Μήνας	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	Μέση Μηνιαία Διακύμανση 90-00
ΙΑΝ	0,2%	0,2%	0,2%	0,1%	0,2%	0,0%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	0,5%	0,2%
ΦΕΒ	0,1%	0,2%	0,2%	0,1%	0,2%	0,1%	0,2%	0,2%	0,3%	1,1%	0,3%	0,3%
ΜΑΡ	0,4%	0,5%	0,6%	0,5%	0,8%	0,5%	0,5%	1,1%	0,4%	0,6%	1,3%	0,6%
ΑΠΡ	2,0%	1,7%	2,0%	1,6%	1,6%	2,3%	2,0%	2,3%	2,6%	2,0%	3,2%	2,1%
ΜΑΪ	4,2%	5,9%	5,4%	5,6%	6,2%	6,3%	18,4%	8,2%	7,3%	7,7%	6,4%	7,4%
ΙΟΥΝ	8,9%	13,4%	9,4%	8,8%	10,0%	10,2%	10,5%	12,2%	12,5%	11,1%	11,9%	10,8%
ΙΟΥΛ	17,7%	17,9%	18,8%	17,9%	14,3%	18,1%	10,3%	15,8%	15,7%	15,2%	16,0%	16,2%
ΑΥΓ	47,5%	40,7%	45,3%	49,8%	46,9%	43,3%	39,6%	42,2%	44,4%	44,6%	42,6%	44,3%
ΣΕΠ	16,0%	15,5%	14,4%	15,5%	16,4%	15,4%	15,1%	14,1%	13,3%	13,7%	14,1%	14,9%
ΟΚΤ	2,5%	3,2%	3,0%	0,0%	2,8%	3,0%	2,6%	2,9%	2,5%	2,9%	3,0%	2,6%
ΝΟΕ	0,3%	0,5%	0,6%	0,0%	0,4%	0,6%	0,3%	0,4%	0,4%	0,5%	0,4%	0,4%
ΔΕΚ	0,1%	0,3%	0,3%	0,0%	0,3%	0,3%	0,3%	0,3%	0,2%	0,3%	0,3%	0,2%
ΣΥΝΟΛΑ	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

ΠΙΝΑΚΑΣ 15

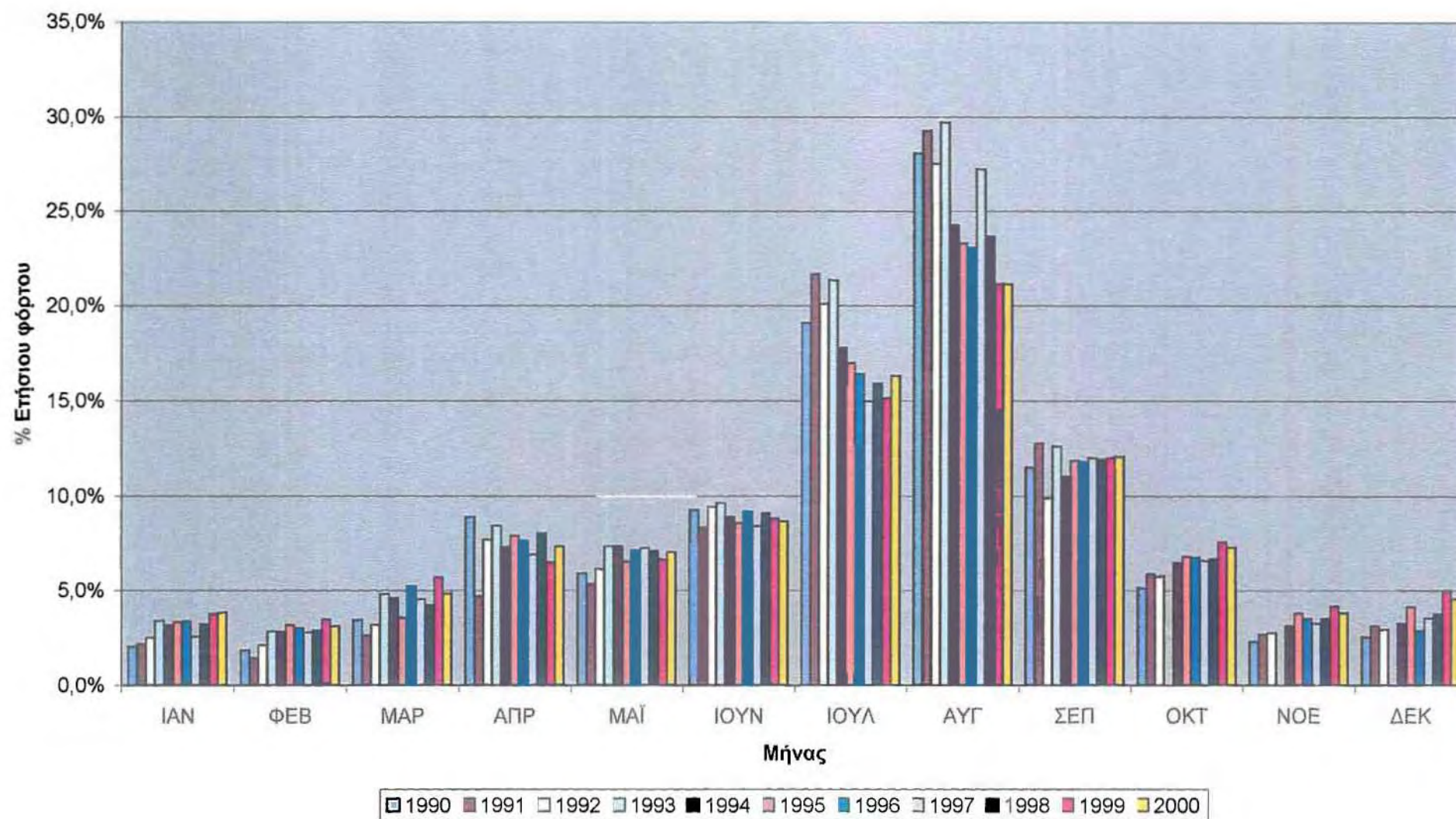
Λιμένας Πάτρας: Ετήσια Διακίνηση Γραμμών Ιταλίας από / προς Λιμένες Προέλευσης / Προορισμού, 1990-2000											
Έτος	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Επιβάτες	953.825	874.639	948.226	790.002	923.938	956.795	1.019.182	1.144.495	1.180.452	1.105.485	1.275.986
Ancona	395.318	380.248	422.685	321.504	360.039	386.527	465.601	503.556	517.377	543.792	624.424
Bari	85.223	109.289	123.248	92.681	161.395	98.224	76.225	79.101	160.689	148.359	172.697
Brindisi	465.579	385.102	365.814	342.232	363.614	343.302	320.124	335.050	239.836	177.002	185.879
Venezia-Trieste	7.705	0	36.479	33.585	38.890	128.742	157.232	226.788	262.550	236.332	292.986
Φορτηγά Οχήματα	78.741	77.986	113.128	170.171	193.820	218.813	223.038	246.074	257.175	283.871	292.660
Ancona	38.068	35.759	49.879	61.539	57.192	83.106	103.953	113.811	124.583	153.816	149.957
Bari	18.697	21.928	33.219	52.739	59.606	44.827	35.159	41.899	46.336	37.916	39.039
Brindisi	21.976	20.299	24.675	53.276	74.269	80.068	67.171	61.670	47.915	47.161	45.410
Venezia-Trieste	0	0	5.355	2.617	2.753	10.812	16.755	28.694	38.341	44.978	58.254
Επιβατικά Οχήματα	143.596	145.238	153.096	129.916	152.375	158.157	170.841	182.678	201.060	203.852	237.116
Ancona	81.880	84.098	94.318	72.072	85.475	89.908	98.754	104.495	111.503	116.065	125.363
Bari	12.410	19.860	19.957	12.849	20.978	9.948	7.463	6.333	15.954	18.234	19.450
Brindisi	46.693	41.280	32.049	36.358	34.680	32.102	31.012	28.554	25.961	19.044	22.528
Venezia-Trieste	2.613	0	6.772	8.637	11.242	26.199	33.612	43.296	47.642	50.509	69.775
Λεωφορεία	3.884	3.126	6.806	3.023	3.599	3.696	8.203	11.432	17.578	13.125	17.594
Ancona	1.712	1.594	2.181	1.454	1.957	1.350	4.394	8.240	8.910	10.234	10.027
Bari	285	371	3.398	218	537	182	1.559	137	2.520	845	985
Brindisi	1.882	1.161	1.158	1.282	1.083	1.427	1.523	1.497	2.946	660	2.467
Venezia-Trieste	5	0	69	69	22	737	727	1.558	3.202	1.386	4.115
Δίκυκλα	21.323	19.168	17.883	16.660	15.479	15.987	18.324	17.027	16.502	13.390	14.123
Ancona	16.262	15.024	13.500	11.467	10.240	8.950	11.302	9.372	8.844	6.878	7.470
Bari	944	1.179	1.272	501	1.172	565	411	215	958	955	917
Brindisi	3.007	2.965	2.002	2.728	2.059	1.770	1.495	1.649	1.270	1.087	1.167
Venezia-Trieste	1.110	0	1.109	1.964	2.008	4.702	5.116	5.791	5.430	4.470	4.569

ΠΙΝΑΚΑΣ 16

Λιμένας Πάτρας: Κατανομή Ετήσιας Διακίνησης Γραμμών Ιταλίας ανά Λιμένα Προέλευσης / Προορισμού, 1990-2000											
Έτος	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Επιβάτες	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Ancona	41,4%	43,5%	44,6%	40,7%	39,0%	40,4%	45,7%	44,0%	43,8%	49,2%	48,9%
Bari	8,9%	12,5%	13,0%	11,7%	17,5%	10,3%	7,5%	6,9%	13,6%	13,4%	13,5%
Brindisi	48,8%	44,0%	38,6%	43,3%	39,4%	35,9%	31,4%	29,3%	20,3%	16,0%	14,6%
Venezia-Trieste	0,8%	0,0%	3,8%	4,3%	4,2%	13,5%	15,4%	19,8%	22,2%	21,4%	23,0%
Φορτηγά Οχήματα	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Ancona	48,3%	45,9%	44,1%	36,2%	29,5%	38,0%	46,6%	46,3%	48,4%	54,2%	51,2%
Bari	23,7%	28,1%	29,4%	31,0%	30,8%	20,5%	15,8%	17,0%	18,0%	13,4%	13,3%
Brindisi	27,9%	26,0%	21,8%	31,3%	38,3%	36,6%	30,1%	25,1%	18,6%	16,6%	15,5%
Venezia-Trieste	0,0%	0,0%	4,7%	1,5%	1,4%	4,9%	7,5%	11,7%	14,9%	15,8%	19,9%
Επιβατικά Οχήματα	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Ancona	57,0%	57,9%	61,6%	55,5%	56,1%	56,8%	57,8%	57,2%	55,5%	56,9%	52,9%
Bari	8,6%	13,7%	13,0%	9,9%	13,8%	6,3%	4,4%	3,5%	7,9%	8,9%	8,2%
Brindisi	32,5%	28,4%	20,9%	28,0%	22,8%	20,3%	18,2%	15,6%	12,9%	9,3%	9,5%
Venezia-Trieste	1,8%	0,0%	4,4%	6,6%	7,4%	16,6%	19,7%	23,7%	23,7%	24,8%	29,4%
Λεωφορεία	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Ancona	44,1%	51,0%	32,0%	48,1%	54,4%	36,5%	53,6%	72,1%	50,7%	78,0%	57,0%
Bari	7,3%	11,9%	49,9%	7,2%	14,9%	4,9%	19,0%	1,2%	14,3%	6,4%	5,6%
Brindisi	48,5%	37,1%	17,0%	42,4%	30,1%	38,6%	18,6%	13,1%	16,8%	5,0%	14,0%
Venezia-Trieste	0,1%	0,0%	1,0%	2,3%	0,6%	19,9%	8,9%	13,6%	18,2%	10,6%	23,4%
Δίκυκλα	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%
Ancona	76,3%	78,4%	75,5%	68,8%	66,2%	56,0%	61,7%	55,0%	53,6%	51,4%	52,9%
Bari	4,4%	6,2%	7,1%	3,0%	7,6%	3,5%	2,2%	1,3%	5,8%	7,1%	6,5%
Brindisi	14,1%	15,5%	11,2%	16,4%	13,3%	11,1%	8,2%	9,7%	7,7%	8,1%	8,3%
Venezia-Trieste	5,2%	0,0%	6,2%	11,8%	13,0%	29,4%	27,9%	34,0%	32,9%	33,4%	32,4%

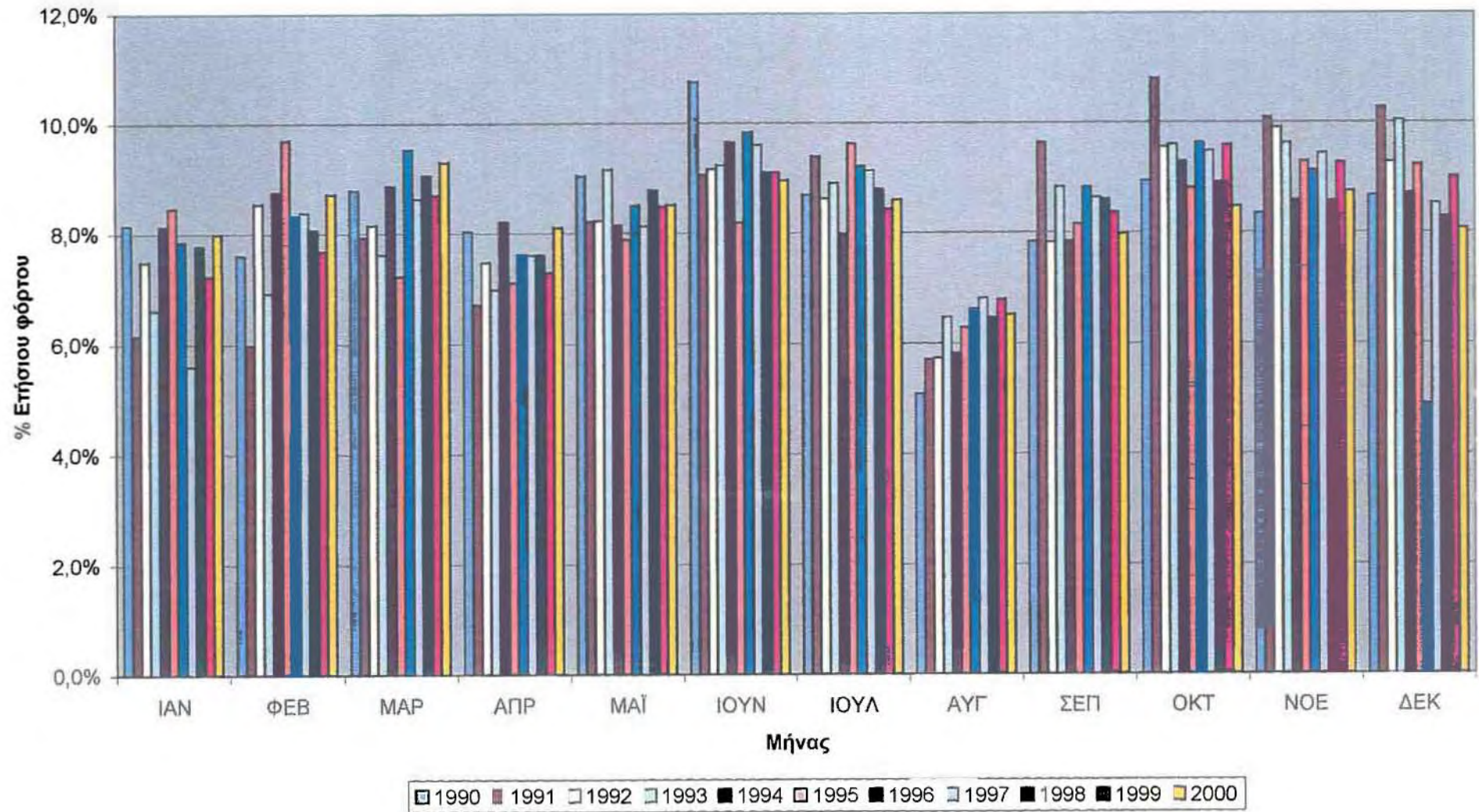
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 13

Λιμένας Πάτρας: Μηνιαία Διακύμανση Επιβατικών Φόρτων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000



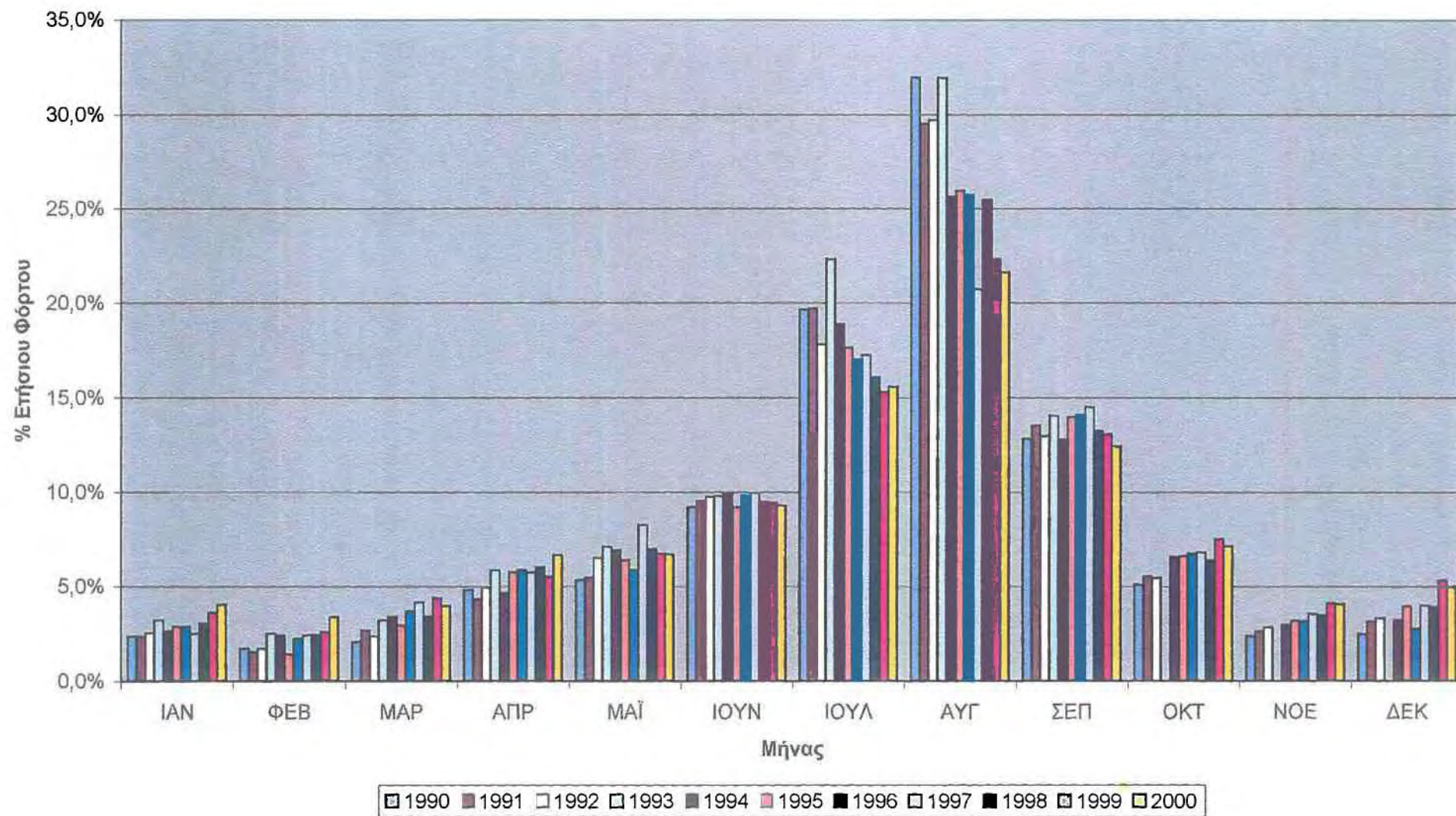
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 14

Λιμένας Πάτρας: Μηνιαία Διακύμανση Φόρτων Φορτηγών Οχημάτων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000



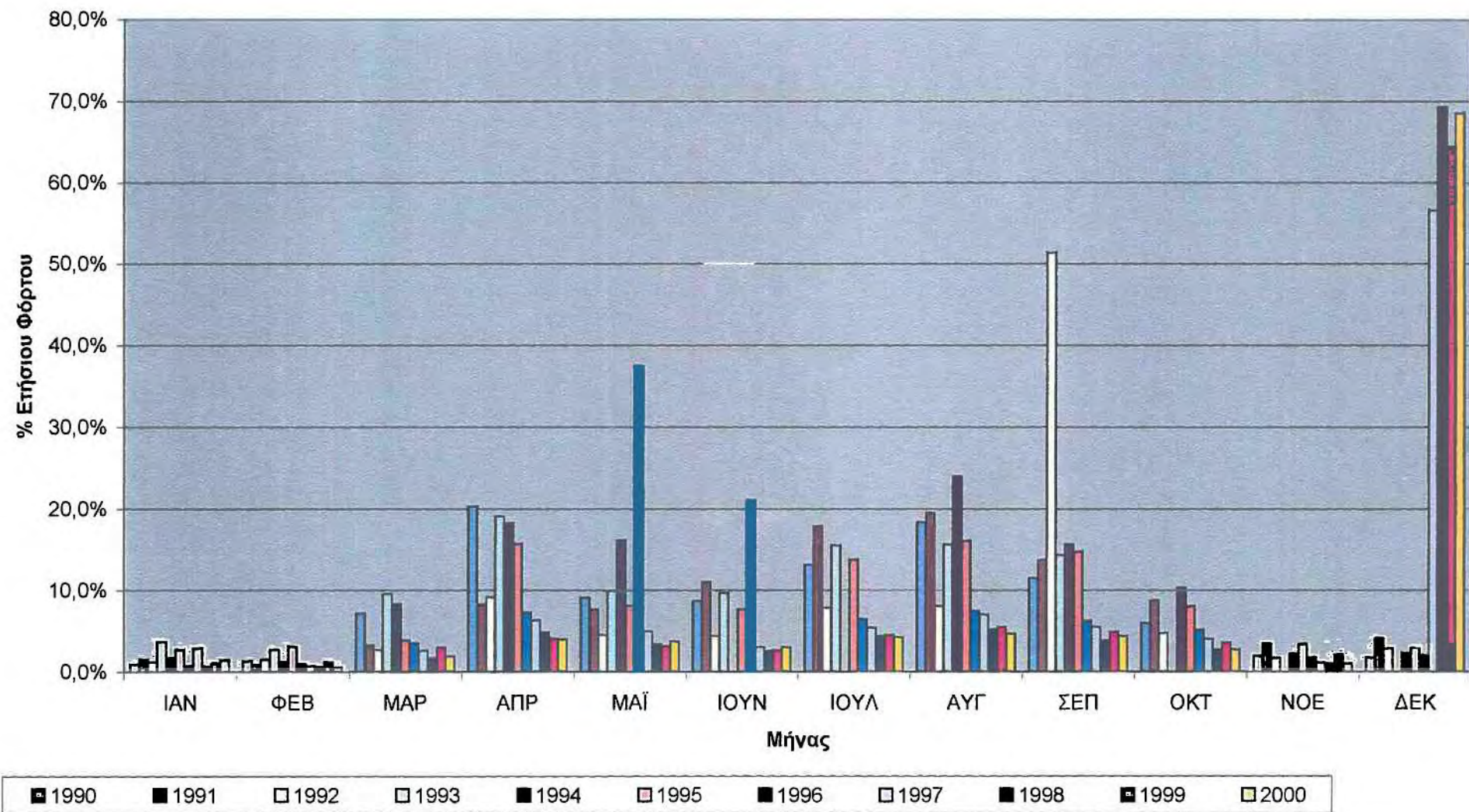
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 15

Λιμένας Πάτρας: Μηνιαία Διακύμανση Φόρτων Επιβατικών Οχημάτων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 16

Λιμένας Πάτρας: Μηνιαία Διακύμανση Φόρτων Λεωφορείων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000

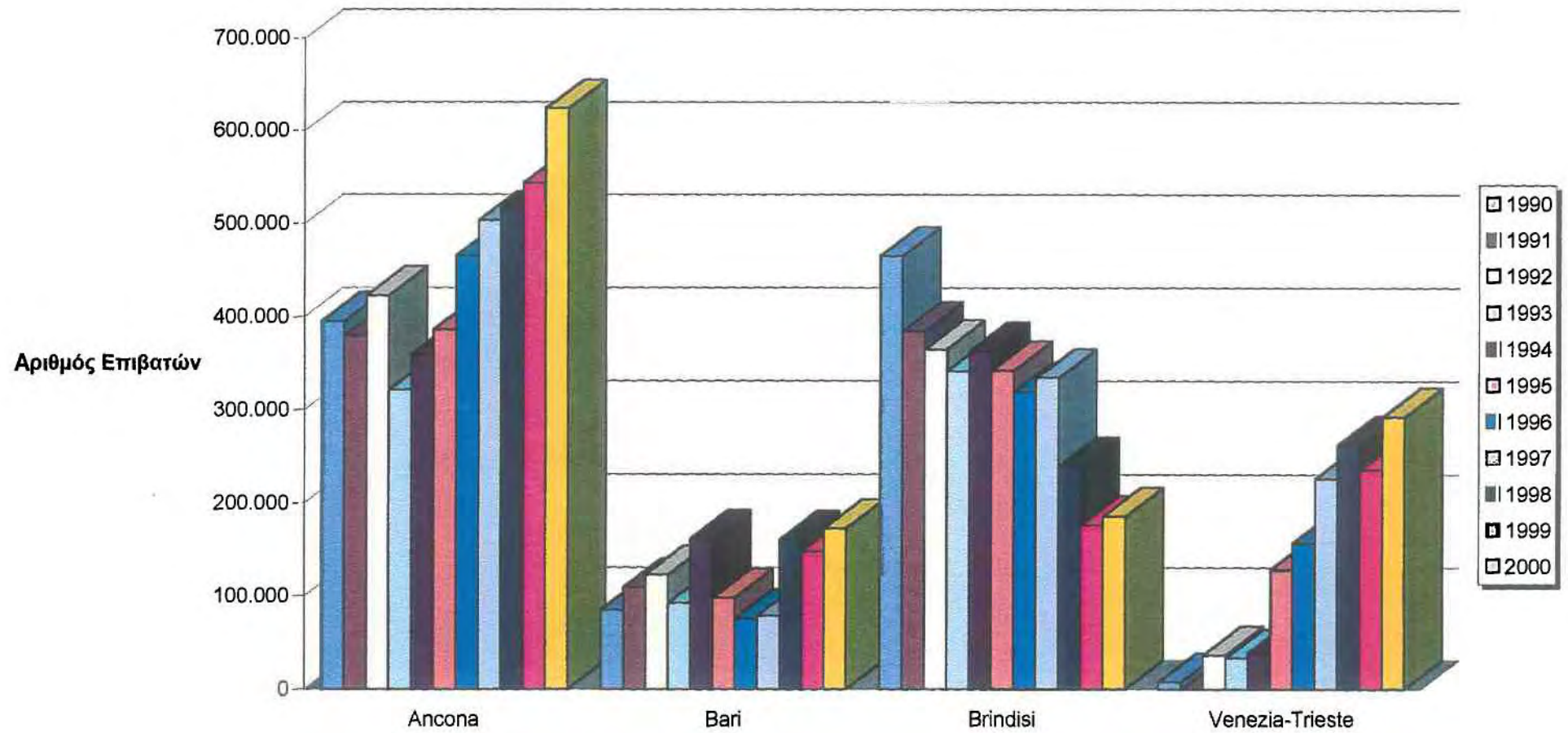


Λιμένας Πάτρας: Μηνιαία Διακύμανση Φόρτων Δικύκλων στις Γραμμές Ιταλίας, 1990-2000



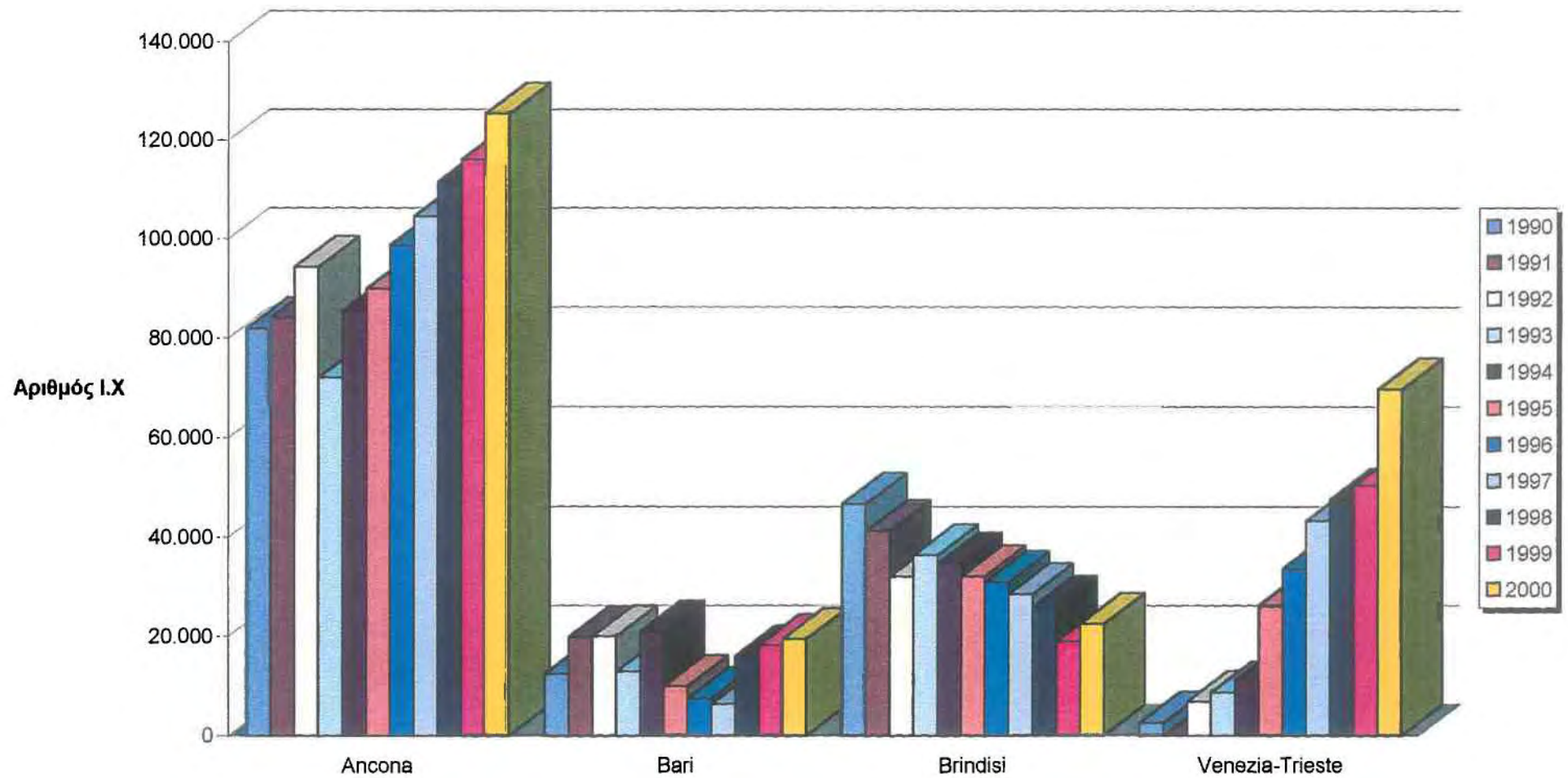
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 18

ΚΙΝΗΣΗ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΑΤΡΑΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1990-2000



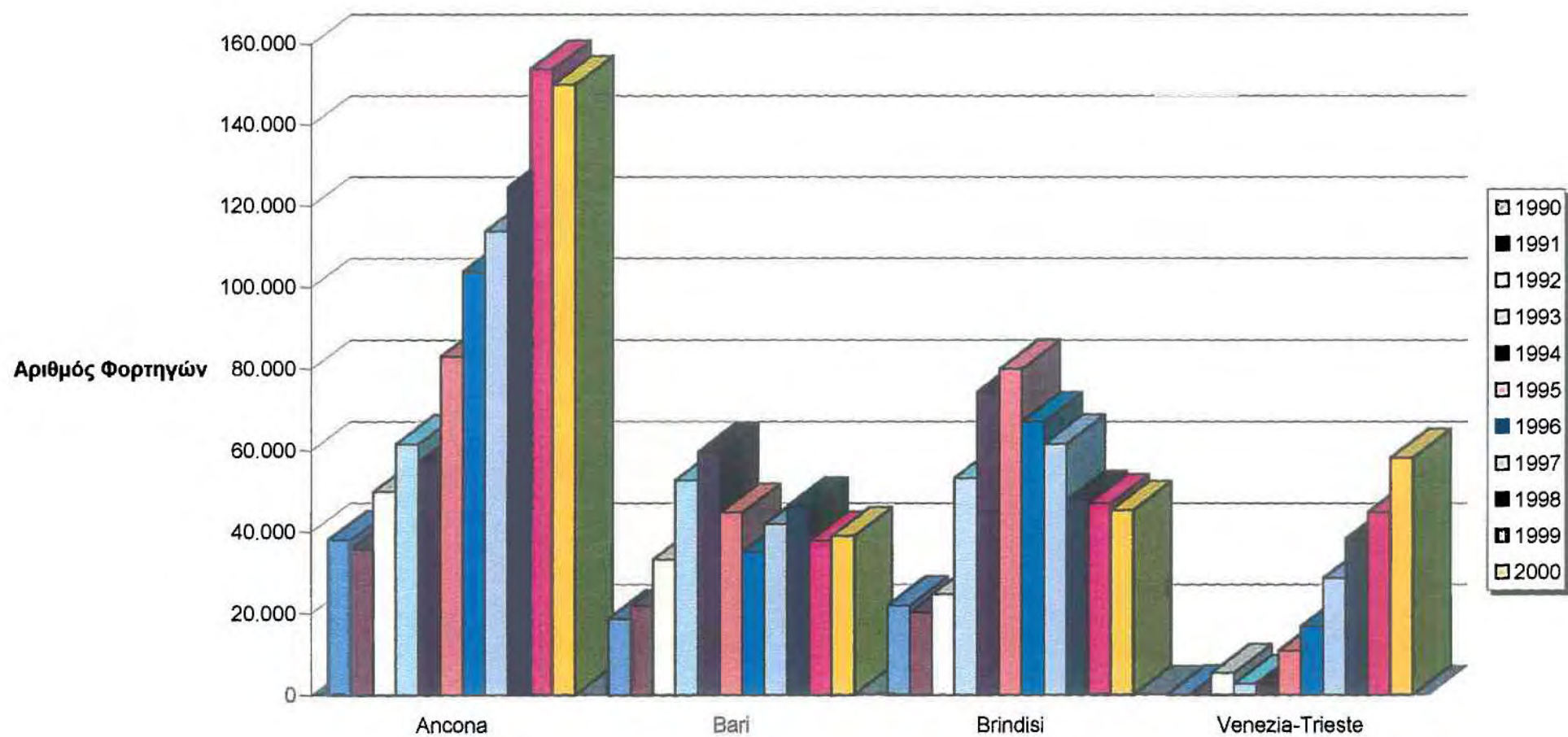
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 19

ΚΙΝΗΣΗ Ι.Χ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΑΤΡΑΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1990-2000



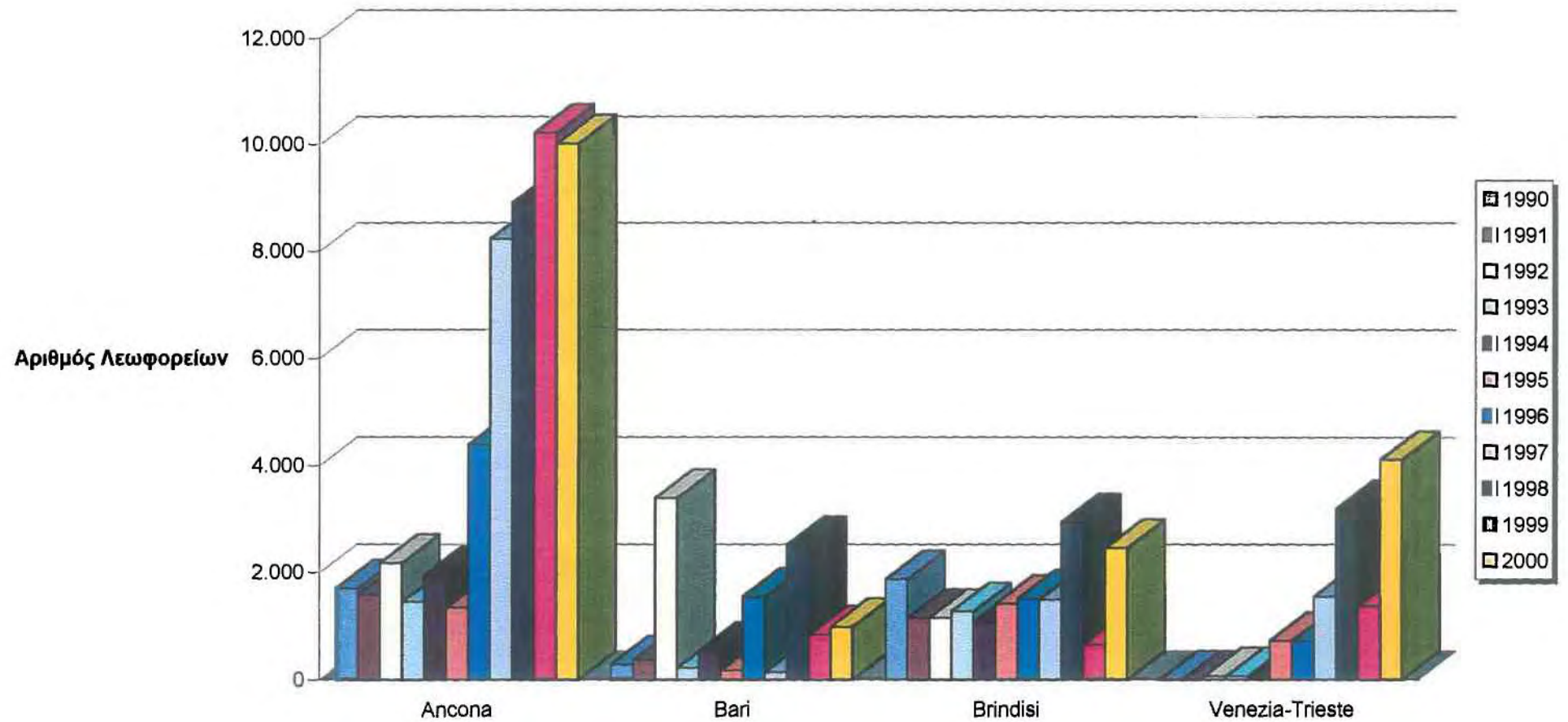
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 20

ΚΙΝΗΣΗ ΦΟΡΤΗΓΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΑΤΡΑΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1990-2000



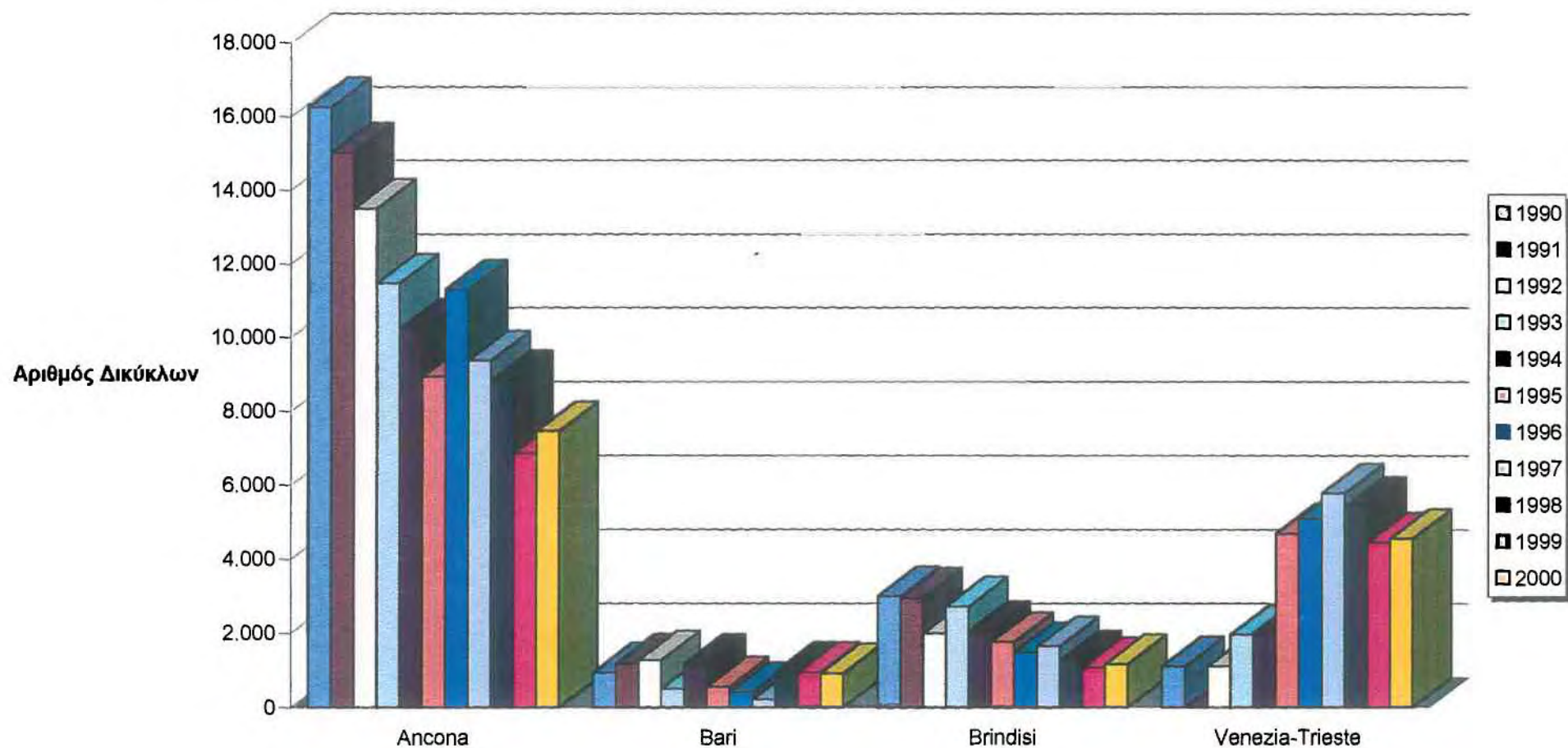
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 21

ΚΙΝΗΣΗ ΛΕΩΦΟΡΕΙΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΑΤΡΑΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1990-2000



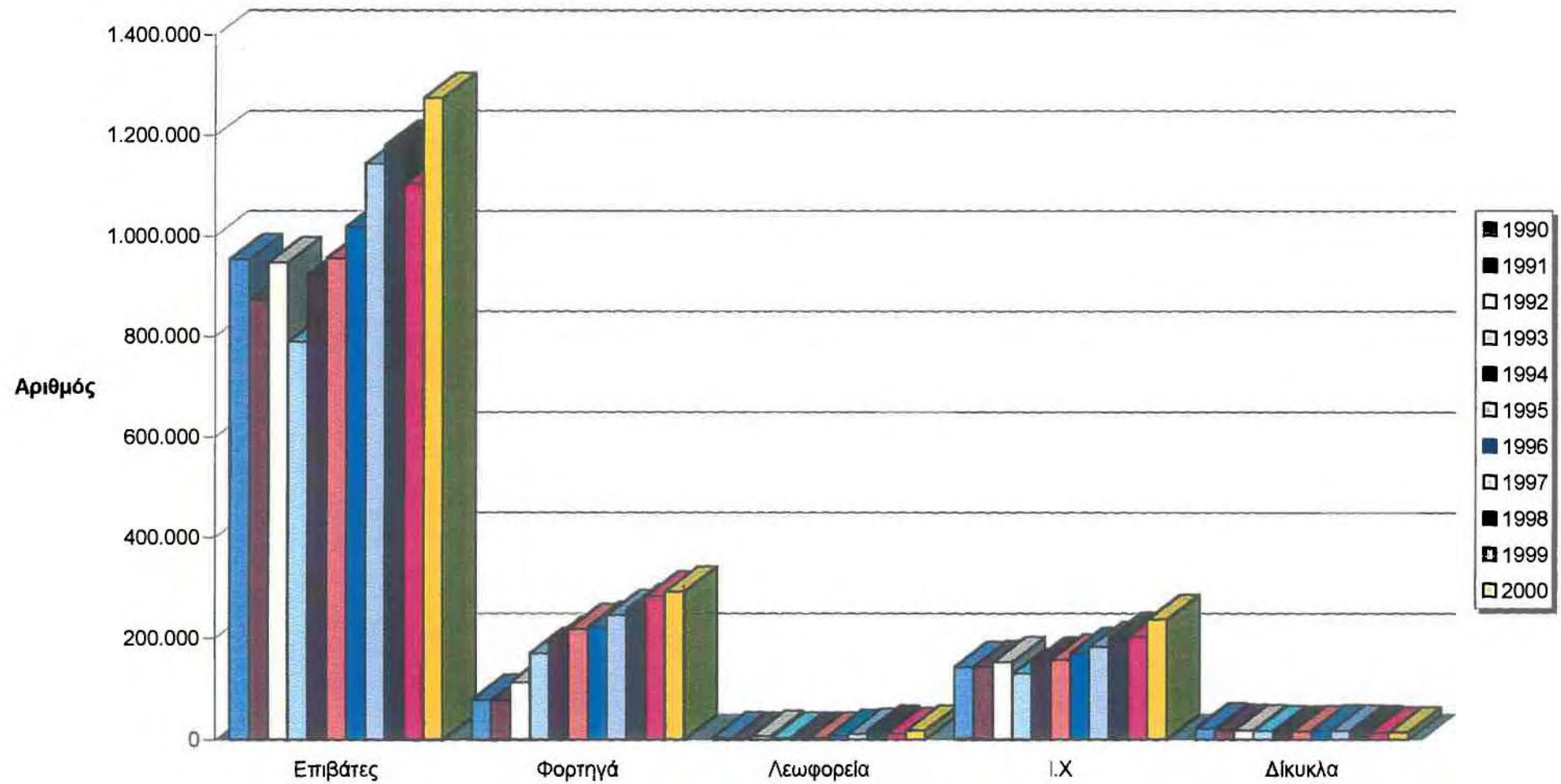
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 22

ΚΙΝΗΣΗ ΔΙΚΥΚΛΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΠΑΤΡΑΣ-ΙΤΑΛΙΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1990-2000



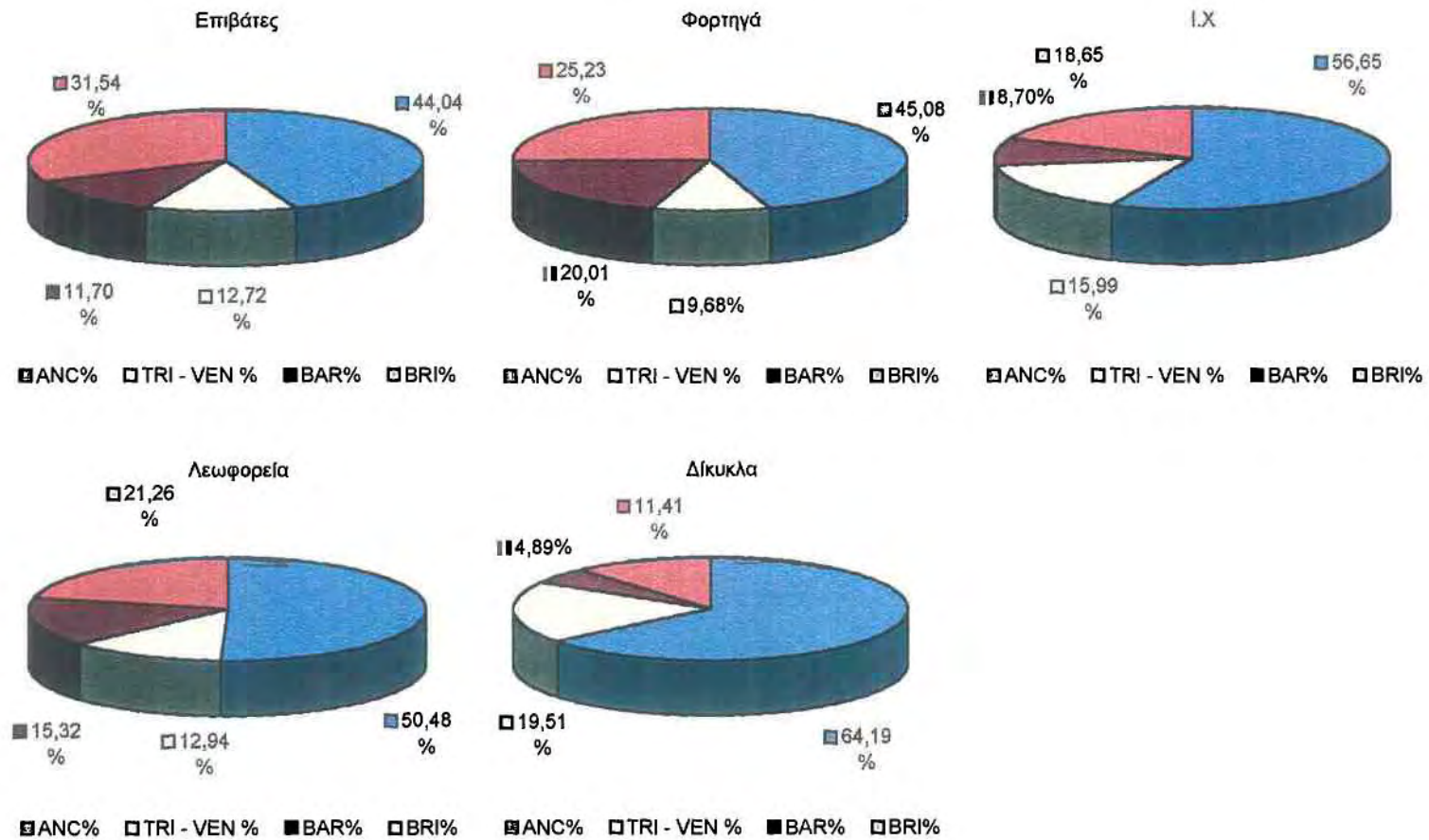
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 23

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΛΙΜΕΝΟΣ ΠΑΤΡΑΣ ΚΑΤΑ ΤΗΝ ΠΕΡΙΟΔΟ 1990-2000



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 24

Διακίνηση των επιμέρους φόρτων από Πάτρα ανά λιμένα Ιταλίας κατά την δεκαετία 1990 - 2000



6.3. Μελέτη των στοιχείων και διαγραμμάτων διακίνησης των γραμμών Ηγουμενίτσας - Ιταλίας και Πάτρας - Ιταλίας κατά τη χρονική περίοδο 1990-2000. Εξαγωγή συμπερασμάτων.

Μελετώντας τα διαγράμματα μηνιαίας διακύμανσης των φόρτων στις γραμμές της Ιταλίας κατά την δεκαετία του '90 τόσο για το λιμάνι της Πάτρας, όσο και για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας, προκύπτει ότι όσον αφορά τον επιβατικό φόρτο, τον φόρτο δικύκλων και το φόρτο επιβατικών οχημάτων, παρατηρείται μια έξαρση κατά την διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών από Ιούλιο μέχρι Σεπτέμβριο, με αποκορύφωμα (σημείο αιχμής) τον Αύγουστο, που οφείλεται σαφώς στην αύξηση της κίνησης κατά τους καλοκαιρινούς μήνες λόγω διακοπών. Όσον αφορά την διακίνηση βαρέων οχημάτων (φορτηγών), η κατανομή είναι ομαλή κατά την διάρκεια της χρονιάς για όλη τη δεκαετία, κάτι που σημαίνει ότι τόσο ο λιμένας Ηγουμενίτσας, όσο και ο λιμένας Πάτρας κατά την διάρκεια της δεκαετίας του '90 έχουν σταθερή εμπορευματική κίνηση και έργο. Μέχρι την δεκαετία του '90 λόγω απουσίας στοιχειωδών υποδομών και τα δύο λιμάνια εξυπηρετούσαν κυρίως επιβατική κίνηση. Από το ξεκίνημα όμως της δεκαετίας του '90, λόγω των ευρύτερων μεταβολών στην μεταφορική αγορά της Βαλκανικής, ο ρόλος τους αλλάζει και λαμβάνουν κυρίως εμπορευματικό χαρακτήρα. Η πορθμιακή σύνδεση τόσο του Λιμένα Ηγουμενίτσας όσο και του Λιμένα Πάτρας με την Ιταλία βασίστηκε κατά το παρελθόν κυρίως στην εμφάνιση τουριστικής ζήτησης. Η επιβατική κίνηση και πιο συγκεκριμένα η επιβατική κίνηση τουριστικού χαρακτήρα αποτέλεσε και το συντριπτικά μεγαλύτερο μέρος των διακινούμενων φόρτων μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του 1970. Από τα μέσα της δεκαετίας του 1970 τα λιμάνια σταδιακά άρχισαν να εμφανίζουν ραγδαία αυξανόμενη κίνηση εμπορευματικού χαρακτήρα.

Η μορφή της κατανομής της διακίνησης στους ιταλικούς λιμένες, δείχνει μια τάση μεταβολών ανά περιόδους για κάθε λιμένα η οποία δεν μπορεί απόλυτα να χαρακτηριστεί από κάποια εποχικότητα. Ως σημαντικός παράγοντας επιλογής διαδρομής από / προς τους λιμένες Ηγουμενίτσας και Πάτρας, σύμφωνα με τις ναυτιλιακές εταιρείες και τους χρήστες, θεωρείται η απόσταση του λιμένα προορισμού / προέλευσης από το σημείο εκκίνησης / τελικού προορισμού του ατομικού χρήστη, σε συνδυασμό με τα διαμορφωμένα ωράρια άφιξης και αναχώρησης του σκάφους. Άλλοι παράγοντες που μπορεί να επηρέασαν τις

μεταβολές-διακυμάνσεις είναι η τιμολογιακή πολιτική των εταιρειών απέναντι στους χρήστες, οι ατομικές προτιμήσεις των χρηστών και η διατιθέμενη χωρητικότητα των σκαφών την στιγμή της επιλογής από τους χρήστες.

Στα διαγράμματα 25-29 που ακολουθούν πραγματοποιείται η σύγκριση της εξέλιξης των ετήσιων φόρτων μεταξύ των γραμμών Πάτρας - Ιταλίας και Ηγουμενίτσας - Ιταλίας κατά την δεκαετία 1990-2000, όσον αφορά τον αριθμό επιβατών, τον αριθμό επιβατικών οχημάτων, βαρέων οχημάτων, λεωφορείων και δικύκλων.

Το διάγραμμα 12 αποτυπώνει την διακίνηση των φόρτων Ηγουμενίτσας για όλες τις κατηγορίες (επιβάτες, φορτηγά, Ι.Χ., λεωφορεία, δίκυκλα), ανά λιμένα Ιταλίας κατά την δεκαετία 1990-2000. Από τον συνολικό αριθμό επιβατών που διακινήθηκαν στις γραμμές Ηγουμενίτσας - Ιταλίας κατά την δεκαετία του '90, το 43,34% διακινήθηκε στο Brindisi, το 20,49% στην Ancona, το 25,15% στο Bari, το 10,82% στην Τεργέστη και τη Βενετία και το 0,21% στο Otranto. Αντίστοιχα, όσον αφορά τα φορτηγά οχήματα το 33,89% διακινήθηκε στο Brindisi, το 21,35% διακινήθηκε στην Ancona, το 29,79% στο Bari, το 14,78% στην Βενετία και την Τεργέστη και το 0,19% στο Otranto. Όσον αφορά τα επιβατικά οχήματα (Ι.Χ.) το 37,86% διακινήθηκε στο Brindisi, το 24,75% στην Ancona, το 23,29% στο Bari, το 13,9% σε Τεργέστη και Βενετία και το 0,20% στο Otranto. Όσον αφορά τα λεωφορεία, παρομοίως το 51,33% διακινήθηκε στο Brindisi, το 15,61% στην Ancona, το 29,36% στο Bari, το 3,5% σε Τεργέστη και Βενετία, και το 0,21% στο Otranto. Τέλος, όσον αφορά τα δίκυκλα, το 22,26% διακινήθηκε στο Brindisi, το 45,25% στην Ancona, το 13,62% στο Bari, το 18,57% σε Τεργέστη και Βενετία και μόλις το 0,31% στο Otranto.

Το διάγραμμα 24 αποτυπώνει την διακίνηση των φόρτων Πάτρας για όλες τις κατηγορίες (επιβάτες, φορτηγά, Ι.Χ., λεωφορεία, δίκυκλα), ανά λιμένα Ιταλίας κατά την δεκαετία 1990-2000. Από τον συνολικό αριθμό επιβατών που διακινήθηκαν στις γραμμές Πάτρας - Ιταλίας κατά την διάρκεια της δεκαετίας του '90, το 31,54% αντιστοιχεί στο Brindisi, το 44,04% αντιστοιχεί στην Ancona, το 12,72% σε Τεργέστη και Βενετία και το 11,7% στο Bari. Αντίστοιχα, όσον αφορά τα φορτηγά, το 25,23% αντιστοιχεί στο Brindisi, το 45,08% στην Ancona, το 9,68% σε Τεργέστη και Βενετία και το 20,01% στο Bari. Όσον αφορά τα επιβατικά αυτοκίνητα (Ι.Χ.), το 18,65% αντιστοιχεί στο Brindisi, το 56,65% στην

Ancona, το 15,99% σε Τεργέστη και Βενετία και το 8,7% στο Bari. Όσον αφορά τα λεωφορεία, το 21,26% αντιστοιχεί στο Brindisi, το 50,48% στην Ancona, το 12,94% σε Τεργέστη και Βενετία και το 15,32% στο Bari. Τέλος, όσον αφορά τα δίκυκλα, το 11,41% αντιστοιχεί στο Brindisi, το 64,19% στην Ancona, το 19,51% σε Τεργέστη και Βενετία και το 4,89% στο Bari.

Στο διάγραμμα 30 αποτυπώνεται παραστατικά η κατανομή των φόρτων διακίνησης Ελλάδας - Ιταλίας στα λιμάνια Ηγουμενίτσας και Πάτρας για την δεκαετία 1990-2000. Από τον συνολικό αριθμό επιβατών που διακινήθηκαν στις γραμμές Πάτρας - Ιταλίας κατά την δεκαετία του '90, το 56% αντιστοιχεί στην Πάτρα, και το 44% στην Ηγουμενίτσα. Όσον αφορά την διακίνηση φορτηγών το 77% αντιστοιχεί στην Πάτρα και το 23% στην Ηγουμενίτσα, την διακίνηση λεωφορείων το 62% αντιστοιχεί στην Πάτρα και το 38% στην Ηγουμενίτσα. Όσον αφορά τα δίκυκλα το 66% αντιστοιχεί στην Πάτρα και το 34% στην Ηγουμενίτσα. Τέλος, όσον αφορά την διακίνηση επιβατικών οχημάτων (Ι.Χ.), η Ηγουμενίτσα για όλη την δεκαετία διακινεί το 55% των αυτοκινήτων ενώ η Πάτρα μόλις το 45%. Το διάγραμμα 31 αφορά μόνο το έτος 2000 και από το οποίο προκύπτει ότι εν έτει 2000, η Ηγουμενίτσα διακινεί το 46% των επιβατών Ελλάδας - Ιταλίας και το 58% των επιβατικών αυτοκινήτων στην Αδριατική.

Το λιμάνι της Ηγουμενίτσας έχει αναβαθμιστεί τόσο πολύ, που έχει φτάσει όπως προκύπτει να εξυπηρετεί περίπου το 50% των επιβατών και το 58% των επιβατικών αυτοκινήτων στην Αδριατική. Η κατασκευή του νέου λιμανιού της Πάτρας προχωρά με ιδιαίτερα αργούς ρυθμούς και η Πάτρα φαίνεται να χάνει την μάχη με τον χρόνο στον τομέα των συνδυασμένων μεταφορών. Οι εκτιμήσεις για την ολοκλήρωση των μεγάλων έργων δεν είναι ευοίωνες με αποτέλεσμα άλλες περιοχές να κερδίζουν σταθερά συγκριτικά πλεονεκτήματα εις βάρος της, με κλασσικό παράδειγμα την άνοδο του λιμανιού της Ηγουμενίτσας, το οποίο ως λιμάνι διακίνησης επισκεπτών έχει ενισχυθεί εξαιρετικά. (Μηλιώνης Ν., ομιλία Money Show 2001).

Οι προοπτικές όσον αφορά την διακίνηση επισκεπτών από την Πάτρα σχετίζονται άμεσα με την ολοκλήρωση των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων. Από τα μεγάλα συγκοινωνιακά έργα της περιοχής, όπως το νέο λιμάνι, η Π.Α.Θ.Ε., η Περιμετρική, η ζεύξη Ρίου - Αντιρρίου και ο σιδηροδρομικός άξονας Κορίνθου -

Πάτρας, το μόνο έργο που εξελίσσεται με ικανοποιητικούς ρυθμούς είναι αυτό της ζεύξης Ρίου - Αντιρρίου. Ο χρονικός προγραμματισμός κατασκευής των μεγάλων έργων στην περιοχή παρουσιάζει μεγάλες αποκλίσεις και τα πλήρη αποτελέσματα της συνδυασμένης λειτουργίας τους δεν θα φανούν πριν το 2008-2010 (Μηλιώνης Ν. ομιλία Money Show 2001).

Όσον αφορά την Μεγάλη Περιμετρική παράκαμψη της Πάτρας, το έργο είναι ενταγμένο στο Ταμείο Συνοχής και στο Β' ΚΠΣ και περιλαμβάνει 8 εργολαβίες συνολικού συμβατικού ποσού 44 δις δρχ. Μέχρι το τέλος του 1999 η απορρόφηση ήταν μόλις 18 δις δρχ. Από την πορεία εκτέλεσης των έργων προκύπτει έλλειψη πλήρων τεχνικών μελετών, οι μελέτες των συνδετήριων οδών δεν έχουν ολοκληρωθεί, οι πόροι για την κατασκευή των έργων δεν έχουν πλήρως εξασφαλιστεί και το Τ.Ε.Ε. Περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας εκτιμά ότι σε όλες τις εργολαβίες έχουν σημειωθεί υπερβάσεις του συμβατικού οικονομικού αντικειμένου. Όσον αφορά το Νέο Λιμάνι της Πάτρας, οι εργασίες κατασκευής του πρώτου τμήματος ξεκίνησαν το 1997 με συμβατικό χρόνο κατασκευής 4,5 χρόνια. Ενώ η κατασκευή του πρώτου τμήματος προβλεπόταν να ολοκληρωθεί μέχρι τα μέσα του 2001, πήρε παράταση έως τα τέλη του 2002. Οι εργασίες κατασκευής του δεύτερου τμήματος ξεκίνησαν την 1/7/1999 με συμβατικό χρόνο κατασκευής 34 μήνες. Λόγω χρονικής ανεπάρκειας για την ολοκλήρωση αυτής της φάσης δόθηκε χρονική παράταση έως τις 31/7/2003, μεγαλώνοντας σημαντικά τις ανησυχίες των τοπικών φορέων (ερώτηση προς τους Υπουργούς ΠΕΧΩΔΕ και Οικονομίας με θέμα τα μεγάλα έργα στην Αχαΐα).

Οι χαμηλοί ρυθμοί ολοκλήρωσης των μεγάλων έργων υποδομής στην περιοχή της Πάτρας από τη μια και η προοπτική της Εγνατίας Οδού από την άλλη, δημιουργούν σημαντικές προϋποθέσεις ανόδου του Λιμένα Ηγουμενίτσας μέχρι το τέλος της δεκαετίας. Ο νέος Λιμένας Ηγουμενίτσας σε συνδυασμό με την κατασκευή της Εγνατίας θα προσελκύσει σημαντικό μερίδιο έργου από το λιμάνι της Πάτρας, κυρίως στον τομέα των εξαγωγών και κατά την διάρκεια κυρίως των χειμερινών μηνών, λόγω του γεγονότος ότι οι σημαντικότερες μονάδες εξαγωγών της χώρας μας εδρεύουν στην Μακεδονία και την Κεντρική Ελλάδα. Όσον αφορά τον τομέα των εισαγωγών, το λιμάνι της Πάτρας επηρεάζεται λιγότερο, δεδομένου ότι το 90% των εισαγωγών της χώρας καταλήγουν στο λεκανοπέδιο της Αττικής.

Επομένως ο λιμένας της Πάτρας καθίσταται πιο ελκυστικός για να μεσολαβήσει της μεταφοράς (Σωτηρόπουλος Τ.).

Η σχέση των δύο λιμένων Ηγουμενίτσας και Πάτρας θα καθοριστεί μέσα στα επόμενα χρόνια από την πορεία των μεγάλων συγκοινωνιακών έργων υποδομής στις αντίστοιχες περιοχές. Με την ολοκλήρωση των χερσαίων υποδομών η εξυπηρετούμενη ενδοχώρα των δυο λιμένων θα διαμορφωθεί ως εξής:

Ηγουμενίτσα : Βόρεια Ελλάδα και διοχέτευση transit φορτίου.

Πάτρα : Λεκανοπέδιο Αττικής, Νότια Ελλάδα και νησιά Ιονίου.

Η εξέλιξη αυτή θα οδηγήσει σε λειτουργική αυτονομία του λιμένα Ηγουμενίτσας από την Πάτρα, αφού μελλοντικά θα εξυπηρετείται κυρίως με πλοία δρομολογημένα εκεί, σε αντίθεση με τα σημερινά δεδομένα, όπου ο λιμένας Ηγουμενίτσας εξυπηρετείται κυρίως με διερχόμενα πλοία που δρομολογούνται από την Πάτρα.

Σύμφωνα με τις εκτιμήσεις της μελέτης ανάπτυξης του λιμένα Ηγουμενίτσας (ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ, 2001) η εξέλιξη αυτή θα ολοκληρωθεί μέσα στην τρέχουσα δεκαετία. Σύμφωνα με τις προβλέψεις εξέλιξης φόρτων της μελέτης ανάπτυξης του λιμένα Ηγουμενίτσας, (Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο Λιμένα Ηγουμενίτσας, ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ, 2001) ο λιμένας Ηγουμενίτσας θα εξυπηρετεί διακίνηση της τάξεως των 750.000 φορτηγών οχημάτων ετησίως, στο τέλος του σχεδιαστικού ορίζοντα 25ετίας, δηλαδή έως το 2025. Σύμφωνα με τις αντίστοιχες προβλέψεις της επικαιροποιημένης τεχνικοοικονομικής μελέτης του Νέου Λιμένα Πάτρας (ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ, 2002), ο αντίστοιχος φόρτος από την Πάτρα θα φτάσει τα 550.000 φορτηγά ετησίως.

Εκτός του σημαντικού ανταγωνισμού που δέχεται ο λιμένας Πάτρας από τον λιμένα Ηγουμενίτσας όσον αφορά την εμπορευματική και επιβατική διακίνηση, ένας άλλος λιμένας της Δυτικής Ελλάδας, ο λιμένας Αστακού, αναβαθμίζεται, εξελίσσεται και μελλοντικά αναμένεται να αφαιρέσει εμπορευματικό μεταφορικό έργο από την Πάτρα. Το διαμετακομιστικό κέντρο του Αστακού έχει εγκριθεί, το επενδυτικό πρόγραμμα έχει ύψος 43 δις. δρχ., θα ολοκληρωθεί σε 4 χρόνια και η έναρξη των εργασιών είναι ήδη γεγονός. Στόχος της επένδυσης είναι η συμπλήρωση και βελτιστοποίηση των υπαρχουσών υποδομών στην ΝΑΒΠΠΕ Αστακού, ώστε να προσφερθούν προς εκμετάλλευση

βιομηχανικά οικόπεδα και λιμενικές εγκαταστάσεις. Η κατασκευή των εγκαταστάσεων στον Αστακό έχει αναληφθεί από την «Astakos Terminal» και σκοπός είναι η δημιουργία ενός σύγχρονου διαμετακομιστικού κέντρου το οποίο θα προσφέρει ολοκληρωμένες λύσεις στο διεθνές εμπόριο.

Η NABΠΕ Αστακού αποτελεί την μοναδική περιοχή στο είδος της σε όλη τη χώρα που έχει χαρακτηριστεί «ελεύθερη ζώνη» και διαθέτει δικό της λιμάνι πολλαπλών χρήσεων, το οποίο προβλέπεται να εξελιχθεί σε ένα από τα πλέον σύγχρονα λιμάνια της Ευρώπης, το οποίο θα παρέχει στους χρήστες υπηρεσίες υποδοχής, αποθήκευσης, επεξεργασίας, μεταφόρτωσης και διανομής προϊόντων. Ο Αστακός φιλοδοξεί και προσελκύσει φορτία που διακινούνται εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω των διεθνών θαλάσσιων μεταφορικών οδών και να αποτελέσει συνδετικό κρίκο Ευρώπης, Βαλκανίων και Μαύρης Θάλασσας (εφημερίδα Ημέρα : άρθρο).

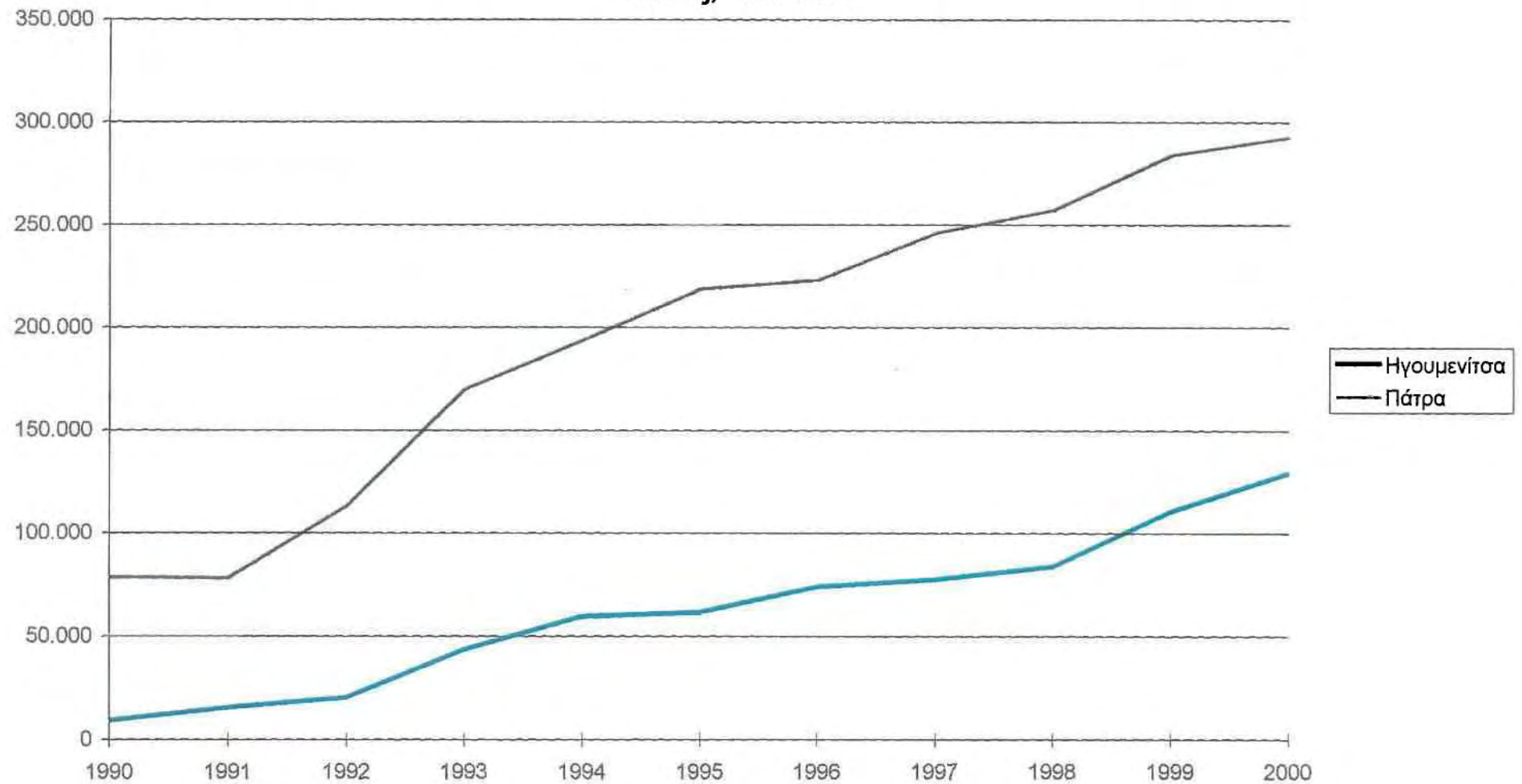
Όσον αφορά την δημιουργία κέντρου διαμετακόμισης εμπορευμάτων στην NABΠΕ Αστακού, υπάρχουν σημαντικές αντιρρήσεις και αντιδράσεις, αφού σύμφωνα με πληροφορίες το έργο λόγω άρνησης της Ευρωπαϊκής Κοινότητας θα χρηματοδοτηθεί από τον κρατικό προϋπολογισμό, δεν υπάρχουν οικονομικά δεδομένα που να τεκμηριώνουν την αποδοτικότητα του έργου, και η ευρύτερη περιοχή του Αστακού διαχρονικά δεν παρουσιάζει θετικά οικονομικά αποτελέσματα λόγω δυσμενούς γεωγραφικής θέσης, έλλειψης συνδυασμένων μεταφορών, έλλειψης ενδοχώρας και ενδογενούς δυναμικού και έλλειψης οδικού και σιδηροδρομικού δικτύου για τη μεταφορά εμπορευμάτων (ερώτηση προς τους Υπουργούς Εθνικής Οικονομίας, Μεταφορών και Επικοινωνιών με θέμα την δημιουργία Κέντρου Διαμετακόμισης εμπορευμάτων στην NABΠΕ Αστακού).

Όσον αφορά τις ανταλλαγές και την κίνηση της χώρας μας με την υπόλοιπη Κοινότητα πρέπει να θεωρηθεί ότι η διαδρομή προς τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης μέσω της πρώην Γιουγκοσλαβίας καθίσταται ανενεργή για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα. Ακόμα και στην περίπτωση πλήρους αποκατάστασης των διαύλων επικοινωνίας, που κάποια στιγμή θα λάβει χώρα, η συγκεκριμένη διαδρομή θα εξακολουθήσει να φθίνει στις προτιμήσεις των μεταφορών, δεδομένου ότι η πληθώρα των νέων κρατών που προέκυψαν επιβάλλει χρονοβόρες και δαπανηρές διαδικασίες διέλευσης. Από την άλλη ο Ανατολικός δρόμος προς τις δυτικοευρωπαϊκές αγορές και κυρίως την Γερμανική,

μέσω Βουλγαρίας, Ρουμανίας, Ουγγαρίας, Σλοβακίας και Τσεχίας είναι εξαιρετικά ασύμφορος και ακολουθείται από τους μεταφορείς αναγκαστικά. Η διαδρομή είναι μακρινή, τα έξοδα που προκύπτουν από τη διέλευση διοδίων είναι σημαντικά, οι συνοριακοί έλεγχοι είναι συχνοί και τα οδικά δίκτυα που χρησιμοποιούνται δεν επιτρέπουν τη βέλτιστη εξυπηρέτηση αφού συχνά κλείνουν λόγω δυσμενών καιρικών συνθηκών. Η απαξίωση των παραπάνω διαδρομών προσδίδουν έναν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στους λιμένες Ηγουμενίτσας και Πάτρας που καλούνται να αναλάβουν το μεγαλύτερο τμήμα των ελληνικών ανταλλαγών με την Κοινότητα, αλλά και να μεσολαβήσουν της μεταφοράς εμπορευμάτων από την Κοινότητα σε Μέση και Άπω Ανατολή και Αφρική και αντίστροφα (Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων Χωρών Λιμένα Πατρών - Α΄ ΦΑΣΗ).

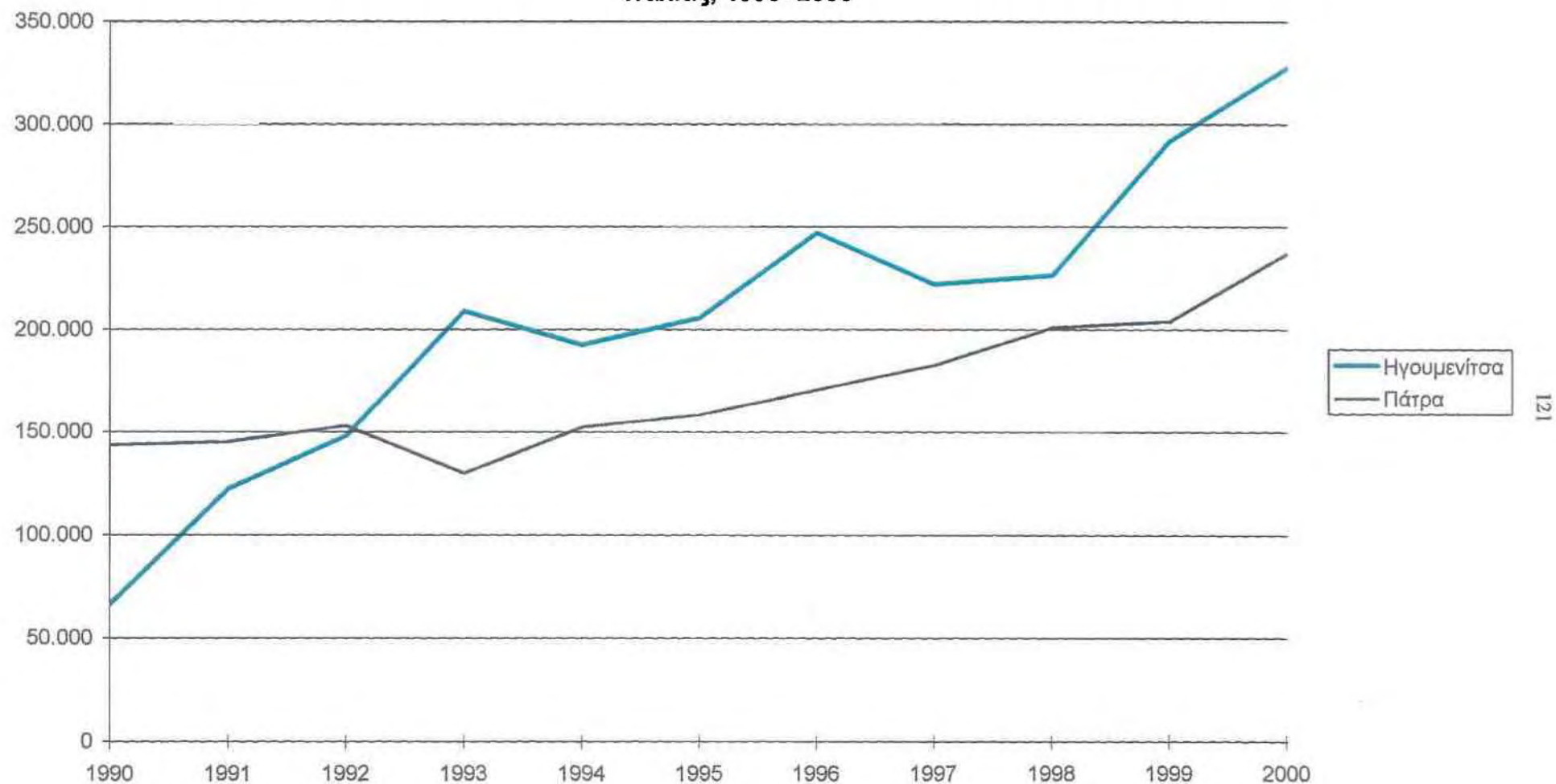
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 25

Σύγκριση Εξέλιξης Ετήσιων Φόρτων Βαρέων Οχημάτων στις Γραμμές Πάτρας/Ηγουμενίτσας-Ιταλίας, 1990- 2000



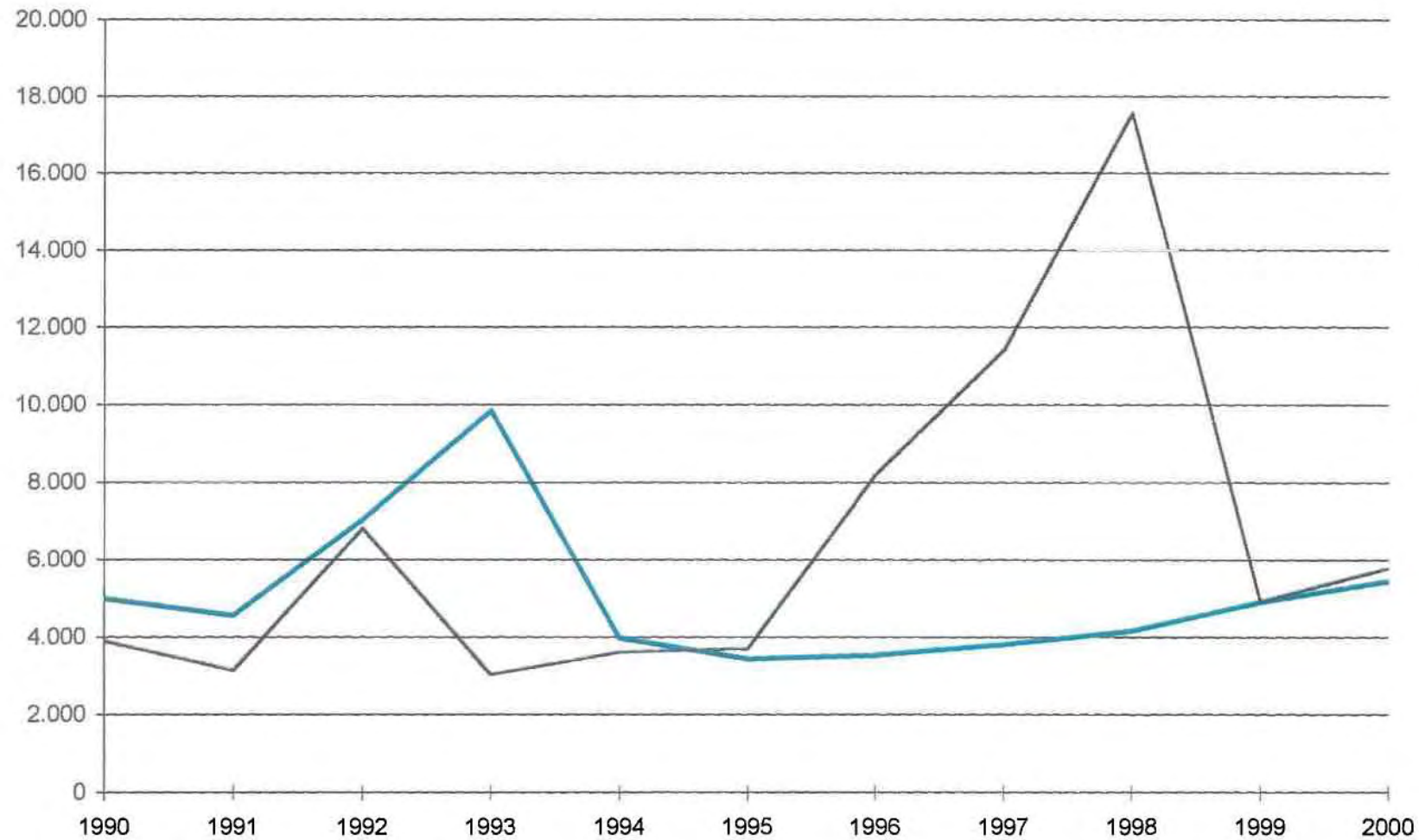
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 26

**Σύγκριση Εξέλιξης Ετήσιων Φόρτων Επιβατικών Οχημάτων στις Γραμμές Πάτρας/Ηγουμενίτσας-
Ιταλίας, 1990- 2000**



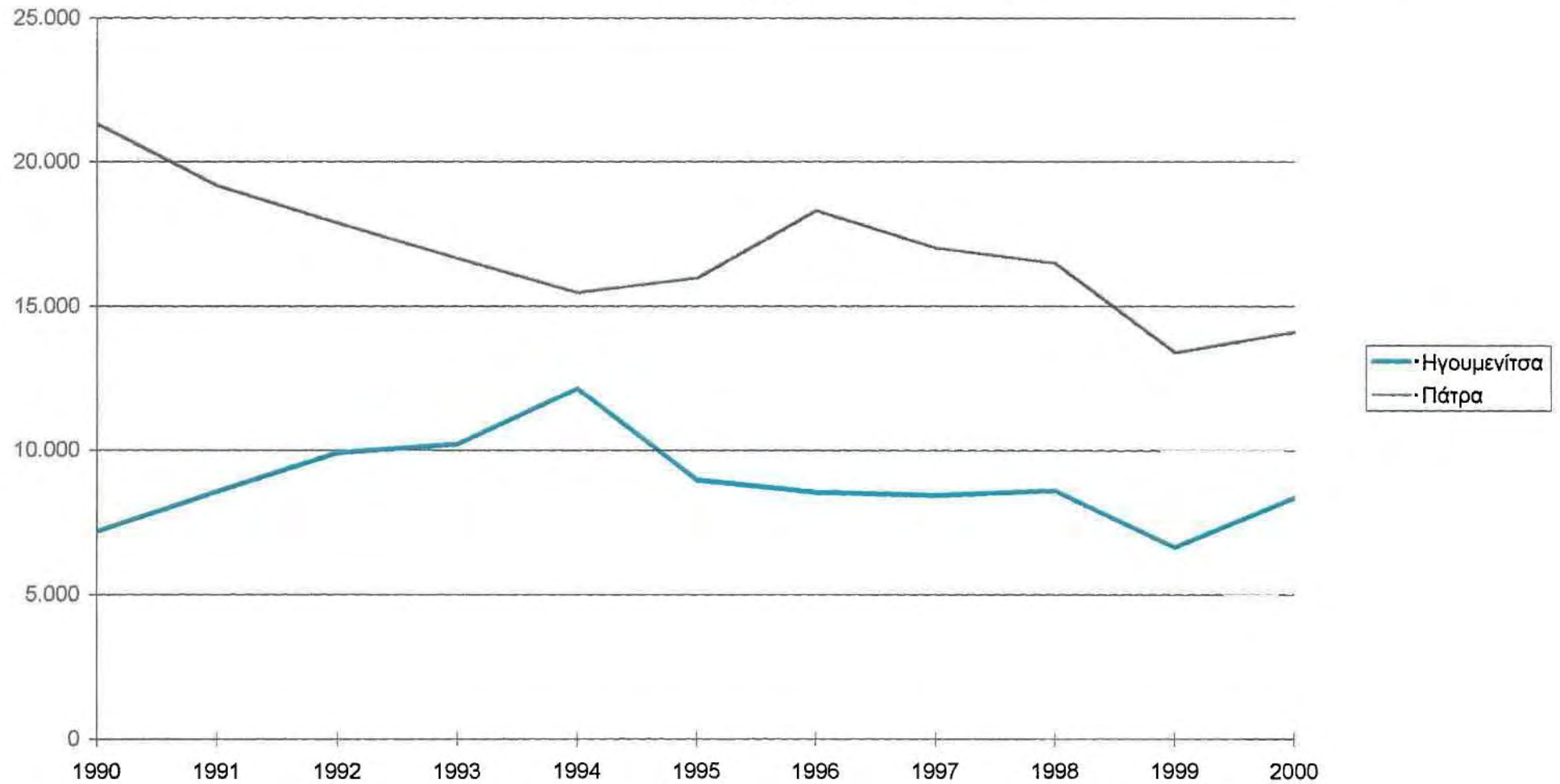
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 27

Σύγκριση Εξέλιξης Ετήσιων Φόρτων Λεωφορείων στις Γραμμές Πάτρας/Ηγουμενίτσας- Ιταλίας, 1990-2000



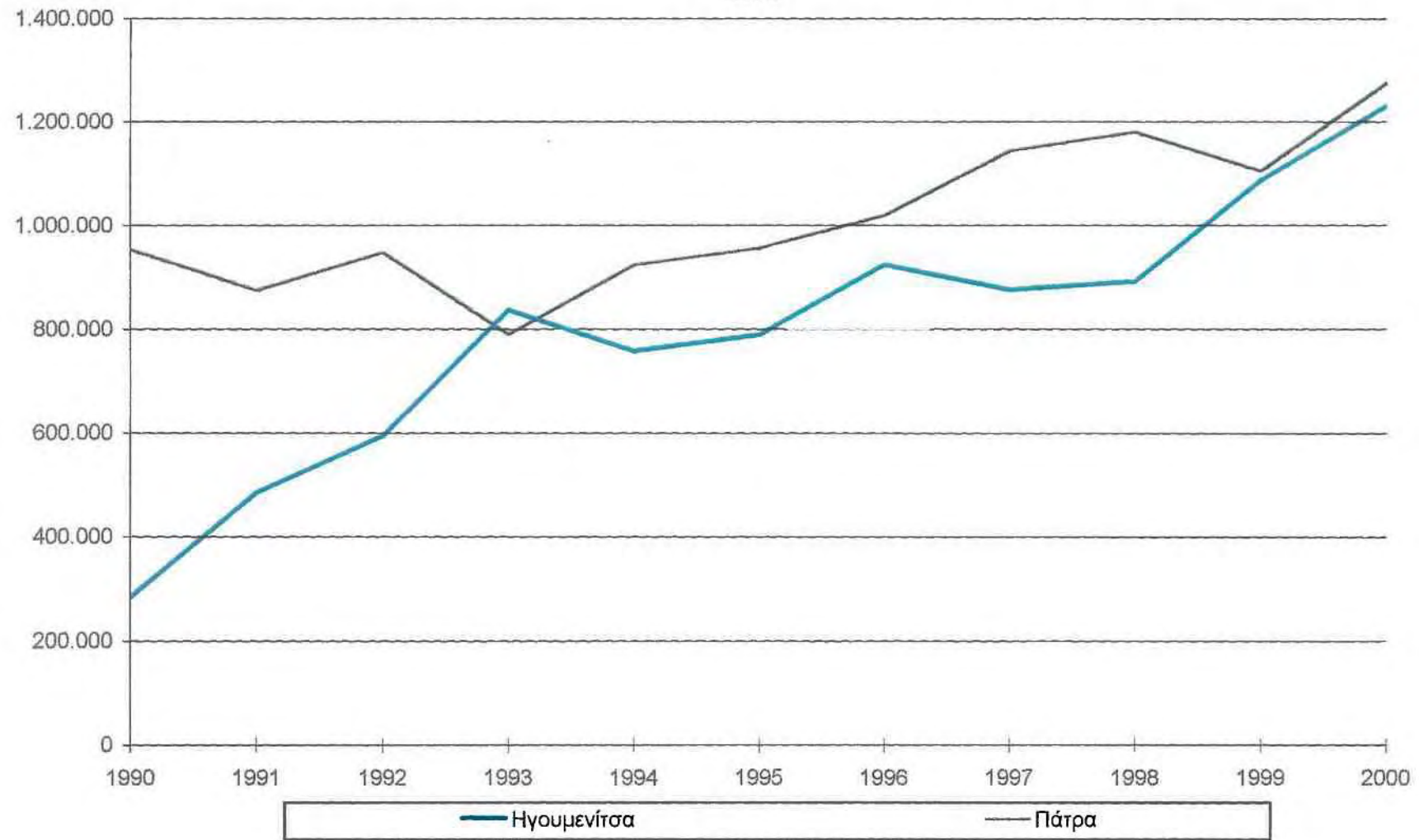
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 28

Σύγκριση Εξέλιξης Ετήσιων Φόρτων Δικύκλων στις Γραμμές Πάτρας/Ηγουμενίτσας- Ιταλίας, 1990-2000



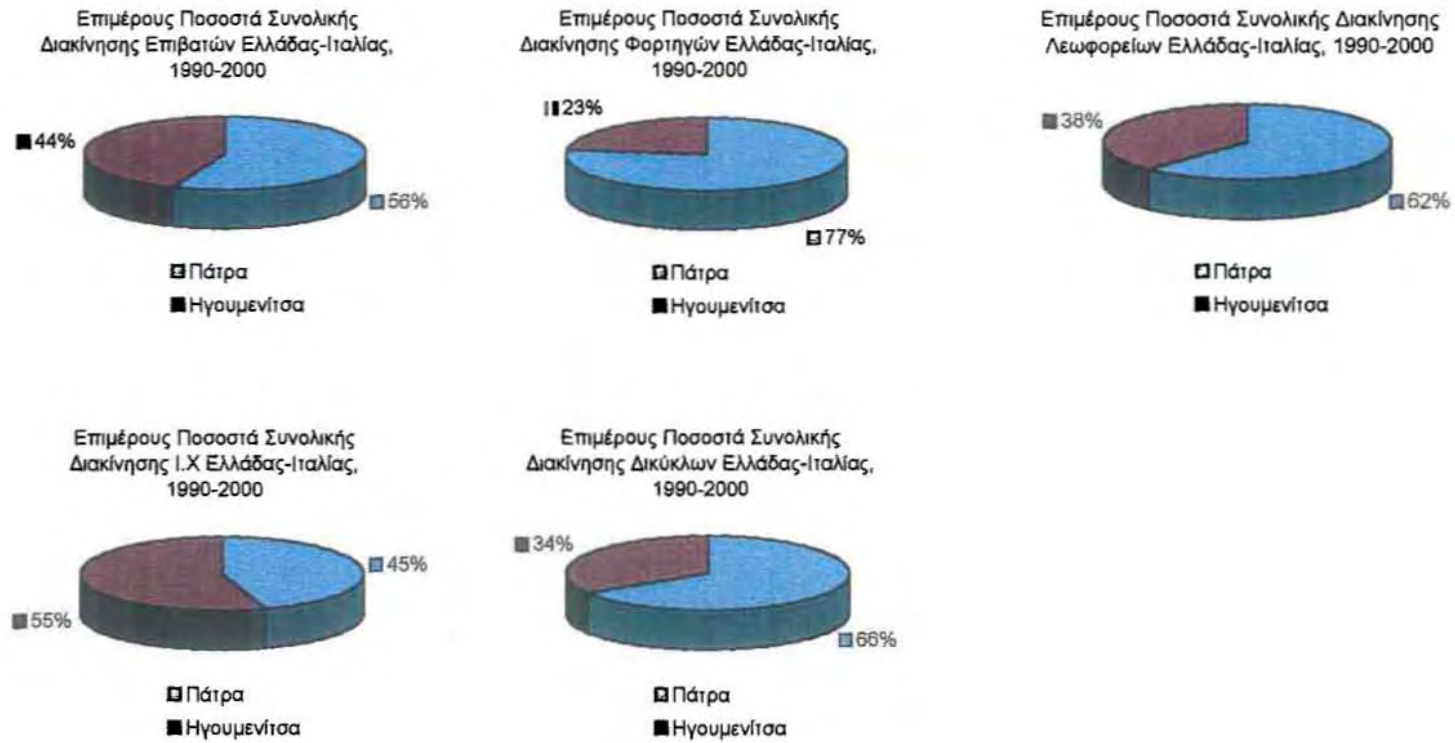
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 29

Σύγκριση Εξέλιξης Ετήσιων Επιβατικών Φόρτων στις Γραμμές Πάτρας/Ηγουμενίτσας- Ιταλίας, 1990-2000



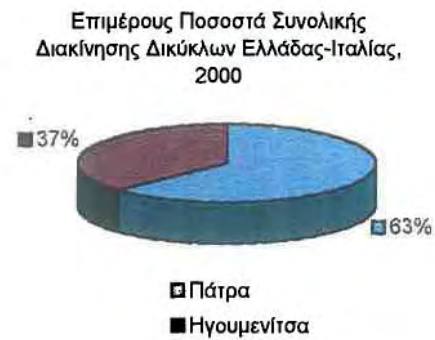
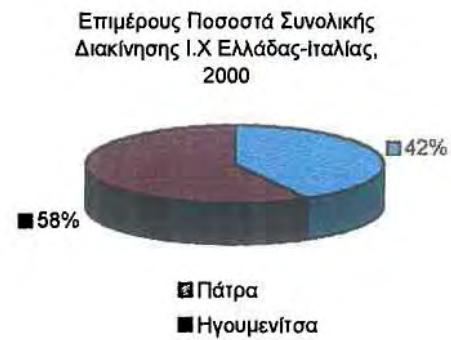
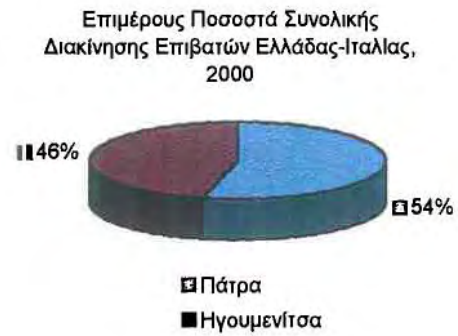
ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 30

Σύγκριση των επιμέρους φόρτων διακίνησης Πάτρας και Ηγουμενίτσας προς την Ιταλία κατά την δεκαετία 1990 - 2000



ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ 31

Σύγκριση των επιμέρους φόρτων διακίνησης Πάτρας και Ηγουμενίτσας προς την Ιταλία κατά το έτος 2000



7.Βιβλιογραφία

Άρθρο σχετικό με την πορεία των έργων στο λιμάνι της Πάτρας.

Άρθρο σχετικό με τη δημιουργία Διαμετακομιστικού Κέντρου στον Αστακό.

ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ : Γενικό Προγραμματικό Σχέδιο Λιμένα Ηγουμενίτσας (Masterplan).

ΕΥΔΕ-ΜΕΔΕ (2002) : Επικαιροποιημένη Τεχνικοοικονομική μελέτη του Νέου Λιμένα Πάτρας.

Ερωτήσεις Βουλευτών του Νομού Αχαΐας στα αρμόδια Υπουργεία σχετικές με προβλήματα τοπικού χαρακτήρα.

European Commission : The Development of Short Sea Shipping in Europe. A Dynamic Alternative in a Sustainable Transport Chain. Progress Report.

Ημερίδα (1997) : Οι προοπτικές του λιμένα Βόλου στον εθνικό και διεθνή ανταγωνισμό (Βόλος).

Κατσαντάς Σ. : Άρθρο με θέμα «Εμπορευματικό Διαμετακομιστικό Κέντρο Πάτρας».

Λιμενικό Ταμείο Πατρών (1995) : Μελέτη Οργάνωσης Χερσαίων χώρων Λιμένος Πατρών.

Μηλιώνης Ν. (2001) : Ομιλία στο συνέδριο Money Show 2001.Πάτρα.

Νικολόπουλος Ν. (2000) : Η Αχαΐα στην Ευρώπη του Εικοστού Πρώτου Αιώνα.

Πελοπόννησος : Καθημερινή εφημερίδα. Άρθρο σχετικά με την αναβάθμιση του αεροδρομίου του Αράξου. Πάτρα.

Σκάγιαννης Π. (1994) : Πολιτική Προγραμματισμού των Υποδομών. Αθήνα – Πειραιάς : Σταμούλης.

Σωτηρόπουλος Τ. : Συνέντευξη με θέμα τον ανταγωνισμό των λιμένων Ηγουμενίτσας και Πάτρας.

Τα Νέα : Καθημερινή εφημερίδα. Άρθρο σχετικό με τη σύνδεση Πρέβεζας – Ακτίου. Αθήνα.

ΤΕΕ - Τμήμα Ανατολικής Μακεδονίας (2000) : Διημερίδα με θέμα : Ο Σιδηρόδρομος στην Ανατολική Μακεδονία.

ΤΕΕ - Τμήμα Δυτικής Μακεδονίας (1999) : Κείμενο σχετικό με τις θέσεις του ΤΕΕ για την Εγνατία Οδό.

Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας : Μελέτη Τεχνικής Υποστήριξης για τη διαμόρφωση του Σχεδίου Στρατηγικής Ανάπτυξης της Συγκοινωνιακής Υποδομής της Χώρας – Ελλάδα 2010.

Υπουργείο Εθνικής Οικονομίας (1998) : Συνοπτικό Σχέδιο Περιφερειακής Ανάπτυξης 2000-2006. Βασική Υποδομή «Μεταφορές, Ενέργεια, Επικοινωνίες»

Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών (2001) : Κοινοτικό Πλαίσιο Στήριξης 2000-2006. Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Σιδηρόδρομοι, Αεροδρόμια, Αστικές Συγκοινωνίες».

Internet sites

www.europa.eu.int (To site της Ευρωπαϊκής Ένωσης).

www.ypetho.gr (To site του Υπουργείου Εθνικής Οικονομίας).

www.minenv.gr (To site του Υπουργείου Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων).

www.ru5.cti.gr (site σχετικό με το Νέο Λιμάνι Πάτρας).

www.egnatia.gr (site σχετικό με την Εγνατία Οδό).

www.gnto.gr (To site του Ε.Ο.Τ).

www.port-volos.gr (To site του Λιμένα Βόλου).

www.patrasport.gr (To site του Λιμένα Πάτρας).

www.tee.gr (To site του Τεχνικού Επιμελητηρίου Ελλάδας).

8.Παράρτημα

Άξονας	Γενική περιγραφή	Διεύθυνση	Διαδρομή Διευρωπαϊκών Δικτύων		Διασταυρώσεις με άλλους άξονες	Εκτίμηση κόστους ως το έτος 2015 (MEURO)	
			Οδική	Σιδηροδρομική		Οδική	Σιδηροδρομική
I	Helsinki, Tallin, Riga, Kaunas, Warszawa / Gdansk	E - W	Tallin, Riga Διακλάδωση 1: Riga, Kaunas, Bialystok, Warszawa Διακλάδωση 2: Riga, Kaliningrad, Gdansk Μήκος: 1.630 χλμ	Tallin, Tartu, Riga, Shyaulyal, Jonaitiskiai Διακλάδωση 1: Jonaitiskiai, Kaunas, Bialystok, Warszawa Διακλάδωση 2: Jonaitiskiai, Kaliningrad, Gdansk Μήκος: 1.710 χλμ.	Kaunas – Άξονας IX (E-W)	1.557	2.278
II	Berlin, Warszawa, Minsk, Moskva, Nizhny Novgorod	E - W	Berlin, Poznan, Warszawa, Brest, Minsk, Moscow, Nizhny Novgorod Μήκος: 2.200 χλμ.	Berlin, Poznan, Warszawa, Brest, Minsk, Moscow, Nizhny Novgorod Μήκος: 2.300 χλμ.		4.768	3.635
III	Dresden, Wroclaw, Katowice, Lvov, Kiev	E - W	Dresden, Legnica, Wroclaw, Opole, Katowice, Kracow, Tarnow, Lvov, Rovno, Kiev Μήκος: 1.700 χλμ.	Dresden, Legnica, Wroclaw, Opole, Katowice, Kracow, Tarnow, Lvov, Ternopol, Vinnitsa, Fastiv, Kiev Μήκος: 1.650 χλμ.		3.715	1.860
IV	Dresden / Nurnberg, Praha, Bratislava / Wien, Budapest, Arad Διακλάδωση 1: Arad, Bucharest, Constanta Διακλάδωση 2: Arad, Craiova, Sofia Διακλάδωση 2α: Sofia, Θεσσαλονίκη	N - S	Κλάδος 1: Nurnberg, Rozvadov, Plzen, Praha Κλάδος 2: Dresden, Praha Praha, Bratislava / Wien, Budapest, Timisoara, Lugoj Διακλάδωση 1: Lugoj, Deva, Sibiu, Pitesti, Bucuresti, Constanta Διακλάδωση 2: Lugoj,	Κλάδος 1: Nurnberg, Cheb, Plzen, Praha Κλάδος 2: Dresden, Praha Praha, Bratislava / Wien, Budapest, Cegled Szolnok, Bekescsaba, Arad Διακλάδωση 1: Arad, Brasov, Ploiesti, Bucuresti, Constanta Διακλάδωση 2: Arad, Timisoara,		8.231	8.583

	Διακλάδωση 2β: Sofia, Istanbul		Caransebes, Craiova, Vidin, Sofia Διακλάδωση 2α: Sofia, Pernik, Σέρρες, Θεσσαλονίκη Διακλάδωση 2β: Sofia, Plovdiv, Haskovo, Istanbul Μήκος: 3.640 χλμ.	Craiova, Sofia Διακλάδωση 2α: Sofia, Κιλκίς, Θεσσαλονίκη Διακλάδωση 2β: Sofia, Plovdiv, Edirne, Istanbul Μήκος: 4.340 χλμ.			
V	Venice, Trieste / Koper, Ljubljana, Budapest, Uzhgorod, Lvov Κλάδος από Koper Κλάδος από Rijeka Κλάδος από Ploce Κλάδος από Bratislava	S - W	Venice, Trieste, Divaca, Ljubljana, Maribor, Pince, Nagykanizsa, Budapest, Nyiregyhaza, Uzhgorod, Lvov Κλάδος από Koper: Koper, Divaca Κλάδος από Rijeka: Rijeka, Zagreb, Varazdin, Letenye, Becsehely Κλάδος από Ploce: Ploce, Mostar, Sarajevo, Osijek, Dunaujvaros, Budapest Κλάδος από Bratislava: Bratislava, Zilina, Martin, Poprad, Presov, Kosice, Uzhgorod Μήκος: 2.850 χλμ.	Venice, Trieste, Divaca, Ljubljana, Budapest, Miskolc, Nyiregyhaza, Zahony, Cop, Lvov Κλάδος από Koper: Koper, Divaca Κλάδος από Rijeka: Rijeka, Zagreb, Kaposvar, Dombovar, Budapest Κλάδος από Ploce: Ploce, Mostar, Sarajevo, Zenica, Pecs, Dombovar Κλάδος από Bratislava: Bratislava, Zilina, Poprad, Kosice, Cop Μήκος: 3.270 χλμ.		7.707	5.671
VI	Gdansk, Grudziadz / Warszawa, Katowice, Zilina Κλάδος προς Poznan Κλάδος προς Breclav / Brno	N - S	Διακλάδωση 1: Gdansk, Torun, Lodz, Piotrkow Trybunalski, Czestochowa, Katowice, Bielsko Biala, Zilina Διακλάδωση 2: Gdansk, Elblag, Warszawa, Piotrkow Trybunalski	Gdynia, Gdansk, Tczew Διακλάδωση 1: Tczew, Warszawa, Bielsko Biala, Zilina Διακλάδωση 2: Tczew, Bydgoszcz, Gliwice, Katowice Κλάδος προς Breclav / Brno:		6.752	5.719

			Κλάδος προς Poznan: Grudziadz – Swiecie – Gniezno – Poznan Μήκος: 1.880 χλμ.	Czechowice, Dziedzice, Petrovice u Karvine, Ostrava, Prerov, Breclav Μήκος: 1.800 χλμ.		
VII	Ρήνος - Δούναβης	W - E	Εκτιμώμενο μήκος άξονα: 2.415 χλμ.			657
VIII	Durres, Tirana, Skopje, Sofia, Burgas / Varna	E - W	Durres, Tirana, Skopje, Sofia, Plovdiv, Jitarovo Διακλάδωση 1: Jitarovo, Burgas Διακλάδωση 2: Jitarovo, Varna Μήκος: 960 χλμ.	Durres, Tirana, Skopje, Sofia, Plovdiv, Stara Zagora, Jambol, Karnobat Διακλάδωση 1: Karnobat, Burgas Διακλάδωση 2: Karnobat, Varna Μήκος: 1.270 χλμ.	1.420	1.127
IX	Helsinki, St. Petersburg, Pskov / Moscow, Kiev, Ljubasevka, Chisinau, Bucharest, Dimitrovgrad, Αλεξανδρούπολη		Helsinki, St. Petersburg, Moscow, Uman, Ljubasevka, Chisinau, Bucharest, Ruse, Svilengrad, Αλεξανδρούπολη Κλάδος από Klaipeda: Klaipeda, Kaunas, Minsk, Kiev Κλάδος από Kalinigrad: Kalinigrad, Kaunas Κλάδος προς Odessa: Ljubasevka, Odessa Μήκος: 5.820 χλμ.	Helsinki, St. Petersburg, Moscow, Kiev, Tiraspol, Iasi, Bacau, Focani, Buzau, Ploiesti, Bucurestii, Rousse, Stara Zagora, Αλεξανδρούπολη Δεύτερος κλάδος μεταξύ St. Petersburg και Kiev : St. Petersburg, Vitebsk, Mogilev, Gomel, Chernigov, Kiev Κλάδος από Klaipeda: Klaipeda, Shyaulyaj, Minsk, Gomel, Chernigov, Kiev Κλάδος από Kalinigrad: Kalinigrad, Kaunas Κλάδος προς Odessa: Rozdilna, Odessa Μήκος: 6.500 χλμ.	4.738	2.606

X	Salzburg, Ljubljana, Zagreb, Beograd, Nis, Skopje, Veles, Θεσσαλονίκη	Salzburg, Ljubljana, Zagreb, Belgrade, Nis, Skopje, Θεσσαλονίκη Διακλάδωση από Graz: Graz, Maribor, Zagreb Διακλάδωση από Budapest: Budapest, Szeged, Subotica, Novi Sad, Belgrade Διακλάδωση προς Sofia: Nis, Dimtrovgrad, Sofia Διακλάδωση προς Fiorina: Gradsko, Bitola, Φλώρινα Μήκος: 2.150 χλμ.	Salzburg, Ljubljana, Zagreb, Belgrade, Nis, Skopje, Veles, Θεσσαλονίκη Διακλάδωση από Graz: Graz, Maribor, Zidani Most Διακλάδωση από Budapest: Budapest, Novi Sad, Belgrade Διακλάδωση προς Sofia: Nis, Dimtrovgrad, Kalotina, Sofia Διακλάδωση προς Fiorina: Veles, Bitola, Φλώρινα Μήκος: 2.360 χλμ.		737	1.100
---	---	--	--	--	-----	-------

Ειδικός Στόχος (Εμπορευματικό Κέντρο)	Προτε- ραιότητα	Εκτίμηση μέχρι 2003	Εκτίμηση μέχρι 2006
Πειραιά	A	Ολοκλήρωση Μελετών, Εξασφάλιση χρηματοδότησης, Εναρξη κατασκευής	Περάτωση κατασκευής
Κεντρικής Μακεδονίας (Κιλκίς)	A	Ολοκλήρωση Μελετών, Εξασφάλιση χρηματοδότησης, Εναρξη κατασκευής	Περάτωση κατασκευής
Αλεξανδρούπολης	A	Ολοκλήρωση Μελετών, Εξασφάλιση χρηματοδότησης, Εναρξη κατασκευής	Περάτωση κατασκευής
Πελοποννήσου (Πάτρας)	A	Ολοκλήρωση Μελετών, Εξασφάλιση χρηματοδότησης	Εναρξη κατασκευής και πιθανώς περάτωση κατασκευής
Ηγουμενίτσας	B	Ολοκλήρωση Μελετών, Εξασφάλιση χρηματοδότησης	Εναρξη κατασκευής και πιθανώς περάτωση κατασκευής
Κρήτης (Ηρακλείου)	B	Ολοκλήρωση Μελετών, Εξασφάλιση χρηματοδότησης	Εναρξη κατασκευής και πιθανώς περάτωση κατασκευής

Λιμένας Ηγουμένισσας: Αναλυτικός Πίνακας Διακίνησης Γραμμών Ιταλίας

Γραμμή : Ηγουμένισσα - Ancona

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1990	ΙΑΝ	51	605	137		163	1	517	111		154	1	1.122	248	0	317	2
1990	ΦΕΒ	52	603	153		152		433	150	1	72		1.036	303	1	224	0
1990	ΜΑΡ	74	788	173	16	215	3	782	262	3	132	2	1.570	435	19	347	5
1990	ΑΠΡ	116	3.591	209	57	696	44	2.775	235	18	701	27	6.366	444	75	1.397	71
1990	ΜΑΙ	130	3.220	213	83	943	161	1.820	269	22	507	71	5.040	482	105	1.450	232
1990	ΙΟΥΝ	116	6.144	205	80	1.669	244	4.754	299	32	1.280	218	10.898	504	112	2.949	462
1990	ΙΟΥΛ	141	14.617	184	180	4.356	723	10.369	280	108	2.593	337	24.986	464	288	6.949	1.060
1990	ΑΥΓ	149	11.230	93	175	2.936	970	20.243	192	193	4.888	1.090	31.473	285	368	7.824	2.060
1990	ΣΕΠ	112	4.016	185	73	1.132	304	5.371	241	51	1.490	309	9.387	426	124	2.622	613
1990	ΟΚΤ	116	3.455	564	36	723	58	2.891	380	11	877	72	6.346	944	47	1.600	130
1990	ΝΟΕ	68	850	216	5	250	2	1.535	248	16	414	16	2.385	464	21	664	18
1990	ΔΕΚ	44	739	94	11	230	2	946	171	8	208	2	1.685	265	19	438	4
ΣΥΝΟΛΟ		1.169	49.858	2.426	716	13.465	2.512	52.436	2.838	463	13.316	2.145	102.294	5.264	1.179	26.781	4.657
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1991	ΙΑΝ	52	922	253		226		1.059	247	2	250		1.981	500	2	476	0
1991	ΦΕΒ	49	1.125	415	3	233	4	1.378	565	2	354	7	2.503	980	5	587	11
1991	ΜΑΡ	78	1.925	285	21	487	8	3.227	302	24	455	2	5.152	587	45	942	10
1991	ΑΠΡ	100	2.308	153	23	582	36	2.444	248	29	491	10	4.752	401	52	1.073	46
1991	ΜΑΙ	120	4.176	357	28	1.355	208	2.541	291	33	761	125	6.717	648	61	2.116	333
1991	ΙΟΥΝ	117	5.929	358	41	1.924	316	5.414	289	24	1.616	254	11.343	647	65	3.540	570
1991	ΙΟΥΛ	148	29.589	433	191	8.249	650	11.234	294	190	2.707	353	40.823	727	381	10.956	1.003
1991	ΑΥΓ	157	22.311	186	195	5.605	1.085	27.279	125	104	7.450	940	49.590	311	299	13.055	2.025
1991	ΣΕΠ	137	8.021	425	53	2.377	496	13.330	286	100	4.151	541	21.351	711	153	6.528	1.037
1991	ΟΚΤ	116	3.526	356	30	944	49	4.824	318	41	1.534	106	8.350	674	80	2.478	155
1991	ΝΟΕ	92	1.864	406	12	605	1	2.221	317	26	602	14	4.085	723	38	1.207	15
1991	ΔΕΚ	91	2.246	313	12	751	2	1.948	231	20	388	2	4.194	544	32	1.139	4
ΣΥΝΟΛΟ		1.257	83.942	3.940	618	23.338	2.855	76.899	3.513	595	20.759	2.354	160.841	7.453	1.213	44.097	5.209
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1992	ΙΑΝ	86	1.697	299	22	554		1.967	304	15	534	4	3.664	603	37	1.088	4
1992	ΦΕΒ	60	1.627	407	32	476		1.006	278	3	262		2.633	685	35	738	0
1992	ΜΑΡ	78	2.936	357	40	707	17	2.401	309	50	431	2	5.337	666	90	1.138	19
1992	ΑΠΡ	116	6.091	443	94	1.462	19	5.075	643	98	645	21	11.166	1.086	192	2.107	40
1992	ΜΑΙ	136	6.366	465	104	2.155	211	3.827	453	31	1.640	53	10.193	918	135	3.795	264
1992	ΙΟΥΝ	130	10.595	580	85	3.686	309	5.898	342	109	1.715	362	16.493	922	194	5.401	671
1992	ΙΟΥΛ	159	27.278	419	218	7.777	882	12.461	457	98	3.321	481	39.739	876	316	11.098	1.363
1992	ΑΥΓ	175	29.658	269	155	6.541	1.424	31.776	205	160	8.740	1.290	61.434	474	315	15.281	2.714
1992	ΣΕΠ	151	5.645	416	79	1.582	275	15.685	434	79	4.847	617	21.330	850	158	6.429	892
1992	ΟΚΤ	129	3.446	535	26	1.178	70	5.574	570	69	1.760	90	9.020	1.105	95	2.938	160
1992	ΝΟΕ	91	1.648	447	36	684	2	1.774	274	11	635	9	3.422	721	47	1.319	11
1992	ΔΕΚ	101	2.701	489	72	1.164	25	1.556	273	12	464	1	4.257	762	84	1.628	26
ΣΥΝΟΛΟ		1.412	99.688	5.126	963	27.966	3.234	89.000	4.542	735	24.994	2.930	188.688	9.668	1.698	52.960	6.164

Λιμένας Ηγουμένισσας: Αναλυτικός Πίνακας Διακίνησης Γραμμών Ιταλίας																	
Γραμμή : Ηγουμένισσα - Ancona																	
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜΩ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_L OR	MONTH_B US	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1999	ΙΑΝ		2.145	409	12	654	2	2.863	813	3	687	0	5.008	1.222	15	1.341	2
1999	ΦΕΒ		2.083	567	8	658	1	2.167	902	6	400	0	4.250	1.469	14	1.058	1
1999	ΜΑΡ		3.951	704	27	1.205	4	2.619	1.071	7	601	0	6.570	1.775	34	1.806	4
1999	ΑΠΡ		5.573	669	37	1.915	30	4.581	967	20	1.127	12	10.154	1.636	57	3.042	42
1999	ΜΑΙ		7.276	706	25	2.678	164	4.181	1.392	9	1.008	58	11.457	2.098	34	3.686	222
1999	ΙΟΥΝ		15.428	718	18	6.705	155	6.013	1.256	18	1.629	84	21.441	1.974	36	8.334	239
1999	ΙΟΥΛ		23.457	659	24	8.360	241	14.741	1.271	19	4.273	123	38.198	1.930	43	12.633	364
1999	ΑΥΓ		21.936	718	29	7.589	591	22.733	925	16	7.046	448	44.669	1.643	45	14.635	1.039
1999	ΣΕΠ		10.042	497	44	3.777	211	17.160	1.030	19	5.480	159	27.202	1.527	63	9.257	370
1999	ΟΚΤ		8.256	1.292	26	2.755	17	6.682	1.475	9	2.119	22	14.938	2.767	35	4.874	39
1999	ΝΟΕ		5.006	1.141	6	2.569	4	4.040	1.559	6	947	4	9.046	2.700	12	3.516	8
1999	ΔΕΚ		9.815	1.031	11	5.068	0	3.432	1.192	19	657	1	13.247	2.223	30	5.725	1
ΣΥΝΟΛΑ		0	114.968	9.111	267	43.933	1.420	91.212	13.853	151	25.974	911	206.180	22.964	418	69.907	2.331
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜΩ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_L OR	MONTH_B US	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
2000	ΙΑΝ		3.610	672	6	1.667	0	3.960	954	5	886	0	7.570	1.626	11	2.553	0
2000	ΦΕΒ		4.004	846	5	2.041	1	2.511	1.006	7	474	0	6.515	1.852	12	2.515	1
2000	ΜΑΡ		6.609	1.097	19	3.435	3	3.697	1.366	15	746	4	10.396	2.463	34	4.181	7
2000	ΑΠΡ		12.167	950	40	5.330	81	4.496	1.254	14	997	29	16.663	2.204	54	6.327	110
2000	ΜΑΙ		9.962	757	50	4.080	99	6.131	1.383	17	1.601	71	16.093	2.140	67	5.681	170
2000	ΙΟΥΝ		19.950	636	29	7.424	274	6.259	964	13	1.855	132	26.209	1.600	42	9.279	406
2000	ΙΟΥΛ		44.554	616	28	15.265	410	13.448	1.227	22	3.624	112	58.002	1.843	50	18.889	522
2000	ΑΥΓ		25.224	591	21	9.077	828	33.764	924	9	10.019	607	58.988	1.515	30	19.096	1.435
2000	ΣΕΠ		9.902	844	52	3.549	145	18.914	947	24	7.025	228	28.816	1.791	76	10.574	373
2000	ΟΚΤ		5.043	582	23	2.012	51	5.643	846	7	1.808	24	10.686	1.428	30	3.820	75
2000	ΝΟΕ		3.236	681	6	1.530	1	4.104	1.283	15	986	2	7.340	1.964	21	2.516	3
2000	ΔΕΚ		7.468	675	4	3.621	3	3.151	989	12	693	3	10.619	1.664	16	4.314	6
ΣΥΝΟΛΑ		0	151.819	8.947	283	59.031	1.896	106.078	13.143	160	30.714	1.212	257.897	22.090	443	89.745	3.108

Λιμένας Ηγουμένισας: Αναλυτικός Πίνακας Διακίνησης Γραμμών Ιταλίας

Γραμμή : Ηγουμένισα - Bari

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1990	ΙΑΝ												0	0	0	0	0
1990	ΦΕΒ												0	0	0	0	0
1990	ΜΑΡ												0	0	0	0	0
1990	ΑΠΡ	13	558	5	28	52	10	223	1	5	23		781	6	33	75	10
1990	ΜΑΙ												0	0	0	0	0
1990	ΙΟΥΝ	4	1.032	57	72	248	3						1.032	57	72	248	3
1990	ΙΟΥΛ	56	9.270	222	579	1.721	139	4.617	48	101	984	97	13.887	270	680	2.705	236
1990	ΑΥΓ	78	7.995	98	357	1.542	210	8.627	64	179	1.816	231	16.622	162	536	3.358	441
1990	ΣΕΠ	6	130	2	18	27	5	296	1	2	89	15	426	3	20	116	20
1990	ΟΚΤ												0	0	0	0	0
1990	ΝΟΕ												0	0	0	0	0
1990	ΔΕΚ												0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ		157	18.985	384	1.054	3.590	367	13.763	114	287	2.912	343	32.748	498	1.341	6.502	710
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1991	ΙΑΝ												0	0	0	0	0
1991	ΦΕΒ												0	0	0	0	0
1991	ΜΑΡ	5	288	8	7	64	4	208	12	2	35		496	20	9	99	4
1991	ΑΠΡ	8	361	17	4	55		308	31	4	58	2	669	48	8	113	2
1991	ΜΑΪ	1	54	1	1	1	2						54	1	1	1	2
1991	ΙΟΥΝ	34	1.696	72	32	433	32	927	29	27	216	20	2.623	101	59	649	52
1991	ΙΟΥΛ	101	26.044	257	183	7.191	161	8.366	68	68	2.077	96	34.410	325	251	9.268	257
1991	ΑΥΓ	125	15.927	85	275	4.265	323	24.915	127	55	7.557	294	40.842	212	330	11.822	617
1991	ΣΕΠ	34	1.494	26	19	486	25	4.709	25	12	1.568	45	6.203	51	31	2.054	70
1991	ΟΚΤ												0	0	0	0	0
1991	ΝΟΕ												0	0	0	0	0
1991	ΔΕΚ												0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ		308	45.864	466	521	12.495	547	39.433	292	168	11.511	457	85.297	758	689	24.006	1.004
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1992	ΙΑΝ												0	0	0	0	0
1992	ΦΕΒ												0	0	0	0	0
1992	ΜΑΡ												0	0	0	0	0
1992	ΑΠΡ	4	165		9	52	4	183		4	48		348	0	13	100	4
1992	ΜΑΪ	10	296	9	8	103	2	240	17	2	56	2	536	26	10	159	4
1992	ΙΟΥΝ	61	6.648	62	46	1.892	48	2.216	62	45	647	43	8.864	124	91	2.539	91
1992	ΙΟΥΛ	142	37.920	278	349	9.919	188	20.983	285	177	4.393	165	58.903	563	526	14.312	353
1992	ΑΥΓ	205	25.039	131	407	6.208	507	48.888	210	538	13.124	558	73.927	341	945	19.332	1.065
1992	ΣΕΠ	74	3.022	55	55	597	42	12.260	123	147	3.451	104	15.282	178	202	4.048	146
1992	ΟΚΤ	5	9	9				11	11				20	20	0	0	0
1992	ΝΟΕ	16	184	51	1	28		73	19	1	11		257	70	2	39	0
1992	ΔΕΚ	21	501	54	6	77	3	707	39	16	37		1.208	93	22	114	3
ΣΥΝΟΛΟ		538	73.784	649	881	18.876	794	85.561	766	930	21.767	872	159.345	1.415	1.811	40.643	1.666

Λιμένας Ηγουμενίτσας: Αναλυτικός Πίνακας Διακίνησης Γραμμών Ιταλίας

Γραμμή: Ηγουμενίτσα - Bari

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1993	ΙΑΝ	6	544	47	11	43		385	55	7	47		929	102	18	90	0
1993	ΦΕΒ	6	408	89	6	53		344	79	6	42		752	168	12	95	0
1993	ΜΑΡ	31	831	93	11	156		398	68	6	48		1.229	161	17	204	0
1993	ΑΠΡ	19	1.510	133	45	686	2	620	52	6	119	1	2.130	185	51	805	3
1993	ΜΑΙ	12	1.267	147	2	438	9	303	85	1	83		1.570	232	3	521	9
1993	ΙΟΥΝ	94	10.951	858	196	2.773	53	3.236	445	58	765	28	14.187	1.303	254	3.538	81
1993	ΙΟΥΛ	198	64.919	745	1.705	16.267	191	22.470	650	230	5.375	87	87.389	1.395	1.935	21.642	278
1993	ΑΥΓ	177	28.215	505	560	7.094	453	75.438	336	77	19.796	402	103.653	841	637	26.890	855
1993	ΣΕΠ	100	4.980	566	59	1.244	45	21.632	759	30	6.202	99	26.612	1.325	89	7.446	144
1993	ΟΚΤ	44	1.774	457	3	472	8	2.600	411	13	638	7	4.374	868	16	1.110	15
1993	ΝΟΕ	40	924	299	5	258	2	962	307	2	245	2	1.886	606	7	503	4
1993	ΔΕΚ	36	1.644	401	17	356	1	890	224	7	188		2.534	625	24	544	1
ΣΥΝΟΛΟ		763	117.967	4.340	2.620	29.840	764	129.278	3.471	443	33.548	626	247.245	7.811	3.063	63.388	1.390
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1994	ΙΑΝ	20	505	149	0	152	0	261	116	0	34	0	766	265	0	186	0
1994	ΦΕΒ	29	988	290	14	161	1	531	191	4	110	0	1.519	481	18	271	1
1994	ΜΑΡ	47	2.876	724	8	512	0	1.471	528	14	187	1	4.347	1.252	22	699	1
1994	ΑΠΡ	56	3.475	616	33	649	16	2.708	544	45	246	3	6.183	1.160	78	895	19
1994	ΜΑΙ	86	5.439	1.033	64	974	33	3.372	940	22	647	13	8.811	1.973	86	1.621	46
1994	ΙΟΥΝ	115	11.922	914	32	3.218	52	4.007	918	32	940	37	15.929	1.832	64	4.158	89
1994	ΙΟΥΛ	181	41.135	1.698	205	10.942	245	16.726	991	91	4.094	95	57.861	2.689	296	15.036	340
1994	ΑΥΓ	198	25.504	705	123	6.173	438	46.734	715	113	13.793	471	72.238	1.420	236	19.966	909
1994	ΣΕΠ	133	8.164	747	65	1.450	221	16.517	3.021	43	2.889	67	24.681	3.768	108	4.339	288
1994	ΟΚΤ	60	2.627	680	12	603	11	4.648	962	24	1.146	19	7.275	1.642	36	1.749	30
1994	ΝΟΕ	91	5.380	3.241	17	634	2	4.787	2.584	11	553	2	10.167	5.825	28	1.187	4
1994	ΔΕΚ	53	3.009	1.000	12	611	1	2.780	873	15	495	2	5.789	1.873	27	1.106	3
ΣΥΝΟΛΟ		1.069	111.024	11.797	585	26.079	1.020	104.542	12.383	414	25.134	710	215.566	24.180	999	51.213	1.730
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1995	ΙΑΝ	45	1.742	479	27	322	0	1.821	413	9	323	0	3.563	892	36	645	0
1995	ΦΕΒ	58	1.790	701	10	245	0	2.081	813	10	347	2	3.871	1.514	20	592	2
1995	ΜΑΡ	51	2.288	919	13	456	0	2.338	875	9	406	0	4.626	1.794	22	862	0
1995	ΑΠΡ	93	6.523	1.232	59	1.205	23	5.792	996	55	782	18	12.315	2.228	114	1.987	41
1995	ΜΑΙ	106	4.977	1.227	37	1.163	31	4.206	1.175	31	838	20	9.183	2.402	68	2.001	51
1995	ΙΟΥΝ	126	10.557	1.448	24	2.887	55	5.201	1.109	93	1.070	35	15.758	2.557	117	3.957	90
1995	ΙΟΥΛ	196	47.418	1.744	83	13.124	150	15.959	1.464	137	3.274	57	63.377	3.208	220	16.398	207
1995	ΑΥΓ	200	28.466	879	140	7.039	402	50.076	818	130	13.328	394	78.542	1.697	270	20.367	796
1995	ΣΕΠ	138	8.406	1.137	63	1.925	85	22.444	1.115	68	6.220	90	30.850	2.252	131	8.145	175
1995	ΟΚΤ	57	5.174	1.363	37	1.222	14	6.451	1.273	33	1.684	13	11.625	2.636	70	2.906	27
1995	ΝΟΕ	63	3.659	1.252	18	948	1	4.046	1.359	20	934	4	7.705	2.611	38	1.882	5
1995	ΔΕΚ	71	4.842	1.324	41	1.183	2	3.913	1.004	59	606	3	8.755	2.328	100	1.789	5
ΣΥΝΟΛΑ		1.204	125.842	13.705	552	31.719	763	124.328	12.414	654	29.812	636	250.170	26.119	1.206	61.531	1.399

Λιμένας Ηγουμένισας: Αναλυτικός Πίνακας Διακίνησης Γραμμών Ιταλίας

Γραμμή : Ηγουμένισα - Bari

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1996	ΙΑΝ	67	3.381	903	49	618	1	3.812	1.546	47	620	0	7.193	2.449	96	1.238	1
1996	ΦΕΒ	61	3.199	1.198	21	678	1	3.544	1.285	35	486	0	6.743	2.483	56	1.164	1
1996	ΜΑΡ	35	3.943	776	35	788	5	2.732	713	25	449	1	6.675	1.489	60	1.237	6
1996	ΑΠΡ	69	6.904	1.110	73	1.388	19	5.667	1.072	56	825	18	12.571	2.182	129	2.213	37
1996	ΜΑΙ	59	5.489	1.309	31	1.347	28	4.331	1.115	23	925	22	9.820	2.424	54	2.272	50
1996	ΙΟΥΝ	70	13.579	1.160	43	3.447	39	5.318	1.024	43	1.018	34	18.897	2.184	86	4.465	73
1996	ΙΟΥΛ	116	39.845	1.478	101	10.646	120	14.332	890	116	3.033	59	54.177	2.368	217	13.679	179
1996	ΑΥΓ	116	25.623	981	165	6.189	332	47.690	654	157	11.649	308	73.313	1.635	322	17.838	640
1996	ΣΕΠ	82	7.923	1.105	78	1.600	32	18.634	1.249	40	5.030	64	26.557	2.354	118	6.630	96
1996	ΟΚΤ	63	4.969	1.509	40	857	17	6.550	1.375	52	1.405	13	11.519	2.884	92	2.262	30
1996	ΝΟΕ	59	3.190	1.102	23	745	1	2.726	1.041	18	536	3	5.916	2.143	41	1.281	4
1996	ΔΕΚ	50	2.235	801	9	408	4	2.095	666	19	315	2	4.330	1.467	28	723	6
ΣΥΝΟΛΑ		847	120.280	13.432	668	28.711	599	117.431	12.630	631	26.291	524	237.711	26.062	1.299	55.002	1.123
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1997	ΙΑΝ	28	1.795	600	27	224	1	2.288	561	19	334	3	4.083	1.161	46	558	4
1997	ΦΕΒ	43	2.915	1.365	19	354	2	2.954	1.376	19	358	1	5.869	2.741	38	712	3
1997	ΜΑΡ	64	4.875	1.600	30	712	1	4.027	1.517	25	557	2	8.902	3.117	55	1.269	3
1997	ΑΠΡ	43	4.836	1.180	32	915	7	3.751	980	40	569	4	8.587	2.160	72	1.484	11
1997	ΜΑΙ	35	4.915	1.055	36	1.094	30	3.678	892	29	746	26	8.593	1.947	65	1.840	56
1997	ΙΟΥΝ	49	10.165	1.121	20	3.068	41	3.905	856	21	1.002	49	14.070	1.977	41	4.070	90
1997	ΙΟΥΛ	83	24.204	1.110	77	7.196	79	12.859	807	111	2.708	19	37.063	1.917	188	9.904	98
1997	ΑΥΓ	78	20.309	889	114	4.953	270	28.767	550	136	6.859	210	49.076	1.439	250	11.812	480
1997	ΣΕΠ	85	7.240	1.101	89	1.290	44	19.829	1.232	68	5.069	82	27.069	2.333	157	6.359	126
1997	ΟΚΤ	48	4.237	1.202	38	764	11	5.248	1.077	32	1.199	12	9.485	2.279	70	1.963	23
1997	ΝΟΕ	28	2.504	792	27	472	4	1.650	611	5	311	1	4.154	1.403	32	783	5
1997	ΔΕΚ	20	2.988	1.129	23	427	7	2.803	1.545	7	363	3	5.791	2.674	30	790	10
ΣΥΝΟΛΑ		604	90.983	13.144	532	21.469	497	91.759	12.004	512	20.075	412	182.742	25.148	1.044	41.544	909
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1998	ΙΑΝ	17	1.244	439	14	237	0	1.725	336	10	260	2	2.969	775	24	497	2
1998	ΦΕΒ	18	1.763	684	17	283	0	1.004	462	0	164	0	2.767	1.146	17	447	0
1998	ΜΑΡ	22	2.834	890	32	436	1	1.508	627	5	220	0	4.342	1.517	37	656	1
1998	ΑΠΡ	69	8.101	1.271	78	1.107	22	5.256	936	46	629	10	13.357	2.207	124	1.736	32
1998	ΜΑΙ	82	5.299	1.162	49	1.148	49	4.183	1.126	40	679	8	9.482	2.288	89	1.827	57
1998	ΙΟΥΝ	85	10.994	1.293	58	2.445	56	4.419	1.029	33	833	48	15.413	2.322	91	3.278	104
1998	ΙΟΥΛ	105	29.296	1.167	91	7.160	108	10.552	740	68	2.318	38	39.848	1.907	159	9.478	146
1998	ΑΥΓ	99	23.015	646	108	5.870	334	30.028	614	81	7.721	262	53.043	1.280	189	13.591	596
1998	ΣΕΠ	92	7.036	1.054	82	1.086	60	16.725	1.107	57	4.033	94	23.761	2.161	139	5.119	154
1998	ΟΚΤ	98	5.237	1.364	57	883	5	5.925	1.165	31	1.235	9	11.162	2.529	88	2.118	14
1998	ΝΟΕ	65	3.790	1.222	53	688	3	2.886	1.045	27	550	0	6.676	2.267	80	1.238	3
1998	ΔΕΚ	91	6.315	1.088	67	968	8	2.776	746	51	417	1	9.091	1.834	118	1.385	9
ΣΥΝΟΛΑ		843	104.924	12.280	706	22.311	646	86.987	9.933	449	19.059	472	191.911	22.213	1.155	41.370	1.118

Λιμένας Ηγουμενίτσας: Αναλυτικός Πίνακας Διακίνησης Γραμμών Ιταλίας																	
Γραμμή: Ηγουμενίτσα - Bari																	
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1999	ΙΑΝ		3.266	916	50	654	0	4.208	815	41	630	4	7.474	1.731	91	1.284	4
1999	ΦΕΒ		3.000	1.113	28	467	1	2.624	823	27	430	0	5.624	1.936	55	897	1
1999	ΜΑΡ		6.089	1.078	76	742	2	3.593	1.044	53	476	0	9.682	2.122	129	1.218	2
1999	ΑΠΡ		7.907	1.617	103	1.465	14	8.532	1.209	106	1.044	17	16.439	2.826	209	2.509	31
1999	ΜΑΙ		7.042	1.736	81	1.522	28	5.954	1.396	69	722	16	12.996	3.132	150	2.244	44
1999	ΙΟΥΝ		15.380	1.606	58	3.873	47	5.218	1.176	48	951	34	20.598	2.782	106	4.824	81
1999	ΙΟΥΛ		45.794	1.850	115	12.641	125	22.016	1.298	109	4.826	64	67.810	3.148	224	17.467	189
1999	ΑΥΓ		29.878	1.358	86	8.740	218	48.873	829	112	12.781	281	78.751	2.187	198	21.521	499
1999	ΣΕΠ		12.171	1.643	193	3.656	43	25.610	1.305	98	6.647	64	37.781	2.948	291	10.303	107
1999	ΟΚΤ		9.568	1.684	79	3.123	9	7.414	1.295	76	1.440	5	16.982	2.979	155	4.563	14
1999	ΝΟΕ		4.973	1.256	44	1.546	2	3.825	1.074	35	445	2	8.798	2.330	79	1.991	4
1999	ΔΕΚ		11.350	1.719	57	3.426	9	2.985	1.167	24	493	1	14.335	2.886	81	3.919	10
ΣΥΝΟΛΑ		0	156.418	17.576	970	41.855	498	140.852	13.431	798	30.885	488	297.270	31.007	1.768	72.740	986
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
2000	ΙΑΝ		4.204	1.319	41	1.112	0	6.329	1.066	51	1.008	6	7.648	1.107	92	2.120	6
2000	ΦΕΒ		4.594	1.835	24	677	1	3.731	1.257	28	521	0	5.566	1.281	52	1.198	1
2000	ΜΑΡ		6.655	2.121	71	1.030	3	4.770	1.393	40	613	1	8.000	1.404	120	2.243	4
2000	ΑΠΡ		12.834	2.306	98	2.969	57	6.328	1.415	57	988	15	8.634	1.513	155	3.957	72
2000	ΜΑΙ		9.621	2.143	105	2.223	32	8.807	1.774	92	1.186	39	10.950	1.879	197	3.409	71
2000	ΙΟΥΝ		16.016	2.160	91	3.834	46	6.331	1.198	64	1.144	41	8.491	1.289	155	4.978	87
2000	ΙΟΥΛ		50.022	2.170	119	12.559	101	18.129	1.448	117	3.769	57	20.299	1.567	236	16.328	158
2000	ΑΥΓ		23.902	1.622	107	6.035	323	48.107	1.004	110	12.412	331	49.729	1.111	217	18.447	654
2000	ΣΕΠ		8.922	1.297	114	1.777	43	18.740	1.003	69	4.442	74	20.037	1.117	183	6.219	117
2000	ΟΚΤ		7.857	1.828	93	1.688	28	8.983	1.655	83	1.721	15	10.811	1.748	176	3.409	43
2000	ΝΟΕ		5.213	1.703	70	1.110	9	5.220	1.458	69	892	2	6.923	1.528	139	2.002	11
2000	ΔΕΚ		11.866	1.876	107	2.872	7	4.315	1.318	96	742	1	6.191	1.425	203	3.614	8
ΣΥΝΟΛΑ		0	161.706	22.380	1.040	38.486	650	139.799	15.989	885	29.438	582	162.179	17.029	1.925	67.924	1.232

Λιμένας Ηγουμενίτσας: Αναλυτικός Πίνακας Διακίνησης Γραμμών Ιταλίας

Γραμμή : Ηγουμενίτσα - Brindisi

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1990	ΙΑΝ	43	1.348	68	5	359	3	1.144	52		309		2.492	120	5	668	3
1990	ΦΕΒ	50	1.017	77	2	278		537	66		161		1.554	143	2	439	0
1990	ΜΑΡ	73	2.808	87	27	389	2	793	75	6	187		3.601	162	33	576	2
1990	ΑΠΡ	181	8.609	176	119	1.143	24	3.441	120	38	688	3	12.050	296	157	1.831	27
1990	ΜΑΙ	189	5.292	233	101	1.004	64	1.891	158	4	605	17	7.183	391	105	1.609	81
1990	ΙΟΥΝ	200	9.855	264	178	2.279	157	4.163	150	28	1.210	121	14.018	414	206	3.489	278
1990	ΙΟΥΛ	311	23.356	188	527	5.106	162	11.025	143	150	2.386	87	34.381	331	677	7.492	249
1990	ΑΥΓ	409	25.334	119	517	4.820	467	21.861	176	371	5.822	438	47.195	295	888	10.642	905
1990	ΣΕΠ	192	6.662	153	126	1.303	76	7.025	184	31	2.025	101	13.687	337	157	3.328	177
1990	ΟΚΤ	74	2.574	120	57	511	24	1.790	154	24	584	28	4.364	274	81	1.095	52
1990	ΝΟΕ	60	1.303	136	18	277	6	1.703	162	44	310	9	3.006	298	62	587	15
1990	ΔΕΚ	56	2.415	100	45	987	3	1.828	138	33	289	2	4.243	238	78	1.276	5
ΣΥΝΟΛΟ		1.838	90.573	1.721	1.722	18.456	988	57.201	1.578	729	14.576	806	147.774	3.299	2.451	33.032	1.794
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1991	ΙΑΝ	50	1.378	101	16	279	3	994	82	3	216	9	2.372	183	19	495	12
1991	ΦΕΒ	21	516	98	6	80	3	487	95	8	71		1.003	193	14	151	3
1991	ΜΑΡ	66	1.922	210	12	391	11	1.613	147	15	278		3.535	357	27	669	11
1991	ΑΠΡ	146	5.196	333	87	820	9	3.524	309	43	579	6	8.720	642	130	1.399	15
1991	ΜΑΪ	154	4.304	305	87	881	148	4.544	294	75	827	22	8.848	599	162	1.708	170
1991	ΙΟΥΝ	186	10.166	394	119	2.441	64	5.845	347	105	1.415	62	16.011	741	224	3.856	126
1991	ΙΟΥΛ	357	52.017	585	516	12.111	255	14.580	272	213	3.046	94	66.597	857	729	15.157	349
1991	ΑΥΓ	412	35.996	209	404	7.258	673	47.102	237	380	12.145	711	83.098	446	784	19.403	1.384
1991	ΣΕΠ	276	10.843	328	125	2.558	76	13.337	411	101	3.527	112	24.180	739	226	6.085	188
1991	ΟΚΤ	136	4.499	479	75	1.110	20	5.081	449	56	989	24	9.580	928	131	2.099	44
1991	ΝΟΕ	92	3.702	437	62	766	23	2.496	319	46	593	4	6.198	756	108	1.359	27
1991	ΔΕΚ	77	5.816	391	49	1.378	1	2.073	227	29	340	5	7.889	618	78	1.718	6
ΣΥΝΟΛΟ		1.973	136.355	3.870	1.558	30.073	1.286	101.676	3.189	1.074	24.026	1.049	238.031	7.059	2.632	54.099	2.335
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1992	ΙΑΝ	81	3.448	278	54	805	11	2.595	305	39	597	1	6.043	583	93	1.402	12
1992	ΦΕΒ	86	2.391	380	59	528	14	1.692	291	23	357	3	4.083	771	82	885	17
1992	ΜΑΡ	112	4.734	337	96	682	16	3.220	285	55	369	9	7.954	622	151	1.051	25
1992	ΑΠΡ	244	9.356	466	171	1.748	35	6.921	440	153	977	6	16.277	906	324	2.725	41
1992	ΜΑΙ	235	9.526	527	154	2.014	75	5.031	442	110	1.113	8	14.557	969	264	3.127	83
1992	ΙΟΥΝ	228	13.228	525	166	3.389	108	6.588	374	115	1.479	24	19.816	899	281	4.868	132
1992	ΙΟΥΛ	308	35.612	363	258	8.804	281	17.805	432	283	3.125	130	53.417	795	541	11.929	411
1992	ΑΥΓ	356	39.801	290	352	8.880	661	42.461	377	556	10.311	445	82.262	667	908	19.191	1.106
1992	ΣΕΠ	229	8.185	423	192	1.638	85	10.860	268	145	2.650	69	19.045	691	337	4.288	154
1992	ΟΚΤ	128	4.051	253	78	910	30	4.122	375	61	1.018	18	8.173	628	139	1.928	48
1992	ΝΟΕ	99	3.174	372	143	703	8	2.852	432	54	617	12	6.026	804	197	1.320	20
1992	ΔΕΚ	99	4.451	410	92	1.115	2	2.964	385	90	476	4	7.415	795	182	1.591	6
ΣΥΝΟΛΟ		2.205	137.957	4.624	1.815	31.216	1.326	107.111	4.506	1.684	23.089	729	245.068	9.130	3.499	54.305	2.055

Λιμένας Ηγουμενίτσας: Αναλυτικός Πίνακας Διακίνησης Γραμμών Ιταλίας																		
Γραμμή : Ηγουμενίτσα - Brindisi																		
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS	
1993	ΙΑΝ	113	6.266	517	237	1.501	4	3.763	581	40	797		10.029	1.098	277	2.298	4	
1993	ΦΕΒ	92	2.215	418	73	495	8	1.451	438	20	305		3.666	856	93	800	8	
1993	ΜΑΡ	94	5.559	526	212	888	8	3.760	558	77	419		9.319	1.084	289	1.307	8	
1993	ΑΠΡ	115	10.523	545	232	1.604	16	7.858	667	120	1.019	17	18.381	1.212	352	2.623	33	
1993	ΜΑΪ	122	11.551	946	272	2.301	76	7.080	1.041	116	1.214	30	18.631	1.987	388	3.515	106	
1993	ΙΟΥΝ	222	18.161	1.072	351	4.208	89	10.011	971	178	1.830	57	28.172	2.043	529	6.038	146	
1993	ΙΟΥΛ	322	82.283	1.358	1.303	19.493	306	19.937	977	152	5.031	99	102.220	2.335	1.455	24.524	405	
1993	ΑΥΓ	340	42.648	613	494	10.028	644	81.006	980	187	19.621	562	123.654	1.593	681	29.649	1.206	
1993	ΣΕΠ	204	13.715	811	132	2.589	105	27.188	972	83	5.979	129	40.903	1.783	215	8.568	234	
1993	ΟΚΤ	133	7.873	1.142	111	1.394	24	9.238	1.111	91	1.913	13	17.111	2.253	202	3.307	37	
1993	ΝΟΕ	105	3.835	890	45	938	1	4.221	1.027	41	860	2	8.056	1.917	86	1.798	3	
1993	ΔΕΚ	94	4.664	879	58	1.118	1	4.448	944	59	691	1	9.112	1.823	117	1.809	2	
ΣΥΝΟΛΟ		1.956	209.293	9.717	3.520	46.557	1.282	179.961	10.267	1.164	39.679	910	389.254	19.984	4.684	86.236	2.192	
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS	
1994	ΙΑΝ	93	3.700	717	64	728	1	4.446	1.020	36	782	2	8.146	1.737	100	1.510	3	
1994	ΦΕΒ	59	2.021	616	24	504	0	2.156	679	17	437	1	4.177	1.295	41	941	1	
1994	ΜΑΡ	82	5.613	808	74	1.231	3	3.458	820	42	582	2	9.071	1.628	116	1.813	5	
1994	ΑΠΡ	137	10.321	919	137	1.827	22	7.585	937	102	993	18	17.906	1.856	239	2.820	40	
1994	ΜΑΪ	132	10.076	742	135	2.035	39	7.286	960	87	1.040	19	17.362	1.702	222	3.075	58	
1994	ΙΟΥΝ	207	13.831	912	82	3.639	80	6.667	759	72	1.289	41	20.498	1.671	154	4.928	121	
1994	ΙΟΥΛ	273	67.669	2.435	285	15.620	435	23.890	1.134	133	4.880	143	91.559	3.569	418	20.500	578	
1994	ΑΥΓ	318	42.334	855	256	10.352	1.962	74.517	1.563	184	18.976	517	116.851	2.418	440	29.328	2.479	
1994	ΣΕΠ	188	13.043	704	142	2.396	166	23.276	990	90	5.734	121	36.319	1.694	232	8.130	287	
1994	ΟΚΤ	75	5.719	614	70	1.201	7	5.270	737	54	1.237	10	10.989	1.351	124	2.438	17	
1994	ΝΟΕ	62	2.836	592	33	674	3	3.272	779	36	603	5	6.108	1.371	69	1.277	0	
1994	ΔΕΚ	44	2.358	429	27	476	1	2.181	429	38	386	0	4.539	858	65	862	1	
ΣΥΝΟΛΟ		1.670	179.521	10.343	1.329	40.683	2.719	164.004	10.807	891	36.939	879	343.525	21.150	2.220	77.622	3.598	
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS	
1995	ΙΑΝ	66	1.751	285	20	372	0	2.263	415	31	285	0	4.014	700	51	657	0	
1995	ΦΕΒ	62	1.823	465	25	365	0	1.823	671	23	134	1	3.646	1.136	48	499	1	
1995	ΜΑΡ	115	4.502	890	66	637	3	3.102	984	44	312	0	7.604	1.874	110	949	3	
1995	ΑΠΡ	181	11.629	1.026	141	1.942	45	8.096	1.019	113	953	30	19.725	2.045	254	2.895	75	
1995	ΜΑΪ	171	9.033	879	87	2.216	37	6.319	1.027	69	1.237	25	15.352	1.906	156	3.453	62	
1995	ΙΟΥΝ	201	17.799	1.078	95	4.201	102	8.192	854	79	1.743	96	25.991	1.932	174	5.944	198	
1995	ΙΟΥΛ	306	79.847	952	203	21.607	194	19.172	793	111	4.349	101	99.019	1.745	314	25.956	295	
1995	ΑΥΓ	364	36.429	590	144	9.268	566	79.714	474	148	20.208	540	116.143	1.064	292	29.476	1.106	
1995	ΣΕΠ	178	8.792	494	112	1.492	41	14.224	441	53	3.398	38	23.016	935	165	4.890	79	
1995	ΟΚΤ	111	4.871	678	59	979	22	5.569	863	61	1.006	20	10.440	1.541	120	1.985	42	
1995	ΝΟΕ	73	2.654	598	36	596	3	2.291	631	32	381	1	4.945	1.229	68	977	4	
1995	ΔΕΚ	74	3.156	693	22	627	1	1.039	569	18	380	0	4.195	1.262	40	1.007	1	
ΣΥΝΟΛΑ		1.902	182.286	8.628	1.010	44.302	1.014	151.804	8.741	782	34.386	852	334.090	17.369	1.792	78.688	1.866	

Λιμένας Ηγουμενίτσας: Αναλυτικός Πίνακας Διακίνησης Γραμμών Ιταλίας																	
Γραμμή : Ηγουμενίτσα - Brindisi																	
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1996	ΙΑΝ	71	1.688	517	13	387	0	2.144	533	18	301	1	3.832	1.050	31	688	1
1996	ΦΕΒ	62	1.531	552	11	311	0	1.193	569	5	180	0	2.724	1.121	16	491	0
1996	ΜΑΡ	113	4.377	1.006	58	775	3	2.659	970	27	348	1	7.036	1.976	85	1.123	4
1996	ΑΠΡ	142	9.370	733	101	1.657	28	5.225	745	66	737	27	14.595	1.478	167	2.394	55
1996	ΜΑΙ	200	8.359	1.093	79	1.933	36	7.201	1.201	87	1.368	87	15.560	2.294	166	3.301	123
1996	ΙΟΥΝ	252	30.235	1.538	84	7.235	121	8.754	1.328	112	1.556	96	38.989	2.866	196	8.791	217
1996	ΙΟΥΛ	416	106.560	1.518	183	27.204	282	24.252	1.574	143	5.005	127	130.812	3.092	326	32.209	409
1996	ΑΥΓ	479	53.678	1.231	196	13.736	629	107.085	1.185	173	30.254	569	160.763	2.416	369	43.990	1.198
1996	ΣΕΠ	266	14.041	1.224	164	2.525	116	31.112	1.428	122	7.607	122	45.153	2.652	286	10.132	238
1996	ΟΚΤ	111	4.186	866	38	984	18	5.264	918	54	987	7	9.450	1.784	92	1.971	25
1996	ΝΟΕ	103	2.902	1.140	21	683	0	3.389	1.216	30	539	12	6.291	2.356	51	1.222	12
1996	ΔΕΚ	75	3.553	860	26	620	2	2.608	825	26	331	1	6.161	1.685	52	951	3
ΣΥΝΟΛΑ		2.290	240.480	12.278	974	58.050	1.235	200.886	12.492	863	49.213	1.050	441.366	24.770	1.837	107.263	2.285
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1997	ΙΑΝ	66	2.979	775	34	552	3	3.149	805	15	491	1	6.128	1.580	49	1.043	4
1997	ΦΕΒ	50	1.918	491	16	385	0	1.499	492	9	218	0	3.417	983	25	603	0
1997	ΜΑΡ	112	6.423	1.098	71	890	23	3.389	866	30	419	1	9.812	1.964	101	1.309	24
1997	ΑΠΡ	158	10.203	1.102	127	1.343	17	9.855	1.187	138	728	11	20.058	2.289	265	2.071	28
1997	ΜΑΙ	165	9.784	1.099	106	2.859	62	7.730	1.328	84	1.004	35	17.514	2.427	190	3.863	97
1997	ΙΟΥΝ	204	33.897	1.495	135	7.851	149	8.170	1.242	82	1.354	65	42.067	2.737	217	9.205	214
1997	ΙΟΥΛ	352	97.612	1.775	189	24.460	288	22.493	1.301	178	4.694	85	120.105	3.076	367	29.154	373
1997	ΑΥΓ	382	58.400	1.676	224	15.189	592	93.994	1.170	216	23.878	568	152.394	2.846	440	39.067	1.160
1997	ΣΕΠ	201	13.079	1.304	171	2.210	81	28.989	1.198	144	6.890	110	42.068	2.502	315	9.100	191
1997	ΟΚΤ	97	5.623	1.336	50	1.023	15	7.125	1.231	78	733	16	12.748	2.567	128	1.756	31
1997	ΝΟΕ	73	3.031	1.418	13	569	5	3.594	1.468	34	471	2	6.625	2.886	47	1.040	7
1997	ΔΕΚ	73	5.016	1.436	45	845	4	3.317	1.123	73	429	0	8.333	2.559	118	1.274	4
ΣΥΝΟΛΑ		1.933	247.965	15.005	1.181	58.176	1.239	193.304	13.411	1.081	41.309	894	441.269	28.416	2.262	99.485	2.133
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1998	ΙΑΝ	77	3.239	1.056	43	557	2	3.690	1.109	46	468	3	6.929	2.165	89	1.025	5
1998	ΦΕΒ	55	2.789	1.269	20	416	4	2.215	998	32	273	6	5.004	2.267	52	689	10
1998	ΜΑΡ	73	6.065	1.413	69	806	1	2.843	1.092	44	312	1	8.908	2.505	113	1.118	2
1998	ΑΠΡ	99	9.932	1.221	124	1.380	17	5.071	977	108	507	15	15.003	2.198	232	1.887	32
1998	ΜΑΙ	160	9.953	1.424	97	1.964	38	4.931	1.139	79	694	20	14.884	2.563	176	2.658	58
1998	ΙΟΥΝ	200	29.825	1.394	93	6.769	74	6.610	1.583	74	1.165	49	36.435	2.977	167	7.934	123
1998	ΙΟΥΛ	300	93.403	1.955	163	24.410	156	20.318	1.428	166	3.954	52	113.721	3.383	329	28.364	208
1998	ΑΥΓ	299	49.739	1.277	214	12.471	464	67.093	1.123	178	16.306	378	116.832	2.400	392	28.777	842
1998	ΣΕΠ	191	13.136	1.479	174	1.713	68	25.630	1.398	143	5.599	53	38.766	2.877	317	7.312	121
1998	ΟΚΤ	95	5.569	1.559	68	911	6	5.980	1.289	86	843	8	11.549	2.848	154	1.754	14
1998	ΝΟΕ	92	3.163	1.280	19	610	4	2.916	1.001	38	439	6	6.079	2.281	57	1.049	10
1998	ΔΕΚ	90	3.297	902	21	794	3	2.182	684	53	232	0	5.479	1.586	74	1.026	3
ΣΥΝΟΛΑ		1.731	230.110	16.229	1.105	52.801	837	149.479	13.821	1.047	30.792	591	379.589	30.050	2.152	83.593	1.428

Λιμένας Ηγουμενίτσας Αναλυτικός Πίνακας Διακίνησης Γραμμών Ιταλίας																	
Γραμμή : Ηγουμενίτσα - Brindisi																	
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜΩ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1999	ΙΑΝ		2 083	753	30	390	1	3 229	733	49	406	3	5 312	1 486	79	796	4
1999	ΦΕΒ		1 786	742	22	277	0	1 648	625	27	208	0	3 434	1 367	49	485	0
1999	ΜΑΡ		5 696	631	54	933	3	2 961	1 273	40	366	4	8 657	1 904	94	1 299	7
1999	ΑΠΡ		5 692	1 212	61	1 084	3	4 156	1 053	67	459	7	9 848	2 265	128	1 543	10
1999	ΜΑΙ		9 133	1 566	104	1 573	47	4 439	1 521	72	488	14	13 572	3 087	176	2 061	61
1999	ΙΟΥΝ		36 708	2 030	123	7 926	57	7 119	1 355	144	782	20	43 827	3 385	267	8 708	77
1999	ΙΟΥΛ		105 036	2 464	185	27 001	103	26 825	1 534	197	5 258	60	131 861	3 998	382	32 259	163
1999	ΑΥΓ		47 829	1 732	227	12 045	335	74 127	1 319	242	17 679	212	121 956	3 051	469	29 724	547
1999	ΣΕΠ		12 571	1 657	169	2 526	29	28 856	1 311	160	6 700	49	41 427	2 968	329	9 226	78
1999	ΟΚΤ		7 372	1 889	87	1 888	1	6 122	1 201	83	877	2	13 494	3 090	170	2 765	3
1999	ΝΟΕ		4 304	1 792	63	792	2	2 885	1 343	42	400	0	7 189	3 135	105	1 192	2
1999	ΔΕΚ		8 838	1 500	66	2 317	0	2 181	893	56	285	0	11 019	2 393	122	2 602	0
ΣΥΝΟΛΑ		0	247 048	17 968	1 191	58 752	581	164 548	14 161	1 179	33 908	371	411 596	32 129	2 370	92 660	952
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜΩ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
2000	ΙΑΝ		2 722	877	72	524	4	5 318	861	76	674	0	8 040	1 738	148	1 198	4
2000	ΦΕΒ		3 156	1 218	57	446	0	2 729	981	47	328	0	5 885	2 199	104	774	0
2000	ΜΑΡ		5 403	1 531	84	857	0	3 387	899	53	380	1	8 790	2 430	137	1 237	1
2000	ΑΠΡ		9 289	1 708	106	1 919	16	4 738	961	85	600	10	14 027	2 669	191	2 519	26
2000	ΜΑΙ		9 008	1 707	114	1 524	26	6 258	1 502	94	700	18	15 266	3 209	208	2 224	44
2000	ΙΟΥΝ		34 510	2 587	101	7 574	50	7 292	1 531	106	927	28	41 802	4 118	207	8 501	78
2000	ΙΟΥΛ		115 465	3 012	208	24 303	143	20 189	1 824	191	3 468	52	135 654	4 836	399	27 771	195
2000	ΑΥΓ		38 947	2 034	240	9 380	338	84 525	1 610	263	21 902	241	123 472	3 644	503	31 282	579
2000	ΣΕΠ		11 677	2 145	191	1 717	39	28 048	1 752	154	6 539	44	39 725	3 897	345	8 256	83
2000	ΟΚΤ		5 496	1 806	76	716	12	7 406	1 757	89	1 145	12	12 902	3 563	165	1 861	24
2000	ΝΟΕ		3 971	1 781	48	464	3	3 793	1 497	43	465	0	7 764	3 278	91	929	3
2000	ΔΕΚ		6 237	1 556	55	1 031	2	2 988	1 128	49	325	2	9 225	2 684	104	1 356	4
ΣΥΝΟΛΑ		0	245 881	21 962	1 352	50 455	633	176 671	16 303	1 250	37 453	408	422 552	38 265	2 602	87 908	1 041

Γραμμή : Ηγουμενίτσα - Trieste & Ηγουμενίτσα - Venezia

Γραμμή : Ηγουμενίτσα - Trieste & Ηγουμενίτσα - Venezia

Τμήμα: Υποπεριφέρεια - Trieste & Υποπεριφέρεια - Venezia																	
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_P AX	MONTH_L OR	MONTH_B US	MONTH_P CAR	MONTH_ MOTOS
1990	ΙΑΝ												0	0	0	0	0
1990	ΦΕΒ												0	0	0	0	0
1990	ΜΑΡ												0	0	0	0	0
1990	ΑΠΡ												0	0	0	0	0
1990	ΜΑΙ												0	0	0	0	0
1990	ΙΟΥΝ												0	0	0	0	0
1990	ΙΟΥΛ												0	0	0	0	0
1990	ΑΥΓ												0	0	0	0	0
1990	ΣΕΠ												0	0	0	0	0
1990	ΟΚΤ												0	0	0	0	0
1990	ΝΟΕ												0	0	0	0	0
1990	ΔΕΚ												0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_P AX	MONTH_L OR	MONTH_B US	MONTH_P CAR	MONTH_ MOTOS
1991	ΙΑΝ												0	0	0	0	0
1991	ΦΕΒ												0	0	0	0	0
1991	ΜΑΡ												0	0	0	0	0
1991	ΑΠΡ												0	0	0	0	0
1991	ΜΑΙ												0	0	0	0	0
1991	ΙΟΥΝ												0	0	0	0	0
1991	ΙΟΥΛ												0	0	0	0	0
1991	ΑΥΓ												0	0	0	0	0
1991	ΣΕΠ												0	0	0	0	0
1991	ΟΚΤ												0	0	0	0	0
1991	ΝΟΕ												0	0	0	0	0
1991	ΔΕΚ												0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_P AX	MONTH_L OR	MONTH_B US	MONTH_P CAR	MONTH_ MOTOS
1992	ΙΑΝ												0	0	0	0	0
1992	ΦΕΒ												0	0	0	0	0
1992	ΜΑΡ												0	0	0	0	0
1992	ΑΠΡ												0	0	0	0	0
1992	ΜΑΙ												0	0	0	0	0
1992	ΙΟΥΝ												0	0	0	0	0
1992	ΙΟΥΛ												0	0	0	0	0
1992	ΑΥΓ												0	0	0	0	0
1992	ΣΕΠ												0	0	0	0	0
1992	ΟΚΤ												0	0	0	0	0
1992	ΝΟΕ												0	0	0	0	0
1992	ΔΕΚ												0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH P AX	MONTH L OR	MONTH B US	MONTH_P CAR	MONTH_M OTOS
1993	ΙΑΝ												0	0	0	0	0
1993	ΦΕΒ												0	0	0	0	0
1993	ΜΑΡ												0	0	0	0	0
1993	ΑΠΡ	2	155	23	0	95	4	110	18	0	85	0	265	41	0	180	4
1993	ΜΑΙ	6	98	28	3	108	25	39	38	7	39	9	137	66	10	147	34
1993	ΙΟΥΝ	8	632	62	48	260	34	582	86	42	128	52	1.214	148	90	388	86
1993	ΙΟΥΛ	2	1.204	25	21	388	30	404	41	11	107	14	1.608	66	32	495	44
1993	ΑΥΓ	9	2.261	23	1	330	100	2.433	110	1	334	113	4.694	133	2	664	213
1993	ΣΕΠ	8	1.381	198	2	458	85	3.198	188	2	1.131	154	4.579	386	4	1.589	239
1993	ΟΚΤ	5	504	132	0	168	4	993	132	0	390	25	1.497	264	0	558	29
1993	ΝΟΕ	3	211	76	0	89	0	285	75	0	75	2	496	151	0	164	2
1993	ΔΕΚ	5	79	19	0	33	0	66	25	0	17	0	145	44	0	50	0
ΣΥΝΟΛΟ		48	6.525	586	75	1.929	282	8.110	713	63	2.306	369	14.635	1.299	138	4.235	651
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH P AX	MONTH L OR	MONTH_B US	MONTH_P CAR	MONTH M OTOS
1994	ΙΑΝ	3	75	34	0	33	0	63	24	0	16	0	138	58	0	49	0
1994	ΦΕΒ	4	129	70	0	70	1	94	36	0	26	0	223	106	0	96	1
1994	ΜΑΡ	8	368	80	0	159	3	183	68	0	51	0	551	148	0	210	3
1994	ΑΠΡ	6	529	82	0	249	4	232	57	0	62	1	761	139	0	311	5
1994	ΜΑΙ	4	225	74	0	133	0	154	38	0	41	0	379	112	0	174	0
1994	ΙΟΥΝ	4	1.319	36	0	487	98	401	30	0	136	38	1.720	66	0	623	136
1994	ΙΟΥΛ	5	5.156	76	0	1.748	118	2.092	76	0	692	106	7.248	152	0	2.440	224
1994	ΑΥΓ	10	2.904	30	0	1.056	187	4.446	48	0	1.451	201	7.350	78	0	2.507	388
1994	ΣΕΠ	8	973	60	0	20	65	1.331	32	1	1.108	111	2.304	92	1	1.128	176
1994	ΟΚΤ	10	480	88	0	190	7	741	72	0	314	12	1.221	160	0	504	19
1994	ΝΟΕ	2	95	28	0	71	0	162	41	0	55	0	257	69	0	126	0
1994	ΔΕΚ	4	133	34	0	61	0	120	29	0	41	0	253	63	0	92	0
ΣΥΝΟΛΟ		68	12.386	692	0	4.267	483	10.019	551	1	3.993	469	22.405	1.243	1	8.260	952
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH P AX	MONTH L OR	MONTH_B US	MONTH_P CAR	MONTH M OTOS
1995	ΙΑΝ	2	43	3	0	25	0	58	23	0	11	0	101	26	0	36	0
1995	ΦΕΒ												0	0	0	0	0
1995	ΜΑΡ												0	0	0	0	0
1995	ΑΠΡ	60	2.289	218	11	755	14	1.787	363	16	308	13	4.076	581	27	1.063	27
1995	ΜΑΙ	83	2.364	322	4	927	92	1.454	471	3	338	57	3.818	793	7	1.265	149
1995	ΙΟΥΝ	78	5.124	367	8	1.810	168	2.861	450	7	689	249	7.985	817	15	2.499	417
1995	ΙΟΥΛ	79	12.056	311	13	3.825	317	4.916	626	12	1.416	195	16.972	937	25	5.241	512
1995	ΑΥΓ	80	10.008	237	9	2.772	366	13.788	719	16	4.083	408	23.796	956	25	6.855	774
1995	ΣΕΠ	78	2.938	411	15	977	157	11.137	485	13	3.826	326	14.075	896	28	4.803	483
1995	ΟΚΤ	67	1.870	472	15	690	4	3.506	621	6	1.145	64	5.376	1.093	21	1.835	68
1995	ΝΟΕ	44	680	165	3	323	0	1.081	263	3	289	5	1.761	428	6	612	5
1995	ΔΕΚ	37	557	130	4	223	0	847	191	4	180	0	1.404	321	8	403	0
ΣΥΝΟΛΑ		608	37.929	2.636	82	12.327	1.118	41.435	4.212	80	12.285	1.317	79.364	6.848	162	24.612	2.435

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_P AX	MONTH_L OR	MONTH_B US	MONTH_P CAR	MONTH_M OTOS
1996	ΙΑΝ	38	679	105	1	205	0	617	177	0	129	0	1.296	282	1	334	0
1996	ΦΕΒ	33	984	99	2	180	0	1.005	129	3	89	0	1.989	228	5	269	0
1996	ΜΑΡ	36	2.126	121	5	423	1	914	180	4	129	0	3.040	301	9	552	1
1996	ΑΠΡ	56	2.860	215	9	806	17	2.064	480	10	493	19	4.924	695	19	1.299	36
1996	ΜΑΙ	62	4.476	347	15	1.629	127	2.474	610	12	582	81	6.950	957	27	2.211	208
1996	ΙΟΥΝ	59	6.946	318	8	2.678	171	3.282	426	4	1.086	187	10.228	744	12	3.764	358
1996	ΙΟΥΛ	61	15.478	194	15	4.784	270	7.037	442	11	2.050	238	22.515	636	26	6.834	508
1996	ΑΥΓ	63	12.422	244	18	4.207	432	17.497	285	4	11.440	393	29.919	529	22	15.647	825
1996	ΣΕΠ	60	4.444	385	19	1.480	176	10.396	285	8	3.686	261	14.840	670	27	5.166	437
1996	ΟΚΤ	49	1.949	364	10	656	9	3.804	523	7	1.305	37	5.753	887	17	1.961	46
1996	ΝΟΕ	32	878	291	6	345	0	1.636	533	2	429	1	2.514	824	8	774	1
1996	ΔΕΚ	23	929	295	1	279	5	921	360	2	196	3	1.850	655	3	475	8
ΣΥΝΟΛΑ		572	54.171	2.978	109	17.672	1.208	51.647	4.430	67	21.614	1.220	105.818	7.408	176	39.286	2.428
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_P AX	MONTH_L OR	MONTH_B US	MONTH_P CAR	MONTH_M OTOS
1997	ΙΑΝ	28	928	166	4	283	0	865	362	0	207	0	1.793	528	4	490	0
1997	ΦΕΒ	28	939	204	1	274	0	1.084	322	0	210	0	2.023	526	1	484	0
1997	ΜΑΡ	37	1.591	225	3	560	2	977	271	2	268	1	2.568	496	5	828	3
1997	ΑΠΡ	91	5.195	566	36	1.654	45	2.885	789	15	599	14	8.080	1.355	51	2.253	59
1997	ΜΑΙ	80	4.676	517	24	1.518	156	3.417	640	12	937	96	8.093	1.157	36	2.455	252
1997	ΙΟΥΝ	113	9.529	733	25	3.541	347	5.051	811	11	1.666	387	14.580	1.544	36	5.207	734
1997	ΙΟΥΛ	124	22.673	576	24	7.969	370	10.463	902	26	3.082	258	33.136	1.478	50	11.051	628
1997	ΑΥΓ	129	21.299	674	28	6.888	665	25.547	703	18	7.999	510	46.846	1.377	46	14.887	1.175
1997	ΣΕΠ	105	5.952	764	30	1.812	229	14.902	646	8	5.357	293	20.854	1.410	38	7.169	522
1997	ΟΚΤ	99	2.800	510	20	899	9	4.570	630	11	1.650	46	7.370	1.140	31	2.549	55
1997	ΝΟΕ	61	1.647	497	7	514	2	1.654	486	2	511	3	3.301	983	9	1.025	5
1997	ΔΕΚ	57	1.531	447	6	645	2	1.444	427	3	378	1	2.975	874	9	1.023	3
ΣΥΝΟΛΑ		952	78.760	5.879	208	26.557	1.827	72.859	6.989	108	22.864	1.609	151.619	12.868	316	49.421	3.436
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_P AX	MONTH_L OR	MONTH_B US	MONTH_P CAR	MONTH_M OTOS
1998	ΙΑΝ	51	1.086	337	2	464	0	1.138	398	0	306	0	2.224	735	2	770	0
1998	ΦΕΒ	50	1.182	410	0	479	2	1.117	446	1	195	0	2.299	856	1	674	2
1998	ΜΑΡ	57	2.071	590	8	889	2	1.570	618	5	311	1	3.641	1.208	13	1.200	3
1998	ΑΠΡ	105	5.661	672	37	1.911	21	3.283	875	11	668	16	8.944	1.547	48	2.579	37
1998	ΜΑΙ	105	7.116	679	40	3.064	252	3.448	1.017	7	930	88	10.564	1.696	47	3.994	340
1998	ΙΟΥΝ	109	10.481	682	25	4.162	211	6.074	1.080	14	1.824	234	16.555	1.762	39	5.986	445
1998	ΙΟΥΛ	147	19.882	856	42	6.808	361	11.577	864	32	2.961	279	31.459	1.720	74	9.769	640
1998	ΑΥΓ	124	19.308	750	30	6.097	554	23.442	883	18	6.561	395	42.750	1.633	48	12.658	949
1998	ΣΕΠ	118	6.144	715	36	2.108	137	14.071	813	18	4.509	232	20.215	1.528	54	6.617	369
1998	ΟΚΤ	111	3.431	700	16	1.509	20	4.508	930	5	1.480	43	7.939	1.630	21	2.989	63
1998	ΝΟΕ	65	1.989	512	2	1.069	0	1.787	712	3	474	0	3.776	1.224	5	1.543	0
1998	ΔΕΚ	60	1.575	483	4	672	2	1.303	428	2	308	1	2.878	911	6	980	3
ΣΥΝΟΛΑ		1.102	79.926	7.386	242	29.232	1.562	73.318	9.064	116	20.527	1.289	153.244	16.450	358	49.759	2.851

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_P AX	MONTH L OR	MONTH B US	MONTH_P CAR	MONTH M OTOS
1999	ΙΑΝ		1.549	459	4	564	1	1.816	670	5	371	0	3.365	1.129	9	935	1
1999	ΦΕΒ		1.210	394	3	392	4	1.121	459	2	216	0	2.331	853	5	608	4
1999	ΜΑΡ		2.865	563	14	1.036	12	2.203	679	14	380	3	5.068	1.242	28	1.416	15
1999	ΑΠΡ		4.285	865	13	1.524	28	4.058	1.176	9	985	14	8.343	2.041	22	2.509	42
1999	ΜΑΙ		6.793	918	14	2.924	154	3.638	1.184	16	737	79	10.431	2.102	30	3.661	233
1999	ΙΟΥΝ		10.851	1.015	12	4.475	171	5.457	1.144	14	1.390	142	16.308	2.159	26	5.865	313
1999	ΙΟΥΛ		23.091	1.387	20	7.456	451	14.078	1.444	28	3.546	211	37.169	2.831	48	11.002	662
1999	ΑΥΓ		17.193	1.280	30	6.520	343	21.242	1.375	32	5.826	330	38.435	2.655	62	12.346	673
1999	ΣΕΠ		8.372	1.639	30	3.063	137	15.809	1.308	17	4.928	236	24.181	2.947	47	7.991	373
1999	ΟΚΤ		5.992	1.486	19	2.765	18	6.020	1.289	14	1.711	27	12.012	2.775	33	4.476	45
1999	ΝΟΕ		3.244	912	4	1.648	0	2.915	1.140	7	790	3	6.159	2.052	11	2.438	3
1999	ΔΕΚ		5.250	803	4	2.576	0	2.347	773	8	543	0	7.597	1.576	12	3.119	0
ΣΥΝΟΛΑ		0	90.695	11.721	167	34.943	1.319	80.704	12.641	166	21.423	1.045	171.399	24.362	333	56.366	2.364
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH P AX	MONTH L OR	MONTH B US	MONTH_P CAR	MONTH M OTOS
2000	ΙΑΝ		3.176	782	3	1.473	0	2.898	843	3	749	4	6.074	1.625	6	2.222	4
2000	ΦΕΒ		2.726	685	2	1.481	0	1.859	818	4	357	0	4.585	1.503	6	1.838	0
2000	ΜΑΡ		4.336	855	7	2.359	2	2.489	875	11	349	1	6.825	1.730	18	2.708	3
2000	ΑΠΡ		10.026	1.327	21	4.216	124	4.002	1.258	15	835	37	14.028	2.585	36	5.051	161
2000	ΜΑΙ		9.906	820	32	4.012	230	5.781	1.659	17	1.439	101	15.687	2.479	49	5.451	331
2000	ΙΟΥΝ		16.469	1.354	26	6.147	301	8.471	1.597	17	2.443	286	24.940	2.951	43	8.590	587
2000	ΙΟΥΛ		35.266	1.319	49	11.035	317	15.860	1.836	36	3.999	208	51.126	3.155	85	15.034	525
2000	ΑΥΓ		25.630	1.341	51	8.592	386	32.538	1.531	34	9.186	371	58.168	2.872	85	17.770	757
2000	ΣΕΠ		12.515	1.337	46	4.705	234	21.718	1.361	25	6.601	260	34.233	2.698	71	11.306	494
2000	ΟΚΤ		6.475	1.494	15	2.917	27	8.761	1.714	27	2.369	65	15.236	3.208	42	5.286	92
2000	ΝΟΕ		4.239	1.562	2	2.056	1	3.800	1.525	3	1.035	5	8.039	3.087	5	3.091	6
2000	ΔΕΚ		6.483	1.365	2	2.916	7	3.328	1.281	9	716	2	9.811	2.646	11	3.632	9
ΣΥΝΟΛΑ		0	137.247	14.241	256	51.909	1.629	111.505	16.298	201	30.078	1.340	248.752	30.539	457	81.987	2.969

Γραμμή : Ηγουμενίτσα - Otranto

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH P AX	MONTH OR L	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1996	ΙΑΝ		15	2		3		3	3				18	5	0	3	0	
1996	ΦΕΒ		30			11		10	5		2		40	5	0	13	0	
1996	ΜΑΡ		40	1		13	1	6	5		1		46	6	0	14	1	
1996	ΑΠΡ		27	1		7		33	33				60	34	0	7	0	
1996	ΜΑΙ		22			8		22	22				44	22	0	8	0	
1996	ΙΟΥΝ		42	8		12		24	24				66	32	0	12	0	
1996	ΙΟΥΛ		235	28		64	6	45	45				280	73	0	64	6	
1996	ΑΥΓ		356	6		87	19	30	30				386	36	0	87	19	
1996	ΣΕΠ		111	8		28	7	52	52				163	60	0	28	7	
1996	ΟΚΤ		36	19		6		55	55				91	74	0	6	0	
1996	ΝΟΕ		22	14				59	51				81	65	0	0	0	
1996	ΔΕΚ		17	11		3		68	66				85	77	0	3	0	
ΣΥΝΟΛΑ			0	953	98	0	242	33	407	391	0	3	0	1.360	489	0	245	33
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH P AX	MONTH L OR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1997	ΙΑΝ		153	85	2			141	107		13		294	192	2	13	0	
1997	ΦΕΒ		45	40		2		58	58				103	98	0	2	0	
1997	ΜΑΡ		54	47		2		104	104				158	151	0	2	0	
1997	ΑΠΡ		31	37				10	10				41	47	0	0	0	
1997	ΜΑΙ												0	0	0	0	0	
1997	ΙΟΥΝ												0	0	0	0	0	
1997	ΙΟΥΛ												0	0	0	0	0	
1997	ΑΥΓ												0	0	0	0	0	
1997	ΣΕΠ												0	0	0	0	0	
1997	ΟΚΤ												0	0	0	0	0	
1997	ΝΟΕ												0	0	0	0	0	
1997	ΔΕΚ												0	0	0	0	0	
ΣΥΝΟΛΑ			0	283	209	2	4	0	313	279	0	13	0	596	488	2	17	0
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH P AX	MONTH L OR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1998	ΙΑΝ												0	0	0	0	0	
1998	ΦΕΒ												0	0	0	0	0	
1998	ΜΑΡ												0	0	0	0	0	
1998	ΑΠΡ												0	0	0	0	0	
1998	ΜΑΙ												0	0	0	0	0	
1998	ΙΟΥΝ												0	0	0	0	0	
1998	ΙΟΥΛ												0	0	0	0	0	
1998	ΑΥΓ												0	0	0	0	0	
1998	ΣΕΠ												0	0	0	0	0	
1998	ΟΚΤ												0	0	0	0	0	
1998	ΝΟΕ												0	0	0	0	0	
1998	ΔΕΚ												0	0	0	0	0	
ΣΥΝΟΛΑ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	

[illegible]

Λιμένας Πάτρας: Αναλυτικός Πίνακας Γραμμών Ιταλίας

Γραμμή: Πάτρα - Ancona

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1990	ΙΑΝ	6	51	4.441	1.627	10	1.238	14	3.756	1.602	7	746	13	8.197	3.229	17	1.984	27
1990	ΦΕΒ	8	58	4.040	1.677	5	1.115	8	2.852	1.249	7	535	8	6.892	2.926	12	1.650	16
1990	ΜΑΡ	10	63	6.445	1.825	56	1.301	54	4.406	1.446	39	600	18	10.851	3.271	95	1.901	72
1990	ΑΠΡ	9	71	15.773	1.638	107	2.692	259	13.938	1.438	117	1.754	112	29.711	3.076	224	4.446	371
1990	ΜΑΙ	11	78	14.801	1.951	87	3.427	528	11.004	1.535	109	1.717	251	25.805	3.486	196	5.144	779
1990	ΙΟΥΝ	14	78	20.028	1.930	87	4.438	706	20.481	1.960	108	4.194	784	40.509	3.890	195	8.632	1.470
1990	ΙΟΥΛ	15	111	44.932	1.954	95	10.199	1.962	28.686	1.532	100	6.019	1.000	73.618	3.486	195	16.218	2.962
1990	ΑΥΓ	15	103	47.209	1.234	172	9.646	3.452	59.349	990	139	12.556	3.802	106.558	2.224	311	22.202	7.254
1990	ΣΕΠ	14	87	20.989	1.787	131	3.741	1.061	27.930	1.469	90	6.678	1.713	48.919	3.256	221	10.419	2.774
1990	ΟΚΤ	11	72	9.997	1.887	70	1.667	119	14.675	1.321	95	3.254	343	24.672	3.208	165	4.921	462
1990	ΝΟΕ	6	45	4.637	1.634	19	1.014	18	3.551	1.215	17	1.049	36	8.188	2.849	36	2.063	54
1990	ΔΕΚ	5	41	6.324	1.838	24	1.356	11	5.074	1.329	21	944	10	11.398	3.167	45	2.300	21
ΣΥΝΟΛΟ		124	858	199.616	20.982	863	41.834	8.192	195.702	17.086	849	40.046	8.070	395.318	38.068	1.712	81.880	16.262
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1991	ΙΑΝ	7	52	4.317	1.171	15	1.118	20	3.951	1.256	12	1.092	13	8.268	2.427	27	2.210	33
1991	ΦΕΒ	6	38	3.207	1.073	13	898	16	2.446	975	6	657	20	5.653	2.048	19	1.555	36
1991	ΜΑΡ	7	58	6.115	1.216	54	1.492	50	4.903	1.038	28	896	20	11.018	2.254	82	2.388	70
1991	ΑΠΡ	9	70	10.830	1.414	70	2.608	181	9.565	962	79	1.639	122	20.395	2.376	149	4.247	303
1991	ΜΑΙ	9	75	14.361	1.730	83	3.597	630	9.800	1.239	72	1.954	455	24.161	2.969	155	5.551	1.085
1991	ΙΟΥΝ	13	73	15.746	1.671	59	4.671	853	16.948	1.381	95	3.390	898	32.694	3.052	154	8.061	1.751
1991	ΙΟΥΛ	14	103	47.798	1.817	119	11.098	1.892	26.969	1.579	125	5.087	921	74.767	3.396	244	16.185	2.813
1991	ΑΥΓ	16	110	46.172	1.266	149	9.383	2.692	55.875	780	114	11.705	2.996	102.047	2.046	263	21.088	5.688
1991	ΣΕΠ	14	92	22.331	1.925	126	4.484	1.030	29.883	1.413	94	7.318	1.598	52.214	3.338	220	11.802	2.628
1991	ΟΚΤ	9	71	9.441	2.164	77	1.939	135	15.543	1.663	93	3.398	380	24.984	3.827	170	5.337	515
1991	ΝΟΕ	9	61	5.296	2.011	35	1.425	25	4.821	1.687	21	1.126	44	10.117	3.708	56	2.551	69
1991	ΔΕΚ	9	67	7.820	2.667	29	1.902	12	6.110	1.651	26	1.221	21	13.930	4.318	55	3.123	33
ΣΥΝΟΛΑ		122	868	193.434	20.125	829	44.615	7.536	186.814	15.634	765	39.483	7.488	380.248	35.759	1.594	84.098	15.024
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1992	ΙΑΝ	10	73	5.978	2.235	33	1.521	3	5.787	2.075	9	1.123	13	11.783	4.310	42	2.644	16
1992	ΦΕΒ	10	64	5.133	2.683	47	1.212	19	3.804	1.952	13	646	5	8.937	4.635	60	1.858	24
1992	ΜΑΡ	11	64	7.232	2.270	57	1.720	40	4.773	1.496	36	802	43	12.005	3.766	93	2.522	83
1992	ΑΠΡ	14	92	17.098	2.240	153	3.688	203	14.225	1.569	162	1.764	89	31.323	3.809	315	5.452	292
1992	ΜΑΙ	13	87	18.267	2.243	117	4.807	621	10.873	1.787	88	2.277	262	29.140	4.030	205	7.084	883
1992	ΙΟΥΝ	12	90	23.350	2.349	90	5.990	738	20.565	1.833	126	4.576	792	43.915	4.182	216	10.566	1.530
1992	ΙΟΥΛ	6	115	47.997	2.331	166	11.115	1.679	28.685	1.644	152	6.152	999	76.662	3.975	318	17.267	2.678
1992	ΑΥΓ	14	107	50.580	1.778	182	10.520	2.710	54.873	1.038	120	12.042	2.804	105.453	2.816	302	22.562	5.514
1992	ΣΕΠ	14	91	20.861	2.246	144	4.280	696	31.425	1.726	89	7.942	1.332	52.286	3.972	233	12.222	2.028
1992	ΟΚΤ	12	79	10.401	2.880	101	2.201	79	15.303	1.932	101	3.133	243	25.704	4.812	202	5.334	322
1992	ΝΟΕ	13	83	5.930	3.034	43	1.775	25	5.563	1.947	25	1.288	52	11.493	4.981	68	3.061	77
1992	ΔΕΚ	12	78	7.558	2.854	75	2.509	20	6.446	1.737	52	1.237	33	14.004	4.591	127	3.746	53
ΣΥΝΟΛΑ		141	1.023	220.383	29.143	1.208	51.338	6.833	202.302	20.736	973	42.980	6.667	422.685	49.879	2.181	94.318	13.500

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1993	ΙΑΝ	11	71	6.897	2.647	60	1.741	8	5.826	2.224	20	1.118	12	12.523	4.871	80	2.859	20
1993	ΦΕΒ	11	68	5.327	2.641	32	1.648	7	3.481	1.585	18	585	7	8.808	4.226	50	2.231	14
1993	ΜΑΡ	9	58	6.750	2.243	57	2.022	33	4.560	1.485	47	677	22	11.310	3.728	104	2.699	55
1993	ΑΠΡ	12	80	14.986	2.384	120	3.363	142	11.969	1.570	118	1.805	86	26.955	3.954	238	5.168	228
1993	ΜΑΙ	14	89	16.049	3.071	78	4.282	532	10.635	2.362	82	1.931	238	26.684	5.433	160	6.213	770
1993	ΙΟΥΝ	14	103	17.466	3.310	70	4.558	629	14.772	2.464	79	3.408	562	32.238	5.774	149	7.966	1.191
1993	ΙΟΥΛ	18	121	43.972	2.894	123	10.407	1.337	25.313	2.403	95	5.233	724	69.285	5.297	218	15.640	2.061
1993	ΑΥΓ	17	116	39.883	2.752	122	8.404	2.582	47.494	1.864	85	10.279	2.742	87.377	4.616	207	18.683	5.324
1993	ΣΕΠ	17	128	19.884	3.585	144	4.080	681	26.440	2.493	104	6.533	1.123	46.324	8.078	248	10.613	1.804
1993	ΟΚΤ				3.603					2.545				0	6.148	0	0	0
1993	ΝΟΕ				3.373					2.405				0	5.778	0	0	0
1993	ΔΕΚ				3.411					2.225				0	5.636	0	0	0
ΣΥΝΟΛΑ		123	832	171.014	35.914	806	40.503	5.951	150.490	25.625	648	31.569	5.516	321.504	61.539	1.454	72.072	11.467
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1994	ΙΑΝ			6.067	2.757	34	1.609	11	4.882	2.377	4	915	14	10.949	5.134	38	2.524	25
1994	ΦΕΒ			4.923	3.080	9	1.829	15	3.394	2.119	5	602	4	8.317	5.199	14	2.431	19
1994	ΜΑΡ			9.502	2.974	111	2.810	54	4.305	1.878	27	646	35	13.807	4.852	138	3.256	89
1994	ΑΠΡ			12.662	2.962	138	3.348	117	11.897	1.868	156	1.560	84	24.559	4.830	294	4.908	211
1994	ΜΑΙ			19.023	2.810	212	4.522	482	11.913	1.978	128	2.119	255	30.936	4.788	340	6.641	737
1994	ΙΟΥΝ			19.537	3.000	0	5.669	514	16.175	2.505	0	3.829	602	35.712	5.505	0	9.498	1.116
1994	ΙΟΥΛ			37.285	2.481	0	9.776	1.055	25.120	2.049	0	5.314	651	62.405	4.530	0	15.090	1.706
1994	ΑΥΓ			36.370	2.150	216	7.930	2.097	44.499	1.517	223	9.425	2.186	80.669	3.667	439	17.355	4.283
1994	ΣΕΠ			17.579	2.665	150	3.929	566	26.830	2.046	186	6.760	1.080	44.409	4.711	336	10.689	1.646
1994	ΟΚΤ			11.220	3.151	106	2.627	84	17.858	2.282	160	4.443	251	29.078	5.433	268	7.070	335
1994	ΝΟΕ			4.352	2.488	27	1.648	12	4.397	1.853	25	1.340	33	8.749	4.339	52	2.988	45
1994	ΔΕΚ			5.604	2.634	13	1.987	14	4.645	1.570	27	1.038	14	10.249	4.204	40	3.025	28
ΣΥΝΟΛΑ		0	0	184.124	33.150	1.016	47.484	5.021	175.915	24.042	941	37.991	5.219	360.039	57.192	1.957	85.475	10.240
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1995	ΙΑΝ	10	59	5.633	2.338	36	1.651	0	7.008	4.210	19	620	2	12.641	6.548	55	2.271	2
1995	ΦΕΒ	9	57	3.784	4.048	40	478	7	6.091	4.196	16	393	2	9.875	8.246	56	871	9
1995	ΜΑΡ	12	59	6.154	2.559	18	2.523	46	3.779	852	18	548	8	9.933	3.411	36	3.071	52
1995	ΑΠΡ	12	85	12.954	2.253	117	3.634	82	8.565	1.655	71	1.566	73	21.519	3.908	188	5.200	155
1995	ΜΑΙ	9	84	14.950	2.978	57	4.060	327	7.802	1.995	42	1.783	153	22.752	4.973	99	5.843	480
1995	ΙΟΥΝ	12	89	16.329	3.001	40	4.878	428	14.624	2.470	58	3.874	349	30.953	5.471	98	8.752	777
1995	ΙΟΥΛ	16	134	40.653	4.237	64	10.450	1.057	23.659	3.913	79	5.193	547	64.312	8.150	143	15.643	1.604
1995	ΑΥΓ			43.846	3.712	135	9.713	1.901	49.821	3.228	121	10.802	2.344	93.667	6.940	256	20.515	4.245
1995	ΣΕΠ			20.276	4.545	128	4.750	455	32.736	3.668	87	8.597	825	53.012	8.213	215	13.347	1.280
1995	ΟΚΤ		43	12.833	5.025	53	2.777	103	16.064	2.943	42	3.813	182	28.897	7.968	95	6.590	285
1995	ΝΟΕ		87	9.115	5.198	29	2.059	13	9.080	4.267	29	1.640	27	18.195	9.465	58	3.699	40
1995	ΔΕΚ		53	11.132	5.484	20	2.609	10	9.639	4.329	31	1.497	11	20.771	9.813	51	4.106	21
ΣΥΝΟΛΑ		80	749	197.659	45.378	737	49.582	4.429	188.868	37.728	613	40.326	4.521	366.527	83.106	1.350	89.908	8.950

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1996	ΙΑΝ		86	9.664	4.454	20	1.889	7	8.824	4.325	2	1.311	23	18.488	8.779	22	3.200	30
1996	ΦΕΒ		73	8.173	4.796	24	1.668	5	6.560	3.738	17	820	10	14.733	8.534	41	2.488	15
1996	ΜΑΡ		84	12.543	4.959	43	3.196	40	9.229	4.257	35	1.092	15	21.772	9.216	78	4.288	55
1996	ΑΠΡ		96	16.181	4.104	86	3.916	145	13.250	3.017	89	2.304	63	29.431	7.121	175	6.220	208
1996	ΜΑΙ		101	18.758	4.344	49	5.240	320	13.769	3.585	2.744	67	2.547	32.527	7.929	2.793	5.307	2.867
1996	ΙΟΥΝ		102	22.194	4.946	46	5.501	486	19.882	4.706	67	4.720	489	42.076	9.652	113	10.221	975
1996	ΙΟΥΛ		112	45.718	4.964	120	10.860	248	29.767	4.503	130	5.378	514	75.485	9.467	250	16.238	762
1996	ΑΥΓ		110	48.585	4.204	156	10.813	2.213	56.884	3.572	141	12.206	2.508	105.469	7.776	299	23.019	4.721
1996	ΣΕΠ		100	22.015	5.053	111	4.989	519	34.216	4.351	86	8.825	827	56.231	9.404	197	13.814	1.346
1996	ΟΚΤ		90	15.038	5.794	160	3.017	89	19.299	4.310	85	4.542	180	34.337	10.104	245	7.559	269
1996	ΝΟΕ		68	8.954	5.390	37	1.857	7	8.165	4.109	25	1.462	22	17.119	9.499	62	3.319	29
1996	ΔΕΚ		65	10.278	4.147	57	2.036	16	7.655	2.325	62	1.045	9	17.933	6.472	119	3.081	25
ΣΥΝΟΛΑ		0	1.084	236.101	57.155	911	54.982	4.095	227.500	46.798	3.483	43.772	7.207	465.601	103.953	4.394	98.754	11.302
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1997	ΙΑΝ		19	7.277	3.192	41	1.583	7	7.205	3.311	4	1.241	14	14.482	6.503	45	2.824	21
1997	ΦΕΒ		65	7.517	5.104	14	2.035	9	6.344	4.033	14	847	6	13.861	9.137	28	2.882	15
1997	ΜΑΡ		80	14.893	5.558	91	3.757	50	9.763	4.200	54	1.331	25	24.656	9.758	145	5.088	75
1997	ΑΠΡ		66	16.594	4.539	93	4.235	126	15.211	3.228	131	2.305	96	31.805	7.767	224	6.540	222
1997	ΜΑΙ		86	22.198	4.701	109	6.473	465	19.267	4.003	113	3.913	337	41.465	8.704	222	10.386	802
1997	ΙΟΥΝ		71	21.762	5.034	59	6.552	523	18.394	4.514	13	4.399	441	40.156	9.548	72	10.951	964
1997	ΙΟΥΛ		89	46.737	5.563	122	11.957	861	29.373	4.413	134	5.910	564	76.110	9.976	256	17.867	1.425
1997	ΑΥΓ		91	57.049	4.322	185	2.710	2.035	62.056	3.882	142	13.300	2.352	119.105	8.204	327	16.010	4.387
1997	ΣΕΠ		86	23.957	5.333	122	4.978	425	40.985	4.692	146	10.383	734	64.942	10.025	268	15.361	1.159
1997	ΟΚΤ		82	15.109	6.648	100	3.173	69	20.295	4.980	105	4.465	171	35.404	11.628	205	7.638	240
1997	ΝΟΕ		73	10.280	6.699	41	2.807	10	8.955	5.125	22	1.550	26	19.235	11.824	63	4.157	36
1997	ΔΕΚ		74	12.186	6.339	26	3.071	12	10.149	4.398	48	1.720	14	22.335	10.737	8.365	4.791	26
ΣΥΝΟΛΑ		0	879	255.559	63.032	1.003	53.131	4.592	247.997	50.779	924	51.364	4.780	503.556	113.811	8.240	104.495	9.372
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1998	ΙΑΝ			10.588	5.489	50	2.436	14	10.421	5.008	13	1.637	22	21.009	10.497	63	4.073	36
1998	ΦΕΒ			9.826	6.222	29	2.368	10	8.229	4.753	29	1.035	11	17.855	10.975	58	3.403	21
1998	ΜΑΡ			13.894	6.417	74	3.303	25	10.102	4.863	75	1.130	12	23.998	11.280	149	4.433	37
1998	ΑΠΡ			20.018	4.905	181	4.407	120	17.596	3.793	150	2.578	88	37.614	8.698	331	6.985	208
1998	ΜΑΙ			21.220	5.468	92	6.037	354	14.646	4.055	107	2.458	239	35.866	9.523	199	8.495	593
1998	ΙΟΥΝ			23.184	5.251	65	6.460	422	20.185	4.283	88	4.470	416	43.369	9.534	153	10.930	838
1998	ΙΟΥΛ			43.376	5.283	121	10.548	791	31.010	4.752	145	5.986	552	74.386	10.035	266	16.534	1.343
1998	ΑΥΓ			57.351	4.769	165	12.425	2.028	61.228	4.001	148	12.633	2.414	118.579	8.770	313	25.058	4.442
1998	ΣΕΠ			23.080	6.094	117	4.905	351	40.357	4.873	117	10.012	734	63.437	10.967	234	14.917	1.085
1998	ΟΚΤ			14.959	6.421	74	3.499	62	20.698	4.884	122	4.117	142	35.657	11.305	196	7.616	204
1998	ΝΟΕ			11.439	6.458	51	2.423	8	10.138	4.982	38	1.829	12	21.577	11.440	89	4.252	20
1998	ΔΕΚ			13.394	8.814	56	3.053	7	10.638	4.745	45	1.754	10	24.032	11.559	6.859	4.807	17
ΣΥΝΟΛΑ		0	0	262.129	69.591	1.075	61.864	4.192	255.248	54.992	1.077	49.639	4.652	517.377	124.583	8.910	111.503	8.844

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS		
1999	ΙΑΝ			11.607	5.259	53	2.908	5	11.257	5.575	15	1.805	9	22.864	10.834	68	4.713	14		
1999	ΦΕΒ			10.554	6.759	48	2.200	6	9.453	5.742	36	1.082	5	20.007	12.501	84	3.282	11		
1999	ΜΑΡ			17.637	7.743	109	4.248	22	12.117	6.155	49	1.379	8	29.754	13.898	158	5.627	30		
1999	ΑΠΡ			17.701	6.219	98	4.072	51	16.449	4.943	104	2.612	57	34.150	11.162	202	6.684	108		
1999	ΜΑΙ			20.907	7.049	66	5.960	249	14.177	5.587	83	2.244	174	35.084	12.636	149	8.204	423		
1999	ΙΟΥΝ			28.356	7.225	61	7.388	361	20.372	6.361	79	4.027	354	46.728	13.586	140	11.415	715		
1999	ΙΟΥΛ			48.077	6.845	133	11.360	571	34.047	6.342	119	6.501	448	82.124	13.187	252	17.861	1.019		
1999	ΑΥΓ			55.340	5.875	173	12.283	1.679	57.247	5.021	128	11.701	1.835	112.587	10.896	301	23.984	3.514		
1999	ΣΕΠ			25.006	7.029	131	5.341	258	38.701	5.637	102	9.542	539	63.707	12.666	233	14.883	797		
1999	ΟΚΤ			18.396	8.055	84	4.035	58	22.020	8.295	104	4.593	150	40.416	14.350	188	8.628	208		
1999	ΝΟΕ			13.189	7.821	79	2.581	12	10.905	6.100	34	1.785	15	24.094	13.921	113	4.346	27		
1999	ΔΕΚ			18.445	8.274	66	4.441	9	13.832	5.905	72	1.997	3	32.277	14.179	8.346	6.438	12		
ΣΥΝΟΛΑ				0	0	283.215	84.153	1.101	66.797	3.281	260.577	69.683	925	49.268	3.597	543.792	153.816	10.234	116.065	6.878
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS		
2000	ΙΑΝ			16.057	6.850	90	3.485	47	14.077	6.745	75	2.006	4	30.134	13.595	165	5.491	51		
2000	ΦΕΒ			12.774	7.783	26	2.837	6	10.214	6.469	18	1.122	6	22.988	14.252	44	3.959	12		
2000	ΜΑΡ			17.681	8.284	100	3.540	122	13.857	8.704	82	1.457	13	31.538	14.988	162	4.997	135		
2000	ΑΠΡ			25.733	8.085	118	6.107	133	19.029	5.408	140	2.531	102	44.762	12.393	258	8.038	235		
2000	ΜΑΙ			23.280	6.483	128	5.241	241	19.534	5.727	117	3.159	178	42.794	12.210	243	8.400	419		
2000	ΙΟΥΝ			28.849	6.173	110	7.362	362	24.742	5.946	110	4.925	438	53.591	12.119	220	12.287	800		
2000	ΙΟΥΛ			57.085	5.416	152	12.814	688	42.086	5.587	177	7.237	488	99.171	11.003	329	20.051	1.176		
2000	ΑΥΓ			55.339	5.251	182	11.567	1.590	67.433	4.156	164	13.806	1.909	122.772	9.407	348	25.473	3.499		
2000	ΣΕΠ			30.590	7.173	197	6.042	336	42.518	4.913	161	9.973	559	73.108	12.086	358	16.015	895		
2000	ΟΚΤ			19.690	6.489	90	4.184	62	24.325	5.332	103	4.757	142	44.015	11.821	193	8.941	204		
2000	ΝΟΕ			13.692	7.207	49	2.672	5	12.575	5.948	43	1.958	21	28.267	13.155	92	4.630	26		
2000	ΔΕΚ			18.857	7.552	74	4.332	9	14.427	5.376	65	2.149	9	33.284	12.928	7.617	6.481	18		
ΣΥΝΟΛΑ				0	0	319.607	81.646	1.314	70.183	3.601	304.817	88.311	1.235	55.180	3.869	624.424	149.957	10.027	125.363	7.470

Λιμένας Πάτρας: Αναλυτικός Πίνακας Γραμμών Ιταλίας																		
Γραμμή: Πάτρα - Bari																		
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1990	ΙΑΝ	4	33	2.080	1.083	6	256	1	2.120	1.207	0	188	15	4.200	2.290	6	444	16
1990	ΦΕΒ	3	28	1.596	926	4	147	0	1.484	925	3	94	0	3.080	1.851	7	241	0
1990	ΜΑΡ	4	33	2.589	1.111	8	223	5	2.036	1.177	5	112	1	4.625	2.288	13	335	6
1990	ΑΠΡ	5	38	4.253	941	22	414	20	3.561	856	36	232	7	7.814	1.797	58	646	27
1990	ΜΑΙ	5	33	2.408	877	4	462	10	1.413	669	2	211	9	3.821	1.546	6	673	19
1990	ΙΟΥΝ	4	39	3.591	895	3	651	52	2.907	827	8	419	33	6.498	1.722	11	1.070	85
1990	ΙΟΥΛ	3	32	7.721	516	21	1.448	118	5.043	549	27	678	29	12.764	1.065	48	2.126	147
1990	ΑΥΓ	4	46	11.265	349	34	2.010	272	11.654	352	48	2.333	254	22.919	701	80	4.343	526
1990	ΣΕΠ	4	33	3.426	545	15	542	39	4.201	465	4	769	49	7.627	1.010	19	1.311	88
1990	ΟΚΤ	2	25	1.790	582	5	228	4	2.430	634	6	294	16	4.220	1.216	11	522	20
1990	ΝΟΕ	2	21	1.776	714	10	185	1	1.814	811	6	153	4	3.590	1.525	16	338	5
1990	ΔΕΚ	3	22	2.383	929	5	223	5	1.682	757	5	138	0	4.065	1.686	10	361	5
ΣΥΝΟΛΟ		43	383	44.876	9.468	137	6.789	527	40.345	9.229	148	5.621	417	85.223	18.697	285	12.410	944
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1991	ΙΑΝ	2	25	1.473	511	4	173	0	1.809	676	1	159	0	3.282	1.187	5	332	0
1991	ΦΕΒ	2	23	1.425	719	0	135	1	1.304	854	0	104	0	2.729	1.373	0	239	1
1991	ΜΑΡ	2	25	2.743	1.061	5	406	5	1.935	824	4	236	1	4.678	1.885	9	642	6
1991	ΑΠΡ	2	25	2.517	631	7	426	12	2.341	717	3	305	3	4.858	1.348	10	731	15
1991	ΜΑΙ	2	27	2.647	761	1	603	18	2.273	793	3	380	11	4.920	1.554	4	983	29
1991	ΙΟΥΝ	5	48	5.112	714	11	1.185	30	3.699	697	23	808	38	8.811	1.411	34	1.993	68
1991	ΙΟΥΛ	6	81	13.996	1.243	37	2.921	177	5.723	1.015	25	1.045	42	19.719	2.258	62	3.966	219
1991	ΑΥΓ	5	76	14.480	612	38	2.994	387	16.094	687	82	3.269	278	30.574	1.279	100	6.263	665
1991	ΣΕΠ	7	41	4.948	1.008	13	1.047	39	6.328	982	14	1.448	59	11.276	1.990	27	2.493	98
1991	ΟΚΤ	3	37	3.874	1.475	23	555	20	4.153	1.213	15	589	20	7.827	2.688	38	1.144	40
1991	ΝΟΕ	3	33	2.716	1.438	21	298	3	2.529	1.334	21	216	11	5.245	2.772	42	514	14
1991	ΔΕΚ	3	32	3.581	1.265	29	419	24	1.789	918	11	141	0	5.370	2.183	40	560	24
ΣΥΝΟΛΑ		42	473	59.312	11.438	189	11.162	716	49.977	10.490	182	8.698	463	109.289	21.928	371	19.860	1.179
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1992	ΙΑΝ	3	35	2.468	1.205	17	272	9	2.499	1.318	11	195	2	4.087	2.521	28	487	11
1992	ΦΕΒ	3	32	2.704	1.593	17	245	4	2.147	1.397	9	100	1	4.851	2.990	26	345	5
1992	ΜΑΡ	3	32	2.897	1.340	16	318	10	2.382	1.311	8	168	2	5.279	2.651	24	486	12
1992	ΑΠΡ	3	29	4.225	1.029	23	594	28	2.747	988	16	277	22	6.972	2.017	39	871	50
1992	ΜΑΙ	3	30	4.568	1.010	12	1.069	35	2.857	1.081	4	441	17	7.425	2.091	16	1.510	52
1992	ΙΟΥΝ	7	55	5.395	1.123	7	1.336	35	4.235	1.544	8	669	28	9.630	2.667	15	2.005	63
1992	ΙΟΥΛ	5	76	12.980	1.542	15	2.961	172	8.338	1.396	22	1.190	64	21.318	2.938	37	4.151	236
1992	ΑΥΓ	6	84	14.274	1.118	18	3.098	378	18.725	1.235	33	3.384	325	32.999	2.353	51	6.482	703
1992	ΣΕΠ	6	50	4.304	1.256	3.098	732	39	6.275	1.237	5	1.098	47	10.579	2.493	3.103	1.830	86
1992	ΟΚΤ	6	44	3.503	1.598	10	423	16	3.518	1.508	11	302	17	7.021	3.104	21	725	33
1992	ΝΟΕ	5	53	3.128	1.993	8	293	10	2.696	1.538	7	213	8	5.824	3.531	15	506	18
1992	ΔΕΚ	5	47	4.008	2.261	19	409	3	2.375	1.602	4	170	0	6.383	3.663	23	579	3
ΣΥΝΟΛΑ		55	567	64.454	17.066	3.260	11.750	739	58.794	16.153	138	8.207	533	123.248	33.219	3.398	19.957	1.272

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1993	ΙΑΝ	4	37	2.871	1.962	6	242	0	2.179	1.399	1	166	0	5.050	3.361	7	408	0
1993	ΦΕΒ	4	48	3.084	2.547	1	232	0	2.079	1.549	3	111	0	5.183	4.096	4	343	0
1993	ΜΑΡ	4	53	5.099	3.192	20	390	3	3.021	1.864	11	125	0	8.120	5.056	31	515	3
1993	ΑΠΡ	6	51	5.291	2.603	22	566	5	2.785	1.497	12	247	1	8.076	4.100	34	813	6
1993	ΜΑΙ	8	62	5.374	2.832	17	860	18	2.748	1.729	7	185	1	8.122	4.561	24	1.045	19
1993	ΙΟΥΝ	8	70	5.198	2.061	14	907	21	3.331	1.718	9	439	8	8.529	3.779	23	1.346	29
1993	ΙΟΥΛ	8	71	12.111	2.658	21	2.440	87	4.691	1.532	19	640	18	16.802	4.190	40	3.080	105
1993	ΑΥΓ	7	83	12.093	1.838	21	2.064	188	10.860	1.270	14	1.917	114	22.773	3.108	35	3.981	302
1993	ΣΕΠ	8	88	5.010	2.528	15	579	22	5.036	1.566	5	739	15	10.046	4.094	20	1.318	37
1993	ΟΚΤ				3.090					2.124				0	5.214	0	0	0
1993	ΝΟΕ				3.028					2.287				0	5.315	0	0	0
1993	ΔΕΚ				3.547					2.318				0	5.865	0	0	0
ΣΥΝΟΛΑ		57	563	56.131	31.886	137	8.280	344	36.550	20.853	81	4.569	157	92.681	52.739	218	12.849	501
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1994	ΙΑΝ			3.830	2.688	5	315	0	3.126	2.177	1	117	0	6.956	4.865	6	432	0
1994	ΦΕΒ			4.399	3.397	12	307	1	3.021	2.427	1	82	2	7.420	5.824	13	389	3
1994	ΜΑΡ			6.484	3.499	24	539	11	3.693	2.509	11	104	0	10.177	6.008	35	843	11
1994	ΑΠΡ			5.940	2.986	35	521	10	5.783	2.199	35	217	1	11.723	5.185	70	738	11
1994	ΜΑΙ			5.808	2.408	31	830	29	4.640	2.025	31	275	5	10.448	4.433	62	1.105	34
1994	ΙΟΥΝ			8.512	2.671	0	1.081	14	5.501	2.284	0	504	15	12.013	4.955	0	1.585	29
1994	ΙΟΥΛ			16.863	3.026	0	3.597	110	10.849	2.291	0	1.137	7	27.712	5.317	0	4.734	117
1994	ΑΥΓ			16.405	2.143	104	2.980	286	19.704	2.034	119	4.428	480	36.109	4.177	223	7.408	766
1994	ΣΕΠ			6.497	2.459	34	990	75	9.313	2.291	38	1.408	95	15.810	4.750	72	2.398	170
1994	ΟΚΤ			5.088	2.866	20	468	16	4.513	2.007	21	318	8	9.601	4.873	41	786	24
1994	ΝΟΕ			3.844	2.638	4	223	3	2.887	1.987	4	167	1	6.531	4.825	8	380	4
1994	ΔΕΚ			4.183	2.743	3	259	2	2.732	1.851	4	121	1	6.895	4.594	7	380	3
ΣΥΝΟΛΑ		0	0	85.633	33.524	272	12.110	557	75.762	26.082	285	8.868	615	161.395	59.606	537	20.978	1.172
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1995	ΙΑΝ	5	47	3.013	2.370	4	236	0	2.551	1.699	0	820	2	5.564	4.069	4	856	2
1995	ΦΕΒ	8	51	3.474	2.777	0	185	4	2.289	1.724	0	46	0	5.783	4.501	0	231	4
1995	ΜΑΡ	5	53	4.274	2.744	15	261	6	2.690	1.835	7	86	0	6.964	4.579	22	347	6
1995	ΑΠΡ	6	56	5.373	2.334	22	531	15	3.652	1.758	12	134	6	9.025	4.092	34	665	21
1995	ΜΑΙ	5	61	3.664	1.955	4	477	8	2.945	1.650	7	155	2	6.609	3.605	11	632	10
1995	ΙΟΥΝ	8	51	5.039	2.099	5	619	44	3.517	1.730	3	162	5	8.556	3.829	8	781	49
1995	ΙΟΥΛ	6	78	8.752	2.445	15	1.347	75	5.171	1.959	18	314	13	13.923	4.404	33	1.661	86
1995	ΑΥΓ			8.496	1.311	15	1.657	199	8.677	760	12	1.094	89	17.173	2.071	27	2.751	288
1995	ΣΕΠ			3.907	1.612	8	459	45	4.155	1.364	10	436	16	8.062	2.976	18	895	61
1995	ΟΚΤ		44	3.476	1.972	8	294	4	2.561	1.334	4	140	2	6.037	3.306	12	434	6
1995	ΝΟΕ		39	2.849	2.111	3	214	1	2.186	1.429	5	81	25	5.035	3.540	8	295	26
1995	ΔΕΚ		40	3.586	2.428	2	327	3	1.947	1.427	3	73	1	5.513	3.855	5	400	4
ΣΥΝΟΛΑ		39	520	55.683	26.158	101	6.607	404	42.341	18.669	81	3.341	161	98.224	44.827	182	9.948	565

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1996	ΙΑΝ		28	2.128	1.518	2	199	0	1.761	1.147	0	72	0	3.889	2.665	2	271	0
1996	ΦΕΒ		29	2.718	1.923	5	214	3	1.779	1.504	0	62	1	4.497	3.427	5	276	4
1996	ΜΑΡ		33	4.214	2.154	10	315	21	2.338	1.793	7	38	0	6.552	3.947	17	353	21
1996	ΑΠΡ		38	3.257	1.645	8	381	2	2.216	1.413	9	86	0	5.473	3.058	17	467	2
1996	ΜΑΙ		36	3.229	1.822	4	419	7	1.668	1.252	5	56	1	4.897	3.074	9	475	8
1996	ΙΟΥΝ		36	4.003	1.745	6	514	19	2.334	1.448	1	122	0	6.337	3.193	1.454	515	141
1996	ΙΟΥΛ		37	6.979	2.125	11	966	66	3.841	1.477	7	215	0	10.820	3.602	18	1.181	66
1996	ΑΥΓ		34	7.381	1.511	12	1.281	144	7.108	1.074	8	987	12	14.489	2.585	20	2.268	156
1996	ΣΕΠ		27	3.180	1.629	4	380	8	4.715	1.543	0	439	0	7.895	3.172	4	819	8
1996	ΟΚΤ		27	2.550	1.419	7	264	2	2.335	1.309	0	83	0	4.885	2.728	7	347	2
1996	ΝΟΕ		37	2.177	1.399	2	236	0	1.949	1.392	0	57	0	4.126	2.791	2	293	0
1996	ΔΕΚ		29	1.538	466	2	179	3	827	451	2	19	0	2.365	917	4	198	3
ΣΥΝΟΛΑ		0	388	43.354	19.356	73	5.348	275	32.871	15.803	39	2.236	14	76.225	35.159	1.559	7.463	411
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1997	ΙΑΝ		21	1.624	1.103	2	143	1	1.886	1.264	0	7	0	3.510	2.367	2	150	1
1997	ΦΕΒ		25	2.646	2.002	1	147	0	2.170	1.801	2	10	0	4.816	3.803	3	157	0
1997	ΜΑΡ		26	3.468	2.083	4	237	4	2.363	1.836	0	19	0	5.831	3.919	4	256	4
1997	ΑΠΡ		24	3.497	1.694	8	286	1	2.786	1.508	14	86	0	8.283	3.202	22	372	1
1997	ΜΑΙ		27	3.183	1.695	9	340	5	2.505	1.673	7	53	0	5.688	3.368	16	393	5
1997	ΙΟΥΝ		28	3.968	1.660	1	474	24	2.514	1.916	4	78	0	6.480	3.776	5	552	24
1997	ΙΟΥΛ		31	7.198	2.322	16	938	40	3.874	1.700	16	166	0	11.072	4.022	32	1.104	40
1997	ΑΥΓ		31	6.384	1.999	6	1.087	114	6.454	1.509	11	683	1	12.818	3.508	17	1.770	115
1997	ΣΕΠ		29	3.492	1.748	8	313	7	4.276	2.037	10	243	1	7.768	3.785	16	556	8
1997	ΟΚΤ		26	2.773	1.694	8	250	8	2.541	1.651	10	89	1	5.314	3.345	18	339	9
1997	ΝΟΕ		28	2.695	1.624	0	284	4	2.217	1.841	0	85	2	4.812	3.665	0	329	6
1997	ΔΕΚ		26	2.989	1.765	0	307	2	1.720	1.384	2	48	0	4.709	3.139	2	355	2
ΣΥΝΟΛΑ		0	318	43.795	21.779	61	4.788	210	35.306	20.120	76	1.547	5	79.101	41.899	137	6.333	215
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1998	ΙΑΝ			1.907	1.389	1	182	1	1.902	1.497	1	47	0	3.809	2.886	2	229	1
1998	ΦΕΒ			1.988	1.411	0	208	1	1.347	1.188	3	37	0	3.315	2.579	3	245	1
1998	ΜΑΡ			3.464	1.932	9	342	5	2.580	1.689	12	52	1	6.044	3.621	21	394	6
1998	ΑΠΡ			6.671	1.895	44	539	14	7.499	1.767	61	296	53	14.170	3.662	105	835	67
1998	ΜΑΙ			6.778	2.808	38	560	57	5.657	2.508	35	352	9	12.435	5.316	73	912	66
1998	ΙΟΥΝ			8.529	2.836	32	723	27	7.232	2.915	55	421	14	15.761	5.751	87	1.144	41
1998	ΙΟΥΛ			15.526	3.156	71	1.843	86	10.953	2.370	107	812	32	26.479	5.526	178	2.655	118
1998	ΑΥΓ			17.162	1.635	73	2.519	289	20.216	1.400	100	2.748	281	37.378	3.035	173	5.267	570
1998	ΣΕΠ			6.387	1.766	47	514	18	9.607	1.943	58	1.259	42	15.994	3.709	105	1.773	60
1998	ΟΚΤ			4.984	1.727	40	572	6	5.727	1.853	36	474	12	10.711	3.580	76	1.046	18
1998	ΝΟΕ			3.401	1.705	22	319	4	3.734	1.873	20	360	1	7.135	3.578	42	679	5
1998	ΔΕΚ			3.804	1.631	16	406	4	3.654	1.462	24	389	1	7.458	3.093	1.655	775	5
ΣΥΝΟΛΑ		0	0	80.581	23.891	393	8.727	512	80.108	22.445	512	7.227	446	160.689	46.336	2.520	15.954	958

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1999	ΙΑΝ			3.314	1.610	22	372	1	4.046	1.723	12	437	3	7.360	3.333	34	809	4
1999	ΦΕΒ			2.133	1.188	7	242	1	2.355	1.081	13	214	1	4.488	2.269	20	456	2
1999	ΜΑΡ			5.153	1.585	25	459	8	5.198	1.575	40	379	6	10.351	3.160	65	838	14
1999	ΑΠΡ			5.709	1.413	42	599	10	5.835	1.312	39	568	13	11.344	2.725	81	1.165	23
1999	ΜΑΙ			5.517	1.664	29	577	22	4.549	1.687	27	497	25	10.086	3.351	56	1.074	47
1999	ΙΟΥΝ			7.501	1.641	34	775	20	5.654	1.828	27	564	32	13.155	3.469	61	1.339	52
1999	ΙΟΥΛ			11.727	2.019	49	1.591	92	7.990	1.511	65	939	46	19.717	3.530	114	2.530	138
1999	ΑΥΓ			14.808	1.604	72	2.267	274	15.952	1.230	71	2.476	283	30.780	2.834	143	4.743	557
1999	ΣΕΠ			6.035	1.436	60	633	19	8.062	1.623	55	1.177	61	14.097	3.059	115	1.810	80
1999	ΟΚΤ			5.035	1.673	31	568	5	5.638	1.886	33	832	10	10.673	3.559	64	1.200	15
1999	ΝΟΕ			3.841	1.584	22	550	10	3.848	1.660	23	505	4	7.689	3.244	45	1.055	14
1999	ΔΕΚ			4.754	1.859	17	707	7	3.905	1.524	30	508	2	8.659	3.383	47	1.215	9
	ΣΥΝΟΛΑ	0	0	75.527	19.276	410	9.340	469	72.832	18.840	435	8.894	486	148.359	37.916	845	18.234	955
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
2000	ΙΑΝ			3.175	1.469	23	491	4	3.908	1.496	12	538	6	7.083	2.965	35	1.029	10
2000	ΦΕΒ			3.140	1.751	9	404	6	3.070	1.590	13	328	0	6.210	3.341	22	732	6
2000	ΜΑΡ			5.238	1.720	24	507	7	5.138	1.705	26	407	6	10.376	3.425	50	914	13
2000	ΑΠΡ			9.083	1.693	68	779	17	9.082	1.513	91	832	26	18.165	3.206	159	1.411	43
2000	ΜΑΙ			7.286	1.832	53	693	17	7.653	1.965	57	718	18	14.919	3.797	110	1.409	35
2000	ΙΟΥΝ			7.956	1.874	29	806	25	6.440	1.850	46	639	23	14.396	3.724	75	1.445	46
2000	ΙΟΥΛ			15.171	1.842	47	1.784	74	10.714	1.579	75	1.084	63	25.885	3.421	122	2.868	137
2000	ΑΥΓ			15.331	1.193	66	1.995	227	17.611	1.202	76	2.321	268	32.942	2.395	142	4.316	495
2000	ΣΕΠ			8.098	1.428	47	711	27	9.934	1.611	61	1.321	53	16.032	2.930	108	2.032	80
2000	ΟΚΤ			5.364	1.664	38	563	8	6.349	1.865	40	714	24	11.713	3.529	78	1.277	32
2000	ΝΟΕ			3.114	1.530	17	435	6	3.912	1.713	18	483	5	7.026	3.243	35	918	11
2000	ΔΕΚ			3.970	1.574	18	570	7	3.980	1.480	31	529	0	7.950	3.054	49	1.099	7
	ΣΥΝΟΛΑ	0	0	84.906	19.570	439	9.738	425	87.791	19.489	546	9.712	492	172.697	39.039	985	19.450	917

Λιμένας Πάτρας: Αναλυτικός Πίνακας Γραμμών Ιταλίας																		
Γραμμή: Πάτρα - Brindisi																		
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1990	ΙΑΝ	4	31	3.577	413	7	437	4	3.426	487	5	552	2	7.003	900	12	989	6
1990	ΦΕΒ	3	36	3.952	601	15	309	1	3.510	615	17	283	3	7.462	1.216	32	592	4
1990	ΜΑΡ	6	56	9.100	664	85	415	10	8.118	695	85	334	3	17.218	1.359	170	749	13
1990	ΑΠΡ	10	108	23.204	615	227	907	11	23.984	844	278	924	12	47.188	1.459	505	1.831	23
1990	ΜΑΙ	11	119	13.072	953	57	959	36	13.216	1.136	95	807	26	26.288	2.089	152	1.766	62
1990	ΙΟΥΝ	15	123	23.312	1.276	59	1.656	75	16.576	1.583	72	1.402	77	39.888	2.859	131	3.058	152
1990	ΙΟΥΛ	18	242	55.337	1.156	109	5.597	291	38.546	1.139	156	3.565	168	93.883	2.295	265	9.162	459
1990	ΑΥΓ	18	257	60.862	534	129	7.641	803	75.287	551	193	10.967	1.130	136.149	1.085	322	18.608	1.933
1990	ΣΕΠ	18	194	22.014	850	89	1.928	91	29.446	1.061	114	4.180	205	51.460	1.911	203	6.108	296
1990	ΟΚΤ	7	82	9.768	1.153	16	664	23	10.418	1.469	38	1.237	19	20.186	2.622	54	1.901	42
1990	ΝΟΕ	8	58	4.925	1.032	10	513	4	5.161	1.173	14	510	10	10.086	2.205	24	1.023	14
1990	ΔΕΚ	5	50	4.742	1.034	10	498	3	4.026	942	2	408	0	8.768	1.976	12	906	3
ΣΥΝΟΛΟ		121	1.356	233.865	10.281	813	21.524	1.352	231.714	11.695	1.069	25.169	1.655	465.579	21.976	1.882	46.693	3.007
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1991	ΙΑΝ	5	33	3.282	538	10	380	0	4.044	647	5	492	8	7.306	1.185	15	872	8
1991	ΦΕΒ	3	45	2.279	584	7	260	5	1.770	659	1	195	3	4.049	1.243	8	455	8
1991	ΜΑΡ	8	54	4.421	1.089	5	532	8	2.824	961	5	330	3	7.245	2.050	10	862	11
1991	ΑΠΡ	6	72	8.749	737	52	680	10	7.350	772	48	657	3	16.099	1.509	100	1.337	13
1991	ΜΑΙ	7	74	9.547	929	31	775	14	8.301	953	50	658	5	17.848	1.882	81	1.433	19
1991	ΙΟΥΝ	13	101	17.542	1.256	61	2.001	377	13.746	1.349	96	1.775	374	31.288	2.605	157	3.776	751
1991	ΙΟΥΛ	17	210	57.631	1.381	103	5.627	269	37.694	289	149	2.871	128	95.325	1.670	252	8.498	397
1991	ΑΥΓ	15	204	55.679	575	88	6.841	705	67.670	556	159	8.691	742	123.349	1.131	247	15.532	1.447
1991	ΣΕΠ	16	174	20.465	1.080	75	1.641	66	27.647	1.115	107	3.677	170	48.112	2.195	182	5.318	236
1991	ΟΚΤ	7	71	9.553	969	31	572	21	9.008	945	35	997	31	18.581	1.914	66	1.589	52
1991	ΝΟΕ	4	44	4.049	691	4	304	6	3.837	705	6	442	7	7.886	1.396	10	746	13
1991	ΔΕΚ	4	44	4.486	790	13	516	3	3.548	729	20	366	7	8.034	1.519	33	882	10
ΣΥΝΟΛΟ		105	1.126	197.663	10.619	480	20.129	1.484	187.439	9.680	681	21.151	1.481	385.102	20.299	1.161	41.280	2.965
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1992	ΙΑΝ	4	50	3.373	738	5	315	6	3.609	912	3	442	2	6.982	1.650	8	757	8
1992	ΦΕΒ	4	47	3.207	931	7	247	0	2.799	940	9	176	0	6.006	1.871	16	423	0
1992	ΜΑΡ	5	59	6.422	854	32	343	8	5.402	981	31	248	1	11.824	1.835	63	591	9
1992	ΑΠΡ	10	114	13.648	898	102	669	9	14.131	963	166	539	6	27.779	1.861	268	1.208	15
1992	ΜΑΙ	10	106	11.355	995	38	792	26	9.228	1.223	49	573	1	20.581	2.218	87	1.365	27
1992	ΙΟΥΝ	13	116	21.418	1.207	35	1.489	53	13.415	1.392	33	840	36	34.833	2.599	68	2.329	89
1992	ΙΟΥΛ	15	169	52.198	1.237	78	4.326	235	34.699	1.227	84	259	82	86.897	2.464	162	4.585	317
1992	ΑΥΓ	13	173	52.676	668	79	6.700	705	59.518	474	100	7.101	645	112.194	1.142	179	13.801	1.350
1992	ΣΕΠ	15	137	1.696	975	55	1.308	61	23.026	1.169	87	2.881	94	24.722	2.144	142	4.189	155
1992	ΟΚΤ	8	95	9.369	1.122	34	529	11	8.920	1.283	54	860	10	18.289	2.405	88	1.389	21
1992	ΝΟΕ	9	79	4.341	1.140	18	300	4	3.940	1.306	14	335	2	8.281	2.446	32	635	6
1992	ΔΕΚ	7	71	3.904	1.013	20	430	3	3.522	1.027	25	347	2	7.426	2.040	45	777	5
ΣΥΝΟΛΟ		113	1.216	183.607	11.778	503	17.448	1.121	182.207	12.897	655	14.601	881	365.814	24.675	1.158	32.049	2.002

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1993	ΙΑΝ	6	76	4.058	1.206	10	374	0	4.238	1.441	13	394	1	8.296	2.647	23	768	1
1993	ΦΕΒ	7	77	3.962	1.528	14	336	4	3.928	1.672	14	272	0	7.890	3.200	26	608	4
1993	ΜΑΡ	10	89	9.523	1.944	80	437	3	8.274	1.935	74	322	0	17.797	3.879	154	759	3
1993	ΑΠΡ	9	94	14.807	1.847	126	704	12	15.185	1.757	170	629	3	29.992	3.604	296	1.333	15
1993	ΜΑΙ	11	113	10.547	2.537	37	842	14	10.665	2.821	71	625	18	21.212	5.358	108	1.467	32
1993	ΙΟΥΝ	14	129	17.786	2.786	45	1.405	61	13.518	3.079	57	1.061	19	31.304	5.865	102	2.466	80
1993	ΙΟΥΛ	14	182	46.595	2.787	97	5.377	304	28.651	2.585	108	2.938	144	75.246	5.372	205	8.315	448
1993	ΑΥΓ	13	194	52.426	1.692	101	7.414	917	61.836	1.353	118	8.778	990	114.262	3.045	219	16.192	1.907
1993	ΣΕΠ	14	156	15.182	2.311	68	1.477	75	21.051	2.163	79	2.973	163	36.233	4.474	147	4.450	238
1993	ΟΚΤ				2.683					2.287					4.970			
1993	ΝΟΕ				2.800					2.478					5.278			
1993	ΔΕΚ				3.056					2.528					5.584			
ΣΥΝΟΛΟ		98	1.110	174.886	27.177	578	18.366	1.390	167.346	26.099	704	17.992	1.338	342.232	53.276	1.282	36.358	2.728
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1994	ΙΑΝ	8	95	5.197	2.669	11	486	2	5.557	2.769	8	480	0	10.754	5.438	19	946	2
1994	ΦΕΒ	9	73	5.184	2.849	8	458	2	4.661	2.761	8	297	3	9.845	5.610	16	753	5
1994	ΜΑΡ	9	95	10.013	3.130	78	653	7	7.842	2.894	49	404	4	17.855	6.024	127	1.057	11
1994	ΑΠΡ	8	102	15.222	3.025	145	736	8	14.985	2.732	143	582	7	30.187	6.757	288	1.318	15
1994	ΜΑΙ	10	114	12.812	3.107	111	1.098	32	11.447	3.341	64	691	15	24.259	6.448	175	1.987	47
1994	ΙΟΥΝ			18.947	3.725	0	1.434	69	12.657	4.302	0	1.064	21	29.604	8.027	0	2.498	90
1994	ΙΟΥΛ			41.108	2.610	0	4.054	180	25.912	2.856	0	2.827	8	67.020	5.466	0	6.881	188
1994	ΑΥΓ			40.754	1.560	72	3.642	526	54.032	1.685	121	7.460	889	94.786	3.245	193	11.102	1.415
1994	ΣΕΠ			13.695	2.671	63	1.390	74	21.083	2.917	88	2.939	156	34.778	5.588	151	4.329	230
1994	ΟΚΤ			9.442	3.684	25	683	13	9.991	3.830	36	975	15	19.433	7.523	61	1.638	28
1994	ΝΟΕ			8.280	3.476	9	450	4	6.743	3.937	10	556	15	13.023	7.413	10	1.006	19
1994	ΔΕΚ			6.507	3.774	16	608	8	5.563	3.956	18	557	1	12.070	7.730	34	1.165	9
ΣΥΝΟΛΟ		44	479	183.161	36.280	538	15.668	925	180.453	37.989	545	19.012	1.134	363.614	74.269	1.083	34.680	2.059
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1995	ΙΑΝ	10	110	6.057	3.471	21	639	0	7.008	4.210	19	620	2	13.065	7.681	40	1.259	2
1995	ΦΕΒ	9	107	6.505	4.048	40	478	7	6.091	4.198	16	393	2	12.506	8.246	56	871	9
1995	ΜΑΡ	11	119	8.424	3.811	45	634	16	8.527	3.928	39	520	5	16.951	7.739	84	1.154	21
1995	ΑΠΡ	11	131	15.692	3.430	92	935	78	15.737	3.440	112	837	24	31.429	6.870	204	1.772	100
1995	ΜΑΙ	10	134	10.334	3.451	38	822	92	11.009	3.911	46	634	8	21.343	7.362	84	1.456	100
1995	ΙΟΥΝ	13	136	16.094	3.627	50	1.232	39	13.091	3.759	51	977	33	29.185	7.386	101	2.209	72
1995	ΙΟΥΛ	14	179	36.949	3.408	127	3.073	218	24.578	3.772	126	2.137	60	61.527	7.180	253	5.210	278
1995	ΑΥΓ			37.146	1.812	113	4.778	466	46.738	1.817	126	6.735	546	83.884	3.629	239	11.513	1.012
1995	ΣΕΠ			13.894	2.528	97	1.208	62	18.657	2.850	105	2.300	69	32.551	5.378	202	3.506	131
1995	ΟΚΤ		104	9.012	3.164	45	648	14	9.812	3.392	39	832	15	18.824	6.556	84	1.480	29
1995	ΝΟΕ		94	5.362	3.034	34	486	6	5.933	3.380	11	518	4	11.295	6.414	45	552	10
1995	ΔΕΚ		95	5.929	3.019	28	613	6	4.723	2.608	7	507	0	10.652	5.627	35	1.120	6
ΣΥΝΟΛΟ		78	1.208	171.396	38.803	730	15.544	1.002	171.904	41.265	697	17.010	768	343.302	80.068	1.427	32.102	1.770

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1996	ΙΑΝ		91	4.512	2.448	23	455	3	5.320	2.856	1	498	1	9.832	5.304	24	953	4	
1996	ΦΕΒ		91	4.742	2.842	25	379	2	4.628	2.969	1	332	1	9.370	5.811	26	711	3	
1996	ΜΑΡ		121	10.564	3.483	72	600	2	9.119	3.698	74	444	1	19.683	7.181	146	1.044	3	
1996	ΑΠΡ		114	14.667	2.541	135	717	13	15.905	2.652	156	669	0	30.572	5.193	291	1.386	13	
1996	ΜΑΙ		121	10.301	2.931	73	1.051	34	10.489	2.987	76	624	4	20.790	5.918	149	1.675	38	
1996	ΙΟΥΝ		127	15.865	3.526	37	1.262	25	13.134	3.612	61	892	18	28.999	7.138	98	2.154	43	
1998	ΙΟΥΛ		151	32.678	3.033	75	3.563	175	22.237	3.102	122	2.057	39	54.915	6.135	197	5.620	214	
1998	ΑΥΓ		143	35.104	1.779	88	4.992	484	43.733	1.719	132	5.808	403	78.837	3.498	220	10.800	887	
1996	ΣΕΠ		117	12.279	2.731	71	1.083	45	18.874	2.719	115	2.407	190	31.153	5.450	186	3.490	235	
1996	ΟΚΤ		106	8.446	3.096	34	593	7	9.858	3.703	55	771	21	16.304	6.799	89	1.364	28	
1996	ΝΟΕ		90	5.340	2.965	23	482	10	5.873	3.328	38	464	7	11.213	6.293	61	946	17	
1996	ΔΕΚ		56	3.847	1.573	20	480	7	2.609	878	16	389	3	6.456	2.451	36	869	10	
ΣΥΝΟΛΟ			0	1.326	158.345	32.948	676	15.657	807	161.779	34.223	847	15.355	688	320.124	67.171	1.523	31.012	1.495
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1997	ΙΑΝ		59	3.658	1.652	19	475	4	4.777	2.029	19	512	8	8.435	3.681	38	987	12	
1997	ΦΕΒ		83	4.547	2.881	14	366	2	4.326	2.823	25	341	3	8.873	5.704	39	707	5	
1997	ΜΑΡ		87	7.212	2.941	43	481	20	7.209	2.834	50	411	22	14.421	5.775	93	892	42	
1997	ΑΠΡ		94	12.988	2.524	145	622	8	11.802	2.509	150	502	2	24.788	5.033	295	1.124	10	
1997	ΜΑΙ		102	8.683	2.685	59	660	21	9.336	2.914	83	580	8	18.019	5.599	142	1.240	29	
1997	ΙΟΥΝ		127	13.339	3.244	47	1.098	68	10.756	3.625	65	702	48	24.095	6.889	112	1.800	116	
1997	ΙΟΥΛ		163	27.297	2.968	68	2.999	164	19.368	2.965	123	1.815	79	46.665	5.933	191	4.814	243	
1997	ΑΥΓ		147	33.845	1.671	112	4.848	493	97.604	1.508	162	5.925	525	131.449	3.179	274	10.773	1.018	
1997	ΣΕΠ		103	10.498	2.268	49	958	41	15.075	2.216	89	2.148	97	25.573	4.484	138	3.104	138	
1997	ΟΚΤ		81	7.396	2.718	34	610	9	7.823	2.686	44	690	11	15.219	5.404	78	1.300	20	
1997	ΝΟΕ		81	4.604	2.509	21	460	6	4.293	2.683	20	422	4	8.797	5.282	41	882	10	
1997	ΔΕΚ		74	4.745	2.491	27	607	3	3.971	2.236	28	424	3	8.716	4.727	56	931	8	
ΣΥΝΟΛΟ			0	1.198	138.710	30.642	636	14.084	839	196.340	31.028	858	14.470	810	335.050	61.670	1.497	28.554	1.649
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1998	ΙΑΝ			4.039	2.085	27	475	0	4.626	2.390	22	422	1	8.665	4.475	49	897	1	
1998	ΦΕΒ			4.110	2.507	20	337	2	3.879	2.647	19	293	2	7.989	5.054	39	630	4	
1998	ΜΑΡ			6.758	2.854	44	416	5	6.336	2.672	43	305	2	13.094	5.326	87	721	7	
1998	ΑΠΡ			10.308	1.906	64	551	5	10.860	2.014	115	508	6	21.168	3.920	199	1.059	11	
1998	ΜΑΙ			6.687	2.044	38	569	25	7.312	2.082	82	405	9	13.999	4.126	120	974	34	
1998	ΙΟΥΝ			11.565	2.029	28	981	71	8.517	2.446	34	558	55	20.082	4.475	62	1.537	126	
1998	ΙΟΥΛ			24.071	1.625	43	2.819	102	16.987	1.773	80	1.687	42	41.058	3.398	123	4.506	144	
1998	ΑΥΓ			31.242	1.112	98	4.633	404	34.966	938	125	5.944	361	66.208	2.050	223	10.577	765	
1998	ΣΕΠ			9.022	1.674	39	873	41	15.021	2.048	81	2.026	106	24.043	3.922	120	2.899	147	
1998	ΟΚΤ			4.924	1.975	12	433	9	5.463	1.931	28	475	12	10.387	3.906	40	908	21	
1998	ΝΟΕ			3.672	1.979	7	288	5	3.082	1.763	7	280	2	6.754	3.742	14	568	7	
1998	ΔΕΚ			3.780	1.859	12	410	2	2.609	1.662	11	275	1	6.389	3.521	1.870	685	3	
ΣΥΝΟΛΟ			0	0	120.178	23.649	452	12.785	671	119.658	24.268	647	13.176	599	239.836	47.915	2.946	25.961	1.270

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1999	ΙΑΝ			2.958	1.735	13	335	2	3.457	1.716	11	377	5	6.415	3.451	24	712	7
1999	ΦΕΒ			3.358	2.016	7	295	2	3.120	1.988	5	229	4	6.478	4.004	12	524	6
1999	ΜΑΡ			6.693	2.122	36	368	1	6.181	2.027	47	281	2	12.874	4.149	83	650	3
1999	ΑΠΡ			5.401	1.656	36	428	16	5.467	1.640	38	379	10	10.868	3.296	74	807	26
1999	ΜΑΙ			4.991	2.163	34	432	21	4.519	2.082	21	332	13	9.510	4.245	55	764	34
1999	ΙΟΥΝ			8.735	2.223	19	720	18	6.645	2.526	18	477	19	15.380	4.749	37	1.197	37
1999	ΙΟΥΛ			18.117	1.727	41	1.897	93	11.520	1.557	47	1.118	56	29.637	3.284	88	3.015	149
1999	ΑΥΓ			21.488	1.264	45	3.080	304	24.530	1.124	71	4.051	383	46.018	2.388	116	7.131	687
1999	ΣΕΠ			6.719	1.943	29	649	28	10.168	1.929	44	1.472	77	16.887	3.872	73	2.121	105
1999	ΟΚΤ			4.713	2.395	18	420	11	4.531	1.937	19	450	11	9.244	4.332	37	870	22
1999	ΝΟΕ			3.480	2.552	11	259	2	3.794	2.467	19	290	6	7.274	5.019	30	549	8
1999	ΔΕΚ			3.806	2.539	14	430	1	2.611	1.833	17	274	2	6.417	4.372	31	704	3
ΣΥΝΟΛΑ		0	0	90.459	24.335	303	9.314	489	86.543	22.826	357	9.730	588	177.002	47.161	660	19.044	1.087
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
2000	ΙΑΝ			2.716	1.746	17	365	1	3.092	1.774	15	305	3	5.808	3.520	32	670	4
2000	ΦΕΒ			3.206	2.161	11	253	1	2.614	1.893	7	178	14	5.820	4.054	18	431	15
2000	ΜΑΡ			5.143	2.162	34	302	3	3.704	1.868	21	228	1	8.847	4.030	65	530	4
2000	ΑΠΡ			5.005	1.875	21	437	7	5.654	1.617	46	275	3	10.659	3.482	67	712	10
2000	ΜΑΙ			4.420	1.903	25	420	16	5.710	2.140	21	400	10	10.130	4.043	46	820	26
2000	ΙΟΥΝ			8.686	2.168	38	732	40	6.222	2.077	25	475	30	14.908	4.245	63	1.207	70
2000	ΙΟΥΛ			18.939	2.344	42	2.417	117	13.746	1.981	60	1.281	68	32.685	4.325	102	3.688	185
2000	ΑΥΓ			23.161	1.575	54	3.600	321	31.037	1.364	74	5.292	386	54.198	2.939	128	8.892	707
2000	ΣΕΠ			7.687	1.777	30	986	43	11.042	1.631	50	1.562	76	18.729	3.408	80	2.548	119
2000	ΟΚΤ			5.068	2.058	27	641	10	5.278	1.975	21	584	7	10.334	4.031	48	1.225	17
2000	ΝΟΕ			3.251	2.053	16	398	2	3.051	1.960	8	287	2	6.302	4.013	24	685	4
2000	ΔΕΚ			4.825	1.793	24	738	6	2.634	1.517	11	372	0	7.459	3.310	1.804	1.110	6
ΣΥΝΟΛΑ		0	0	92.095	23.613	339	11.289	567	93.784	21.797	359	11.239	600	185.879	45.410	2.467	22.528	1.167

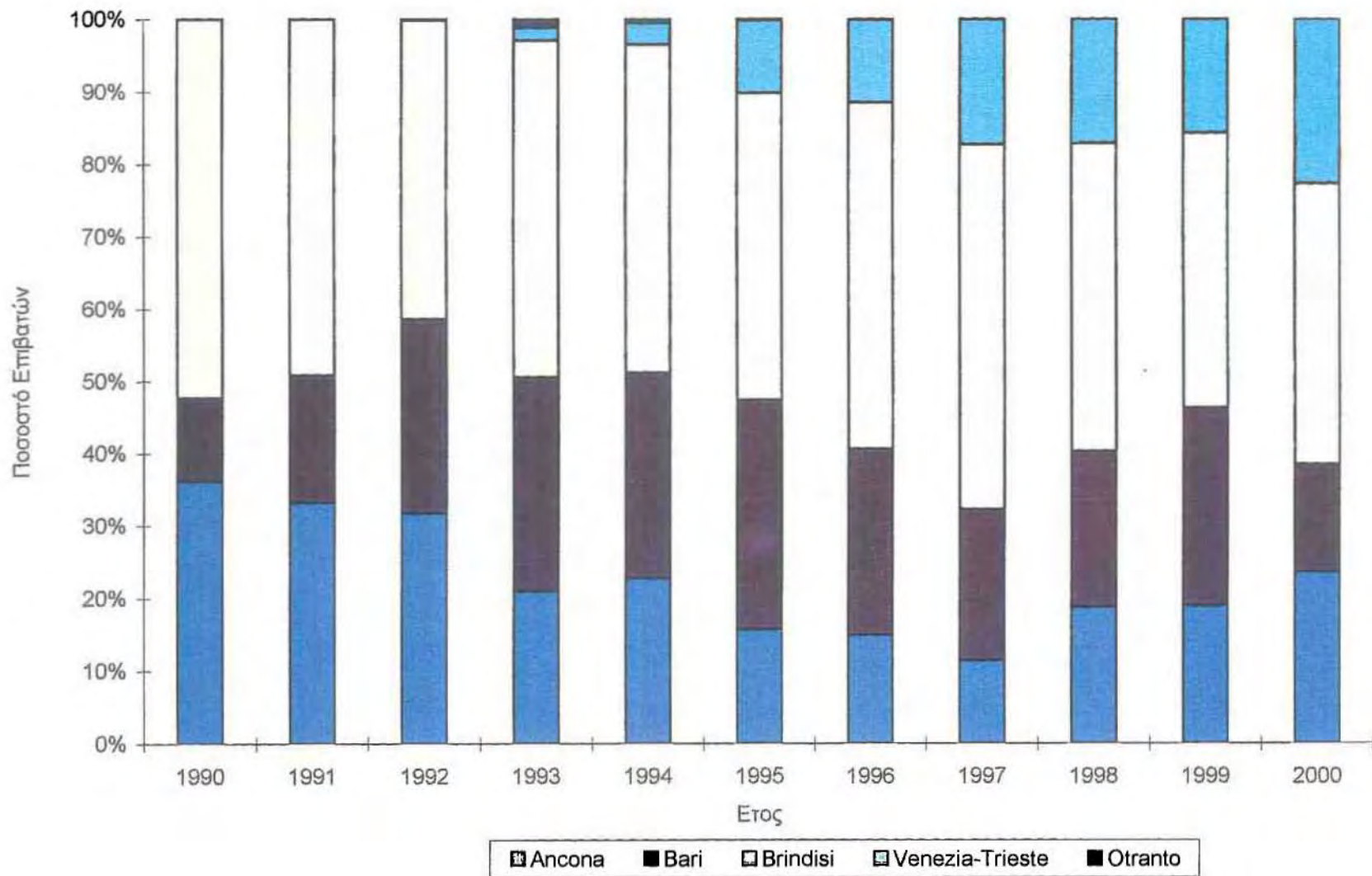
Λιμένας Πάτρας: Αναλυτικός Πίνακας Γραμμών Ιταλίας																		
Γραμμή : Πάτρα - Trieste & Πάτρα - Venezia																		
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΠΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1990	ΙΑΝ													0	0	0	0	0
1990	ΦΕΒ													0	0	0	0	0
1990	ΜΑΡ													0	0	0	0	0
1990	ΑΠΡ													0	0	0	0	0
1990	ΜΑΙ	2	3	297	0	0	73	27	94	0	0	32	11	391	0	0	105	38
1990	ΙΟΥΝ	1	4	710	0	1	233	89	667	0	0	219	98	1.377	0	1	452	187
1990	ΙΟΥΛ	1	5	1.172	0	0	393	157	910	0	1	319	53	2.082	0	1	712	210
1990	ΑΥΓ	1	4	985	0	0	358	210	1.230	0	0	416	209	2.215	0	0	774	419
1990	ΣΕΠ	1	4	630	0	2	193	88	1.010	0	1	377	168	1.640	0	3	570	258
1990	ΟΚΤ													0	0	0	0	0
1990	ΝΟΕ													0	0	0	0	0
1990	ΔΕΚ													0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΟ		6	20	3.794	0	3	1.250	571	3.911	0	2	1.363	539	7.705	0	5	2.613	1.110
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΠΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1992	ΙΑΝ													0	0	0	0	0
1992	ΦΕΒ	1	3	111	116	0	0	0	50	50	0	0	0	161	166	0	0	0
1992	ΜΑΡ	1	10	585	548	0	19	0	439	425	0	0	0	1.024	973	0	19	0
1992	ΑΠΡ	2	19	3.547	476	2	34	1	3.049	298	0	25	0	6.596	774	2	59	1
1992	ΜΑΙ	1	9	683	621	1	13	0	374	350	0	3	1	1.057	971	1	16	1
1992	ΙΟΥΝ	2	9	720	644	0	35	0	313	279	0	0	0	1.033	923	0	35	0
1992	ΙΟΥΛ	1	12	3.932	235	15	950	69	1.930	149	5	326	54	5.662	384	20	1.276	123
1992	ΑΥΓ	1	14	4.533	58	7	1.313	255	6.023	123	11	1.368	273	10.556	181	18	2.661	528
1992	ΣΕΠ	1	10	2.002	98	6	527	96	4.014	150	13	1.083	205	6.016	248	19	1.810	301
1992	ΟΚΤ	0	6	507	166	0	118	15	3.053	319	9	815	137	3.560	485	9	933	152
1992	ΝΟΕ	0	5	262	106	0	65	1	352	144	0	78	2	614	250	0	143	3
1992	ΔΕΚ													0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΑ		10	97	16.882	3.068	31	3.074	437	19.597	2.287	38	3.698	672	36.479	5.355	69	6.772	1.109
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΠΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1993	ΙΑΝ		5	403	160	0	76	0	420	211	0	75	0	623	371	0	151	0
1993	ΦΕΒ		4	206	126	0	53	1	222	140	0	34	0	428	266	0	87	1
1993	ΜΑΡ		4	473	159	0	151	14	244	145	0	40	0	717	304	0	191	14
1993	ΑΠΡ		5	517	128	1	149	14	886	102	7	144	11	1.403	230	8	293	25
1993	ΜΑΙ		5	1.112	121	2	377	66	667	108	5	138	44	1.779	229	7	515	110
1993	ΙΟΥΝ		8	1.596	124	2	480	72	2.280	176	16	451	102	3.876	300	18	931	174
1993	ΙΟΥΛ		8	3.821	94	0	1.085	152	3.563	208	6	882	224	7.384	302	6	1.967	376
1993	ΑΥΓ		9	4.345	141	2	1.183	359	5.867	96	9	1.475	403	10.212	237	11	2.658	762
1993	ΣΕΠ		7	1.903	234	2	498	109	5.060	144	17	1.346	393	6.963	378	19	1.844	502
1993	ΟΚΤ													0	0	0	0	0
1993	ΝΟΕ													0	0	0	0	0
1993	ΔΕΚ													0	0	0	0	0
ΣΥΝΟΛΑ		0	55	14.376	1.287	9	4.052	787	19.209	1.330	60	4.585	1.177	33.585	2.617	69	8.637	1.964

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΠΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1994	ΙΑΝ			287	122	0	72	0	369	207	0	52	2	656	329	0	124	2	
1994	ΦΕΒ			280	175	0	96	1	205	145	0	34	0	485	320	0	130	1	
1994	ΜΑΡ			511	157	0	184	12	265	150	0	49	0	776	307	0	233	12	
1994	ΑΠΡ			235	53	0	89	4	518	84	4	90	8	753	137	4	179	12	
1994	ΜΑΙ			1.583	61	0	634	99	708	61	4	188	35	2.291	122	4	822	134	
1994	ΙΟΥΝ			2.377	70	0	880	92	2.243	149	0	621	219	4.620	219	0	1.501	311	
1994	ΙΟΥΛ			3.832	76	0	1.165	176	3.233	93	0	861	19	7.065	169	0	2.026	195	
1994	ΑΥΓ			5.338	78	4	1.475	389	7.043	112	2	1.710	409	12.381	190	6	3.185	798	
1994	ΣΕΠ			2.275	107	1	532	122	4.533	63	3	1.458	377	6.808	170	4	1.988	499	
1994	ΟΚΤ			682	113	3	200	13	1.006	71	0	348	29	1.688	184	3	548	42	
1994	ΝΟΕ			201	133	0	68	0	379	141	0	84	1	580	274	0	152	1	
1994	ΔΕΚ			233	69	0	253	1	554	263	1	101	0	787	332	1	354	1	
ΣΥΝΟΛΑ			0	0	17.834	1.214	8	5.648	909	21.056	1.539	14	5.594	1.099	38.890	2.753	22	11.242	2.008
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΠΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1995	ΙΑΝ			244	87	1	107	0	299	137	0	66	0	543	224	1	173	0	
1995	ΦΕΒ	1	1	1.043	89	1	112	0	1.036	129	1	146	0	2.079	218	2	258	0	
1995	ΜΑΡ			173	63	0	86	1	51	28	0	11	0	224	91	0	97	1	
1995	ΑΠΡ	2	11	5.957	393	69	965	43	7.469	289	85	521	51	13.446	682	154	1.486	94	
1995	ΜΑΙ	4	32	6.987	781	57	1.521	315	4.827	539	50	678	102	11.814	1.320	107	2.199	417	
1995	ΙΟΥΝ	4	29	6.296	746	29	1.525	275	7.075	502	47	1.284	450	13.373	1.248	78	2.809	725	
1995	ΙΟΥΛ	4	31	12.465	743	30	3.255	474	10.424	591	50	2.135	449	22.889	1.334	80	5.390	923	
1995	ΑΥΓ			13.330	711	34	3.051	622	15.071	400	38	3.241	749	28.401	1.111	72	6.292	1.371	
1995	ΣΕΠ			7.468	870	49	1.355	339	12.561	426	60	3.003	648	20.029	1.296	109	4.358	987	
1995	ΟΚΤ			33	4.762	922	46	726	28	6.621	544	59	1.260	124	11.383	1.466	105	1.988	152
1995	ΝΟΕ			18	829	581	3	222	7	1.094	350	10	282	15	1.923	911	13	504	22
1995	ΔΕΚ			17	1.211	568	12	343	8	1.427	343	8	304	2	2.638	911	18	647	10
ΣΥΝΟΛΑ			15	172	60.767	6.534	331	13.268	2.112	67.975	4.278	406	12.931	2.590	128.742	10.812	737	26.199	4.702
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΠΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1996	ΙΑΝ			17	1.290	449	7	335	5	897	338	3	183	1	2.187	787	10	518	6
1996	ΦΕΒ			15	1.015	464	4	252	3	880	335	2	118	3	1.875	799	8	370	6
1996	ΜΑΡ			16	3.185	511	30	471	10	2.125	399	16	171	3	5.310	910	48	642	13
1996	ΑΠΡ			42	6.815	847	66	1.245	94	5.534	770	47	744	47	12.349	1.617	113	1.989	141
1996	ΜΑΙ			47	7.584	1.149	63	1.770	284	6.704	918	63	834	176	14.288	2.067	126	2.604	460
1996	ΙΟΥΝ			43	8.620	1.105	23	2.179	352	7.611	841	37	1.694	413	16.231	1.946	60	3.873	765
1996	ΙΟΥΛ			33	13.915	670	24	3.633	492	12.365	685	39	2.398	362	26.280	1.355	63	6.031	854
1996	ΑΥΓ			31	17.401	610	34	3.799	716	19.113	299	38	4.083	777	36.514	909	72	7.882	1.493
1996	ΣΕΠ			31	8.970	1.027	70	2.024	384	16.139	638	55	3.960	800	25.109	1.665	125	5.984	1.184
1996	ΟΚΤ			28	4.033	1.098	37	653	32	7.282	774	45	1.612	146	11.315	1.870	82	2.265	178
1996	ΝΟΕ			21	1.617	1.015	12	356	2	1.752	753	5	488	6	3.369	1.768	17	844	8
1996	ΔΕΚ			18	1.236	661	4	346	6	1.169	401	3	264	2	2.405	1.062	7	610	8
ΣΥΝΟΛΑ			0	340	75.681	9.604	374	17.063	2.380	81.551	7.151	353	16.549	2.736	157.232	16.755	727	33.612	5.118

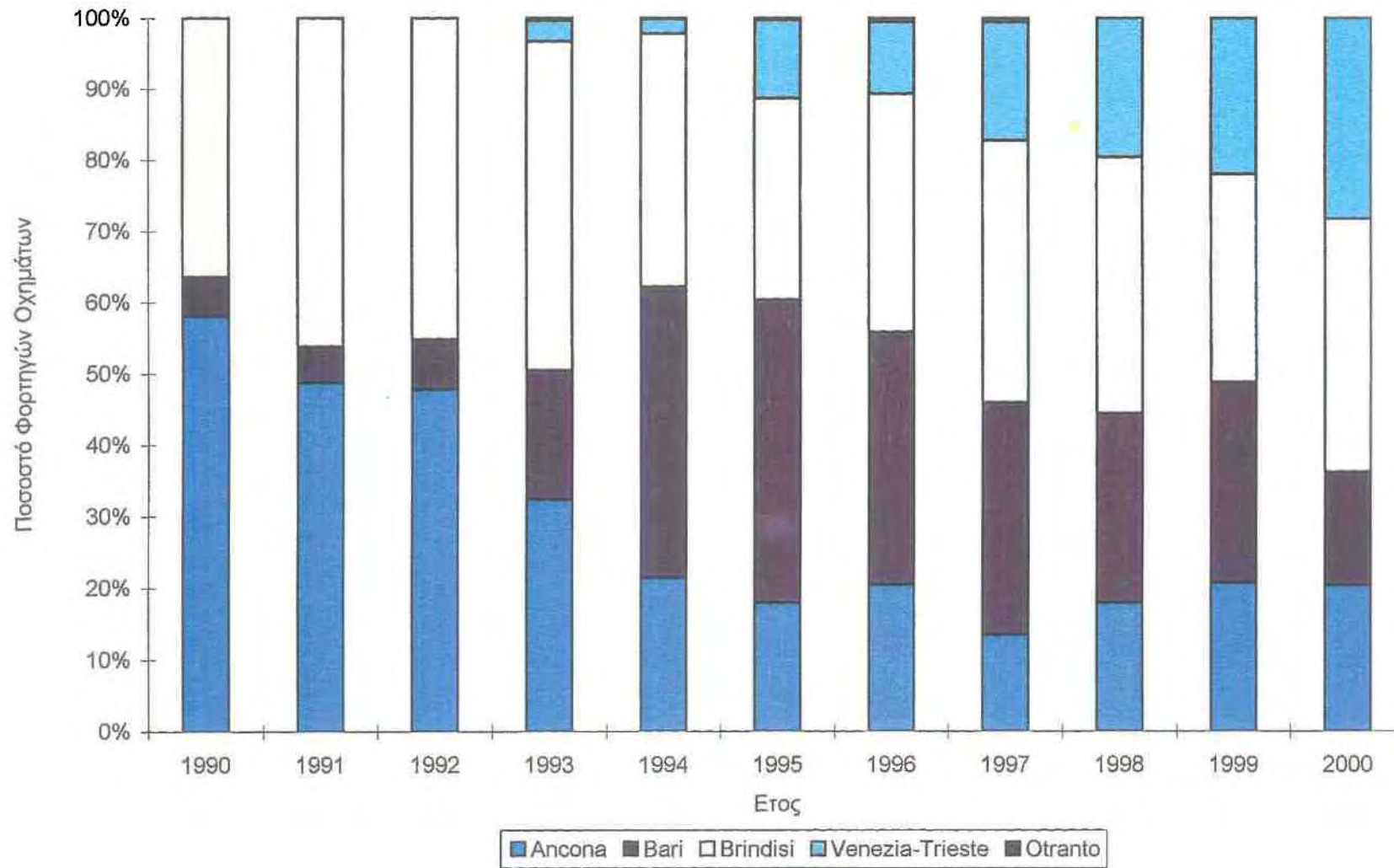
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1997	ΙΑΝ		15	1.505	580	4	372	0	1.315	650	0	240	2	2.820	1.230	244	612	2
1997	ΦΕΒ		24	2.368	1.198	9	464	5	1.957	794	4	241	11	4.325	1.992	13	705	16
1997	ΜΑΡ		25	4.605	866	37	895	38	2.620	925	17	503	29	7.225	1.791	54	1.398	67
1997	ΑΠΡ		46	8.581	1.579	90	1.626	103	7.432	1.136	90	836	83	15.993	2.715	180	2.462	166
1997	ΜΑΙ		40	9.589	1.382	84	2.041	333	7.950	960	99	1.054	233	17.539	2.342	183	3.095	566
1997	ΙΟΥΝ		52	12.855	1.844	69	2.747	450	12.506	1.592	82	2.138	516	25.361	3.436	151	4.885	966
1997	ΙΟΥΛ		54	20.246	1.280	59	4.416	491	17.239	1.274	77	3.295	496	37.485	2.554	136	7.711	987
1997	ΑΥΓ		51	24.629	1.143	99	4.469	760	23.710	740	83	4.896	910	48.339	1.883	182	9.365	1.670
1997	ΣΕΠ		52	15.620	1.826	115	2.366	362	23.400	1.134	90	5.115	736	39.020	2.960	205	7.481	1.096
1997	ΟΚΤ		48	6.979	1.692	74	972	46	12.493	1.261	85	2.226	178	19.472	2.953	159	3.200	224
1997	ΝΟΕ		25	1.876	1.286	11	503	3	2.454	1.172	11	637	10	4.330	2.458	22	1.140	13
1997	ΔΕΚ		28	2.450	1.367	21	651	14	2.429	1.013	8	591	2	4.879	2.360	29	1.242	16
ΣΥΝΟΛΑ		0	456	111.283	16.043	672	21.522	2.605	115.505	12.651	646	21.774	3.186	226.788	28.694	1.558	43.296	5.791
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1998	ΙΑΝ			2.117	967	5	529	7	2.458	1.184	1	425	6	4.575	2.151	6	954	13
1998	ΦΕΒ			2.335	1.065	8	426	12	2.464	1.065	2	225	4	4.799	2.130	10	651	16
1998	ΜΑΡ			4.282	1.558	26	950	9	2.649	1.494	14	417	10	6.931	3.052	40	1.367	19
1998	ΑΠΡ			11.754	1.875	99	2.162	97	9.880	1.425	116	1.069	46	21.834	3.300	215	3.231	143
1998	ΜΑΙ			11.669	1.947	84	2.513	294	9.560	1.666	110	1.161	219	21.229	3.613	194	3.674	513
1998	ΙΟΥΝ			14.284	1.883	59	3.019	493	13.825	1.758	90	2.431	568	28.109	3.641	146	5.450	1.061
1998	ΙΟΥΛ			24.809	1.974	84	4.921	510	21.360	1.673	114	3.732	473	46.169	3.647	198	8.653	983
1998	ΑΥΓ			28.342	1.606	99	5.042	727	28.910	1.145	104	5.247	831	57.252	2.751	203	10.289	1.558
1998	ΣΕΠ			14.120	1.971	109	2.037	302	22.977	1.581	102	4.984	605	37.097	3.552	211	7.021	907
1998	ΟΚΤ			7.085	2.395	73	1.001	28	14.038	1.735	87	2.269	144	22.023	4.130	160	3.270	172
1998	ΝΟΕ			3.030	1.901	17	682	13	3.119	1.362	6	813	17	6.149	3.263	22	1.495	30
1998	ΔΕΚ			2.947	1.781	11	870	6	3.636	1.330	13	717	9	6.583	3.111	1.794	1.587	15
ΣΥΝΟΛΑ		0	0	127.674	20.923	674	24.152	2.498	134.876	17.418	758	23.490	2.932	262.550	38.341	3.202	47.642	5.430

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1999	ΙΑΝ			2.994	1.588	14	710	5	2.037	1.341	0	451	4	5.031	2.929	14	1.161	9
1999	ΦΕΒ			3.754	1.704	19	732	39	3.687	1.336	21	316	91	7.441	3.040	40	1.048	130
1999	ΜΑΡ			6.137	2.020	56	1.355	26	4.069	1.476	31	470	13	10.206	3.496	87	1.825	39
1999	ΑΠΡ			7.285	2.045	73	1.645	64	8.062	1.472	101	986	46	15.347	3.517	174	2.631	110
1999	ΜΑΙ			11.524	2.446	75	2.720	311	7.210	1.424	77	995	210	18.734	3.870	152	3.715	521
1999	ΙΟΥΝ			10.977	2.172	38	3.002	281	11.185	1.869	72	2.289	400	22.162	4.041	110	5.291	681
1999	ΙΟΥΛ			18.060	2.328	53	4.312	322	18.148	1.627	88	3.501	410	36.206	3.955	141	7.813	732
1999	ΑΥΓ			21.397	1.950	87	5.003	581	23.536	1.214	94	4.618	639	44.933	3.164	161	9.621	1.220
1999	ΣΕΠ			15.251	2.479	104	2.802	293	22.755	1.703	116	4.969	553	38.006	4.182	220	7.771	846
1999	ΟΚΤ			8.795	3.122	76	2.068	42	14.539	1.867	102	2.568	102	23.334	4.989	178	4.634	144
1999	ΝΟΕ			3.362	2.437	16	1.553	3	3.642	1.698	67	923	20	7.004	4.135	83	2.476	23
1999	ΔΕΚ			3.635	2.106	16	1.710	3	4.293	1.554	10	813	12	7.928	3.660	26	2.523	15
	ΣΥΝΟΛΑ	0	0	113.171	26.397	607	27.610	1.970	123.161	18.581	779	22.899	2.500	236.332	44.978	1.386	50.509	4.470
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
2000	ΙΑΝ			3.011	1.657	10	1.844	0	2.902	1.671	5	542	5	5.913	3.328	15	2.386	5
2000	ΦΕΒ			2.744	2.282	3	2.534	1	1.954	1.572	1	362	4	4.698	3.854	4	2.896	5
2000	ΜΑΡ			6.000	2.870	39	2.480	20	4.782	1.879	24	539	8	10.782	4.749	63	3.019	28
2000	ΑΠΡ			11.172	2.834	112	4.032	94	8.815	1.614	102	1.022	65	19.987	4.648	214	5.054	159
2000	ΜΑΙ			11.453	2.928	124	3.775	236	10.174	1.961	129	1.527	182	21.627	4.889	253	5.302	418
2000	ΙΟΥΝ			13.265	3.383	65	4.219	320	14.295	2.759	103	2.896	449	27.560	6.142	188	7.115	769
2000	ΙΟΥΛ			27.852	3.901	91	6.140	382	22.815	2.538	94	4.198	385	50.667	6.439	185	10.338	767
2000	ΑΥΓ			27.638	2.609	84	6.445	573	32.545	1.734	127	6.204	740	60.183	4.343	211	12.649	1.313
2000	ΣΕΠ			19.202	2.975	103	3.694	347	26.805	1.954	120	5.177	549	46.007	4.929	223	8.871	896
2000	ΟΚΤ			9.724	3.058	59	2.313	51	17.150	2.365	103	3.192	126	26.877	5.423	162	5.505	177
2000	ΝΟΕ			4.274	2.980	13	2.269	6	4.818	2.203	13	1.200	16	9.092	5.183	26	3.469	22
2000	ΔΕΚ			4.698	2.575	7	2.265	7	4.895	1.752	16	906	3	9.593	4.327	2.591	3.171	10
	ΣΥΝΟΛΑ	0	0	141.036	34.052	710	42.010	2.037	151.950	24.202	837	27.765	2.532	292.986	58.254	4.115	69.775	4.669

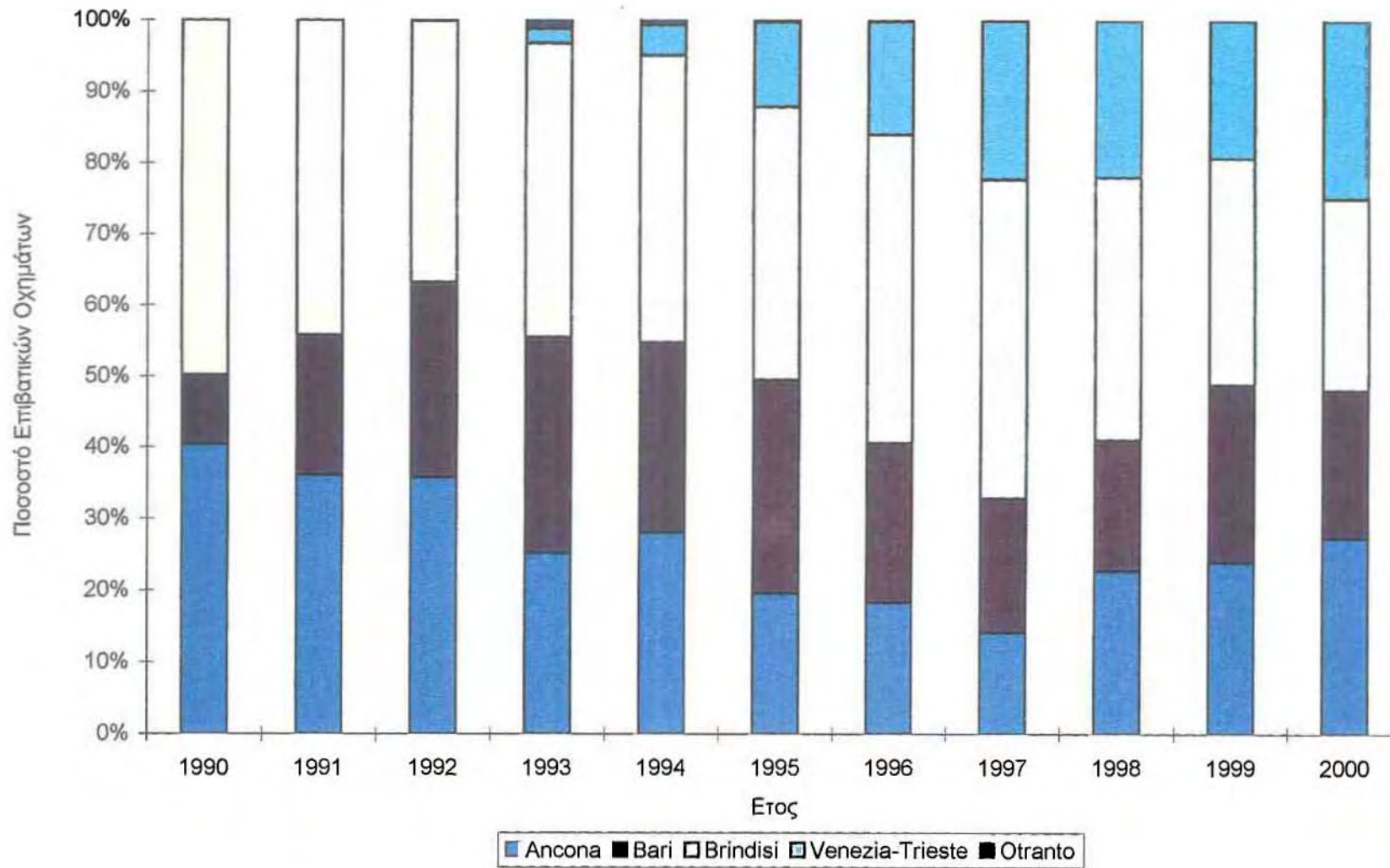
Λιμένας Ηγουμενίτσας: Κατανομή Ετήσιας Διακίνησης Επιβατών στους Λιμένες Ιταλίας, 1990-2000



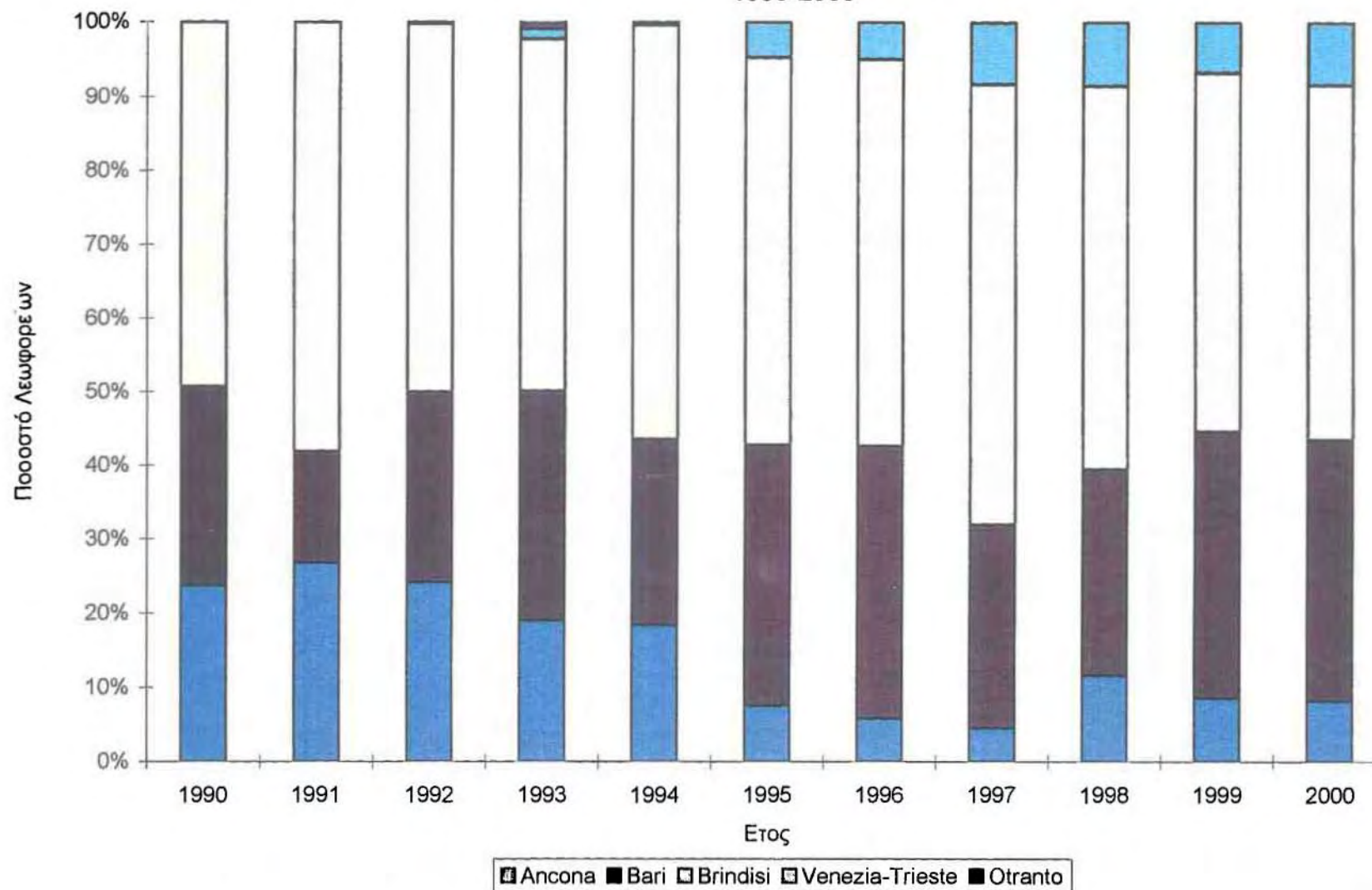
**Λιμένας Ηγουμένισας: Κατανομή Ετήσιας Διακίνησης Φορτηγών Οχημάτων
στους Λιμένες Ιταλίας, 1990-2000**



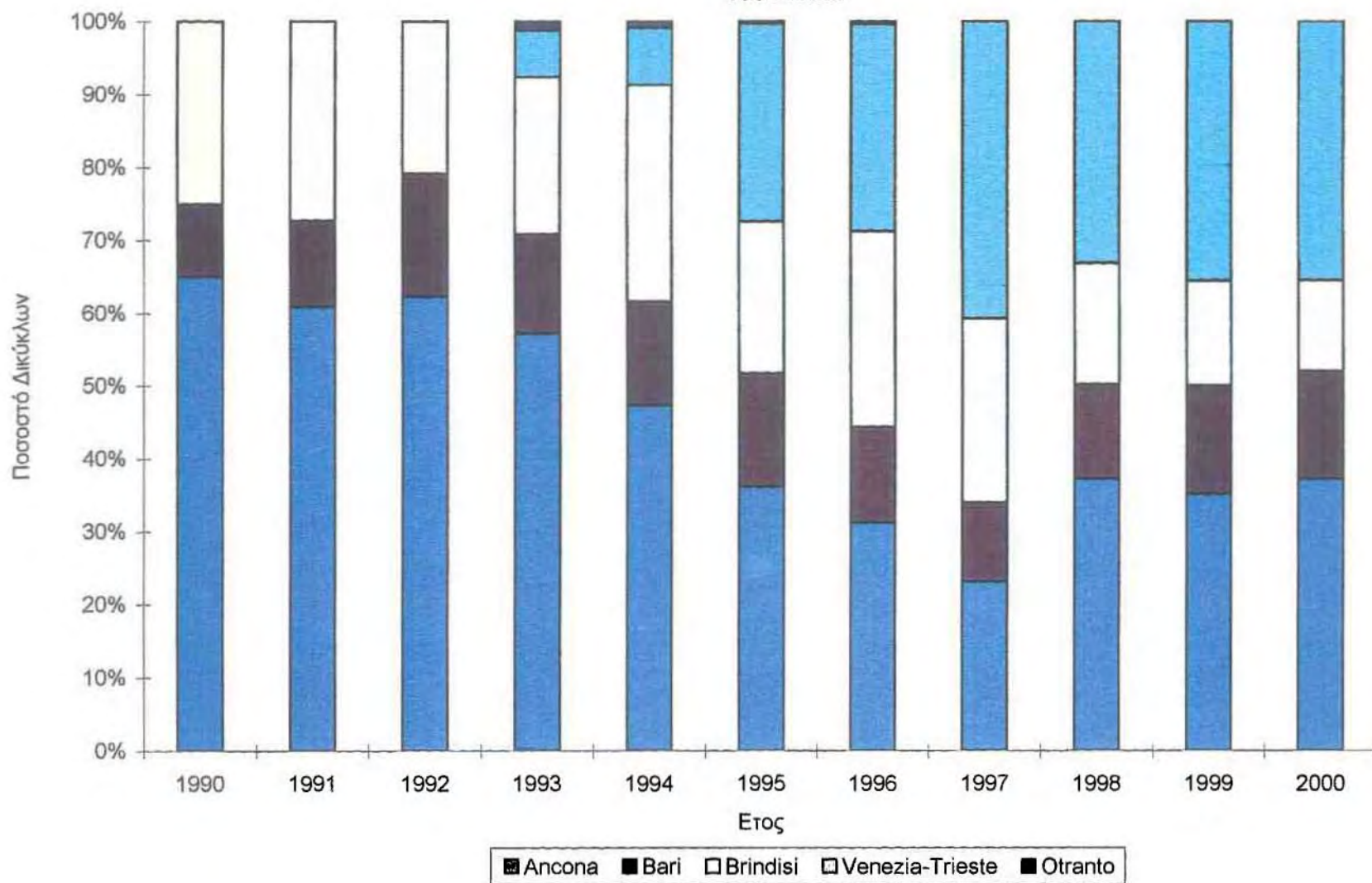
**Λιμένας Ηγουμενίτσας: Κατανομή Ετήσιας Διακίνησης Επιβατικών Οχημάτων
στους Λιμένες Ιταλίας, 1990-2000**



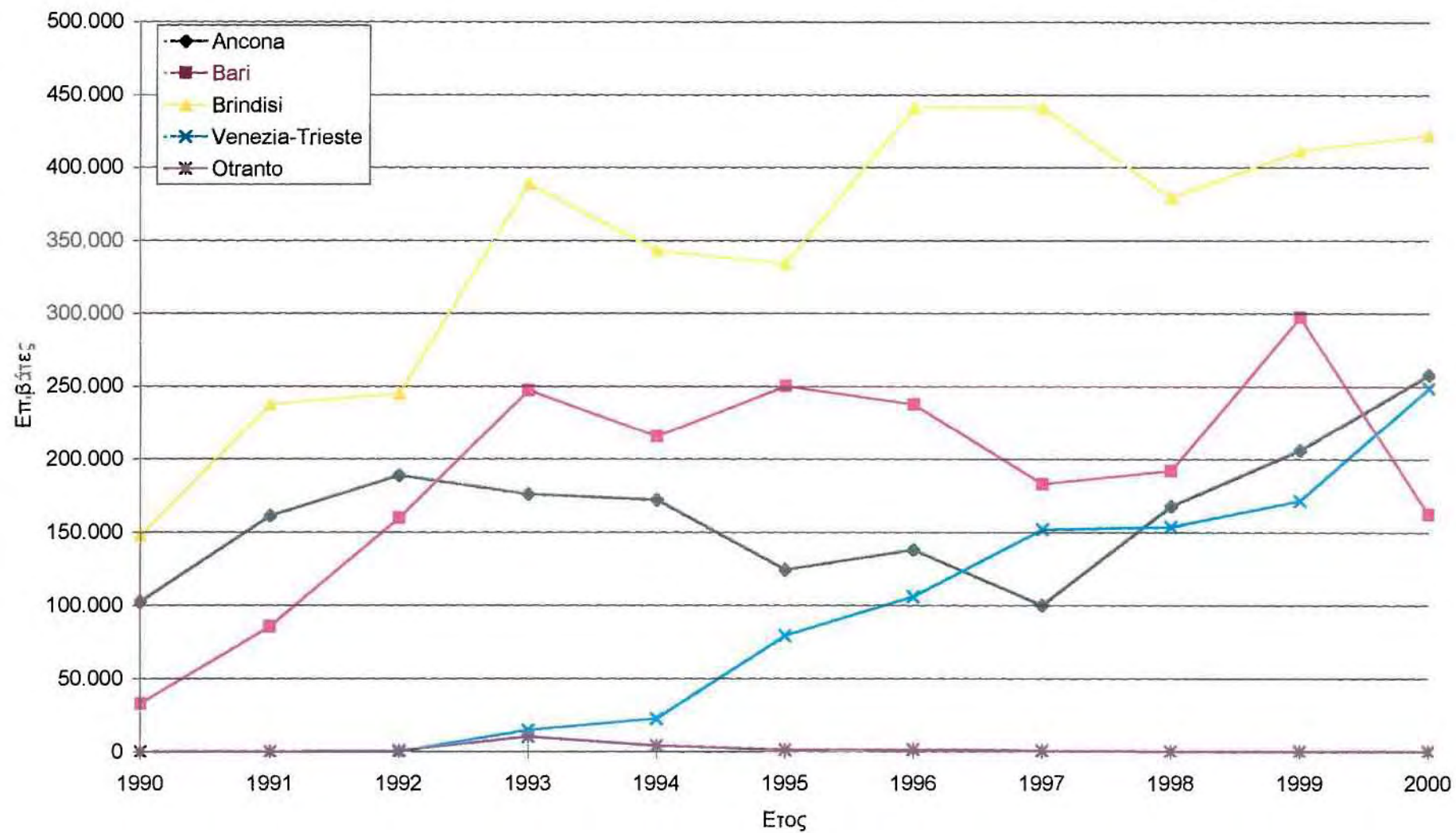
Λιμένας Ηγουμενίτσας: Κατανομή Ετήσιας Διακίνησης Λεωφορείων στους Λιμένες Ιταλίας, 1990-2000



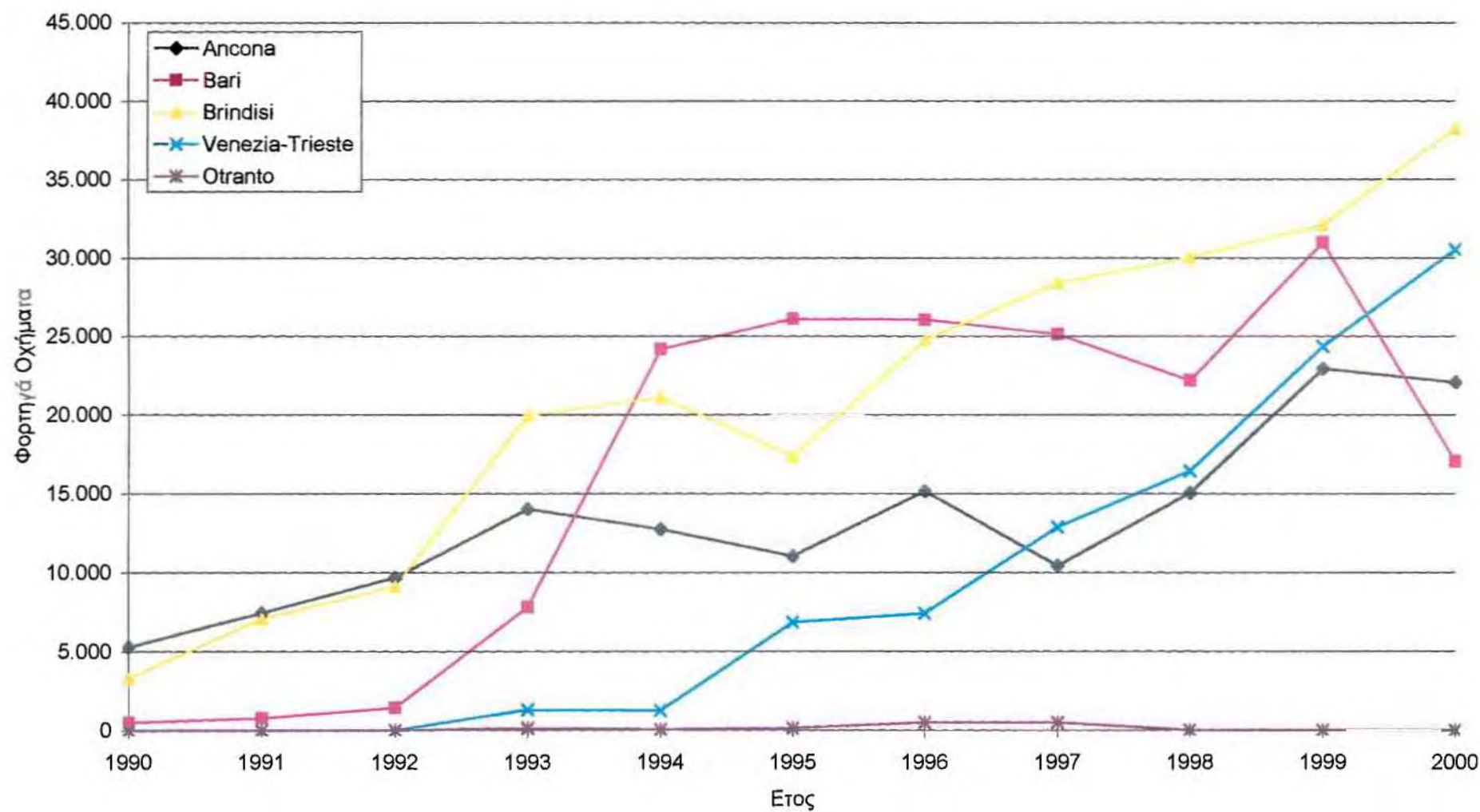
Λιμένας Ηγουμενίτσας: Κατανομή Ετήσιας Διακίνησης Δικύκλων στους Λιμένες Ιταλίας, 1990-2000



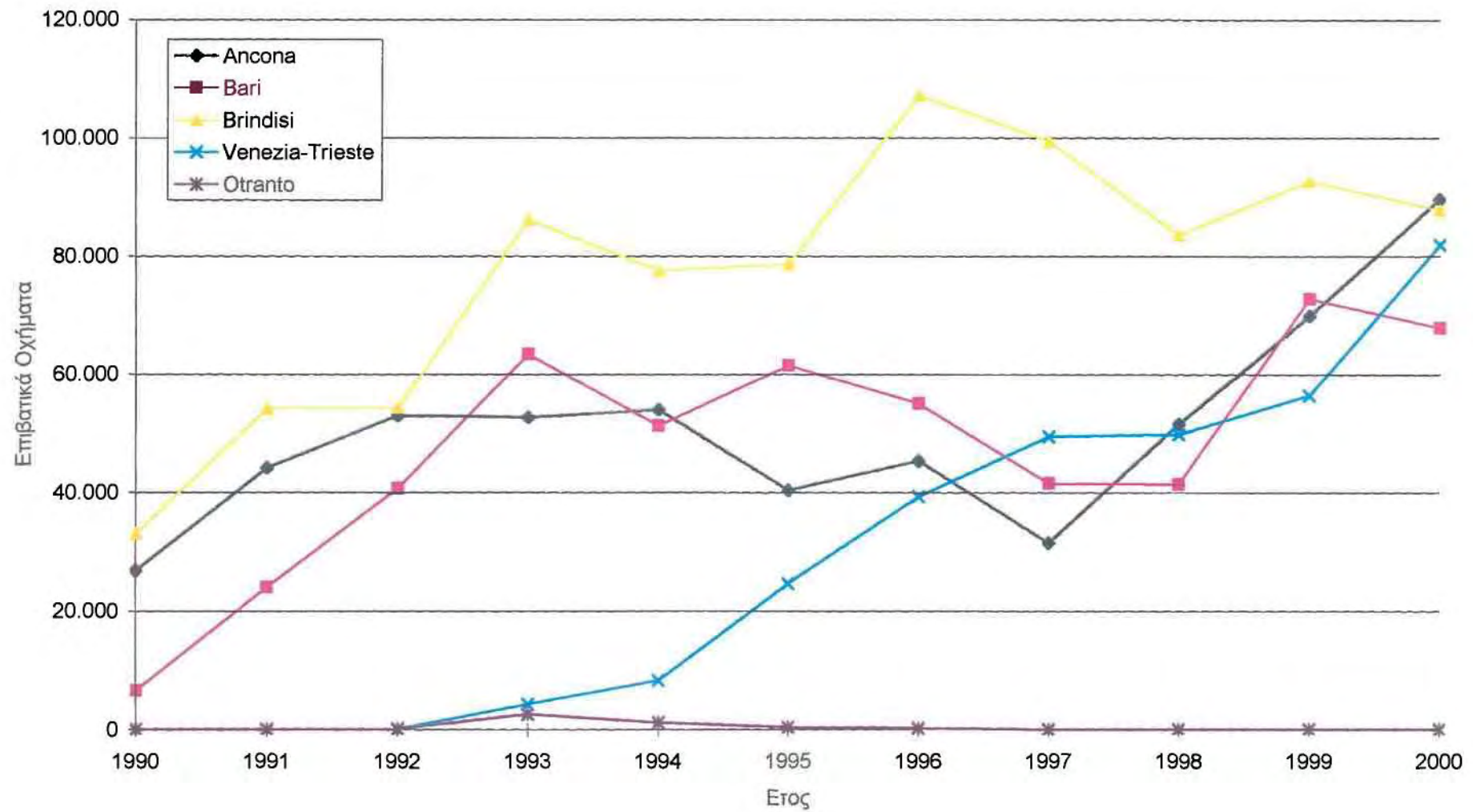
Λιμένας Ηγουμένισσας: Κατανομή Επιβατικής Διακίνησης στους Λιμένες Ιταλίας, 1990-2000



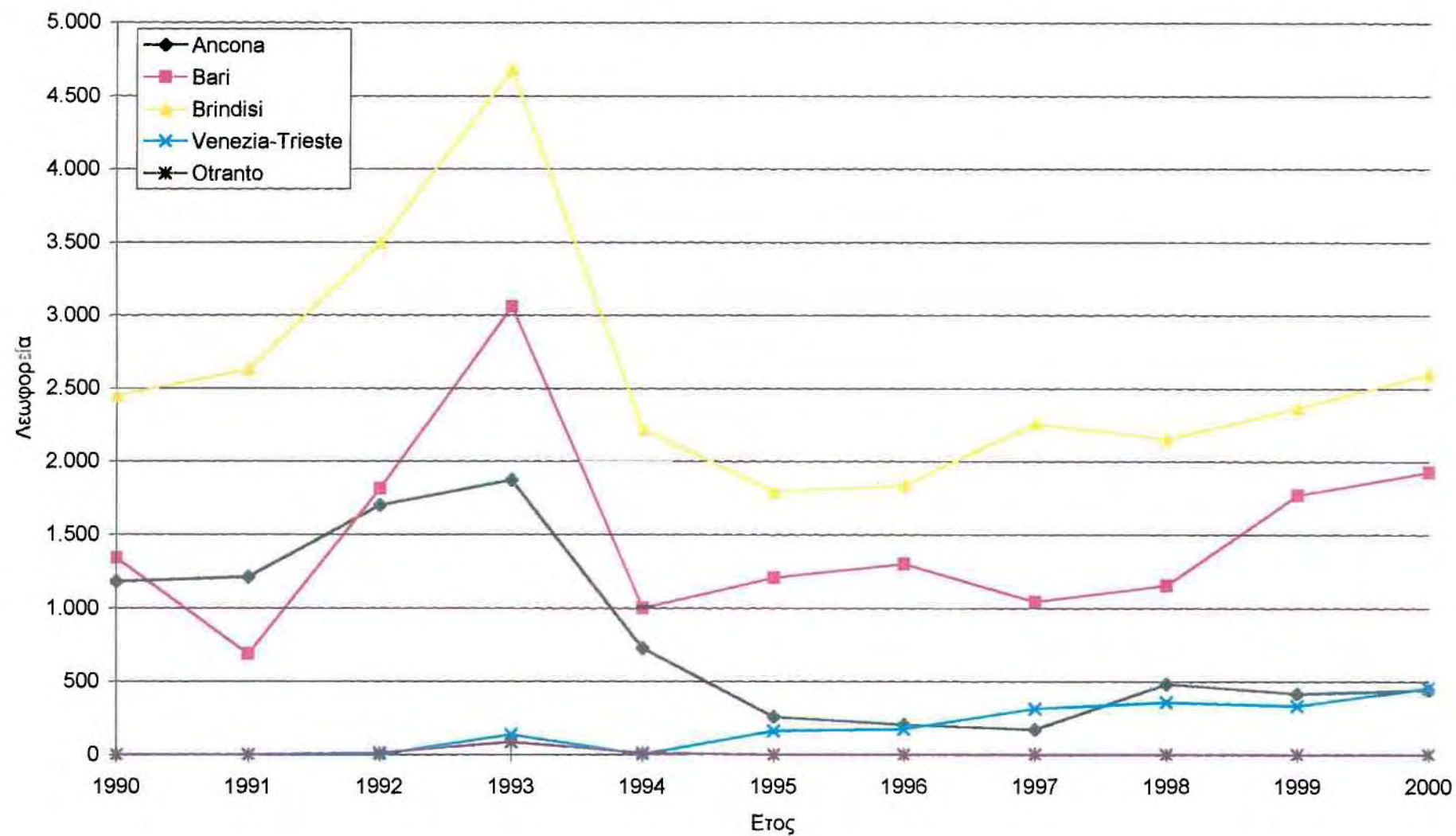
Λιμένας Ηγουμενίτσας: Κατανομή Διακίνησης Φορτηγών Οχημάτων στους Λιμένες Ιταλίας,
1990-2000



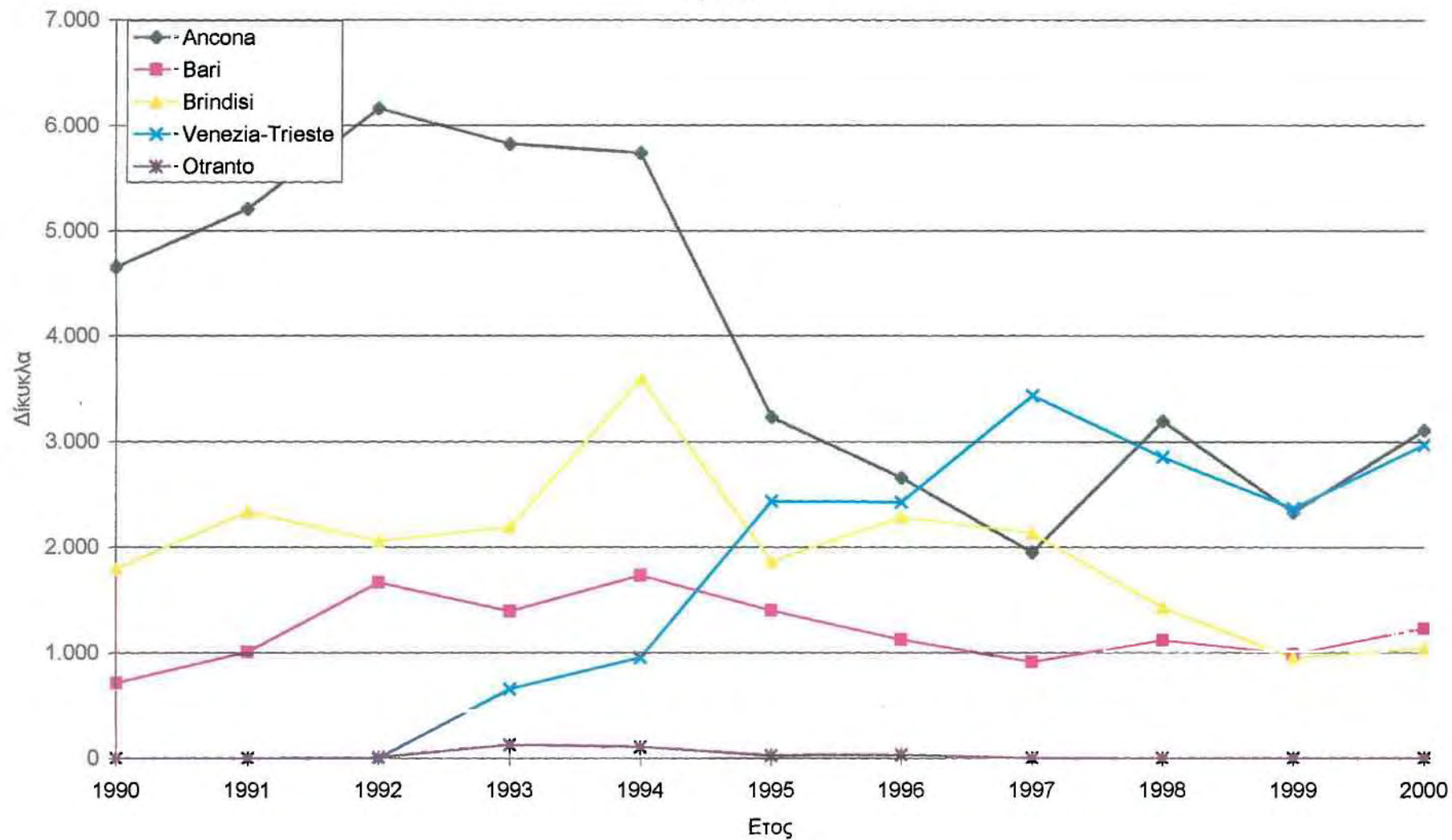
Λιμένες Ηγουμένισσας: Κατανομή Διακίνησης Επιβατικών Οχημάτων στους Λιμένες Ιταλίας,
1990-2000



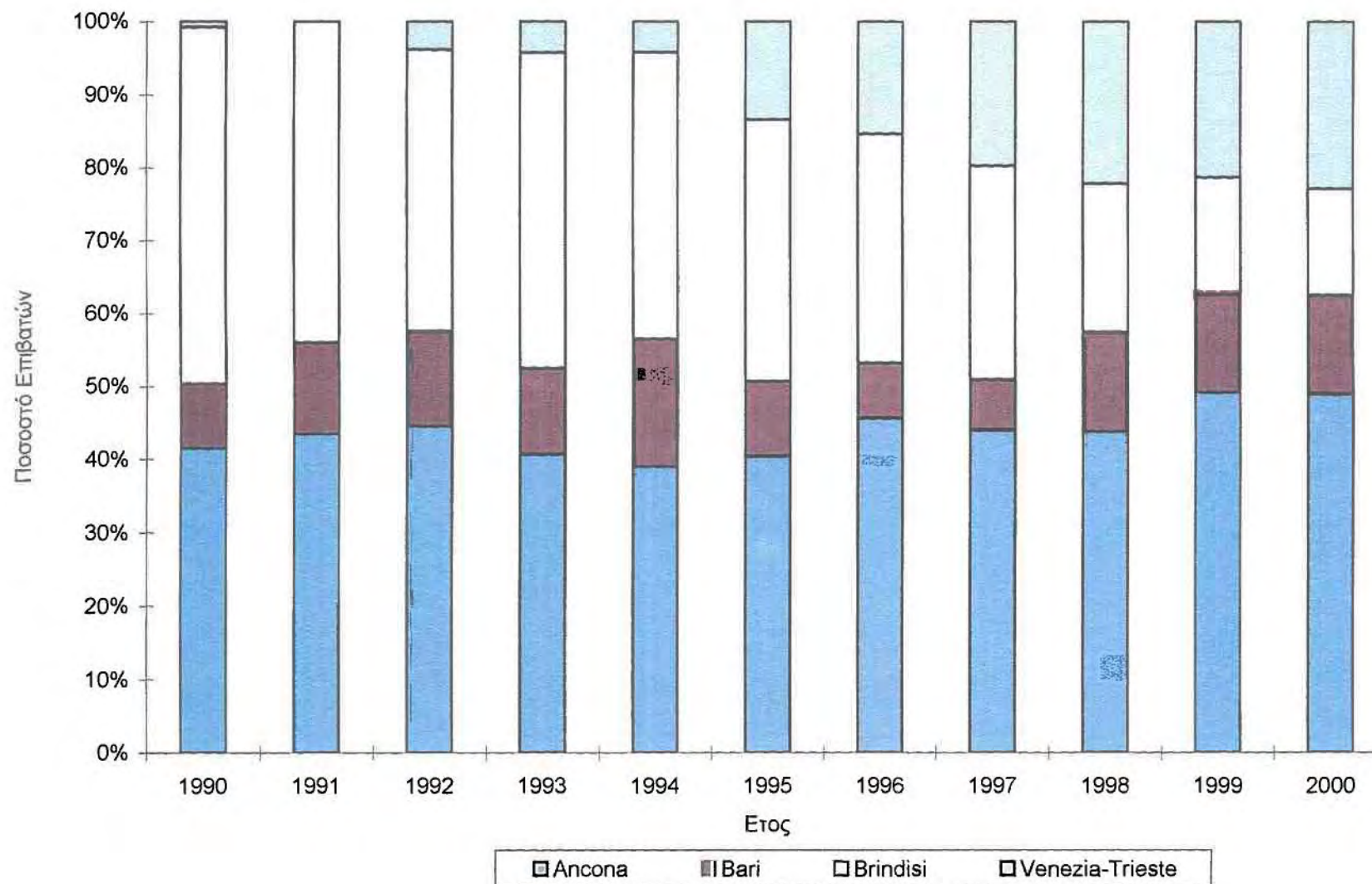
Λιμένας Ηγουμένιτσας: Κατανομή Διακίνησης Λεωφορείων στους Λιμένες Ιταλίας, 1990-2000



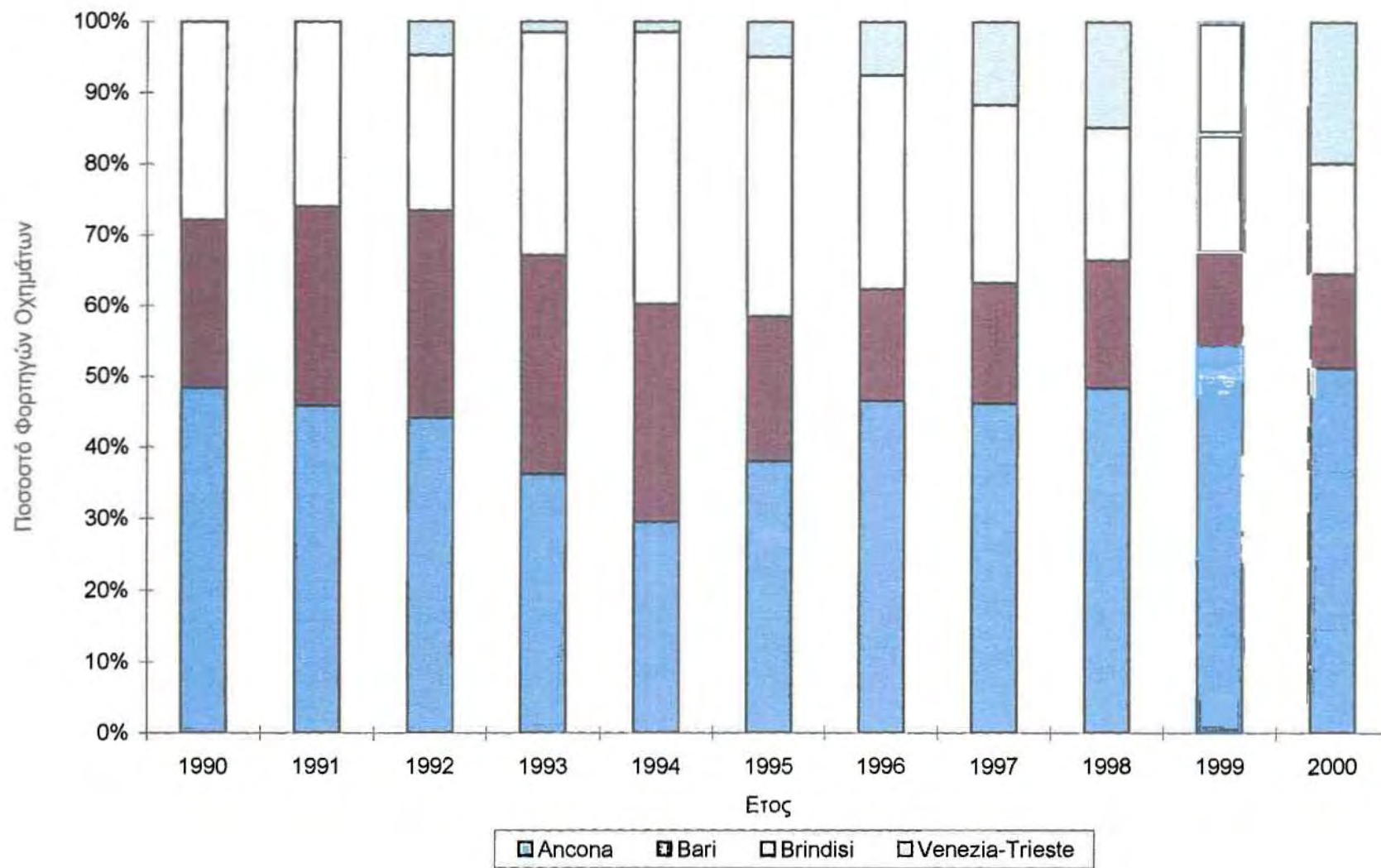
Λιμένες Ηγουμενίτσας: Κατανομή Διακίνησης Δικύκλων στους Λιμένες Ιταλίας , 1990-2000



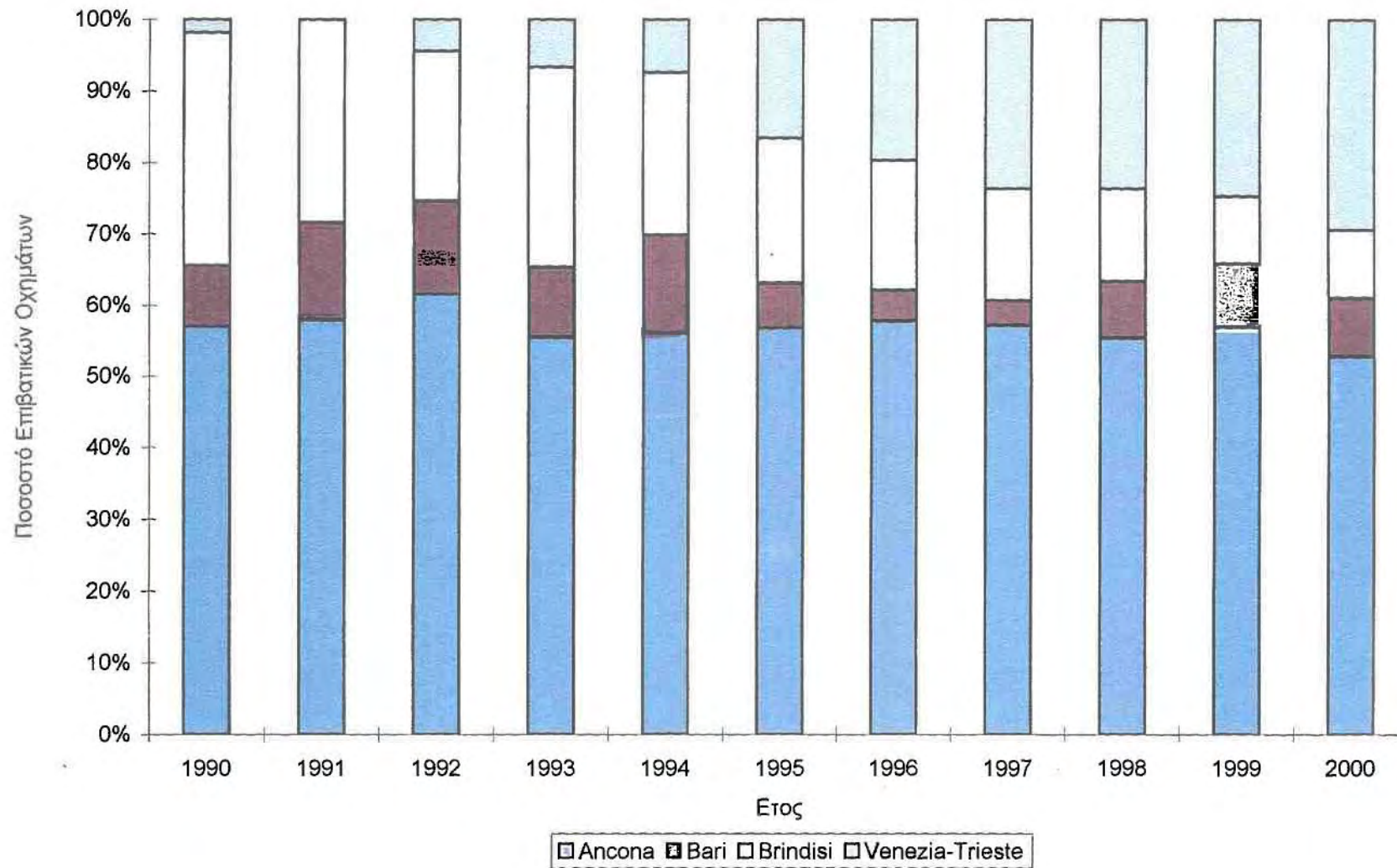
Λιμένας Πάτρας: Κατανομή Ετήσιας Διακίνησης Επιβατών στους Λιμένες Ιταλίας, 1990-2000



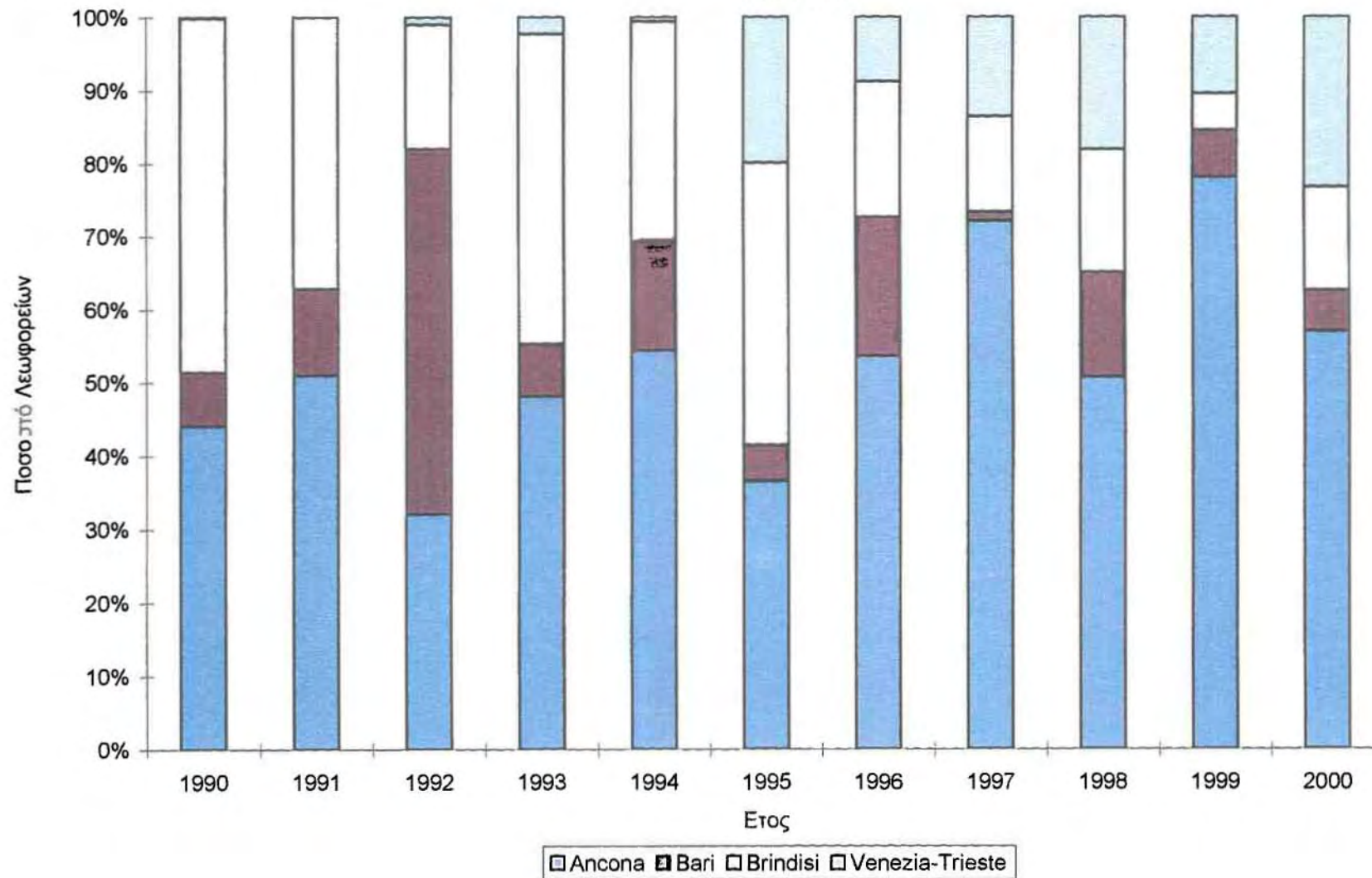
**Λιμένας Πάτρας: Κατανομή Ετήσιας Διακίνησης Φορτηγών Οχημάτων
στους Λιμένες Ιταλίας, 1990-2000**



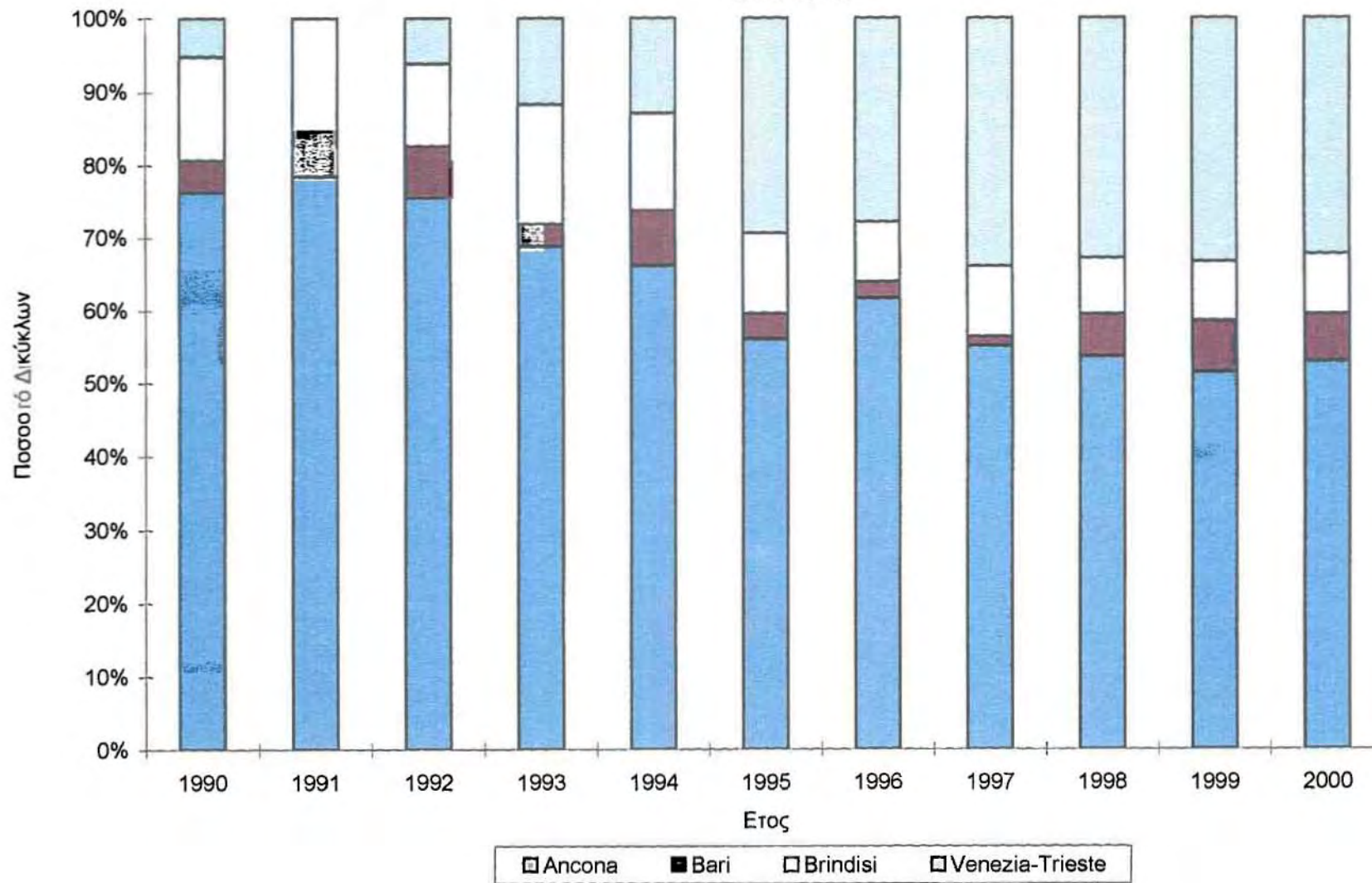
Λιμένας Πάτρας: Κατανομή Ετήσιας Διακίνησης Επιβατικών Οχημάτων στους Λιμένες Ιταλίας, 1990-2000



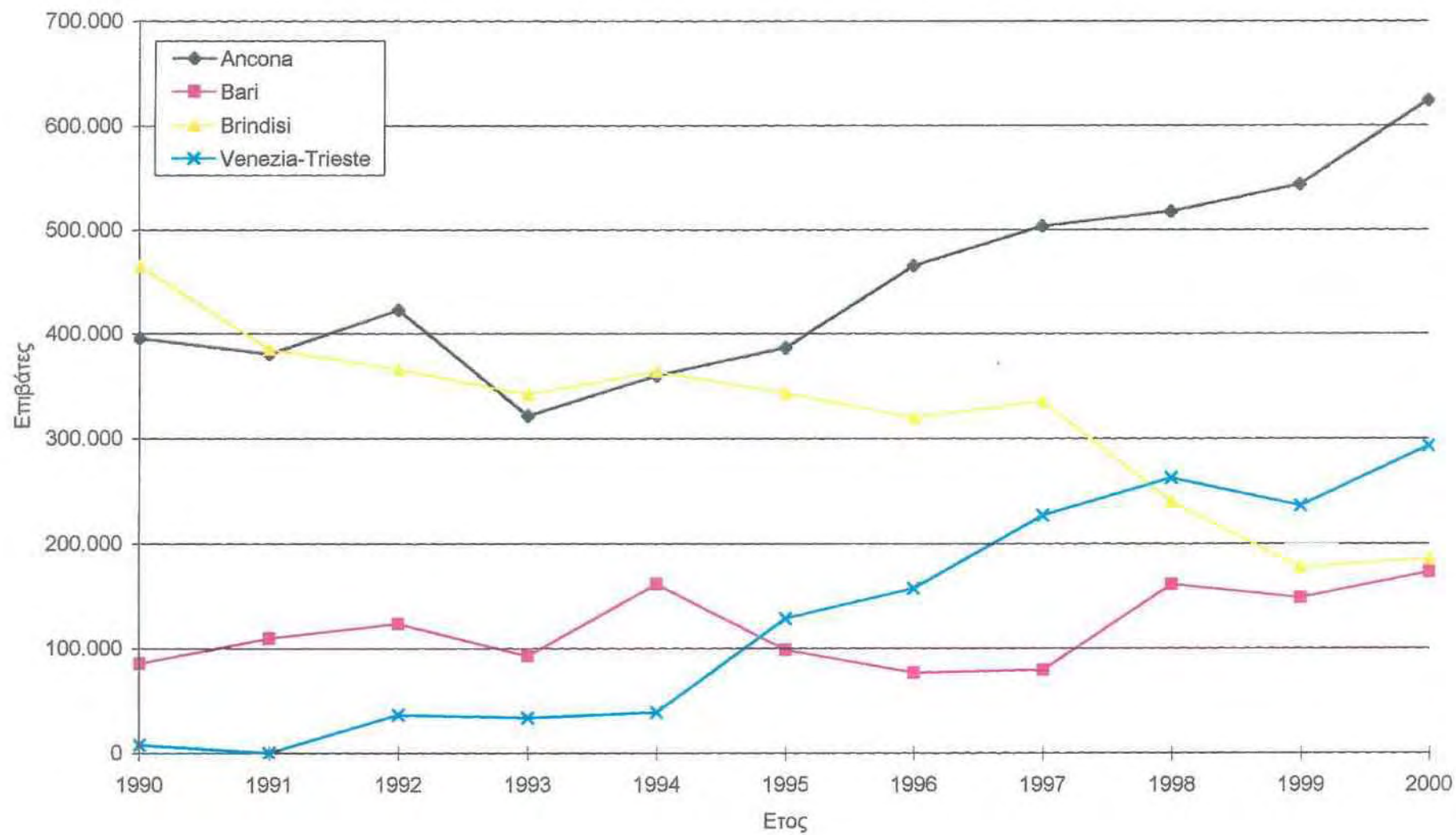
Λιμένας Πάτρας: Κατανομή Ετήσιας Διακίνησης Λεωφορείων στους Λιμένες Ιταλίας,
1990-2000



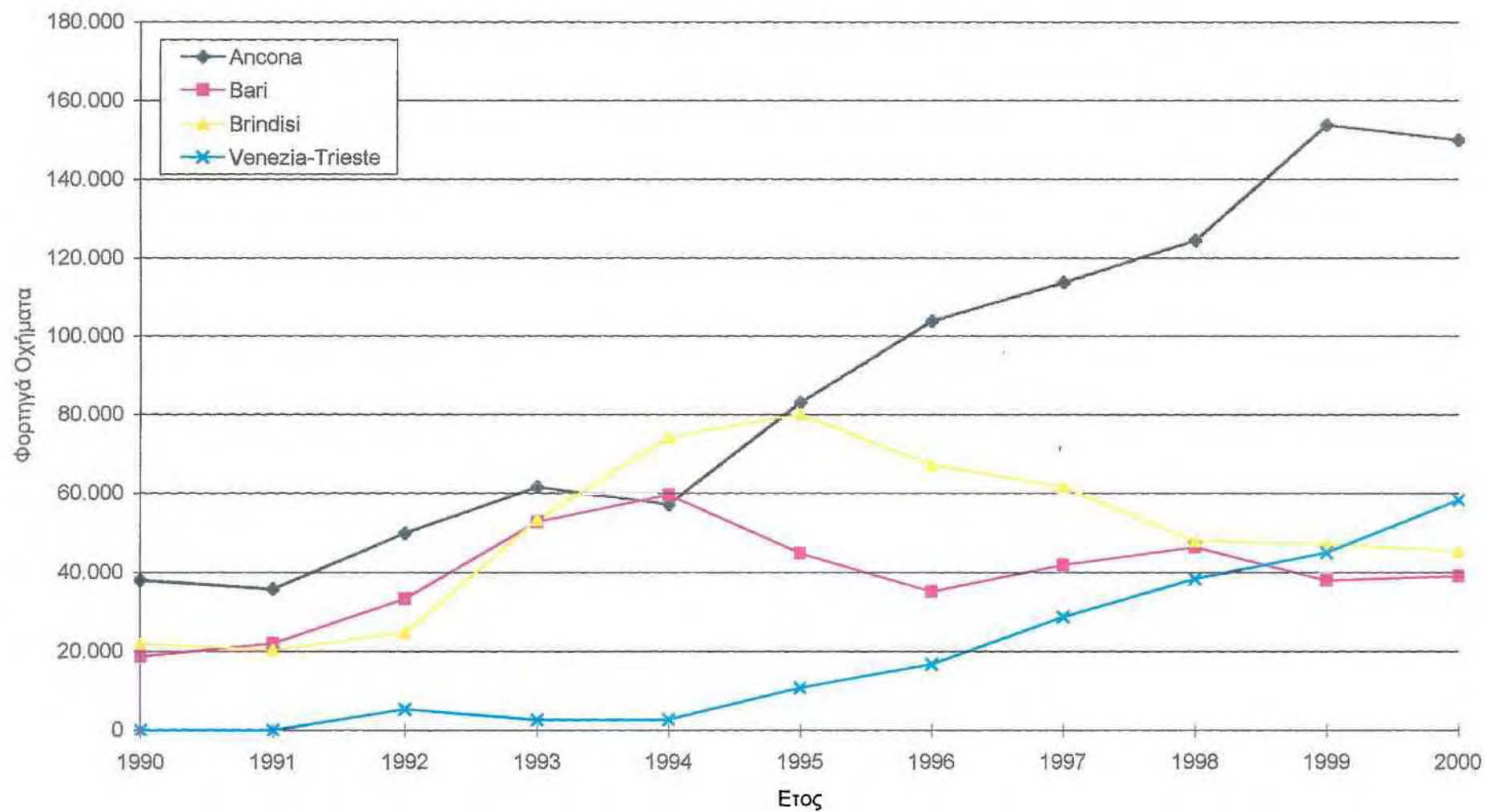
Λιμένας Πάτρας: Κατανομή Ετήσιας Διακίνησης Δικύκλων στους Λιμένες Ιταλίας,
1990-2000



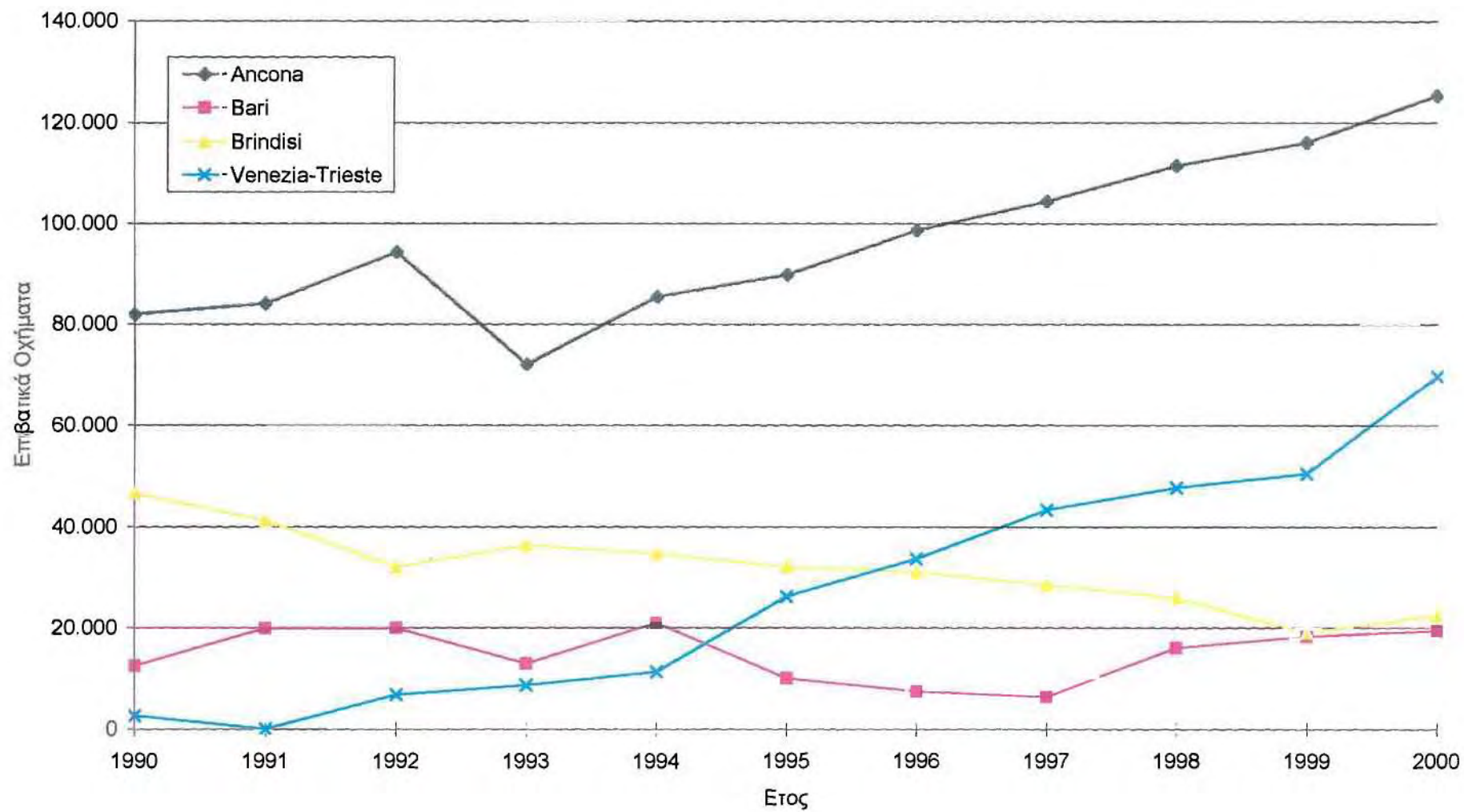
Λιμένας Πάτρας: Κατανομή Επιβατικής Διακίνησης στους Λιμένες Ιταλίας, 1990-2000



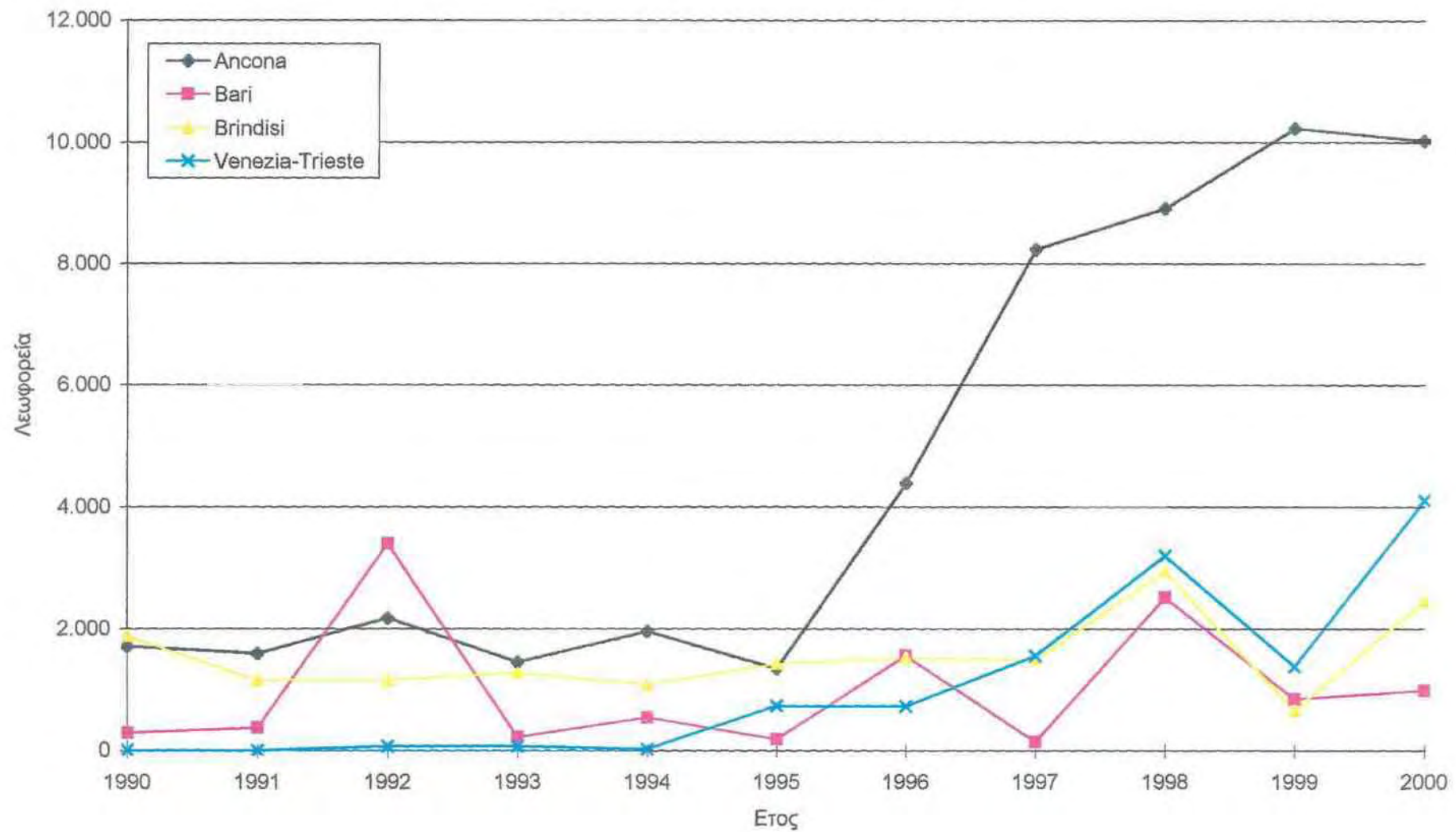
**Λιμένας Πάτρας: Κατανομή Διακίνησης Φορτηγών Οχημάτων στους Λιμένες Ιταλίας,
1990-2000**



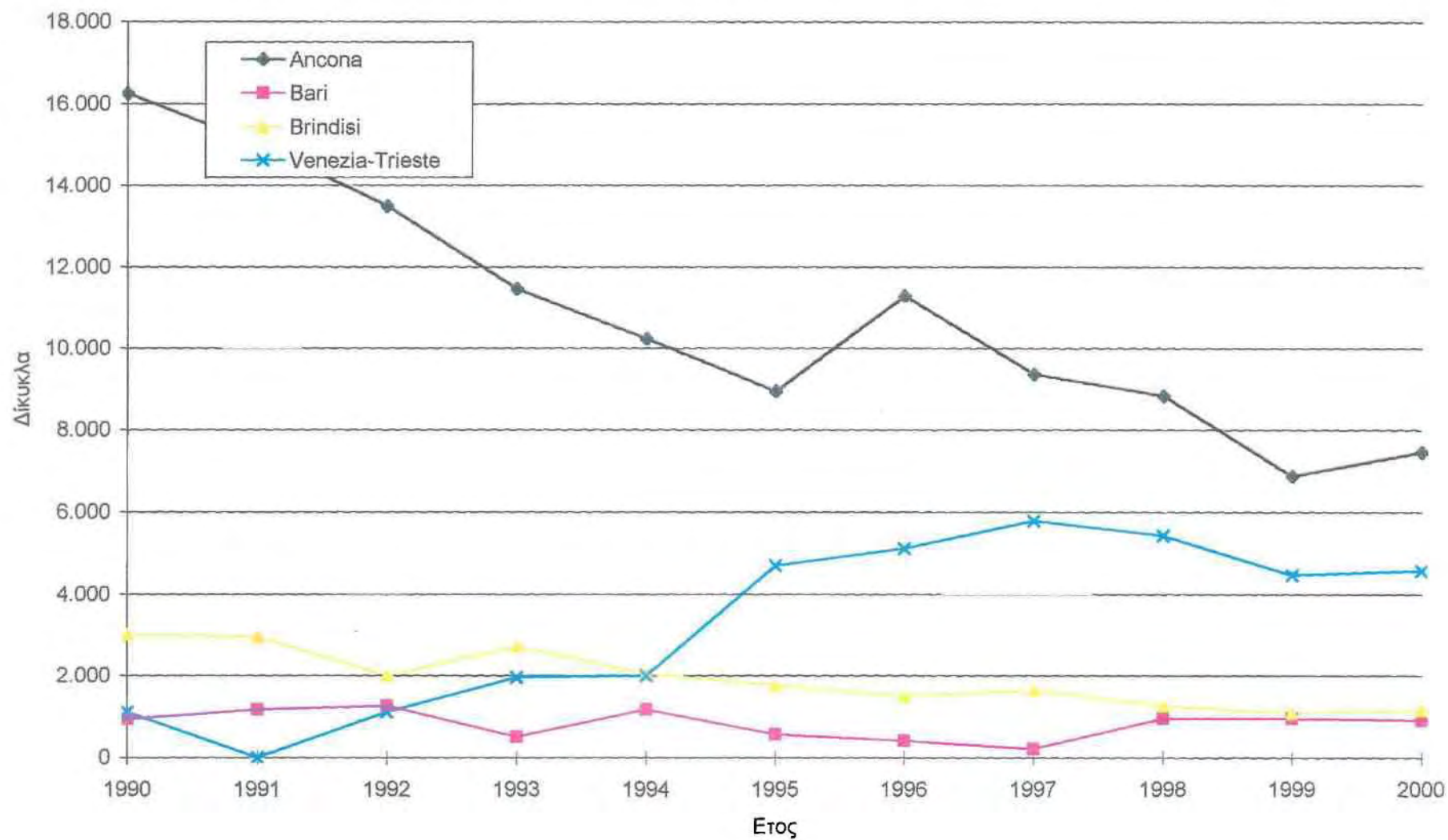
Λιμένας Πάτρας: Κατανομή Διακίνησης Επιβατικών Οχημάτων στους Λιμένες Ιταλίας,
1990-2000



Λιμένας Πάτρας: Κατανομή Διακίνησης Λεωφορείων στους Λιμένες Ιταλίας, 1990-2000



Λιμένας Πάτρας: Κατανομή Διακίνησης Δικύκλων στους Λιμένες Ιταλίας, 1990-2000



Λιμένας Πάτρας: Αναλυτικός Πίνακας Γραμμών Βαλκανικών Χωρών

Γραμμή: Πάτρα - Αλβανία

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΠΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1996	ΙΟΥΛ		7	3	0	0	0	0	7	0	0	3	0	10	0	0	3	0	
1996	ΑΥΓ		6	15	5	0	3	0	1	0	0	0	0	16	5	0	3	0	
1996	ΣΕΠ		2	2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0	
ΣΥΝΟΛΟ			0	15	20	7	0	3	0	8	0	0	3	0	28	7	0	6	0
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΠΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1997	ΙΑΝ		2	40	37	0	2	0	32	27	0	1	0	72	64	0	3	0	
1997	ΦΕΒ		7	88	100	0	4	0	75	121	0	0	0	163	221	0	4	0	
1997	ΜΑΡ		10	134	137	0	5	0	152	128	2	5	0	286	265	2	10	0	
1997	ΑΠΡ		1	24	24	0	0	0	11	9	0	3	0	35	33	0	3	0	
1997	ΜΑΪ		5	901	7	0	51	0	136	15	0	14	0	1.037	22	0	65	0	
1997	ΙΟΥΝ		7	2.239	19	0	150	1	1.058	30	0	56	0	3.297	49	0	206	1	
1997	ΙΟΥΛ		14	4.970	31	0	114	0	1.501	63	0	87	5	6.471	94	0	201	5	
1997	ΑΥΓ		9	2.622	15	0	123	0	2.892	63	0	97	6	5.514	78	0	220	6	
1997	ΣΕΠ		9	1.261	27	0	42	1	1.882	114	0	44	6	3.143	141	0	86	7	
1997	ΟΚΤ		6	440	7	0	13	1	527	58	0	16	2	967	65	0	29	3	
1997	ΝΟΕ		5	427	10	0	9	0	198	45	0	7	2	625	55	0	16	2	
1997	ΔΕΚ		9	530	25	0	21	0	916	131	0	18	11	1.446	156	0	39	11	
ΣΥΝΟΛΟ			0	82	13.676	439	0	534	3	9.380	804	2	348	32	23.056	1.243	2	882	35
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΠΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS	
1998	ΙΑΝ			701	22	0	13	1	147	27	0	4	0	848	49	0	17	1	
1998	ΦΕΒ			120	0	0	0	0	0	0	0	0	0	120	0	0	0	0	
1998	ΜΑΡ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1998	ΑΠΡ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1998	ΜΑΪ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
1998	ΙΟΥΝ			11	0	0	0	0	9	13	0	1	0	20	13	0	1	0	
1998	ΙΟΥΛ			21	4	0	7	0	101	123	0	39	3	122	127	0	46	3	
1998	ΑΥΓ			35	4	0	1	0	107	96	0	8	5	142	100	0	9	5	
1998	ΣΕΠ			31	14	0	4	2	58	62	0	6	7	89	76	0	10	9	
1998	ΟΚΤ			185	0	0	0	0	228	22	0	1	0	413	22	0	1	0	
1998	ΝΟΕ			13	0	0	0	0	5	0	0	0	0	18	0	0	0	0	
1998	ΔΕΚ			69	0	0	0	0	338	0	0	0	0	407	0	0	0	0	
ΣΥΝΟΛΟ			0	0	1.186	44	0	25	3	993	343	0	59	15	2.179	387	0	84	18

[illegible]

Γραμμή: Πάτρα - Τουρκία

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΠΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1999	ΙΑΝ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1999	ΦΕΒ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1999	ΜΑΡ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1999	ΑΠΡ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1999	ΜΑΪ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1999	ΙΟΥΝ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1999	ΙΟΥΛ			2	2	0	0	0	0	0	0	0	0	2	2	0	0	0
1999	ΑΥΓ			2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0
1999	ΣΕΠ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1999	ΟΚΤ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1999	ΝΟΕ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1999	ΔΕΚ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΑ			4	2	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0	0	0
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΠΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
2000	ΙΑΝ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	ΦΕΒ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	ΜΑΡ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	ΑΠΡ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	ΜΑΪ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	ΙΟΥΝ			1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0
2000	ΙΟΥΛ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	ΑΥΓ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	ΣΕΠ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	ΟΚΤ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	ΝΟΕ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2000	ΔΕΚ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΑ	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΠΑΤΡΑΣ																		
ΓΡΑΜΜΗ ΠΑΤΡΑ - ΙΟΝΙΑ ΝΗΣΙΑ ΠΛΗΝ ΚΕΡΚΥΡΑΣ																		
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1994	ΙΑΝ			3.357	171	43	329	39	3.152	133	34	399	32	6.509	304	77	728	71
1994	ΦΕΒ			2.607	150	35	320	22	2.729	122	28	337	31	5.338	272	63	657	53
1994	ΜΑΡ			3.886	188	42	455	44	4.395	179	39	551	60	8.281	367	81	1.006	104
1994	ΑΠΡ			3.248	168	59	385	44	7.319	195	61	1.114	94	10.567	363	120	1.499	138
1994	ΜΑΪ			8.344	226	66	1.150	153	4.755	209	60	587	137	13.099	435	126	1.737	290
1994	ΙΟΥΝ			5.371	241	62	506	148	7.368	222	59	813	216	12.739	463	121	1.319	364
1994	ΙΟΥΛ			9.057	217	0	1.265	294	15.411	233	0	2.677	411	24.468	450	0	3.942	705
1994	ΑΥΓ			20.003	242	102	3.248	658	15.644	199	96	2.533	593	35.647	441	198	5.781	1.251
1994	ΣΕΠ			9.423	189	84	1.244	211	6.067	192	62	716	156	15.490	381	146	1.960	367
1994	ΟΚΤ			6.312	172	70	711	117	5.209	140	66	535	90	11.521	312	136	1.246	207
1994	ΝΟΕ			3.307	172	44	362	43	3.422	175	36	384	54	6.729	347	80	748	97
1994	ΔΕΚ			3.673	186	47	439	37	4.036	175	41	507	56	7.709	361	222	946	93
ΣΥΝΟΛΟ		0	0	78.586	2.322	654	10.414	1.810	79.507	2.174	582	11.153	1.930	158.095	4.496	1.370	21.567	3.740
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1995	ΙΑΝ			3.701	156	44	413	45	3.509	173	39	425	36	7.210	329	83	838	81
1995	ΦΕΒ			2.832	131	37	294	36	2.679	157	0	317	31	5.511	288	37	611	67
1995	ΜΑΡ			3.238	156	42	376	45	3.146	187	38	440	79	6.384	343	80	816	124
1995	ΑΠΡ			6.575	172	76	1.003	89	8.344	198	70	1.301	139	14.919	370	146	2.304	228
1995	ΜΑΪ			4.930	196	55	574	108	3.896	198	52	522	110	8.826	394	107	1.096	218
1995	ΙΟΥΝ			4.800	187	59	461	155	6.114	177	56	710	186	10.914	364	115	1.171	341
1995	ΙΟΥΛ			10.101	210	65	1.415	275	17.284	270	100	2.778	435	27.385	480	165	4.193	710
1995	ΑΥΓ			23.507	254	102	4.528	755	19.819	319	101	3.616	693	43.328	573	203	8.144	1.448
1995	ΣΕΠ			27.929	575	148	4.425	633	18.293	1.024	150	2.322	399	46.222	1.599	298	6.747	1.032
1995	ΟΚΤ			7.130	219	70	967	101	5.265	198	61	646	85	12.395	415	131	1.613	186
1995	ΝΟΕ			4.902	200	60	674	52	4.670	206	53	841	58	9.572	406	113	1.315	110
1995	ΔΕΚ			5.683	219	65	840	45	5.246	236	58	754	50	10.929	455	301	1.594	95
ΣΥΝΟΛΟ		0	0	105.328	2.675	823	15.970	2.339	98.265	3.341	778	14.472	2.301	203.593	6.016	1.776	30.442	4.640
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1996	ΙΑΝ			5.178	200	58	625	38	4.549	207	45	679	50	9.727	407	103	1.304	88
1996	ΦΕΒ			4.436	198	44	594	36	4.616	208	43	638	51	9.052	406	87	1.232	87
1996	ΜΑΡ			5.675	203	50	636	34	5.159	200	53	745	44	10.834	403	103	1.381	78
1996	ΑΠΡ			9.011	182	86	1.383	55	9.218	207	77	1.525	97	18.229	389	163	2.908	152
1996	ΜΑΪ			4.850	259	53	596	111	8.227	286	55	881	138	11.077	545	108	1.477	249
1996	ΙΟΥΝ			6.287	189	82	730	145	8.917	197	72	1.274	238	15.204	386	154	2.004	383
1996	ΙΟΥΛ			10.375	224	88	1.375	314	19.165	282	113	3.478	501	29.540	506	201	4.853	815
1996	ΑΥΓ			27.202	258	139	4.802	757	21.636	262	103	4.120	750	48.838	520	242	8.922	1.507
1996	ΣΕΠ			14.053	192	92	1.950	193	9.339	171	81	1.245	167	23.392	363	173	3.195	360
1996	ΟΚΤ			7.202	197	62	896	86	6.413	226	59	841	77	13.615	425	121	1.737	163
1996	ΝΟΕ			5.083	202	56	754	54	5.154	239	51	721	49	10.237	441	107	1.475	103
1996	ΔΕΚ			5.891	303	56	750	42	5.333	317	48	619	48	11.224	620	104	1.368	90
ΣΥΝΟΛΑ ΕΤΟΥ		0	0	105.243	2.607	866	15.091	1.865	105.726	2.804	800	16.766	2.210	210.969	5.411	1.666	31.857	4.075

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1997	ΙΑΝ			4.539	148	42	549	32	3.957	150	44	556	31	8.496	298	86	1.105	63
1997	ΦΕΒ			4.415	196	49	537	28	4.788	241	37	660	34	9.183	437	86	1.197	62
1997	ΜΑΡ			5.411	225	53	663	56	5.919	212	53	825	79	11.330	437	106	1.488	135
1997	ΑΠΡ			9.704	255	88	1.360	101	7.018	274	59	1.048	167	16.722	529	147	2.408	268
1997	ΜΑΙ			9.704	255	88	1.360	101	7.018	274	59	1.048	167	16.722	529	147	2.408	268
1997	ΙΟΥΝ			8.578	334	81	1.079	202	10.495	339	80	1.546	259	19.073	673	161	2.625	461
1997	ΙΟΥΛ			15.708	476	62	2.475	399	23.289	444	72	4.234	543	38.997	920	134	6.709	942
1997	ΑΥΓ			32.969	351	188	6.293	1.058	27.690	292	188	5.484	932	60.659	643	376	11.777	1.990
1997	ΣΕΠ			14.579	302	115	2.442	250	8.739	284	95	1.233	185	23.318	586	210	3.675	435
1997	ΟΚΤ			8.209	343	78	1.183	92	6.688	311	60	908	85	14.897	654	138	2.091	177
1997	ΝΟΕ			6.446	328	80	884	49	5.926	297	58	892	66	12.372	625	138	1.776	115
1997	ΔΕΚ			6.624	305	75	1.059	45	6.068	345	69	862	49	12.692	650	144	1.921	94
ΣΥΝΟΛΑ ΕΤΟΥ		0	0	126.866	3.518	999	19.884	2.413	117.575	3.463	874	19.296	2.597	244.461	6.981	1.873	39.180	5.010
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1998	ΙΑΝ			6.210	276	67	796	30	5.780	286	55	886	36	11.990	562	122	1.682	66
1998	ΦΕΒ			5.781	331	68	797	37	6.627	296	55	1.006	55	12.408	627	123	1.803	92
1998	ΜΑΡ			11.481	325	112	1.841	119	13.111	368	110	2.112	168	24.592	693	222	3.953	287
1998	ΑΠΡ			11.481	325	112	1.841	119	13.111	368	110	2.112	168	24.592	693	222	3.953	287
1998	ΜΑΙ			8.511	383	83	1.170	145	7.945	366	71	1.179	138	16.456	748	154	2.349	283
1998	ΙΟΥΝ			9.620	354	85	1.279	272	11.833	377	80	1.784	283	21.453	731	165	3.063	555
1998	ΙΟΥΛ			15.951	441	136	2.479	457	23.948	348	128	4.400	608	39.899	789	264	6.879	1.065
1998	ΑΥΓ			33.658	405	187	6.165	1.146	27.365	273	181	5.281	1.009	61.023	678	368	11.446	2.155
1998	ΣΕΠ			15.661	329	118	2.567	299	9.688	297	95	1.404	178	25.349	626	213	3.971	477
1998	ΟΚΤ			10.293	368	108	1.315	143	10.642	313	92	1.378	118	20.935	661	200	2.693	261
1998	ΝΟΕ			6.884	347	66	917	60	6.378	325	62	903	57	13.262	672	128	1.820	117
1998	ΔΕΚ			8.065	416	76	1.275	37	6.884	393	75	1.082	38	14.949	809	491	2.357	75
ΣΥΝΟΛΑ ΕΤΟΥ		0	0	143.596	4.300	1.218	22.442	2.864	143.312	4.010	1.114	23.527	2.856	286.908	8.310	2.672	45.969	5.720

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1999	ΙΑΝ			6.838	346	76	963	50	6.072	309	72	926	36	12.910	655	148	1.889	86
1999	ΦΕΒ			6.421	336	76	889	42	6.285	319	67	930	31	12.706	655	143	1.819	73
1999	ΜΑΡ			6.277	388	86	872	43	6.748	356	69	988	45	13.025	744	155	1.860	88
1999	ΑΠΡ			11.056	345	113	1.774	133	11.741	359	102	1.930	143	22.797	704	215	3.704	276
1999	ΜΑΙ			9.679	476	96	1.356	213	9.857	448	81	1.465	240	19.536	924	177	2.821	453
1999	ΙΟΥΝ			9.292	398	94	1.313	215	11.610	385	97	1.912	274	20.902	783	191	3.225	489
1999	ΙΟΥΛ			16.398	473	191	2.617	439	24.252	358	150	4.556	605	40.650	831	341	7.173	1.044
1999	ΑΥΓ			33.249	464	206	6.084	1.095	26.379	398	199	5.070	957	59.628	862	405	11.154	2.052
1999	ΣΕΠ			10.131	505	90	1.459	148	8.872	364	82	1.293	123	19.003	869	172	2.752	271
1999	ΟΚΤ			15.783	368	118	2.634	240	10.018	306	100	1.472	155	25.801	676	218	4.106	395
1999	ΝΟΕ			7.522	430	75	1.155	69	6.421	327	63	1.033	64	13.943	757	138	2.188	133
1999	ΔΕΚ			8.615	472	84	1.423	53	8.023	393	82	1.275	64	16.638	865	554	2.698	117
	ΣΥΝΟΛΑ	0	0	141.261	5.001	1.305	22.539	2.740	136.278	4.324	1.164	22.850	2.737	277.539	9.325	2.857	45.389	5.477
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
2000	ΙΑΝ			7.668	393	82	1.041	36	7.042	342	69	1.132	46	14.710	735	151	2.173	82
2000	ΦΕΒ			7.680	441	72	1.044	44	7.658	381	69	1.166	53	15.338	822	141	2.210	97
2000	ΜΑΡ			9.415	541	91	1.306	96	9.785	504	85	1.491	99	19.200	1.045	176	2.797	195
2000	ΑΠΡ			13.294	512	151	1.592	153	19.702	399	154	3.145	251	32.996	911	305	4.737	404
2000	ΜΑΙ			19.180	715	130	2.873	310	12.619	826	116	2.079	256	31.795	1.341	246	4.952	566
2000	ΙΟΥΝ			15.552	704	111	2.367	459	19.542	598	113	3.151	556	35.094	1.302	224	5.518	1.015
2000	ΙΟΥΛ			25.499	778	172	4.449	710	35.659	723	181	6.936	825	61.158	1.501	353	11.385	1.535
2000	ΑΥΓ			53.475	882	264	11.307	1.554	43.973	707	279	9.364	1.428	97.448	1.589	543	20.671	2.982
2000	ΣΕΠ			25.239	613	163	4.841	453	17.008	495	150	2.866	332	42.247	1.108	313	7.707	785
2000	ΟΚΤ			19.791	1.134	142	3.379	214	17.387	1.054	140	3.004	184	37.158	2.188	282	6.383	398
2000	ΝΟΕ			10.494	576	90	1.662	109	10.192	520	79	1.629	103	20.686	1.098	169	3.291	212
2000	ΔΕΚ			14.172	863	107	2.390	99	12.831	720	99	2.106	112	27.003	1.583	962	4.496	211
	ΣΥΝΟΛΑ	0	0	221.459	8.152	1.575	38.251	4.237	213.378	7.069	1.534	38.069	4.245	434.837	15.221	3.665	76.320	8.482

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΑΙΜΑΝΙΟΥ ΠΑΤΡΑΣ																		
ΓΡΑΜΜΗ : ΠΑΤΡΑ - ΚΕΡΚΥΡΑ																		
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1994	ΙΑΝ			1 803	51	2	248	26	2 486	379	4	370	22	4 289	430	6	618	48
1994	ΦΕΒ			1.077	57	0	175	21	2 000	409	0	351	23	3.077	466	0	526	44
1994	ΜΑΡ			2.465	116	0	400	45	5.040	850	2	567	34	7.505	968	2	967	79
1994	ΑΠΡ			3.256	262	23	456	48	9.191	1.227	36	1.608	194	12.447	1.489	59	2.064	242
1994	ΜΑΙ			6.570	298	22	1.174	138	3.917	788	10	614	127	10.487	1.086	32	1.788	285
1994	ΙΟΥΝ			4.508	270	10	697	174	5.156	911	19	883	227	9.664	1.181	29	1.580	401
1994	ΙΟΥΛ			7.155	218	0	944	251	10.223	868	0	1.620	379	17.378	1.086	0	2.564	630
1994	ΑΥΓ			14.067	179	14	2.192	734	10.783	736	31	1.652	601	24.850	915	45	3.844	1.335
1994	ΣΕΠ			6.746	263	10	1.262	244	5.345	790	6	599	125	12.091	1.053	16	1.861	369
1994	ΟΚΤ			3.776	240	16	605	101	3.853	693	20	464	78	7.429	933	36	1.069	179
1994	ΝΟΕ			2.527	153	9	475	47	2.394	432	12	325	49	4.921	585	21	800	96
1994	ΔΕΚ			2.881	172	8	503	28	3.075	503	1	495	36	5.956	675	511	998	64
ΣΥΝΟΛΟ		0	0	58.831	2.279	114	9.131	1.857	63.263	8.586	141	9.548	1.895	120.094	10.865	757	18.679	3.752
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1995	ΙΑΝ			2.044	81	0	339	24	2.474	313	0	406	19	4.518	394	0	745	43
1995	ΦΕΒ			1.636	98	2	246	25	2.050	406	0	308	27	3.686	504	2	552	52
1995	ΜΑΡ			2.399	163	1	385	31	3.453	610	2	817	56	5.852	773	3	1.002	87
1995	ΑΠΡ			5.028	128	3	962	88	8.005	608	22	1.377	216	13.033	736	25	2.339	304
1995	ΜΑΙ			3.756	178	2	512	90	3.936	365	4	735	74	7.692	543	6	1.247	164
1995	ΙΟΥΝ			3.135	189	1	372	88	4.221	744	0	842	138	7.356	933	1	1.014	226
1995	ΙΟΥΛ			6.026	213	1	850	231	9.239	973	1	1.645	340	15.265	1.186	2	2.495	571
1995	ΑΥΓ			11.791	180	0	1.964	659	10.137	708	2	1.558	558	21.928	888	2	3.522	1.215
1995	ΣΕΠ			2.339	42	0	295	56	1.470	0	0	197	8	3.809	42	0	492	64
1995	ΟΚΤ			3.147	208	1	505	90	3.391	638	34	338	72	6.538	847	36	640	162
1995	ΝΟΕ			1.755	101	0	317	36	2.009	518	4	270	23	3.764	619	4	587	59
1995	ΔΕΚ			1.827	80	0	378	19	1.778	342	13	227	24	3.605	422	13	605	43
ΣΥΝΟΛΟ		0	0	44.883	1.662	11	7.125	1.437	52.163	8.225	82	8.315	1.553	97.046	7.887	93	15.440	2.990
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1996	ΙΑΝ			1.643	80	0	307	25	1.823	312	0	295	14	3.668	372	0	602	30
1996	ΦΕΒ			1.105	57	0	203	16	1.615	382	0	220	17	2.920	439	0	423	33
1996	ΜΑΡ			1.227	107	0	134	15	2.394	444	1	338	44	3.621	551	1	472	56
1996	ΑΠΡ			4.789	94	2	910	109	5.818	586	3	1.045	133	10.607	680	5	1.955	242
1996	ΜΑΙ			2.282	146	1	297	65	3.364	582	5	605	119	5.646	728	6	902	184
1996	ΙΟΥΝ			2.701	150	0	338	89	3.634	468	9	582	150	6.335	618	9	920	239
1996	ΙΟΥΛ			5.402	223	0	706	186	7.566	555	5	1.332	317	12.968	778	5	2.038	503
1996	ΑΥΓ			10.775	181	1	1.828	508	9.290	485	5	1.572	500	20.065	666	6	3.400	1.008
1996	ΣΕΠ			5.526	198	5	981	174	4.281	507	4	550	79	9.807	705	9	1.531	253
1996	ΟΚΤ			2.407	176	5	406	69	2.739	509	1	334	42	5.146	685	6	740	111
1996	ΝΟΕ			711	28	0	144	17	1.715	419	0	183	16	2.426	447	0	327	33
1996	ΔΕΚ			1.182	118	0	139	13	1.985	386	0	279	25	3.167	504	0	418	38
ΣΥΝΟΛΑ ΕΤΟΥΣ		0	0	39.950	1.538	14	6.393	1.266	48.424	5.635	33	7.335	1.456	86.374	7.173	47	13.728	2.742

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1997	ΙΑΝ			607	36	0	88	17	1.320	290	0	173	16	1.927	326	0	261	33
1997	ΦΕΒ			582	15	0	112	5	1.489	446	0	182	22	2.071	461	0	294	27
1997	ΜΑΡ			919	36	0	129	21	2.147	519	2	272	33	3.066	555	2	401	54
1997	ΑΠΡ			2.841	157	3	417	61	3.714	736	4	650	69	6.355	893	7	1.067	130
1997	ΜΑΙ			2.841	157	3	417	61	3.714	736	4	650	69	6.355	893	7	1.067	130
1997	ΙΟΥΝ			2.346	166	4	281	99	3.962	560	4	606	109	6.308	726	8	887	208
1997	ΙΟΥΛ			4.581	242	17	671	188	7.187	673	56	1.131	275	11.768	915	73	1.802	463
1997	ΑΥΓ			8.762	168	1	1.519	518	9.064	475	0	1.324	511	17.826	643	1	2.843	1.029
1997	ΣΕΠ			3.711	182	6	595	128	4.042	634	2	461	79	7.753	816	8	1.056	207
1997	ΟΚΤ			2.031	169	2	399	52	2.628	512	2	322	41	4.659	681	4	721	93
1997	ΝΟΕ			1.395	77	0	278	37	1.652	334	2	226	23	3.047	411	2	504	60
1997	ΔΕΚ			1.888	83	4	339	30	2.200	331	0	280	31	4.088	414	4	619	61
ΣΥΝΟΛΑ ΕΤΟΥΣ		0	0	32.104	1.488	40	5.245	1.217	43.119	6.246	76	6.277	1.278	75.223	7.734	116	11.522	2.495
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1998	ΙΑΝ			1.340	57	0	194	29	1.438	183	2	228	21	2.778	240	2	422	50
1998	ΦΕΒ			1.277	81	1	215	22	1.585	310	0	265	18	2.862	391	1	480	40
1998	ΜΑΡ			4.908	97	181	676	107	7.014	467	37	1.194	125	11.922	564	218	1.870	232
1998	ΑΠΡ			4.908	97	181	676	107	7.014	467	37	1.194	125	11.922	564	218	1.870	232
1998	ΜΑΙ			2.747	117	22	351	78	3.473	456	25	538	93	6.220	573	47	889	171
1998	ΙΟΥΝ			3.757	126	10	456	113	4.593	490	12	654	135	8.350	618	22	1.110	248
1998	ΙΟΥΛ			6.105	175	8	914	189	7.813	558	8	1.272	279	13.918	733	16	2.186	468
1998	ΑΥΓ			13.196	122	3	2.342	640	10.768	613	15	1.705	529	23.964	735	18	4.047	1.168
1998	ΣΕΠ			5.568	156	3	925	266	5.323	637	11	639	277	10.891	793	14	1.564	543
1998	ΟΚΤ			3.444	176	11	582	75	3.316	502	10	357	52	6.760	678	21	939	127
1998	ΝΟΕ			1.682	71	8	321	47	2.038	322	10	279	29	3.720	393	16	600	76
1998	ΔΕΚ			1.893	73	23	341	24	1.880	276	5	260	26	3.773	349	78	601	50
ΣΥΝΟΛΑ ΕΤΟΥΣ		0	0	50.825	1.348	449	7.993	1.697	56.255	5.281	172	8.585	1.709	107.080	6.629	671	16.578	3.406

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1999	ΙΑΝ			1.433	44	3	215	31	1.881	260	13	248	13	3.094	304	16	463	44
1999	ΦΕΒ			1.077	42	1	151	10	1.803	273	3	279	20	2.880	315	4	430	30
1999	ΜΑΡ			1.391	91	6	185	40	2.417	454	7	396	45	3.808	545	13	581	85
1999	ΑΠΡ			4.340	111	3	948	104	6.559	634	17	1.223	138	10.899	745	20	2.171	242
1999	ΜΑΙ			3.269	155	5	404	94	4.084	726	14	648	129	7.353	881	19	1.052	223
1999	ΙΟΥΝ			3.528	214	7	546	191	4.999	845	8	830	167	8.527	1.059	16	1.376	358
1999	ΙΟΥΛ			5.998	192	9	979	221	9.111	742	3	1.675	342	15.109	934	12	2.654	563
1999	ΑΥΓ			11.364	136	4	2.340	639	10.531	623	4	1.965	595	21.895	759	8	4.305	1.234
1999	ΣΕΠ			3.513	194	4	604	124	3.499	523	2	436	74	7.012	717	6	1.040	198
1999	ΟΚΤ			5.164	203	3	990	174	4.856	756	9	605	108	9.820	959	12	1.595	282
1999	ΝΟΕ			2.172	98	0	449	68	1.701	281	5	256	27	3.873	379	5	705	95
1999	ΔΕΚ			2.048	92	0	388	52	2.184	358	1	285	50	4.232	450	93	673	102
ΣΥΝΟΛΑ				45.297	1.572	45	8.199	1.748	53.205	6.475	86	8.846	1.708	98.502	8.047	223	17.045	3.456
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
2000	ΙΑΝ			1.339	64	2	226	31	1.567	193	2	280	17	2.906	257	4	506	48
2000	ΦΕΒ			934	55	0	177	20	1.347	337	14	178	13	2.281	392	14	355	33
2000	ΜΑΡ			1.230	82	4	197	15	1.787	395	1	280	18	3.017	477	5	457	33
2000	ΑΠΡ			2.711	117	9	447	48	7.075	636	13	1.383	143	9.788	753	22	1.830	160
2000	ΜΑΙ			5.494	155	12	919	111	3.790	711	7	775	88	9.284	866	19	1.694	190
2000	ΙΟΥΝ			3.716	197	17	445	149	5.102	729	1	804	180	8.818	926	18	1.249	329
2000	ΙΟΥΛ			6.465	189	7	986	169	8.146	736	1	1.563	277	14.611	925	8	2.549	446
2000	ΑΥΓ			12.454	141	28	2.450	570	11.479	637	6	2.060	564	23.933	778	34	4.510	1.134
2000	ΣΕΠ			5.272	214	20	934	203	5.038	667	10	623	101	10.310	881	30	1.557	304
2000	ΟΚΤ			2.564	120	5	590	78	2.946	465	7	388	58	5.510	585	12	976	135
2000	ΝΟΕ			1.739	63	4	324	28	2.374	393	1	281	37	4.113	456	5	605	85
2000	ΔΕΚ			1.206	40	0	204	20	2.436	260	1	216	28	3.642	300	41	420	48
ΣΥΝΟΛΑ				45.124	1.437	108	7.899	1.438	53.087	6.159	64	8.809	1.525	98.211	7.596	212	16.708	2.963

ΠΙΝΑΚΑΣ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗΣ ΚΙΝΗΣΗΣ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΠΑΤΡΑΣ																		
ΓΡΑΜΜΗ : ΠΑΤΡΑ - ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ																		
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1994	ΙΑΝ			8	2	0	1	1	0	0	0	0	0	8	2	0	1	1
1994	ΦΕΒ			7	0	0	0	0	1	1	0	0	0	8	1	0	0	0
1994	ΜΑΡ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1994	ΑΠΡ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1994	ΜΑΙ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1994	ΙΟΥΝ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1994	ΙΟΥΛ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1994	ΑΥΓ			140	1	2	21	16	100	5	0	9	105	240	6	2	30	121
1994	ΣΕΠ			100	9	0	33	3	30	3	0	2	2	130	12	0	35	5
1994	ΟΚΤ			21	0	0	5	1	111	5	0	39	6	132	5	0	44	7
1994	ΝΟΕ			37	0	0	0	0	119	16	0	51	0	156	16	0	51	0
1994	ΔΕΚ			14	0	0	0	2	24	3	0	3	1	38	3	3	3	3
ΣΥΝΟΛΟ		0	0	327	12	2	60	23	385	33	0	104	114	712	45	5	164	137
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1995	ΙΑΝ			14	0	0	2	2	4	0	0	2	0	18	0	0	4	2
1995	ΦΕΒ			28	2	0	5	0	6	4	0	1	0	34	6	0	6	0
1995	ΜΑΡ			288	28	0	40	1	32	9	0	6	4	318	38	0	46	5
1995	ΑΠΡ			122	4	3	962	88	8.005	808	22	1.377	216	8.127	612	25	2.339	304
1995	ΜΑΙ			83	3	0	12	4	45	4	4	735	74	128	7	4	747	78
1995	ΙΟΥΝ			65	2	0	14	3	52	5	0	8	3	117	7	0	22	6
1995	ΙΟΥΛ			82	2	0	4	5	131	9	0	15	6	213	11	0	19	11
1995	ΑΥΓ			158	2	0	18	17	109	5	0	13	2	267	7	0	31	19
1995	ΣΕΠ			75	3	0	9	4	177	28	0	61	10	252	31	0	70	14
1995	ΟΚΤ			30	1	0	7	1	37	7	0	4	1	67	8	0	11	2
1995	ΝΟΕ			13	1	0	1	1	16	1	0	4	0	29	2	0	5	1
1995	ΔΕΚ			17	3	0	5	0	3	0	0	0	0	20	3	0	5	0
ΣΥΝΟΛΟ		0	0	973	52	3	1.079	126	8.617	680	26	2.226	316	9.590	732	29	3.305	442
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1996	ΙΑΝ			14	0	0	2	3	3	0	0	0	0	17	0	0	2	3
1996	ΦΕΒ			6	0	1	0	0	24	1	0	2	1	30	1	1	2	1
1996	ΜΑΡ			4	0	0	2	0	80	3	0	20	2	84	3	0	22	2
1996	ΑΠΡ			18	0	1	2	1	31	2	0	7	2	49	2	1	9	3
1996	ΜΑΙ			10	0	0	1	1	47	12	0	3	2	57	12	0	4	3
1996	ΙΟΥΝ			57	12	0	7	2	92	31	0	2	1	148	43	0	9	3
1996	ΙΟΥΛ			48	0	0	7	1	141	65	0	9	0	189	65	0	16	1
1996	ΑΥΓ			57	1	0	8	7	115	48	0	6	2	172	49	0	14	9
1996	ΣΕΠ			19	1	0	4	1	120	67	0	5	0	139	68	0	9	1
1996	ΟΚΤ			10	5	0	0	2	26	13	0	1	1	36	18	0	1	3
1996	ΝΟΕ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
1996	ΔΕΚ			383	124	0	59	4	375	113	2	33	4	758	237	2	92	8
ΣΥΝΟΛΑ ΕΤΟΥΣ		0	0	626	143	2	92	22	1.054	355	2	88	15	1.680	498	4	180	37

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS		
1997	ΙΑΝ			17	1	1	1	0	0	0	0	0	0	17	1	1	1	0		
1997	ΦΕΒ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
1997	ΜΑΡ			19	0	0	12	0	0	0	0	0	0	19	0	0	12	0		
1997	ΑΠΡ			4	1	0	1	0	104	64	0	5	4	108	65	0	6	4		
1997	ΜΑΙ			4	1	0	1	0	104	64	0	5	4	108	65	0	6	4		
1997	ΙΟΥΝ			69	3	0	1	5	169	107	0	6	0	238	110	0	7	5		
1997	ΙΟΥΛ			158	2	0	15	14	241	114	0	23	3	399	116	0	38	17		
1997	ΑΥΓ			78	2	0	7	14	130	69	0	5	5	208	71	0	12	19		
1997	ΣΕΠ			259	19	0	28	10	191	110	0	8	1	450	129	0	36	11		
1997	ΟΚΤ			47	14	0	7	3	63	35	0	4	1	110	49	0	11	4		
1997	ΝΟΕ			31	2	0	4	2	50	4	0	5	0	81	6	0	9	2		
1997	ΔΕΚ			7	0	0	0	0	6	0	0	1	0	13	0	0	1	0		
ΣΥΝΟΛΑ ΕΤΟΥΣ				0	0	693	45	1	77	48	1.058	567	0	62	18	1.751	612	1	139	66
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS		
1998	ΙΑΝ			9	0	0	3	0	1	0	0	1	0	10	0	0	4	0		
1998	ΦΕΒ			2	0	0	1	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0		
1998	ΜΑΡ			19	0	0	3	0	103	18	0	21	1	122	18	0	24	1		
1998	ΑΠΡ			19	0	0	3	0	103	18	0	21	1	122	18	0	24	1		
1998	ΜΑΙ			16	2	0	2	0	281	65	1	64	8	297	67	1	66	8		
1998	ΙΟΥΝ			174	8	0	23	4	477	88	0	127	37	651	96	0	150	41		
1998	ΙΟΥΛ			280	3	0	34	9	1.337	86	2	342	46	1.617	89	2	378	55		
1998	ΑΥΓ			60	0	0	5	4	1.879	48	1	632	62	1.939	48	1	637	66		
1998	ΣΕΠ			151	1	0	11	8	1.212	40	2	376	28	1.363	41	2	387	36		
1998	ΟΚΤ			24	0	0	4	2	230	41	0	47	0	254	41	0	51	2		
1998	ΝΟΕ			2	0	0	1	0	3	0	0	0	1	5	0	0	1	1		
1998	ΔΕΚ			0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
ΣΥΝΟΛΑ ΕΤΟΥΣ				0	0	756	14	0	90	27	5.626	404	6	1.631	184	6.382	418	6	1.721	211

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
1999	ΙΑΝ			11	8	0	7	0	255	20	0	22	0	266	28	0	29	0
1999	ΦΕΒ			30	2	0	10	0	142	4	0	11	2	172	6	0	21	2
1999	ΜΑΡ			57	9	0	36	0	223	26	2	57	4	280	35	2	93	4
1999	ΑΠΡ			109	0	0	47	3	38	0	0	7	2	147	0	0	54	5
1999	ΜΑΙ			18	0	0	1	1	30	1	0	8	2	48	1	0	9	3
1999	ΙΟΥΝ			31	1	0	5	3	56	0	0	3	6	87	1	0	8	9
1999	ΙΟΥΛ			49	1	0	5	7	72	1	0	11	5	121	2	0	16	12
1999	ΑΥΓ			180	0	0	21	22	134	0	0	12	15	314	0	0	33	37
1999	ΣΕΠ			313	0	0	130	3	47	0	0	5	2	360	0	0	135	5
1999	ΟΚΤ			61	1	0	4	6	63	1	0	6	3	124	2	0	10	9
1999	ΝΟΕ			173	26	0	30	1	88	28	2	19	1	261	54	2	49	2
1999	ΔΕΚ			13	1	0	1	1	15	0	0	5	2	26	1	1	6	3
ΣΥΝΟΛΑ		0	0	1.045	49	0	297	47	1.163	81	4	168	44	2.208	130	5	463	91
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH PAX	MONTH LOR	MONTH BUS	MONTH PCAR	MONTH MOTOS
2000	ΙΑΝ			14	0	0	1	1	96	4	0	16	2	110	4	0	17	3
2000	ΦΕΒ			29	0	0	4	1	94	12	0	9	2	123	12	0	13	3
2000	ΜΑΡ			28	0	0	1	1	115	9	0	12	8	143	9	0	13	9
2000	ΑΠΡ			24	1	0	0	0	38	1	1	6	1	62	2	1	6	1
2000	ΜΑΙ			40	0	0	3	0	28	1	0	4	1	68	1	0	7	1
2000	ΙΟΥΝ			35	0	0	2	2	28	0	0	2	6	63	0	0	4	8
2000	ΙΟΥΛ			867	63	1	237	15	1.135	50	3	248	7	2.002	113	4	485	22
2000	ΑΥΓ			1.703	81	18	387	41	2.839	97	2	483	87	4.342	178	20	870	128
2000	ΣΕΠ			834	83	7	200	14	1.283	70	3	283	11	2.117	153	10	483	25
2000	ΟΚΤ			19	0	0	4	2	68	8	0	22	1	77	8	0	26	3
2000	ΝΟΕ			36	0	0	6	0	16	0	0	1	2	52	0	0	7	2
2000	ΔΕΚ			136	0	0	22	3	86	21	0	11	4	222	21	0	33	7
ΣΥΝΟΛΑ		0	0	3.765	228	26	867	80	5.616	273	9	1.097	132	9.361	501	35	1.964	212

ΓΡΑΜΜΗ : ΠΑΤΡΑ - ΚΡΗΤΗ & ΠΑΤΡΑ - ΠΕΙΡΑΙΑΣ

[illegible]

ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
1999	ΙΑΝ													0	0	0	0	0
1999	ΦΕΒ													0	0	0	0	0
1999	ΜΑΡ													0	0	0	0	0
1999	ΑΠΡ													0	0	0	0	0
1999	ΜΑΙ													0	0	0	0	0
1999	ΙΟΥΝ													0	0	0	0	0
1999	ΙΟΥΛ													0	0	0	0	0
1999	ΑΥΓ													0	0	0	0	0
1999	ΣΕΠ													0	0	0	0	0
1999	ΟΚΤ													0	0	0	0	0
1999	ΝΟΕ													0	0	0	0	0
1999	ΔΕΚ													0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΑ													0	0	0	0	0
ΕΤΟΣ	ΜΗΝΑΣ	ΠΛΟΙΑ	ΔΡΟΜΙ/ΓΙΑ	UNLPAX	UNLLOR	UNLBUS	UNLPCAR	UNLMOTOS	LOPAX	LOLOR	LOBUS	LOPCAR	LOMOTOS	MONTH_PAX	MONTH_LOR	MONTH_BUS	MONTH_PCAR	MONTH_MOTOS
2000	ΙΑΝ													0	0	0	0	0
2000	ΦΕΒ													0	0	0	0	0
2000	ΜΑΡ													0	0	0	0	0
2000	ΑΠΡ													0	0	0	0	0
2000	ΜΑΙ													0	0	0	0	0
2000	ΙΟΥΝ													0	0	0	0	0
2000	ΙΟΥΛ													0	0	0	0	0
2000	ΑΥΓ													0	0	0	0	0
2000	ΣΕΠ			210	8	0	46	6	170	4	0	43	9	380	12	0	89	15
2000	ΟΚΤ													0	0	0	0	0
2000	ΝΟΕ													0	0	0	0	0
2000	ΔΕΚ													0	0	0	0	0
	ΣΥΝΟΛΑ			210	8	0	46	6	170	4	0	43	9	380	12	0	89	15

