

Θέμα: **ΟΣΕ: Διάγνωση, πολιτικές και δράσεις**

Ιωάννης Κ. Μουρμούρης

A. Βασική διάγνωση της κατάστασης:

Η έλλειψη ουσιαστικών επενδύσεων για πολλές δεκαετίες έχει φέρει το σιδηρόδρομο σε δεινή κατάσταση με πεπαλαιωμένο τόσο το τροχαίο υλικό όσο και την υποδομή του. Η σημερινή κατάσταση είναι οριακή από κάθε πλευρά και θα απαιτούσε για συνολικό εκσυγχρονισμό τεράστια ποσά.

B. Ευρωπαϊκό πλαίσιο:

Ο σιδηρόδρομος αποτελεί το μοναδικό μέσο χαρακτηριζόμενο επισήμως από την Ευρωπαϊκή Ένωση ως φιλικό στο περιβάλλον και το λιγότερο ενεργοβόρο γι' αυτό δε αποτελεί κατεύθυνση επενδυτική και διέπεται από ειδικές οδηγίες της Ευρωπαϊκής Ένωσης όπως η 91/440 (περί εκσυγχρονισμού του σιδηροδρόμου). Η τάση αυτή είναι παγκόσμια.

Γ. Κύρια θέματα, πολιτικές και δράσεις:

Υπάρχουν πέντε κύριες ενότητες θεμάτων:

- 1.- Ανθρωπίνων πόρων (Προσωπικό, Εργασιακές σχέσεις, Οργάνωση Προσωπικού).
- 2.- Παραγωγή/Υπηρεσίες (Υποδομή, Τροχαίο Υλικό, Βασικές Υπηρεσίες).
- 3.- Οικονομικά (Ελλείμματα, Διάρθρωση Οικονομικών Μεγεθών, Χρηματοδότηση).
- 4.- Επενδύσεις (Υποδομή, Εκμετάλλευση).
- 5.- Στρατηγικές δράσεις αναπτυξιακής πολιτικής.

1.- Ανθρωπίνων Πόρων (Προσωπικό, Εργασιακές Σχέσεις, Οργάνωση Προσωπικού)

Κατάσταση

Το προσωπικό του ΟΣΕ είναι 11.300 με πλεονάζον προσωπικό της τάξεως των 2.000, είναι γεωγραφικά ανομοιογενώς κατανομημένο, ιδιαίτερα γερασμένο τεχνολογικά, με τεράστια αδυναμία σοβαρής εκπαίδευσης. Παρά το πλεονάζον προσωπικό υπάρχει έλλειψη εξειδικευμένων στελεχών της τάξεως των 100. Μισθολογικά έχει τους χαμηλότερους μισθούς από τις ΔΕΚΟ. Σε 5 χρόνια θα είναι χωρίς πτυχιούχους.

Πολιτικές/Δράσεις

- Διαμόρφωση των κανονισμών ώστε να αποκτηθεί η ευελιξία στη χρονική και γεωγραφική οργάνωση της εργασίας καθώς και στην αξιοκρατική και ορθολογική εξέλιξη του προσωπικού. (Διαπραγματεύσεις εργαζομένων και διοίκησης).
- Διαμόρφωση του μισθολογίου σύμφωνα με τις δυνατότητες του ΟΣΕ και την κυβερνητική πολιτική.
- Ειδικό βάρος στην εκπαίδευση όπου είναι δυνατόν.
- Σταδιακή (διετία) πρόσληψη εξειδικευμένων στελεχών.
- Απομείωση του πλεονάζοντος προσωπικού με φυσική συνταξιοδότηση και ειδικές ρυθμίσεις είτε μετατάξεων είτε επλεκτικής εθελουσίας εξόδου.

2.- Παραγωγή/Υπηρεσίες (Υποδομή, Τροχαίο Υλικό, Βασικές Υπηρεσίες)**Κατάσταση**

- Αδυναμία συντήρησης του πεπαλαιωμένου σιδηροδρομικού υλικού ηλικίας συχνά άνω των 30 ετών.
- Οι διαδικασίες επενδύσεων και εκσυγχρονισμού είναι αργές και έχουν επιπτώσεις ουσιαστικές σε πάνω από έξι χρόνια.
- Εκτός κεντρικού άξονα Αθήνας - Θεσσαλονίκης και ιδιαίτερα στο μετρικό δίκτυο της Πελοποννήσου δεν μπορεί να καταστεί ανταγωνιστική η όποια υπηρεσία του ΟΣΕ.
- Ο ΟΣΕ έχει ένα μόνο πραγματικό ώριμο προϊόν το INTERCITY Αθήνα - Θεσσαλονίκη.
- Η τεχνολογία είναι του μεσοπολέμου και τον κάνει ιδιαίτερα εντάσεως εργασίας.

Πολιτικές/Δράσεις

- Εξορθολογισμός των δρομολογίων με βάση την αγορά.
- Απόσυρση 8 κατηγοριών μηχανών και αντικατάστασή τους με μία κατηγορία (26 νέες Δηζελάμαξες), δημιουργώντας οικονομίες σε συντήρηση και εκμετάλλευση.
- Αναδιοργάνωση των μηχανοστασίων/εργοστασίων.
- Αναδιοργάνωση της πολιτικής προμηθειών.
- Ανάπτυξη νέων υπηρεσιών (συνδυασμένες μεταφορές, τοπικοτουριστικά κλπ.).
- Εισαγωγή ουσιαστικών εφαρμογών πληροφορικής για αλλαγή μεθόδου εργασίας.

3.- Οικονομικά (Ελλείμματα, Διάρθρωση Οικονομικών Μεγεθών, Χρηματοδότηση)**Κατάσταση**

- Συσσωρευμένα ελλείμματα άνω των 600 δις και δανεισμός άνω των 450 δις.
- Το 1997 η ζημία ανήλθε σε 148 δις, τα έσοδα σε 19 δις, η μισθοδοσία σε 93 δις και οι τόκοι σε 31 δις.
- Εκκρεμείς δικαστικές υποθέσεις άνω των 70 δις.

- Η όλη χρηματοδότηση των λειτουργικών εξόδων είναι από το Κράτος. (Επιδότηση ή εγγύηση).
- Ο Οργανισμός έχει για πρώτη φορά λογιστικά που ανταποκρίνονται στις περισσότερες απαιτήσεις του νόμου.
- Υπάρχουν ανειλημμένες υποχρεώσεις (συμβάσεις) που ο ΟΣΕ δεν μπορεί να τηρήσει.
- Επισημαίνεται ότι στον ΟΣΕ δεν έχει γίνει ακόμη ο διαχωρισμός υποδομής/εκμετάλλευσης, που θα εξομοιώσει το σιδηρόδρομο με τα άλλα μεταφορικά μέσα.

Πολιτικές/Δράσεις

- Περιορισμός υπερωριών και λοιπών απολαβών πλην του βασικού μισθού.
- Δόμηση λογιστηρίου με σύγχρονα πρότυπα.
- Ειδικό ελεγκτικό πρόγραμμα για δραστικό περιορισμό των δαπανών.
- Αναδιωργάνωση της τιμολογιακής πολιτικής (στα πλαίσια πάντα του ΥΠΕΘΟ).
- Τήρηση των στόχων ΥΠΕΘΟ.

4.- Επενδύσεις (Υποδομή, Εκμετάλλευση)

Κατάσταση

- Οι μόνες επενδύσεις που γίνονται αφορούν συγχρηματοδοτούμενα προγράμματα κυρίως υποδομής και τα ποσά δεν επαρκούν για την ολοκλήρωση των έργων. Αργός ρυθμός (55%) απορρόφησης κονδυλίων Ευρωπαϊκής Ένωσης με συνέπεια να χάνονται ουσιαστικές δυνατότητες.
- Υπάρχει αδυναμία χρηματοδότησης των Προγραμματικών Συμφωνιών (ύψους 280 δις) που αφορούν σε τροχαίο υλικό.

Πολιτικές/Δράσεις

- Προσπάθεια επιτάχυνσης των διαδικασιών των έργων.
- Εστίαση σε ολοκληρωμένα έργα.
- Προσπάθειες για εξεύρεση ιδιωτικών κεφαλαίων μέσω συνεργασιών.

5.- Στρατηγικές δράσης αναπτυξιακής πολιτικής

Κατάσταση

- Με δεδομένο ότι δεν υπάρχει τόσο η σύγχρονη τεχνογνωσία όσο και τα κεφάλαια, ο ΟΣΕ αδυνατεί να αναπτύξει μόνος νέα προϊόντα /υπηρεσίες και να εκμεταλλευτεί την περιουσία του.

Πολιτικές/Δράσεις

- Πέντε στρατηγικές δράσεις ανάπτυξης προτείνονται δια θυγατρικών εταιριών, joint-venture με κεφάλαια που δεν θα επιβαρύνουν τον κρατικό προϋπολογισμό.

1.- Προαστιακός σιδηρόδρομος Αττικής

Έχοντας ήδη το 80% της σιδηροδρομικής υποδομής προτείνονται Βασικές γραμμές:

Αθήνα - Κόρινθος/Λουτράκι

Αθήνα - Χαλκίδα/Θήβα

Αθήνα - Σπάτα (Αεροδρόμιο)

Σε ένα δίκτυο με ανταποκρίσεις με τα άλλα μέσα (Μετρό, λεωφορεία κλπ.).

Θα αποτελέσει μείζον πρόγραμμα κυκλοφοριακής και μεταφορικής εξυγίανσης της ευρύτερης περιοχής Αθηνών.

2.- Τηλεπικοινωνιακό δίκτυο

Όλοι διεθνώς οι σιδηρόδρομοι έχουν συνδεθεί σε διεθνές τηλεπικοινωνιακό δίκτυο και αυτό το συγκριτικό πλεονέκτημα σε συνδυασμό με την υποχρέωση /ανάγκη του σιδηροδρόμου για τις δικές του τηλεπικοινωνίες, αλλά και την πίεση των βαλκανικών σιδηροδρόμων που ήδη προχωρούν ανοίγει μια πραγματικά κερδοφόρο διάσταση στον ΟΣΕ.

3.- Κατασκευή νέων Κεντρικών Σταθμών

Κατασκευή με παραχώρηση δικαιωμάτων εκμετάλλευσης των βασικών σταθμών (Αθήνας, Θεσσαλονίκης, Πειραιά).

4.- Ανάπτυξη Εμπορευματικών Μεταφορών

Ανάπτυξη εμπορευματικών συνδυασμένων μεταφορών με βασικές συνδέσεις, Πάτρα, Πειραιά, Θεσσαλονίκη, Βόλο, Αλεξανδρούπολη και εμπορευματικών κέντρων.

5.- Εκμετάλλευση τοπικοτουριστικών γραμμών

Συνεκμετάλλευση τοπικο - τουριστικών γραμμών εξαιρετικού κάλους με ιδιώτες ή φορείς.

Διακοπτό - Καλάβρυτα

Μηλιές

Νέστος

Ταχυδρομική αγορά και ΕΛΤΑ: πορεία ανάπτυξης.

Η ταχυδρομική αγορά στην χώρα μας υστερεί πολύ σε ανάπτυξη από τις αγορές όλων των υπόλοιπων Ευρωπαϊκών χωρών.

Ο ΕΛΤΑ από την σύστασή του (1970) υπήρξε ελλειμματικός και έως σήμερα αντιμετωπίζει πολλά προβλήματα ανάπτυξης.

Για την ανάπτυξη της ταχυδρομικής αγοράς και του ΕΛΤΑ προωθούνται ταυτόχρονα πακέτο μέτρων, ενεργειών και ρυθμίσεων που περιλαμβάνουν:

1. Νομοθετική ρύθμιση της λειτουργίας της Ταχυδρομικής Αγοράς. ~~Το Νομοσχέδιο θα κατατεθεί στην Βουλή πριν από τις διακοπές του καλοκαιριού ή αμέσως μετά από αυτές και~~ θα ρυθμίζει με σύγχρονο τρόπο την λειτουργία της αγοράς και των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται σε αυτήν, ώστε να ενισχυθεί ο υγιής ανταγωνισμός.
2. Στον ΕΛΤΑ εφαρμόζεται πλήρως ο Νόμος 2414/1996. Ο Οργανισμός από την 1-1-2000 θα είναι κερδοφόρος και ταυτόχρονα θα έχει εκσυγχρονισθεί για να εκπληρώσει το Κοινωνικό του έργο με την παροχή των καθολικών υπηρεσιών προς όλους τους Έλληνες πολίτες και στην προσφορά σύγχρονων ανταγωνιστικών ταχυδρομικών προϊόντων που θα βοηθήσουν στην ανάπτυξη της ταχυδρομικής αγοράς.

Ο εκσυγχρονισμός του ΕΛΤΑ σύμφωνα με τα προβλεπόμενα από τον Νόμο 2414/96 έχει ήδη αρχίσει. Το Στρατηγικό και το Επιχειρησιακό Σχέδιο που προβλέπουν κερδοφορία του ΕΛΤΑ από την 1 - 1 - 2.000, είναι έτοιμα και ευρίσκονται στην φάση έγκρισης από τα συναρμόδια Υπουργεία Μεταφορών & Επικοινωνιών και Εθνικής Οικονομίας.

Το Επιχειρησιακό σχέδιο του ΕΛΤΑ προβλέπει:

- Τον προσανατολισμό της επιχείρησης προς τον πολίτη και τις ανάγκες της αγοράς.
- Την πλήρη αναδιοργάνωση της επιχείρησης και του δικτύου της.
- Την εισαγωγή σύγχρονης τεχνολογίας σε όλες τις διαδικασίες και τις φάσεις παραγωγής.
- Την πλήρη εκμετάλλευση του δικτύου, τόσο από τον ίδιο τον ΕΛΤΑ όσο και σε συνεργασία με άλλες δημόσιες ή ιδιωτικές επιχειρήσεις.
- Την προσφορά νέων προϊόντων στο παραδοσιακό ταχυδρομείο, στην διακίνηση του χρήματος, και σε άλλους τομείς για την πλήρη εκμετάλλευση του δικτύου και την αξιοποίηση της υποδομής.
- Την δημιουργία συμμαχιών και συνεργασιών στην Ελλάδα και στο Εξωτερικό.
- Την μαζική εκπαίδευση του βασικού προσωπικού και των στελεχών.
- Την δημιουργία νέου σύγχρονου κανονισμού προσωπικού κατάλληλου να εξυπηρετήσει τους στόχους του Επιχειρησιακού Σχεδίου.

Προωθείται σειρά νομοθετικών ρυθμίσεων που τακτοποιούν παλαιές εκκρεμότητες του Οργανισμού (πχ. με Ταμείο Παρακαταθηκών και Δανείων και Τράπεζα Κρήτης), καθώς επίσης και για την ευελιξία του ΕΛΤΑ προκειμένου να μπορεί να λειτουργήσει αυτοδύναμα και ευέλικτα στην ανταγωνιστική αγορά.

Το πρόγραμμα εκσυγχρονισμού του ΕΛΤΑ χρηματοδοτείται από το ΚΠΣ II και υπάρχει η προετοιμασία για συνέχιση της χρηματοδότησης από το ΚΠΣ III.

ΑΣΤΙΚΕΣ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Οι τρεις κύριες κατευθύνσεις των αστικών συγκοινωνιών είναι οι παρακάτω:

- Ανάπτυξη μέσω της ποσοτικής και ποιοτικής αναβάθμισης τους
- Οικονομική και λειτουργική εξυγίανση τους
- Στροφή προς τον επιβάτη – πελάτη μέσω της βελτίωσης των παρεχομένων υπηρεσιών.

Η επίτευξη των στόχων αυτών θα γίνει με τα παρακάτω συγκεκριμένα μέτρα.

1. Την αύξηση του στόλου (750 λεωφορεία, 192 τρόλλευ, 120 βαγόνια τρένου) η οποία πραγματοποιείται μέσω των προγραμματικών συμβάσεων. Τα πρώτα οχήματα θα αρχίσουν να παραλαμβάνονται από το τέλος του έτους. Πρόσθετα θα γίνει προμήθεια 100 και πλέον οχημάτων με συμπιεσμένο φυσικό αέριο με συγχρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση.

2. Θα ληφθούν συγκεκριμένα μέτρα ευνόησης των δημοσίων συγκοινωνιών στην κυκλοφορία σε σχέση με τα άλλα οχήματα με την επέκταση των μέτρων προτεραιότητας των μέσων μαζικής μεταφοράς (π.χ. λεωφορειόδρομοι).

4

Το εισιτήριο των αστικών συγκοινωνιών είναι και πρέπει να παραμείνει χαμηλότερο από το πραγματικό του κόστος καθώς υπάρχουν σημαντικές εξωτερικές ωφέλειες ~~και στους μη χρήστες οι οποίοι πρέπει να καταβάλουν τμήμα του κόστους αυτού.~~ *σε όλους τους πολίτες. Η προσπάθεια είναι να φθονογ-υποβόρως να ποιηθεί το πραγματικό κόστος, για την διαφορά όμως από το υποβόρως*

4

Σε ότι αφορά τα συσσωρευμένα λόγω δανεισμού χρέη αυτά θα αναληφθούν από το Δημόσιο το οποίο είναι και ο εγγυητής των δανείων. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα χρέη αυτά έχουν συσσωρευθεί από το 1978 μέχρι σήμερα και τα περισσότερα οφείλονται σε τόκους, πρόστιμα και προσαυξήσεις. Για την εξάλειψη αυτού του φαινομένου στο μέλλον αλλά και για την αύξηση της ανταγωνιστικότητας των επιχειρήσεων, θα καθιερωθεί συγκεκριμένος τρόπος επιχορήγησης των φορέων ο οποίος θα βασίζεται σε παραμέτρους λειτουργίας τους (π.χ. αριθμός επιβατών, αριθμός διανυθέντων χιλιομέτρων).

4.

Το εισιτήριο δεν πρέπει να συνεχίσουν να φθίνουν ως οργανισμώς να δανειζόμαστε και να δουλεύουμε με έκτακτα, αλλά και το κόστος με τις πρακτικές απόδοσης

5. Επομένως είναι σημαντικό να ~~διαχωρίσουμε~~ ^{διαχωρίσουμε} ότι ένα τμήμα του ελλείμματος οφείλεται στη συνειδητή επιλογή επιδότησης του κομίστρου ενώ άλλο τμήμα ~~πρέπει να περιοριστεί~~ ^{πρέπει να περιοριστεί} ~~μή σωστή διαχείριση~~ ^{ή των ορθολογική διαχείριση.}
6. Οι αστικές συγκοινωνίες είναι επιχειρήσεις εντάσεως εργασίας καθώς ποσοστό που υπερβαίνει το 75% αφορά κόστος μισθοδοσίας. Επομένως είναι αναγκαίο να ληφθούν μέτρα καλλίτερης αξιοποίησης του προσωπικού με στόχο την αύξηση της παραγωγικότητας και καλλίτερη προσαρμογή της προσφοράς στη ζήτηση.
7. Σε σχέση με το θεσμικό πλαίσιο θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι αστικές συγκοινωνίες αφορούν κυρίως τους κατοίκους της πόλης και με την έννοια αυτή είναι μία κατ'εξοχήν τοπική υπόθεση. Επομένως θα επανεξεταστεί το υφιστάμενο θεσμικό πλαίσιο έτσι ώστε αφενός να διευρυνθεί ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης και αφετέρου να υπάρξει ολοκληρωμένη προσέγγιση στον σχεδιασμό και υλοποίηση του έργου των αστικών συγκοινωνιών, π.χ. με τη συγκρότηση του Μητροπολιτικού φορέα των αστικών συγκοινωνιών.
8. Οι διοικήσεις των οργανισμών έχουν αναλάβει συγκεκριμένες δεσμεύσεις για την βελτίωση του επιπέδου εξυπηρέτησης των πολιτών και της καθημερινής εικόνας των οργανισμών. Η καθαριότητα των οχημάτων, η πληροφόρηση, η παρουσίαση και συμπεριφορά των εργαζομένων πρέπει να βελτιωθούν. Ο Χάρτης Υποχρέωσεων Καταναλωτή θα τηρείται και θα επεκταθεί.
9. Οι αστικές συγκοινωνίες δεν είναι ο πλέον κατάλληλος χώρος για την είσοδο του ιδιωτικού τομέα σε ότι αφορά την λειτουργία τους καθώς είναι αμφίβολη η ύπαρξη τέτοιας αγοράς. Όμως αυτό δεν σημαίνει ότι οι φορείς δεν πρέπει να εξεύρουν δράσεις τις οποίες θα πρέπει να αναθέσουν στον ιδιωτικό τομέα, ώστε να μειώσουν το κόστος λειτουργίας τους και να επικεντρωθούν στο καθαρά συγκοινωνιακό τους έργο. Σήμερα τέτοιες δράσεις είναι η εκτύπωση και η διακίνηση των εισιτηρίων, ο έλεγχος αυτών ενώ ~~σε επόμενο στάδιο θα πρέπει να~~ ^{εξεταστεί σοβαρά και η ανάθεση της συντήρησης των οχημάτων}

Αθήνα, 5 Μαΐου, 1998

ΥΠΑ - ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΑΣ
Επιτροπή Διοίκησης Προγράμματος "PATROCLOS"

Τερματικό Radar ΘΕΣ/ΝΙΚΗΣ

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ

24-2-98	Κατάθεση στο Ταμείο παρακαταθηκών και δανείων αποζημιώσεων ιδιοκτητών περιοχής
3-3-98	Εκδοση οικοδομικής άδειας εγκατάστασης οικίσκου κεραίας radar
6-3-98	Εναρξη χωματουργικών εργασιών στο χώρο εγκατάστασης της κεραίας radar, με υποστήριξη ισχυρών αστυνομικών δυνάμεων.
10-3-98	Ποσοτική παραλαβή υλικών σύμβασης 31/95 & 31Α/97 του συστήματος VCCS *
1-4-98	Ολοκλήρωση εγκατάστασης νέων εδρών Πύργου ελέγχου. Ολοκλήρωση εγκατάστασης συστήματος επικοινωνιών VCCS από GAREX (Σύμβαση 31/95).
2-4-98	Απόφαση συγκρότησης επιτροπής ποσοτικής παραλαβής υλικών σύμβασης 30Δ/97 (κονσολών)
3-4-98	Ποσοτική παραλαβή υλικών του Συστήματος VCCS της Σύμβασης 31/95 & 31Α/97
3-4-98	Υπογραφή πρωτοκόλλου ποιοτικής παραλαβής (PAT) του συστήματος VCCS της σύμβασης 31/95.
4-4-98	Σύνδεση ηλεκτρικού ρεύματος (ΔΕΗ) στο χώρο εγκατάστασης κεραίας Radar
6-4-98	Εναρξη επιχειρησιακής εικμετάλλευσης συστήματος VCCS Σύμβασης 31/95.
15-4-98	Περατώθηκε η σκυρόδεση του πύργου της κεραίας Radar ύψους 26 μέτρων
25-4-98	Επιστημονική Ημερίδα ενημέρωσης για το Radar του Αεροδρομίου

* VCCS = Voice Communication and Control System (Σύστημα Επικοινωνίας Φωνής και Ελέγχου)

Αναμένεται ποιοτική παραλαβή Radar 23/10/98

ΥΠΑ - ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΑΣ
Εντροπή Διοίκησης Προγράμματος "PATROCLOS"

Τερματικό Radar ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ

ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ

5-1-98	Η Κ.Υ.Α δημοσιεύθηκε στο ΦΕΚ 1/Δ/5-1-98
5-1-98	Η ΥΠΑ διεβίβασε με το έγγραφο Δ7/Β/170/20 προς την κτηματική Υπηρεσία Ηρακλείου τα σχετικά κτηματολογικά διαγράμματα για την περαιτέρω διαδικασία απαλλοτρίωσης.
9-1-98	Πρόταση με το έγγραφο Δ7/Β/950/110 του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών προς τον Υπουργό ΠΕΧΩΔΕ για την επίταξη έκτασης 21.037,90 τ.μ
3-3-98	Ποσοτική παραλαβή υλικών σύμβασης 30/95
26-3-98	Έναρξη εργασιών διάνοιξης οδού προσπέλασης στη θέση "Δύο Αοράκια" από ΟΑΝΑΚ
2-4-98	Απόφαση συγκρότησης επιτροπής ποσοτικής παραλαβής υλικών σύμβασης 30Δ/97 (κονσολών)
23-4-98 έως 2-5-98	Ολοκλήρωση της παραλαβής (PAT) του συστήματος VCCS της GAREX, αναμένεται και η τυπική υπογραφή του πρωτοκόλλου.
15-5-98	Παραδίδεται από ΟΑΝΑΚ πρώτο μέρος οδού προσπέλασης και ισοπεδωμένης κορυφής για έναρξη εργασιών κατασκευής κτιρίου Radar από ΑΛΕΝΙΑ.

Αναμένεται ποσοτική παραλαβή Radar 30/11/98

ΥΠΑ - ΓΕΝ. Δ/ΝΣΗ ΑΕΡΟΝΑΥΤΙΑΣ
Επιτροπή Διοίκησης Προγράμματος "PATROCLOS"

Τερματικά Radar

ΓΕΝΙΚΟ ΗΜΕΡΟΛΟΓΙΟ ΕΝΕΡΓΕΙΩΝ

13-1-98	ΓΕΝΙΚΑ	Υπογραφή Σύμβασης προμήθειας συμπληρωματικού υλικού από GAREX.
15-1-98	ΓΕΝΙΚΑ	Υπογραφή Σύμβασης 31A/97 με τον Οίκο NAVIA (GAREX) για την προμήθεια συμπληρωματικών υλικών της σύμβασης 31/95.
16-2-98 έως 18-2-98	ΓΕΝΙΚΑ	Επίδειξη, έλεγχοι στα FDP & RMM και υπογραφή "protocol of common understanding" από εκπροσώπους της ΥΠΑ της ALENIA και του EUROCONTROL.
2-3-98 έως 6-3-98	ΓΕΝΙΚΑ	Εγκατάσταση και set-up κεντρικού εργαστηρίου σύμβασης 30/95
9-3-98 έως 3-4-98	ΓΕΝΙΚΑ	Εκπαίδευση κεντρικού εργαστηρίου σύμβασης 30/95
16-3-98	ΓΕΝΙΚΑ	Συγκρότηση Επιτροπής PAT του εξοπλισμού του Κεντρικού Εργαστηρίου της σύμβασης 30/95
16/3/98	ΓΕΝΙΚΑ	Συγκρότηση Επιτροπής παραλαβής εκπαίδευσης της σύμβασης 30/95 του Κεντρικού εργαστηρίου
17-3-98 έως 18-3-98	ΓΕΝΙΚΑ	VCRI Final Review Meeting
20-3-98	ΓΕΝΙΚΑ	Παραλαβή εκπαίδευσης Κεντρικού εργαστηρίου "Power supply repair ATR 20C"
20-3-98	ΓΕΝΙΚΑ	Κεντρικού εργαστηρίου PAT συστήματος ATR 20C
20-3-98	ΓΕΝΙΚΑ	Απόφαση συγκρότησης Επιτροπών PAT της Σύμβασης 31/95 και 31A/97
3-4-98	ΓΕΝΙΚΑ	FFIT για τα Radio-LINK subsystem της Ρόδου & Κέρκυρας.
31-3-98 έως 10-4-98	ΓΕΝΙΚΑ	3 rd Software Configuration Meeting
31-3-98 έως 10-4-98	ΓΕΝΙΚΑ	3 ^o SOFTWARE CONFIGURATION MEETING
22-4-98	ΓΕΝΙΚΑ	11 ^o PROGRESS MEETING