

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

A. ΤΟΜΕΑΣ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Μέχρι τα μέσα της δεκαετίας του '90 στις μεταφορές υπήρχε σημαντικό έλλειμμα υποδομών, αλλά και μέσων.

Η προηγούμενη διακυβέρνηση της περιόδου 90-93 περιορίστηκε σε μια πολιτική διαχείρισης προσώπων χωρίς να προσθέσει κάτι ούτε να βελτιώσει την κατάσταση. Αντιθέτως με την πλήρως αποτυχημένη απόπειρα ιδιωτικοποίησης των αστικών λεωφορείων της Αθήνας επιδείνωσε την κατάσταση, οδηγώντας τα πράγματα στα όρια της διάλυσης. Δεν υπήρξαν πολιτικές, δεν υπήρχε προετοιμασία δεν διατέθηκαν χρήματα.

Από τα μέσα της δεκαετίας του '90 τέθηκαν σταδιακά στόχοι στην πολιτική μεταφορών που μπορούν να συνοψιστούν:

- Επέκταση και ποιοτική βελτίωση των υπηρεσιών μεταφορών (σιδηροδρομικές, αεροπορικές, αστικές μαζικές μεταφορές).
- Ανάπτυξη των διεθνών διασυνδέσεων της χώρας για την εξυπηρέτηση της διαρκώς αυξανόμενης μεταφορικής ζήτησης.
- Ανάπτυξη εσωτερικών διασυνδέσεων της χώρας με στόχο την περιφερειακή ανάπτυξη.
- Βελτίωση των συνθηκών ασφάλειας στις μεταφορές.
- Μείωση των δυσμενών επιπτώσεων στο περιβάλλον και εξοικονόμηση ενέργειας.
- Ποιοτική και ποσοτική βελτίωση των αστικών και προαστιακών μέσων μαζικής μεταφοράς.
- Ενοποίηση των διαφόρων μεταφορικών μέσων σε δίκτυα μεταφορών.

Γίνεται εμφανές ότι εκεί ακριβώς που υπάρχει άμεση σχέση με την καθημερινότητα του πολίτη και την ποιότητα ζωής του, οι στόχοι υπήρξαν υψηλοί και σήμερα μπορούμε να πούμε, ότι σε διάστημα λίγων ετών σχεδόν τα περισσότερα άλλαξαν στον τομέα των μεταφορών ενώ νέοι στόχοι προγραμματίστηκαν για την επόμενη πενταετία.

Πέρα από τις δράσεις σε εθνικό επίπεδο και προκειμένου να αποκτήσει η Ελλάδα έναν ηγετικό ρόλο στην περιοχή της Νοτιοανατολικής Ευρώπης, η πολιτική μεταφορών εστιάζεται και σε δράσεις σε ευρωπαϊκό επίπεδο.

Πιο συγκεκριμένα:

Στο πλαίσιο της Ελληνικής Προεδρίας, θέσαμε ως προτεραιότητα την ολοκλήρωση των Διευρωπαϊκών και Πανευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών.

Προτεραιότητα έχουν οι σιδηρόδρομοι, που βρίσκονται στο επίκεντρο της νέας πολιτικής και καλούνται να διαδραματίσουν έναν ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο στο ευρωπαϊκό σύστημα μεταφορών.

Έτσι στο νέο χάρτη των Διευρωπαϊκών Δικτύων εντάσσεται ως έργο προτεραιότητας ο Δυτικός Σιδηροδρομικός Άξονας. Με το έργο αυτό η Ελλάδα θα αποκτήσει για πρώτη φορά ολοκληρωμένο σιδηροδρομικό δίκτυο. Το έργο αποτελείται από 730 χλμ που επιτρέπουν να μιλάμε πλέον για Σιδηροδρομική Εγνατία καθώς και τη σιδηροδρομική κάλυψη όλης της δυτικής ακτής της χώρας, από τα Ιωάννινα μέχρι την Καλαμάτα.

1.100.000 Μ.Μ.Δ.
2.700.000 Μ.Μ.Δ.

Ακόμη προωθήθηκαν οι Πανευρωπαϊκοί άξονες και ιδιαίτερα ο Άξονας 10 που αποτελεί πρώτη προτεραιότητα για την χώρα μας (Θεσσαλονίκη-Σάλτσμπουργκ) αφού είναι η συντομότερη οδική σύνδεσή μας με την Κεντρική Ευρώπη. Η δημιουργία του υπεγράφη το 2001 στη Θεσσαλονίκη.

Το κυρίως έργο αφορούσε την βελτίωση της ποιότητας των μεταφορών:

1. Άρχισε η ανακαίνιση του σιδηροδρομικού δικτύου της χώρας. Έμφαση δόθηκε στο σιδηροδρομικό άξονα Πάτρα-Αθήνα-Θεσσαλονίκη – Ειδομένη για τραίνα ηλεκτροκινούμενα υψηλών ταχυτήτων. Έως το 2004 ο χρόνος ταξιδιού Αθήνα-Θεσσαλονίκης μειώθηκε από 6 ώρες και 30 λεπτά που ήταν το 1995 σε 4 ώρες και 30 λεπτά, κατά 2 ολόκληρες ώρες, δηλαδή. Επίσης ο ΟΣΕ άρχισε να εκσυγχρονίζει το τροχαίο υλικό του με νέους συρμούς προαστιακού τύπου ή Intercity.

Η απόσταση Θεσσαλονίκη – Αλεξανδρούπολη μειώθηκε κατά 40 λεπτά ενώ Θεσσαλονίκη – Έδεσσα τα δρομολόγια γίνονται πια σε 1 ώρα και 15 λεπτά. 400 χιλιόμετρα δικτύου έχουν κατασκευασθεί με σύγχρονες προδιαγραφές και περί τα 70 νέα τραίνα κυκλοφορούν στις γραμμές. Εντάχθηκαν κονδύλια 70 εκ. Ευρώ, για την πλήρη ανακαίνιση του παλιού δικτύου Πελοποννήσου Κόρινθος-Τρίπολη-Καλαμάτα και έτσι η απόσταση Αθήνα Καλαμάτα μέσω Τρίπολης θα καλύπτεται σε 3 ώρες και 50' από 5 ώρες και 30' που ήταν μέχρι τώρα.

Ο οδοντωτός σιδηρόδρομος Διακοφτού – Καλαβρύτων ανακαινίστηκε και αγοράστηκαν 4 τραίνα.

2. Άρχισε η υλοποίηση δικτύου προαστιακού σιδηροδρόμου της Αθήνας συνολικού μήκους 210 χλμ και ολοκληρώθηκε πλήρως η γραμμή ΣΚΑ (Αχαρνές) – Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος», μήκους 32 χιλιομέτρων, ήδη λειτουργεί ως το κέντρο της Αθήνα. Παράλληλα κατασκευάστηκε η γραμμή μέχρι την Κόρινθο που συνδέεται με την Αθήνα, σε λιγότερο από μία ώρα.
3. Έγινε θεσμική αλλαγή στα ΚΤΕΛ με μετατροπή τους σε Ανώνυμες Εταιρίες και δόθηκαν κίνητρα αντικατάστασης του στόλου των οχημάτων τους και εκσυγχρονισμού των σταθμών τους. Σήμερα κυκλοφορούν 2000 νέα λεωφορεία και έχουν ολοκληρωθεί 15 σύγχρονοι σταθμοί ΚΤΕΛ σ' όλη τη χώρα.
4. Έγινε θεσμική αλλαγή στα ΤΑΞΙ όλης της χώρας με πρόβλεψη ίδρυσης εταιριών ή συνεταιρισμών, εκσυγχρονισμού και αντικατάστασης του στόλου των οχημάτων. Δεν υπάρχουν πια παλαιά ΤΑΞΙ και εντάχθηκαν με επιδότηση τα περισσότερα, 6.000 νέα αυτοκίνητα βελτιώνοντας σημαντικά την κατάσταση.
5. Έγινε θεσμική αναδιάρθρωση του φορέα Αστικών Συγκοινωνιών της Θεσσαλονίκης και ανανέωση του στόλου των οχημάτων του, με επέκταση του δικτύου εξυπηρέτησης σε 15 Δήμους του Νομού. Εκατοντάδες νέα λεωφορεία εντάχθηκαν στο στόλο, ενώ αποκεντρώθηκε με την ίδρυση του Συμβουλίου Αστικών Συγκοινωνιών Θεσσαλονίκης, η διοίκησή τους.

6. Δημιουργήθηκε στην Αθήνα νέο δίκτυο τραμ μήκους 25,5 χιλιομέτρων που καλύπτει εννέα Δήμους, και μπορεί να μεταφέρει ως 800.000 επιβάτες ημερησίως. Μόλις δοθεί προτεραιότητα κίνησης στο Τραμ, το μέσο αυτό θα γίνει πιο αποδοτικό.
7. Κατασκευάστηκε στην Αθήνα Δίκτυο Μετρό που λειτούργησε το 2000 με 18 χλμ γραμμών, 19 σταθμούς αρχικά και 500.000 επιβάτες ημερησίως. Επίσης προχώρησαν οι επεκτάσεις του δικτύου για το 2004 προς Άγιο Δημήτριο, Περιστερί (Αγ. Αντώνιο), Σταυρό (Δουκ. Πλακεντίας) και το Νέο Διεθνές Αεροδρόμιο «Ελ. Βενιζέλος» κ.α.
8. Ανακαινίστηκε πλήρως η γραμμή του ΗΣΑΠ (κατασκευή ενός νέου σταθμού, ανακαίνιση 23 σταθμών, νέα σηματοδότηση, είκοσι νέοι εξαβάγονοι συρμοί), με αποτέλεσμα την αύξηση κατά 50% της δυνατότητας μεταφοράς επιβατών, δηλαδή στους 600.000 επιβάτες ημερησίως.
9. Ανανεώθηκε ο στόλος αστικών λεωφορείων της Αθήνας, με 1000 νέα θερμικά λεωφορεία και 416 λεωφορεία φυσικού αερίου, που όλα είναι αντιρρυπαντικής τεχνολογίας. Ο στόλος των τρόλεϋ αποτελείται πλέον από 330 νέας τεχνολογίας οχήματα.
10. Αυξήθηκε σημαντικά το δίκτυο λεωφορειολωρίδων στην Αθήνα (45 χλμ) και Θεσσαλονίκη, ελήφθησαν μέτρα αστυνόμευσης με στόχο την βελτίωση κυκλοφορίας των Μέσων Μαζικής Μεταφοράς και την προσέλκυση περισσότερων επιβατών.
11. Δημιουργήθηκαν 80 πάρκα κυκλοφοριακής αγωγής σε όλη τη χώρα σε συνεργασία με αντίστοιχους Δήμους, ώστε να καλύψουν τις ανάγκες της εκπαίδευσης των μαθητών, ιδιαίτερα του Δημοτικού Σχολείου.
12. Ελήφθησαν νέα μέτρα για την οδική ασφάλεια για περιορισμούς των ατυχημάτων με έκφραση στην εκπαίδευση των νέων οδηγών και των μαθητών, τη δημιουργία των πρώτων δικτύων ποδηλατοδρόμων.
13. Θεσμοθετήθηκαν τα ιδιωτικά ΚΤΕΟ και ήδη λειτουργούν σε διάφορες περιοχές τα πρώτα, αντιμετωπίζοντας έτσι τη συμφόρηση και τη διαφθορά στα κρατικά ΚΤΕΟ.
14. Τελείωσε και τέθηκε σε λειτουργία το 2001 το νέο σύγχρονο Διεθνές Αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» δυναμικότητας 15 εκατομμυρίων επιβατών ετησίως.
15. Επεκτάθηκε το Αεροδρόμιο, «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης.
16. Πραγματοποιήθηκαν έργα εκσυγχρονισμού σε άλλα 23 περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας με κατασκευή τερματικών σταθμών και διαδρομών τροχοδρόμησης.

Ολυμπιακή Αεροπορία

Η Ολυμπιακή Αεροπορία έπαιξε για πολλά χρόνια ένα σημαντικό ρόλο στην τουριστική ανάπτυξη της χώρας. Διαμορφώθηκε όμως ήδη από την δεκαετία του '70, ένα ιδιόμορφο σύστημα τριμερούς διοίκησης της εταιρίας κατ' ουσία από τις νομικές διοικήσεις, τους συνδικαλιστές και το πολιτικό σύστημα. Έτσι η εταιρία, που όταν αγοράσθηκε από το Ελληνικό Δημόσιο ήταν ήδη σε πορεία δημιουργίας ζημιών, με συνεχείς αποκλίσεις από όσα ίσχυαν στην αεροπορική αγορά, σχετικά με αμοιβές και κανονισμούς προσωπικού αλλά και με αντίληψη παγκόσμιου αερομεταφορέα μέσα από όχι ιδιαίτερα επιτυχημένα επιχειρησιακά σχέδια, έφθασε να μην μπορέσει στη 10ετία του '90 να εκμεταλλευθεί τα προγράμματα εξυγίανσης.

Μετά το 2001 και αφού ~~ως~~ ^{δεν} προσπάθειες ιδιωτικοποίησης ~~που έγιναν~~ ^{δεν αωίδωσαν} ~~υπήρξε~~ ^{δεν} σοβαρό ενδιαφέρον αποφασίσθηκε να γίνει μετασχηματισμός της εταιρίας που αποτέλεσε και την πρώτη ουσιώδη προσπάθεια αλλαγής της δομής, των κανονισμών εργασίας του ~~ιπτάμενου~~ ^{ιπτάμενου} προσωπικού, τον εξορθολογισμό του πτητικού προγράμματος και το διαχωρισμό με τη δημιουργία νέας εταιρίας του πτητικού μέρους.

Η όλη διαδικασία μετατροπής διήρκεσε ενάμιση έτος, κυρίως λόγω των έντονων αντιδράσεων συνδικαλιστικών φορέων να συναινέσουν στην απόσχιση και την πρόωρη συνταξιοδότηση μέρους των ιπταμένων όπως προέβλεπε το επιχειρησιακό σχέδιο.

Η απολύτως πιστή τήρηση αυτού του σχεδίου θα μπορούσε να δημιουργήσει θετικές συνθήκες για ιδιωτικοποίηση της εταιρίας.

Η νέα αεροπορική εταιρία με το όνομα «Ολυμπιακές Αερογραμμές» λειτούργησε στις 12.12.2003, μετά από την επιβίωση της Ολυμπιακής Αεροπορίας μέσα στις εξαιρετικά δύσκολες συνθήκες των τελευταίων ετών όπου ανέστειλαν τη λειτουργία τους 70 περίπου αεροπορικές εταιρίες διεθνώς, ενώ 235.000 εργαζόμενοι έχασαν τη δουλειά τους.

Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο

Το Ταχυδρομικό Ταμιευτήριο μετεξελίχθηκε σε ένα σύγχρονο πιστωτικό ίδρυμα.

Το νέο θεσμικό καθεστώς της λειτουργίας του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου ως Ανώνυμη Εταιρία προσδιορίσθηκε με τον Νόμο 3082/02, ο οποίος ήδη εφαρμόζεται.

Ταυτόχρονα, το Ταμιευτήριο άλλαξε πρόσωπο. Εκσυγχρονίστηκε αξιοποιώντας όλες τις σύγχρονες τεχνολογίες και προσέφερε, νέα φιλικά στον καταναλωτή, χρηματοπιστωτικά προϊόντα.

Τα οικονομικά αποτελέσματα του Ταχυδρομικού Ταμιευτηρίου, για το έτος 2002, ήταν και πάλι ανοδικά, όπως και αυτά του προηγούμενου έτους. Τα κέρδη για το 2002 ανήλθαν στο ποσό των 274 εκατομμυρίων Ευρώ (Ε. 214 εκ. το 2001), οι καταθέσεις στο ποσό των 9 δις Ευρώ και οι χορηγήσεις στο ποσό των 1,76 δις. Ευρώ. Για το έτος 2003 τα κέρδη φτάνουν τα 300 εκατ. Ευρώ, και οι χορηγήσεις εμφανίζουν μέση ετήσια αύξηση της τάξης του 20%.

B. ΤΟΜΕΑΣ ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Το σημαντικότερο γεγονός των τελευταίων ετών στην κατάργηση των παλαιών μονοπωλίων υπήρξε αναμφισβήτητα η απελευθέρωση της αγοράς τηλεπικοινωνιών. Ξεκίνησε μετά από Νόμο που ψηφίστηκε το φθινόπωρο του 2000 την 1.1.2001.

Η αγορά των τηλεπικοινωνιών στη χώρα μας λειτουργεί πλέον ανταγωνιστικά. Μεγάλος αριθμός ιδιωτικών τηλεπικοινωνιακών επιχειρήσεων δραστηριοποιείται στο ίδιο πεδίο. Η απλοποίηση των διαδικασιών αδειοδότησης όσων επιχειρήσεων επιθυμούν να δραστηριοποιηθούν στον τομέα των τηλεπικοινωνιών, ήταν καθοριστικός παράγων των εξελίξεων.

Έως το τέλος του 2003 είχαν συνολικά χορηγηθεί 305 γενικές και ειδικές άδειες τηλεπικοινωνιακών υπηρεσιών. Η επιχειρηματική δράση των κατόχων των αδειών αυτών, συμβάλλει στην ανάπτυξη του ανταγωνισμού στο πεδίο των τηλεπικοινωνιών. Με τη σειρά του, η ανάπτυξη του ανταγωνισμού αποφέρει καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών, μεγαλύτερη ποσότητα και νέες καινοτόμες υπηρεσίες, και εν τέλει καλύτερες τιμές. Η αύξηση του ανταγωνισμού είχε, τέλος, θετική επίδραση στον όγκο των επενδύσεων και την απασχόληση. Χαρακτηριστικό είναι το γεγονός, ότι κατά την πρώτη, ακόμη, τριετία μετά την πλήρη απελευθέρωση της αγοράς.

Μέσα σε λίγο χρόνο η κατάσταση μετεβλήθη άρδην. Ενώ προηγουμένως έκαναν ουρά οι καταναλωτές για ένα τηλέφωνο. Τώρα κάνουν ουρά οι εταιρίες πίσω από τους καταναλωτές για να τους δώσουν ένα τηλέφωνο.

Δημιουργήθηκαν περίπου 5.000 νέες θέσεις εργασίας, τα δε τιμολόγια μειώθηκαν έως και 40% τόσο στην σταθερή όσο και στη κινητή τηλεφωνία.

Με διεθνείς διαγωνισμούς μοιράστηκε το φάσμα και οι άδειες 3^{ης} γενιάς και το δημόσιο εισέπραξε μεγάλα ποσά, περίπου 700 εκατ. Ευρώ.

Διευρύνθηκε και λειτούργησε ως ανεξάρτητη αρχή η Εθνική Επιτροπή Τηλεπικοινωνιών και Ταχυδρομείων (ΕΕΤΤ).

Τέλος η Ελλάδα απέκτησε τηλεπικοινωνιακό δορυφόρο του Hellas-Sat που καλύπτει τις ανάγκες της χώρας για 20 χρόνια με εμβέλεια κάλυψης 27 κρατών στην ευρύτερη περιοχή της Ελλάδας και της Κύπρου.