



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ

11/6

ΚΑΤΕΠΕΙΓΟΝ-ΠΡΟΘΕΣΜΙΑ

Αθήνα 10 Ιουνίου 2013

Αρ.Πρωτ.2/46437/0025

ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ

ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ

ΓΕΝΙΚΗ ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ ΘΗΣΑΥΡΟΦΥΛΑΚΙΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ

ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: 25^η Κίνησης Κεφαλαίων,
Εγγυήσεων, Δανείων και Αξιών

ΤΜΗΜΑ : Γ'

Ταχ. Δ/ση : Παν/μίου 37
10165 Αθήνα

Πληροφορίες: Ζ.Τσόλη-Μπέκα

Τηλέφωνο: 210-3338.908

Fax: 210-3338.959

Email: z.tsoli@glk.gr

ΠΡΟΣ: 1. Τη Βουλή των Ελλήνων
Δ/ση Κοινοβουλευτικού Ελέγχου
Τμήμα Αναφορών
2. Βουλευτή κ. Ν. Νικολόπουλου

ΘΕΜΑ: « Απάντηση στην αριθμ. 3737/11/4/2013 Αναφορά για τη διαπλάτυνση της διώρυγας Κορίνθου ».

Σε απάντηση της εν θέματι Αναφοράς που κατέθεσε ο Βουλευτής κ. Ν. Νικολόπουλος αναφορικά με την αναγκαιότητα διαπλάτυνσης της Διώρυγας της Κορίνθου, η Υπηρεσία μας στο πλαίσιο της αρμοδιότητάς της τόσο ως εκπροσώπου του μετόχου ΕΔ στην ΑΕΔΙΚ ΑΕ (η εταιρεία ανήκει κατ' αποκλειστικότητα στο ΕΔ) όσο και της άσκησης της εποπτείας στην εν λόγω εταιρεία, σας αποστέλλει συνημμένα σχετική απάντηση της εταιρίας σε ερώτηση παρόμοιου περιεχομένου, με τα επισυναπτόμενα σ' αυτήν έγγραφα.

Επισημαίνεται ότι στην εν λόγω απάντηση αποτυπώνονται οι θέσεις και οι προτάσεις της εταιρείας, οι οποίες λαμβάνονται υπόψη από την πολιτική ηγεσία του Υπουργείου Οικονομικών αξιολογούνται, αλλά και εξετάζονται, αρμοδίως στο πλαίσιο πάντα τόσο των τρεχουσών δημοσιονομικών συνθηκών της χώρας, όσο και της θέσης της εταιρίας στο εγχώριο και διεθνές οικονομικό περιβάλλον.

Σε κάθε περίπτωση, οι σχετικές αποφάσεις του Ελληνικού Δημοσίου, ως μέτοχος της εν λόγω εταιρείας, καθορίζονται και σταθμίζονται από το σεβασμό στους δημόσιους πόρους, τη διασφάλιση του ευρύτερου δημοσίου συμφέροντος και το επιχειρηματικό μέλλον της εταιρείας.

Συν:9 σελίδες

Ο ΑΝΑΠΛΗΡΩΤΗΣ ΥΠΟΥΡΓΟΣ
ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΙΚΟΥΡΑΣ

Εσωτερική Διανομή:

1. Γραφείο Αναπλ. Υπουργού
2. Γραφείο Γ. Γραμματέα
3. Γραφείο Γ.Δ/ντή Θησ/κίου & Προϋπ/σμού
4. Δ /νση 25^η - Τμήμα



Υπογραφή
Υποχρ/στος της Διεύθυνσης α.α.
ΧΡΗΣΤΟΣ ΣΤΑΙΚΟΥΡΑΣ



2 / 31057 / 22-3-2013

Κα Τζορτζ
26 / 3 / 2013

Αθήνα, 22 Μαρτίου 2013

Αριθμ. Πρωτ. 59

ΠΡΟΣ :
ΥΠΟΥΡΓΕΙΟ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ
ΓΕΝΙΚΗ ΓΡΑΜΜΑΤΕΙΑ
ΔΗΜΟΣΙΟΝΟΜΙΚΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΓΕΝΙΚΟ ΛΟΓΙΣΤΗΡΙΟ ΤΟΥ ΚΡΑΤΟΥΣ
ΓΕΝΙΚΗ Δ/ΝΣΗ ΘΗΣΑΥΡΟΦΥΛΑΚΙΟΥ
ΚΑΙ ΠΡΟΫΠΟΛΟΓΙΣΜΟΥ
ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ : 25^η Κίνησης Κεφαλαίων,
Εγγυήσεων, Δανείων και Αξιών
ΤΜΗΜΑ : Γ'

Σχετικά με την ερώτηση του Βουλευτή κ. Ι. Μιχελάκη αναφορικά με την αναγκαιότητα διαπλάτυνσης της Διώρυγας Κορίνθου, σας γνωρίζουμε ότι το πνεύμα και το περιεχόμενο της ερώτησης είναι απολύτως σύμφωνο με τις αρχές και τις ενέργειες της Διοίκησης της Ανώνυμης εταιρείας της Διώρυγας Κορίνθου.

Η Διώρυγα της Κορίνθου που φέτος κλείνει τα 120 χρόνια λειτουργίας της, είναι ιδιαίτερης γεωστρατηγικής σημασίας.

Με σκοπό την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης λειτουργίας και την διαπιστωμένη ανάγκη για υλοποίηση μεγάλης κλίμακας έργων προκειμένου να ανταποκριθεί στα σημερινά δεδομένα της ναυτιλίας και του τουρισμού, καθώς επίσης και την ανάγκη ένταξης της Διώρυγας στα Ευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφοράς ώστε να μπορούν να γίνουν οι αναγκαίες επενδύσεις, εκπόνησε μελέτη σκοπιμότητας για τη διαπλάτυνση και εκβάθυνση της Διώρυγας με παράλληλη τουριστική ανάπτυξη της θαλάσσιας και παράκτιας χερσαίας ζώνης.

Από την μελέτη αυτή προέκυψε, ότι η μεν ολοκληρωμένη συντήρηση του καναλιού απαιτεί κόστος περίπου 350.000.000 Ευρώ με πολύ μικρή αύξηση εσόδων, η δε ολοκληρωμένη παρέμβαση που μεγαλώνει το πλάτος της Διώρυγας κατά 25 μέτρα και βάθος 5 μέτρα, αλλάζει τα δεδομένα στην ναυτιλία και του τουρισμού εφόσον θα μπορούν πλέον πλοία ή και κρουαζιερόπλοια με πλάτος μεγαλύτερο των 25 μέτρων,

με προορισμό τον Πειραιά ,να διασχίζουν την Διώρυγα χωρίς να πραγματοποιούν τον περίπλου της Πελοποννήσου. Σύμφωνα με την μελέτη για αυτή την ολοκληρωμένη παρέμβαση και διαπλάτυνση της Διώρυγας το εκτιμώμενο κόστος κατασκευής ανέρχεται σε 580.000.000 Ευρώ κι οι εργασίες θα διαρκέσουν περίπου 2 χρόνια.

Συνδυαστικά με την εξυγίανση της τιμολογιακής πολιτικής της εταιρείας, εκτιμάται ότι θα επιφέρει αύξηση του αριθμού των ετήσιων διελεύσεων από ~10.000 σε ~18.000 (αύξηση κατά 80%) και αύξηση των ετήσιων εσόδων και των κερδών από τις διελεύσεις κατά 200% (συνολικά ~15.000.000,00 Ευρώ σε τρέχουσες τιμές).

Η Διοίκηση της εταιρείας λαμβάνοντας υπόψη τα στοιχεία των μελετών εκτιμά ότι τεχνοκρατικά και μέσω ενός ολοκληρωμένου Στρατηγικού Σχεδιασμού, η διαπλάτυνση και η εκβάθυνση της Διώρυγας της Κορίνθου είναι ένα απολύτως αναπτυξιακό έργο που εκτός από τα άμεσα οικονομικά οφέλη για την Διώρυγα θα συμβάλλει αποφασιστικά στην ανάπτυξη του τουρισμού, της ναυτιλίας και γενικότερα της Ελληνικής Οικονομίας.

Το προτεινόμενο έργο διαπλάτυνσης της Διώρυγας κατά περίπου 25 μέτρα και εκβάθυσής της κατά 5 μ, πέρα από τα άμεσα οικονομικά οφέλη, αναβαθμίζει σε πολύ μεγάλο βαθμό το Λιμάνι του Πειραιά και τη σύνδεση του με το Λιμάνι της Πάτρας (άρα και κατ' επέκταση αναβαθμίζει και το ίδιο το Λιμάνι της Πάτρας). Πλέον όλα τα σύγχρονα εμπορικά και κρουαζιερόπλοια –προφανώς με πλάτος μεγαλύτερο των ~25μ.- θα έχουν τη δυνατότητα διέλευσης μέσω της Διώρυγας. Θαλάσσιες μετακινήσεις που σήμερα εξυπηρετούνται από τον περίπλου της Πελοποννήσου ή ακόμη χειρότερα δεν εκτελούνται, με την υλοποίηση του έργου διαπλάτυνσης και εκβάθυνσης θα ακολουθούν τη διαδρομή διέλευσης μέσω της Διώρυγας, αναβαθμίζοντας την κατ' ουσία σε τμήμα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς.

Το προτεινόμενο έργο διαπλάτυνσης και εκβάθυνσης περιλαμβάνεται επίσης στο Στρατηγικό και Επιχειρησιακό σχέδιο Διώρυγας Κορίνθου έτους 2013-2016 που υποβλήθηκε στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών στις 11 /9/2012.

Παρόλα αυτά η απόφαση για την υλοποίηση της πρότασης αυτής ανήκει αποκλειστικά στην πολιτική ηγεσία, καθώς αυτού του μεγέθους έργα αποτελούν κεντρικές πολιτικές επιλογές, το δε έργο της Διοίκησης της εταιρείας είναι να σχεδιάζει και να προτείνει τις στρατηγικές και την πολιτική ανάπτυξή της.

*Συν/να

Συνοπτικό πόρισμα της Μελέτης : «Η ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ
ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΟΜΒΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΗΜΕΡΑ -ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ
ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΣΤΟ ΕΓΓΥΣ ΜΕΛΛΟΝ».

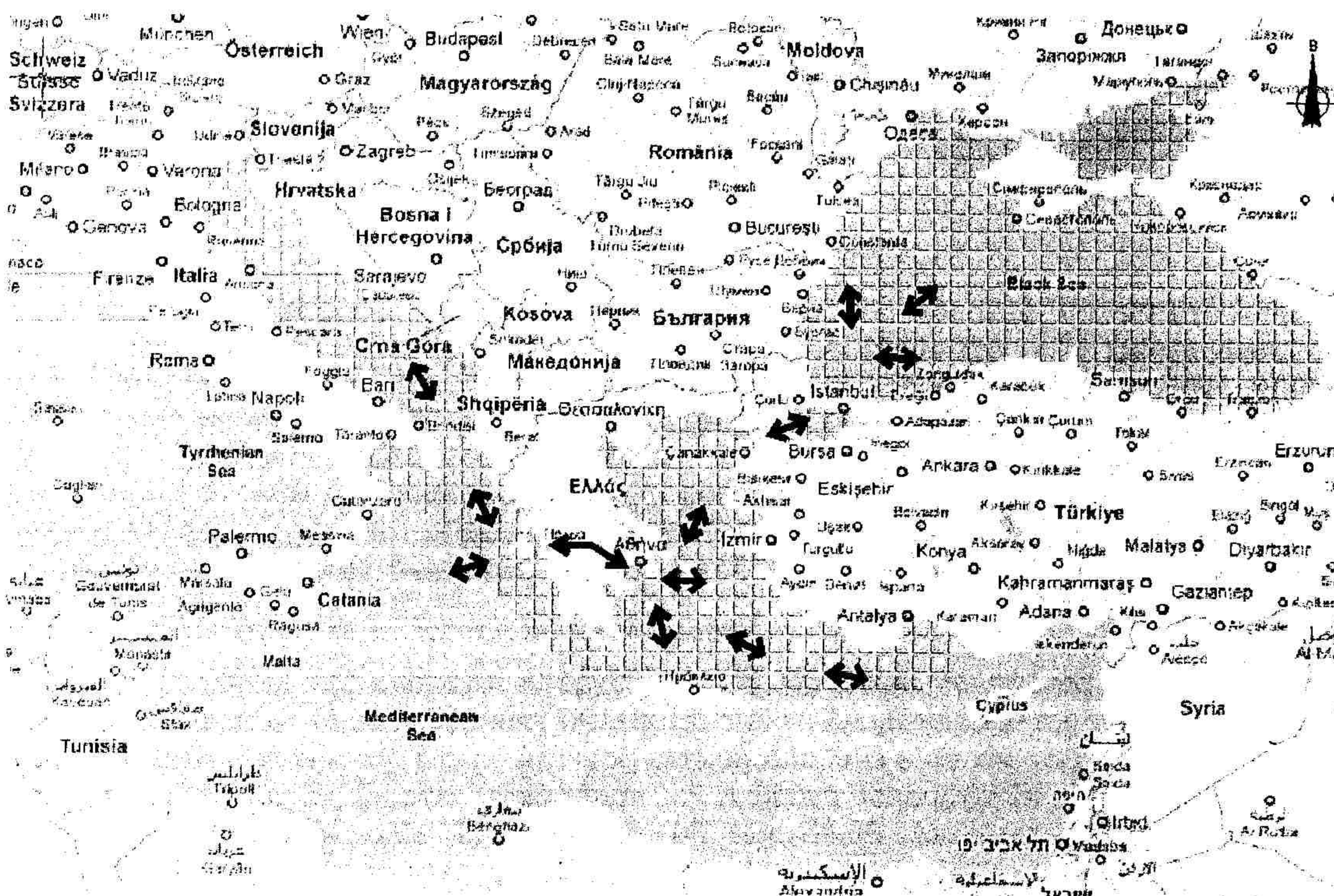
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΕΔΙΚ
Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ Δ.Σ. &
ΔΙΕΥΘΥΝΩΝ ΣΥΜΒΟΥΛΟΣ

ΜΠΑΡΚΑΤΙΑΝΝΗΣ ΚΩΝ/ΝΟΣ

Η ΔΙΩΡΥΓΑ ΤΗΣ ΚΟΡΙΝΘΟΥ ΔΙΕΘΝΗΣ ΚΟΜΒΟΣ ΓΙΑ ΤΙΣ ΘΑΛΑΣΣΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΗΜΕΡΑ - ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΟΣ ΑΝΑΠΤΥΞΙΑΚΟΣ ΣΤΟΧΟΣ ΣΤΟ ΕΓΓΥΣ ΜΕΛΛΟΝ

Η Διώρυγα της Κορίνθου αποτελεί σήμερα έναν **εξαιρετικά σημαντικό κόμβο** για τις διεθνείς θαλάσσιες μεταφορές.

Η Διώρυγα αποτελεί τη **συντομότερη και ασφαλέστερη θαλάσσια οδό** για πλοία με μέγιστο πλάτος 21,9μ, μέγιστο επιτρεπόμενο βύθισμα 6,5μ. και με προέλευση/ προορισμό λιμάνια του **Ιονίου Πελάγους, της Αδριατικής και της Νότιας Ιταλίας** και προορισμό/ προέλευση λιμάνια της **Ανατολικής Μεσογείου και της Μαύρης Θάλασσας**.

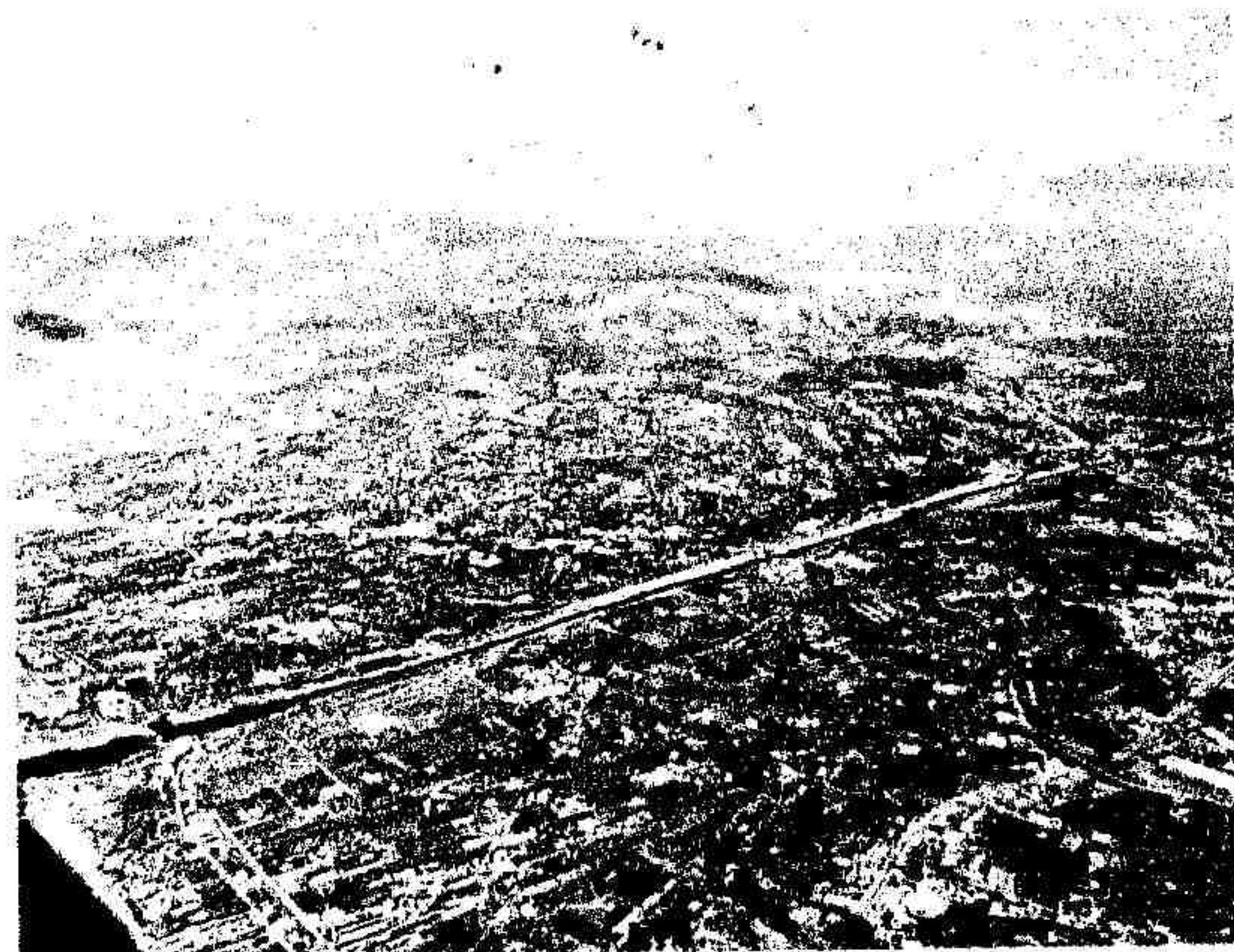


Μέσω της διάνοιξης του Ισθμού (το στενό τμήμα ξηράς που συνέδεε την Πελοπόννησο με τη Στερεά Ελλάδα), δηλαδή μέσω της Διώρυγας της Κορίνθου, επιτεύχθηκε η θαλάσσια σύνδεση μεταξύ του Σαρωνικού και του Κορινθιακού Κόλπου (κατ' επέκταση μεταξύ του Αιγαίου και του Ιονίου Πελάγους), η οποία, μέχρι την κατασκευή και λειτουργία της Διώρυγας πραγματοποιούνταν (δια θαλάσσης) μόνο μέσω του περιήλου της Πελοποννήσου.

Η δια της Διώρυγας θαλάσσια διέλευση παρέχει σημαντικά πλεονεκτήματα στη διεθνή Ναυτιλία και κατ' επέκταση στο διεθνές Εμπόριο, συγκριτικά με τον περίπλου της Πελοποννήσου. Από το διάπλου της Διώρυγας προκύπτουν οι εξής ωφέλειες:

- Μείωση της απόστασης έως και 195 ναυτ. μίλια (από/ προς Πάτρα προς/ από Πειραιά) σε σχέση με τον περίπλου της Πελοποννήσου
- Εξοικονόμηση χρόνου
- Εξοικονόμηση στην κατανάλωση καυσίμων
- Ασφαλής πλεύση σε προστατευμένα ύδατα (Κορινθιακός και Σαρωνικός Κόλπος) σε σχέση με τον περίπλου της Πελοποννήσου, ειδικά κατά την περίοδο του χειμώνα, όπου οι τοπικές κλιματολογικές συνθήκες της περιοχής της Διώρυγας είναι σαφώς ευνοϊκότερες συγκριτικά με αυτές που επικρατούν νότια της Πελοποννήσου, κυρίως στην περιοχή των Ακρωτηρίων Κάβο Μαλέας και Κάβο Ματαπάς (γεγονός σημαντικό ιδιαίτερα για μικρά πλοία ή ποταμόπλοια, κλπ).

Η ιδιαίτερη γεωγραφική της θέση την καθιστά σημαντικό, νευραλγικό κόμβο, τόσο για το δίκτυο των θαλάσσιων μεταφορών, όσο και για το εθνικό οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο που εξυπηρετεί τη σύνδεση Πελοποννήσου και Στερεάς Ελλάδας, αποτελώντας τμήμα των αντίστοιχων ευρωπαϊκών δικτύων.



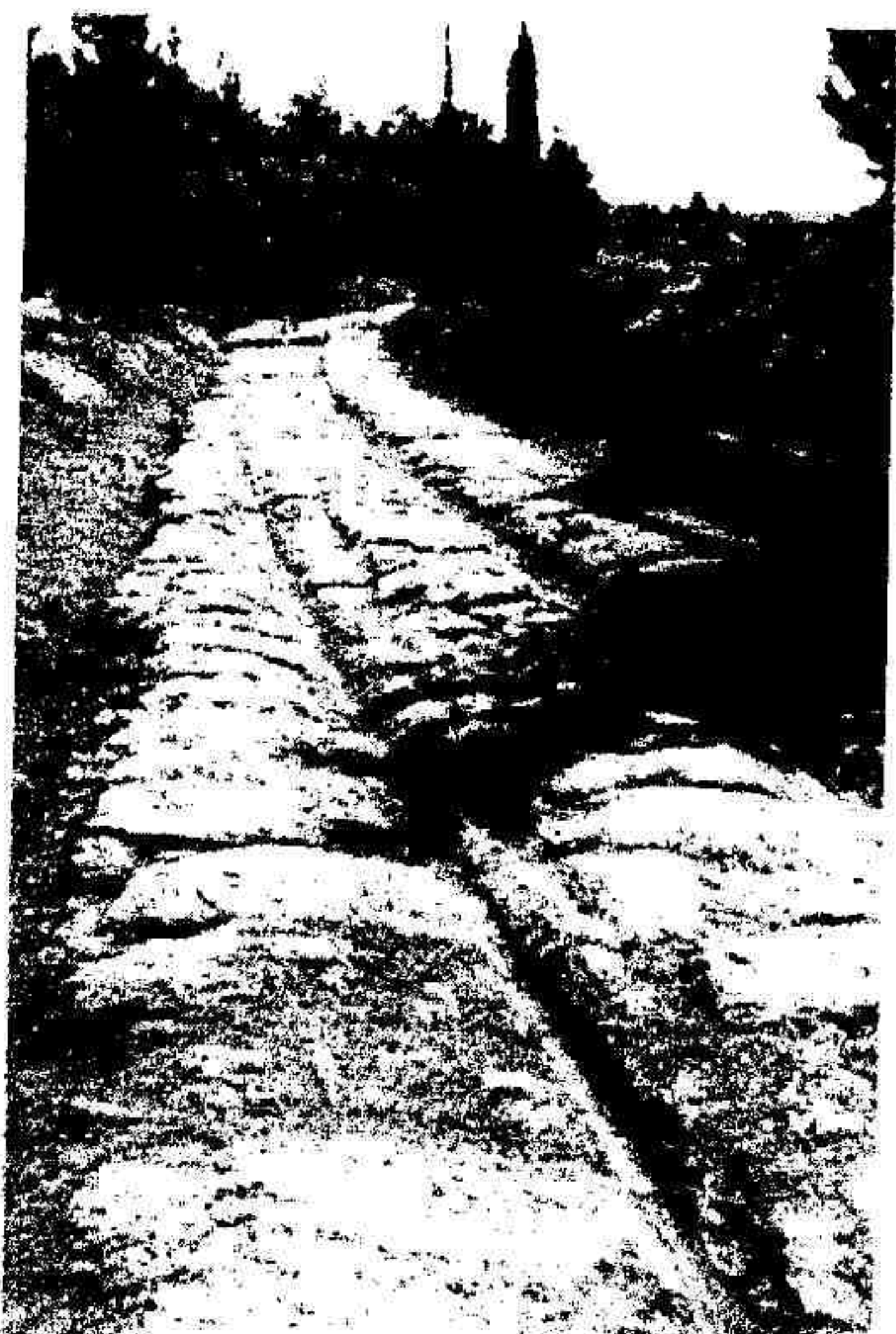
Η έναρξη των εργασιών για τη διάνοιξη του Ισθμού της Κορίνθου, από το στρατηγό Στέφανο Τυρρ, έγινε στις 23/4/1882 και τα εγκαίνια λειτουργίας του έργου έγιναν 11 χρόνια αργότερα, στις 25/7/1893, από τον Χαρίλαο Τρικούπη (επί πρωθυπουργίας του οποίου κατασκευάστηκαν ορισμένα από τα σημαντικότερα έργα μεταφορικής υποδομής στην Ελλάδα). Ο **τεχνικός άθλος** της διάνοιξης του Ισθμού της Κορίνθου πραγματοποιήθηκε με την εξόρυξη 12 εκατ. κυβικών χωμάτων, την εργασία 2.500 εργατών και τη χρησιμοποίηση των τελειότερων μηχανικών μέσων της εποχής. Εκτός από τα κρηπιδώματα, που στήριζαν το υποθαλάσσιο τμήμα της Διώρυγας, είχε γίνει επένδυση των πρανών σε επιφάνεια 30.000 τετραγωνικών μέτρων.

Το συνολικό μήκος της Διώρυγας ανέρχεται στα 6.343 μέτρα, το πλάτος στα 24,6μ και το μέσο βάθος στα 8μ. Ο μέσος χρόνος διέλευσης από τη Διώρυγα είναι της τάξης των 50 min. Ο μέσος χρόνος αναμονής για τη διέλευση από τη Διώρυγα είναι της τάξης των 30min, ενώ στις περιόδους αιχμής διαρκεί περισσότερο. Η Διώρυγα λειτουργεί 24 ώρες, 7 ημέρες την εβδομάδα, εκτός από κάθε Τρίτη από 06:00 έως 08:00, όταν εκτελούνται οι εργασίες συνήθους συντήρησης.

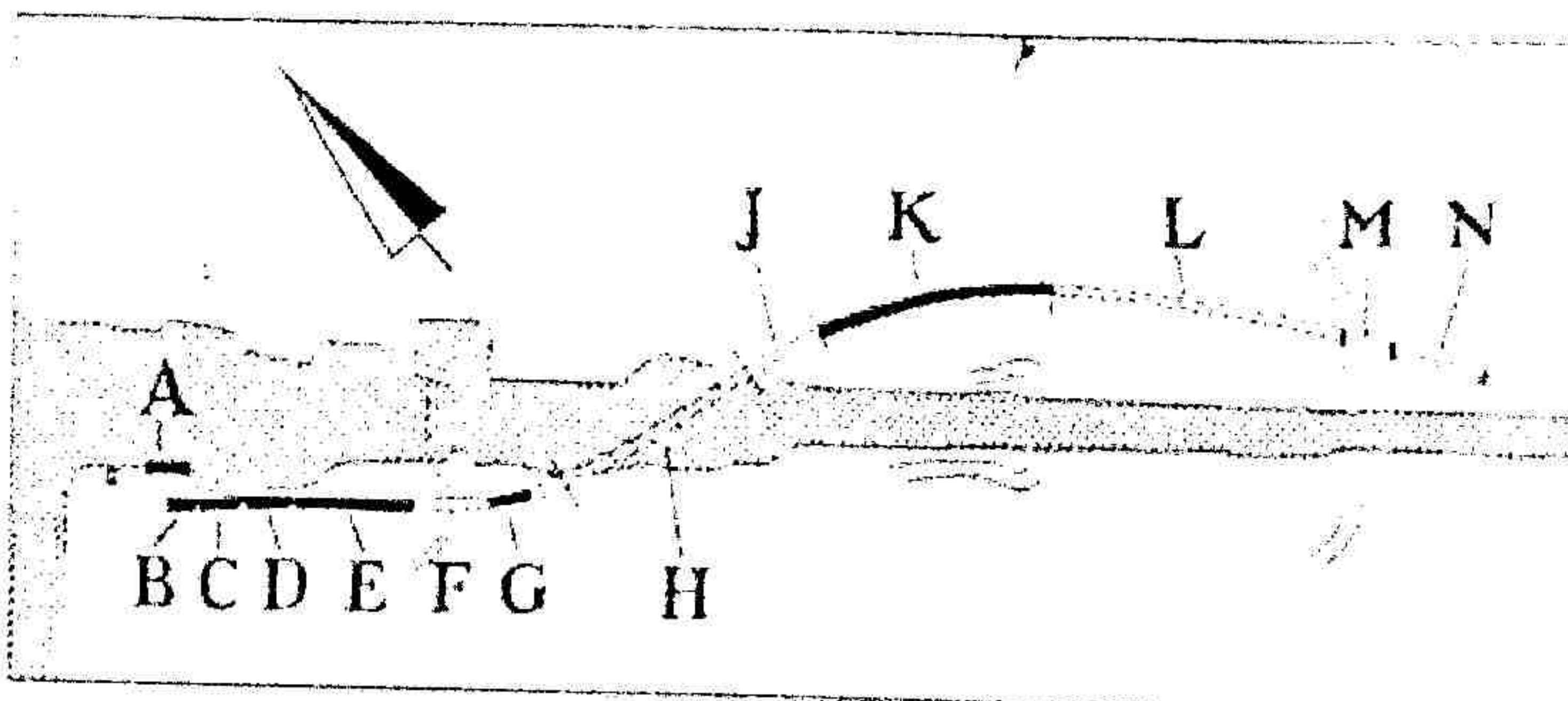
Κάθε χρόνο, από τη Διώρυγα της Κορίνθου διέρχονται περίπου 11.000 πλωτά μέσα, αποφέροντας ετήσια έσοδα από τις διελύσεις της τάξης των 5.000.000 ευρώ.

ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Το πέρασμα του Ισθμού της Κορίνθου απασχόλησε τους ναυτιλομένους από την αρχαιότητα. Πρώτος συνέλαβε το έργο της διάνοιξης του Ισθμού ο τύραννος της Κορίνθου Περίανδρος, περί το 602 π.Χ, ο οποίος, λόγω των περιορισμένων τεχνικών δυνατοτήτων της εποχής, περιορίστηκε στην κατασκευή του δίοικου. Ο «Δίοικος των Νεών» ήταν ένας δρόμος πλάτους 3,5μ – 5μ, από πλάκες πωρόλιθου, ντυμένος με ξύλα, πάνω στις "αυλακιές" του οποίου διαβιβάζονταν τα αλειμμένα με λίπος πλοία, από το λιμάνι Λέχαιον στο Σαρωνικό έως το λιμάνι Κεγχρεές στον Κορινθιακό Κόλπο.



27/9/1978 photo by Walter Werner



Σχεδιάγραμμα της διαπιστωμένης διαδρομής του Δίολκου, από τον Walter Werner. Τα διαφορετικά γράμματα με τα οποία ο Γερμανός ερευνητής του Δίολκου χαρακτηρίζει διαφορετικά μέρη του αρχικού τμήματος του μνημείου αφορούν διαφορετικές καταστάσεις διατάραξης την εποχή που έγινε το σχέδιο.

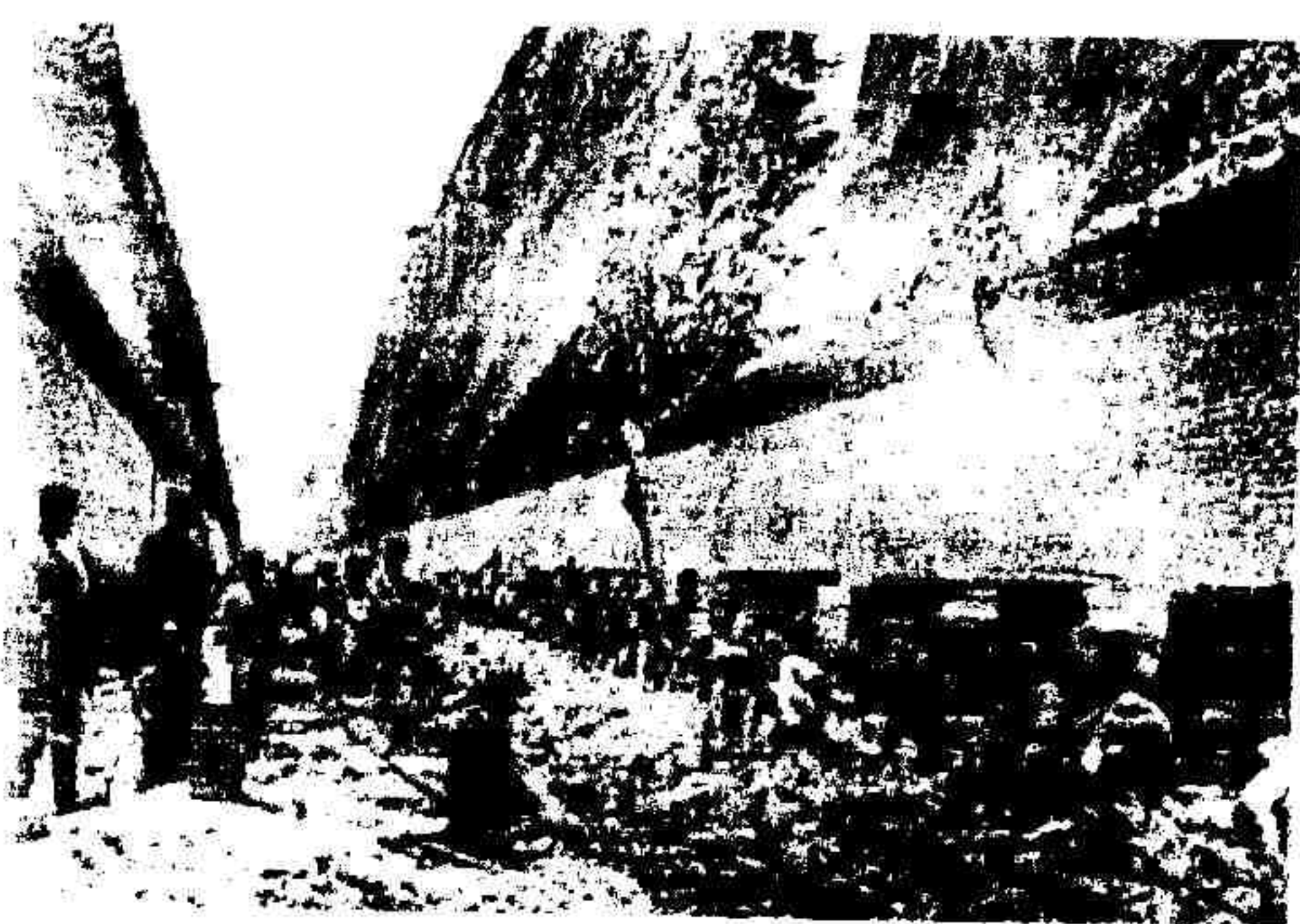
Η Διώρυγα της Κορίνθου, εκτός από εξαιρετικά σημαντικός κόμβος για τις διεθνείς μεταφορές, τεχνικός άθλος της σύγχρονης μηχανικής και περιβαλλοντικό αξιοθέατο, αποτελεί λόγω του Δίολκου και ένα σπουδαίο **αρχαιολογικό μνημείο**.

Στους αιώνες που ακολούθησαν και μέχρι τη βιομηχανική επανάσταση, παρά τις όποιες απόπειρες, η τομή του Ισθμού δεν ήταν δυνατό να πραγματοποιηθεί. Τελικά, με τη βιομηχανική επανάσταση του 19ου αιώνα, η τεχνολογική εξέλιξη επέτρεψε την υλοποίηση της πανάρχαιας ιδέας διάνοιξης του Ισθμού. Η πραγματοποίηση του έργου κρίθηκε αναγκαία από τη μελέτη των συνθηκών του διεθνούς εμπορίου και της ναυτιλίας στη Μεσόγειο.

Τα εγκαίνια της Διώρυγος της Κορίνθου,
Πίνακας του Κωνσταντίνου Βολανάκη, (1893)



Η Διώρυγα της Κορίνθου διανοίχτηκε το 1893 (εγκαίνια λειτουργίας), αποτελώντας ένα από τα σημαντικότερα κατασκευαστικά έργα στον Ελλαδικό χώρο.



Το έργο διάνοιξης του Ισθμού ανέλαβε η «Διεθνής Εταιρεία της Θαλασσίας Διώρυγος της Κορίνθου», η οποία, με ιδρυτή το στρατηγό Στέφανο Τυρρ, εκμεταλλεύτηκε τη Διώρυγα μέχρι το 1906, οπότε, λόγω οικονομικής αδυναμίας αναγκάστηκε να την εκποιήσει. Κατόπιν πλειστηριασμού την ανέλαβε η Εθνική Τράπεζα, ιδρύοντας τη «Νέα Ανώνυμο Εταιρεία της Διώρυγος της Κορίνθου». Από την 1η Νοεμβρίου του 1980, η εκμετάλλευση της Διώρυγας περιήλθε στο Ελληνικό Δημόσιο, το οποίο με το Ν. 1067/80 συνέστησε την "Ανώνυμο Εταιρεία Διώρυγος Κορίνθου" (Α.Ε.ΔΙ.Κ).



Τον Ιανουάριο 2001, το Υπουργείο Οικονομικών πραγματοποίησε διεθνή διαγωνισμό για την ανάδειξη Παραχωρησιούχου, ο οποίος θα αναλάμβανε, μέσω Σύμβασης Παραχώρησης, για 30 έτη, την άσκηση και την εκμετάλλευση της Διώρυγας της Κορίνθου.

Η εταιρεία Sea Containers Services Ltd. υπέγραψε στις 18.05.2001, μέσω της Περίανδρος Α.Ε. τη Σύμβαση Παραχώρησης για την εκμετάλλευση των δικαιωμάτων Διώρυγας Κορίνθου με την Α.Ε.ΔΙ.Κ., η οποία τέθηκε σε ισχύ την 10η Σεπτεμβρίου 2001. Κατόπιν καταγγελίας της σύμβασης της Περίανδρος Α.Ε., στις 11/2/2010, η διαχείριση της Διώρυγας της Κορίνθου, επανήλθε στην ευθύνη της Α.Ε.ΔΙ.Κ., η οποία εκμεταλλεύεται τη Διώρυγα μέχρι σήμερα (2012).

ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΟ ΕΤΑΙΡΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ (ΔΙΕΤΙΑ 2011-2012)

Η παρούσα Διοίκηση της "Ανώνυμος Εταιρεία Διώρυγος Κορίνθου" (Α.Ε.ΔΙ.Κ.) επεξεργάστηκε και εφάρμοσε το επιχειρησιακό σχέδιο δράσης για τη διετία 2011-2012, προσαρμοσμένο στις ανάγκες της Εταιρείας. Βασική μέριμνα του σχεδίου ήταν όχι μόνο η βελτίωση των οικονομικών της Α.Ε.ΔΙ.Κ., αλλά και η μετατροπή της Διώρυγας της Κορίνθου σε υπερτοπικό μοχλό ανάπτυξης.

Ειδικότερα, από το τέλος Μαρτίου του 2011 μέχρι σήμερα, η διοίκηση της Α.Ε.ΔΙ.Κ. μείωσε συγκριτικά με το 2010:

- το λειτουργικό κόστος κατά 45%
- το κόστος μισθοδοσίας προσωπικού κατά 33%
- τις λοιπές δαπάνες πλην μισθοδοσίας κατά 70%.

Το μικτό κέρδος αυξήθηκε από 99.944,80 ευρώ στη χρήση του 2010 σε 1.568.408,00 ευρώ στη χρήση του 2011, δηλαδή αυξήθηκε κατά 1.469,21%. Για το έτος 2012, η διοίκηση της εταιρείας εκτιμά λειτουργικά κέρδη της τάξης των 500.000€.

Επιπλέον, η παρούσα διοίκηση έδωσε μεγάλη έμφαση στην ασφαλή διέλευση του καναλιού με τη βελτίωση του φωτισμού της Διώρυγας. Στο τέλος Μαρτίου 2011 λειτουργούσαν μόνο 4 προβολείς αντί των 74 που απαιτούνται για το φωτισμό της Διώρυγας κατά τις νυχτερινές ώρες. Σήμερα λειτουργούν 74 προβολείς (με υπογειοποίηση του δικτύου ηλεκτροδότησης), με αποτέλεσμα την ουσιαστική αύξηση της ασφάλειας για τις νυχτερινές διελεύσεις.

Επιπρόσθετα, επισκευάστηκε και δόθηκε στην κυκλοφορία η γέφυρα των Ισθμίων που ήταν κλειστή για χρονικό διάστημα 18 μηνών.

Η Α.Ε.ΔΙ.Κ. απασχολεί σήμερα 94 εργαζόμενους.

Η παρούσα διοίκηση της Α.Ε.ΔΙ.Κ., αφενός λόγω της διαπιστωμένης ανάγκης για την υλοποίηση μεγάλης κλίμακας έργων συντήρησης και αφετέρου λόγω των συγκριτικών της πλεονεκτημάτων (διεθνής κόμβος, αρχαιολογικό μνημείο, τεχνολογικό και περιβαλλοντικό αξιοθέατο, κλπ) που σε ένα μεγάλο βαθμό μένουν αναξιοποίητα, ανέθεσε την εκπόνηση Μελέτης Σκοπιμότητας για τη διαπλάτυνση ή/ και εκβάθυνση της Διώρυγας, με παράλληλη αξιοποίηση της θαλάσσιας, παράκτιας και χερσαίας ζώνης της Διώρυγας.

ΣΚΟΠΙΜΟΤΗΤΑ ΕΡΓΩΝ ΔΙΑΠΛΑΤΥΝΣΗΣ και ΕΚΒΑΘΥΝΣΗΣ και ΣΥΝΟΔΩΝ ΕΡΓΩΝ ΑΞΙΟΠΟΙΗΣΗΣ και ΑΝΑΠΛΑΣΗΣ ΤΗΣ ΔΙΩΡΥΓΑΣ

Η Διώρυγα της Κορίνθου πέρα από τα συγκριτικά της πλεονεκτήματα, αντιμετωπίζει κάποια προβλήματα που ζημιώνουν την οικονομική της ανταποδοτικότητα. Τα προβλήματα αυτά σχετίζονται κατά κύριο λόγο με τη διαρκώς αυξανόμενη ναυπήγηση πλοίων νέας τεχνολογίας, με μεγαλύτερες διαστάσεις, που δεν μπορούν να εξυπηρετηθούν από τη Διώρυγα.

Σημαντικός αριθμός πλωτών μέσων, που λόγω προέλευσης – προορισμού επωφελείται από το διάπλου της Διώρυγας, δεν μπορεί να εξυπηρετηθεί από αυτήν, λόγω μεγαλύτερου πλάτους ή/ και βυθίσματος από τα αντίστοιχα μέγιστα επιτρεπόμενα μεγέθη στη Διώρυγα. Στο πλαίσιο αυτό μεταξύ άλλων θίγονται και οι τουριστικές θαλάσσιες μετακινήσεις, οι οποίες παρουσιάζουν σημαντικό ρυθμό αύξησης στη Μεσόγειο τα τελευταία χρόνια.

Με σκοπό την αξιολόγηση της υφιστάμενης κατάστασης λειτουργίας της Διώρυγας και της ενδεχόμενης αύξησης των διελεύσεων, εκπονήθηκε Μελέτη Σκοπιμότητας, η οποία κατέληξε (με δεδομένη και την αναγκαιότητα ουσιαστικής συντήρησης για την εξασφάλιση του απαραίτητου επιπέδου ασφαλείας στην υφιστάμενη κατάσταση):

- **στην αναγκαιότητα διαπλάτυνσης και εκβάθυνσης του καναλιού ώστε να δημιουργηθεί μια μεγάλη πρόσθετη ζήτηση (διελεύσεις)**

Για τον προσδιορισμό του έργου συντήρησης (i. επανακατασκευή τοίχων του πυθμένα οι οποίοι σήμερα έχουν καταστραφεί, ii. ηπιότερη κλίση των πρανών, κλπ), καθώς και για τον προσδιορισμό του έργου διαπλάτυνσης και εκβάθυνσης της Διώρυγας, το οποίο απαιτείται για την ουσιαστική αύξηση του αριθμού των διελεύσεων (και επομένως για την αύξηση των εσόδων), πραγματοποιήθηκαν, μεταξύ άλλων:

- προσδιορισμός του πρόσθετου αριθμού διελεύσεων που θα εξυπηρετεί η Διώρυγα τόσο στην περίπτωση κατασκευής του έργου συντήρησης, όσο και στην περίπτωση διαπλάτυνσης και εκβάθυνσης
- προσδιορισμός των απαραίτητων τεχνικών έργων για την πραγματοποίηση του έργου συντήρησης της Διώρυγας
- προσδιορισμός των νέων τεχνικών χαρακτηριστικών της Διώρυγας στην περίπτωση διαπλάτυνσης και εκβάθυνσής της και των αντίστοιχων απαραίτητων τεχνικών έργων
- προσδιορισμός κόστους κατασκευής για το έργο συντήρησης και για το έργο διαπλάτυνσης και εκβάθυνσης

Πρόσθετα, με σκοπό την αύξηση της ελκυστικότητας της Διώρυγας και της οικονομικής ανταποδοτικότητας της επένδυσης, μελετήθηκε η ανάπτυξη πρόσθετων συνοδών έργων και δράσεων, όπως:

- η διάσωση, προστασία και ανάδειξη του Αρχαίου Δίοικου
- η μετατροπή της περιοχής της Διώρυγας σε παγκόσμιας εμβέλειας πόλο έλξης επισκεπτών με την ανάδειξη της τουριστικής, πολιτιστικής και ιστορικής ταυτότητας της άμεσης και ευρύτερης περιοχής
- η κατασκευή μαρίνων ελλιμενισμού σκαφών με παράλληλη ανάπτυξη του παράκτιου χώρου που θα περιλαμβάνει ξενοδοχεία, εστιατόρια, καταστήματα, αθλητικές εγκαταστάσεις, κλπ και
- άλλα έργα/ δράσεις για τη βελτίωση του επιπέδου των υπηρεσιών που παρέχει η Διώρυγα.

Στην υφιστάμενη κατάσταση, για την εξασφάλιση ουσιαστικού επιπέδου ασφαλείας απαιτείται μεγάλης κλίμακας έργο συντήρησης. Το κόστος κατασκευής του έργου συντήρησης της Διώρυγας εκτιμήθηκε σε 350.000.000€.

Το προτεινόμενο έργο διαπλάτυνσης της Διώρυγας κατά περίπου 25 μέτρα -συνολικό νέο πλάτος της Διώρυγας της Κορίνθου: 50μ- και εκβάθυνσής της κατά 3μ -συνολικό νέο βάθος Διώρυγας της Κορίνθου: 13μ- (εκτιμώμενο κόστος κατασκευής 580.000.000€) το οποίο θα διαρκέσει περίπου δύο χρόνια, συνδυαστικά με εξυγίανση της τιμολογιακής πολιτικής της εταιρείας, εκτιμάται ότι θα επιφέρει αύξηση του αριθμού των ετησίων διελεύσεων από ~10.000 σε ~18.000 (αύξηση κατά 80%) και αύξηση των ετήσιων εσόδων από τις διελεύσεις κατά 200% (συνολικά ~15.000.000,00€ σε τρέχουσες τιμές). Με την υλοποίηση δε και των προαναφερόμενων πρόσθετων συνοδών έργων και δράσεων το έργο διαπλάτυνσης και εκβάθυνσης της Διώρυγας αξιολογείται ως οικονομικά βιώσιμο και επενδυτικά ελκυστικό.

Το προτεινόμενο έργο διαπλάτυνσης της Διώρυγας κατά περίπου 25 μέτρα και εκβάθυνσής της κατά 5 μ, πέρα από τα άμεσα οικονομικά οφέλη, αναβαθμίζει σε πολύ μεγάλο βαθμό το Λιμάνι του Πειραιά και τη σύνδεση του με το Λιμάνι της Πάτρας (άρα και κατ' επέκταση αναβαθμίζει και το ίδιο το Λιμάνι της Πάτρας). Πλέον όλα τα σύγχρονα εμπορικά και κρουαζιερόπλοια –προφανώς με πλάτος μεγαλύτερο των ~25μ.- θα έχουν τη δυνατότητα διέλευσης μέσω της Διώρυγας. Θαλάσσιες μετακινήσεις που

σήμερα εξυπηρετούνται από τον περίπλου της Πελοποννήσου ή ακόμη χειρότερα δεν εκτελούνται, με την υλοποίηση του έργου διαπλάτυνσης και εκβάθυνσης θα ακολουθούν τη διαδρομή διέλευσης μέσω της Διώρυγας, **αναβαθμίζοντας την κατ' ουσία σε τμήμα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφοράς.**

Με βάση τη διεθνή βιβλιογραφία, οι επενδύσεις στις μεταφορικές υποδομές, όπως η διαπλάτυνση και εκβάθυνση της Διώρυγας της Κορίνθου, μπορούν να επεκτείνουν την παραγωγική ικανότητα μιας περιοχής, αυξάνοντας τους πόρους ή επαυξάνοντας την παραγωγικότητα των υπαρχόντων πόρων.

Κατ' αρχάς, οι μεταφορικές υποδομές μπορούν να εισαχθούν στη διαδικασία της παραγωγής ως ένας άμεσος συντελεστής. Μια αναβαθμισμένη κατασκευαστικά Διώρυγα της Κορίνθου:

- μπορεί να κάνει άλλους υπάρχοντες συντελεστές πιο παραγωγικούς
- προκαλεί αύξηση των θαλάσσιων μετακινήσεων με σκοπό τον τουρισμό
- επιτρέπει τη μεταφορά αγαθών στην αγορά σε λιγότερο χρόνο
- δίνει τη δυνατότητα στις ιδιωτικές εταιρείες να παράγουν τα προϊόντα τους σε χαμηλότερο συνολικό κόστος και
- μπορεί να λειτουργήσει σαν μαγνήτης ή σαν καταλύτης για την τοπική οικονομική ανάπτυξη προσελκύοντας πόρους από άλλες περιοχές.

Από την άλλη μεριά, οι μεταφορικές υποδομές μπορούν να επηρεάσουν το παραγόμενο προϊόν αλλάζοντας τη συνολική ζήτηση. Η κατασκευή ή βελτίωση της μεταφορικής υποδομής μπορεί να αυξήσει και να δημιουργήσει ζήτηση για ενδιάμεσα προϊόντα από άλλους τομείς και να προκαλέσει πολλαπλές επιδράσεις στην οικονομία. Η δημόσια υποδομή μπορεί επίσης να επηρεάσει την παραγωγή ωθώντας ή εξωθώντας ιδιωτικούς συντελεστές (εργατικό δυναμικό και ιδιωτικά κεφάλαια).

Η συντριπτική πλειοψηφία των σχετικών πονημάτων της σύγχρονης έρευνας συμφωνεί πως οι επενδύσεις στην υποδομή των μεταφορών συνεισφέρουν σημαντικά στην ανάπτυξη/μεγέθυνση του προϊόντος, στη μείωση του κόστους και στην αύξηση του κέρδους.

Σε μακροοικονομικό επίπεδο, το έργο διαπλάτυνσης και εκβάθυνσης αναβαθμίζει ουσιαστικά το ρόλο της Διώρυγας της Κορίνθου ως διεθνή κόμβο –χερσαίο, σιδηροδρομικό **και θαλάσσιο, τμήμα των Διευρωπαϊκών Δικτύων Μεταφορών** (T.E.N.: Trans European Networks)- στο σύστημα των μεταφορών και παράλληλα, με την υλοποίηση των πρόσθετων συνοδών έργων και δράσεων, την καθιστά αναπτυξιακό μοχλό που μέσα σε ένα ιδιαίτερα δυσμενές περιβάλλον δύναται να συνεισφέρει σημαντικά στην κοινωνική και οικονομική ανάπτυξη, τόσο στην άμεση περιοχή όσο και στο σύνολο της Χώρας.