

ΣΧΟΛΗ: ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ: ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΟ 2014. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ



**ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ
ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ
ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΕΚΠΟΝΗΣΗ ΕΡΓΑΣΙΑΣ: ΚΥΠΡΑΙΟΥ ΕΥΦΗΜΙΑ(4497), ΣΦΑΚΙΑΝΑΚΗ ΕΛΕΝΗ(4405)
ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: Δρ. ΒΑΡΔΑΣ ΙΩΑΝΝΗΣ

ΗΡΑΚΛΕΙΟ 2015

Ευχαριστίες

Η παρούσα εργασία διεκπεραιώθηκε έπειτα από κόπο και μεράκι από εμάς. Ωστόσο οφείλουμε να ευχαριστήσουμε όλους αυτούς που συνέβαλαν με τον δικό τους ξεχωριστό τρόπο προκειμένου να ολοκληρωθεί με επιτυχία αυτή η εργασία. Θα θέλαμε λοιπόν να ευχαριστήσουμε τους γονείς μας οι οποίοι μας στηρίζουν σε κάθε βήμα μας όλα αυτά τα χρόνια, τους φίλους μας για την καθημερινή στήριξη τους καθώς επίσης και τους καθηγητές μας, οι οποίοι μας όπλισαν με εφόδια για το μέλλον και κυρίως τον κ. Βάρδα για την στήριξη και εμπιστοσύνη την οποία μας έδειξε για την εκπόνηση της παρούσας πτυχιακής εργασίας.



Copyright

Η εργασία με θέμα «Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΟ 2014. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ», πραγματοποιήθηκε στα πλαίσια πτυχιακής εργασίας. Διεξήχθη από τις προπτυχιακές φοιτήτριες Κυπραίου Ευφημία και Σφακιανάκη Ελένη , την περίοδο του Χειμερινού εξαμήνου 2014-2015. Με κάθε επιφύλαξη έχει τηρηθεί η διαδικασία πνευματικής ιδιοκτησίας της παρούσας εργασίας. Επίσης, το ΤΕΙ Κρήτης καθώς και ο επιβλέπων καθηγητής δεν φέρουν καμία ευθύνη σε περίπτωση κλοπής πνευματικών δικαιωμάτων.

Περίληψη

Στα πλαίσια της Πτυχιακής Εργασίας, πραγματοποιήθηκε η εργασία με τίτλο: «Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΟ 2014. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ». Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να διερευνήσουμε τον κλάδο των μεταφορών την χρονική περίοδο του 2014, προκειμένου να εντοπιστούν οι προκλήσεις καθώς και οι προοπτικές εξέλιξης που εμφανίζει κάθε είδος μεταφοράς. Διεξήχθη πρωτογενής έρευνα σε 225 ανθρώπους σε όλη την Ελλάδα, με την μέθοδο της δημοσκόπησης, χρησιμοποιώντας ως εργαλείο της έρευνας μας το ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο που δημιουργήθηκε μέσω του «Google Drive», στο διάστημα 18/11/2014-05/01/2015.

Ένα από τα κύρια συμπεράσματα είναι πως οι προτιμήσεις του επιβατικού κοινού καθορίζονται κυρίως από τα υπάρχοντα μέσα μεταφοράς που διαθέτει κάθε γεωγραφικός τόπος ξεχωριστά. Ακόμη, ανασταλτικός είναι ο παράγοντας τιμής αλλά και χρόνου μετακίνησης, από έναν τόπο σε έναν άλλο, ενός επιβάτη καθώς με αυτά τα κριτήρια καθορίζεται το μέσο μεταφοράς που θα επιλέξει. Τέλος, αξιοσημείωτο είναι το συμπέρασμα όπου περίπου το ¼ των ερωτηθέντων δεν έμεινε αρκετά ικανοποιημένο από τις υπηρεσίες των μέσων μεταφοράς όπου μετακινούνται συγκριτικά με την προσφερόμενη τιμή.

Abstract

As part of the thesis, the work titled « THE BRANCH OF TRAMWAY IN 2014. CHALLENGES AND PERSPECTIVES FOR THE FUTURE » the purpose of this work is to investigate the transport period of 2014, in order to identify the challenges and the prospects that displays any kind of transport. Conducted primary research on 225 people throughout Greece, the methodology of the survey, using as a tool of our electronic survey questionnaire that was created through the «Google Drive», in space 18/11/2014-05/01/2015.

One of the main conclusions is that the preferences of passengers are determined primarily by the existing means of transport available to every geographic place separately. Still, it is an price factor but also time to move from one place to another, of a passenger together with these criteria apply to determine the means of transport you choose. Finally, noteworthy is the conclusion where approximately $\frac{1}{4}$ of the respondents was not quite satisfied with the services of transport where move compared with the offered price.

Περιεχόμενα

Contents

Ευχαριστίες	iii
Περίληψη	v
Abstract.....	vi
Περιεχόμενα	1
Εισαγωγή.....	4
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Θαλάσσιες Μεταφορές	5
1.1 Ιστορική Αναδρομή Ελληνικής Ναυτιλίας	5
1.2 Ίδρυση Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου	7
1.3 Ίδρυση Υπουργείου Ναυτικών και Εμπορική Ναυτιλία.....	7
1.4 Ίδρυση Λιμενικού Σώματος	8
1.5 Η Έννοια «Μεταφορά»	10
1.6 Η θαλάσσια μεταφορά	10
1.7 Διάκριση πλοίων	11
1.8 Διάκριση Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών.....	13
1.9 Η Ελληνική Ακτοπλοΐα	13
1.10 Ελληνικές Ακτοπλοϊκές Εταιρίες	15
ΑΤΤΙCΑ GΡΟUΡ:	16
ΑΝΕΚ LINES:.....	16
ΜΙΝΟΑΝ LINES:	16
ΗΕΛΛΕΝΙC SEAWAYS:	17
ΝΕL LINES:	17
1.11 SWOT ANALYSIS	18
ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ	18
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ	18
ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ.....	19
ΑΠΕΙΛΕΣ.....	19
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Εναέριες μεταφορές.....	20
2.1 Ιστορική αναδρομή.....	20

2.2 Κατηγορίες Αεροπορικών εταιριών.....	21
2.3 Υδροπλάνα.....	22
2.4 Κανονισμοί αεροπορικού δικαίου.....	23
2.5 Τουρισμός.....	23
2.6 Περιβάλλον.....	25
2.7 Επιπτώσεις των αερομεταφορών στο περιβάλλον.....	25
2.8 Εξελίξεις στον τομέα των αερομεταφορών.....	26
2.9 Εφαρμογή νέων τεχνολογιών.....	26
2.10 Αεροπορικές εταιρίες στην Ελλάδα.....	27
AEGEAN.....	27
SKY EXPRESS.....	29
MINOAN AIR.....	29
AEROLAND.....	30
AIR SEA LINES.....	30
ASTRA LINES.....	30
RYAIN AIR.....	31
2.11 SWOT ANALYSIS.....	32
ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ.....	32
ΑΔΥΝΑΜΑ ΣΗΜΕΙΑ.....	32
ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ.....	33
ΑΠΕΙΛΕΣ.....	33
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Σιδηροδρομικές μεταφορές.....	33
3.1 Σιδηρόδρομος.....	34
3.2 Ιστορική αναδρομή.....	34
3.3 ΟΣΕ(Οργανισμός σιδηροδρόμων Ελλάδος ανώνυμη εταιρία).....	35
3.4 Νόμος 3891/2010, ΦΕΚ 188 Α'/04/11/2010 για τον όμιλο ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ.....	36
3.5 Ετήσια οικονομική έκθεση ΟΣΕ για την χρήση 2013.....	40
3.6 Οι "Λευκές βίβλοι" της Ευρωπαϊκής Ένωσης.....	42
3.7 Σιδηροδρομικά Μέσα εντός πόλεως.....	45
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Οδικό δίκτυο.....	46
4.1 Ιστορική Αναδρομή Χερσαίων Μεταφορών.....	46
4.2 Ενδομεταφορές.....	48
4.3 Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές.....	48
4.3.1 Έρευνα Οδικών Εμπορικών Μεταφορών.....	49

4.3.2 Νόμος υπ' αριθμόν 3887: Δημόσιες υπεραστικές μεταφορές επιβατών	51
4.4 Θέσεις Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων	53
Κεφάλαιο 5: Έρευνα για τον κλάδο των μεταφορών	56
5.1 Σκοπός εργασίας	56
5.2 Μεθοδολογία έρευνας	56
5.3 Αποτελέσματα έρευνας	57
5.4 Ανάλυση Ερωτηματολογίου	81
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Προοπτικές και προκλήσεις εξέλιξης	83
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ	88
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ.....	90
ΒΙΒΛΙΑ.....	90
ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ	90
ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	93

Εισαγωγή

Ο κλάδος των μεταφορών υφίσταται στην Ελλάδα από την εποχή του Ομήρου και εξελίσσεται ολοένα και περισσότερο με το πέρασμα του χρόνου. Στην εξέλιξη αυτή συμβάλει τόσο η ραγδαία ανάπτυξη των τεχνολογικών μέσων όσο και των νέων αναγκών και απαιτήσεων όπου η σύγχρονη αγορά επιτάσσει. Συγκεκριμένα ο κλάδος των μεταφορών στην Ελλάδα απαρτίζεται από τις Θαλάσσιες Μεταφορές, τις Εναέριες, τις Σιδηροδρομικές καθώς και τις Οδικές Μεταφορές. Με την βοήθεια αυτών επιτυγχάνεται η μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων τόσο στο εσωτερικό της Ελλάδας όσο και στο Εξωτερικό.

Ο «Κλάδος των Μεταφορών» επηρεάζεται άμεσα από την μορφολογία της Ελλάδας. Πιο συγκεκριμένα ο κλάδος που επηρεάζεται περισσότερο είναι αυτός των Οδικών Μεταφορών, καθώς η Ηπειρωτική κυρίως Ελλάδα αποτελείται από βουνά. Συνεπώς και δυσκολεύει η συγκοινωνία στις περιοχές αυτές. Έτσι έχουν δημιουργηθεί διαφορετικές μεγάλες οδοί όπως η Εγνατία που εξυπηρετούν την καλύτερη και ασφαλέστερη μετακίνηση των επιβατών είτε με ιδιωτικά οχήματα είτε με υπεραστική συγκοινωνία. Ένας ακόμα κλάδος ο οποίος επηρεάζεται από την μορφολογία είναι οι Εναέριες Μεταφορές, καθώς σε αρκετά μέρη της Ελλάδας δεν είναι δυνατή η δημιουργία υποδομών για την στέγαση Αεροδρομικού σταθμού. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα του αεροδρομίου της Καλύμνου όπου μετά από πολλά έτη και μεγάλες προσπάθειες δημιουργήθηκε και λειτουργεί με μοναδικές πτήσεις από και προς Αθήνα.

Τα παραπάνω μας έδωσαν το ερέθισμα για την υλοποίηση της παρούσας Πτυχιακής Εργασίας. Σκοπός της εκπόνησης της εργασίας είναι αναλυθεί η υφιστάμενη κατάσταση των μεταφορών στην Ελλάδα του 2014 καθώς επίσης και, να εντοπιστούν οι προοπτικές και οι προκλήσεις εξέλιξης του κάθε κλάδου ξεχωριστά. Επιπλέον, μέσω της πρωτογενούς έρευνας δόθηκε η ευκαιρία στο επιβατικό κοινό να εκθέσει τις απόψεις και τις προτιμήσεις του αναφορικά με τον κλάδο των μεταφορών.

Ο τρόπος με τον οποίο δομήθηκε η εργασία είναι σε Επτά κεφάλαια. Ξεκινώντας με τα τέσσερα πρώτα κεφάλαια της εργασίας μας τα οποία απαρτίζουν το θεωρητικό κομμάτι αυτής και πιο συγκεκριμένα από τις Θαλάσσιες Μεταφορές, τις Εναέριες, τις Σιδηροδρομικές καθώς και τις Οδικές Μεταφορές, αντίστοιχα. Έπειτα, το πέμπτο κεφάλαιο αποτελείται από την Πρωτογενή Έρευνα όπου πραγματοποιήθηκε ηλεκτρονικά μέσω του προγράμματος «Google Drive» και απευθυνόταν σε όλο το Ελληνικό κοινό. Τα αποτελέσματα της έρευνας θα παρουσιαστούν και θα αναλυθούν διαγραμματικά. Επιπλέον, στο έκτο κεφάλαιο συναντώνται τα συμπεράσματα που απορρέουν από την έρευνα τα οποία συμβάλλουν στην ανάπτυξη του έβδομου και τελευταίου κεφαλαίου. Τέλος, στο κεφάλαιο αυτό θα αναπτυχθούν τόσο οι προοπτικές όσο και οι προκλήσεις εξέλιξης για τον κάθε κλάδο ξεχωριστά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 : Θαλάσσιες Μεταφορές

1.1 Ιστορική Αναδρομή Ελληνικής Ναυτιλίας

Με τον όρο ναυτιλία αντικατοπτρίζεται μία έννοια τεχνικής φύσεως, καθώς ως ναυτιλία θεωρείται η τεχνική εκείνη όπου ένα πλοίο με ασφάλεια και σωστούς χειρισμούς (δηλαδή ορθός προσδιορισμός στίγματος, πορείας και απόστασης) εκτελεί θαλασσοπορία. (Βικιπαίδεια)

Το Υπουργείο Αιγαίου και Ναυτιλίας αναφέρει πως αφότου καταρρίφθηκε το κράτος του Βυζαντίου, δύο ήταν οι προοπτικές για τους Έλληνες πολίτες: είτε να απευθυνθούν προς τις Ελληνικές αποικίες, είτε να ασχοληθούν με τον θησαυρό που ονομάζεται θάλασσα καθώς δεν άντεχαν τον εξευτελισμό και την εξαθλίωση από τον ραγιά. Οι Τούρκοι δεν είχαν το θάρρος και την ικανότητα να αντιμετωπίσουν τον ικανό και τολμηρό Έλληνα θαλασσινό που ξεχύνεται στις θάλασσες. Κάτω από αντίξοες συνθήκες εργασίας το Έθνος αναπτύσσει την οικονομία του, επιβιώνει και δημιουργεί ένα στόλο αρκετά μεγάλο με άξιους καπεταναίους και πληρώματα με όρεξη για μάχη. Μέσα σε μία νύχτα παραμονές Επανάστασης ο Ελληνικός στόλος μετατρέπεται σε ετοιμοπόλεμο πολεμικό στόλο νικώντας τους Τούρκους και αποτρέποντας τους να εξοπλίσουν και να εφοδιάσουν το στρατό τους με εντολές του Σουλτάνου.

Εκείνη την εποχή υπό τον Τούρκικό ζυγό οι Έλληνες είχαν την ψυχραιμία και ικανότητα να ανασύρουν τεχνικές από τη διοίκηση κατά τα Βυζαντινά χρόνια, αφήνοντας τους να διοικούν και να έχουν τον πλήρη έλεγχο των λιμανιών. Στα χρόνια εκείνα όπου η Ελλάδα ήταν υπό τον Τουρκικό ζυγό παρ' όλο που δεν ελέγχονταν από κάποιον ανώτερο τους κατόρθωσαν να έχουν σε πλήρη εποπτεία τα λιμάνια τους και εξακολούθησαν να κρατούν επίσημα αρχεία για τα «Νηολόγια», «Νηοκαταλόγους» και «Μητρώα Πλοίων». Επίσης, καταχωρούσαν τα πλοία που αναχωρούσαν και κατέφθαναν στα λιμάνια, την ποσότητα των εμπορευμάτων που διακινούνταν, τα ναυάγια που γίνονταν αλλά και εισέπρατταν τέλη και από τα έσοδα έκαναν ανάπλαση στα λιμάνια, δηλαδή συντήρηση μόλων φάρων ή οποιοδήποτε άλλων αναγκών του λιμένα για την ορθή και ασφαλή διαδικασία της ναυσιπλοΐας. (Χαρλαύτη, 2001)

Τα έργα αυτά διεξήχθησαν κατά τόπους από εκλεγμένους με ψηφοφορία άρχοντες που κυρίως προέρχονταν από γενεές ναυτικών με τίτλους που άλλαζαν ανάλογα με την τοποθεσία. Αυτοί οι άρχοντες καθιέρωσαν, συνέταξαν και επέβαλαν νόμους δίκαιους για την σταδιακή βελτίωση της Ελληνικής Ναυτιλίας. Έφεραν εις πέρας με τρόπο σωστό το δύσκολο δημιούργημα της διεύθυνσης των εμπορικών πλοίων κατά την περίοδο της εξέγερσης. Τα θέματα για τα οποία τους απασχολούσαν και ήταν υπεύθυνοι για αυτά ασχολούταν με επίπληξη της λεηλασίας, τον σεβασμό των πλοίων τρίτων χωρών που δεν τάσσονταν υπέρ του ενός από τους δύο διαφωνούντες. Το καθεστώς αυτό είχε την ανάγκη ύπαρξης ενός οργανισμού που να έχει σχέση με την διοίκηση και θα έχει ως γνώμονα την αποτύπωση απαιτούμενων νομοθετικών ορίων, την ορθή λειτουργία και ανάληψη διοίκησης τόσο πλοίων, των λιμενικών έργων και των θεμάτων που συνάδουν με την ναυτική εργασία.

Το 1828 ιδρύεται «Οργανισμός Εμπορικής Ναυτιλίας» με νομοθεσία του Βασιλιά Όθωνα ενώ στην γραμματεία του Υπουργείου Εξωτερικών Υποθέσεων και Εμπορικού Ναυτικού άρχισε να εκτελεί υπηρεσία για την οποία είχε διοριστεί ο Σπυρίδων Τρικούπης μεγάλος πολιτικός της εποχής εκείνης. Έπειτα από έξι χρόνια, παίρνουν την μορφή εντύπου τα πρώτα κείμενα που έχουν τον χαρακτήρα και την ισχύ του νόμου. Πιο συγκεκριμένα, στις 04.11.1834 «Περί Οργανισμού Λιμενικών Αρχών» και στις 15.12.1836 «Περί Αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας» όπου σε αυτά αφορούν στην διεύθυνση και στην κρατική υπηρεσία εκείνη που φροντίζει για την δημόσια τάξη των μηχανοκίνητων σκαφών σχετικά μεγάλης χωρητικότητας που μεταφέρουν επιβάτες ή φορτία,

των χώρων που αγκυροβολούν τα πλοία καθώς και των ακτών. Αρμόδιοι αυτής της περιόδου για τον έλεγχο και την διεύθυνση τόσο των караβιών όσο και όσο και των λιμανιών ήταν οι «Λιμενάρχες», δηλαδή οι Διοικητές των λιμένων. Οι Λιμενάρχες ανήκαν στο Εμπορικό Ναυτικό με δεκαετή(10ετη) ναυτική δραστηριότητα, οι επιλογές των οποίων εδρεύουν στο σύνολο των δικαστικών αποφάσεων που αφορούν στην σωστή διεύθυνση των εμπορικών λιμένων. Τρεις(3) ήταν οι κατηγορίες στις οποίες χωρίζονταν οι «Αξιωματικοί των Λιμένων»: «Λιμενάρχης με βαθμό Πλοίαρχου, Υπολιμενάρχης με βαθμό Υποπλοίαρχου και Επιστάτης Λιμένος με βαθμό Σημαιοφόρου».

Η Ελλάδα μέχρι εκείνη την περίοδο απλώνεται έως την Θεσσαλία εντάσσοντας και τις Κυκλάδες, τις Σποράδες και τα νησιά του Αργοσαρωνικού. Η χώρα ωστόσο χωρίζεται σε τέσσερα(4) Παραθαλάσσια τμήματα:

- ✚ Το Πρώτο(1^ο) αφορούσε τα Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία Πειραιώς, Πόρου, Ύδρας, Σπετσών, Ναυπλίου και Ερμιόνης.
- ✚ Το Δεύτερο (2^ο) αφορούσε τα Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία Σύρου, Άνδρου, Θήρας και Μυκόνου.
- ✚ Το Τρίτο (3^ο) αφορούσε τα Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία Σκιάθου, Σκοπέλου, Χαλκίδος, Κύμης και Αμαλιαπόλεως.
- ✚ Το Τέταρτο (4^ο) αφορούσε τα Λιμεναρχεία και Υπολιμεναρχεία Μεσολογγίου, Πατρών, Γαλαξιδίου, Καλαμών, Λουτρακίου και Κυλλήνης.

Την περίοδο εκείνη ακόμη νησιά όπως η Χίος, η Μυτιλήνη, η Σάμος, η Σμύρνη, η Θεσσαλονίκη καθώς και άλλα μέρη της χώρας ήταν υπό την κατοχή των Τούρκων. Συνεπώς, ένα από τα σημαντικότερα ζητήματα που ήρθαν αντιμέτωποι οι: «Γραμματεία Ναυτικών», «Έλληνες Πρόξενοι» και «Αξιωματικοί του Πολεμικού Ναυτικού» ήταν η προστασία «της Ελληνικής σημαίας στα πλοία Ελλήνων Πλοιοκτητών που βρίσκονται σε Τουρκοκρατούμενες περιοχές». Τα εμπόδια αυτά δημιουργούνταν τόσο εξαιτίας της πονηρίας των Τούρκων όσο και της υπόνοιας των ωφελειών των «μεγάλων δυνάμεων και των πρακτόρων τους». Αυτό συνέβαινε καθώς, τα οφέλη που προσέφεραν στην μετακίνηση ή μεταφορά επιβατών ή προϊόντων οι Ρωσικές και Τουρκικές σημαίες, είχαν ως απώτερο στόχο την παρακίνηση των Ελλήνων Πλοιοκτητών που έπλεαν σε Τουρκοκρατούμενες περιοχές να μην μετατρέπουν από Ξένη σε Ελληνική, την σημαία των πλοίων τους. Η τεταμένη αυτή κατάσταση γέννησε την ανάγκη να καθοριστούν συγκεκριμένες επαγγελματικές δραστηριότητες σε ιεραρχικά πλαίσια όπως Αξιωματικοί στα Ελληνικά Προξενεία οι οποίοι θα καταπιάνονται με ζητήματα της Εμπορικής Ναυτιλίας, προνοώντας για τα Προξενικά Λιμεναρχεία του σήμερα.(Κρασανάκη,2008)

1.2 Ίδρυση Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου

Σύμφωνα με το Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο η έλλειψη ενός μηχανισμού που να παρέχει ασφάλεια είχε εκδηλωθεί αρχικά πριν την Επανάσταση και διαιωνίστηκε μέχρι και την ανάκτηση της ελευθερίας της Ελλάδας. Εμφανίζονταν ως «έκφραση κοινωνικής αλληλεγγύης και εθνικής ευγνωμοσύνης αλλά και ευρύτερης σκοπιμότητας για τους ήρωες και τα θύματα των ναυτικών αγώνων και τους μετέπειτα βιοπαλαιστές του κύματος». Πάρα πολλοί ήταν οι ναυτικοί εκείνοι που τους εξαφάνισε η θάλασσα, εκείνη που τους έδινε δουλειά για να ζήσουν τις οικογένειες τους. Οι ναυτικοί δεν ήταν προφυλαγμένοι σε αυτή τη δουλειά, το πρόβλημα διαιωνίζονταν και οι Έλληνες ναυτιλλόμενοι έπρεπε να προστατευθούν. Η προέλευση της αντίληψης για την ασφάλεια των ναυτικών εκδηλώνεται το 1821 καθώς υπήρχε έλλειψη «κοινωνικής αποκατάστασης και εθνικής δικαίωσης των μαχόμενων με τη θάλασσα ανθρώπων». Η αρχική πρόταση για την σύσταση του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου εμφανίζεται στις Σπέτσες όπου υλοποιείται ένα πρόγραμμα «περίθαλψης» των φτωχών ανθρώπων που σχετίζονταν με την ναυτιλία. Το πρόγραμμα αυτό ονομάζεται «κάσσα», όπου διευθυνόταν από την Δημογεροντία, και ήταν ένας τύπος «Κοινοτικού ταμείου» τα έσοδα του οποίου εμφανίζονταν από τα οφέλη της οικονομικής δραστηριότητας των σκαφών που πραγματοποιούσαν μετακινήσεις από και προς το εξωτερικό. Η οικονομική συμμετοχή όπου απέδιδε ο επικεφαλής του πληρώματος του πλοίου στην «κάσσα» έφτανε το 5% επί των κερδών των μεταφορών. Στο διάταγμα του 1833 γίνεται αντιληπτή η κυριαρχία του κοινωνικού ενδιαφέροντος, δραστηριότητας και η εξασφάλιση των καλών συνθηκών εργασίας των ναυτικών. Το «περί Εμπορικού Νόμου» νομοθέτημα γνωστοποιεί ότι όταν κάποιος από το πλήρωμα του πλοίου αρρωστήσει θα αμείβεται κανονικά καθώς και τα έξοδα για την ιατροφαρμακευτική του περίθαλψη θα υποστηρίζονται από το πλοίο. Το «περί Αστυνομίας της Εμπορικής Ναυτιλίας» διάταγμα του 1836 ορίζει πως θα δίνεται χρηματικό ποσό από τους πόρους του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου για την εξασφάλιση πτυχίων, αδειών πλοιάρχων και ναυτιλλομένων καθώς και καταβολή χρηματικών ποσών για τις ποινές που καταλογίζονται εις βάρος του πλοίου. Η δημιουργία του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου ήταν μία συντονισμένη λειτουργία που αποσκοπούσε στην κάλυψη της ασφάλειας τόσο των ναυτικών των ιδίων όσο και των ατόμων που συνδέονται με αυτούς. Το 1861 φαίνεται ότι Ναυτικό Απομαχικό Ταμείο, συστήνεται από τον «Γεράσιμο Ζωχίο Πλοίαρχο του Εμπορικού Ναυτικού» και από εκείνη την περίοδο και έπειτα το ΝΑΤ κατέχει ενεργό μέρος στην ασφάλιση των ναυτιλλομένων.

1.3 Ίδρυση Υπουργείου Ναυτικών και Εμπορική Ναυτιλία

Την περίοδο της σύστασης του Ναυτικού Απομαχικού Ταμείου, δημιουργείται και το «Υπουργείο Ναυτικών» το οποίο υπηρετούσε ο Κανάρης Κωνσταντίνος. Η δράση του Υπουργείου Ναυτικών αντικατοπτρίζει ένα σημαντικό «νομοθετικό» δημιούργημα βασισμένο στον ναυτιλιακό τομέα. Ένα νέο προσκήνιο δημιουργείτε στο υπουργείο λόγω της εισδοχής της Επτανήσου και της ανάκτησης της ελευθερίας της Θεσσαλίας, γεννώντας την ανάγκη για δημιουργία Λιμεναρχείων. Συγκεκριμένα, ιδρύθηκαν «πέντε Κεντρικά Λιμεναρχεία, οκτώ Λιμεναρχεία, δέκα Υπολιμεναρχεία και δεκαπέντε Επιστασίες Λιμένες». Τα Λιμεναρχεία απαρτίζονται από Λιμενάρχες και το προσωπικό του Λιμεναρχείου. Οι Λιμενάρχες μπορεί να ήταν τακτικοί ή δόκιμοι «Αξιωματικοί Πολεμικού Ναυτικού» ενώ το προσωπικό απαρτίζεται από «οικονομικούς Αξιωματικούς του Πολεμικού Ναυτικού». Η συνεχής διεύρυνση του στόλου της «Εμπορικής Ναυτιλίας» γέννησε την επιθυμία και την ανάγκη να ασκηθεί το εκλογικό δικαίωμα από την Βουλή των Ελλήνων και να ψηφιστούν οι αρχικοί γραπτοί κανόνες δικαίου, που αφορούν στην μέτρηση με ακρίβεια των πλοίων καθώς και

στην «είσπραξη των ναυτιλιακών τελών». Επίσης, το νομοθέτημα σχετικά με την δημιουργία και την δραστηριοποίηση της «Σχολής Εμπορικής Ναυτιλίας» ήταν το πρώτο το οποίο ασχολούνταν μονάχα με την Εμπορική Ναυτιλία. Μετά από αρκετά έτη το Ελληνικό Κράτος συνδέεται με την Κρήτη με την βοήθεια του Ελευθέριου Βενιζέλου. Στην διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου και πάλι στους αρωγούς του Ελληνικού κράτους, μεγάλη είναι η νίκη του στους Βαλκανικούς Πολέμους. Η Εμπορική Ναυτιλία, εξελίσσεται μεταβαίνοντας στην καινούργια εφαρμογή των εφευρέσεων του ατμού, έχοντας 485 πλοία δηλαδή αρκετά ικανοποιητικό το μέγεθος του Ελληνικού στόλου.

Η Εμπορική Ναυτιλία την περίοδο εκείνη ήταν η βάση της Εθνικής Οικονομίας, παρέχοντας αμετάβλητα, «συναλλαγματικούς πόρους», παρέχοντας εργασία σε ένα μέρος «του εργατικού δυναμικού της Χώρας» δημιουργώντας έτσι την ανάγκη για διάφορες ενέργειες που αφορούν τον συγκεκριμένο τομέα. Λόγου χάρη προσωπικό για εργασίες που έχουν να κάνουν με την ναυπήγηση και την μηχανολογία, προσωπικό ικανό να στελεχώσει και να διοικήσει μια ναυτιλιακή εταιρεία, άνθρωποι ενεργούς για πράκτορες καθώς και εκείνους που θα προμηθεύουν τα πλοία με τρόφιμα. Όλες αυτές οι ενέργειες που χρειαζόνταν να γίνουν ήταν πάνω από τις προϋποθέσεις και την δικαιοδοσία της «Διεύθυνσης της Εμπορικής Ναυτιλίας». Συνεπώς, ήταν αναμενόμενο πως για να ανταπεξέλθουν σε αυτές τις δραστηριότητες θα ήταν καλύτερο να δημιουργηθεί ένας ανεξάρτητος Διοικητικός φορέας ο οποίος θα αναλάβει τόσο το δύσκολο έργο της διοίκησης καθώς και τον έλεγχο της αλματώδους εξέλιξης της Εμπορικής Ναυτιλίας κυρίως έπειτα από το 1912. (Υπουργείο εμπορικής Ναυτιλίας)

1.4 Ίδρυση Λιμενικού Σώματος

Το 1915 ο «Αρχιφροντιστής του Πολεμικού Ναυτικού Γεώργιος Σακάλης» διαβλέποντας της δυσκολίες της εποχής έθεσε την πρόταση στην κυβέρνηση του Ελευθέριου Βενιζέλου για ίδρυση αυτόνομης Υπηρεσίας για το Εμπορικό Ναυτικό. Οι διαρκείς αλλαγές στο πολιτικό προσκήνιο, δεν έδωσαν την δυνατότητα στην απευθείας ίδρυση του Λιμενικού Σώματος. Παρ' όλα αυτά το 1919 υπό την αρχηγία του κράτους από τον Ελευθέριο Βενιζέλο συστάθηκε το Λιμενικό Σώμα. Ειδικότερα, το νομοθέτημα 1753 του 1919 είναι η αρχή της ίδρυσης του Λιμενικού Σώματος ως η αρμόδια εκείνη υπηρεσία η οποία καθίσταται υπεύθυνη για την σωστή λειτουργία της Εμπορικής Ναυτιλίας η οποία ανήκει ουσιαστικά στο Υπουργείο Ναυτικών. Το Λιμενικό Σώμα την εποχή εκείνη απαρτίζεται από «τρεις Αρχιφροντιστές του Πολεμικού Ναυτικού εν ονόματι Δούκα, Τσάκωνα και Μπούκα, από έναν Αντιπλοίαρχο τον Παντελή Χορν και εξήντα Αξιωματικούς μικρότερης βαθμίδας που αποτέλεσαν τους Επιλιμενάρχες Α΄, Β΄, Γ΄ τάξεως και Λιμενάρχες αντίστοιχων Τάξεων». Μετά από την συγκρότηση του Σώματος οι βαθμοφόροι που το απάρτιζαν γνώριζαν ξένες γλώσσες, είχαν ακαδημαϊκή παιδεία καθιερώνοντας έτσι μία παράδοση βασισμένη στην παιδεία. Το Σώμα χάραζε την δική του πορεία συμβαδίζοντας με την εξέλιξη της Ναυτιλίας. Στο χρονικό διάστημα το οποίο εξελισσόταν η Μικρασιατική εκστρατεία και με την βίαιη κατοχή των Ελληνικών Χωρών φανερώθηκε η σπουδαιότητα της ορθής και ευνοϊκής δραστηριοποίησης των ακτών που αγκυροβολούν τα πλοία. Οι λιμένες είχαν ήδη εφοδιαστεί με τα αναγκαία από το νέο Σώμα και έφεραν εις πέρας τις «θαλάσσιες μεταφορές των εφοδίων προς τον προελαύνοντα Ελληνικό στρατό».

Καθ' όλη την περίοδο που διήρκεσε η «Μικρασιατική εκστρατεία» και έως την απόσυρση του Ελληνικού στρατού οι Λιμενάρχες πέτυχαν με μεγάλη προσπάθεια και κόπο να κρατήσουν τη ομαλή έκβαση της λειτουργίας των λιμένων. Μετά το 1925 η Γενική Διεύθυνση Εμπορικής Ναυτιλίας υπάγεται στο Υπουργείο Ναυτικών όπου το σύνολο των αξιωματικών του Σώματος ήταν μέλη του

Πολεμικού Ναυτικού. Η αυτονομία του Σώματος κατέληξε σε αίσιο πέρας με τον Νόμο 345/1936 με τον οποίο θεμελιώθηκε το Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας . Το Σώμα δημιουργεί Αρχηγείο που ανήκει στο Υφυπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας ενώ το 1936 αναπτύσσει δραστηριότητα για πρώτη φορά η Σχολή Λιμενικών Δοκίμων. Εντός ενός μικρού χρονικού διαστήματος έχει καθοριστεί ο τρόπος δράσης της ναυτιλιακής πολιτικής της Ελλάδας και έως το 1940 δημιουργείτε «το Γραφείο Ναυτικής Εργασίας, η Επιθεώρηση Εμπορικών Πλοίων, το Ταμείο Πρόνοιας Ναυτικών, ο Οίκος του Ναύτου και μία Δημόσια Ναυτική Σχολή » για τις πολλές ιδιαιτερότητες της συστηματικής διαδικασίας απόκτησης ναυτικών γνώσεων και ικανοτήτων.

Το Λιμενικό Σώμα πριν την περίοδο του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, έκανε τις απαραίτητες εργασίες και ενέργειες για να συγκροτηθεί ένα καθεστώς δραστηριοποίησης τόσο των Λιμένων όσο και των Λιμενικών Αρχών , προφύλαξε την Ελληνική Ακτοπλοΐα και καθιέρωσε τις προϋποθέσεις της ναυτικού επαγγέλματος. Η Ελλάδα κατείχε την πρωταρχική θέση παγκοσμίως για την μεγάλη και διαδεδομένη ναυτική επιβολή της. Όταν η χώρα μπήκε στην φάση του πολέμου το Λιμενικό Σώμα είχε ως αποστολή να φέρει εις πέρας την ένοπλη αναμέτρηση του Έθνους όπου και τα κατάφερε. Την δύσκολη εκείνη περίοδο δεν απουσίαζε η παροχή αγαθών που ήταν απαραίτητα για την διαβίωση των ανθρώπων με αποτέλεσμα οι θαλάσσιες μεταφορές οι οποίες είχαν σχέση με το στρατό στέφθηκαν με επιτυχία.

Το Υπουργείο Αιγαίου και Ναυτιλίας αναφέρει ωστόσο ότι το 1941 τα χρόνια της κυριαρχίας των οπαδών του εθνικοσοσιαλισμού, το Λιμενικό Σώμα θυσιάζεται στο βωμό του αγώνα. «Οι Αξιωματικοί ΚΩΤΟΥΛΑ, ΚΑΖΑΚΟΥ και ΑΡΒΑΝΙΤΑΚΗ» διέπραξαν θυσίες για την Εθνική Αντίσταση, όπως επίσης και οι Λιμενικοί μέσω των σκαφών ή των ναυτιλλομένων, μάζευαν και «απέστειλαν πληροφορίες στο εξωτερικό» ή διευκόλυναν στο να αποδράσει κάποιος αγωνιστής. Συγχρόνως, Αξιωματικοί και Υπαξιωματικοί του Λιμενικού Σώματος, έφυγαν παράνομα κατευθυνόμενοι προς την Μέση Ανατολή και μετ' έπειτα δούλεψαν σε «Υπηρεσίες της Ελεύθερης Ελλάδας στο εξωτερικό» διενεργώντας υποστηρικτικά απέναντι στην Ελληνική Εμπορική Ναυτιλία που κατόρθωσε όχι μόνο να μην κατεβάσει την Σημαία αλλά ακάθεκτη να συμμετάσχει ακόμα και σε συνοδεία πολεμικών συμμαχικών πλοίων την περίοδο του πολέμου. Κατά την περίοδο που διεξάγονταν ο πόλεμος σημαντικές ήταν τόσο οι απώλειες των Ελλήνων ναυτικών στα πέλαγα όλου του κόσμου όπου ανήλθαν τους 2500, όσο και τα καράβια που βούλιαξαν, πυρπολήθηκαν ή εξαφανίστηκαν όπου ανήλθαν τα 500. Ακόμη, αείμνηστη είναι η συμβολή των Αξιωματικών του Λιμενικού Σώματος που διατέλεσαν τη θητεία τους στο Ελληνικό Σώμα, διαπράττοντας τις απαραίτητες ενέργειες ώστε να δημιουργήσουν «οικονομικά συσσίτια εργατών θαλάσσης» από τα οποία επέζησαν αρκετές από τις πολύτεχνες οικογένειες των ανθρώπων που έλειπαν και πάλευαν μες στη θάλασσα μακριά από τον τόπο τους αλλά και των ανθρώπων που δεν είχαν δουλειά αλλά και αυτών που έφεραν τραύματα.

Με το πέρας του πολέμου, η Ελλάδα σταδιακά βελτιώθηκε και καλλιέργησε ένα ικανό εμπορικό ναυτικό εφόσον «το κράτος-εφοπλισμός και οι ναυτικοί» βρέθηκαν σε συμφωνία ώστε να ιδρυθεί «Ελληνικός Στόλος από τα LIBERTYS» που η Ελλάδα έλαβε ως ανταμοιβή για τις υπέρογκες απώλειες που μέτρησε. Η ναυτιλία θεμελιώθηκε λόγω της βοήθειας και των υπηρεσιών που προσέφερε το Σώμα. Η Ελληνική Σημαία εξακολουθεί να υπάρχει προσελκύνοντας ένα ικανοποιητικό ποσοστό των Ελληνικών πλοίων καθώς και ο Έλληνας ναυτικός εξακολουθεί να κατέχει υψηλές θέσεις στον Ελληνικό στόλο.

Από το 1945 και έπειτα, το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας μετακινείτε στον Πειραιά. Περισσότερες γίνονται οι «οργανικές θέσεις» του Λιμενικού Σώματος όπου απαρτιζόταν από Αξιωματικούς. Επίσης, το Λιμενικό Σώμα πέτυχε το στόχο του και έγινε η ραχοκοκαλιά του Υπουργείου καθώς

οργάνωσε και εξειδίκευσε τα μέλη που το απαρτίζουν. Το 1971 ωστόσο, η δίνη των «ανακατατάξεων» της δεδομένης περιόδου ξεθυμαίνει στο Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας, το οποίο καταλύεται και πλέον ονομάζεται Υφυπουργείο το οποίο πλέον υπάγεται στο Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών, με κάποια καθήκοντα να μεταφέρονται σε άλλα Υπουργεία.

1.5 Η Έννοια «Μεταφορά»

Με τον όρο «Μεταφορά» αποκαλείται, η δραστηριότητα εκείνη που εκτελείται μέσω της μεταφοράς ανθρώπων ή υλικών αγαθών από μία τοποθεσία σε μία άλλη. Η μετάβαση των προσώπων και των αγαθών από τον έναν τόπο στον άλλο υφίσταται μόνο όταν έχει πληρωθεί κάποιο αντίτιμο το οποίο αποκαλείται «εισιτήριο ή κόμιστρο ή ναύλος». Η μετακίνηση είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την παρουσία στη ζωή του ανθρώπινου είδους. Οι άνθρωποι που έζησαν στους προϊστορικούς χρόνους πήγαιναν από το ένα μέρος στο άλλο περπατώντας προσπαθώντας επίμονα να βρουν να φάνε ή θέλοντας να ερευνήσουν και να εξοικειωθούν με το χώρο διαβίωσης τους ή ακόμη και να προφυλαχθούν από πράγματα που μπορούσαν να βλάψουν την ασφάλεια τους. Δεν άργησε όμως να συνειδητοποιήσει πως ήταν φυσικά αδύνατον να καλύπτει τόσο μεγάλες αποστάσεις με τα πόδια πόσο μάλλον όταν έπρεπε να σηκώσει και να μετακινήσει ογκώδη πράγματα. Αυτό είχε ως άμεση συνέπεια ο πρωτόγονος άνθρωπος να μπει στην διαδικασία να ψάξει τρόπους να μετακινεί φορτία και να μετακινείται και ο ίδιος χωρίς να εξαντλούνται οι αντοχές του. Αρχικά, εκμεταλλεύτηκε ζωντανούς οργανισμούς που μπορούσαν να μετακινηθούν στην ξηρά και αργότερα επεκτάθηκε και στην θαλάσσια περιοχή. Επινόησε τον «τροχό, κουπί, πανί, ατμό», όπου με τον ατμό λειτούργησαν οι σύγχρονοι κινητήρες με τουρμπίνα, που τροφοδοτούνται από θερμά αέρια και χρησιμοποιούνται σε μηχανές αεριοπρώθησης, οι λεγόμενοι αεροστρόβιλοι. (Βικιπαίδεια)

1.6 Η θαλάσσια μεταφορά

Ως «θαλάσσια μεταφορά» ορίζεται ένα εκτεταμένο σύνολο μεταφορών επιβατών αλλά και υλικών(φορτία), που πραγματοποιούνται με εμπορικά πλοία. Τα «εμπορικά πλοία» είναι τα πλοία εκείνα που διεξάγουν ενέργειες που αποφέρουν κέρδη (εμπορικές πράξεις), μεταφέροντας οποιοδήποτε φορτίο (πετρελαιοειδή, αέρια, υγρές, ουσίες, στερεά χύμα φορτία, συσκευασμένα εμπορεύματα), ανθρώπους, μεταφορικά μέσα. (Βικιπαίδεια). Τα 4/5 της αγοραπωλησίας εμπορευμάτων με σκοπό το κέρδος σε όλο τον κόσμο πραγματοποιείται μέσω θαλάσσης με πλοία τα οποία είναι από τα παλαιότερα μέσα μεταφοράς λόγω του ότι το 75% της γης καταλαμβάνεται από νερό.

Η κατασκευή πλοίων συναντάται από την περίοδο του Ομήρου. Η ολοένα και μεγαλύτερη πρόοδος των εφευρέσεων, ξεκινώντας από «το κουπί και φτάνοντας ιστίο», την ανακάλυψη του οργάνου εντοπισμού της σωστής κατεύθυνσης (πυξίδα) το οποίο έδωσε την δυνατότητα στους ναυτικούς να βρουν νέα θαλασσινά μονοπάτια και να εξελίξουν την αγοραπωλησία αγαθών με σκοπό το κέρδος, με αποτέλεσμα να αναπτυχθούν οι θαλάσσιες μεταφορές. Ιδιαίτερη ανέλιξη εμφανίζει ο κλάδος των μεταφορών καθώς καλύτερεύουν οι «λιμενικές εγκαταστάσεις», μεγαλώνουν οι «διώρυγες», δημιουργούνται αξιόλογες επιχειρήσεις που ασχολούνται με τη ναυτιλία. Οι κατηγορίες των πλοίων έχουν διευρυνθεί με αποτέλεσμα οι αγοραπωλησίες με σκοπό το κέρδος να υφίστανται σε μεγάλες ποσότητες με το λιγότερο κόστος. Οι θαλάσσιες μεταφορές που επανεμφανίζονται σε τακτά χρονικά διαστήματα μεταξύ πολλών διαφορετικών λιμανιών χαρακτηρίζονται ως «θαλάσσιες

συγκοινωνίες», οι οποίες χαρακτηρίζονται σε «Διεθνείς» και «Εσωτερικές». Οι Διεθνείς αφορούν συγκοινωνίες που πραγματώνονται σε ανοικτές θάλασσες και ωκεανούς και αποκαλούνται «ποντοπόρες» ενώ οι Εσωτερικές ασχολούνται κυρίως με την «ακτοπλοΐα» και αποκαλούνται «ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες». (Βικιπαίδεια)

1.7 Διάκριση πλοίων

Οι θαλάσσιες συγκοινωνίες όπως προαναφέρθηκε μπορούν να χωριστούν σε δύο επίπεδα: σε Διεθνείς και Εσωτερικές οι οποίες αποκαλούνται Ποντοπόρες και Ακτοπλοϊκές Συγκοινωνίες αντίστοιχα. Η κατηγοριοποίηση των πλοίων ουσιαστικά υφίσταται με κριτήριο την τοποθεσία που δραστηριοποιούνται είτε στο Εξωτερικό είτε στο Εσωτερικό, την ουσία από την οποία έχει κατασκευαστεί (ξύλινα, μεταλλικά), το μέσω ώθησης του πλοίου (μηχανοκίνητο, ιστιοφόρο, ρυμουλκούμενα) και τέλος ανάλογα με το εμπόρευμα που θα μεταφέρει αλλά και την τοποθεσία που θα το πηγαίνει. (e-nautilia,2014)

Ορμώμενοι από την πρώτη κατηγορία των Διεθνών συγκοινωνιών ή αλλιώς όπως αποκαλούνται των Ποντοπόρων θα παρατηρήσουμε ότι υφίστανται 4 μεγάλες ομάδες πλοίων ανάλογα με το φορτίο που μετακινούν και θα αναλυθούν παρακάτω:

1. **Φορτηγά Πλοία (Cargo Ships):**

ονομάζονται τα καράβια εκείνα που χρησιμοποιούνται για την μεταφορά διαφόρων φορτίων όπως Στερεά, Υγρά εκτός από επιβάτες και κατηγοριοποιούνται ανάλογα με τα φορτία και τον τρόπο εκμετάλλευσής τους, σε «Φορτηγά πλοία ξηρών φορτίων», σε «Φορτηγά πλοία υγρών φορτίων» και σε «Φορτηγά πλοία συνδυασμένων μεταφορών».

1.1 **Φορτηγό Πλοίο Ξηρού Φορτίου (Dry Cargo Vessel) ή Φορτηγό χωρίζονται σε:**

1.1.1 **Χύμα ομοειδή φορτία (bulk carrier):**

δηλαδή εμπορεύματα όπως η ζάχαρη, το στάρι, το κάρβουνο κα.

1.1.2 **Πλοία μεταφοράς γενικών φορτίων (general cargo):**

τα «γενικά φορτία» μπορούν να μετακινηθούν με «πλοία μεταφοράς εμπορευματοκιβωτίων (containership)». Τα εμπορεύματα αυτά μπορεί να αποτελούν είδη ένδυσης, ψηφιακά είδη και ουσιαστικά είδη τα οποία έχουν τη δυνατότητα να τοποθετηθεί σε ένα «εμπορευματοκιβώτιο».

1.1.3 **Πλοία μεταφοράς οχημάτων (Roll-On/ Roll-Off ή Ro-Ro):**

τα πλοία αυτού του τύπου έχουν κατασκευαστεί με σκοπό την φορτοεκφόρτωση μεγάλων φορτηγών, τρένων, αμαξιών. Τα συγκεκριμένα πλοία κινούνται στην ανοικτή θάλασσα καθώς είναι από τα μεγαλύτερα μεταφορικά πλοία που μεταφέρουν τα αυτοκίνητα απευθείας από τη βιομηχανική μονάδα παραγωγής που έχουν κατασκευαστεί προς την περιοχή την οποία πρόκειται να πουληθούν.

1.2 **Φορτηγό Πλοίο Υγρού Φορτίου (Liquid Cargo Vessel) ή Δεξαμενόπλοιο:**

είναι τα καράβια εκείνα (δεξαμενόπλοια) που έχουν χώρους συλλογής και αποθήκευσης «αργού πετρελαίου, βενζίνης, νάφθα». Στα πλοία εκείνα που έχουν δεξαμενές για να μεταφέρουν πετρέλαιο εντάσσονται τα παρακάτω:

1.2.1 **Πλοία που μεταφέρουν υγροποιημένο αέριο πετρελαίου** (Liquefied Petroleum Gases)

1.2.2 **Πλοία που μεταφέρουν υγροποιημένο φυσικό αέριο** (Liquefied Natural Gases)

1.3 **Φορτηγά Πλοία Συνδυασμένων μεταφορών:**

είναι καράβια που τα εμπορεύματα που έχουν αναλάβει να μεταφέρουν είναι «υγρά και ξηρά χύμα φορτία». Αυτά κατατάσσονται στις παρακάτω κατηγορίες:

1.3.1 **Ore/Bulk/Oil Carriers- O.B.O**

1.3.2 **Ore/Oil Carriers**

2. **Επιβατηγά Πλοία** (Passenger Ships):

είναι τα καράβια εκείνα τα οποία μπορούν να μεταφέρουν κυρίως ανθρώπους και εμπορεύματα και αυτοκίνητα, δίκυκλα ή νταλίκες εφόσον πληρούνται κάποιες προδιαγραφές. Τα πλοία αυτά μπορεί να είναι «**Αμιγή Επιβατηγά** (Passenger Ship)», δηλαδή να μεταφέρουν κάθε εαυτού ανθρώπους-επιβάτες, τα οποία χωρίζονται σε Υπερωκεάνια, Τοπικών Πλόων και ακτοπλοϊκά. Ακόμη μπορούν να είναι «**Μικτά Επιβατηγά** (Passenger-Cargo Ship)» δηλαδή να μεταφέρουν τόσο επιβάτες όσο και οχήματα. Επίσης, στην κατηγορία των επιβατηγών πλοίων υπάγονται τα «**Κρουαζιερόπλοια** (Cruise Ship)» τα οποία είναι πλοία που διεξάγουν κατά κυκλική διάταξη ταξίδια με σκοπό την μετάβαση των επιβατών σε ξένους τόπους για να γνωρίσει τα ενδιαφέροντα αυτών (Βικιπαίδεια). Συνάμα, συναντάμε τα «**Επιβατηγά-Οχηματαγωγά** (Ε/Γ- Ο/Γ) (Passenger- Car Ferry)», τα οποία έχουν κατασκευαστεί για να είναι ικανά να μετακινούν τόσο ανθρώπους όσο και αμάξια-φορτηγά και τέλος, τα «**Πλοία Ειδικών Μεταφορών** (Special Trade Passenger Ship)» υπάγονται στα Επιβατηγά Πλοία.

3. **Πλοία Ειδικού Προορισμού** (special purpose ships):

Είναι εκείνα που κατασκευάστηκαν εξαιτίας της απαραίτητης ύπαρξης αρκετά ταχέων μέσων ή καθώς η αλματώδης ανάπτυξη της τεχνολογίας επιτάσσει την δημιουργία αυτών. Τέτοιου είδους πλοία είναι τα εξής:

- Πλοία ψυγεία (Refrigerated Ship)
- Αλιευτικά (Fishing Boat)
- Ωκεανογραφικά (Oceanographic)
- Πλοία τοποθέτησης καλωδίων (Cable Ships)
- Εκπαιδευτικά (Training Ships)
- Μετεωρολογικά (Meteorological Ships)

4. **Πλοία Βοηθητικής Ναυτιλίας** (auxiliary ships):

Είναι εκείνα τα οποία συμβάλλουν στην ορθή και εύρυθμη κίνηση των άλλων πλοίων μέσα από στενά κυρίως περάσματα, σπάνε τους πάγους για την ασφαλή διέλευση των πλοίων αλλά δεν μεταφέρουν ούτε επιβάτες αλλά ούτε και εμπορεύματα. Χαρακτηριστικά πλοία είναι:

- Παγοθραυστικά (Icebreakers)
- Ρυμουλκά (Tug Boats)
- Βυθοκόροι (Dredges)
- Πλοηγίδες (Pilot Boats)

- Φαρόπλοια (Light Vessels)
- Πλωτοί Γερανοί (Floating Derricks)
- Ναυαγοσωστικά (Salvage Boats)

1.8 Διάκριση Ακτοπλοϊκών Συγκοινωνιών

Στην δεύτερη κατηγορία των θαλάσσιων συγκοινωνιών κατατάσσονται οι Εσωτερικές ή αλλιώς όπως ονομάζονται «Ακτοπλοϊκές συγκοινωνίες», που ασχολούνται με την μετάβαση από τον ένα τόπο στον άλλο μεταξύ των λιμανιών της εκάστοτε Χώρας. «Ακτοπλοϊκή Συγκοινωνία» σκιαγραφείται από την:

- «Μικρή Ακτοπλοΐα ή Αγχιπλοΐα» :
Σύμφωνα με την «Εφημερίδα της Κυβέρνησης» Μικρή Ακτοπλοΐα ονομάζεται το ταξίδι μικρής χρονικής διάρκειας με μέσο που μπορεί να επιπλέει στα όρια συγκεκριμένων θαλάσσιων τόπων όπου στο καράβι αυτό δεν επιτρέπεται να ταξιδέψει πιο μακριά από «20 ναυτικά μίλια από την πιο κοντινή ακτή». Σε αυτό τον τύπο Ακτοπλοΐας εντάσσονται ταξίδια «από Πειραιά για Κυκλάδες, Βόρειες Σποράδες, Ζάκυνθο, Κεφαλληνία, Λιμάνια Ακαρνανίας και Αμβρακικού που προεκτείνονται έστω και μέχρι Κέρκυρα ή Πελοπόννησο και ανατολικά του Ταΐναρου», («Εφημερίς της Κυβερνήσεως», Τεύχος Πρώτο, Φύλλο 19, σελίδα 140, 23/02/1984).
- «Μεσαία Ακτοπλοΐα» :
Σύμφωνα με τη «Βικιπαίδεια» ως Μεσαία Ακτοπλοΐα ορίζεται η ναυσιπλοΐα κοντά στις Ηπειρωτικές και νησιωτικές ακτές της εκάστοτε Χώρας.
- «Μεγάλη ή Διεθνή Ακτοπλοΐα» :
Η «Διεθνής Ακτοπλοΐα» υφίστανται ανάμεσα σε «λιμένες εγγύς κρατών» όπως για παράδειγμα «Ελλάδας- Ιταλίας, Αγγλίας- Γαλλίας». (Βικιπαίδεια)

1.9 Η Ελληνική Ακτοπλοΐα

Η «Ελληνική Ακτοπλοΐα» εκτελώντας με σπουδαίο τρόπο την ένωση του Ηπειρωτικού τμήματος της Ελλάδας με την υπόλοιπη νησιωτική υπήρξε μία από τις σημαντικότερες στην Ευρώπη. Οι κυρίαρχες ακτοπλοϊκές εταιρίες κατέχουν εξελιγμένα καράβια αξιοσημείωτου όγκου και χωρητικότητας με άμεση συνέπεια να χρησιμοποιούν χρήματα για να αγοράσουν πρόσφατα κατασκευασμένο στόλο με σκοπό το μεγαλύτερο κέρδος, αντικαθιστώντας νέα με τα παλιά. Από το 2009 και έπειτα το τμήμα της ναυτιλίας δέχεται 2 ιδιαίτερα δυνατές αλλά και απρόσμενες εξωτερικές πιέσεις:

- «Αύξηση των διεθνών τιμών των καυσίμων»
- «Πτώση της επιβατικής κίνησης»

Αυτά συνέβησαν καθώς η Ελλάδα διένυε και ακόμα διανύει μία δύσκολη περίοδο στον κλάδο της «οικονομίας». Το ενδιαφέρον που εκδηλώνεται από τους επιβάτες για τις «ακτοπλοϊκές υπηρεσίες» από το 2009-2012 μειώνεται κατά 24% και από τα ιδιωτικά οχήματα μειώνεται κατά 29%. Το σύνολο των δαπανών για την αγορά υλών που θα παράγουν ενέργεια (πχ πετρέλαιο), είναι μεγαλύτερο από το 50% του τζίρου της ακτοπλοΐας. Τα παραπάνω αντικατοπτρίζονται στα «οικονομικά αποτελέσματα του κλάδου », τα οποία είναι αρνητικά. Η μείωση του τζίρου είναι συνυφασμένη με την ραγδαία άνοδο των εξόδων που έχει μία επιχείρηση και οφείλονται σε συνήθεις δραστηριότητες αυτής (π.χ. κόστος πωληθέντων, έξοδα μεταφοράς εμπορευμάτων, ενοίκια, αποσβέσεις, χρεωστικοί τόκοι, μισθοί, ημερομίσθια, μεσιτείες, ανάλωση υλικών κτλ), με αποτέλεσμα τα έξοδα να είναι περισσότερα από τα έσοδα άρα να έχει «ζημία» η επιχείρηση. Η ύπαρξη δε διαθέσιμου χρήματος για την αντιμετώπιση των οικονομικών υποχρεώσεων είναι σχεδόν μηδαμινή και η «δανειακή πίεση» μεγάλη. Επομένως διαφαίνεται μεγάλη δυσκολία στη συνέχιση της ύπαρξης ή λειτουργίας (από οικονομικής άποψης) των ναυτικών εταιριών και στην διάθεση «ακτοπλοϊκών υπηρεσιών». Σε μία τέτοια περίπτωση οι επιπτώσεις δεν θα είναι θετικές για την «εθνική οικονομία», διότι το σύνολο των εμπορικών πλοίων της χώρας που προορίζονται για τους επιβάτες, συμβάλει στην «εγχώρια οικονομική δραστηριότητα» καθώς μεταφέρει από τον ένα τόπο στον άλλο τους ανθρώπους που πρόκειται να ταξιδέψουν αλλά και μεταφορικά μέσα, ενεργώντας προς όφελος άλλων τομέων και ιδιαίτερα των νήσων.

Σύμφωνα με την μελέτη που πραγματοποιήθηκε από το «Ίδρυμα Οικονομικών και Βιομηχανικών Ερευνών (ΙΟΒΕ) » που αφορούσε την σχέση της ναυσιπλοΐας με το ΑΕΠ προέκυψαν τα παρακάτω. Εν έτη 2013, το μεγάλο ενδιαφέρον για τις «ακτοπλοϊκές μεταφορές» εντός της Ελλάδας ανέρχεται «σε όρους ΑΕΠ» τα 1,5 δις ευρώ, ενώ «σε όρους απασχόλησης» ανέρχεται σε 21,4 χιλ. θέσεις απασχόλησης εργαζομένων. 5 χιλ. εργαζόμενοι υπολογίζεται ότι δραστηριοποιούνται στη θάλασσα δηλαδή στα καράβια αλλά και στις ναυτιλιακές επιχειρήσεις. Πολύ μεγάλη παρ' όλα αυτά καθίσταται η συμβολή στις καθοριστικά γρήγορες ενέργειες που είχαν ως αποτέλεσμα να έρθουν σε επαφή με τον «τουρισμό και την ανάπτυξη του πρωτογενή και μεταποιητικού τομέα» στα ακριτικά νησιά της Ελλάδας. Η συμβολή της ναυσιπλοΐας που διενεργείται στον Ελλαδικό χώρο, ανέρχεται στα 11,8 δις ευρώ σε όρους ΑΕΠ ή 6,5% του συνολικού ΑΕΠ της χώρας το 2013. Σε αντίθεση με τους όρους απασχόλησης όπου εκτιμάται στις 260χιλ. θέσεις εργασίας ή 7,2% της συνολικής απασχόλησης, δηλαδή τα ποσοστά αυτά αντιπροσωπεύουν το 50% της εξασφάλισης εργασίας στις νησιωτικές περιοχές. (Βέττας, 2014)

Πίνακας 1: «Οικονομικό αποτύπωμα της επιβατηγού ακτοπλοΐας στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα το 2013»

	Επιδράσεις από τη ζήτηση για ναύλους	Καταλυτικές επιδράσεις	Σύνολο
Προστιθέμενη αξία (εκατ. €)	1200	8886	10086
ΑΕΠ (εκατ. €)	1512	10334	11846
Απασχόληση (χιλ.)	21,4	239	260
Φορολογικά έσοδα (εκατ. €)	449	1693	2142

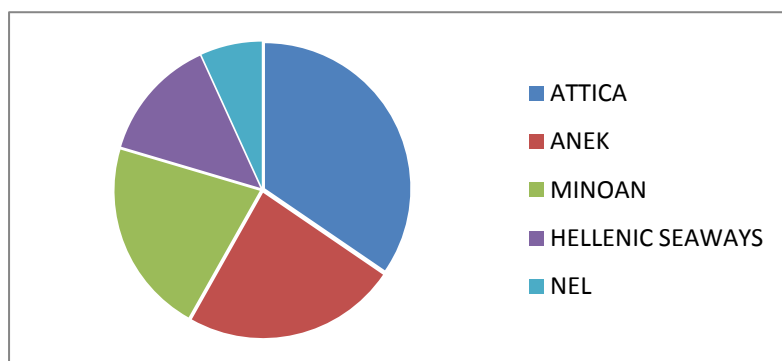
Πηγή: Εκτιμήσεις IOBE

1.10 Ελληνικές Ακτοπλοϊκές Εταιρίες

Σύμφωνα με τις οικονομικές καταστάσεις των εταιριών που δημοσιεύονται δηλαδή κυρίως των Ανώνυμων εταιριών καθώς οι Ναυτικές εταιρίες δεν είναι υπόχρεες να της δημοσιεύουν προκύπτει ότι με βάση τον τζίρο το 2013 κατατάσσονται σε αυξουσα σειρά οι παρακάτω εταιρίες:

- ATTICA GROUP
- ANEK
- MINOAN LINES
- HELLENIC SEAWAYS
- NEL

Γράφημα 1: Μέρηδια με βάση τον τζίρο του 2013



Πηγή: ΕΛ.ΣΤΑΤ

Η «Attica Group» μεταξύ των Ανώνυμων εταιριών έκανε το 2013 τζίρο 260 εκατ. Ευρώ(34,5%), η ANEK 178 εκατ. Ευρώ(23,6%) . Συνεχίζουμε με την Minoan με 162 εκατ. Ευρώ(21,4%) τζίρο, η Hellenic Seaways κατέχοντας το 13,6% του κλάδου δηλαδή τζίρο που ανέρχεται στα 103 εκατ. Ευρώ και τέλος, η NEL με 52 εκατ. Ευρώ(6,8%).

ATTICA GROUP:

Η Attica group ιδρύθηκε το 1918 με έδρα τον Πειραιά και επωνυμία «Γενική Εταιρία Εμπορίου και Βιομηχανίας της Ελλάδος». Είναι ένας όμιλος επιχειρήσεων όπου στον κλάδο της ακτοπλοίας κατέχει 13 πλοία. Από αυτά τα 4 είναι μέρος της Superfast και 9 της Blue star ferries. Η Attica group ενδυναμώθηκε έγκαινιάζοντας το καλοκαίρι του 2012 το πρόσφατα κατασκευασμένο πλοίο «Ro-Pax Blue Star Patmos» εκτελώντας τη θαλάσσια διαδρομή «Πειραιά- Χίο- Μυτιλήνη». Η επιχείρηση κυρίως εκτελεί δρομολόγια στην περιοχή της «Αδριατικής Θάλασσας» δηλαδή από «Πάτρα- Ηγουμενίτσα- Ανκόνα» και «Πάτρα- Ηγουμενίτσα- Μπάρι» καταπλέοντας τους καλοκαιρινούς μήνες στην «Κέρκυρα». Στην Ελλάδα εκτελεί δρομολόγια στις Κυκλάδες , τα Δωδεκάνησα, Πειραια- Ηράκλειο. Η θαλάσσια δραστηριοποίηση του στόλου στα Ελληνικά ύδατα ανήλθε σε 3% αύξηση ενώ 8% μείωση υπέστη τα δρομολόγια στην Αδριατική.

Το 2013 ο τζίρος έφτασε τα 260 εκατ. Ευρώ σε σύγκριση με το 2012 που ανήλθαν τα 256 εκατ. Ευρώ. Τα οφέλη πριν καταβληθούν οι εισφορές από την εταιρία το 2013 ανήλθαν τα 2 εκατ. Ευρώ σε αντίθεση με τις «ζημίες» ύψους 17,7 εκατ. Ευρώ του 2012. Το 2013 επίσης, οι «ζημίες μετά από φόρους» έφτασαν στα 10,1 εκατ. ευρώ ενώ το 2012 οι «ζημίες μετά από φόρους» έφτασαν τα 54 εκατ. Ευρώ .

ANEK LINES:

Η εταιρία δραστηριοποιείται στον κλάδο των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών από τις 10 Απριλίου του 1967 με την ονομασία «Ανώνυμη Ναυτιλιακή Εταιρία Κρήτης Α.Ε ή ANEK LINES». Έχει στο στόλο της 15 πλοία εκ των οποίων τα 10 είναι «ιδιόκτητα», χρονολογημένα στα 23 χρόνια κατά μέσο όρο. Το 2011 και 2012 μείωσε ή και απέσυρε πλοία αλλά και δρομολόγια, ταχύτητες με στόχο την μείωση του «λειτουργικού κόστους» καθώς έπρεπε να εξισορροπηθεί η κατάσταση λόγω της μεγάλης αύξησης του κόστους των καυσίμων. Το 2011 συνενώθηκε με την «ATTICA Α.Ε. ΣΥΜΜΕΤΟΧΩΝ» και εκτελεί δρομολόγια σε Ηράκλειο και Ανκόνα.

Το 2013 ο τζίρος έφτασε τα 178 εκατ. Ευρώ σε σύγκριση με το 2012 που ανήλθαν στα 200 εκατ. Ευρώ. Το «λειτουργικό κόστος» πέφτει καθώς το 2013 μειώνονται τα δρομολόγια, απόσυρονται κάποια πλοία άρα και μειώνονται τα πετρέλαια σε αντίθεση με το 2012. Το 2013 τα «κέρδη προ φόρων » φτάνουν τα 6,5 εκατ. Ευρώ ενώ το 2012 τα 4,2 εκατ. Ευρώ. Τα «καθαρά αποτελέσματα μετά από φόρους και δικαιώματα μειοψηφίας» το 2013 ανέρχονται σε «ζημίες » ύψους 35,7 εκατ. Ευρώ σε αντίθεση με το 2012 που ανέρχονται στα 60,8 εκατ. Ευρώ.

MINOAN LINES:

Η εταιρία ιδρύεται στο Ηράκλειο το 1972 και ασχολείται στην Ελλάδα με δύο πλοία εκτελώντας δρομολόγια «Πειραιά- Κρήτη» και με τέσσερα στην Αδριατική θάλασσα. Ακολουθεί στρατηγική «μείωσης λειτουργικών δαπανών » λόγω των δυσμενών οικονομικών συνθηκών που υφίστανται

στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια. Η εταιρία το 2012 εκτέλεσε νέο δρομολόγιο που ένωνε Πάτρα-Ηγουμενίτσα- Ανκόνα- Τεργέστη.

Το 2013 διακρίνεται καλύτερηση των «οικονομικών αποτελεσμάτων», καθώς ο τζίρος φθάνει τα 162 εκατ. Ευρώ εν αντιθέσει με το οικονομικό έτος 2012 που ανέρχεται στα 153 εκατ. Ευρώ. Το «κόστος πωληθέντων» το 2013 είναι 140 εκατ. Ευρώ ενώ το 2012 είναι 154 εκατ. Ευρώ. Αυτή η διαφορά από το 2012 στο 2013 δηλαδή η μείωση του κόστους προέρχεται από τον «περιορισμό του κόστους των καυσίμων και τον εξορθολογισμό του κόστους μισθοδοσίας».

HELLENIC SEAWAYS:

Από το 1999 η εταιρία απασχολείται τόσο σε Ελληνικά χωρικά ύδατα με στόλο 19 πλοίων και εκτελώντας δρομολόγια σε Κυκλάδες, Βόρειο Αιγαίο, Αργοσαρωνικό, Σποράδες, όσο και στην Αδριατική θάλασσα με «πλοία τύπου Ro-Ro». Η ύπαρξη διαθέσιμου χρήματος για την αντιμετώπιση των οικονομικών υποχρεώσεων της εταιρίας οφειλόταν στην «χρονοαύλωση» το 2013 των πλοίων HELLENIC WIND και EXPRESS SANTORINI. Επίσης, σύναψε συμφωνία για στοχευόμενη διαφήμιση με την εταιρία COSMOTE για 3 χρόνια που θα αναδεικνύεται από τα πλοία αυτής. Το 2014 συνάπτει συμφωνία για «χρονοαύλωση» του Νήσου Χίος στην περιοχή της Δυτικής Μεσογείου.

Το 2013 ο τζίρος της ανέρχεται στα 103 εκατ. Ευρώ συγκριτικά με το 2012 που ήταν 110,82 εκατ. Ευρώ. Εξαιτίας περιορισμένων δρομολογίων και του μεγάλου κόστους των πετρελαίων μειώθηκε και το «κόστος πωληθέντων» κατά 11 εκατ. Ευρώ. Η εταιρία παρουσίασε το 2013 «ζημίες προ φόρων» ύψους 6,3 εκατ. Ευρώ σε αντίθεση με το 2012 που εμφάνισε 7,9 εκατ. Ευρώ. Τα «καθαρά μετά από φόρους αποτελέσματα» ήταν σε πολύ δυσμενή θέση καθώς η ζημία που παρουσιάστηκε ήταν 53 εκατ. Ευρώ το 2013 σε σύγκριση με το 2012 που ήταν 35 εκατ. Ευρώ. Αυτή η μεγάλη ζημία εμφανίστηκε καθώς η εταιρία μείωσε κατά 21 εκατ. Ευρώ την χρηματική αξία των Hellenic Master και Hellenic Trader κατά την πώληση τους.

NEL LINES:

Η εταιρία συστάθηκε το 1972 στη Λέσβο με την ονομασία «Ναυτική Εταιρία Λέσβου», με σκοπό να εξυπηρετεί τους ντόπιους στο δρομολόγιο Μυτιλήνη- Χίος- Πειραιάς. Τα καράβια της εταιρίας ανέρχονται στα 16 ενώνοντας με τα δρομολόγια τους τον Πειραιά, την Χίο, την Μυτιλήνη, την Σύρο, Λαύριο, Κυκλάδες, Σποράδες, Λήμνο Σάμο, Ικαρία, Καβάλα, Θεσσαλονίκη καθώς επίσης πραγματοποιεί και ταξίδια από την Μυτιλήνη προς το Δικέλλι και Αϊβαλή. Ακόμη διαθέτει Φ/Γ-Ο/Γ φορτηγά οχηματαγωγά πλοία ταξιδεύοντας από Πειραιά για Κάλυμνο, Κω, Ρόδο, Κυκλάδες και Ικαρία.

Το 2013 ο τζίρος της περιορίστηκε στα 39 εκατ. Ευρώ συγκριτικά με το 2012 που ήταν 51,5 εκατ. Ευρώ. Οι «λειτουργικές ζημίες προ φόρων» ήταν 45,8 εκατ. Ευρώ το 2013 σε αντίθεση με το 2012 που ανήλθαν τα 62,3 εκατ. Ευρώ. Τα «αποτελέσματα πριν και μετά από φόρους» το οικονομικό έτος 2013 είχαν ζημία ύψους 59 εκατ. Ευρώ σε αντίθεση με το 2012 που ήταν 75,7 εκατ. Ευρώ. (Βέττας, 2014)

1.11 SWOT ANALYSIS

Η ανάλυση «SWOT» είναι μία στρατηγική αναγνώρισης του εσωτερικού και του εξωτερικού περιβάλλοντος μίας επιχείρησης, ενός οργανισμού ή ακόμη και ενός κλάδου. Το εσωτερικό περιβάλλον αποτελείται από Δυνατά και Αδύνατα Σημεία, ενώ το εξωτερικό, από Ευκαιρίες και Απειλές. Η ανάλυση SWOT είναι ένα ιδιαίτερα σοβαρό κομμάτι του στρατηγικού σχεδιασμού. Παρακάτω θα ακολουθήσει η **SWOT ANALYSIS** στον Κλάδο των Μεταφορών:

ΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

- Η Χώρα μας είναι σημείο συνάντησης τόσο από την Ανατολή όσο και από τη Δύση. Συνεπώς η Ελλάδα διαφέρει ως προς τα άλλα κράτη- μέλη καθώς οι μετακινήσεις των επιβατών και των εμπορευμάτων της μπορούν όχι μονάχα να διεξαχθούν οδικά αλλά κυρίως μέσω της θάλασσας. Ο λιμένας του «Πειραιά» αποτελεί σημαντικό συστατικό στοιχείο στις παγκόσμιες θαλάσσιες μετακινήσεις. Σύμφωνα με τον «Οργανισμό Λιμένος Πειραιά», στην κατηγορία των ταξιδιών αναψυχής με πλοίο είναι από τα κύρια λιμάνια της Μεσογείου. Στην θαλάσσια συγκοινωνία εντός της Χώρας, είναι λιμένας υποδοχής ταξιδιωτών καθώς και διακίνησης κοντέινερ.(ΟΛΠ)
- Μεγάλη είναι η προσέλκυση ταξιδιωτών την θερμότερη περίοδο εκ των τεσσάρων εποχών. Και αυτό γιατί το κλίμα της Ελλάδας είναι το καταλληλότερο για να θεωρηθεί τουριστικό κατάλυμα. Οι ταξιδιώτες μπορούν να μετακινηθούν μέσα από ένα σύμπλεγμα συγκοινωνιακών οδών, είτε αεροπορικών είτε θαλάσσιων οδών.
- Η ανασυγκρότηση του κλάδου των μετακινήσεων επιβατών ή εμπορευμάτων από τον ένα τόπο στον άλλο καθώς και ότι η Ελλάδα ακολουθεί ένα συγκεντρωμένο «στρατηγικό σχέδιο» και συνίσταται ως πρώτο μέλημα όπως χαρακτηριστικά αναφέρει η Υπουργός Τουρισμού στις 30/07/13. Το σύνολο των λεωφορείων, μετρό, τρένων δηλαδή των μέσων όπου χρησιμοποιούνται για μετακινήσεις εντός των ορίων της Ελλάδας έχουν ανεβασμένο επίπεδο συγκριτικά με τα προηγούμενα χρόνια ιδιαίτερα στην πρωτεύουσα της Χώρας όπου τα «MMM» έχουν αναβαθμιστεί.

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- Ο κλάδος των μετακινήσεων αποδεσμεύεται. Με αφετηρία τα πολυθέσια επιβατικά αυτοκίνητα που χρησιμοποιούνται ως μέσα μαζικής μεταφοράς μεταφέροντας ταξιδιώτες αρχίζει η αποδέσμευση των «οδικών μεταφορών» καθώς και των επιβατικών οχημάτων που μπορεί ο επιβάτης να επιλέξει και να τον μεταφέρει όπου θέλει με αντίτιμο. (Μπαρμπαρούσης, 2011)
- Η χώρα μας ως «Διεθνές Κέντρο» έχει το προνόμιο να μεταφέρει επιβάτες ή εμπορεύματα τόσο με οδικές όσο και με θαλάσσιες μεταφορές. Απώτερος σκοπός είναι η εκμετάλλευση του λιμένα του Πειραιά και η αύξηση της δύναμης καθώς και της κυριαρχίας του στο χώρο μεταφοράς κοντέινερ.
- Η προτίμηση των ξένων επιχειρηματιών για επενδύσεις στον Ελλαδικό χώρο αποτελεί μεγάλη ευκαιρία προς εκμετάλλευση καθώς η Ελλάδα κατέχει ένα πρότυπο για την εποχή Λιμένα του Πειραιά προς χρησιμοποίηση.

- Οι ραγδαίες αλλαγές και βελτιώσεις στον κλάδο της τεχνολογίας μπορούν να φθίνουν περισσότερο τις δαπάνες καθώς υπάρχει η δυνατότητα εύρεσης μειωμένου κόστους καυσίμων.

ΑΔΥΝΑΤΑ ΣΗΜΕΙΑ

- Το σύνολο των κτιρίων, των μηχανημάτων, των προδιαγραφών για την ανάπτυξη των λιμένων, των οδικών δικτύων καθώς και των αεροδρομίων κατατάσσονται στα ευτελής κατηγορίας.
- Η δαπάνη για ύπαρξη καυσίμων όπως το πετρέλαιο είναι μεγάλη καθώς στην Ελλάδα δεν υφίστανται μεγάλες ποσότητες εξόρυξης πετρελαίου και συνεπώς αναγκαζόμαστε σαν χώρα να το μεταφέρουμε από το εξωτερικό.
- Το παλιό και ασυμβίβαστο προς τη σύγχρονη εποχή «σιδηροδρομικό δίκτυο» με ιδιαίτερα λίγες και όχι καλές προδιαγραφές, θεωρείται ανεπαρκές και δεν μπορεί να καταλάβει μεγαλύτερη έκταση ή να εκσυγχρονιστεί καθώς το ανάγλυφο της επιφάνειας είναι γεμάτο από βουνά.
- Οι ακριτικές περιοχές που περιβάλλονται από θάλασσα όπως για παράδειγμα Νησιά Αιγαίου, Κυκλάδες, αντιμετωπίζουν το πρόβλημα της μεγάλης δαπάνης για να μετακινηθούν τόσο οι ίδιοι όσο και τα εμπορεύματα που στέλνουν ή παραλαμβάνουν

ΑΠΕΙΛΕΣ

- Η οικονομική ύφεση που ταλανίζει την χώρα μας εδώ και σχεδόν επτά χρόνια έχει μειώσει την μεταφορά επιβατών, παραγόμενων προϊόντων και εμπορευμάτων προς πώληση.
- Επίσης, εξαιτίας της οικονομικής ύφεσης, έχει μειωθεί το σύνολο των δραστηριοτήτων και υπηρεσιών που αφορούν τους τουρίστες, όπου παράγεται και καταναλώνεται στην Ελλάδα.
- Η μη ύπαρξη διαθέσιμου χρήματος για την αντιμετώπιση οικονομικών υποχρεώσεων καθώς και για την διάθεση των χρημάτων σε αγορές με σκοπό το κέρδος δυσκολεύουν τον κλάδο των μεταφορών να αναπτυχθεί.
- Η άνοδος της ανταγωνιστικότητας τόσο από τις μη εγχώριες εταιρίες όσο και μεταξύ των λιμένων δυσκολεύουν το έργο τους. Τα λιμάνια εκτός Ελλάδας διαθέτουν ελκυστικότερες και πιο συμφέρουσες προσφορές.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Εναέριες μεταφορές

Ένας από τους τρόπους μεταφοράς επιβατών καθώς και εμπορευμάτων είναι η εναέρια μεταφορά δηλαδή η μεταφορά μέσω αέρα. Στις μέρες μας αυτός ο τρόπος μεταφοράς καταλαμβάνει ένα σημαντικό κομμάτι των μεταφορών τόσο των ανθρώπων όσο και των εμπορευμάτων (βικιπαίδεια). Έτσι, αναγνωρίζοντας αυτή την ανάγκη για μεταφορά δημιουργήθηκαν πολλές αεροπορικές εταιρίες με προορισμούς τόσο στο εσωτερικό όσο και στο εξωτερικό προκειμένου να καλύψουν τις ανάγκες της αγοράς. Επίσης, οι αεροπορικές εταιρίες χωρίζονται σε κατηγορίες ανάλογα με τις υπηρεσίες και τις τιμές που παρέχουν, έτσι η κάθε μια από αυτές καταλαμβάνει το δικό της μερίδιο αγοράς. Εκτός από την μεταφορά μέσω αεροπλάνων, υπάρχει και ένας παρεμφερής τρόπος ο οποίος είναι η μεταφορά μέσω υδροπλάνων. Έπειτα, για την σωστή και ασφαλή μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων έχουν δημιουργηθεί νόμοι και κανόνες, όχι μόνο σε τοπικό αλλά και σε Ευρωπαϊκό επίπεδο, με τους οποίους υποχρεούνται οι εταιρίες να συμμορφώνονται και να τους τηρούν.

Επιπλέον, αρκετά είναι τα οφέλη που μπορούν να αποκομίσουν λόγο εναέριας μεταφοράς όπως ο τουρισμός ενώ η γρήγορη μεταφορά μπορεί να επιφέρει επιπτώσεις στο περιβάλλον εκέμποντας ρύπους κυρίως διοξείδιο του άνθρακα.

Τέλος, η τεχνολογία επηρεάζει άμεσα τις μεταφορές και συγκεκριμένα οι εναέριες μεταφορές έχουν την δυνατότητα να εκσυγχρονίσουν τον στόλο καθώς και να βελτιώσουν τις υπηρεσίες τους λ.χ. Mobile check in. Λόγω ότι στον κλάδο υπάρχει μεγάλος ανταγωνισμός οι εταιρίες προσπαθούν συνεχώς να καινοτομούν. Από τις σημαντικότερες εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα είναι Aegean, Ryanair, sky express.



2.1 Ιστορική αναδρομή

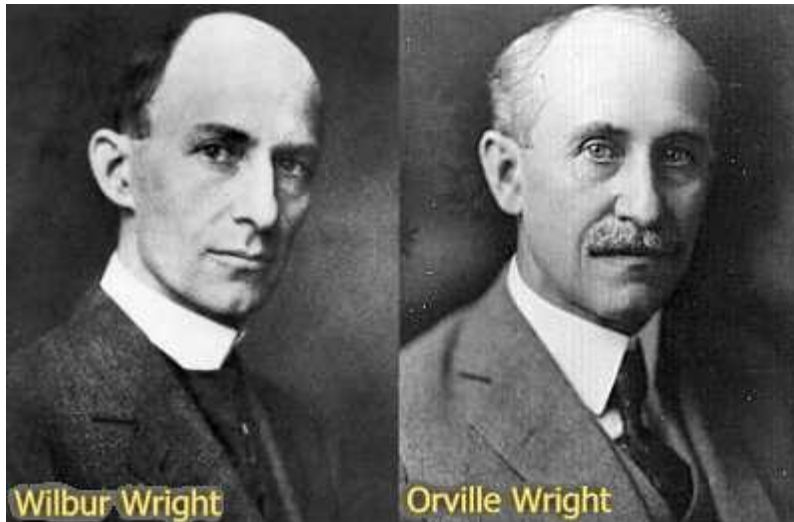
Οι πρώτες επιτυχημένες προσπάθειες εναέριας μεταφοράς έγιναν από τους αδερφούς Ράιτ, οι οποίοι βασίστηκαν στα μεθοδικά πειράματα του Σανίτ.

Αρχικά, πραγματοποιούσαν συστηματικά πειράματα από υπάμενες κατασκευές, τα οποία χρησιμοποιήθηκαν ως χαρταετοί προκειμένου να μελετήσουν την ευστάθεια καθώς και τους μηχανισμούς ελέγχου. Λόγω ότι οι γνώσεις τους δεν ήταν αρκετές, μελέτησαν σε αεροδυναμική σήραγγα διάφορες κατασκευές τους έτσι ώστε να πειραματιστούν με επανδρωμένα ανεμόπτερα που έχουν πηδάλια ελέγχου.

Στην συνέχεια , προστέθηκε η «ουραία κινητά πτερύγια ευστάθειας» κι έτσι πραγματοποιήθηκαν πολυάριθμες πτήσεις. Έτσι με την βοήθεια του Τσαρλς Τέλος κατασκεύασαν έναν ελαφρύ κινητήρα με δυο έλικες, το οποίο τοποθετήθηκε σε ένα νέο διπλανό, το οποίο ονόμασαν " Φλάιερ 1 ".

Η πρώτη πτήση πραγματοποιήθηκε στις 17 Δεκεμβρίου 1903, όπου έγιναν τέσσερις πτήσεις μικρής διάρκειας. Μετά από έναν χρόνο, έχοντας πλέον μεγαλύτερη εμπειρία στην οδήγηση ο Γοίλμπερ Πάιτ έκανε την πρώτη πτήση σε κλειστό κύκλο.

Στην Ευρώπη η πρώτη πτήση πραγματοποιήθηκε το 1906. Επίσης, σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι ο Αλμπέρτο Σάντος Μπαγκατελ κέρδισε χρηματικό βραβείο από την αερολέσχη της Γαλλίας διανύοντας μια μικρή απόσταση σε χαμηλό ύψος. (Κομπολάκης-Τσαγκαράκης,2013)



2.2 Κατηγορίες Αεροπορικών εταιριών

I. Αεροπορικές εταιρίες συμβατικών πτήσεων

Συμβατικές αεροπορικές εταιρίες θεωρούνται οι εταιρίες οι οποίες παρέχουν εισιτήρια με πλήρη ναύλο, καθώς έχουν περιορισμούς και δεσμεύσεις ανάλογα με την κατηγορία του ναύλου. Επίσης, σέβεται τα δικαιώματα των επιβατών. Υπάρχει ένα υψηλό επίπεδο υπηρεσιών και αξιοπιστία των δρομολογίων, καθώς και την φιλοξενεί του προσωπικού. Επιπλέον, μεγάλη βαρύτητα δίνεται στην ασφάλεια των επιβατών ή την μεταφορά εμπορευμάτων, καταρτισμένο προσωπικό όπως και στην καινοτομία αφού ο ανταγωνισμός στον κλάδο είναι σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα. Τέλος, σημαντικό γι αυτές τις εταιρίες είναι μεγιστοποίηση της ποιότητας του προϊόντος. (flydeals)

II. Αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους(Low cost)

Εταιρίες χαμηλού κόστους είναι όλες οι εταιρίες οι οποίες προσφέρουν εισιτήρια σε πολύ χαμηλή τιμή. Αυτές οι εταιρίες προσφέρουν χαμηλό κόστος διότι έχουν χαμηλό ναύλο, όμως, τα εισιτήρια έχουν περισσότερους περιορισμούς καθώς χρεώνουν επιπλέον κάποιες υπηρεσίες που στις συμβατικές πτήσεις θα τις θεωρούσαν αυτονόητες. Για να πετύχουν το χαμηλό κόστος επιλέγουν απομακρυσμένους προορισμούς, το διαδίκτυο ως σύστημα κρατήσεων και μηδενικές υπηρεσίες εν πτήση. Αυτές οι θέσεις συνδέονται με πρόσθετους περιορισμούς και δεσμεύσεις όπως την μη δυνατότητα αλλαγής ημερομηνίας ή ακύρωση του εισιτηρίου με επιστροφή χρημάτων. (flydeals)

III. Αεροπορικές εταιρίες που προσφέρουν ναύλωση αεροσκαφών

Η διεθνείς ονομασία είναι charter flights ή διαφορετικά έκτακτες πτήσεις. Ο αριθμός των αεροσκαφών καθορίζονται από τις ανάγκες της αγοράς και είναι υπεύθυνοι για την ναύλωση μη τακτικών πτήσεων σε ταξιδιωτικά πρακτορεία. Κάποιες charter εταιρίες έγιναν μέλη της IATA και

τότε ξεκίνησαν να αναγράφουν την τιμή πάνω στα εισιτήρια σε αντίθεση με τα προηγούμενα χρόνια. (Fly deals)

IV **Αεροπορικές εταιρίες μεταφορά εμπορεύματος**

Η συγκεκριμένη μορφή εταιριών εξυπηρετεί την μεταφορά εμπορευμάτων και όχι επιβατών. Ο τύπος των αεροπλάνων καθώς και το μέγεθος του στόλου το οποίο θα χρησιμοποιήσει εξαρτάται από τις ανάγκες της κάθε εταιρίας καθώς και τις συμβάσεις τις οποίες έχει με ταχυδρομεία, γραφεία εκτελώνισης και πρακτορεία μεταφορών που έχουν ανάγκη για άμεση μεταφορά. Έχει παρατηρηθεί ότι η μεταφορά εμπορεύματος είναι αποδοτικότερη απ' ό,τι η μεταφορά επιβατών και αυτό διότι δεν απαιτεί πολυτελής υποδομές εξυπηρέτησης του προσωπικού καθώς υπάρχει σταθερό πελατολόγιο που είναι σε στάδιο διαρκούς ανάπτυξης. (Fly deals)

IIV **Εταιρίες επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών**

Οι εταιρίες υπηρεσιών εδάφους είναι ιδιαίτερα σημαντικές στον τομέα των αεροσκαφών. Αυτή η κατηγορία εταιριών αφορούν την εξυπηρέτηση και διαχείριση στο αεροδρόμιο. Δεν είναι γνωστή η ύπαρξη της διότι προσφέρουν έμμεσα υπηρεσίες των αεροπορικών εταιριών. Οι εταιρίες επίγειας εξυπηρέτησης (Handlers) δίνουν μεγάλο ρόλο στη ποιότητα, καινοτομία, την αξιοπιστία καθώς και την κάλυψη δικτύου αεροπορικών εταιριών. Επιπλέον, τα κύρια χαρακτηριστικά για να υπάρξει συνεργασία μιας αεροπορικής εταιρίας είναι άρτια καταρτισμένο προσωπικό, σύγχρονες εγκαταστάσεις και υψηλή τεχνογνωσία στις υπηρεσίες εδάφους. (flydeals)

2.3 Υδροπλάνα

Την πρώτη τους εμφάνιση στην Ελλάδα το 1912, όπου τότε ήταν η πρώτη βομβιστική επίθεση με υδροπλάνο. Το 1926 και μετά παρατηρούμε μια ανάπτυξη της σύνδεσης των υδροπλάνων με Ιταλία, Πρίντεζι, Κέρκυρα, Πάτρα, Αθήνα, Κωνσταντινούπολη. Υπό συζήτηση είναι τα σημεία: Κέρκυρα, Παξούς, Ερείκουσα Οθωνούς, Πάτρα, Λαύριο, Ηράκλειο, Βόλος, Σκύρος, Ρέθυμνο, Ζάκυνθος. Πιο συγκεκριμένα, υπάρχει πλέον σύνδεση τόσο της ηπειρωτικής χώρας με τα νησιά όσο και μεταξύ γειτονικών νησιών. Αυτό θα συμβεί αφού έχουν δημιουργηθεί ήδη υδατοδρόμια στον Πειραιά, την Πάτρα και σε άλλα κομβικά σημεία. Έχουν ήδη γίνει αιτήσεις για την αδειοδότηση για την δημιουργία υδατοδρομίων. Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι, η Ελλάδα λόγω ότι περιέχει πολλά νησιά μπορεί να αναπτύξει ως μέσω τα υδατοδρόμια. Όπως αναφέρεται, στόχος μετακίνησης μέσω υδατοδρομίων δεν αποσκοπεί μόνο στο επιβατικό κοινό αλλά κυρίως το τουριστικό κοινό καθώς και το ντόπιο επιβατικό κοινό.

Τα υδροπλάνα είναι ιδιαίτερα σημαντικά και συμβάλλουν στην ανάπτυξη του τουρισμού. Όπως για παράδειγμα, το επιβατικό κοινό το οποίο σταματάει σε ένα μέρος για λίγες ώρες ή λίγες μέρες θα έχει την δυνατότητα να επισκεφτεί περισσότερα από ένα νησιά. Επίσης, θα μπορούν να μετακινηθούν άτομα τα οποία έχουν σοβαρά θέματα υγείας.

Το υδροπλάνο είναι ένα συμπληρωματικό μέσο μετακίνησης και όχι ανταγωνιστικό. Και οι τιμές των εισιτηρίων πρόκειται να είναι λίγο πιο ακριβό από την μεταφορά με καράβι και λίγο πιο φτηνό από την μεταφορά με αεροπλάνο. (e-nautilia,2014)

Επίσης, όπως ανέφερε ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος της Hellenic Seaplanes, Νίκος Χαραλάμπους το 2015 οι Έλληνες καθώς και οι τουρίστες θα έχουν την δυνατότητα να πετάνε σε όλοι την Ελλάδα με την χρήση υδροπλάνων. Επιπλέον, στις 20 Δεκεμβρίου υπογράφηκε η άδεια για την ίδρυση του πρώτου υδατοδρόμιου, θα αρχίσει την λειτουργία του την άνοιξη του 2015 στην Κέρκυρα.(newpot.gr, 2015)



2.4 Κανονισμοί αεροπορικού δικαίου

Οι κανονισμοί και οι νόμοι είναι ιδιαίτερα σημαντικοί διότι καθορίζουν τον τρόπο λειτουργία τόσο των αεροδρομίων όσο και των αεροπορικών εταιριών. Οι αεροπορικές εταιρίες είναι υποχρεωμένες να προσαρμόζουν την λειτουργία και διαχείριση τους σε σχέση με τους νόμους. Σαφώς, οι νόμοι μπορούν να αλλάζουν ανάλογα με τον χώρο τον οποίο δραστηριοποιούνται, το εσωτερικό της χώρας ή το εξωτερικό. Κάθε παραβίαση επιφέρει κυρώσεις όπως ορίζει ο νόμος.

Πιο αναλυτικά, στις εσωτερικές μεταφορές σχετικά με την ευθύνη εμπορευμάτων εφαρμόζεται ο κώδικας αεροπορικού δικαίου Ν.1814/1988. Επίσης, εν μέρη του κανόνα 809/2002 ΕΚ εφαρμόζεται η ΔΣΜ (Διεθνή σύμβαση Μόντρεαλ) για επιβάτες και αποσκευές. Τέλος, για εσωτερικές ή διεθνείς μεταφορές την άρνηση επιβίβαση, την ματαίωση καθώς και την καθυστέρηση πτήσης εφαρμόζεται ο καν, 261/04.

Σύμφωνα με τους κανόνες ΕΚ 2027/1997 και 889/2004:

Κανόνας ΕΚ 2027/1997

- η ευθύνη είναι μόνο για θάνατο ή σωματική βλάβη των επιβατών. Δεν φέρει καμία ευθύνη για αποσκευές και εμπορεύματα
- η ευθύνη είναι από ατυχήματα που έλαβαν χώρα επί του αεροσκάφους ή στο πλαίσιο επιβίβασης και αποβίβασης
- Δεν υπάρχει ακριβής ορισμός του ατυχήματος όμως ο κανονισμός παραπέμπει στην σύμβαση Βαρσοβίας (αρ2 παραγραφος2 καν.)
- Δεν επιτρέπεται κανένας ποσοτικός περιορισμός της ευθύνης (αρ. 3 παραγραφος 1)

Για τον τροποποιητικό κανονισμό 889/2004

Στόχος ήταν να διαμορφωθεί ένα νομικό καθεστώς αντίστοιχο της διεθνούς σύμβασης Μόντρεαλ στην οποία παραπέμπει ρητά την ευθύνη ως προς επιβάτες και αποσκευές. Επεκτάθηκε η εφαρμογή της ΔΣΜ στις εσωτερικές μεταφορές. " Εφαρμόζεται και σε μη κοινοτικούς αερομεταφορείς, εφόσον η μεταφορά γίνεται προς την ΕΕ, ή από την ΕΕ, ή εντός της ΕΕ και τόπος αναχώρησης ή προορισμός είναι κράτος-μέλος την ΕΕ" . (Αεροπορική μεταφορά.gr)

2.5 Τουρισμός

Ο τουρισμός σε μια χώρα αποτελεί ένα σημαντικό κομμάτι για την ανάπτυξη της οικονομίας της χώρας. Γι' αυτό τον λόγο η κάθε χώρα ξεχωριστά αναπτύσσει στρατηγικές με τις οποίες θα προσελκύσει όλο ένα και περισσότερο τουρισμό. Για να γίνει όμως αυτό, χρειάζεται η συμβολή των μεταφορών.

Σύμφωνα με τον κύριο Αβραμόπουλο (2011) η ανάπτυξη των μεταφορών και του τουρισμού έχει παράλληλη πορεία. Η ανάπτυξη των μεταφορών βοήθησε στην επέκταση του τουρισμού με όρους ποιοτικούς και ποσοτικούς και επίσης η ανάπτυξη του τουρισμού δημιούργησε ένα δυναμικό τμήμα στην αγορά της βιομηχανίας των αερομεταφορών.

Επίσης, στην ελληνική οικονομία ο τομέας των μεταφορών και κυρίως των αερομεταφορών είναι μεγάλης σπουδαιότητας, δεδομένου ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των τουριστικών μετακινήσεων πραγματοποιείται αεροπορικός. (Κατσώνη, 2012)

Η εξυπηρέτηση των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα πραγματοποιείται μέσω από ένα δίκτυο 41 αεροδρομίων, με πιο πρόσφατο το αεροδρόμιο της Καλύμνου. Τα 5 μεγαλύτερα αεροδρόμια της χώρας είναι αυτά της Αθήνας, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου και Κέρκυρας τα οποία εξυπηρετούν περίπου το 85% της συνολικής αεροπορικής κίνησης. Τα 36 εξυπηρετούν μικρό σχετικά ποσοστό της συνολικής κίνησης, από αυτά τα 20 εξυπηρετούν και κίνηση από το εξωτερικό. Ο τομέας των αερομεταφορών έχει μεγάλα επίπεδα ανάπτυξης παγκοσμίως καθώς και στην Ελλάδα.

Σε συνέδριο αεροπορικών μεταφορών το οποίο έλαβε χώρα στις 15 Δεκεμβρίου 2012 στην Αλεξανδρούπολη με θέμα «Η συμβολή των αερομεταφορών στην περιφερειακή ανάπτυξη».

Συμμετέχοντες ήταν επαγγελματίες, επιστήμονες, στελέχη, ακαδημαϊκοί από το φάσμα των αεροπορικό κόσμο της χώρας με την συνεργασία της Ελληνικής Αεροπορικής Ένωσης. Τα κύρια συμπεράσματα ήταν τα εξής :

- i. Τα αεροδρόμια είναι πολύ σημαντικά για την ανάπτυξη μιας περιοχής γι αυτό τον λόγο πρέπει να διασφαλιστεί η βιωσιμότητά τους.
- ii. Αποκρατικοποίηση των αερολιμένων αλλά την δυνατότητα συμμετοχής της περιφερειακής και τοπικής αυτοδιοίκησης.
- iii. Βασική προτεραιότητα η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών.
- iv. Ο τουρισμός έχει βασικό πυλώνα στήριξης τα αεροδρόμια και μπορεί να προσφέρει πολλαπλά οφέλη για τις προβληματικές περιοχές (Κομπολάκης-Τσαγκαράκης, 2013).

Επιπλέον, στο 8ο συνέδριο αερομεταφορών το οποίο πραγματοποιήθηκε στις 30 Μαΐου 2013 είχε ως θέμα "Αερομεταφορές- παρόν και μέλλον" όπου διοργανώθηκε από την iForce Επικοινωνίες σε συνεργασία με την Πανελλήνια Ένωση Ιπταμένου Προσωπικού Σωμάτων Ασφαλείας & Δημοσίων Υπηρεσιών (Π.Ε.Ι.Π.Σ.Α.Δ.Υ.) και την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας Πτήσεων. Πιο αναλυτικά, η εστίαση για το παρόν είναι στην εξέλιξη της διαδικασίας παραχώρησης των περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας από το ΤΑΙΠΕΔ ενώ για το μέλλον , επιπλέον επενδύσεις που θα έχει σαν αποτέλεσμα δημιουργία θέσεων εργασίας. Είναι σημαντικό επίσης να αναφερθεί ότι ο κ. Γεώργιος Μπασούλης (πρόεδρος της επιτροπής διερεύνησης ατυχημάτων και ασφάλειας πτήσεων) τόνισε την σημαντικότητα της ασφάλειας των πτήσεων και ασφάλεια των αεροδρομίων διότι αυτός είναι ένας από τους σημαντικότερους παράγοντες για την παραχώρηση των αεροδρομίων. (airnews)

Τέλος, σύμφωνα με τον διεθνή αερολιμένα Αθηνών οι επιβατική κίνηση κατά τα δυο προηγούμενα έτη παρουσιάζεται στο παρακάτω σχήμα:

Μεταφορές

	Ιανουάριος	Φεβρουάριος	Μάρτιος	Απρίλιος	Μάιος	Ιούνιος	Ιούλιος	Αύγουστος	Σεπτέμβρης	Οκτώβρης	Νοέμβριος	Δεκέμβριος	Σύνολο
2013	713.1	665.0	808.9	939.5	1.141	1.262	1.450	1.469	1.318	1.118	815.4	832.5	12.53
2014	762.4	726.3	882.7	1.202	1.351	1.544	1.774	1.801	1.620	1.431	1.038	1.058	15.19
% διαφορά	6,9	9,2	9,1	23,9	18,4	22,3	22,3	22,7	22,9	28	27,4	27,1	21,2

Παρατηρείται ότι το επιβατικό κοινό το οποίο μετακινήθηκε μέσω της εναέριας μεταφοράς, αυξήθηκε 21% σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος (2013). Πιο αναλυτικά, το παραπάνω σχήμα είναι εφικτό να δείτε τα ακριβή στοιχεία των επιβατών που μετακινήθηκαν κατά την διάρκεια όλου του χρόνου.

2.6 Περιβάλλον

Έπειτα από μελέτη, τα περιβαλλοντολογικά προβλήματα άρχισαν το 1970. Σε μια έκθεση η οποία δημοσιεύτηκε το 1971 «The Limits of Growth» παρατηρήθηκε ότι υπήρχαν υψηλά επίπεδα που οδηγούσαν σε καταστροφική σπατάλη των μη ανανεώσιμων φυσικών πόρων και περιβαλλοντολογική υποβάθμιση. Επίσης, σε μια άλλη έρευνα «Our common future» η οποία δημοσιεύτηκε το 1987 αναφέρεται στην αύξηση του πληθυσμού, την εξάντληση των φυσικών πόρων, περιβαλλοντολογικές επιπτώσεις.

Παλαιότερα, η παγκόσμια κοινότητα έδινε μικρή σημασία στην ανάπτυξη του περιβάλλοντος αν και δεν υπήρχε ισορροπία ως προς την πλευρά της ανάπτυξης(βικιπαίδεια) .

Τα σημαντικότερα περιβαλλοντολογικά προβλήματα είναι:

- Φαινόμενο του θερμοκηπίου
- Η αραίωση του στρώματος του όζοντος
- Ρύπανση των υδάτων
- Υποβάθμιση των δασών
- Υποβάθμιση του εδάφους
- Υπερπληθυσμός και η απεριόριστη ανάπτυξη(αστικοποίηση)

2.7 Επιπτώσεις των αερομεταφορών στο περιβάλλον

Σε αντίθεση με τις διεθνείς πτήσεις, οι πτήσεις του εσωτερικού καλύπτονται από το πρωτόκολλο του Κιότι. Παρατηρήθηκε, αύξηση της θερμοκρασίας της ατμόσφαιρας αλλά οι κυβερνήσεις

αποφάσισαν να λάβουν μέτρα για το φαινόμενο του θερμοκηπίου εξαιρώντας τις αερομεταφορές. Τα αεροπλάνα αναπτύσσουν υψηλές θερμοκρασίες και κατά την καύση κηροζίνης, έτσι με αυτόν τον τρόπο κάνουν το οξυγόνο άζωτο. Εκτός από το γεγονός ότι αυξάνουν την θερμοκρασία της ατμόσφαιρας, επίσης, αυξάνουν κατά 60 % την επίδραση του διοξειδίου του άνθρακα στην ατμόσφαιρα. Στην έκθεση IPCC για την αεροπορία και την ατμόσφαιρα αναφέρει ότι "τα αεροσκάφη εκπέμπουν αέρια και μόρια που αλλάζουν την ατμοσφαιρική συγκέντρωση των αέριων μαζών και προκαλούν το σχηματισμό των ιχνών συμπύκνωσης" τα οποία προκαλούν και αυτά κλιματική αλλαγή.

Επιπλέον, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι όσο πιο ψηλά πετάει ένα αεροπλάνο τόσο πιο δύσκολο είναι να διασπαστεί το CO₂ στην ατμόσφαιρα. Επίσης, προκαλούν το σχηματισμό γραμμών συμπύκνωσης υδρατμών και νεφών τα οποία βοηθούν αρνητικά στην αναθέρμανση του πλανήτη. Η γραμμή αυτή που αφήνει πίσω του κάθε αεροπλάνο "παγιδεύει" επιπλέον θερμότητα και σύμφωνα με επιστήμονες αυξάνουν κατά 40% το φαινόμενο του θερμοκηπίου.

Έπειτα τα αεροπλάνα εκπέμπουν υδρατμούς, αιθάλη και θειικά άλατα. Αυτές οι ουσίες είναι ιδιαίτερα επιβλαβείς για την ατμόσφαιρα και πιο συγκεκριμένα για τα ανώτερα στρώματα της ατμόσφαιρας.

Η μείωση των τιμών των αεροπορικών μετακινήσεων έχει σαν συνέπεια περισσότερες μεταφορές και αυτό συμβάλει αρνητικά στο περιβάλλον (traveldailynews).

2.8 Εξελίξεις στον τομέα των αερομεταφορών

Η συνεχής εξέλιξη της τεχνολογίας των αερομεταφορών συνέβαλλε στην ανάπτυξη των αερομεταφορών και του τουρισμού τον 20ο αιώνα. Τα αεροσκάφη έγιναν ασφαλή, γρήγορα, άνετα και οι τιμές ήταν ιδιαίτερα υψηλές την δεκαετία του '50. Ανάμεσα στους τρόπους μεταφοράς, το πιο οικονομικό μέσο μεταφοράς ήταν η θαλάσσια μεταφορά. Στις επόμενες δεκαετίες η ραγδαία εξέλιξη της τεχνολογίας των αεροσκαφών μαζί με την αυξανόμενη ζήτηση για ταξίδια αναψυχής, κατέστησαν τις αερομεταφορές ως "κύριο μοχλό" ανάπτυξης των ταξιδιών μεγάλων αποστάσεων. Η αρχική επίδραση στην βιομηχανία είναι ο αυξανόμενος ανταγωνισμός. Η φιλελευθεροποίηση της βιομηχανίας των αερογραμμών στην Ευρώπη το 1997 ήταν η καθοριστική στιγμή για την αύξηση πολύ ανταγωνιστικών αεροπορικών εταιριών αφού επέτρεψε σε κάθε καθιερωμένο αερομεταφορέα σε μια ευρωπαϊκή χώρα να πετάξει ανάμεσα σε δυο αερολιμένες της ΕΕ. Έτσι, έγινε το τέλος του μονοπωλίου των διεθνών αερομεταφορών (Αβραμόπουλος, 2011) .

2.9 Εφαρμογή νέων τεχνολογιών

- i. **Ηλεκτρονικό εισιτήριο:** Ο παραδοσιακός τρόπος ο οποίος αφορούσε τους τίτλους μεταφοράς ήταν τα χάρτινα εισιτήρια όπου αναγραφόταν απαραίτητα στοιχεία όπως είναι οι φόροι, ο ναύλος καθώς και τα στοιχεία τόσο του πελάτη όσο και του δρομολογίου. Στις 1 Ιουνίου 2008 η IATA άλλαξε τον τρόπο έκδοσης των χάρτινων εισιτηρίων. Πλέον, οι ταξιδιώτες μπορούν να "κόβουν" το εισιτήριο τους μέσω διαδικτύου και τα στοιχεία (αριθμός εισιτηρίου, κωδικός

επιβίβασης, ώρα, ημερομηνία, θέση) αποστέλλονται μέσω SMS, MMS και E-mail αντί να αποστέλλονται μέσω ταχυδρομείου. Το e-Ticket είναι απόλυτα ασφαλές και τα στοιχεία του ταξιδιού είναι ευκολότερο να αλλάξουν μέσω τηλεφώνου(Κομπολάκης-Τσαγκαράκης,2013).

- ii. **Mobile check in:** Είναι μια νέα εφαρμογή η οποία υποστηρίζεται μόνο από smart phone καθώς αποτελεί μια εικόνα δισδιάστατου γραμμωτού κώδικα (2D barcode). Αυτός ο τρόπος καταργεί την κάρτα επιβίβασης καθώς κερδίζει χρόνο ο επιβάτης και έχει την δυνατότητα να διαλέξει την θέση την οποία επιθυμεί (aegeanair).
- iii. **Ηλεκτρονική κάρτα επιβίβασης:** Στις μέρες μας, το επιβατικό κοινό έχει την δυνατότητα να χρησιμοποιεί την εφαρμογή web check in. Οι κάτοχοι ηλεκτρονικού εισιτηρίου μπορούν να εκτυπώσουν την κάρτα επιβίβασης από την ιστοσελίδα της αεροπορικής εταιρίας σε μορφή SMS και E-mail.
- iv. **Υπηρεσία αλλαγής κράτησης online:** Είναι μια νέα εφαρμογή όπου μέσω τις ιστοσελίδας της κάθε εταιρίας ο επιβάτης μπορεί να αλλάξει την κράτηση και να κάνει όποια αλλαγή επιθυμεί. Δίχως, να χρειάζεται σε κάποια εταιρία ή κάποιο ταξιδιωτικό γραφείο.

2.10 Αεροπορικές εταιρίες στην Ελλάδα

AEGEAN

Ιστορική αναδρομή

Η εταιρία Aegean ξεκινάει να δραστηριοποιείται στον τομέα των αερομεταφορών αρχικά με το όνομα Aegean aviation το 1992 και γίνεται η πρώτη ιδιωτική εταιρία η οποία αποκτά άδεια αερομεταφορών. Έπειτα από δυο χρόνια εισάγεται στον όμιλο εταιριών Βασιλάκης και επενδύει σε για ιδιωτικές πτήσεις σε όλο τον κόσμο. Το 1999 καταφέρνει και πετάει σε 8 νέους προορισμούς στην Ελλάδα (Αθήνα, Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Χανιά, Ρόδο, Αλεξανδρούπολη, Κέρκυρα, Μυτιλήνη) καθώς εξαγοράζει την Air Greece. Το 2000 αποκτά νέο στόλο και επεκτείνει τους προορισμούς τους οποίους πετάει έτσι καταφέρει να πραγματοποιεί περισσότερες από 80 πτήσεις καθημερινά. Τα επόμενα τρία χρόνια καταφέρνει να εξυπηρετεί 11 προορισμούς στην Ελλάδα και 7 στο εξωτερικό. Επίσης, εγκαινιάζει νέες υπηρεσίες όπως είναι e-ticket και υπηρεσίες (business) class.

Επιπλέον, από το 2004-2007 γίνεται ομογενοποίηση του στόλου με αεροσκάφη τύπου jet και ξεκινάει τακτικές πτήσεις προς την Κύπρο και γίνεται partner με την Lufthansa, καθώς επίσης, παραλαμβάνει το πρώτο AirbusA320 και γίνεται εισαγωγή της εταιρίας στο χρηματιστήριο.

Στην συνέχεια αυξάνεται ο στόλος με 23 Airbus και ξεκινάει το πρόγραμμα <<Aegean-Κοντά στους νέους>> όπου η εταιρία έδωσε την δυνατότητα σε περισσότερους από 10.000 μαθητές να μεταφερθούν και να γνωρίσουν από κοντά την Ακρόπολη. Ένα ιδιαίτερος σημαντικό γεγονός το οποίο έλαβε χώρα τον Φεβρουάριο του 2010 ήταν η συγχώνευση της Aegean με την Olympic air. Τον ίδιο χρόνο γίνεται μέλος του δικτύου star Alliance και συνδέει την Ελλάδα με όλο τον κόσμο, έχοντας ευκολότερη πρόσβαση σε δημοφιλή προορισμούς διακοπών στην Ελλάδα.

Το 2013 η εταιρία καταφέρνει να πραγματοποιεί 160 δρομολόγια εξωτερικού, από 28 χώρες του εξωτερικού προς ελληνικά αεροδρόμια, καθώς, εισάγει και δύο νέες κατηγορίες εισιτηρίων στην οικονομική θέση Golight και Flex. Έπειτα γίνεται η εξαγορά της Olympic air.

Τέλος, το 2014 έπειτα από ψηφοφορία αναδείχτηκε <<Περιφερειακή Αεροπορική εταιρίας της χρονιάς 2014>>. Επιπλέον, ανακοίνωσε το πρόγραμμα στήριξης νέων φοιτητών. Επίσης, παρουσίασε πρόγραμμα (στρατηγικής)και ενίσχυση του στόλου προκειμένου να επεκτείνει τους προορισμούς της, Καθώς επίσης, η εταιρία ανακοίνωσε την συνεργασία της με την Etihad Airways. Όπως αναφέρει η εταιρία βασική προτεραιότητα της είναι η ασφαλή μεταφορά γι αυτό τον λόγο έχει υπερσύγχρονα αεροπλάνα, συστήματα ελέγχου και τεχνική υποστήριξη καθώς επίσης και συστηματική εκπαίδευση του προσωπικού. Όπως αναφέρει η εταιρία: <<Κάθε αεροπλάνο του στόλου μας έχει εξοπλιστεί με όλα τα προηγμένα συστήματα ασφαλείας, όπως το ACAS II (Σύστημα Αποφυγής Σύγκρουσης στον Αέρα), το EGPWS (Ενισχυμένο Σύστημα Προειδοποίησης Προσεγγίζοντος Εδάφους) και το DFCS (Ψηφιακό Σύστημα Πλοήγησης).>> Ο στόλος της Aegean Airlines αποτελείται από 25 AIRBUS A320, 4 AIRBUS A321, 1 AIRBUS A319. . (Aegean.gr)

Ιδιωτικοποίηση της Cyprus Airways, ωφελημένη η Aegean

Ο κ.Ευτ.Βασιλάκης εκτιμά ότι η ιδιωτικοποίηση της Cyprus Airways μπορεί να χαράξει έναν νέο δρόμο στον κλάδο των αερομεταφορών, μείωση των τελών χρήσης στα ακριβά αεροδρόμια. Η εταιρία Aegean επικεντρώνει το ενδιαφέρον της κυρίως στο μερίδιο αγοράς το οποίο κατέχει η Cyprus Airways και όχι τόσο στις προοπτικές της εταιρίας για το μέλλον.(Κασσίμη,2015)

Συνεργασίες

Η εταιρία έχει αναπτύξει 11 συνεργασίες με ξένες εταιρίες κοινού κώδικα με τον δικό της. Οι συνεργασίες αυτές προσφέρουν στους επιβάτες περισσότερες ανέσεις και προνόμια όπως κοινούς κώδικες πτήσεων, απευθείας πτήσεις, περισσότερες ταξιδιωτικές επιλογές. Εκτός αυτού, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι αυτές οι συνεργασίες δεν ωφελούν μόνο τους επιβάτες αλλά την οικονομία των χωρών καθώς η μετακίνηση γίνεται ευκολότερη ,ιδίως, προς τα ελληνικά νησιά. Οι εταιρίες με τις οποίες συνεργάζεται είναι: Lufthansa, TAP Portugal, Brussels Airlines, United, US Airways, Singapore Airlines, Scandinavian Airlines, Siberia Airlines, Etihad Airways, Turkish Airlines, Air Canada. Περισσότερα για τις συνεργασίες αυτές είναι εύκολα προσβάσιμες στην κεντρική σελίδα της εταιρίας στο διαδίκτυο. (aegean.gr)

Ετήσια οικονομική έκθεση Aegean(2013)

Τα βασικότερα λειτουργικά και οικονομικά στοιχεία κατά την χρήση του 2013 είναι τα εξής:

- Η χωρητικότητα αυξήθηκε κατά 7% σε χιλιομετρικές θέσεις.
- Αύξηση επιβατικού κοινού 12% σε σχέση με το 2012.
- Ο μέσος συντελεστής πληρότητας αυξήθηκε κατά 5 μονάδες(απο74% σε 79%).
- Οι συνολικές πωλήσεις έφτασαν 682,7εκ€το 2013 από 562,9εκ€όπου ήταν το προηγούμενο έτος, δηλαδή αύξηση 21%.
- Τα λειτουργικά κέρδη προ φόρων, τόκων, αποσβέσεων (EBITDA) ήταν 94,3εκ€απο 2,9εκ€που ήταν το 2012.
- Τα αποτελέσματα προ φόρων διαμορφώθηκαν σε κέρδη ύψους 83,6εκ€. (2012 υπήρχαν ζημιές ύψους 12,6εκ €)
- Οι ταμιακές ροές έκλεισαν με εισροές 111,1εκ € το 2013.
- Η Εταιρία βελτίωσε την υγιή κεφαλαιακή διάρθρωση με μηδενικό δανεισμό και υποχρεώσεις από συμβάσεις χρηματοδοτικής μίσθωσης αεροσκαφών ύψους € 59,1 εκ. ενώ τα ταμειακά διαθέσιμα και ισοδύναμα (€ 221,5 εκ.) μαζί με τις επενδύσεις σε εταιρικά ομόλογα (€ 17,3 εκ.) ανήλθαν στα €238,8 εκ

- Ο στόλος της εταιρίας μέχρι 31/12/2013 ήταν 30 αεροσκάφη.

Εξαγορά της Olympic Air από την Aegean Airlines

Η Κομισιόν είχε σηματοδοτήσει μια <<Νέα εποχή>> για την εγχώρια αγορά των αερομεταφορών, όπου οι δυο επιδίδωκαν την συγχώνευση από το 2010.

Εκείνη την χρονιά οι δυο εταιρίες είχαν ανακοινώσει την δημιουργία του <<Εθνικού πρωταθλητή>> στις αερομεταφορές.

Το αίτημα για συγχώνευση των δυο εταιριών απορρίφθηκε από την Ευρωπαϊκή Ένωση το 2011. Την απόφαση αυτή την αιτιολόγησε επειδή θα υπήρχε μονοπώλιο.

Η DG εκείνο τον χρόνο είχαν πραγματοποιήσει έλεγχο προκειμένου να εξετάσουν τις επιπτώσεις τις οποίες θα είχε στην αγορά.

Η οικογένεια Βασιλάκη η οποία ελέγχει την πλειοψηφία της Aegean Airlines, θα έπαιζε σημαντικό ρόλο στην Ευρωπαϊκή αγορά. Η έγκριση της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα έδινε την δυνατότητα στην Aegean να προετοιμαστεί για την θερινή περίοδο και να εκπροσώπησε την Ελλάδα στην Ευρώπη.

Έπειτα, ανακοινώθηκε η έγκριση από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, η πώληση της Olympic Air στην Aegean Airlines. Η κάθε εταιρία κράτησε το σήμα της, το διακριτό πτητικό έργο καθώς και τον στόλο της. Η εξαγορά ολοκληρώθηκε στις 8/10/2013.

SKY EXPRESS

Η εταιρία ξεκίνησε την πορεία την το 2005 με την επωνυμία Κρητικές εμπορικές εκμεταλλεύσεις. Εξυπηρετεί άμεσα χιλιάδες επιβάτες αφού πραγματοποιεί άμεσες πτήσεις προς άγονες γραμμές. Συγκεκριμένα εξυπηρετεί τις άγονες γραμμές του Ιονίου στα νησιά: Λευκάδα, την Κεφαλονιά, την Κέρκυρα και την Ζάκυνθο και πρόσφατα οι προορισμοί του Ιονίου ενώνονται με τα Κύθηρα. Επίσης εξυπηρετεί και της άγονες γραμμές Θεσσαλονίκη-Σκύρο-Θεσσαλονίκη. Εκτελεί τα δρομολόγια στις άγονες γραμμές Αθήνα-Κοζάνη-Αθήνα και Αθήνα -Καστοριά -Αθήνα αλλά και στο ανατολικό Αιγαίο, συνδέοντας τα νησιά της Ρόδου, Σάμου, Χίου, Λήμνου και Μυτιλήνης. Άλλες συνδέσεις με άγονες γραμμές που πραγματοποιούνται είναι το Σητεία -Πρέβεζα και το Σητεία -Αλεξανδρούπολη καθώς και Θεσσαλονίκη -Λήμνος -Ικαρία. Από το 2010 πραγματοποιεί πτήσεις προς την Αθήνα. Καθώς επίσης, μείωσε τους ναύλους και έγινε πιο ανταγωνιστική. (aeroporilikia.blogspot.gr)

Όπως αναφέρει η εταιρία επενδύει αρκετά στην κοινωνική ευθύνη που έχει στο κοινωνικό σύνολο και την κοινωνία. Γι' αυτό τον λόγο προσπαθεί να βρίσκεται δίπλα στις ευπαθείς ομάδες, ο τρόπος με τον οποίο το καταφέρνει αυτό είναι μέσω των αιμοδοσιών, δίνοντας δωρεάν εισιτήρια για την μεταφορά μαθητών καθώς επίσης στηρίζει και οργανισμούς όπως είναι Ηλιαχτίδα, Καλλιπάτειρα, Ιππική Ακαδημία Κρήτης, Κύθηρα.

Τα αεροσκάφη τα οποία αποτελείται η εταιρία είναι τύπου ATR42 και JetStream 41.

MINOAN AIR

Οι Μινωικές Αερογραμμές ιδρύθηκαν το 2012. Είναι περιφερειακή αεροπορική εταιρεία, με βάση το Ηράκλειο της Κρήτης, που αποσκοπεί στην ενίσχυση των αερομεταφορών στην Ελλάδα με τιμές που αρμόζουν στις δυσμενείς οικονομικές συνθήκες της εποχής όπως αναφέρει η εταιρία. Επίσης, βασικός σκοπός της εταιρίας είναι ασφάλεια καθώς και η ποιότητα των μεταφορών. Επιπλέον, στο στόλο της περιλαμβάνονται Fokker 50 τα οποία είναι εξοπλισμένα με σύγχρονα συστήματα, αξιόπιστα καθώς επίσης έχουν χαμηλή περιβαλλοντολογική επίπτωση στο περιβάλλον. Οι προορισμοί της εταιρίας από το Ηράκλειο είναι οι πτήσεις προς Ρόδο, Κω, Μυτιλήνη και Σαντορίνη. Όπως αναφέρει η εταιρία επιδεικνύουν άμεση ανταπόκριση σε αιτήματα ναυλώσεων εντός της

ακτίνας των F50, που είναι 930 ναυτικά μίλια χωρίς στάση, με μέγιστο βάρος απογείωσης. Η απόσταση αυτή συμπεριλαμβάνει, ενδεικτικά, την Βαρσοβία, τη Ζυρίχη, το Μιλάνο, το Αλγέρι, το Κάιρο, τη Βηρυτό, το Κίεβο και άλλους προορισμούς, από την Αθήνα. (aeroporilikia.blogspot.gr).

AEROLAND

Η Aeroland ιδρύθηκε το 2005 προκειμένου να εκτελεί προγραμματισμένες πτήσεις για την μεταφορά εμπορευμάτων σε χαμηλές τιμές. Η εταιρία ανήκει στον όμιλο Καραγιάννη. Η εταιρία εκτελεί προγραμματισμένες πτήσεις μεταφοράς εμπορευμάτων από και προς: Ηράκλειο, Θεσσαλονίκη, Κω, Λήμνο, Μυτιλήνη, Ρόδο, Σάμο, Χανιά και Χίο. (aeroporilikia.blogspot.gr)

AIR SEA LINES

Η Air Sea Lines ιδρύθηκε στις αρχές του 2004. Λόγω της χρήσης υδροπλάνων η αρχική έκδοση AOC στην Ελλάδα ήταν κάτι σχεδόν ακατόρθωτο. Προκειμένου να κερδίσει χρόνο η διοίκηση της εταιρίας αγόρασε μια μικρή εταιρία αεροταξί, την Pegasus Aviation, η οποία είχε AOC για την μεταφορά επιβατών. Από την 1η Σεπτεμβρίου 2004 ξεκίνησε την πρώτη εμπορική δραστηριότητα με πτήσεις sightsee πάνω από τους Παξούς. Σταδιακά ο Κρατικός μηχανισμός άρχισε να πιστοποιεί υδατοδρόμια και έτσι ξεκίνησαν μετ' εμποδίων πτήσεις προς Ιωάννινα, Παξούς και Πάτρα.

Γρήγορα η εταιρία έφερε και δεύτερο αεροσκάφος.

Η εταιρία χρησιμοποιεί υδροπλάνα τύπου De Havilland DHC-6 Twin Otter ενώ εκτελεί προγραμματισμένες πτήσεις από και προς: Ιθάκη, Ιωάννινα, Κεφαλονιά, Λευκάδα, Παξοί και Πάτρα. (aeroporilikia.blogspot.gr)

ASTRA LINES

Η εταιρία Astra Airlines ιδρύθηκε το 2008 με έδρα το αεροδρόμιο Μακεδονία της Θεσσαλονίκης. Βασικοί μέτοχοι της Astra είναι ο Βορειοελλαδίτης επιχειρηματίας Ιωάννης Ζλατάνης, ιδρυτής της «Interviator Ltd» και ο Αναστάσιος Ζηρίνης, που διετέλεσε -μεταξύ άλλων- CEO της Ολυμπιακής Αεροπλοΐας.

Η Astra Airlines εκτελεί προς το παρόν μόνο ναυλωμένες πτήσεις (charter), εκ των οποίων η πρώτη πραγματοποιήθηκε στις 5 Ιουλίου 2008, προς Ρόδο. Πελάτες της εταιρίας είναι τα ταξιδιωτικά πρακτορεία, αεροπορικές εταιρείες, σύλλογοι, ομάδες, διοργανωτές συνεδρίων κτλ. που επιθυμούν τη διοργάνωση ταξιδιού άνω των 50 ατόμων. Ειδικότερα, εκτελεί απευθείας ad-hoc και προγραμματισμένα ναυλωμένα δρομολόγια.

Ο προϋπολογισμός του επενδυτικού της προγράμματος ανήλθε σε 8 εκατ. ευρώ και περιλάμβανε την αγορά ενός τετρακινητήριου αεροσκάφους τύπου BAe 146-300, χωρητικότητας 112 θέσεων, αλλά και τη δημιουργία των εγκαταστάσεων της εταιρίας, στο 12ο χλμ. Θεσσαλονίκης-Μουδανιών. Η νέα εταιρία, που θα εκτελεί πτήσεις τόσο εσωτερικού, όσο και προς ευρωπαϊκούς προορισμούς, απέκτησε την άδεια λειτουργίας αερομεταφορέα από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας τον Ιούνιο 2008. Η εταιρία επιχειρεί με ένα αεροσκάφος 112 θέσεων τύπου British Aerospace 146-300. Η Astra Airlines εκτελεί προς το παρόν μόνο ναυλωμένες πτήσεις (charter). Πελάτες της εταιρίας είναι τα ταξιδιωτικά πρακτορεία, αεροπορικές εταιρείες, σύλλογοι, ομάδες, διοργανωτές συνεδρίων κτλ. που επιθυμούν τη διοργάνωση ταξιδιού άνω των 50 ατόμων. Ειδικότερα, εκτελεί απευθείας ad-hoc και προγραμματισμένα ναυλωμένα δρομολόγια.

RYAIN AIR

Η εταιρία συστάθηκε από την οικογένεια Ryan με αρχικό ποσό 1£, καθώς, η πρώτη διαδρομή πραγματοποιήθηκε τον Ιούλιο του ίδιου έτους με αεροσκάφος 15-θέσιο Bandeirante .Το 1986 ηRyanair αποκτά άδεια από τις ρυθμιστικές αρχές να αμφισβητήσει υψηλό δυσπώλιο σχετικά με τον ναύλο της British Airways και η Aer Lingus για το δρομολόγιο Δουβλίνο-Λονδίνο, έτσι οι εταιρίες αυτές αναγκάζονται να μειώσουν τις τιμές. Οι πτήσεις ήταν καθημερινές από Waterford στα νοτιοανατολικά της Ιρλανδίας προς Λονδίνο, Γκατούν.

Το 1987 απέκτησε το πρώτο jet με την χρηματοδοτική μίσθωση 3 αεροσκαφών Bac1-11 από την ρουμανική κρατική εταιρία Tarom. Με αυτόν τον τρόπο η εταιρία επεκτείνει το δίκτυο της με 15 δρομολόγια από Δουβλίνο προς Λίβερπουλ, Μάντσεστερ, Γλασκώβη και το Κάρντιφ, καθώς επίσης, ξεκινάει δρομολόγια από Λούτον προς Κόρκ, Shannon, Galway, Waterford και Knock.

Το επόμενο έτος (1988) εισάγει ακόμα δυο δρομολόγια από το Δουβλίνο στις Βρυξέλες και το Μόναχο, καθώς, εγκαινιάζει υπηρεσίες Business class και Frequent Flyer club.

Επιπλέον, το 1989 λόγω συνεχόμενων ζημιών η υπηρεσία Business class εγκαταλείπεται και το Frequent Flyer club κλείνει. Το 1990 και έπειτα 3 χρόνια συνεχούς ανάπτυξη του στόλου, διαδρομών και έντονου ανταγωνισμού με τις εταιρίες Aer Lingus και British Airways. Το ίδιο έτος η εταιρία συσσωρεύει απώλειες ύψους 2m £ έτσι γίνεται ουσιαστική αναδιάρθρωση. Έπειτα, η εταιρία αποφάσισε να αντιγράψει το μοντέλο χαμηλών ναύλων της εταιρία Southwest Airlines όπου έτσι προσφέρει χαμηλότερες τιμές σε κάθε πτήση, όπως, υψηλή συχνότητα πτήσεις και ενιαίο τύπου στόλου αεροσκαφών. Για να το πετύχει αυτό καταργεί τα δωρεάν ποτά και τα ακριβά γεύματα.

Το 1991 ξεσπάει πόλεμος του κόλπου όπου προκαλεί μείωση της επιβατικής κίνησης. Εκείνη την χρονιά ήταν η πρώτη με ελεγχόμενο κέρδος 293.000£ .

Έπειτα από δυο χρόνια παρά την μείωση των δρομολογίων, παρατηρείται αύξηση της επιβατικής κίνησης κατά 45% λόγω των χαμηλών ναύλων. Έτσι, τον Αύγουστο καταφέρνει για πρώτη φορά καταφέρνει να μεταφέρει 100.000 επιβάτες σε ένα μήνα. Επίσης γίνεται αύξηση του στόλου με 6-7 jet Bac1-1. Επιπλέον, εγκαινιάζει μια νέα διαδρομή Δουβλίνο- Μπέρμινγκαμ παρ όλο τις προειδοποιήσεις της Ιρλανδικής κυβέρνησης. Τον Δεκέμβρη αγοράσει 6 Boeing 737.

Το 1995 η Ryanair ξεπερνάει τις εταιρίες Aer Lingus και British Airway και γίνεται η μεγαλύτερη εταιρία μεταφοράς επιβατών στην διαδρομή Δουβλίνο- Λονδίνο.

Το 1996 η Ευρωπαϊκή Ένωση ολοκληρώνει το "Open Skies" που απορρυθμίζει την προγραμματισμένη αεροπορική εταιρία έτσι ώστε να ανταγωνίζονται ελεύθερα όλες οι αεροπορικές εταιρίες.

Το επόμενο έτος εγκαινιάζει τέσσερα ευρωπαϊκά δρομολόγια, καθώς συνεχίζει να επεκτείνει τον στόλο της.

Το 1998 η εταιρία εκδίδει νέες μετοχές για την κάλυψη των πληρωμών των αεροσκαφών. Επίσης, την ίδια χρονιά ψηφίζεται ως <<Αεροπορική εταιρία της χρονιάς>>. Επιπλέον, η επιτροπή Irish αεροπορικών μεταφορών την αναδεικνύει ως <<Καλύτερη διαχείριση Εθνικών αερομεταφορών>>.

Το 2000 δημιουργεί ιστοσελίδα στο διαδίκτυο για κρατήσεις, καθώς επίσης, ξεκινάει συνεργασίες με άλλες εταιρίες ενοικίασης αυτοκινήτων, διαμονής σε ξενοδοχεία και ταξιδιωτικής ασφάλειας προκειμένου να επωφελούνται οι επιβάτες.

Χαμηλές πτήσεις προς Γερμανία ξεκίνησαν κατά το έτος 2002, δίνοντας τέλος στο μονοπώλιο της Lufthansa.

Έπειτα από πέντε χρόνια(2005) παρουσιάζει πέντε ακόμα βάσεις και αντικαθιστά όλα τα αεροπλάνα. Τον αμέσως επόμενο έτος(2006) εγκαινιάζει την υπηρεσία check in μέσω τηλεφώνου.

Το 2008 η εταιρία δικαιώνεται από το δικαστήριο περί συμμόρφωση στους κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων.

Το 2009 τα κέρδη αυξήθηκαν 200%, έτσι ιδρύει νέες διαδρομές και νέα αεροσκάφη.

Το 2010 έχει 44 βάσεις και πάνω από 1300 δρομολόγια, ενώ, το 2011 έχει 50 βάσεις και πάνω από 1500 δρομολόγια.

Τέλος, το 2013 έφτασε να έχει 175 νέα αεροσκάφη και επιπλέον άνοιξε 4 βάσεις και 3 επιπλέον τον χειμώνα του 2014.

Είναι ιδιαίτερος σημαντικό να αναφερθεί ότι η εταιρία ξεκίνησε την φιλανθρωπική της δράση το 2007 και συνεχίζει έως και σήμερα.(Ryan air.gr)

Σύμφωνα με την εταιρία, χρησιμοποιεί αποκλειστικά αεροσκάφη 737-800 προκειμένου να φέρει πιο φτηνές πτήσεις στο σύνολο των δρομολογίων της, καθώς επίσης πιο ασφαλές πτήσεις. Αυτή την στιγμή η εταιρία λειτουργεί με 303 Boeing 737-800 αλλά και με 173 νέα αεροσκάφη τα οποία είχαν παραγγείλει το 2013. Εκτιμάται ότι ο στόλος θα αυξηθεί πάνω από 400 το φετινό έτος(2014) καθώς θα φτάσει τα 500 κατά το 2019.

2.11 SWOT ANALYSIS

Η ανάλυση swot χρησιμοποιείται για να καθορίσει και να αναλύσει τα ισχυρά σημεία, τα αδύναμα σημεία, τις ευκαιρίες , καθώς και τις απειλές που σχετίζονται με μια επιχείρηση ή έναν κλάδο. Όπου στην προκειμένη περίπτωση είναι ο κλάδος των αερομεταφορών. Πιο αναλυτικά:

ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ

- Υπάρχουν προορισμοί όπου είναι νησιά τα οποία συμπεριλαμβάνονται στην άγρονη γραμμή και είναι ιδιαίτερα δημοφιλείς τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό. Κατά συνέπεια, υπάρχει δυσκολία προσβάσεις των ανταγωνιστών.
- Μεγαλύτερη ευκολία κράτησης εισιτηρίων μέσω διαδικτύου.
- Ιδιαίτερος εξελιγμένη τεχνολογίας όπου επιτρέπει καλύτερη και άμεση εξυπηρέτηση των επιβατών. Δίνοντας τους την δυνατότητα να ελέγχουν τις κρατήσεις και να "γλυτώνουν" αρκετό χρόνο.
- Συνεργασία αεροπορικών εταιριών, με άμεση σύνδεση πτήσεων προκειμένου να γίνεται ευκολότερη και πιο ευχάριστη η μεταφορά των επιβατών (και εμπορευμάτων) ακόμα και από τον πιο μικρό αερολιμένα.
- Μικρός χρόνος μεταφορών.

ΑΔΥΝΑΜΑ ΣΗΜΕΙΑ

- Ανομοιογένεια στα επίπεδα των υποδομών των αεροδρομίων. Αρκετές φορές, η κακή ποιότητα των αερολιμένων επηρεάζει την προέλευση αεροπορικών εταιριών.
- Μεγάλη ανταγωνιστικότητα με τους ανταγωνιστές σε σχέση με τις τιμές των εισιτηρίων. Αυτό συμβαίνει λόγω ότι οι αεροπορικές εταιρίες δεν μπορούν να μειώσουν ιδιαίτερα τις τιμές λόγω των ναύλων.
- Η οικονομική αστάθεια, επηρεάζει θετικά το τουριστικό ρεύμα ιδίως στον τομέα της κρουαζιέρας.
- Δυσκολία επέκτασης σε νέους προορισμούς λόγω των φραγμών εισόδου των ανταγωνιστών.

ΕΥΚΑΙΡΙΕΣ

- Η μεγάλη ανταγωνιστικότητα δημιουργεί ανάπτυξη και ενίσχυση των υποδομών των αερολιμένων.
- Η τάση των ανθρώπων να ταξιδεύουν τόσο στην Ευρώπη όσο και στον υπόλοιπο κόσμο. Και πολύ περισσότερο προς την Ελλάδα όπου ο τουρισμός αυξήθηκε σε σχέση με τα προηγούμενα έτη.
- Έντονοι ρυθμοί ζωής, απαιτούν μεταφορές σε πολύ γρήγορους χρόνους.
- Η συνεργασία αεροπορικών εταιριών με εταιρίες ενοικιάσεων αυτοκινήτων και ξενοδοχεία.
- Ανάπτυξη νέων τεχνολογιών.
- Μείωση τιμής πετρελαίου.

ΑΠΕΙΛΕΣ

- Οι εκτεταμένες τρομοκρατικές επιθέσεις όπου γίνονται κατά την διάρκεια των πτήσεων καθώς και τα συχνά ατυχήματα, δημιουργούν έντονο το αίσθημα φόβου μεταφοράς με αεροπλάνα.
- Επέκταση των ανταγωνιστών στο εξωτερικό ή ακόμα και σε ίδιους προορισμούς με αυτούς που υπάρχουν στον κλάδο των εναέριων μεταφορών.
- Εξέλιξη των μέσων και υποδομών των ανταγωνιστών.
- Αστάθεια των τιμών προκαλούν συχνές αλλαγές στις τιμές και αυτό μπορεί να προκαλέσει σημαντικά προβλήματα στις προτιμήσεις των πελατών.
- Έλλειψη περιβαλλοντικών όρων είναι πιθανό να αλλοιώσει το χαρακτήρα των μικρών προορισμών οι οποίοι είναι δημοφιλείς λόγω της αγνότητας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Σιδηροδρομικές μεταφορές

Οι σιδηροδρομικές μεταφορές έχουν την δυνατότητα ένωσης όλης σχεδόν της Ελλάδας(εκτός νησιά) και όλης της Ευρώπης μέσα σε λίγες ώρες. Είναι ένα οικονομικό μέσο μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων. Τα τελευταία χρόνια έχουν αναβαθμιστεί τόσο οι εγκαταστάσεις όσο και τα μέσα(τρένα) τα οποία χρησιμοποιούνται για τις μεταφορές, προκειμένου να υπάρξει μεγαλύτερη ασφάλεια στις μεταφορές. Συμβάλουν σημαντικά στην ανάπτυξη της οικονομία και του τουρισμού σχεδόν στο ίδιο ποσοστό όσο και υπόλοιπες μεταφορές. Επιπλέον έχουν δημιουργηθεί υπηρεσίες εύχρηστες για το κοινό προκειμένου να κάνουν πιο εύκολο και ευχάριστο ταξίδι. Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι στις σιδηροδρομικές μεταφορές εντάσσονται και τα μέσα μεταφοράς που υπάρχουν εντός πόλεων όπως είναι τα τραμ και το μετρό. Όπως όλα τα μέσα πρέπει να συμβιβάζεται τόσο με τους κανονισμούς του κράτους όσο και τους διεθνείς κανονισμούς(πλέον είναι ενιαίοι). Πέρα απ' αυτό έχουν σημαντική ευθύνη ως προς το περιβάλλον καθώς το ρυπαίνει με εκπομπές ουσιών ακατάλληλων για το περιβάλλον και θορύβων κατά την κίνηση τους. Επιπλέον, Σε κάθε κράτος υπάρχουν Όμιλοι όπου αναλαμβάνουν εξολοκλήρου ότι περιλαμβάνει τις μεταφορές(μεμονωμένα

η κάθε μεταφορά), παραδείγματος χάρη, ο τομέας των σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ελλάδα είναι εξουσιοδοτημένος από τον ΟΣΕ ο οποίος με την βοήθεια των θυγατρικών εταιριών των οποίων ιδρύει έχει την δυνατότητα εξυπηρέτησης του κοινού και των εμπορευμάτων (σε όλη την Ελλάδα και το εξωτερικό).

3.1 Σιδηρόδρομος

Καλείται το σύστημα μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων με τη βοήθεια τροχοφόρων οχημάτων ειδικά κατασκευασμένων για να μετακινούνται σε «σιδηροτροχιές». Μια χαρακτηριστική διαδρομή σιδηροδρόμου αποτελείται από δύο παράλληλες ράγες χάλυβα (ή, στα παλαιότερα δίκτυα, από σίδηρο). Τα οχήματα που ταξιδεύουν στις ράγες αποκαλούνται τρένα, συρμοί ή αμαξοστοιχίες που διακρίνονται σε εμπορικές, επιβατικές και στρατιωτικές. Από την αρχαιότητα ακόμα οι σιδηροδρομικές μεταφορές επηρέασαν ιδιαιτέρως την εξέλιξη και την διαμόρφωση του κράτους καθώς η μεταφορά εμπορευμάτων και στην συνέχεια επιβατών ήταν καθοριστική για την Ελλάδα. Η εξέλιξη του μέσου αυτού ήταν ραγδαία ,αρχικά, με την αλλαγή του τροχού ο οποίος ήταν ξύλινος όπου έπειτα χρησιμοποιήθηκε σιδερένια επένδυση όπως και τώρα όπου έχουν κατασκευαστεί τρένα τα οποία αναπτύσσουν υψηλές ταχύτητες καθώς και τρένα για την πόλη. Είναι ένας οικονομικός τρόπος μεταφοράς στην ενδοχώρα καθώς και προς χώρες του εξωτερικού.(Βικιπαίδεια)

3.2 Ιστορική αναδρομή

Η μετακίνηση μέσω σιδηροδρομικών γραμμών ξεκίνησε στην Ελλάδα ταυτόχρονα με την ίδρυση του ελληνικού κράτους. Από τις αρχές του 19ου αιώνα υπήρξε συστηματική χρησιμοποίηση του ατμού που είχε σαν επακόλουθο την ραγδαία εξέλιξη τόσο της βιομηχανίας όσο και των μεταφορικών μέσων .

Η συμβολή του σιδηροδρομικού δικτύου ήταν ιδιαιτέρως σημαντική καθώς βοήθησε στην ανάπτυξη και ανασυγκρότηση της Ελλάδας. Το σιδηροδρομικό δίκτυο έδινε την δυνατότητα σε εκείνη την δύσκολη περίοδο για την εποχή να συνδέει τα αστικά κέντρα με την περιφέρεια.

Έπειτα, το 1630 στα ανθρακωρυχεία της Αγγλίας έγινε η χρήση ξυλοτροχιών με σιδερένια επένδυση προκειμένου να γίνει ευκολότερη η κίνηση φορτίων.

Επιπλέον, η πρώτη μεγαλύτερη γραμμή για μεταφορά εμπορευμάτων λειτούργησε το 1825 στις πόλεις Στακταν και Νταρλιγκτον. Καθώς, ο πρώτος σιδηρόδρομος για μεταφορά επιβατών ξεκίνησε επίσημα να λειτουργεί (εγκαινιάστηκε)στις 9 Οκτωβρίου 1829 από τον άγγλο μηχανικό Στεφενσον στην διαδρομή Λίβερπουλ- Μάντσεστερ.

Οι γραμμές οι οποίες ακολούθησαν ήταν στην Γαλλία Σάιν Ετιεν- Λιών τη χρονική περίοδο 1835 και στο Βέλγιο στην διαδρομή Βρυξελλών και Μάλλιν.

Η Ελλάδα άρχισε να ασχολείται με το θέμα το 1855 μετά από την κατάθεση (από την κυβέρνηση Μαυροκορδάτου) του πρώτου νομοσχεδίου κατασκευής σιδηροδρόμου στην Αθήνα και στον Πειραιά.

Μετά το 1880 ξεκίνησε η συστηματικότερη προσέγγιση του θέματος με επικεφαλής τον Κουμουνδούρο Α. όπου προτείνει ένα σιδηροδρομικό δίκτυο με κέντρο την πρωτεύουσα και διαδρομές προς διάφορες πόλεις και λιμάνια.

Στόχος ήταν η σύνδεση τόσο με τις βαλκανικές χώρες όσο και με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης. Βασική προϋπόθεση για να δημιουργηθεί αυτή η σύνδεση ήταν η απόσταση ανάμεσα στις σιδηροδρομικές γραμμές να είναι 1,44μ δηλαδή όσο ήταν και στα διεθνείς δίκτυα.

Η κυβέρνηση Τρικούπη έδωσε περισσότερη έμφαση στα τοπικά δίκτυα. Γι αυτό πρότεινε η απόσταση μεταξύ στις σιδηροδρομικές γραμμές να είναι 1,00μ αντί 1,44μ. Αυτό είχε σαν συνέπεια λιγότερα έξοδα καθώς και λιγότερο χρόνο υλοποίησης του έργου.

Τα πρώτα τρένα άνηκαν σε ιδιωτικές εταιρίες όπου οργάνωναν και καθόριζαν κανόνες με στρατιωτική πειθαρχία.

Τέλος, είχαν καταφέρει να συνυπάρχουν άνθρωποι από όλες τις κοινωνικές τάξεις, το οποίο ήταν ιδιαίτερος δύσκολο για τα δεδομένα της εποχής(ΟΣΕ).(Πυργίδης,2009)

3.3 ΟΣΕ(Οργανισμός σιδηροδρόμων Ελλάδος ανώνυμη εταιρία)

Όπως αναφέρεται και στην κεντρική διαδικτυακή σελίδα του ΟΣΕ, ο ΟΣΕ είναι <<έναν σύγχρονος όμιλος εταιριών παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς ο οποίος υπηρετεί το κοινωνικό σύνολο στις ανάγκες τόσο της μετακίνησής του όσο και της διακίνησης εμπορευμάτων εντός και εκτός Ελλάδας. Ο ΟΣΕ υπηρετεί τον πολίτη ενσωματώνοντας στις καθημερινές του πρακτικές το όραμα και τις αξίες που επιθυμεί να μοιράζεται μαζί του, το προσωπικό του και την οικονομική κοινότητα της χώρας>>.

Αποστολή

Η αποστολή του ΟΣΕ είναι:

- Ο σιδηρόδρομος να γίνει ένα βασικό μέσο μεταφοράς τόσο επιβατών όσο και εμπορευμάτων.
- Ύπαρξη συνεργασίας με τους φορείς οικονομικής, επιχειρηματικής και κοινωνικής ζωής της χώρας.
- Να μεγιστοποιηθεί η κοινωνικοοικονομική αποδοτικότητα των διατιθέμενων πόρων για την παροχή υψηλής ποιότητας υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς με αποτελεσματική διαχείριση των διατιθέμενων πόρων.

Επιπλέον, αναφέρει ότι οι βασικές αξίες του ΟΣΕ είναι η συνέπεια, η εντιμότητα, η αξιοκρατία, η ακεραιότητα, η διαφάνεια, η αξιοπιστία και η ποιότητα. Αυτές εκφράζονται με τους παρακάτω τρόπους όπως αναφέρει ο ΟΣΕ:

- ✓ Στην παροχή υπηρεσιών μεταφοράς υψηλής ποιότητας με κοινωνική ευαισθησία και σεβασμό στον πολίτη.
- ✓ Στη συμβολή του στη συνεχή προστασία του περιβάλλοντος.
- ✓ Στη διαχείριση των οικονομικών και υλικών πόρων, με σύνεση και διαφάνεια.
- ✓ Στη δημιουργία φιλικού και δημιουργικού εργασιακού περιβάλλοντος, όπου οι εργαζόμενοι στις σιδηροδρομικές μεταφορές αξιοποιούν τις δυνατότητες τους, σε καθεστώς ίσων ευκαιριών και αξιοκρατικής εξέλιξης χωρίς διακρίσεις και προκαταλήψεις.
- ✓ Στη συνεργασία του με όλους τους συγκοινωνιακούς φορείς και διαχειριστές των λοιπών υποδομών μεταφοράς, ώστε να διασφαλίζεται η μέγιστη δυνατή αποτελεσματικότητα του εθνικού συστήματος μεταφορών και των διευρωπαϊκών δικτύων.
- ✓ Στην αξιοποίηση των τεχνολογικών εξελίξεων, ιδιαίτερα στα θέματα της σιδηροδρομικής υποδομής, του περιβάλλοντος, της επικοινωνίας και της πληροφορικής, επιδιώκοντας την επίτευξη αξιοπιστίας, διαθεσιμότητας και ασφάλειας.
- ✓ Στην υιοθέτηση υψηλών προτύπων ποιότητας, δεοντολογίας και ηθικής συμπεριφοράς.
- ✓ Στη συμβολή στην περιφερειακή ανάπτυξη.

3.4 Νόμος 3891/2010, ΦΕΚ 188 Α'/04/11/2010 για τον όμιλο ΟΣΕ και την ΤΡΑΙΝΟΣΕ

Στις 31 Αυγούστου του 2010 δημοσιεύτηκε το σχέδιο νόμου με τίτλο << Αναδιάρθρωση, εξυγίανση και ανάπτυξη του ομίλου ΟΣΕ και της ΤΡΑΙΝΟΣΕ και άλλες διατάξεις για το σιδηροδρομικό τομέα>>. Τα σημαντικότερα άρθρα σχετικά με την λειτουργία τόσο του ομίλου ΟΣΕ όσο και των θυγατρικών εταιριών είναι οι εξής:

- Σύμφωνα με το κεφάλαιο Α, άρθρο 2 του παραπάνω σχεδίου νόμου:
 - ΟΣΕ είναι η εταιρία με επωνυμία «Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος Ανώνυμη Εταιρεία».

Επίσης, ο ΟΣΕ έχει θυγατρικές εταιρίες οι οποίες ιδρύθηκαν με βάση τις διατάξεις του άρθρου 6, παράγραφος 2 περ. στ' του ν.δ. 674/1970. Πιο συγκεκριμένα, αυτές οι θυγατρικές είναι:

1. Η εταιρία με την επωνυμία «ΓΑΙΑΟΣΕ- Ανώνυμη Εταιρεία Αστικών Ακινήτων, Κτημάτων, Οικοδομικών, Τουριστικών και Συναφών Επιχειρήσεων».
2. Η εταιρία με την επωνυμία «Έργα ΟΣΕ Ανώνυμη Εταιρία» όπου πλέον ονομάζεται «ΕΡΓΟΣΕ».
3. Η εταιρία με την επωνυμία «Εθνικός Διαχειριστής Σιδηροδρομικής Υποδομής Ανώνυμη Εταιρία» όπου ονομάζεται «ΕΔΙΣΥ».

Επιπλέον, η εταιρία με την επωνυμία «ΤΡΑΙΝΟΣΕ Μεταφορές-Μεταφορικές Υπηρεσίες Επιβατών και Φορτίου Ανώνυμης Σιδηροδρομικής Εταιρίας». Η συγκεκριμένη εταιρία ιδρύθηκε από τον ΟΣΕ σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 6, παράγραφος 2 περ. στ' του ν.δ. 674/1970. Επίσης, η εταιρία αυτή ανήκει πλέον στο δημόσιο.

Αρμοδιότητες ΟΣΕ

- Σύμφωνα με το Κεφάλαιο Α, άρθρο 3 του παραπάνω σχεδίου νόμου οι αρμοδιότητες του ΟΣΕ, άρθρο 1 του περ. στ' του ν.δ. 2671/1998 (ΦΕΚ Α' 289) ορίζονται ως εξής:
 - Ο ΟΣΕ ασκεί καθήκοντα διαχειριστή της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής όπως αυτή ορίζεται στην περίπτωση 16 του άρθρου 2 του π.δ. 41/2005 (ΦΕΚ Α' 60).
 - Ως διαχειριστής της Σιδηροδρομικής Υποδομής, ο ΟΣΕ ασκεί τη διαχείριση και εκμετάλλευση της Εθνικής Σιδηροδρομικής Υποδομής και έχει ιδίως την ευθύνη κατασκευής νέας υποδομής, συντήρησης και λειτουργίας της υφιστάμενης υποδομής, διαχείρισης των συστημάτων ρύθμισης και ασφάλειας της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, καθώς και όσων αρμοδιοτήτων προβλέπονται από την εθνική και κοινοτική νομοθεσία για το διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής.
 - Οι υπηρεσίες επισκευής, ανακατασκευής και συντήρησης τροχαίου και λοιπού σιδηροδρομικού υλικού, **καθώς επίσης,**
 - Η ίδρυση και λειτουργία (i) Σχολής ΟΣΕ στην οποία θα φοιτούν οι υποψήφιοι μηχανοδηγοί που επιθυμούν να αποκτήσουν άδεια από το Τμήμα Ασφαλείας Σιδηροδρόμων και (ii) Κέντρου Επαγγελματικής Κατάρτισης (ΚΕΚ) ΟΣΕ για την εκπαίδευση υπαλλήλων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων για την απόκτηση των πιστοποιητικών που προβλέπονται από τις διατάξεις της Οδηγίας 2007/59/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της 23ης Οκτωβρίου 2007 «σχετικά με την πιστοποίηση του προσωπικού οδήγησης μηχανών έλξης και συρμών στο σιδηροδρομικό σύστημα της Κοινότητας» (ΕΕ L 315/51 της 3.12.2007).
 - Κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό του.

Κάλυψη λειτουργιών αναγκών του ΟΣΕ

Για την κάλυψη των λειτουργιών αναγκών του ΟΣΕ έπειτα από την απορρόφηση του ΕΔΙΣΥ (άρθρο 2, παράγραφος 2) στο πλαίσιο προγράμματος εξυγίανσης και ανάπτυξης του ομίλου καλύπτει τους ακόλουθους τομείς λειτουργίας κατ' ελάχιστο:

- ❖ Ανάπτυξη, οικονομική διαχείριση, διοίκηση και υποστήριξη
- ❖ Σχεδίαση και διαχείριση δικτύου και εγκαταστάσεων
- ❖ Διαχείριση κυκλοφορίας
- ❖ Συντήρηση τροχαίου υλικού

Αρμοδιότητες ΕΡΓΟΣΕ

- Σύμφωνα με το Κεφάλαιο Α, άρθρο 3 του παραπάνω σχεδίου νόμου οι αρμοδιότητες του ΕΡΓΟΣΕ άρθρο 5, ορίζονται ως εξής:
 - Η μελέτη, δημοπράτηση, προμήθεια, κατασκευή, διοίκηση έργων σιδηροδρομικής υποδομής με των επ' αυτής σιδηροδρομικών συστημάτων.
 - Η παροχή υπηρεσιών προς τον ΟΣΕ σχετιζόμενων με το σχεδιασμό, ανάπτυξη και εφαρμογή των προγραμμάτων του.
 - Η διενέργεια με μέριμνά της και δαπάνες του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του δημοσίου τομέα, κατά περίπτωση, απαλλοτριώσεων και επιτάξεων ιδιοκτησιών υπέρ του Δημοσίου ή τυχόν άλλων φορέων του δημοσίου τομέα για την κατασκευή έργων σιδηροδρομικής υποδομής.
 - Η παροχή υπηρεσιών σχεδιασμού, ανάπτυξης, υποστήριξης, διαχείρισης, μελέτης, επίβλεψης και κατασκευής πάσης φύσεως έργων σε τρίτους στην Ελλάδα και το εξωτερικό.
 - Κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της.

Αρμοδιότητες ΓΑΙΑΟΣΕ

- Σύμφωνα με το Κεφάλαιο Α, άρθρο 3 του παραπάνω σχεδίου νόμου οι αρμοδιότητες του ΓΑΙΑΟΣΕ άρθρο 5, ορίζονται ως εξής:
 - Η με οποιοδήποτε πρόσφορο τρόπο μελέτη και επίλυση νομικών, πολεοδομικών, τεχνικών ή άλλων ζητημάτων προς τον σκοπό της αξιοποίησης, διαχείρισης και εκμετάλλευση ακινήτων, αστικών ή μη, που ανήκουν στην ΓΑΙΑΟΣΕ ή σε τρίτους,.
 - Η αγορά ή η πώληση ακινήτων, καθώς και η άσκηση κάθε είδους κτηματικών εργασιών και συναλλαγών.
 - Η ανάληψη και εκτέλεση οικοδομικών εργασιών εν γένει, εργασιών ανέγερσης, επισκευής, συντήρησης ή ανακαίνισης ακινήτων.
 - Η ανέγερση ή εκμετάλλευση οικιστικών, ξενοδοχειακών, τουριστικών και κάθε είδους εμπορικών εν γένει εγκαταστάσεων.

- Η οργάνωση, ανάπτυξη και εκμετάλλευση εμπορικών, βιομηχανικών ή αγροτικών ακινήτων ή εγκαταστάσεων.
- Η παροχή υπηρεσιών συμβούλου – εμπειρογνώμονος, καθώς και η εκπόνηση και η σύνταξη μελετών σκοπιμότητας, σχετικών με την αξιοποίηση, εκτίμηση, διαχείριση ή εκμετάλλευση ακινήτων, οικονομοτεχνικών μελετών, ερευνών αγοράς, μελετών βιωσιμότητας, καθώς και μελετών συναφών με την κατάρτιση επιχειρησιακού σχεδιασμού και προγραμμάτων αξιοποίησης και εκμετάλλευσης ακινήτων.
- Η ίδρυση και λειτουργία εμπορευματικών κέντρων σε ακίνητα ιδιοκτησίας της ΓΑΙΑΟΣΕ ή τρίτων.
- Η απόκτηση με αγοραπωλησία, απαλλοτρίωση ή ανταλλαγή ακινήτων.
- Η παραγωγή και πώληση ενέργειας από ανανεώσιμες πηγές ενέργειας (Α.Π.Ε.) σε ακίνητα που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ.
- Η τήρηση του μητρώου του συνόλου της ακίνητης περιουσίας που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ καθώς και της ακίνητης περιουσίας στην οποία περιλαμβάνεται σιδηροδρομική υποδομή.
- Ο Συντονισμός, υπό τις οδηγίες και την εποπτεία της Διυπουργικής Επιτροπής Αποκρατικοποιήσεων, του έργου των αρμόδιων Υπουργείων και υπηρεσιών για την ταχεία και αποτελεσματική έκδοση των διοικητικών πράξεων που είναι αναγκαίες για την αξιοποίηση των ακινήτων που διαχειρίζεται η ΓΑΙΑΟΣΕ και έχουν υπαχθεί, σύμφωνα με τα αναφερόμενα στο άρθρο 6 παρ. 5 του παρόντος, στη διαδικασία αξιοποίησης και εκμετάλλευσης σύμφωνα με τον ν. 3049/2002.
- Κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της.

Αρμοδιότητες ΤΡΑΙΝΟΣΕ

- Σύμφωνα με το Κεφάλαιο Α, άρθρο 3 του παραπάνω σχεδίου νόμου οι αρμοδιότητες του ΤΡΑΙΝΟΣΕ άρθρο 7, ορίζονται ως εξής:
 - Η παροχή υπηρεσιών έλξης για τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και επιβατών.
 - Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση αστικών, προαστιακών, περιφερειακών, υπεραστικών και διεθνών επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών, καθώς και μεταφορών πάσης φύσεως με συστήματα σταθερής τροχιάς.
 - Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση λεωφορειακών επιβατικών και εμπορευματικών μεταφορών, στην αλλοδαπή ή την ημεδαπή.
 - Η ίδρυση και λειτουργία γραφείων γενικού τουρισμού της αλλοδαπής ή της ημεδαπής, καθώς και η πρακτόρευση μεταφορικών εταιριών και γραφείων γενικού τουρισμού.
 - Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών διαχείρισης εφοδιαστικής αλυσίδας (logistics) καθώς και κάθε δραστηριότητα σχετιζόμενη με διαχείριση εφοδιαστικής αλυσίδας, όπως ενδεικτικώς, η πρακτόρευση, φύλαξη, διαλογή, ποιοτικός έλεγχος, αγορά ή μίσθωση και διατήρηση των απαιτούμενων εγκαταστάσεων (π.χ. αποθηκών, ειδικών κατασκευών κλπ), καθώς και κάθε είδους εξοπλισμού (π.χ. οχημάτων, μηχανημάτων, λογισμικού κλπ) για την παροχή των υπηρεσιών εφοδιαστικής αλυσίδας και των συναφών υπηρεσιών.
 - Η οργάνωση, εκμετάλλευση και παροχή υπηρεσιών κατάκλισης και εστίασης επιβατών.
 - Η οργάνωση και λειτουργία εργασιών κατασκευής, επισκευής και συντήρησης τροχαίου υλικού.
 - Η ανάπτυξη, οργάνωση και εκμετάλλευση μεταφορών οι οποίες αποσκοπούν στη βελτίωση της συμπληρωματικότητας του συστήματος μεταφορών της χώρας και στην αρτιότερη εξυπηρέτηση του κοινού.
 - Η ανάπτυξη κάθε δραστηριότητας που αποσκοπεί στην ανάπτυξη του μεταφορικού έργου και την άρτια εξυπηρέτηση του κοινού, όπως η παροχή υπηρεσιών τουριστικού χαρακτήρα, η εκτέλεση διαμεταφορικού έργου, η θέση σε λειτουργία και η εκμετάλλευση τηλεπικοινωνιακού δικτύου, η κατασκευή έργων σχετικών με την εκπλήρωση του σκοπού της.

- Η παροχή συμβουλευτικών υπηρεσιών και η εκπόνηση μελετών σχετικών με τις δραστηριότητές της.
- Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών τουριστικών λεωφορείων.
- Η παροχή πάσης φύσεως υπηρεσιών οδικών εμπορευματικών μεταφορών και Κάθε άλλη δραστηριότητα που προβλέπεται από το καταστατικό της.

Διαχωρισμός εθνικής σιδηροδρομικής υποδομής (άρθρο9)

Η Εθνική σιδηροδρομική υποδομή, όπως ορίζεται στην περίπτωση 16 του άρθρου 2 του περ. στ' του ν.δ. 41/2005, διαχωρίζει τις παρακάτω κατηγορίες:

- ❖ Κατηγορία 1η, "Ενεργό δίκτυο": είναι το σιδηροδρομικό δίκτυο στο οποίο διενεργούνται σιδηροδρομικές μεταφορές.
- ❖ Κατηγορία 2η, "Δίκτυο υπό κατασκευή": είναι το σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο βρίσκεται στο στάδιο της κατασκευής. Έπειτα από αυτό το στάδιο δηλαδή μετά την ολοκλήρωση των κατασκευών το δίκτυο θα είναι πάλι ενεργό οπότε θα ενταχθεί στην 1η κατηγορία.
- ❖ Κατηγορία 3η, "Ενεργό δίκτυο σε προσωρινή αναστολή λειτουργίας": είναι το σιδηροδρομικό δίκτυο στο οποίο αναστέλλεται η διενέργεια των σιδηροδρομικών μεταφορών, για διάρκεια μικρότερη του ενός έτους.
- ❖ Κατηγορία 4η, "Καταργημένο δίκτυο": είναι το σιδηροδρομικό δίκτυο το οποίο πλέον δεν διενεργούνται σιδηροδρομικές μεταφορές.

Σύσταση Ρυθμιστικής Αρχής Σιδηροδρόμων (ΡΑΣ)

Σύμφωνα με το κεφάλαιο Γ, άρθρο 21 του σχεδίου νόμου, ιδρύεται ανεξάρτητη διοικητική αρχή με την επωνυμία <<ρυθμιστική αρχής σιδηροδρόμων>> ή διαφορετικά <<ΡΑΣ>> (σε συντομογραφία), με έδρα στην Αθήνα.

Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι η εταιρία έχει λειτουργική ανεξαρτησία, διοικητική και οικονομική αυτοτέλεια καθώς και δεν υπόκειται σε έλεγχο από κυβερνητικά όργανα ή άλλη διοικητική αρχή.

Επίσης, λειτουργεί ανεξάρτητα από τον διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής, την αρχή ασφάλειας σιδηροδρομικών μεταφορών, την επιτροπή σιδηροδρομικών ατυχημάτων ή συμβάντων καθώς και από οποιαδήποτε σιδηροδρομική επιχείρηση.

Αρμοδιότητα ΡΑΣ

- Σύμφωνα με το κεφάλαιο Γ, άρθρο 27 του σχεδίου νόμου οι αρμοδιότητες της ΡΑΣ ορίζεται ως εξής:
 - Εκάστοτε αρμοδιότητες που ορίζει η Ελληνική και η Ευρωπαϊκή νομοθεσία για τον ρυθμιστικό φορέα στις σιδηροδρομικές μεταφορές.
 - Εποπτεία της λειτουργίας της σιδηροδρομικής αγοράς, καθώς και τήρηση της επικείμενης νομοθεσίας.
 - Εποπτεία εμπορευματικών μεταφορών.
 - Παρακολούθηση για την τήρηση των κανόνων ανταγωνισμού σχετικά με τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες.
 - Διερευνά ελέγχους σε περιπτώσεις προσφυγών ή αυτεπαγγέλτως σχετικά με θέματα αρμοδιότητας της.

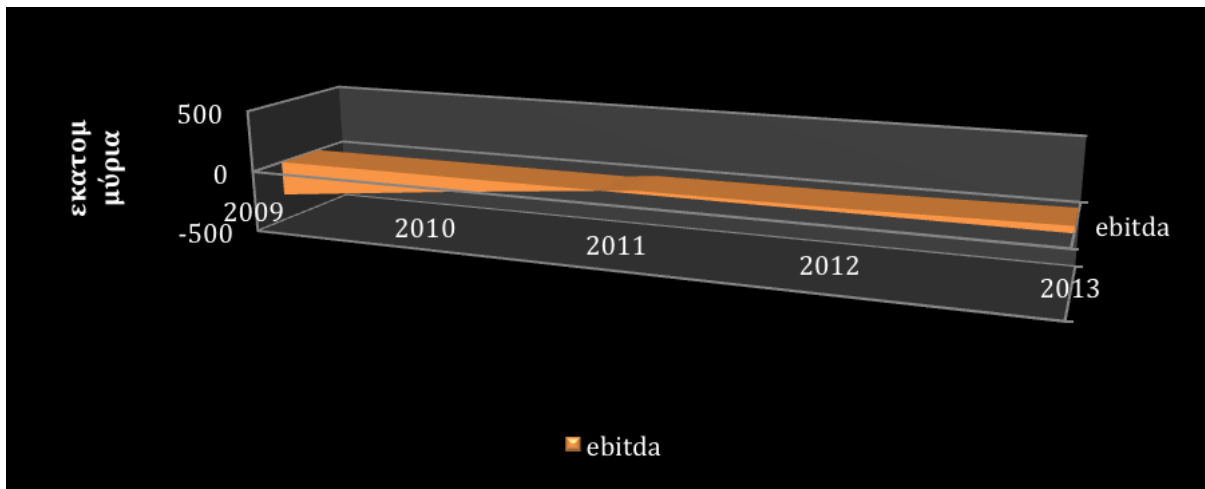
Επιπλέον, σημαντικές διατάξεις σχετικά με την λειτουργία της ΡΑΣ ορίζονται από το κεφάλαιο Γ, άρθρο31 όπου:

- i. Περίπτωση 2, άρθρο 2 του π.δ. 41/2005:
<<Φορέας χορήγησης άδειας: Η ρυθμιστική αρχή σιδηροδρόμων, στην οποία ανατίθεται η έκδοση αδειών σιδηροδρομικής επιχείρησης>>
- ii. Παράγραφος 1, άρθρο 38 του π.δ. 41/2005:
<<Ως ρυθμιστικός φορέας ορίζεται η Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων>>

** Το παρόν νομοσχέδιο βρίσκεται εις ολόκληρο στο παράρτημα στην σελίδα(...) με περισσότερες πληροφορίες και διευκρινήσεις επί του θέματος.

3.5 Ετήσια οικονομική έκθεση ΟΣΕ για την χρήση 2013

Ο Όμιλος ΟΣΕ κατάφερε να αυξήσει τα ενοποιημένα έσοδα χρήσης κατά το έτος 2013, 12% (δηλαδή 4,9ευρώ) σε σχέση με το προηγούμενο έτος και αυτό οφείλεται κυρίως στην πώληση άχρηστου υλικού. Επίσης, για τρίτη συνεχόμενη χρονιά εμφανίζει κερδοφορία και τα λειτουργικά κέρδη (EBITDA) ήταν βελτιωμένα όπως μπορούμε να διακρίνουμε το παρακάτω σχήμα.



Η οργανωτική δομή του οργανισμού κατά το έτος 2013 έχει ως εξής:

- ❖ Διεύθυνση Σιδηροδρομικών Συστημάτων
- ❖ Διεύθυνση Συντήρησης Γραμμής
- ❖ Διεύθυνση Συντήρησης Ηλεκτρομηχανολογικών Συστημάτων και Ηλεκτροκίνησης
- ❖ Διεύθυνση Κυκλοφορίας
- ❖ Διεύθυνση Στρατηγικού σχεδιασμού και ανάπτυξης
- ❖ Διεύθυνση Οικονομικών Υπηρεσιών
- ❖ Διεύθυνση Οργάνωσης και Διαχείρισης Ανθρώπινου δυναμικού
- ❖ Διεύθυνση Πληροφορικής
- ❖ Διεύθυνση προμηθειών και εφοδιασμού
- ❖ Διεύθυνση Νομικών Υπηρεσιών
- ❖ Διεύθυνση Εσωτερικού Ελέγχου
- ❖ Διεύθυνση Υποστήριξης Σιδηροδρομικού Έργου Βορείου Ελλάδος
- ❖ Υπηρεσία Υγείας και Ασφάλεια Εργασίας
- ❖ Τμήμα Διαχείρισης Ασφάλειας
- ❖ Τμήμα Πολιτικού Σχεδιασμού Έκτακτης ανάγκης
- ❖ Τμήμα Τύπου και Δημοσίων Σχέσεων

Ο Όμιλος ΟΣΕ μέσα στην έκθεση χρήσης του 2013, παρουσιάζει την στρατηγική και προοπτικές για το 2014, οι οποίες είναι οι εξής:

1. Οικονομική βιωσιμότητα
 - Αύξηση εσόδων από την διαχείριση υποδομής και μείωση δαπανών προκειμένου να διατηρηθούν μηδενικά αποτελέσματα τόκων και αποσβέσεων.
 - Μείωση λειτουργικού κόστους.
 - Καθορισμός πλαισίου τελών χρήσης υποδομής.
2. Βελτίωση ποιότητας στη διαχείριση της υποδομής και της κυκλοφορίας μέσω:
 - Βελτίωσης αποδοτικότητας των υπηρεσιών της διαχείρισης υποδομής και κυκλοφορίας.
 - Εισαγωγή νέων σύγχρονων τεχνολογιών.
3. Βελτίωση της εσωτερική αποδοτικότητας και των επιχειρησιακών διαδικασιών
 - Βελτίωση αποδοτικότητας ανθρώπινου δυναμικού.

- Βελτίωση οργανωτικής και διαδικαστικής αποτελεσματικότητας σύμφωνα με το Εθνικό και Ευρωπαϊκό πλαίσιο.
4. Εκπλήρωση των κανονιστικών απαιτήσεων για τη σιδηροδρομική αγορά
- Πιστοποίηση έργων.
 - Τυποποιημένη σύμβαση χρήσης υποδομής.

3.6 Οι "Λευκές βίβλοι" της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Το δεύτερο μισό του 2ου αιώνα είχε ως αποτέλεσμα την πτώση του μεριδίου της αγοράς στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών γι' αυτόν τον λόγο η Ευρωπαϊκή Ένωση αποφάσισε να κάνει μεταρρυθμίσεις για την ανασυγκρότηση της αγοράς, με στόχο να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητα και το μερίδιο της αγοράς.

Αρχικές μεταρρυθμίσεις

Οι πρώτες οδηγίες 91/44/ΕΟΚ, 95/18/ΕΚ, 95/19/ΕΚ και 96/48/ΕΚ τις οποίες εξέδωσε το συμβούλιο των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων ήταν στις αρχές του 1990 όπου προέβλεπαν:

- Τη διαχειριστική αυτοτέλεια των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
 - Λογιστικό διαχωρισμό της διαχείρισης των σιδηροδρομικών μεταφορών από τις υπόλοιπες μεταφορές.
 - Οικονομική εξυγίανση των σιδηροδρόμων επιχειρήσεων.
 - Την πρόσβαση στην σιδηροδρομική υποδομή σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που παρέχουν διεθνείς συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές και διεθνών ενώσεων σιδηροδρομικών επιχειρήσεων που παρέχουν υπηρεσίες διεθνών μεταφορών μεταξύ των κρατών-μελών όπου αυτές είναι εγκατεστημένες.
-
- Θέσπιση κριτηρίων για την χορήγηση, ανανέωση ή τροποποίηση αδειών σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.
 - Θέσπιση διαδικασιών για την χωρητικότητα της σιδηροδρομικής υποδομής και την χρέωση τελών χρήσης της υποδομής.
 - Τη θέσπιση της λειτουργικότητας του διευρωπαϊκού συστήματος υψηλής ταχύτητας, όσον αφορά την κατασκευή, τον σχεδιασμό, την συντήρηση και τη λειτουργία του.

Πρώτο σιδηροδρομικό πακέτο

Το 1996, η επιτροπή των Ευρωπαϊκών κοινοτήτων, αποφάσισε να εξεδώσει τη λευκή βίβλο <<Στρατηγική για την ανασυγκρότηση των σιδηροδρομικών της κοινότητας>> όπου είχε ως άξονες της στρατηγικής, την ανασυγκρότηση των σιδηρόδρομων, την οικονομικής εξυγίανσης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, την είσοδο δυνάμεων της αγοράς στις σιδηροδρομικές μεταφορές, την βελτίωση των δημοσίων σιδηροδρομικών μεταφορικών υπηρεσιών και την ολοκλήρωση των Εθνικών Σιδηροδρομικών Συστημάτων.

Έπειτα, το 2001 το συμβούλιο εξέδωσε επιπλέον οδηγίες. Πιο συγκεκριμένα 2001/12/ΕΚ, 2001/13/ΕΚ και 2001/16/ΕΚ όπου έχουν ως κύριο σκοπό την τροποποίηση των αρχικών οδηγιών προκειμένου να γίνει αποτελεσματικότητα η υπάρχουσα νομοθεσία.

- Την επέκταση των δικαιωμάτων πρόσβασης στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών,
- Τον οργανωτικό διαχωρισμό της διαχείρισης της σιδηροδρομικής υποδομής από τις λειτουργίες μεταφορών,
- Την ανάθεση λειτουργιών, όπως ο καταμερισμός σιδηροδρομικών διαδρομών, η αδειοδότηση, και η χρέωση για τη χρήση της υποδομής σε φορείς ή εταιρίες που δεν παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών,
- Το λογιστικό διαχωρισμό μεταξύ των επιβατικών και εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών,
- Την ισχύ των αδειών σε όλη της Ευρωπαϊκή Ένωση,
- Την ενημέρωση της Επιτροπής για όλες τις άδειες που έχουν εκδοθεί,
- Την απαίτηση παροχής πιστοποιητικού ασφαλείας για όλο το τροχαίο υλικό και τα μέλη του προσωπικού ασφαλείας, ιδίως των οδηγών,
- Τη θέσπιση πλαισίου για τον καταμερισμό και τα τέλη χρήσης της υποδομής,
- Τη δημοσίευση δήλωσης δικτύου από τον διαχειριστή της υποδομής, με πληροφορίες για το δίκτυο τις συνθήκες πρόσβασης, τον καταμερισμό χωρητικότητας και τη δομή των τελών χρώσης,
- Τη σύσταση ανεξάρτητων Ρυθμιστικών Φορέων,
- Τη θέσπιση της διαλειτουργικότητας του συμβατικού διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος όσον αφορά την κατασκευή, τον σχεδιασμό, την συντήρηση και τη λειτουργία του.

Δεύτερο σιδηροδρομικό πακέτο

Το έτος 2001 έκτος από τις οδηγίες τις οποίες εξέδωσε η επιτροπή, εξέδωσε την λευκή βίβλο με τίτλο <<Η Ευρωπαϊκή πολιτική μεταφορών με ορίζοντα το έτος 2010: η ώρα των επιλογών>> όπου είχε ως προοπτική την βελτίωση της ασφάλεια, της διαλειτουργικότητας και του ανοίγματος της αγοράς εμπορευμάτων μεταφορών. Επιπλέον, ιδρύθηκε ένας <<Ευρωπαϊκός Οργανισμός Σιδηροδρόμων>> (ΕΟΣ), ο οποίος, θα είναι υπεύθυνος να παρέχει τεχνική βοήθεια στα κράτη- μέλη που αφορούν θέματα ασφάλειας και διαλειτουργικότητας.

Οι προτάσεις:

- Τη θέσπιση κοινών στόχων και μεθόδων ασφάλειας σε όλα τα κράτη-μέλη.
- Τη θέσπιση κοινών αρχών για την διαχείριση, ρύθμιση και επίβλεψη της ασφάλειας.

- Τη σύσταση μιας Αρχής Ασφάλειας και ενός Φορέα Διερεύνησης Σιδηροδρομικών Ατυχημάτων και Συμβάντων σε κάθε κράτος μέλος.
- Τη θέσπιση συνθηκών για τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συστήματος υψηλής ταχύτητας όσον αφορά την κατασκευή, σχεδιασμό, θέση σε λειτουργία, αναβάθμιση την ανανέωση, λειτουργία και συντήρηση, συνθήκες ασφάλειας και υγιεινής του προσωπικού που συμβάλλει στη λειτουργία του.
- Την επέκταση των δικαιωμάτων πρόσβασης των διεθνών εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών σε όλο το δίκτυο από τον Ιανουάριο 2006.
- Την επέκταση των δικαιωμάτων πρόσβασης όλων των εμπορευματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών σε όλο το δίκτυο από τον Ιανουάριο 2007.

Τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο

Το τρίτο σιδηροδρομικό πακέτο εκδόθηκε το 2007, όπου, αποτελείται από τις οδηγίες 2007/58/ΕΚ, 2007/59/ΕΚ και τους κανονισμούς (ΕΚ) 1370/2007, (ΕΚ) 1371/2007 καθώς και (ΕΚ) 1372/2007 που περιλαμβάνουν

- Την εισαγωγή δικαιωμάτων ανοιχτής πρόσβασης σε διεθνείς επιβατικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένου του cabotage έως το 2010.
- Τη θέσπιση μιας ευρωπαϊκής άδειας οδήγησης.
- Τη θέσπιση ελάχιστων προδιαγραφών ποιότητας των επιβατικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών.

Το 2012 ολοκληρώθηκαν οι προτεινόμενες τροπολογίες καθώς και η αναδιατύπωση αυτή αποσκοπούσε στην απλούστευση και ενοποίηση (κωδικοποίηση) της υπάρχουσας νομοθεσίας (τριών πρώτων πακέτων) και στον εκσυγχρονισμό της νομοθεσίας για την αντιμετώπιση σημαντικών περιοχών προβλημάτων που έχουν εντοπιστεί στην σιδηροδρομική αγορά την τελευταία δεκαετία και φορούν κυρίως στο χαμηλό επίπεδο ανταγωνισμού, την ανεπαρκή ρυθμιστική επίβλεψη και τα χαμηλά επίπεδα δημοσίων και ιδιωτικών σιδηροδρομικών επενδύσεων.

Σημερινή κατάσταση

Ετοιμάζεται ένα τέταρτο σιδηροδρομικό πακέτο όπου ο σκοπός αυτού είναι:

- Βελτίωση της ποιότητας και αποδοτικότητας των υπηρεσιών που παρέχουν οι σιδηρόδρομοι.
- Ενίσχυση της απόδοσης και της ανταγωνιστικότητας.

Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι το τέταρτο πακέτο περιλαμβάνει το άνοιγμα των εθνικών αγορών επιβατικών μεταφορών με στόχο την ένταση της ανταγωνιστικής πίεσης στις εθνικές

σιδηροδρομικές αγορές, και προτάσεις επί της διακυβέρνησης του διαχειριστή υποδομής με στόχο την εξασφάλιση ίσης πρόσβασης στην υποδομή.

3.7 Σιδηροδρομικά Μέσα εντός πόλεως

Ο προαστιακός σταθμός συνδέει τα κέντρα με τα προάστια ή ακόμα και κοντινές πόλεις. Η διαφορά με το μετρό είναι ότι εξυπηρετεί κυρίως περιοχές εκτός πόλεως(προάστια) και είναι επίγειος. Αντίθετα, η διαφορά με τα υπεραστικά λεωφορεία είναι ότι κάνει συχνότερα δρομολόγια καθώς επίσης κινείται με ηλεκτρική ενέργεια. Επίσης, έχουν διαφορετική τιμολογιακή πολιτική με τα υπεραστικά λεωφορεία ενώ στον προαστιακό και μετρό είναι ενιαία εισιτήρια ή κάρτες. (βικιπαίδεια)

Υπάρχει μόνο ένα δίκτυο στην Ελλάδα το οποίο είναι στην Αθήνα, αν και κατασκευάζονται υποδομές υποστήριξης του μετρό και στην Θεσσαλονίκη. Το δίκτυο της Αθήνας είναι υπογείως καθώς και επίγειος. Εξυπηρετεί της διαδρομές από τον Πειραιά έως το αεροδρόμιο. Επιπλέον, αποτελείται από τρεις γραμμές και 61 σταθμούς, όπου λειτουργούν σε καθημερινή βάση. (βικιπαίδεια). Επίσης, με την συγκοινωνία του μετρό μετακινούνται καθημερινά περίπου 480.000 επιβάτες, ενώ, υπολογίζεται ότι μειώθηκαν οι ρύποι 8% λόγω ότι με την χρήση του μετρό μειώθηκαν αισθητά οι χρήσεις αυτοκινήτων. Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι το μετρό έχει αναβαθμίσει της μεταφορές στην Ελλάδα δίνοντας της δυνατότητα στο επιβατικό κοινό να μετακινηθεί γρήγορα, οικονομικά και κυρίως με ασφάλεια, καθώς, υπάρχουν συστήματα ασφαλείας που λειτουργούν 24 ώρες καθημερινά.

Επίσης, ο ηλεκτρικός σταθμός περιέχει 3 γραμμές εκ των οποίων η πρώτη γραμμή λειτουργεί από το 1969 ενώ οι άλλες δυο από το 2000. Το μεγαλύτερο μέρος είναι επίγειο (Επίγειο είναι επίσης και ένα κομμάτι στην ανατολική Αττική το οποίο είναι κοινό με τον προαστιακό σταθμό), ενώ, είναι υπογείως σε ένα μικρό μέρος στο κέντρο της πόλης.(βικιπαίδεια)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Οδικό δίκτυο

4.1 Ιστορική Αναδρομή Χερσαίων Μεταφορών

Η μετακίνηση ενός προσώπου ή ενός πράγματος από έναν τόπο σε έναν άλλο που πραγματοποιείται στη στεριά ονομάζεται «Χερσαία Μεταφορά». Οι μετακινήσεις στην Γη μπορούν να κατηγοριοποιηθούν σε «οδικές» και «σιδηροδρομικές». Εδώ και πάρα πολλά χρόνια μεγάλο είναι το ζήτημα που τίθεται όσο αναφορά το πώς θα γεφυρώνεται η απόσταση μεταξύ των χωριών, των εδαφικών εκτάσεων της Ελλάδας. Το μεγαλύτερο μέρος της έκτασης της Χώρας καλύπτεται από βουνά και αυτό αποτελεί ανασταλτικό εμπόδιο στις μετακινήσεις από ξηράς δυσχεραίνοντας έτσι την μετάβαση από τον έναν τόπο στον άλλο. Τα υψώματα της Ελλάδας που δύσκολα κανείς μπορεί να προσπεράσει, οι αλυσίδες των βουνών, και στιδήποτε εμπόδιζε την δίοδο ήταν βασικός παράγοντας χάρη στον οποίο καθυστερούσε η κατασκευή και επέκταση του «οδικού δικτύου». Η παρθενική συγκοινωνιακή οδός που δημιουργήθηκε στην Ελλάδα αποτέλεσε δημιούργημα «Ρωμαίων κατακτητών» για την διευκόλυνση της στρατιωτικής τους κυριαρχίας στον Ελλαδικό Χώρο. Η Οδός αυτή ονομάζεται «Εγνατία» ξεκινώντας από «το Δυρράχιο και μέσω της Θεσσαλονίκης κατέληγε στο Βυζάντιο». Έπειτα, η κατάληψη της χώρας από τον Τουρκικό στρατό, εξασφαλίστηκε καθώς το σύνολο του μεγάλου αριθμού οικημάτων και οι μικροί οικισμοί της υπαίθρου ενώθηκαν με προσιτούς «λιθόστρωτους δρόμους».

Όταν η Ελλάδα ανέκτησε την ελευθερία της από τους Τούρκους όπου ήταν υπόδουλη, δημιουργήθηκε ένα σύνολο σχεδιασμένων και χρονικά καθορισμένων ενεργειών που αφορούσε στην κατασκευή και συντήρηση οδών. Το πρόγραμμα αυτό εν τέλει δεν υλοποιήθηκε. Μέχρι και το 1881 δημιουργήθηκαν πάρα πολλές λωρίδες εδάφους με απώτερο σκοπό την διεξαγωγή συγκοινωνίας, ενώνοντας οικισμούς, πόλεις με λιμάνια. Έπειτα, πραγματοποιήθηκαν αρκετές ενέργειες, χωρίς όμως να έχουν κάποιο ουσιαστικό αντίκρυσμα. Το έτος 1950 αποτελεί σημαντικό σταθμό για την κατασκευή και συντήρηση οδών σημαίνοντας την αφετηρία μίας νέας περιόδου. Αντιμετωπίστηκαν με επιτυχία αρκετά εμπόδια, και αποκτήθηκαν εφόδια για ένα σύμπλεγμα επικοινωνιακών και συγκοινωνιακών οδών που ανήκει σε λωρίδες εδάφους, το οποίο υφίσταται και εξαπλώνεται διευκολύνοντας ελλείψεις βασικών πραγμάτων του λαού.

Η τρισδιάστατη μορφή των ανωμαλιών του εδάφους της Ελλάδας, με την μακρόστενη και σε μεγάλος ύψος αλυσίδα των βουνών της «Πίνδου», διερχόμενη από το κύριο τμήμα της «Ελλάδας και της Πελοποννήσου», απαρτίζεται από δύσβατα εμπόδια. Τα εμπόδια αυτά δυσκολεύουν την μετάβαση από ένα μέρος σε ένα άλλο, κυρίως μεταξύ στη «Δυτική και Ανατολική Ελλάδα», πράγμα βέβαιο που υπάρχει δυνατότητα να προσπελαστεί με δαπανηρές κατασκευές. Μεταξύ της Δυτικής και Ανατολικής Ελλάδας δεν υφίσταται «Σιδηροδρομική Γραμμή».

Η Πίνδος είναι μία οροσειρά όπου συναντάται στη φύση, γεννώντας δυσκολίες στην συγκοινωνίας. Η οροσειρά της «Πίνδου», που βρίσκεται ανάμεσα σε «ανατολικές και δυτικές περιοχές», είναι η αιτία για σοβαρά ζητήματα. Τα ζητήματα αυτά ασχολούνται με την δημιουργία περάσματος το οποίο θα τέμνει κάθετα προς ένα κατά μήκος νοητό άξονα την Πίνδο με αποτέλεσμα να αξιώνονται πολλά έξοδα. Το ζήτημα διεκπεραιώθηκε με επιτυχία καθώς οι ευνοϊκές συνθήκες συνέβαλλαν στην δημιουργία τεσσάρων ευκαιριών «οδικής επικοινωνίας»:

- η παραλιακή οδός Ιτέας-Ναυπάκτου- Αργινίου,
- ο δρόμος από Λαμία- Καρπενήσι- Αργίνιο,

- ο δρόμος Ιωαννίνων- Καλαμπάκας, με δίοδο την Κατάρρα και
- η οδός Ιωαννίνων- Κόνιτσας- Σιάτιστας.

Μολονότι, υπήρξε σταδιακή βελτίωση και προσπεράστηκαν οι δυσχέρειες, το πέρασμα το οποίο θα τέμνει κάθετα προς ένα κατά μήκος νοητό άξονα την Πίνδο συνεχίζει να παρουσιάζει προβλήματα ιδιαίτερα κατά τη διάρκεια του χειμώνα καθώς απαγορεύεται η διέλευση λόγω του ότι «πέφτει πολύ χιόνι». Για παράδειγμα, ο δρόμος που οδηγεί στην «Κατάρρα» λόγω του χιονιά απαγορεύει την διέλευση τόσο των πεζών όσο και των οχημάτων.

Ωστόσο, η ολοκλήρωση του έργου της «Εγνατίας Οδού», όπου θα διέρχεται από «Ηγουμενίτσα διά των Ιωαννίνων, το Μέτσοβο, την Κοζάνη, τη Βέροια και θα φτάνει ως τη Θεσσαλονίκη και μέσω της Ξάνθης και της Αλεξανδρούπολης θα περνά στην Τουρκία». Η απόσταση ανάμεσα στα δύο άκρα της οδού θα περιλαμβάνει 750 χλμ. από τα οποία τα 280 χλμ. θα αποτελούν το μήκος των υψωμάτων. Ακόμη, η Εγνατία Οδός θα επικοινωνεί με «τον άξονα Θεσσαλονίκης- Ευζώνων». Το 1976 το «εθνικό οδικό δίκτυο» έφτανε τα 8700χλμ. και το «επαρχιακό δίκτυο» περισσότερα από 28000χλμ.

Εμπόδια ωστόσο δημιουργούνται και στην περιοχή της «Πελοποννήσου», καθώς εκτεταμένη έκταση σε μεγάλο υψόμετρο, η οποία περιβάλλεται από βουνά και βρίσκεται στο κέντρο της «Τρίπολης», δυσκολεύει την μετάβαση από τον ένα τόπο στον άλλο. Σε όλα τα μέρη οι συγκοινωνιακές οδοί επωφελούνται «τα βυθίσματα, τις λεκάνες, τις κλίσεις» των κεντρικών γραμμών των αλυσίδων με βουνά ή των επιμηκών πεδιάδων που περιτριγυρίζονται από βουνά και περιέχουν ρεύματα γλυκού νερού που καταλήγουν στην θάλασσα. Οι κλίσεις αυτές φανερώνουν το θετικό στοιχείο να κινούνται «από τον βορρά προς το Νότο και από την Ανατολή προς τη Δύση». Η πεδιάδα που βρίσκεται ανάμεσα σε βουνά γνωστή με την ονομασία «κουιάδα των Τεμπών», αποτελεί ανησυχητική οδική αρτηρία καθώς από εκεί περνά η «Εθνική οδός Αθηνών-Θεσσαλονίκης» και η «σιδηροδρομική γραμμή» αποτελεί την μοναδική διέλευση από την «Θεσσαλία προς τη Μακεδονία».

Οι συγκοινωνιακοί Οδοί στην «Κεντρική- Ανατολική Μακεδονία και Θράκη» επωφελούνται από τα «βυθίσματα» και τις επιμήκεις πεδιάδες που περιτριγυρίζονται από βουνά και περιέχουν ρεύματα γλυκού νερού που καταλήγουν στην θάλασσα αλλά και από τη μικρού ύψους «παραλιακή λωρίδα». Η κύρια συγκοινωνιακή οδός της Αθήνας, με το Δυτικό μέρος της Στερεάς Ελλάδας διεκπεραιώνεται διά της Βόρειας Πελοποννήσου. Η επικοινωνία ωστόσο της Αθήνας με την Πελοπόννησο γίνεται με την διαπεραίωση(μεταφορά στην απέναντι ακτή) των μεταφορικών μέσων στο «θαλάσσιο στενό Ρίου-Αντιρρίου» με φάρδος 1850μ.

Η πτώση του όγκου χύματος και βράχων λόγω ισχυρών βροχοπτώσεων αποτελεί μείζον ζήτημα για την πρωτεύουσα ιδιαίτερα την χειμερινή περίοδο καθώς απαγορεύουν την διέλευση αμαξιών λεωφορείων και γενικά μεταφορικών μέσων. Η καταστροφή της σκληρής επιφάνειας, των πετρωμάτων λόγω της βροχής αποκόλλα μέρος από τα βουνά με αποτέλεσμα να αποκόπτουν τον δρόμο και να διακόπτεται η συγκοινωνία. Το ζήτημα αυτό χρίζει άμεσης προσέγγισης έτσι ώστε να ληφθούν οι απαραίτητες αποφάσεις για να μην υπάρξουν ατυχήματα και θύματα.

Τα τροχοφόρα οχήματα που κινούνται με δική τους μηχανή στον Ελλαδικό Χώρο είναι παραπάνω από 1000000. Μέσα σε αυτά ανήκουν τα αμάξια ιδιωτικής χρήσης, τα πολυθεσία επιβατικά αυτοκίνητα που χρησιμοποιούνται ως μέσα μαζικής μεταφοράς είτε για μετακινήσεις μέσα στην πόλη είτε για μετακινήσεις έξω από τα όρια της πόλης. Ακόμη, υπάρχουν αυτοκίνητα που μεταφέρουν φορτία όπως αντικείμενα αγοραπωλησίας, εμπορίου ή ακόμη και εμπορεύματα που αλλοιώνονται εύκολα.

Τέλος στην Ελλάδα αντιμετωπίζεται κυκλοφοριακή συμφόρηση τα τελευταία χρόνια και υφίσταται ρύπανση του περιβάλλοντος κυρίως από τις εξαμίσεις των οχημάτων. Αυτό οφείλεται στο ότι τα οχήματα κάθε έτος είναι 150000 περισσότερα ενώ ουσιαστικά ένα μεταφορικό μέσο αντιστοιχεί σε 9 ανθρώπους. (liverpedia.gr)

4.2 Ενδομεταφορές

Στις 25 Οκτωβρίου του 1993 εισήχθηθε θεσμός και επιβλήθηκε ο υπ' αριθμόν 3118/93, σύνολο υποχρεωτικών κανόνων με σκοπό τη ρύθμιση των «χερσαίων αερομεταφορών (καμποτάζ)». Επεξηγηματικά σημαίνει πως εκτελούνται δραστηριότητες στον κλάδο των μετακινήσεων στο εσωτερικό μίας χώρας από μία μεταφορική εταιρεία σε ένα άλλο κράτος μέλος. Δηλαδή, αφορά δραστηριότητες που προσφέρουν σε ένα κράτος, πρόσωπα που έναντι αμοιβής μεταφέρουν εμπορεύματα /φορτία από έναν τόπο σε ένα άλλο, δίχως να διαμένει σε αυτό μόνιμα. Οι μεταφορείς στα όρια μίας «Διεθνούς Μεταφοράς», όταν είναι σε μία «χώρα υποδοχής», θεωρούν πως να κάνουν άλλη μια μετακίνηση ακόμη στη χώρα πριν μεταβούν στα επισήμως αναγνωρισμένα όρια του κράτους, αντί να επανέλθουν δίχως κάποιο εμπόρευμα. Σύμφωνα με τον υπ' αριθμόν 3118/93 «κανονισμό του της ΕΟΚ» παρέχονται ευνοϊκές συνθήκες στις εταιρείες μεταφορών που έχουν «κοινοτική άδεια», η οποία έχει συνταχθεί επίσημα από Κ-Μ ωα προσφέρουν «υπηρεσίες οδικών εμπορευματικών μεταφορών άλλο κράτος» με τον όρο οι «υπηρεσίες» να προσφέρονται σε «προσωρινή βάση».

Στις 30/07/98, η απόλυτη απαλλαγή από το σύνολο των ενεργειών που αφορούν τις «αερομεταφορές» διατηρείται ως όριο «προσωρινού χαρακτήρα» αφού αφήνει τα «κράτη-μέλη» κάνουν αίτηση από την «Επιτροπή» για χορήγηση άδειας «ρήτρας διασφάλισης» αν τυχόν συμβεί μη κανονική λειτουργία της «αγοράς λόγω των ενδομεταφορών».

4.3 Οδικές Εμπορευματικές Μεταφορές

Σύμφωνα με το «Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων», εμπορευματικές μεταφορές θεωρούνται οι μετακινήσεις των αντικειμένων που τίθενται για εμπόριο με αυτοκίνητα για την μεταφορά φορτίων με την ονομασία, «Φορτηγά Δημόσιας Χρήσης (Φ.Δ.Χ)», με την προϋπόθεση την πληρωμή των μεταφορικών εξόδων. (Υπουργείο Υποδομών, 2010)

Οι «Εμπορευματικές Μεταφορές» χωρίζονται σε:

- «Διεθνείς Εμπορευματικές Μεταφορές»: καθίστανται οι μετακινήσεις οι οποίες πραγματοποιούνται με «Φ.Δ.Χ» τροχοφόρα οχήματα «Μεικτού Βάρους 8001 χιλιόγραμμα», από το εσωτερικό στο εξωτερικό και αντίστροφα. Οι μετακινήσεις αυτές μπορούν να πραγματοποιηθούν όχι μόνο από «μεταφορικές εταιρείες» που ιδρύονται βάσει της ισχύουσας νομολογίας αλλά και για εταιρείες μεταφοράς όπου εκτελούν κατά την ίδρυσή τους «είτε εθνικές είτε διεθνείς μεταφορές».
- «Εθνικές Εμπορευματικές Μεταφορές»: είναι οι μετακινήσεις οι οποίες εκτελούνται με Φ.Δ.Χ οχήματα «Μεικτού Βάρους πάνω από 8001 χιλιόγραμμα» στο εσωτερικό της Ελλάδας. Οι μεταφορές αυτές πραγματοποιούνται από «μεταφορικές εταιρείες» που ιδρύονται βάσει της ισχύουσας νομολογίας αλλά και για εταιρείες μεταφοράς όπου εκτελούν κατά την ίδρυσή τους «είτε εθνικές είτε διεθνείς μεταφορές».

- «Νομαρχιακές Εμπορευματικές Μεταφορές» : εκτελούνται από οχήματα Φ.Δ.Χ με «Μεικτό Βάρος 8000 χιλιόγραμμα» στην τοποθεσία όπου είναι εγκατεστημένη. Οι «Νομαρχιακές Μεταφορές» πραγματοποιούνται από «μεταφορικές εταιρείες» που ιδρύονται βάσει της ισχύουσας νομολογίας αλλά και για εταιρείες μεταφοράς όπου εκτελούν κατά την ίδρυσή τους «Νομαρχιακές μεταφορές».
- «Ειδικές Μεταφορές Πετρελαιοειδών» : εκτελούνται από Φ.Δ.Χ «Μεικτού Βάρους μέχρι 8000 χιλιόγραμμα» για «Νομαρχιακές Μεταφορές» και «Μεικτού Βάρους πάνω από 8001 χιλιόγραμμα» για «Εθνικές και Διεθνείς Μεταφορές» με συγκεκριμένα φορτηγά με βυτία μεταφέροντας «καύσιμα, θερμή άσφαλτο». Οι μεταφορές αυτές καυσίμων μπορούν να πραγματοποιηθούν από «μεταφορικές εταιρείες» που ιδρύονται βάσει της ισχύουσας νομολογίας, αλλά και για εταιρείες μεταφοράς, προϊόντων που παράγονται από την κατεργασία αργού πετρελαίου, εκτελώντας κατά την ίδρυσή τους «είτε εθνικές είτε διεθνείς μεταφορές».

4.3.1 Έρευνα Οδικών Εμπορικών Μεταφορών

Σύμφωνα με το δελτίο Τύπου που εξέδωσε η Ελληνική Στατιστική Αρχή στις 30 Ιανουαρίου του 2014, παρουσιάζει τα ευρήματα που απορρέουν από την συστηματική εξέταση του κλάδου «οδικών εμπορευματικών μεταφορών». Σύμφωνα με τον 1172/98, υποχρεωτικό κανόνα που ρυθμίζει τη λειτουργία ενός οργανωμένου συνόλου του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, διεξάγεται συστηματική επιστημονική εξέταση του κλάδου των μετακινήσεων αντικειμένων εμπορίου με κάποιο όχημα από τον έναν τόπο στον άλλο. Στόχος της συστηματικής αλλά και οργανωμένης συγκέντρωσης πληροφοριών, είναι η παρατήρηση και η εξαγωγή συμπερασμάτων, των μετακινήσεων των εμπορευμάτων από ένα τόπο σε έναν άλλο, που πραγματοποιούνται με χερσαία μεταφορικά μέσα τοποθετημένα στην κατάλληλη θέση σε κάθε Κράτος-Μέλος αλλά και η παρατήρηση της απόστασης που διανύει ένα χερσαίο μέσο μεταφοράς για να μεταβεί από ένα μέρος σε άλλο. (Δελτίο Τύπου ΕΛΣΤΑΤ, 2014)

ΠΙΝΑΚΑΣ 1: Αριθμός φορτηγών οδικών εμπορευματικών μεταφορών, εθνικών και διεθνών, ταξινομημένων στην Ελλάδα, κατά είδος ιδιοκτησίας, και μεταφορικό έργο σε τόνους και τονοχιλιόμετρα, έτους 2012

Είδη Φορτηγών OEM	Αριθμός Φορτηγών			Βάρος Μεταφερθέντων Εμπορευμάτων(χιλ. τόνοι)			Τονοχιλιόμετρα (χιλ. τχμ)		
	2012	2011	Μεταβολή %	2012	2011	Μεταβολή %	2012	2011	Μεταβολή %
Ι.Χ. Φορτηγά που εκτελούν Εθνικές Μεταφορές	60.584	67.482	-10,22	286.526,50	411.846,68	-30,43	6.170.113,77	6.994.548,34	-11,79
Δ.Χ. Φορτηγά που εκτελούν Εθνικές Μεταφορές	19.496	18.182	7,23	107.272,45	89.573,32	19,76	9.876.209,98	9.624.624,57	2,61
Δ.Χ. Φορτηγά που εκτελούν Διεθνείς Μεταφορές	1.861	1.579	17,86	6.324,89	3.908,76	61,81	4.370.038,71	3.806.643,52	14,80
Σύνολο Φορτηγών	81.941	87.243	-6,08	400.123,83	505.328,75	-20,82	20.416.362,46	20.425.816,43	-0,05

Τονοχιλιόμετρα:βάρος μεταφερθέντων εμπορευμάτων x διανυθείσα απόσταση

ΙΧ : Όχημα ιδιωτικής χρήσεως

ΔΧ : Όχημα δημοσίας χρήσεως

Η κατάσταση που προκύπτει από την συστηματική εξέταση των οδικών εμπορευματικών μεταφορών, είναι ότι το 2012 ολοένα και μικρότερο φόρτωμα των αγαθών που μεταφέρονται με αυτοκίνητα για τη συγκεκριμένη μεταφορά φορτίων συνέβη συγκριτικά με το έτος 2011. Ειδικότερα τα εμπορεύματα που μεταφέρθηκαν το 2012 με οχήματα Ι.Χ όπου το σημείο αναχώρησης και άφιξης τους βρισκόταν στην Ελλάδα, αριθμούσαν τα 286.526,5 χιλ. τόνους και 6.170.113,77 χιλ. τονοχιλιόμετρα συγκριτικά με το 2011 όπου η μεταβολή ήταν 30,43%(Βάρος μεταφερθέντων εμπορευμάτων- χιλ. τόνοι) και 11,79%(τονοχιλιόμετρα- χιλ.τχμ) ανάλογα. Επίσης, το 2012 «το βάρος» των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν με οχήματα Δ.Χ όπου το σημείο αναχώρησης και άφιξης τους βρισκόταν στην Ελλάδα, ήταν 107.272,45 χιλ. τόνοι και 9.876.209,98 τονοχιλιόμετρα με αποτέλεσμα την ανάκαμψη του ποσοστού της μεταβολής συγκριτικά με το 2011 σε 19,76% και 2,61% ανάλογα. Τέλος, 2012 «το βάρος» των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν με οχήματα Δ.Χ, με ή χωρίς φορτίο με σημείο αναχώρησης και άφιξης σε δύο διαφορετικά κράτη μέλη ή από κράτη μέλη σε τρίτη χώρα ή μεταξύ τρίτων χωρών, ήταν 6.324,89 χιλ. τόνοι και 4.370.038,71 χιλ. τονοχιλιόμετρα παρουσιάζοντας αυξημένα αποτελέσματα συγκριτικά με το 2011 όπου η μεταβολή ήταν 61,81% και 14,80% ανάλογα.

4.3.2 Νόμος υπ' αριθμόν 3887: Δημόσιες υπεραστικές μεταφορές επιβατών

Άρθρο 1

- Στο Άρθρο 1 του Νόμου υπ' αριθμό 3887 (ΦΕΚ Α' 174/30-09-2010) περιγράφεται ο σκοπός της ύπαρξης του νόμου όπου θα εξηγηθεί παρακάτω. Αρχικά, απώτερος στόχος είναι η προφύλαξη της διαρκής εισφοράς κρατικών μετακινήσεων που αφορούν την επικοινωνία των ανθρώπων έξω από τα όρια μιας πόλης. Επίσης, στο άρθρο αναφέρεται η διαφύλαξη της ύπαρξης και διάθεσης μεγάλου επιπέδου «δημόσιων υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών» από οργανισμούς κρατικούς είτε οργανισμούς που αφορούν ένα ιδιώτη με την μικρότερη δαπάνη. Ακόμη, αφορά στην τακτοποίηση της εκχώρησης άδειας για χρησιμοποίηση δρόμων που αφορούν την επικοινωνία εκτός των ορίων της πόλης έτσι ώστε να αποδώσει όσο γίνεται περισσότερο σε «αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιων οδικών και υπεραστικών μεταφορών».
- Οι «δημόσιες οδικές υπεραστικές μεταφορές επιβατών» που παρέχονται σε ένα σύνολο ανθρώπων δίχως διαχωρισμούς σε διαρκή «βάση» ονομάζονται «Υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ)». Οι υπηρεσίες αυτές συντονίζονται μέσω των υποχρεωτικών κανόνων που επιβάλλει το κείμενο του νομοθετήματος «ΕΚ 1370/2007» του γραπτού αυτού κανόνα δικαίου και των ρυθμιστικών εφαρμογών που κυκλοφορούν.
- Ο γραπτός αυτός κανόνας δικαίου που τίθεται από την Πολιτεία δεν γίνεται πράξη στις:
 - a. Στις μετακινήσεις που αφορούν την επικοινωνία μέσα στην πόλη, των ανθρώπων που ταξιδεύουν με μεταφορικό μέσο, δηλαδή στις «αστικές δημόσιες οδικές μεταφορές».
 - b. Στις μετακινήσεις των ανθρώπων χρησιμοποιώντας πολυθεσία επιβατικά αυτοκίνητα ως μέσο μεταφοράς
 - c. Στις μετακινήσεις ανθρώπων με μεταφορικά μέσα που χρησιμοποιούνται για ορισμένο χρονικό διάστημα με καταβολή αντιτίμου στον ιδιοκτήτη του εκτός του «δικτύου αστικών ή υπεραστικών γραμμών».

Άρθρο 2

Δημόσιες Οδικές Μεταφορές

- Το σύμπλεγμα επικοινωνιακών και συγκοινωνιακών οδών των «Δημόσιων Αστικών και Υπεραστικών Οδικών Μεταφορών» των ανθρώπων που μετακινούνται με μεταφορικά μέσα, βοηθά τους ανθρώπους να ικανοποιήσουν την επιθυμία τους για μεταφορά, με συγκεκριμένες διαδρομές που ακολουθούνται για να φτάσουν στον προορισμό τους. Σε αυτά τα δρομολόγια μπορεί να ενταχθεί ο οποιοσδήποτε επιβάτης με την προϋπόθεση της καταβολής αμοιβής για την μεταφορά του.
- Εδαφικές εκτάσεις όπου έχουν ενταχθεί στην κατηγορία των «αστικών περιοχών» κατά την αρχή επιβολής αυτού του νομοθετήματος, έχουν την δυνατότητα να εξακολουθούν να έχουν αυτή την ονομασία. Μέσα στα πλαίσια των «αστικών περιοχών» οι μετακινήσεις ανθρώπων μέσω δημόσιων μεταφορικών μέσων όπως λεωφορεία, θα γίνονται από κατευθύνσεις που αφορούν την επικοινωνία μέσα στην πόλη και που ανήκουν στο «δίκτυο αστικών επιβατικών μεταφορών». Επίσης, οι υπάρχουσες αλλά και καινούργιες

κατευθύνσεις εντός της πόλης διέπονται από το νομοθέτημα όπως διέπονται και οι μεταβολές και εξαπλώσεις αυτών.

- Οι «Δημόσιες Οδικές Μεταφορές» ανθρώπων με κάποιο μεταφορικό μέσο έξω από τα όρια των «αστικών περιοχών» τοποθετούνται στο σύμπλεγμα «Δημόσιων Υπεραστικών Οδικών Μεταφορών» των ταξιδιωτών, που έχουν να κάνουν με «τοπικές» πορείες.
- Οι υπάρχουσες διαδρομές που αφορούν την επικοινωνία έξω από τα όρια μιας πόλης (υπεραστικές γραμμές), εξακολουθούν να αποκαλούνται Υπεραστικές, έως ότου χαθεί η νομική ισχύς του νομοθετήματος.
- Οι καινούργιες διαδρομές που αφορούν την επικοινωνία έξω από τα όρια της πόλης υποδεικνύονται από αυτό το νομοθέτημα.

Άρθρο 3

Αρμόδιες Αρχές

- Σύμφωνα με το Άρθρο 2 του ΕΚ 1370/2007 η «Εθνική Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών» είναι εξουσιοδοτημένη να μεσολαβεί δραστικά στις «Δημόσιες Υπεραστικές» μετακινήσεις ανθρώπων με μεταφορικά μέσα με σκοπό τον καθορισμό της εξέλιξης της, την εισαγωγή θεσμών για να προστατευτεί η παροχή στους επιβάτες μεταφορικών μέσων δίχως διαχωρισμούς.
- Οι εδαφικές περιοχές στις οποίες εκτείνεται η δικαιοδοσία μίας αρχής, είναι υπεύθυνες «τοπικές αρχές» που δραστηριοποιούνται μέσα στα σύνορα που ανήκουν, κατόπιν του «Άρθρου 2 του ΕΚ 1370/2007». Άρα είναι αρμόδιες:
 - a. Να επιβλέπουν τους συλλόγους ή οργανισμούς που προσφέρουν «δημόσιες υπηρεσίες» για μετακινήσεις ανθρώπων από τον ένα τόπο στον άλλο.
 - b. Να θέτουν προτάσεις στην υπεύθυνη «Εθνική Αρχή» αναφορικά με:
 - i. Τον προσδιορισμό των «αστικών και υπεραστικών» δρομολογίων των πολυθέσιων επιβατικών αυτοκινήτων που χρησιμοποιούνται ως μέσο μαζικής μεταφοράς.
 - ii. Την παροχή μοναδικής άδειας χρησιμοποίησης «δημόσιων επιβατικών» μετακινήσεων σε συγκεκριμένες διαδρομές.
 - iii. Την καταβολή χρηματικού ποσού ή την αποκατάσταση υλικών ζημιών για την εξισορρόπηση της εκτέλεσης των μετακινήσεων των επιβατών.
 - c. Από τον ΕΚ 1370/2007 προκύπτει ότι πρέπει να δίνεται άμεσα η εντολή διάθεσης «δημόσιας υπηρεσίας υπεραστικών» μετακινήσεων των ανθρώπων δίχως την διεξαγωγή δοκιμασίας για να αναδειχθεί ο καλύτερος και να κερδίσει τη θέση.

4.4 Θέσεις Συλλόγου Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων

Ο «Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων» δημιουργήθηκε εν έτη 1976 με την ιδιότητα του «Επιστημονικού Επαγγελματικού Σωματείου» αντιπροσωπεύοντας τους «Έλληνες Συγκοινωνιολόγους Μηχανικούς (Transportation Engineers)» τόσο στο εσωτερικό της χώρας όσο και εκτός αυτής. Ο «Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων» απαρτίζεται από 749 άτομα τα οποία ανήκουν στο ευρύτερο σύνολο των «Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων». Το μεγαλύτερο μέρος του αριθμού των μελών που απαρτίζουν το σύλλογο είναι «Συγκοινωνιολόγοι Μηχανικοί» που έχουν αποκτήσει ειδικές γνώσεις και εμπειρία στον τομέα των συγκοινωνιών έχοντας την δικαιοδοσία να θέτουν σε λειτουργία δραστηριότητες, να καθορίζουν ένα τρόπο δράσης για την επίτευξη ενός στόχου, να εκτελούν μία ιδέα, να διατηρούν και να χρησιμοποιούν τα «συγκοινωνιακά συστήματα» ώστε να αποδίδουν περισσότερο να εκλείψουν οι κίνδυνοι καθώς και να παρέχεται εξοικείωση στις μεταφορές των επιβατών αλλά και των εμπορευμάτων.

Τα κύρια σημεία που επέλεξε ο «Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων» να επικεντρωθεί είναι:

- Προβολή και επέκταση «της επιστημονικής και τεχνολογικής γνώσης» στην κατηγορία των μετακινήσεων προσώπων ή πραγμάτων από τον ένα τόπο στον άλλο με την προετοιμασία κύκλου μαθημάτων επιμορφωτικού χαρακτήρα που αφορούν έναν ειδικό τομέα, συγκεντρώσεων επιστημόνων για συζητήσεις ομιλίες και ανακοινώσεις για σημαντικά θέματα.
- Υπάρχει αμοιβαία βοήθεια και υποστήριξη των νομικών προσώπων που έχουν ως μέλημα τους την επιστήμη με απώτερο σκοπό την αμοιβαία έκθεση στοιχείων.
- Παρουσίαση της αμοιβαίας βοήθειας και υποστήριξης ανάμεσα στα άτομα που απαρτίζουν τον «Σύλλογο» έτσι ώστε να διευθετούνται οποιαδήποτε ζητήματα στον κλάδο των μετακινήσεων από όλους μαζί.
- Διασκόρπιση «κανόνων και προδιαγραφών» που έχουν σχέση με την πρακτική εφαρμογή των γνώσεων, πραγματοποίηση ή δραστηριοποίηση των κατασκευών που σχετίζονται με τις μετακινήσεις.

Σύμφωνα με το «Σύλλογο Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων» το φαινόμενο κατά το οποίο μια οικονομία χαρακτηρίζεται από μια διαρκή και αισθητή μείωση της οικονομικής της δραστηριότητας, δημιουργεί σοβαρές αρνητικές επιδράσεις σε όλες τις διαστάσεις της καθημερινότητας καθώς και στον τομέα των μετακινήσεων (είτε ανθρώπων ή αγαθών προορισμένα για αγοραπωλησία). Ο ραγδαίος υποβιβασμός της «παραγωγικής διαδικασίας» και η εμφάνιση μεγαλύτερων ποσοστών ανθρώπων που δεν εργάζονται, καταλήγουν σε δυσμενείς επιδράσεις στις μετακινήσεις επιβατών αλλά και εμπορευμάτων. Γι' αυτό το λόγο στρέφεται προς την αντίθετη κατεύθυνση η ανοδική πορεία που εμφανίζει η «κυκλοφορία υπό συνθήκες ανάπτυξης». Αξιοπρόσεκτο είναι το γεγονός πως προτού εμφανιστεί η «οικονομική κρίση» στην πρωτεύουσα της Ελλάδας παρατηρήθηκε «μέση ετήσια αύξηση κυκλοφοριακού φόρτου» της τάξης του 3% καθώς και «μέση ετήσια μείωση της μέσης ταχύτητας κίνησης» της τάξης του (-)2%. Αρκετά είναι ωστόσο τα αρνητικά αποτελέσματα στον χώρο των μεταφορών όπως επίδραση στην κυκλοφορία, στο περιβάλλον καθώς και στην οδική ασφάλεια.

- **Οι επιδράσεις στην «κυκλοφορία» :**

Σύμφωνα με τις πληροφορίες του «Κέντρου Διαχείρισης Κυκλοφορίας της Περιφέρειας Αττικής(Κ.Δ.Κ)», προάγεται το συμπέρασμα ότι η ολική πτώση του «κυκλοφοριακού φόρτου» από το 2009 έως το 2012 αυξομειώθηκε ανάμεσα στο -6% και -16%. Την ίδια περίοδο η άνοδος της «ταχύτητας» κυμάνθηκε μεταξύ 1% και 20%. Αξίζει να σημειωθεί ότι οι παραπάνω τιμές αφορούσαν τον μέσο όρο σε συγκοινωνιακές οδούς με μεγάλη κυκλοφοριακή συμφόρηση . Τη χρονική περίοδο του 2009-2012 έγινε αντιληπτή στη Λεωφόρο Κηφισού η πτώση της διάρκειας της διάνυσης μίας απόστασης σε 30% καθώς και πτώση του χρόνου διαδρομής σε στιγμές με μεγάλη κυκλοφορία όπου ελαττώθηκε κατά 60%.

- **Οι επιδράσεις στο «περιβάλλον» :**

Η «Ελληνική Στατιστική Αρχή» εκθέτει το 2012 τα ακόλουθα στοιχεία:

Τους μήνες Ιανουάριο μέχρι και Ιούλιο μετακινήθηκαν μέσω οδικών δικτύων 50.489 νέα ή και επαναχρησιμοποιημένα οχήματα, εμφανίζοντας σημαντική πτώση 40,4% συγκριτικά με το έτος 2011. Οι μετακινήσεις καινούργιων δίκυκλων ιπποδύναμης μεγαλύτερης των 50 κυβικών την περίοδο Ιανουάριο με Ιούλιο του 2012 ήταν 22.080 σε αντίθεση με το 2011 που ήταν 32.345 εμφανίζοντας δηλαδή πτώση στα 31,7%. Τα καινούργια μεταφορικά μέσα είναι «μικρού κυβισμού» γιατί έχουν μικρότερη τιμή και μειωμένη χρησιμότητα καυσίμων, καθώς και οχήματα που κινούνται καταναλώνοντας «πετρέλαιο». Έτσι έπεσε η αγορά καινούργιων οχημάτων που εκπέμπουν ρύπους. Η καταναλωτικές επιλογές οχημάτων μειωμένου δυναμισμού συντελούν στην πτώση των ρύπων που εξαπλώνονται στο περιβάλλον. Λόγω του ότι οι πωλήσεις καινούργιων οχημάτων είναι πεσμένες κατά πολύ, δεν αντικαθίστανται συχνά με αποτέλεσμα τα αμάξια που υπάρχουν στην αγορά να είναι παρωχημένα και πιο επικίνδυνα για το περιβάλλον. Λίγοι είναι ωστόσο, εκείνη που χρησιμοποιούν τα οχήματα τους για να μεταφέρονται αλλά ακόμη πιο λίγοι είναι εκείνοι όπου ελέγχουν και διατηρούν το αυτοκίνητο τους στην αρχική του κατάσταση. Αυτό έχει ως άμεση συνέπεια να επιβαρύνουν ακόμη περισσότερο το περιβάλλον με ρυπογόνες ουσίες.

- **Οι επιδράσεις στην «οδική ασφάλεια» :**

Στην χώρα που ζούμε είναι πλέον συνηθισμένα τα πολυάριθμα ατυχήματα που υφίστανται στους δρόμους και το μεγάλο ποσοστό θανάτων. Το 2009-2012 τα «τροχαία ατυχήματα» από 1456 μειώθηκαν στα 1027 υπήρξε δηλαδή πτώση της τάξης του 30%. Η αιτία της επίδρασης της «οικονομικής κρίσης» στην πτώση του αριθμού των θανάτων σε τροχαία ατυχήματα οφείλεται σε:

- Μικρότερη κάλυψη αποστάσεων με αυτοκίνητο ή μηχανάκι, καθώς το κόστος μετακίνησης είτε για εργασία είτε για βόλτα είτε για διακοπές είναι μεγάλο αφού τα «καύσιμα» είναι αυξημένα.
- Μειωμένες «ταχύτητες» καθώς όπως προείπαμε τα καύσιμα δεν είναι οικονομικά, αλλά και θέλοντας να προαχθεί η ασφαλής, πιο συνειδητή και κατά της μόλυνσης της ατμόσφαιρας, μετακίνησης από τον ένα προορισμό στον άλλο.
- Εφόσον, μετακινείται μικρότερος αριθμός των μικρών σε ηλικία ανθρώπων, των συνταξιούχων καθώς και αυτών με μικρό σύνολο εμπειριών λόγω δυσκολιών που

σχετίζονται με το χρήμα, τόσο πιο αραιά είναι τα ατυχήματα και τόσο πιο ασφαλής η μετακίνηση.

Σύμφωνα με την άποψη του ΣΕΣ, θεωρείτε πως όταν θα υπάρξει οικονομική ανάκαμψη θα επέλθουν περισσότερα δυστυχήματα. Αυτό το βλέπουμε και στις «Βόρειο-Ευρωπαϊκές χώρες» που έχουν ανακάμψει. Υπάρχουν βέβαια πιθανότητες η οδική συμπεριφορά να γίνει καλύτερη και να επέλθουν θετικές προκλήσεις.

Ο «Σύλλογος Ελλήνων Συγκοινωνιολόγων» δραστηριοποιείται εδώ και πολλά έτη με τα ζητήματα που αφορούν στον κλάδο των μέσων μεταφοράς. Αυτός ο Σύλλογος ασχολείται συνεχώς και ενδιαφέρεται για την οριστική διευθέτηση ζητημάτων προτείνοντας και εκθέτοντας τις απόψεις του. Επίσης, παρατηρεί τις διαδοχικές αλλαγές που υφίσταται η «τεχνολογία» όπου αυτές οι αλλαγές επιδρούν στις μεταφορές των ανθρώπων. Λόγο των έντονων κυκλοφοριακών προβλημάτων έχουν δημιουργηθεί τα «Συστήματα Ευφυών Μεταφορών(Intelligent Transport System)». Τα ΣΕΜ αφορούν αναπτυγμένα προγράμματα με σκοπό την παροχή πρωτότυπων «υπηρεσιών» που ασχολούνται με εναλλακτικούς τρόπους μετακίνησης, δίνοντας τους το δικαίωμα να καθιστούν τη λειτουργία των συγκοινωνιακών συμπλεγμάτων, έμπιστα, συγχρονισμένα αλλά και έξυπνα. Αυτά τα συστήματα παντρεύουν την επικοινωνία εξ' αποστάσεως και τις καινούργιες «τεχνολογίες» με την «κυκλοφοριακή τεχνική» και την διαδικασία προκαθορισμού ενεργειών των μετακινήσεων. Η πραγματοποίηση των παραπάνω θα συντείνει στην καλυτέρευση των αποδόσεων που σχετίζονται με το περιβάλλον, της χωρίς ατυχήματα μετακινήσεις, της ικανότητας για κίνηση τόσο ανθρώπων όσο και αγαθών.

Κεφάλαιο 5: Έρευνα για τον κλάδο των μεταφορών

5.1 Σκοπός εργασίας

Ο σκοπός της πρωτογενούς έρευνας είναι να αναδειχθεί ο βαθμός ικανοποίησης των επιβατών σχετικά με την χρήση μέσων μεταφοράς κατά το έτος 2014. Στόχος μέσα από αυτήν την είναι να διακρίνουμε τόσο τις προοπτικές όσο και τις προκλήσεις εξέλιξης σε κάθε ένα από τους τομείς των μεταφορών ξεχωριστά καθώς και από τα αποτελέσματα της έρευνας να εκτεθούν τα συμπεράσματα μας.

5.2 Μεθοδολογία έρευνας

Η εργασία με θέμα «Ο ΚΛΑΔΟΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΟ 2014. ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΛΛΟΝ» χωρίστηκε σε 7 κεφάλαια. Τα τέσσερα πρώτα κεφάλαια αποτελούν το θεωρητικό μέρος της εργασίας. Το πρώτο κεφάλαιο αναφέρεται στις Θαλάσσιες μεταφορές, το δεύτερο κεφάλαιο στις εναέριες μεταφορές, το τρίτο κεφάλαιο χαρακτηρίζεται από τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τέλος, το τέταρτο αποτελείται από το οδικές μεταφορές.

Τα στοιχεία και οι πληροφορίες που εμπεριέχουν τα παραπάνω κεφάλαια προέρχονται από δευτερογενείς έρευνες, τόσο από συγγράμματα, όσο και από το διαδίκτυο.

Το πέμπτο κεφάλαιο αφορά την πρωτογενή έρευνα, την οποία πραγματοποιήσαμε εμείς. Τα δεδομένα, τα συλλέξαμε με την μέθοδο της δημοσκόπησης και το εργαλείο το οποίο χρησιμοποιήθηκε ήταν το ηλεκτρονικό ερωτηματολόγιο με τη βοήθεια του «Google Drive».

Τα ερωτηματολόγια συντάχθηκαν από τις φοιτήτριες Κυπραίου Ευφημία και Σφακιανάκη Ελένη υπό την επίβλεψη και τις διορθώσεις του κύριου Βάρδα Ιωάννη. Έπειτα από την έγκριση σχετικά με την ορθότητα του ερωτηματολογίου από τον επιβλέποντα καθηγητή, επιλέχθηκε ένα βολικό τυχαίο δείγμα. Τα ερωτηματολόγια συμπληρώθηκαν ηλεκτρονικά κυρίως μέσω των κοινωνικών δικτύων (Facebook και email). Η συμπλήρωση και η συλλογή των ερωτηματολογίων διήρκεσε από 18/11/14 έως 5/1/15. Ερωτήθηκαν παραπάνω από 1000 άτομα, εκ των οποίων μόνο οι 225 μας απάντησαν.

Τα στοιχεία που λάβαμε από το πρόγραμμα του «Google Drive», παίρνοντας από κει τα στατιστικά στοιχεία, επεξεργάστηκαν και με τη βοήθεια αυτού θα παρουσιαστούν διαγραμματικά τα αποτελέσματα της έρευνας.

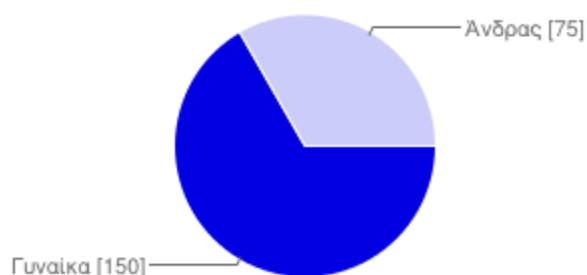
Επίσης, στο έκτο κεφάλαιο θα παρουσιαστούν τα συμπεράσματα της έρευνας, και τέλος, στο έβδομο κεφάλαιο θα μας απασχολήσουν τόσο οι προοπτικές όσο και οι προκλήσεις εξέλιξης του κάθε κλάδου μεταφοράς ξεχωριστά.

5.3 Αποτελέσματα έρευνας

Τα αποτελέσματα της έρευνας προκύπτουν από 225 ερωτηματολόγια τα οποία συμπληρώθηκαν μέσω διαδικτύου κατά της περίοδο 18/11/14 -5/1/15. Τα αποτελέσματα θα μας βοηθήσουν να κατανοήσουμε και να αναλύσουμε την ικανοποίηση των πολιτών από τις εταιρίες μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων στην Ελλάδα, καθώς επίσης και τρόπους προκειμένου να βρούμε προοπτικές εξέλιξης των μέσω μεταφορών.

ΜΕΡΟΣ Α: ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

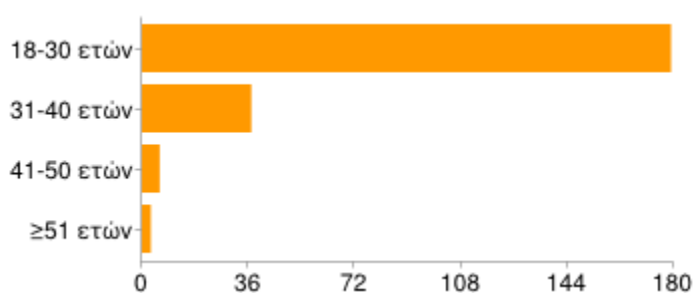
1.Φύλο



Φύλο	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστά
Γυναίκα	150	67%
Άντρας	75	33%

Τα αποτελέσματα αυτής της ερώτησης μας δείχνουν ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των ατόμων, όπου απάντησαν στο ερωτηματολόγιο είναι γυναίκες 67%, ενώ το υπόλοιπο ποσοστό της τάξεως 33% είναι άνδρες.

2.Ηλικία



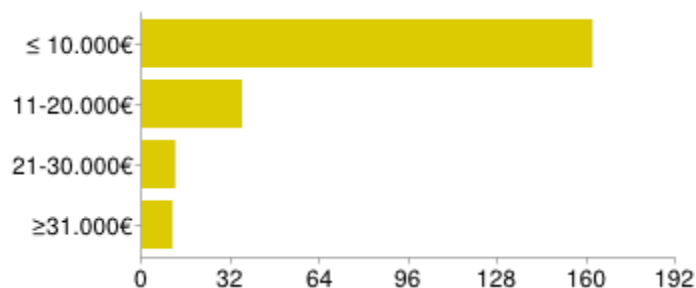
Ηλικία	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
18-30	179	80%
31-40	37	16%
41-50	6	3%
≥51	3	1%

Η ηλικία των ατόμων που πήραν μέρος στην έρευνα, είναι κυρίως από 18-30 όπου το ποσοστό έφτασε 80%. Το αμέσως επόμενο μεγαλύτερο ποσοστό είναι στις ηλικίες 31-40 (16%). Τα

μικρότερα ποσοστά είχαν οι ηλικίες 41-50 με ποσοστό 3% και τέλος τα άτομα άνω των 51 καταλαμβάνουν το 1%.

ΜΕΡΟΣ Β: ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

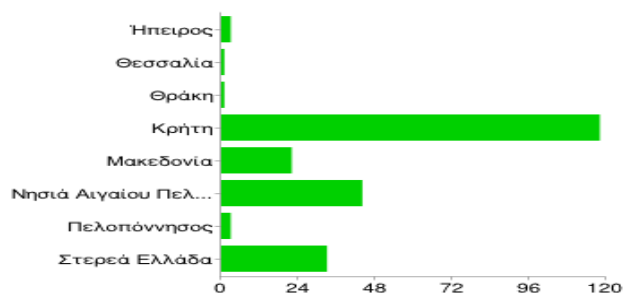
3.Τζίρος (μεικτά έσοδα) 2014



Εισόδημα(€)	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
≤10.000	162	72%
11.000-20.000	36	16%
21.000-30.000	12	5%
≥31.000	11	5%

Το οικονομικό προφίλ των ατόμων που μας απάντησαν είναι κυρίως άνθρωποι με τζίρο ≤ 10.000€, το ποσοστό αυτών ήταν 72%. Το επόμενο μεγαλύτερο ποσοστό το οποίο είναι της τάξεως του 16% είχαν οι άνθρωποι με τζίρο 11-20.000€. Ενώ, το ποσοστό 5% έχουν οι άνθρωποι με μεικτό εισόδημα 21-30.000€ και ≥31.000€ αντίστοιχα.

4.Γεωγραφικό διαμέρισμα (τόπος διαμονής)

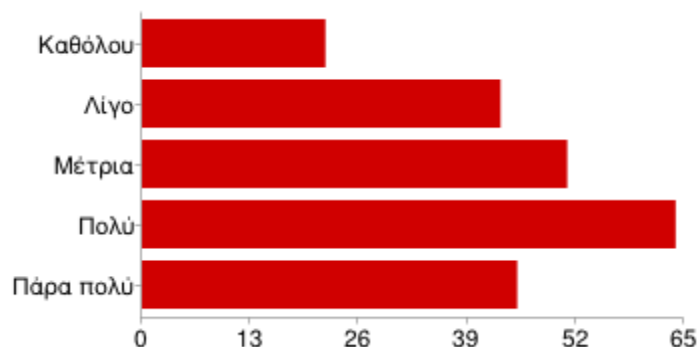


Γεωγραφικό Διαμέρισμα	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Ήπειρος	3	1%
Θεσσαλία	1	0%
Θράκη	1	0%
Κρήτη	118	52%
Μακεδονία	22	10%
Νησιά Αιγαίου Πελάγους	44	20%
Πελοπόννησος	3	1%
Στερεά Ελλάδα	33	15%

Το μεγαλύτερο δείγμα του πληθυσμού είναι η Κρήτη, η οποία είχε ποσοστό 52%. Το επόμενο

μεγαλύτερο ποσοστό είναι τα νησιά Αιγαίου πέλαγος με ποσοστό 20%. Έπειτα, είναι η Στερεά Ελλάδα (ποσοστό 15%) και τέλος είναι η Ήπειρος και η Πελοπόννησος με ποσοστό 1%. Επιπλέον, η Θεσσαλία και η Θράκη είναι ελάχιστες συμμετοχές στο δείγμα του πληθυσμού γι αυτό τον λόγο δεν έχει ποσοστό, υπολογίζεται στο 0%.

5.Χρησιμοποιείτε μέσα μεταφοράς;



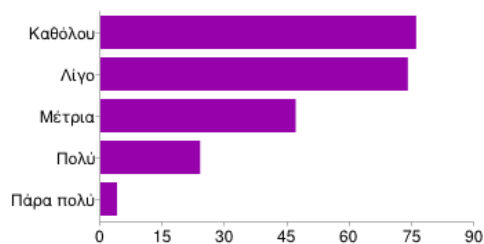
Συχνότητα Μεταφορών	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Καθόλου	22	10%
Λίγο	43	19%
Μέτρια	51	23%
Πολύ	64	28%
Πάρα πολύ	45	20%

Τα αποτελέσματα αυτής της ερώτησης έχουν μικρές αποκλίσεις μεταξύ τους. Πιο αναλυτικά, το μεγαλύτερο ποσοστό των ανθρώπων όπου μας απάντησαν χρησιμοποιούν πολύ τα μέσα μεταφοράς(28%).

Έπειτα, το επόμενο ποσοστό όπου είναι της τάξεως 20% δηλώνει ότι χρησιμοποιεί τα μέσα πάρα πολύ για τις μεταφορές του. Επίσης, ένα ποσοστό 23% μετακινείται μέτρια με τα μέσα μεταφοράς. Επιπλέον, ένα ποσοστό 19% μετακινείται λίγο. Τέλος, ένα ιδιαίτερος μεγάλο ποσοστό της τάξεως 10% δεν χρησιμοποιεί καθόλου τα μέσα μεταφοράς.

6.Ποιες από τις παρακάτω μεταφορές χρησιμοποιείτε συχνότερα;

Εναέρια Μεταφορά(Αεροπλάνο, Υδροπλάνο)

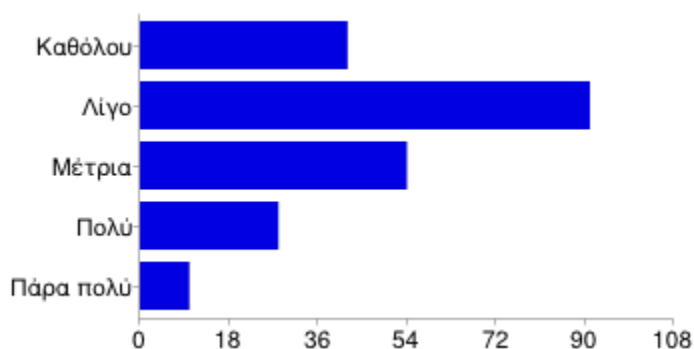


Συχνότητα Εναέριας Μεταφοράς	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Καθόλου	76	34%

Λίγο	74	33%
Μέτρια	47	21%
Πολύ	24	11%
Πάρα Πολύ	4	2%

Το μεγαλύτερο ποσοστό των ανθρώπων μας απάντησαν ότι δεν χρησιμοποιούν την εναέρια μεταφορά ή την χρησιμοποιούν λίγο (34% και 33% αντίστοιχα). Έπειτα ένα ποσοστό τη τάξεως 21% χρησιμοποιεί μέτρια αεροπλάνο ή υδροπλάνο. Επιπλέον, 11% των ερωτηθέντων απάντησαν ότι τα χρησιμοποιούν πολύ, ενώ, μόνο το 2% τα χρησιμοποιούν πάρα πολύ.

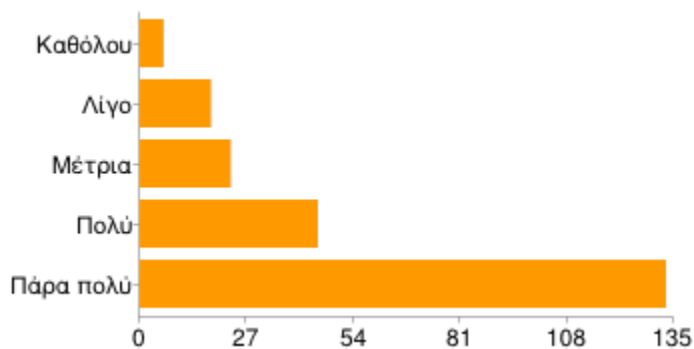
Θαλάσσια Μεταφορά(Πλοία)



<i>Συχνότητα Θαλάσσιων Μεταφορών</i>	<i>Αριθμός Απαντήσεων</i>	<i>Ποσοστά</i>
Καθόλου	42	19%
Λίγο	91	40%
Μέτρια	54	24%
Πολύ	28	12%
Πάρα Πολύ	10	4%

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα αυτής της ερώτησης, μπορούμε να διακρίνουμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό δηλώνει ότι χρησιμοποιεί τα πλοία λίγο(40%). Το αμέσως επόμενο ποσοστό το οποίο είναι της τάξεως 24% το χρησιμοποιεί μέτρια. Επίσης, ένα καθόλου αξιοθρήνητο ποσοστό(19%) δεν χρησιμοποιεί καθόλου την θαλάσσια μεταφορά. Τέλος, 12% των ανθρώπων όπου απάντησαν χρησιμοποιούν πολύ την θαλάσσια μεταφορά και το 4% χρησιμοποιεί πάρα πολύ τα πλοία.

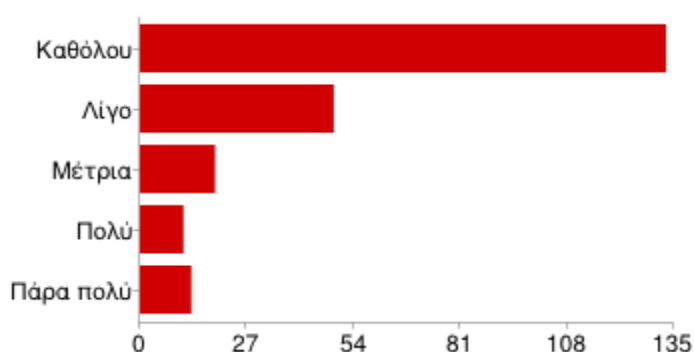
Οδική Μεταφορά(Αυτοκίνητο, Ταξί, Μετρό, Λεωφορείο)



Συχνότητα Οδικών Μεταφορών	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Καθόλου	6	3%
Λίγο	18	8%
Μέτρια	23	10%
Πολύ	45	20%
Πάρα Πολύ	133	59%

Στην ερώτηση κατά πόσο χρησιμοποιούν την οδική μεταφορά, το μεγαλύτερο ποσοστό(59%) δήλωσε πάρα πολύ. Ένα μικρότερο ποσοστό απάντησε ότι χρησιμοποιεί κάποιο από τα μέσα οδικής μεταφοράς πολύ(20%). Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι το ποσοστό της τάξεως 18% χρησιμοποιεί λίγο έως μέτρια αυτό το μέσω μεταφοράς(8% και 10% αντίστοιχα). Ενώ, το 3% δεν χρησιμοποιεί καθόλου την οδική μεταφορά.

Σιδηροδρομικά Δίκτυα(Τρένο, Τραμ)

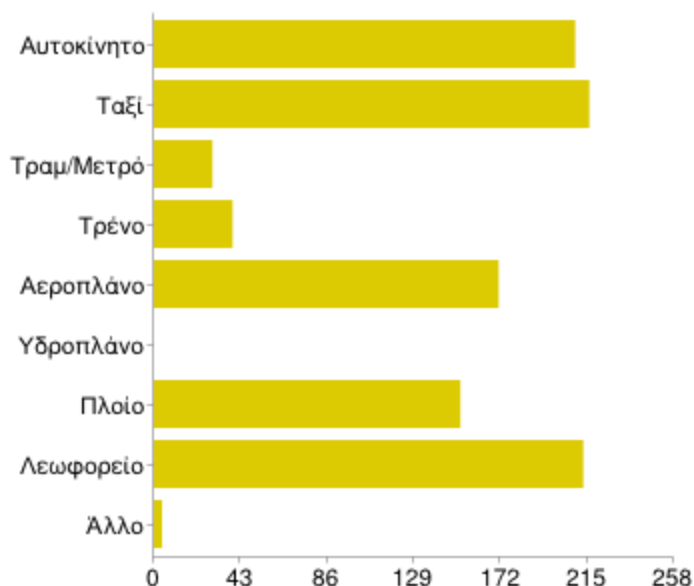


Συχνότητα Σιδηροδρομικών Μεταφορών	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Καθόλου	133	59%
Λίγο	45	20%
Μέτρια	23	10%
Πολύ	18	8%
Πάρα πολύ	6	3%

Καθόλου	133	59%
Λίγο	49	22%
Μέτρια	19	8%
Πολύ	11	5%
Πάρα Πολύ	13	6%

Στα αποτελέσματα διακρίνουμε ότι το μεγαλύτερο ποσοστό απάντησε ότι δεν χρησιμοποιεί καθόλου σιδηροδρομικά δίκτυα(59%). Επίσης, το επόμενο μεγαλύτερο ποσοστό ,το οποίο είναι 22% δηλώνει ότι χρησιμοποιεί λίγο τρένο ή τραμ. Επιπλέον,8% χρησιμοποιεί τα σιδηροδρομικά δίκτυα λίγο ενώ το 11%, τα χρησιμοποιεί πολύ και πάρα πολύ συνολικά.

7.Ποια από τα παρακάτω μέσα υπάρχουν στον τόπο όπου διαμένετε;



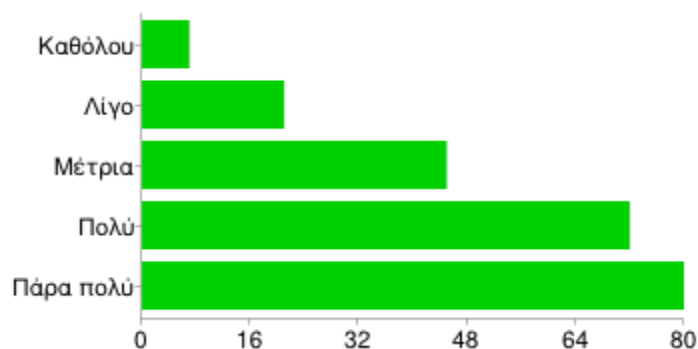
<i>Μέσα Μεταφοράς</i>	<i>Αριθμός Απαντήσεων</i>	<i>Ποσοστά</i>
Αυτοκίνητο	209	93%
Ταξί	216	96%
Τραμ/Μετρό	29	13%
Τρένο	39	17%
Αεροπλάνο	171	76%
Υδροπλάνο	0	0%
Πλοίο	152	68%
Λεωφορείο	213	95%
Άλλο	4	2%

Τα μέσα μεταφοράς τα οποία κατέχουν τα μεγαλύτερα ποσοστά ύπαρξης σε μια περιοχή(δεν είναι απαραίτητο να υπάρχουν όλα σε μια περιοχή) είναι τα ταξί με ποσοστό 96%,τα λεωφορεία με ποσοστό 95%, τα αυτοκίνητα με ποσοστό 93%, τα αεροπλάνα με ποσοστό 76%, καθώς και τα πλοία με ποσοστό 68%. Επίσης, με μικρότερα ποσοστά ακολουθούν τα τρένα με ποσοστά 17%, τα

τραμ/μετρό με 13% καθώς υπήρξε και η απάντηση άλλο 2%. Καμία απάντηση δεν δόθηκε στα υδροπλάνα. Τέλος, σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι τα παραπάνω αποτελέσματα δεν αθροίζουν στο 100% και αυτό συμβαίνει διότι οι ερωτηθέντες είχαν την δυνατότητα παραπάνω από μιας απαντήσεις.

8. Με πιο κριτήριο επιλέγετε το μέσο μεταφοράς;

Οικονομικό Κριτήριο

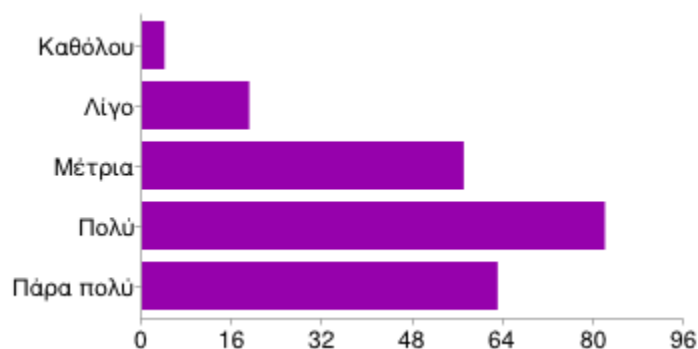


Συχνότητα Επιλογής	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Καθόλου	7	3%
Λίγο	21	9%
Μέτρια	45	20%
Πολύ	72	32%
Πάρα Πολύ	80	36%

Σύμφωνα με τις απαντήσεις, το μεγαλύτερο ποσοστό επηρεάζεται από τον οικονομικό παράγοντα πολύ(32%) και πάρα πολύ (36%) σε σχέση με το ποιο μέσο μεταφοράς θα επιλέξει.

Έπειτα ένα μικρότερο ποσοστό 20% επηρεάζει λιγότερο αυτός ο παράγοντας ενώ ένα ποσοστό 12% δεν επηρεάζει καθόλου(3%) ή επηρεάζει λίγο(9%).

Χρονικό Κριτήριο

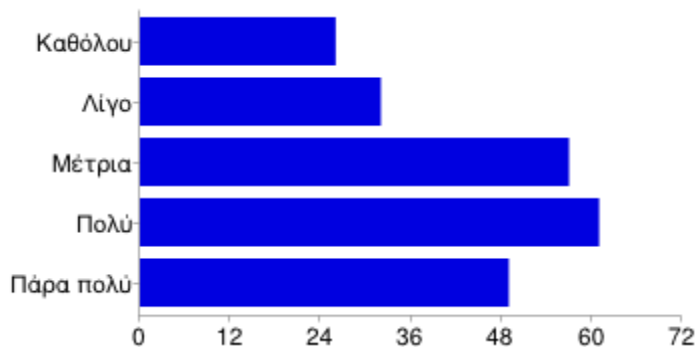


Συχνότητα Επιλογής	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
--------------------	--------------------	---------

Καθόλου	4	2%
Λίγο	19	8%
Μέτρια	57	25%
Πολύ	82	36%
Πάρα Πολύ	63	28%

Το χρονικό κριτήριο από όσο φαίνεται στα αποτελέσματα δεν είναι αμελητέος και πιο συγκεκριμένα το μεγαλύτερο ποσοστό 36% θεωρεί πολύ σημαντικό αυτό το κριτήριο. Επίσης, το 28% το θεωρεί πάρα πολύ σημαντικό ενώ το 25% το θεωρεί μέτριας σημασίας το χρονικό κριτήριο. Τέλος, 10% το θεωρεί λίγο(8%) ή και καθόλου(2%) σημαντικό αυτό το κριτήριο.

Κριτήριο Ασφάλειας

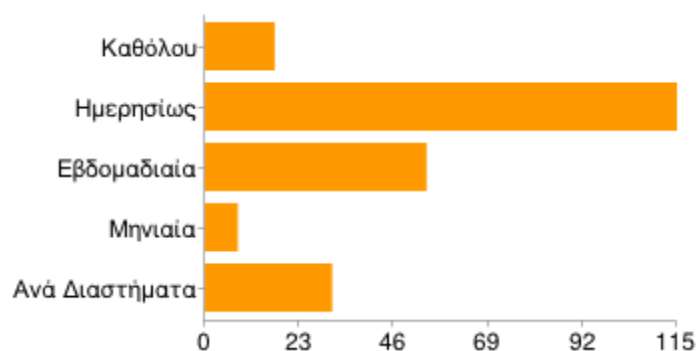


Συχνότητα Επιλογής	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Καθόλου	26	12%
Λίγο	32	14%
Μέτρια	57	25%
Πολύ	61	27%
Πάρα Πολύ	49	22%

Άλλο ένα σημαντικό κριτήριο για την επιλογή μέσου μεταφοράς είναι το κριτήριο της ασφάλειας. Δηλαδή, το 27% το θεωρεί πολύ σημαντικό, το 25% το θεωρεί μέτρια σημαντικό το συγκεκριμένο κριτήριο ενώ το 22% πιστεύει ότι είναι πολύ σημαντικό για την επιλογή μέσου μεταφοράς. Επίσης, το 14% απάτησε λίγο ενώ το 12% δεν το θεωρεί καθόλου σημαντικό.

9. Με τι συχνότητα χρησιμοποιείτε τα παρακάτω μέσα μεταφοράς ;

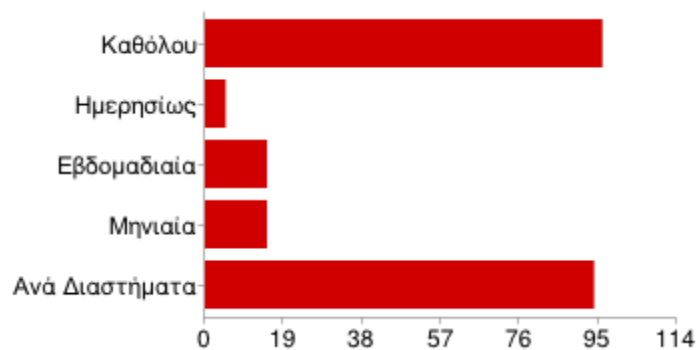
Αυτοκίνητο



Συχνότητα Μετακίνησης	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Καθόλου	17	8%
Ημερησίως	115	51%
Εβδομαδιαία	54	24%
Μηνιαία	8	4%
Ανά Διαστήματα	31	14%

Σύμφωνα με τα αποτελέσματα, το 51% των ερωτηθέντων χρησιμοποιεί καθημερινά το αυτοκίνητο ως μέσο μεταφοράς. Ένα μικρότερο ποσοστό 24%, χρησιμοποιεί εβδομαδιαία το αυτοκίνητο. Επίσης, το 14% το χρησιμοποιεί ανά διαστήματα. Τέλος, τα μικρότερα ποσοστά έχουν οι απαντήσεις καθόλου με ποσοστό 8% και μηνιαία με ποσοστό 4%.

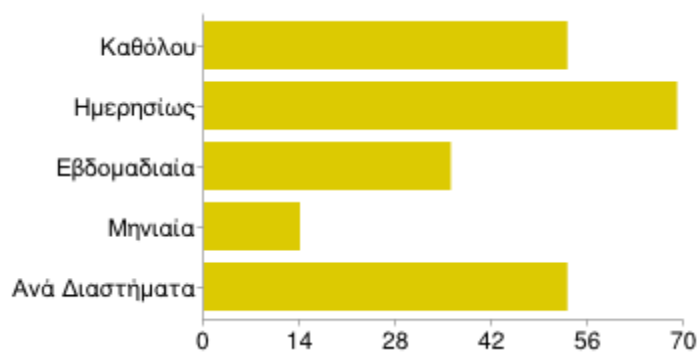
Ταξί



Συχνότητα Μετακίνησης	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Καθόλου	96	43%
Ημερησίως	5	2%
Εβδομαδιαία	15	7%
Μηνιαία	15	7%
Ανά Διαστήματα	94	42%

Με διαφορά μιας ποσοστιαίας μονάδα, μας απάντησαν ότι δεν χρησιμοποιούν καθόλου (43%) το ταξί ως μέσο μεταφοράς και το 42% ότι το χρησιμοποιεί ανά διαστήματα. Με το ποσοστό του 7% το χρησιμοποιούν εβδομαδιαία και μηνιαία ενώ μόνο το 2% το χρησιμοποιεί καθημερινά ως μέσο μεταφοράς.

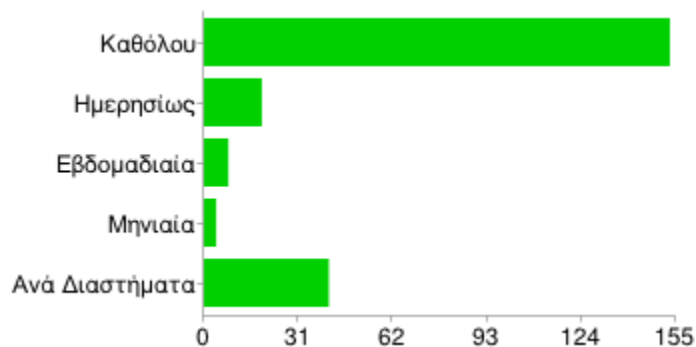
Λεωφορείο



Συχνότητα Μετακίνησης	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Καθόλου	53	24%
Ημερησίως	69	31%
Εβδομαδιαία	36	16%
Μηνιαία	14	6%
Ανά Διαστήματα	53	24%

Το λεωφορείο είναι ένα μέσο μεταφοράς όπου το μεγαλύτερο ποσοστό (31%) το χρησιμοποιεί καθημερινά. Το αμέσως μικρότερο ποσοστό είναι της τάξεως 24% όπου καταλαμβάνουν οι απαντήσεις ότι δεν το χρησιμοποιούν καθόλου και ότι το χρησιμοποιούν ανά διαστήματα.

Τραμ/Μετρό

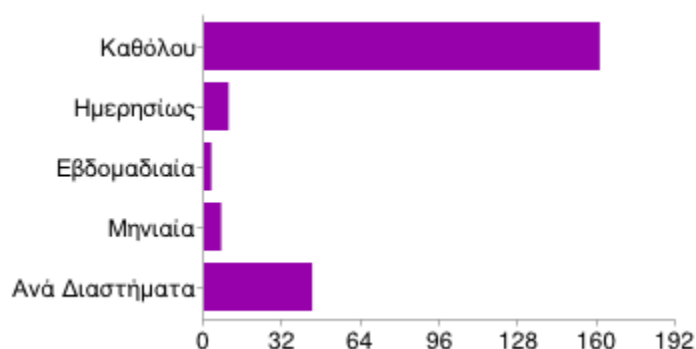


Συχνότητα Μετακίνησης	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Καθόλου	53	24%

Ημερησίως	69	31%
Εβδομαδιαία	36	16%
Μηνιαία	14	6%
Ανά Διαστήματα	53	24%

Σύμφωνα με τις απαντήσεις, το 68% δεν χρησιμοποιεί καθόλου τραμ/μετρό. Έπειτα, ένα ποσοστό τάξεως 18% χρησιμοποιεί ανά διαστήματα τραμ/μετρό ως μέσο μεταφοράς. Επίσης, ένα μικρό ποσοστό 8% χρησιμοποιεί αυτό το μέσο μεταφοράς καθημερινός. Τέλος, το ποσοστό 6% έχουν συγκεντρωτικά οι απαντήσεις εβδομαδιαία(6%) και μηνιαία(2%).

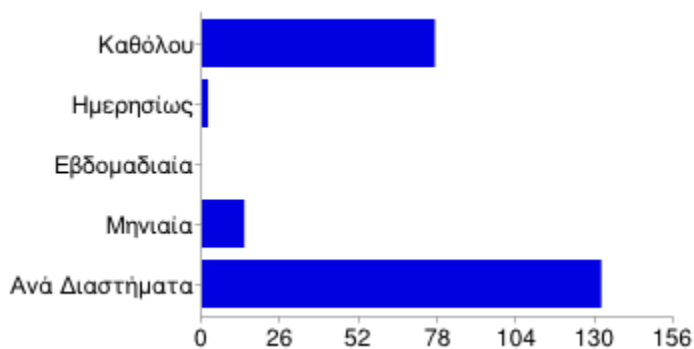
Τρένο



<i>Συχνότητα Μετακίνησης</i>	<i>Αριθμός Απαντήσεων</i>	<i>Ποσοστά</i>
Καθόλου	161	72%
Ημερησίως	10	4%
Εβδομαδιαία	3	1%
Μηνιαία	7	3%
Ανά Διαστήματα	44	20%

Το μεγαλύτερο ποσοστό των ερωτηθέντων 72% δεν χρησιμοποιεί καθόλου το τρένο ενώ το 20% το χρησιμοποιεί ανά διαστήματα ως μέσο μεταφοράς. Επιπλέον, το 4% το χρησιμοποιεί καθημερινά για της μεταφορές του. Επίσης, 3% χρησιμοποιεί το τρένο μηνιαία ενώ μόλις το 1% το χρησιμοποιεί εβδομαδιαία προκειμένου να μετακινηθεί.

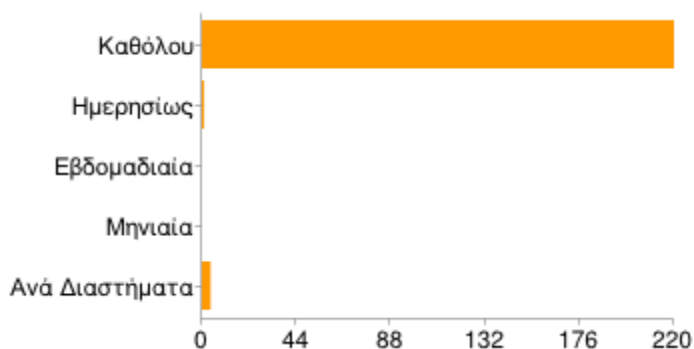
Αεροπλάνο



Συχνότητα Μετακίνησης	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Καθόλου	77	34%
Ημερησίως	2	1%
Εβδομαδιαία	0	0%
Μηνιαία	14	6%
Ανά Διαστήματα	132	59%

Το αεροπλάνο είναι ένα από τα μέσα μεταφοράς όπου το μεγαλύτερο ποσοστό των ανθρώπων 59% το χρησιμοποιεί ανά διαστήματα. Έπειτα, το 34% δεν το χρησιμοποιεί καθόλου ως μέσο μεταφοράς. Καθώς επίσης το 6% το χρησιμοποιεί μηνιαία για τις μεταφορές τους ενώ το 1% ημερησίως. Τέλος, καμία απάντηση δεν δόθηκε στην εβδομαδιαία μεταφορά.

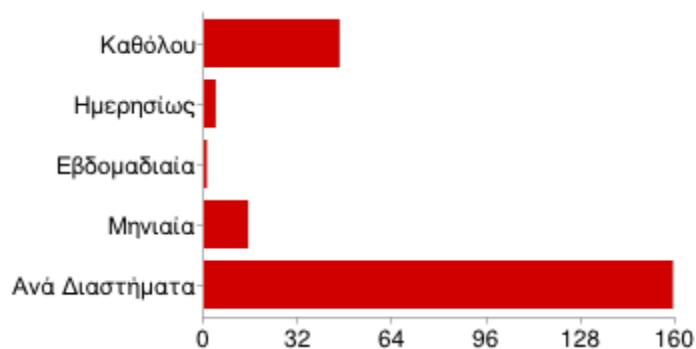
Υδροπλάνο



Συχνότητα Μετακίνησης	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Καθόλου	220	98%
Ημερησίως	1	0%
Εβδομαδιαία	0	0%
Μηνιαία	0	0%
Ανά Διαστήματα	4	2%

Το υδροπλάνο σύμφωνα με το 98% δεν χρησιμοποιείται ως μέσο μεταφοράς. Μόνο ένας απάντησε ότι το χρησιμοποιεί καθημερινά και 2% το χρησιμοποιεί ανά διαστήματα προκειμένου να μετακινηθεί.

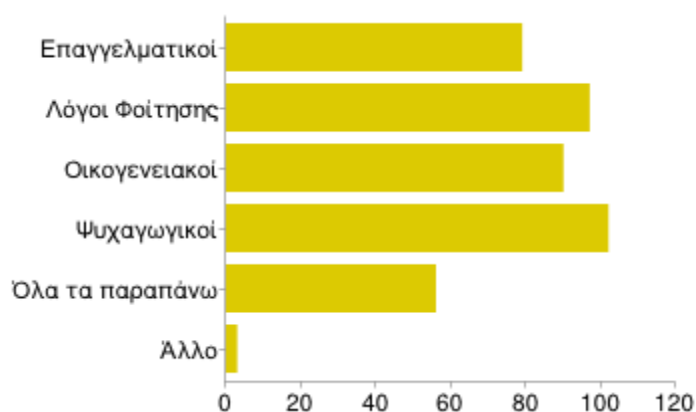
Πλοίο



Συχνότητα Μετακίνησης	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Καθόλου	46	20%
Ημερησίως	4	2%
Εβδομαδιαία	1	0%
Μηνιαία	15	7%
Ανά Διαστήματα	159	71%

Όπως παρατηρούμε στο παραπάνω σχήμα το πλοίο είναι ένα μέσο μεταφοράς το οποίο χρησιμοποιείται ανά διαστήματα με ποσοστό 71%. Το αμέσως μικρότερο ποσοστό είναι το 20% των ερωτηθέντων όπου απαντάει ότι δεν το χρησιμοποιεί καθόλου ως μέσο μεταφοράς. Τέλος, το 7% το χρησιμοποιεί μηνιαία ενώ το 2% το χρησιμοποιεί καθημερινά για τις μεταφορές τους.

10. Ποιοι είναι οι λόγοι για τους οποίους χρησιμοποιείται μέσα μεταφοράς;



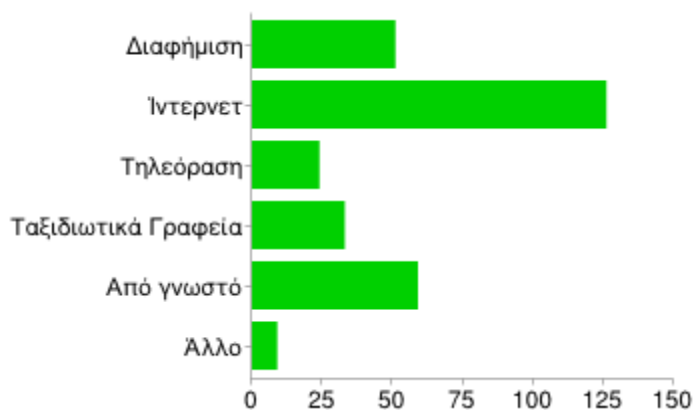
Λόγοι Μεταφοράς	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
-----------------	--------------------	---------

Επαγγελματικοί	79	35%
Λόγοι Φοίτησης	97	43%
Οικογενειακοί	90	40%
Ψυχαγωγικοί	102	45%
Όλα τα παραπάνω	56	25%
Άλλο	3	1%

Σύμφωνα με τις απαντήσεις τις οποίες δόθηκαν, οι λόγοι για τους οποίους χρησιμοποιείται τα μέσα μεταφοράς είναι όλα όσα είχαν αναφερθεί και πιο συγκεκριμένα. Τα μεγαλύτερα ποσοστά μετακίνησης 45% έχουν οι απαντήσεις ότι υπάρχουν λόγοι φοίτησης και ψυχαγωγικοί λόγοι. Έπειτα ένας λόγος ο οποίος επηρεάζει τα άτομα για μετακίνηση με τα μέσα μεταφοράς είναι οι οικογενειακοί λόγοι με ποσοστό 40%. Επίσης, το ποσοστό της τάξεως 35% δηλώνει ότι οι λόγοι χρησιμοποίησης των μέσο μεταφοράς είναι κυρίως επαγγελματικοί ενώ το 25% απάντησε ότι ισχύουν όλα τα παραπάνω. Μόνο 1% συμπλήρωσε κάτι διαφορετικό. Τέλος, σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι τα παραπάνω αποτελέσματα δεν αθροίζουν στο 100% και αυτό συμβαίνει διότι οι ερωτηθέντες είχαν την δυνατότητα παραπάνω από μιας απαντήσεις.

ΜΕΡΟΣ Γ: ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

11. Πώς ανακαλύψατε την εταιρία όπου χρησιμοποιείτε;

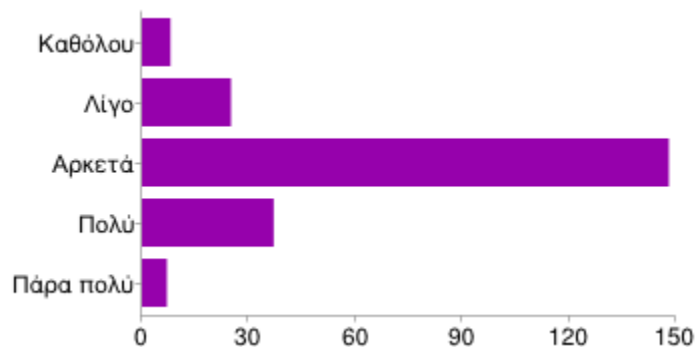


Μέσο Εύρεσης Εταιρείας	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Διαφήμιση	51	23%
Ίντερνετ	126	56%
Τηλεόραση	24	11%
Ταξιδιωτικά Γραφεία	33	15%
Από Γνωστό	59	26%
Άλλο	9	4%

Σε αυτήν την ερώτηση το μεγαλύτερο μέρος από τα άτομα τα οποία μας απάντησαν δήλωσε ότι ανακάλυψε την εταιρία την οποία χρησιμοποιεί ως μέσο μεταφοράς μέσω διαδικτύου με ποσοστό 56%. Οι δυο αμέσως επόμενες απαντήσεις είναι από κάποιο γνωστό με ποσοστό 26% και από διαφήμιση με ποσοστό 23%. Επίσης, μικρό ποσοστό ανακάλυψε την εταιρία την οποία

χρησιμοποιεί από ταξιδιωτικό γραφείο(15%) και από την τηλεόραση με ποσοστό(11%). Ενώ το 4% δήλωσε ότι την ανακάλυψε με διαφορετικό τρόπο.

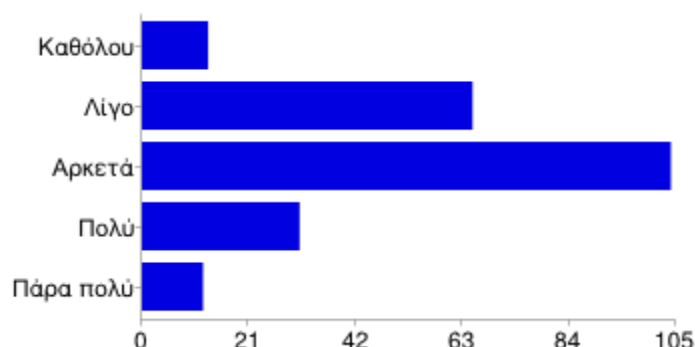
12.Είστε ικανοποιημένοι από την εταιρία που επιλέξατε;



<i>Βαθμός Ικανοποίησης Εταιρίας</i>	<i>Αριθμός Απαντήσεων</i>	<i>Ποσοστά</i>
Καθόλου	8	4%
Λίγο	25	11%
Αρκετά	148	66%
Πολύ	37	16%
Πάρα Πολύ	7	3%

Το μεγαλύτερο ποσοστό είναι αρκετά ικανοποιημένοι από την εταιρία την οποία έχουν επιλέξει με ποσοστό 66%. Υπάρχει και ένα αξιόλογο ποσοστό της τάξεως 15% το οποίο είτε είναι λίγο ευχαριστημένο(11%) είτε δεν είναι καθόλου ικανοποιημένο(4%). Επίσης, το 16% απάντησε ότι είναι ιδιαίτερας ικανοποιημένο από την εταιρία την οποία έχει επιλέξει, ενώ, μόνο το 3% δήλωσε ότι είναι πάρα πολύ ικανοποιημένο.

13.Πιστεύετε ότι οι ήδη υπάρχουσες εταιρίες μεταφορών καλύπτουν τις ανάγκες σας;



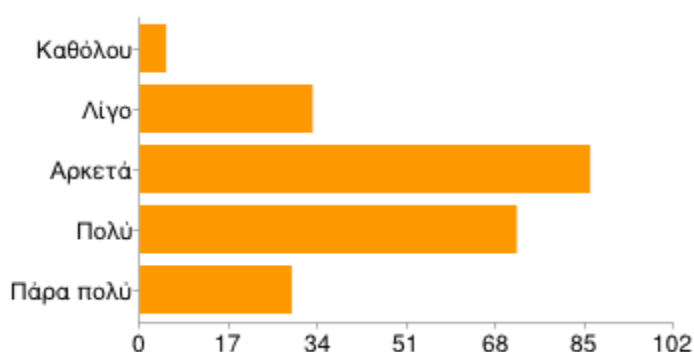
<i>Κάλυψη Αναγκών</i>	<i>Αριθμός Απαντήσεων</i>	<i>Ποσοστά</i>
Καθόλου	13	6%
Λίγο	65	29%
Αρκετά	104	46%

Πολύ	31	14%
Πάρα Πολύ	12	5%

Στην ερώτηση κατά πόσο οι ήδη υπάρχουσες εταιρίες καλύπτουν τις ανάγκες του κοινού. Ένα μεγάλο ποσοστό 46% θεωρεί ότι οι ήδη υπάρχουσες ικανοποιούν αρκετά τις ανάγκες τους. Το 29% δεν πιστεύει ότι τους ικανοποιεί ιδιαίτερα ενώ το 6% πιστεύει ότι δεν τους ικανοποιεί καθόλου. Υπάρχει φυσικά και το 14% το οποίο θεωρεί ότι οι εταιρίες καλύπτουν κατά ένα μεγάλο ποσοστό τις ανάγκες τους(14%). Τέλος, το 5% πιστεύει ότι οι εταιρίες οι οποίες υπάρχουν, καλύβουν απόλυτα σχεδόν τις ανάγκες τους.

14.Ποιος ο βαθμός ικανοποίησης σας από τις προσφερόμενες υπηρεσίες συγκριτικά με την προσφερόμενη τιμή τους;

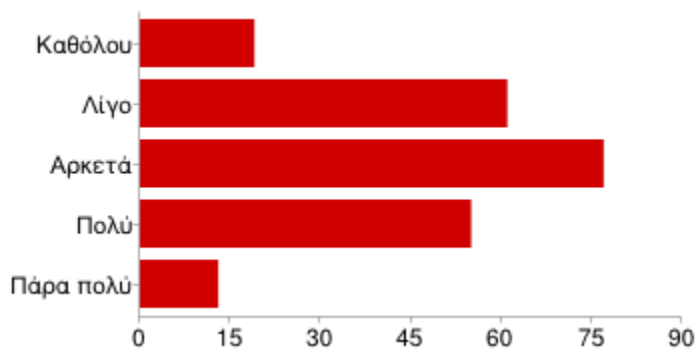
Ασφάλεια μετακίνησης



Βαθμός Ικανοποίησης	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Καθόλου	5	2%
Λίγο	33	15%
Αρκετά	86	38%
Πολύ	72	32%
Πάρα Πολύ	29	13%

Ο βαθμός ικανοποίησης της ασφάλειας μετακίνησης σε σχέση με την τιμή είναι σε μεγάλο ποσοστό (38%) αρκετή, ενώ, το ποσοστό 32% θεωρεί ότι η ικανοποίηση αυτή είναι πολύ και το 13% πιστεύει ότι είναι πάρα πολύ ικανοποιημένο σε σχέση με την τιμή. Το 15% θεωρεί ότι οι προσφερόμενες υπηρεσίες σε σχέση με την τιμή δεν τους ικανοποιούν ιδιαίτερα(τους ικανοποιούν σε μικρό βαθμό) ενώ μόνο το 2% απάντησε ότι ο βαθμός ικανοποίησης είναι μηδαμινός.

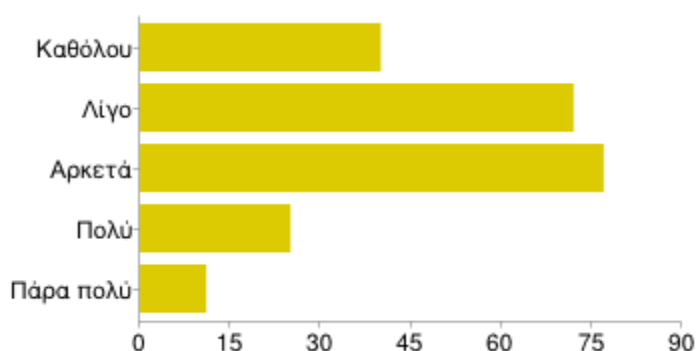
Προσεγμένο περιβάλλον



<i>Βαθμός Ικανοποίησης</i>	<i>Αριθμός Απαντήσεων</i>	<i>Ποσοστά</i>
Καθόλου	19	8%
Λίγο	61	27%
Αρκετά	77	34%
Πολύ	55	24%
Πάρα Πολύ	13	6%

Το προσεγμένο περιβάλλον επηρεάζει τον βαθμό ικανοποίησης του ατόμου ιδίως σε σύγκριση με την τιμή την οποία του παρέχεται αυτή η υπηρεσία. Το 34% θεωρεί ότι η υπηρεσία τους ικανοποιεί αρκετά σε σχέση με την τιμή ενώ ένα ποσοστό 30% δηλώνει ότι τους ικανοποιεί πολύ(24%) και πάρα πολύ(6%). Επίσης, το 27% πιστεύει ότι η υπηρεσία αυτή σε σχέση με την τιμή τους ικανοποιεί λίγο ενώ το 8% πιστεύει ότι δεν τους ικανοποιεί καθόλου.

Ναύλοι

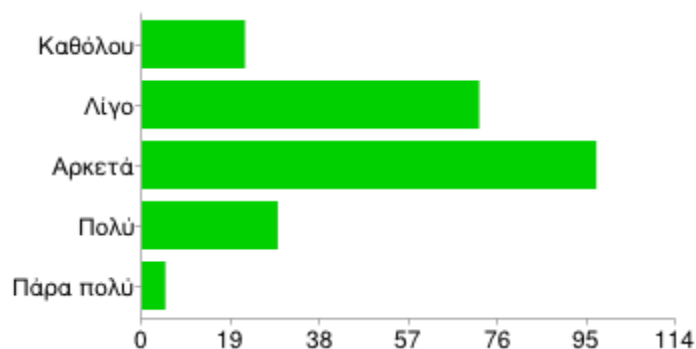


<i>Βαθμός Ικανοποίησης</i>	<i>Αριθμός Απαντήσεων</i>	<i>Ποσοστά</i>
Καθόλου	40	18%

Λίγο	72	32%
Αρκετά	77	34%
Πολύ	25	11%
Πάρα Πολύ	11	5%

Όπως δηλώνει το πλήθος των ερωτηθέντων, περίπου ένα ποσοστό της τάξεως 66% είναι λίγο ικανοποιημένο(32%) έως αρκετά(34%) για τους ναύλους σε σχέση με την τιμή την οποία πληρώνουν. Ένα μεγάλο ποσοστό(18%) δεν είναι καθόλου ικανοποιημένοι. Ενώ ένα μικρότερο ποσοστό 16% απάντησε ότι είναι πολύ(11%) και πάρα πολύ(5%) ικανοποιημένοι.

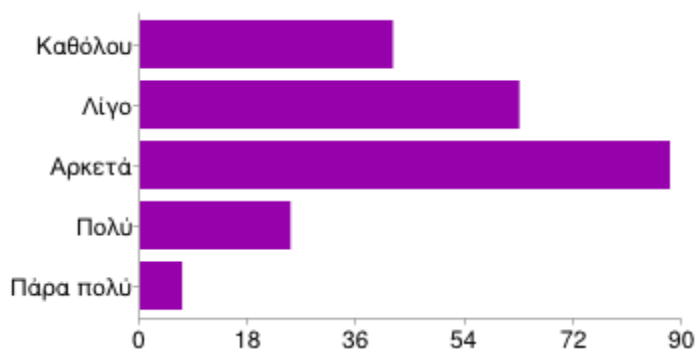
Προϊόντα/Υπηρεσίες



Βαθμός Ικανοποίησης	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Καθόλου	22	10%
Λίγο	72	32%
Αρκετά	97	43%
Πολύ	29	13%
Πάρα Πολύ	5	2%

Σύμφωνα με τις απαντήσεις, το μεγαλύτερο ποσοστό 43% είναι αρκετά ικανοποιημένο σχετικά με τα προϊόντα και τις υπηρεσίες σε σχέση με την τιμή. Έπειτα, το 32% δεν είναι ιδιαίτερα ευχαριστημένο ενώ το 10% δεν είναι καθόλου ικανοποιημένο. Επίσης, το 13% απάντησε ότι είναι πολύ ικανοποιημένο ενώ πάρα πολύ ικανοποιημένοι ήταν ένα ποσοστό της τάξεως 2%.

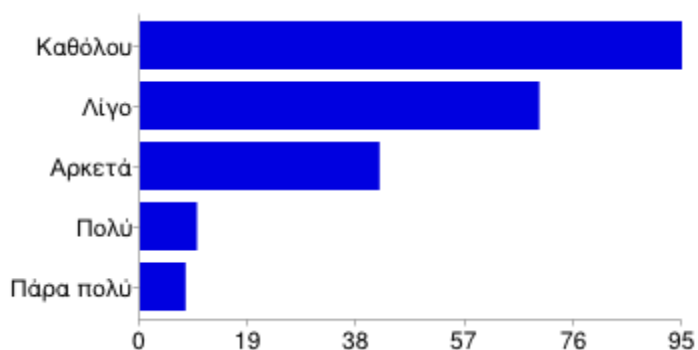
Ταξιδιωτικοί πράκτορες



<i>Βαθμός Ικανοποίησης</i>	<i>Αριθμός Απαντήσεων</i>	<i>Ποσοστά</i>
Καθόλου	42	19%
Λίγο	63	28%
Αρκετά	88	39%
Πολύ	25	11%
Πάρα Πολύ	7	3%

Η ικανοποίηση σχετικά με τους ταξιδιωτικούς πράκτορες σε σχέση με την τιμή κατά μεγάλο βαθμό 39% είναι αρκετή. Επίσης, το 28% δεν είναι πολύ ικανοποιημένοι ενώ ένα μεγάλο ποσοστό της τάξεως 19% δεν είναι καθόλου ικανοποιημένο. Έπειτα, το 11% είναι πολύ ικανοποιημένο ενώ μόλις το 3% είναι πάρα πολύ ικανοποιημένο .

Δώρα τακτικών επιβατών

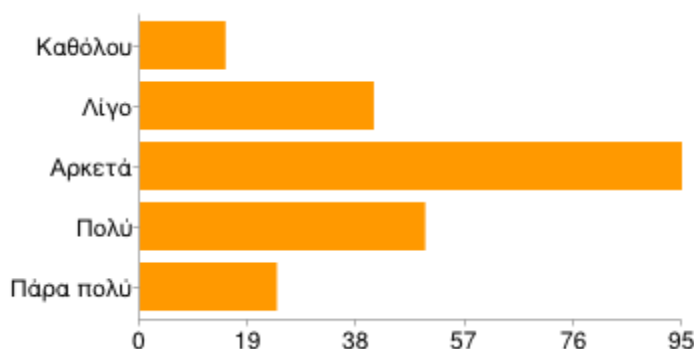


<i>Βαθμός Ικανοποίησης</i>	<i>Αριθμός Απαντήσεων</i>	<i>Ποσοστά</i>
Καθόλου	95	42%

Λίγο	70	31%
Αρκετά	42	19%
Πολύ	10	4%
Πάρα Πολύ	8	4%

Το μεγαλύτερο ποσοστό 42% δηλώνει ότι δεν είναι καθόλου ικανοποιημένο σχετικά με τα δώρα τακτικών επιβατών. Καθώς επίσης, το 31% είναι λίγο ικανοποιημένο. Έπειτα, το 19% είναι αρκετά ικανοποιημένο από τα δώρα τακτικών επιβατών. Μόλις το 4%(στην κάθε μια απάντηση) είναι πολύ και πάρα πολύ ικανοποιημένο.

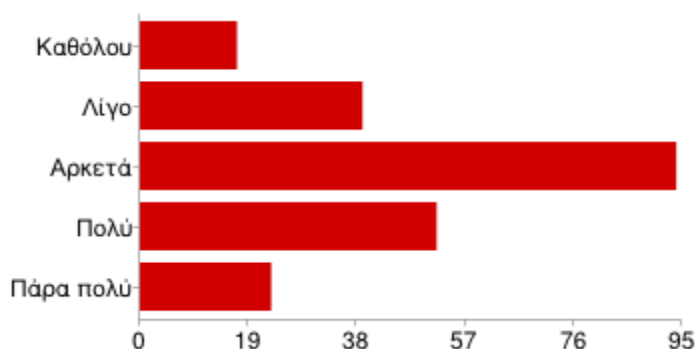
Εξυπηρέτηση/Συμπεριφορά



Βαθμός Ικανοποίησης	Αριθμός Απαντήσεων	Ποσοστά
Καθόλου	15	7%
Λίγο	41	18%
Αρκετά	95	42%
Πολύ	50	22%
Πάρα Πολύ	24	11%

Κατά κύριο λόγο η ικανοποίηση εξυπηρέτησης /συμπεριφοράς είναι αρκετή με ποσοστό 42% σε σχέση με την προσφερόμενη τιμή. Έπειτα, το 22% είναι πολύ ικανοποιημένο, καθώς και το 11% είναι πάρα πολύ ικανοποιημένο. Στην συνέχεια, το 18% δεν είναι ιδιαίτερος ικανοποιημένο ενώ το 7% δεν είναι καθόλου ικανοποιημένο.

Εξειδίκευση προσωπικού

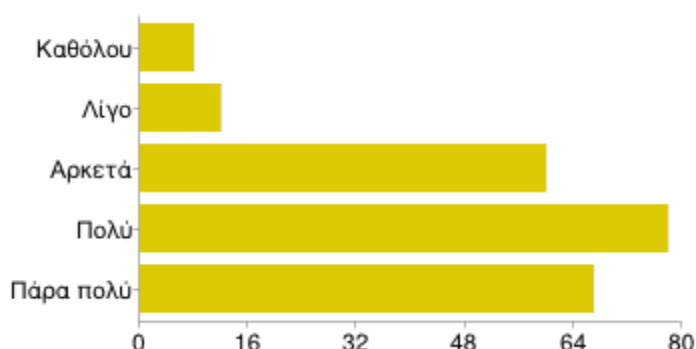


<i>Βαθμός Ικανοποίησης</i>	<i>Αριθμός Απαντήσεων</i>	<i>Ποσοστά</i>
Καθόλου	17	8%
Λίγο	39	17%
Αρκετά	94	42%
Πολύ	52	23%
Πάρα Πολύ	23	10%

Το μεγαλύτερο ποσοστό δηλώνει αρκετά (42%) ικανοποιημένο για την εξειδίκευση του προσωπικού. Το αμέσως επόμενο ποσοστό καταλαμβάνει η απάντηση ότι είναι πολύ ικανοποιημένοι με ποσοστό 23%. Έπειτα το 17% δεν είναι ιδιαίτερα ικανοποιημένο για την εξειδίκευση του προσωπικού σε σχέση με την τιμή. Επίσης, πάρα πολύ ικανοποιημένοι από την εξειδίκευση του προσωπικού είναι το 10% των ερωτηθέντων. Τέλος το 8% δεν είναι καθόλου ικανοποιημένο.

15.Με πιο τρόπο πιστεύετε ότι οι ήδη υπάρχουσες εταιρίες μπορούν να αναπτυχθούν και να βελτιωθούν;

Νέες Τεχνολογίες

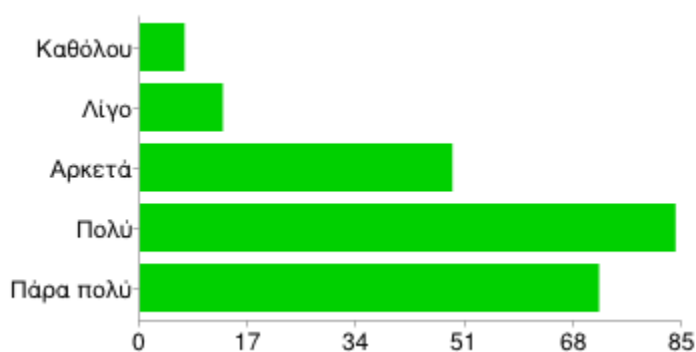


<i>Βαθμός Ικανοποίησης</i>	<i>Αριθμός Απαντήσεων</i>	<i>Ποσοστά</i>
-----------------------------------	----------------------------------	-----------------------

Καθόλου	8	4%
Λίγο	12	5%
Αρκετά	60	27%
Πολύ	78	35%
Πάρα Πολύ	75	30%

Σύμφωνα με τους ερωτηθέντες, περίπου το 65% θεωρεί ότι μπορεί να αναπτυχθεί η ήδη υπάρχουσα τεχνολογία πολύ(35%) ή και πάρα πολύ(30%). Έπειτα, το 27% δηλώνει ότι μπορεί να βελτιωθεί αρκετά ενώ μόνο το 5% πιστεύει ότι μπορεί να βελτιωθεί λίγο και το 4% ότι δεν μπορεί να βελτιωθεί καθόλου η υπάρχουσα τεχνολογία.

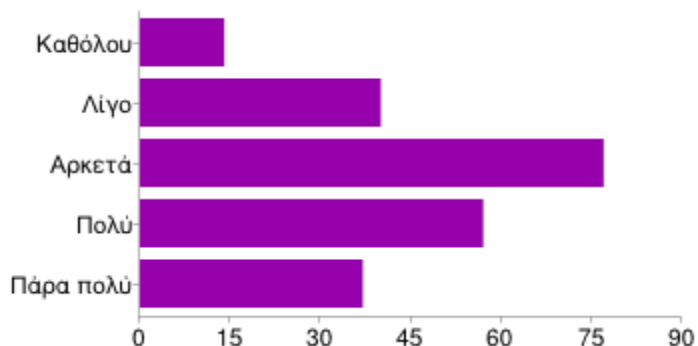
Αναβάθμιση στόλου & υπηρεσιών



<i>Βαθμός Ικανοποίησης</i>	<i>Αριθμός Απαντήσεων</i>	<i>Ποσοστά</i>
Καθόλου	7	3%
Λίγο	13	6%
Αρκετά	49	22%
Πολύ	84	37%
Πάρα Πολύ	72	32%

Σχετικά με την αναβάθμιση του στόλου το 37% πιστεύει ότι μπορεί να βελτιωθεί πολύ ενώ το 32% πιστεύει ότι μπορεί να βελτιωθεί πάρα πολύ ο ήδη υπάρχον στόλος και υπηρεσίες. Επίσης, το 22% απάντησε ότι είναι αρκετά πιθανό να βελτιωθεί. Επιπλέον, μικρότερα ποσοστά της τάξης 6% απαντάει ότι έχει μικρή δυνατότητα βελτιώσεις, καθώς επίσης, το 3% δεν πιστεύει ότι μπορεί να βελτιωθεί.

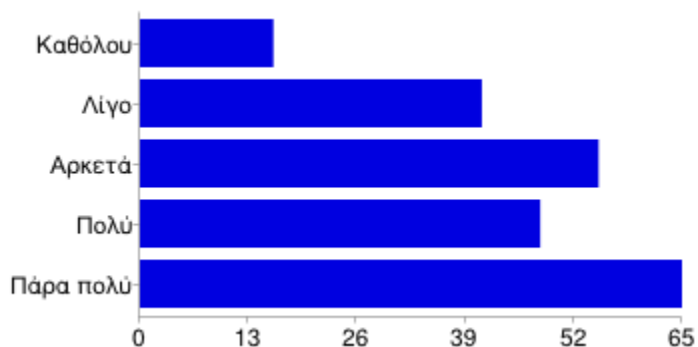
Εύστοχη Διαφήμιση



<i>Βαθμός Ικανοποίησης</i>	<i>Αριθμός Απαντήσεων</i>	<i>Ποσοστά</i>
Καθόλου	14	6%
Λίγο	40	18%
Αρκετά	77	34%
Πολύ	57	25%
Πάρα Πολύ	37	16%

Ένας από τους σημαντικούς παράγοντες είναι η εύστοχη διαφήμιση. Το 34% πιστεύει ότι μπορεί να βελτιωθεί αρκετά, καθώς και το 25% απάντησε ότι μπορεί να βελτιωθεί αρκετά. Έπειτα το 18% πιστεύει ότι δεν μπορεί να βελτιωθεί αρκετά σε αντίθεση με το 16% που πιστεύει ότι μπορεί να βελτιωθεί πάρα πολύ. Τέλος, το 6% απάντησε ότι δεν μπορεί να βελτιωθεί καθόλου.

Κοινωνική Ευθύνη(Φιλανθρωπίες, Χορηγίες)

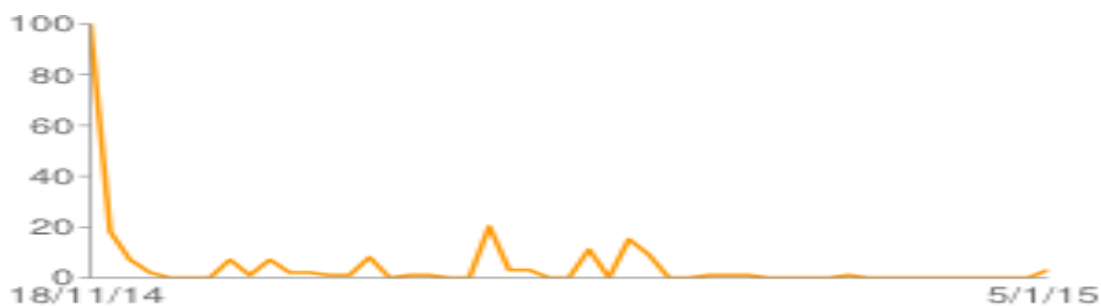


<i>Βαθμός Ικανοποίησης</i>	<i>Αριθμός Απαντήσεων</i>	<i>Ποσοστά</i>
-----------------------------------	----------------------------------	-----------------------

Καθόλου	16	7%
Λίγο	41	18%
Αρκετά	55	24%
Πολύ	48	21%
Πάρα Πολύ	65	29%

Σύμφωνα με τις απαντήσεις όπου διακρίνουμε και στο παραπάνω σχήμα, ένα ποσοστό 50% πιστεύει ότι φιλανθρωπικές δράσεις μπορούν να αναπτυχθούν πολύ(21%) έως και πάρα πολύ(29%). Επίσης, το 24% θεωρεί ότι μπορούν να βελτιωθούν αρκετά. Επιπλέον, το 18% απάντησε ότι μπορούν να βελτιωθούν σε μικρό βαθμό ενώ ένα ποσοστό της τάξεως 7% δεν πιστεύει ότι μπορούν να βελτιωθούν.

Αριθμός καθημερινών απαντήσεων



Ημερομηνία	Πλήθος
18 Νοεμβρίου 2014	99
19 Νοεμβρίου 2014	18
20 Νοεμβρίου 2014	7
21 Νοεμβρίου 2014	2
25 Νοεμβρίου 2014	7
27 Νοεμβρίου 2014	7
28 Νοεμβρίου 2014	2
29 Νοεμβρίου 2014	2
30 Νοεμβρίου 2014	1
1 Δεκεμβρίου 2014	1
2 Δεκεμβρίου 2014	8
8 Δεκεμβρίου 2014	20
9 Δεκεμβρίου 2014	3
10 Δεκεμβρίου 2014	3
13 Δεκεμβρίου 2014	11
15 Δεκεμβρίου 2014	15
16 Δεκεμβρίου 2014	9
20 Δεκεμβρίου 2014	1
26 Δεκεμβρίου 2014	1
5 Ιανουαρίου 2015	3

5.4 Ανάλυση Ερωτηματολογίου

Σημαντικό είναι να αναφερθεί ότι τα αποτελέσματα της έρευνας και κατά συνέπεια τα συμπεράσματα αυτής επηρεάστηκαν από τα δημογραφικά στοιχεία των ερωτηθέντων και πιο συγκεκριμένα από το φύλο, την ηλικία, το εισόδημα καθώς και το Γεωγραφικό διαμέρισμα στο οποίο διαμένουν.

Αρχικά, ένα μεγάλο ποσοστό των ερωτηθέντων χρησιμοποιεί τα μέσα μεταφοράς προκειμένου να πραγματοποιήσει τις μετακινήσεις του. Τα πιο διαδεδομένα εκ των μέσων μεταφοράς που κλήθηκαν να επιλέξουν αποτελούν: το αυτοκίνητο, το ταξί, το λεωφορείο, το πλοίο και το αεροπλάνο. Επίσης, μικρό είναι το ποσοστό το οποίο αναφέρθηκε ότι κάνει χρήση των παρακάτω μέσων: τραμ, μετρό καθώς και τρένο. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι στις περιοχές στις οποίες οι ερωτώμενοι διαμένουν υπάρχουν σιδηροδρομικά δίκτυα σε αντίθεση με τις νησιωτικές περιοχές. Σε αυτές δεν υφίστανται υποδομές για σιδηροδρομικά δίκτυα, καθώς και περιβάλλονται από θάλασσα και οι μετακινήσεις του προς την υπόλοιπη Ελλάδα εξαρτώνται είτε από την χρήση πλοίων, είτε αεροπλάνων. Ωστόσο, αξίζει να σημειωθεί το συμπέρασμα ότι το επιβατικό κοινό δεν είναι ενήμερο για την ύπαρξη των υδροπλάνων στην Ελλάδα.

Επίσης, σημαντικό ρόλο για την επιλογή ενός μέσου μεταφοράς διαδραματίζει τόσο το οικονομικό, χρονικό όσο και το κριτήριο ασφαλείας. Το οικονομικό κριτήριο είναι αυτό που επηρεάζει σε μέγιστο βαθμό την επιλογή του μέσου μετακίνησης. Ο πιο διαδεδομένος τρόπος μετακίνησης είναι αυτός των Οδικών Μεταφορών. Ένας στους εννέα ανθρώπους στις μέρες μας έχει αυτοκίνητο στην ιδιοκτησία του μειώνοντας έτσι την πιθανότητα χρήσης άλλων οδικών μέσων μεταφοράς όπως λεωφορείο ή ταξί ή ακόμα για περιοχές της Αττικής χρήση μετρό ή τραμ. Παρ' όλο που η χρήση λεωφορείου, τραμ ή μετρό προσφέρει μία οικονομικότερη λύση μετακίνησης, το επιβατικό κοινό επιλέγει το αυτοκίνητο καθώς μπορεί να εξοικονομήσει αρκετό χρόνο παρέχοντας του μεγαλύτερη άνεση κατά την μετακίνηση του από τον ένα προορισμό στον άλλο.

Στη συνέχεια, ο λόγος για τον οποίο διακρίνεται μικρό ποσοστό μετακίνησης των επιβατών με τα μέσα μαζικής μεταφοράς όπως τραμ ή μετρό, οφείλεται στο γεγονός ότι υπήρξε μικρή συμμετοχή ερωτηθέντων από την περιοχή της Αττικής. Στην Αττική υφίσταται το μοναδικό μετρό μέχρι στιγμής Ελλάδα(στην Θεσσαλονίκη δημιουργούνται εγκαταστάσεις για την στέγαση μετρό).

Επιπλέον, η μετακίνηση ενός ατόμου μπορεί ποικίλει ανάλογα με την περίοδο την οποία διανύει είτε επαγγελματικά είτε προσωπικά. Συγκεκριμένα, οι λόγοι μετακίνησης ενός ατόμου αφορούν επαγγελματικούς, οικογενειακούς, ψυχαγωγικούς καθώς και λόγους φοίτησης. Από το δείγμα μας, αρκετοί ήταν εκείνοι οι οποίοι μας απάντησαν ότι κάνουν καθημερινή χρήση αυτοκινήτου αλλά και λεωφορείου. Για παράδειγμα, ένας φοιτητής μπορεί να χρησιμοποιήσει εντός της πόλης όπου φοιτά ιδιωτικό αμάξι, λεωφορείο, ταξί(μετρό ή τραμ στις περιοχές της Αττικής) για την μετακίνηση του. Ενώ αν θελήσει να επισκεφθεί την οικογένεια του η οποία βρίσκεται σε άλλη περιοχή της Ελλάδας μπορεί να μετακινηθεί με πλοίο, αεροπλάνο ή και με τρένο.

Επιπρόσθετα, οι μεταφορικές εταιρίες προκειμένου να είναι περισσότερο προσιτές στο καταναλωτικό κοινό και κυρίως στο επιβατικό κοινό, επιλέγει τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης προκειμένου να γίνουν ευρέως γνωστές. Μερικά από τα μέσα τα οποία χρησιμοποιούν είναι: Facebook, Twitter, Instagram, e-mail, Newsletter. Με αυτό τον τρόπο οι εταιρίες έχουν την δυνατότητα προσέλκυσης κυρίως νέου κοινού προσελκύνοντας το με διάφορες τακτικές. Λόγου χάρη διαγωνισμοί για δωρεάν μετακινήσεις, συγκέντρωση ναυτικών ή αεροπορικών μιλιών με τη δυνατότητα εξαργύρωσης σε οποιοδήποτε προορισμό της αρεσκείας τους.

Ιδιαίτερο ρόλο διαδραματίζει ο βαθμός ικανοποίησης των υπηρεσιών που η κάθε εταιρία παρέχει συγκριτικά με την τιμή και μπορεί να επηρεάσει είτε θετικά είτε αρνητικά το επιβατικό κοινό. Σημαντικό είναι να αναφερθούν οι υπηρεσίες σύμφωνα με τις οποίες οι επιβάτες έμειναν

περισσότερο ικανοποιημένοι και αυτές που τους δυσαρέστησαν. Η ασφάλεια μετακίνησης, το προσεγμένο περιβάλλον, οι ταξιδιωτικοί πράκτορες, η εξυπηρέτηση και η συμπεριφορά καθώς και η εξειδίκευση του προσωπικού συγκριτικά με την τιμή επηρεάζουν θετικά τον βαθμό ικανοποίησης των ερωτηθέντων, σε αντίθεση με τους ναύλους, τα προϊόντα αλλά και τα δώρα τακτικών επιβατών από τα οποία δεν είχαν καλές εντυπώσεις.

Ακόμη στις μέρες μας, το καταναλωτικό κοινό και στην περίπτωση μας το επιβατικό κοινό επηρεάζεται από τις πράξεις ως προς το κοινωνικό σύνολο (φιλανθρωπίες, χορηγίες) που μια εταιρία χρησιμοποιεί. Με αυτόν τον τρόπο οι εταιρίες βελτιώνουν το όνομα καθώς και «φήμη» τους, μέσω αυτής γίνονται περισσότερο προσιτοί στο επιβατικό κοινό.

Τέλος, το επιβατικό κοινό είναι πεπεισμένο ότι οι ήδη υπάρχουσες εταιρίες έχουν την δυνατότητα τόσο να αναπτύξουν όσο και να βελτιώσουν τις υπηρεσίες τους. Ισχυρίζονται ότι, μπορούν να εξελιχθούν αρκετά με τη συμβολή νέων τεχνολογιών, αναβάθμιση στόλου και υπηρεσιών, εταιρικής κοινωνικής ευθύνης καθώς και ένα μικρότερο ποσοστό πιστεύει πως η εύστοχη διαφήμιση θα συμβάλλει και αυτή με τον τρόπο της στην εξέλιξη της κάθε εταιρίας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Προοπτικές και προκλήσεις εξέλιξης

Πολλές είναι οι προοπτικές αλλά και οι προκλήσεις που μπορούν να εντοπιστούν στον κλάδο των θαλάσσιων μεταφορών στην Ελλάδα. Αρχικά, η μείωση της τιμής του πετρελαίου την τελευταία χρονική περίοδο έχει προκαλέσει θετικές αναταραχές όχι μόνο στον τομέα των θαλάσσιων μεταφορών αλλά και γενικότερα στον κλάδο των μεταφορών. αυτό έχει ως άμεση συνέπεια την μείωση των τιμών των ακτοπλοϊκών εισιτηρίων καθώς και των ναύλων των εμπορευματοφόρων πλοίων. Επίσης, παρά την μείωση της τιμής του πετρελαίου οι εταιρίες ενδεχομένως να επιλέξουν να κρατήσουν σταθερές τις τιμές τους προκειμένου να αυξήσουν την κερδοφορία τους. Επίσης, όσο αφορά το επιβατικό κοινό, ο κλάδος των ακτοπλοϊκών συγκοινωνιών μπορεί να αποτελέσει ελκυστικότερος ως μέσο μεταφοράς συγκριτικά με τα υπόλοιπα μέσα.

Η εκτιμώμενη αύξηση του τουρισμού που προβλέπεται για τα επόμενα έτη σε προορισμούς της Ελλάδας είτε νησιωτικούς είτε Ηπειρωτικούς αποβλέπει στην οικονομική ανάπτυξη και ευημερία της Ελλάδας. Για να συμβεί αυτό θα πρέπει να επενδύσουν τόσο το κράτος όσο και οι πλοιοκτήτες στο στόλο τους, στις υποδομές των λιμένων τους καθώς και στην κατάρτιση του προσωπικού τους ώστε να μπορούν να υποστηρίξουν την υπάρχουσα τεχνολογία.

Ο λιμένας του Πειραιά όπου θεωρείται μια μεγάλη πρόκληση για συνεργασίες με άλλα μέσα μεταφοράς. Λόγου χάρη η συνεργασία με σιδηροδρομικά και οδικά δίκτυα, καθώς στο λιμάνι του Πειραιά υπάρχουν οι υποδομές υποδοχής φορτηγών πλοίων ή εμπορευματοφόρων πλοίων (κοντέινερ) όπου μπορούν να συνεργαστούν με τρένα ώστε τα κοντέινερ να φορτώνονται άμεσα σε αυτά και να μεταφέρονται στην Ηπειρωτική Ελλάδα και όχι μόνο. Αυτή η διαδικασία μπορεί να συμβεί και σε άλλα μεγάλα λιμάνια αρκεί να υπάρξουν ή να δημιουργηθούν οι κατάλληλες υποδομές. Συνεπώς, αυτό αποτελεί πρόκληση για τις περιοχές που βρίσκονται κοντά σε αυτά τα λιμάνια καθώς θα υπάρξει ανάπτυξη σε αυτές τις περιοχές.

Αρκετά μεγάλη πρόκληση αποτελεί η εκσυγχρόνιση του στόλου των πλοίων έτσι ώστε η διαδικασία της μεταφοράς να διεξάγεται με μεγαλύτερη ασφάλεια, σε πιο όμορφο περιβάλλον που να εμπνέει εμπιστοσύνη. Ακόμη, η εκπομπή ρύπων ή πετρελαίων στις θαλάσσιες περιοχές αποτελεί μείζον πρόβλημα γι' αυτό θα πρέπει να προβλεφτούν όλες οι απαραίτητες παράμετροι για την αποφυγή αυτών των συμβάντων. Η τεχνολογία ωστόσο έχει μεγάλη εξέλιξη και μπορούν να βρεθούν πιο φιλικά προς το περιβάλλον καύσιμα έτσι ώστε να μειωθούν οι ρυπογόνες ουσίες που εκπέμπονται σε αυτό.

Τέλος, σύμφωνα με τον Υπουργό Ναυτιλίας και Αιγαίου κ. Μιλτιάδη Βαρβιτσιώτη οι προκλήσεις που παρουσιάζονται στις θαλάσσιες μεταφορές είναι ιδιαίτερα σημαντικές. Πιο συγκεκριμένα, το "Νέο πλαίσιο για το Διευρωπαϊκό Δίκτυο Μεταφορών" μέχρι το 2030-2050, "η ολοκληρωμένη Ναυτιλιακή Πολιτική", καθώς και η "Γαλάζια Ανάπτυξη" είναι κάποιες από αυτές τις προκλήσεις (Λιμενικό Σώμα, 2014). Τα "Διευρωπαϊκά Δίκτυα Μεταφορών" θεσμοθετήθηκαν με τη "Συνθήκη του Μάαστριχτ". Κατά τον ΕΚ 884/2004 καθορίστηκε σύμφωνα με το άρθρο 12 η σύσταση θαλάσσιων δικτύων (Λεωφόρο Βαλτικής, Δυτικής Ευρώπης, Ιονίου Πελάγους, Αδριατικής, Ανατολικής Μεσογείου και Δυτικής Μεσογείου). (Υπουργείο Ναυτιλίας και Αιγαίου)

Έπειτα, όπως κάθε κλάδος αποτελείται από προοπτικές και προκλήσεις προκειμένου να υπάρξουν βελτιώσεις για ανάπτυξη του κλάδου. Έτσι, και στις εναέριες μεταφορές. Τόσο από το θεωρητικό κομμάτι όσο και από το συμπεράσματα τα οποία αντλήσαμε από τα αποτελέσματα της πρωτογενούς έρευνας, είχαμε την δυνατότητα να εντοπίσουμε τις παρακάτω προοπτικές και προκλήσεις εξέλιξης.

Αρχικά, η επέκταση του δικτύου των αεροπορικών εταιριών ιδίως σε βάσεις στο εξωτερικό. Ως προοπτική εξέλιξης είναι η επέκταση αυτού του δικτύου και πόσο μάλλον να μην γίνει μόνο από την βάση στην Αθήνα αλλά και από άλλες βάσεις ακόμα και σε άγονες γραμμές.

Επίσης, οι εταιρίες χαμηλού κόστους δίνει την δυνατότητα σχεδόν σε όλες τις οικονομικές βαθμίδες επιβατών να ταξιδέψουν εντός και εκτός της χώρας, όπου αυτό αυξάνει την επιβατική μετακίνηση του κοινού σε διάφορους προορισμούς.

Έπειτα, μεγάλη προοπτική εξέλιξης είναι οι εκτιμήσεις για αύξηση του τουρισμού στην Ελλάδα για το επόμενο έτος. Αυτό είναι εμφανές από την αύξηση της μετακίνησης επιβατών, όπως καταγράφηκε από τον διεθνές αερολιμένα Αθηνών κατά την χρονική περίοδο 2014 σε σχέση 2013. Αυτό έχει σαν συνέπεια την αύξηση της ζήτησης μη κατοίκων της χώρας. Εκτός αυτού η αύξηση του τουρισμού μπορεί να συντελέσει την βελτίωση της οικονομίας.

Επιπλέον, η ποιότητα των αεροδρομίων είναι ένα ιδιαιτέρως σημαντικό κομμάτι όσο αναφορά αυτό τον κλάδο, διότι μπορεί να είναι μια ακόμα προοπτική έτσι ώστε να προσελκύσει νέες εταιρίες ή ακόμα και εταιρίες οι οποίες είναι ήδη εδραιωμένες στον κλάδο, όπου αυτό θα έχει ως συνέπεια να επεκτείνουν τις βάσεις τους προκειμένου να γίνεται άμεση εξυπηρέτηση τόσο των κατοίκων της χώρας όσο και για τους τουρίστες. Αυτό, έχει ως κύρια συνέπεια την αύξηση της ανταγωνιστικότητας.

Επιπρόσθετα, η ανάπτυξη νέων τεχνολογιών, οι οποίες θα είναι αντάξιες των απαιτήσεων των πελατών, προκειμένου να εξοικονομούν χρόνο και χρήμα σε κάθε μεταφορά. Είναι ιδιαιτέρως σημαντικό για τον επιβάτη να έχει υπηρεσίες που θα κάνουν πιο γρήγορο, εύκολο, άνετο και ασφαλές το ταξίδι του σε χαμηλό κόστος και σαφώς θα επιτευχθεί με την ανάπτυξη νέων τεχνολογιών. Είναι μια πρόκληση την οποία μπορούν να εκμεταλλευτούν οι εταιρίες προκειμένου να καινοτομούν και να γίνονται περισσότερο ανταγωνιστικές.

Έπειτα, ανάπτυξη καθώς και εκσυγχρονισμό του στόλου, έτσι ώστε οι μεταφορές να γίνονται με ασφάλεια. Εκτός αυτού, είναι μία ακόμα πρόκληση προκειμένου να μειωθεί η καύση και κατά συνέπεια τα έξοδα της κάθε εταιρίας.

Σημαντικό είναι επίσης το γεγονός ότι, η τιμή του πετρελαίου όπου δίνει την δυνατότητα στην εταιρία για μείωση του κόστους των εισιτηρίων δηλαδή των ναύλων λόγο ότι τα έξοδα της θα έχουν μειωθεί.

Εκτός των άλλων, σημαντική είναι η πρόκληση για βελτίωση των υπηρεσιών τόσο κατά την διάρκεια των πτήσεων όσο και πριν ή μετά τις πτήσεις, λόγου χάρη: τα προνόμια των τακτικών πελατών. Είναι ιδιαιτέρως σημαντικός ο ρόλος των υπηρεσιών. Ιδίως για άτομα τα οποία μετακινούνται τακτικά. Αυτά τα άτομα μπορούν να έχουν κάποια πλεονεκτήματα. Το επιβατικό κοινό αρκετές φορές είναι απαιτητικό και η κάθε εταιρία εάν θέλει να κρατήσει το μερίδιο αγοράς της θα πρέπει να ικανοποιεί αυτές τις απαιτήσεις προκειμένου να μην στραφούν σε άλλο μέσο μεταφοράς ή σε άλλο ανταγωνιστή.

Μία ακόμα πρόκληση, είναι η σύνδεση των εναέριων μεταφορών με άλλα μέσα μεταφοράς λόγου χάρη: υπάρχει άμεση ανταπόκριση μετρό προς την Αθήνα από το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος ή ακόμα και με άλλα μέσα μεταφοράς όπως είναι το λεωφορείο, ταξί και με προαστιακό.

Τέλος, συνεργασία των εταιριών με εταιρίες ενοικιάσεων αυτοκινήτων, δωματίων και άλλων τόσο για την άμεση όσο και για μέγιστη εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού σε καλύτερες τιμές.

Στην συνέχεια, κάθε ένα από τα είδη μεταφοράς, πλεονεκτούν ή μειονεκτούν σε κάποια σημεία από τα άλλα μέσα μεταφοράς. Γι αυτό τον λόγο, πρέπει να εντοπιστούν σημεία, προοπτικές και προκλήσεις εξέλιξης όπου θα δημιουργήσουν πλεονέκτημα έναντι στα άλλα μέσα μεταφοράς.

Πρώτα απ' όλα, ένα από τα σημαντικότερα σημεία είναι το κομμάτι των υποδομών (δεν είναι σημαντικό μόνο για τις σιδηροδρομικές μεταφορές αλλά γενικά για τις μεταφορές). Η βελτίωση και ανάπτυξη των μεταφορών μπορούν να βελτιώσουν τα ποσοστά των επιβατών των οποίων

μετακινούνται ή ακόμα και να προσελκύσουν επενδυτές για ανάπτυξη των σιδηροδρομικών μεταφορών.

Έπειτα, ο εκσυγχρονισμός του στόλου καθώς και η συνεχής εκπαίδευση του προσωπικού αποτελεί μια μεγάλη πρόκληση για τον κλάδο. Ο εκσυγχρονισμός του στόλου θα δώσει τη δυνατότητα για γρηγορότερη, οικονομικότερη και ασφαλέστερη μεταφορά του επιβατικού κοινού. Όπως είναι αυτονόητο, το προσωπικό πρέπει να εκπαιδεύεται συνεχώς στις νέες τεχνολογίες προκειμένου να μπορεί να αποδίδει.

Επίσης, μια μεγάλη προοπτική είναι το γεγονός ότι οι σιδηροδρομικές μεταφορές επιβαρύνουν λιγότερο απ' ό,τι τα άλλα μέσα μεταφοράς, ιδίως όταν η κίνηση των σιδηροδρόμων γίνεται με την βοήθεια της ηλεκτρικής ενέργειας.

Επιπλέον, μια μεγάλη πρόκληση είναι η αύξηση των εμπορευμάτων των οποίων μεταφέρονται μέσω των σιδηροδρομικών μεταφορών. Τα σιδηροδρομικά δίκτυα έχουν την δυνατότητα για μεγαλύτερη μεταφορά φορτίων σε σχέση με τα άλλα μέσα.

Επιπρόσθετα, κατασκευή υποδομών για την υποστήριξη σιδηροδρομικών δικτύων και σε άλλους προορισμούς. Κάνοντας, ευκολότερη την σύνδεση περιοχών με άλλες περιοχές τόσο στην Ελλάδα όσο και στο εξωτερικό.

Επίσης, η κρατικοποίηση δεν δίνει την δυνατότητα ανάπτυξης στρατηγικών σχεδίων έτσι η ανάπτυξη αυτού μέσου μεταφοράς γίνεται με αργούς ρυθμούς. Έτσι, λιγότεροι επενδυτές δίνουν κεφάλαια για εκσυγχρονισμό των υποδομών και στόλου.

Μία σημαντική προοπτική, είναι η αύξηση του τουρισμού όπου εάν "εκμεταλλευτεί" σωστά θα δώσει την δυνατότητα ανάπτυξης της οικονομίας. Στην περίπτωση αυτή, μπορούν με τον σωστό τρόπο να προσελκύσουν περισσότερους τουρίστες και αυτό διότι το σιδηροδρομικό δίκτυο δίνει την δυνατότητα στο επιβατικό κοινό να θαυμάσει την φυσική ομορφιά του κάθε τόπου της Ελλάδας.

Τέλος, συνδεδεμένες μεταφορές με άλλα μεταφορικά μέσα. Δίνει την δυνατότητα όχι μόνο στο επιβατικό κοινό αλλά και στα εμπορεύματα να συνεχίσουν το ταξίδι τους πιο γρήγορα και ασφαλή σε μέρη τα οποία δεν διαθέτουν σιδηροδρομικά δίκτυα και κυρίως τα νησιά.

Τέλος, ότι αναφορά τα οδικά δίκτυα, η περίοδος της οικονομικής ύφεσης που ακόμη ταλανίζει την χώρα μας ίσως αποτελεί μια ευνοϊκή και κατάλληλη περίπτωση για να αναπτυχθούν τρόποι συμπεριφοράς προς το καλό συμφέρον του περιβάλλοντος αλλά και των ανθρώπων. Η κατανόηση του φάσματος των μεταφορών μπορεί να οδηγήσει σε εύληπτες μεταφορές, που μπορούν να διεξαχθούν με διαφορετικό σύστημα. Με αυτό τον τρόπο μπορούν να εξοικονομηθούν χρήματα αλλά και να προφυλαχθεί η ατμόσφαιρα από ρυπογόνα ουσίες που την επιβαρύνουν.

Η οικονομική ύφεση καθώς και τα ελάχιστα έσοδα για κατασκευή «δημόσιων έργων» αποτελούν προνόμιο ώστε να εκμεταλλευτούν τα ΣΕΜ και να δοθούν εναύσματα για ένα καλύτερο και ασφαλέστερο οδικό δίκτυο. Ακόμη η ανάπτυξη της τεχνολογίας είναι ραγδαία όπου συνεχώς εφευρίσκονται τρόποι ώστε τα φορτηγά, ταξί, λεωφορεία και γενικά τα οχήματα να διαθέτουν οικολογικά συστήματα συμβάλλοντας στην εξάλειψη της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Η χώρα είναι υπεύθυνη να ακολουθεί μεθοδικά τις αναγκαίες ενέργειες «οδικής ασφάλειας» σε βαθμό εγχώριο, «περιφερειακό και τοπικό». Οι κάτοικοι μιας περιοχής οφείλουν να ενσωματώσουν στην ζωή τους την προσεκτική και με μικρότερες επιταχύνσεις οδήγηση στους δρόμους. Απώτερος σκοπός της προσεκτικής οδήγησης είναι η μείωση των δυσάρεστων γεγονότων που μπορούν να συμβούν στους δρόμους της χώρας μας.

Οι μετακινήσεις των ανθρώπων στους δρόμους της ΕΕ καθίστανται πιο σίγουρες συγκριτικά με τα προηγούμενα χρόνια. Η μέση τιμή των δυστυχημάτων στην ΕΕ έχει ανέλθει το 2000-2013 στο 14%

ενώ στην Ελλάδα στο 16%. Παρά την τεχνολογική ανάπτυξη της Ελλάδας κατέχει μεγάλο αριθμό δυστυχημάτων, πεθαίνοντας 81 στους 1000000 πολίτες. Αυτά τα αποτελέσματα μας οδηγούν στο συμπέρασμα ότι οι οδικές μεταφορές καθίστανται ακόμα επίφοβες συγκριτικά με τις θαλάσσιες, σιδηροδρομικές και αερομεταφορές. Συνεπώς, πρέπει να γίνουν έγκαιρα ενέργειες για απομάκρυνση του κινδύνου των ατυχημάτων έτσι ώστε να μειωθούν οι προκλήσεις τραυματών. (Σμιντ,2014) .

Τα οδικά δίκτυα καθώς και οι προδιαγραφές που απαιτούνται για την ανάπτυξη του τομέα των οδικών δικτύων, είναι παραμελημένα λόγω την οικονομικής ύφεσης που υφίσταται η Ελλάδα. Μεγάλη ωστόσο αποτελεσματικότητα θα επιφέρει η δημιουργία καινούργιων οδικών δικτύων καθώς θα βελτιστοποιηθεί η συγκοινωνία και θα μειωθούν τα τροχαία ατυχήματα. Είχαμε αναφέρει ωστόσο στον κλάδο τον οδικών δικτύων πως θα ήταν απαραίτητη η δημιουργία «Συστημάτων Ευφύων Μεταφορών(ITS)» καθώς θα συντείνουν στην μείωση της σπατάλης της «ενέργειας» καθώς και τον ρυπογόνων ουσιών που αποβάλλονται στο περιβάλλον. Επίσης, θα συμβάλλουν στην καλύτερη λειτουργία των συγκοινωνιακών συμπλεγμάτων καθώς και την ομαλότερη και ασφαλέστερη μεταφορά των επιβατών.

Ιδιαίτερα μεγάλες είναι οι προκλήσεις για την εναλλαγή σε μία κοινωνία μειωμένων «εκπομπών» CO₂ καθώς και δημιουργία ευνοϊκών συνθηκών στον κλάδο της «ενέργειας» εκθέτει ο IOBE με τη σύμπραξη του «Εργαστηρίου Ενέργειας- Οικονομίας- Περιβάλλοντος του ΕΜΠ» και την αμοιβαία χρηματική στήριξη του «Ομίλου Επιχειρήσεων Μυτιληναίος ΑΕ». Ύστερα από την πνευματική εργασία που εξήχθη παρατηρήθηκε ότι η δραστηριότητα που αναπτύσσεται για την εξάλειψη της μεταβολής του κλίματος, θα επιφέρει υποβιβασμό των "αέριων εκπομπών του θερμοκηπίου" στο 70%-75% έως το έτος 2050. Οι μετακινήσεις στους δρόμους της Ελλάδας θα γίνονται με την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας και χρησιμοποίησης της σε ορισμένες δραστηριότητες συνάμα με την μείωση της παραγωγής ηλεκτρισμού. Τα καύσιμα που παράγονται από βιολογικά υλικά οφείλουν να καταλάβουν περισσότερα τμήματα του συνόλου του κλάδου των μετακινήσεων. (Φούντα,2011). Ο Dr Wolfgang Bernhard επιμένει στην άποψη του για τις πρωτότυπες τεχνικές κατασκευής κάνοντας έναρξη της λειτουργίας στον τομέα των μετακινήσεων. Συγκεκριμένα αναφέρει ότι " Στόχος μας είναι να είμαστε ο Νο1 κατασκευαστής στην αγορά του μέλλοντος, η οποία πιστεύουμε ότι θα αποφέρει σταθερά έσοδα και μακροπρόθεσμα κέρδη" . Οι προκλήσεις στις μετακινήσεις που αφορούν τα επόμενα έτη είναι η αιτία όπου υπάρχει ανέλιξη στον κλάδο της "αυτόνομης οδήγησης". Η πνευματική εργασία με σκοπό τον καθορισμό του αυξημένου φορτίου των εμπορευματικών μεταφορών στο 20% το 2008-2025. " Η αυτόνομη οδήγηση θα φέρει την επανάσταση στις οδικές μεταφορές και θα δημιουργήσει σημαντικά οφέλη για όλους τους εμπλεκόμενους". (Bernhard ,2014)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Η πτυχιακή μας εργασία με θέμα «Ο Κλάδος των Μεταφορών 2014. Προκλήσεις και Προοπτικές για το μέλλον.» πραγματοποιήθηκε την χρονική περίοδο 2014-2015 στο Ηράκλειο Κρήτης. Μέσα από την έρευνα την οποία διεξήγαμε, τόσο δευτερογενής έρευνα όσο και πρωτογενής,, αποκομίσαμε όχι μόνο συμπεράσματα αλλά και εμπειρίες.

Αρχικά, ένα από τα συμπεράσματα είναι ότι ένα μεγάλο μέρος του κοινού χρησιμοποιεί άρδην μέσα μεταφορών για την μετακίνηση του. Κυρίως τα πιο διαδεδομένα μέσα τα οποία επιλέγουν είναι το αυτοκίνητο, λεωφορείο, ταξί, πλοίο και αεροπλάνο. Η επιλογή ανάμεσα σε αυτά τα μέσα κρίνεται κυρίως τόσο από την αιτία για την οποία μετακινούνται όσο και από το χρόνο που καταναλώνουν, το κόμιστρο και την άνεση μετακίνησης του.

Πολλά μέσα μεταφοράς όπως υδροπλάνο, τρένο και προαστιακός δεν είναι γνωστά στο επιβατικό κοινό. Αυτό συμβαίνει καθώς δεν ιδιαίτερα διαδεδομένα η ύπαρξη των υδροπλάνων ως μέσο μεταφοράς καθώς και το επιβατικό κοινό είναι δύσπιστο απέναντι σε αυτό. Ακόμη, οι σιδηροδρομικές μεταφορές δεν είναι διαδεδομένες σε νησιά της Ελλάδος αφού δεν υπάρχουν υποδομές ούτε και η μορφολογία αυτών μπορεί να τα στεγάσει. Σε αντίθεση, με την Ηπειρωτική Ελλάδα όπου έχει την δυνατότητα στέγασης των υποδομών και τα σιδηροδρομικά δίκτυα είναι ιδιαίτερα λειτουργικά και εξυπηρετικά στο επιβατικό καθώς με μικρό κόστος μετακινούνται από την μία περιοχή στην άλλη.

Είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι, το επιβατικό κοινό θεωρεί ότι μπορεί να βελτιωθούν τόσο οι υπηρεσίες οι οποίες παρέχονται σε αυτούς όσο και τα μέσα μεταφοράς (στόλος). Εκτός αυτού, οι υποδομές είναι ένας σημαντικός παράγοντας όπου επηρεάζει το μέσο με το οποίο θα μετακινηθεί. Επιπλέον, ιδιαίτερα αποδοτικές είναι οι συνεργασίες των θαλάσσιων μέσων τόσο με εναέρια μέσα όσο και με σιδηροδρομικά μέσα με την συμβολή των οδικών δικτύων. Αυτό εξυπηρετεί στην πιο ευέλικτη μεταφορά τόσο επιβατών όσο και εμπορευματοκιβωτίων.

Η Ελλάδα σαν σταυροδρόμι τριών ηπείρων, έχει ένα ανταγωνιστικό πλεονέκτημα ότι μπορεί να συνδεθεί με πολλές Ευρωπαϊκές και μη χώρες μεταφέροντας είτε εμπορευματοκιβώτια είτε πετρέλαια είτε σιτάρι κλπ μέσο θαλάσσης. Αυτό συμβάλει στην ραγδαία αύξηση της κερδοφορίας της χώρας καθώς και στην ανάπτυξη της.

Χάρη στην ύπαρξη των μέσο μεταφοράς έχει αυξηθεί η τουριστική κίνηση της χώρας και κατά συνέπεια η οικονομική κατάσταση της, καθώς, η Ελλάδα αποτελεί ένα από τους δημοφιλέστερους προορισμούς στον κόσμο λόγω της μορφολογίας του εδάφους και την φυσική ομορφιά.

Τέλος, οι εμπειρίες οι οποίες αποκομίσαμε αρχικά ικανοποίηση ότι φέραμε εις πέρας την πτυχιακή εργασία με πολύ καλή συνεργασία παρά τις δυσκολίες τις οποίες συναντήσαμε. Κύριες δυσκολίες ήταν η συλλογή ερωτηματολογίων λόγω του περιορισμένου χρόνου και του κοινού που μας απάντησε. Επίσης, η σύγχρονη βιβλιογραφία που κατορθώσαμε να συλλέξουμε ήταν περιορισμένη ενώ τα περισσότερα βιβλία τα οποία διαβάσαμε ήταν παλαιάς χρονολογίας που δεν είχαν αντίκρισμα στην σημερινή εποχή. Ακόμη, η ραγδαία μεταβολή της τεχνολογίας δεν μας επέτρεψε να βασιστούμε σε αυτές τις πηγές. Συνεπώς κύριες πηγές ήταν από τον διαδικτυακό τόπο με γνώμονα μας το υπουργείο μεταφορών.

Τέλος, οι προτάσεις μας στον επόμενο ερευνητή είναι για μια έκφανση της έρευνας είναι:

- Μεγαλύτερο δείγμα ερωτηθέντων
- Ποιοτικότερες ερωτήσεις
- Πρόσβαση σε σύγχρονη βιβλιογραφία
- Διαγραμματικές αναπαραστάσεις
- Χρήση του εργαλείου της συνέντευξης

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

ΒΙΒΛΙΑ

- Κατσώνη Βίκη, *Αεροπορικές Μεταφορές και Τουρισμός*, 2012, Εκδόσεις Κατσώνης
- Κρασανάκη Α, *Ιστορία Ελληνικού Έθνους*, 2008
- Μαντά Ελένη, *100 Αιώνες Θάλασσα*, 2002, Εκδόσεις Ναυτικού Μουσείου Αιγαίου
- Προφυλλίδης Βασίλης, *Αεροπορικές Μεταφορές και Αεροδρόμια*, 2010, Εκδόσεις Παπασωτηρίου
- Πυργίδης Χρήστος, *Συστήματα Σιδηροδρομικών Μεταφορών*, 2009, Εκδόσεις Ζήτης
- Χαρλαύτη Τζελίνα, *Ιστορία της Ελληνόκτητης Ναυτιλίας*, 2001, Εκδόσεις Νεφέλη

ΙΣΤΟΤΟΠΟΙ

- <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9D%CE%B1%CF%85%CF%84%CE%B9%CE%BB%CE%AF%CE%B1>, τελευταία πρόσβαση 10/01/15.
- <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=24148>, τελευταία πρόσβαση 04/02/15.
- http://www.nat.gr/site/categories/nat/history_target.csp, τελευταία πρόσβαση 04/02/15.
- <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%9C%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82>, τελευταία πρόσβαση 13/01/15.
- <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%95%CE%BC%CF%80%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF>, τελευταία πρόσβαση 14/01/15.
- <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%98%CE%B1%CE%BB%CE%AC%CF%83%CF%83%CE%B9%CE%B5%CF%82%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82>, τελευταία πρόσβαση 14/01/15.
- <http://www.e-nautilia.gr/katigories-kai-eidi-ploiwn/>, 2014, τελευταία πρόσβαση 03/02/15.
- <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%BB%CE%BF%CE%AF%CE%BF>, τελευταία πρόσβαση 14/01/15.
- <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%BA%CF%84%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%BF%CE%90%CE%B1>, , τελευταία πρόσβαση 14/01/15.
- http://www.iobe.gr/research_dtl.asp?RID=100, Ν. Βέττας, 2014, τελευταία ανάγνωση 15/01/15.
- <http://www.olp.gr/el/investments>, τελευταία ανάγνωση 03/02/15.
- Θωμάς Μπαρμπαρούσης, *Εξπρές Ημερησία Οικονομική Εφημερίδα*, 2011, τελευταία πρόσβαση 03/02/15.
- <http://www.hcg.gr/node/7611>, τελευταία πρόσβαση 03/02/15.
- <http://www.yen.gr/wide/yen.chtm?prnbr=28572>, τελευταία πρόσβαση 03/02/15.
- http://www.TsagkarakisGeorgios_KompolakisMichail2013.pdf, πτυχιακή εργασία, τελευταία πρόσβαση 26/1/15.
- <http://www.Flydeals.gr>, τελευταία πρόσβαση 26/1/15.
- <http://kourdistoportocali.com/post/34263/to-2014-oi-prwtes-ptlseis-ydroplanwn-pros-ta-ellhnika-nhsia>, τελευταία πρόσβαση 1/2/15.
- <http://newpost.gr>, τελευταία πρόσβαση 25/1/15.
- http://www.google.gr/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CB8QFjAA&url=http%3A%2F%2Fnemertes.lis.upatras.gr%2Fjspui%2Fbitstream%2F10889%2F5650%2F7%2FNimertis_Avramopoulos%2528de%2529.pdf&ei=OhXOVN36EdTbaoOyggAO&usg=AFQjCNE

[PbsWjdPyNyUGKlwdHV8p-VEQ4hg&sig2=GRbUxPJ-](https://pbs.wjdpynyugklwdhv8p-veq4hg&sig2=GRbUxPJ-x2rJKZ_XiH4ybQ&bvm=bv.85076809,d.d2s)

x2rJKZ_XiH4ybQ&bvm=bv.85076809,d.d2s, Διδακτορική διατριβή, τελευταία πρόσβαση 27/1/15.

- <http://www.airnews.gr>, τελευταία πρόσβαση 25/1/15.
- <http://emporiko.law.uoa.gr/AeropporikoDikaio.pdf>, τελευταία πρόσβαση 1/2/15.
- http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CE%B5%CF%81%CE%B9%CE%B2%CE%B1%CE%BB%CE%BB%CE%BF%CE%BD%CF%84%CE%B9%CE%BA%CE%AC_%CF%80%CF%81%CE%BF%CE%B2%CE%BB%CE%AE%CE%BC%CE%B1%CF%84%CE%B1, τελευταία πρόσβαση 1/2/15.
- <http://traveldailynews.gr/columns/article/1652>, Δρ. Ελευθέριος Καταρέλος, 2008, τελευταία πρόσβαση 1/2/15.
- <http://el.aegeanair.com/mobile-services/mobile-check-in/>, τελευταία πρόσβαση 1/2/15.
- <http://el.aegeanair.com/i-etairaia/istoriki-anadromi/>, τελευταία πρόσβαση 1/2/15.
- <http://kathimerinigr/784297/article/oikonomia/epixeirhseis/h-aegean-8a-vgei-wfelhmenh-apo-thn-idiwtikopoihsh-ths-cyprus-airways>, Αλεξάνδρα Κασσίμη, 2015, τελευταία πρόσβαση 1/2/15
- <http://aeropporilikia.blogspot.gr>, τελευταία πρόσβαση 1/2/15.
- <http://corporate.ryanair.com/about-us/history-of-ryanair/>, τελευταία πρόσβαση 1/2/15.
- <http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A3%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CF%82>, τελευταία πρόσβαση 1/2/15.
- <http://www.ose.gr/el/%CE%91%CF%81%CF%87%CE%B9%CE%BA%CE%AE%CE%A3%CE%B5%CE%BB%CE%AF%CE%B4%CE%B1/%CE%99%CF%83%CF%84%CE%BF%CF%81%CE%B9%CE%BA%CF%8C.aspx>, τελευταία πρόσβαση 1/2/15.
- <http://www.ose.gr/LinkClick.aspx?fileticket=bwNkdlinMNA%3D&tabid=588>, τελευταία πρόσβαση 1/2/15.
- <http://www.ras-el.gr/el/>, τελευταία πρόσβαση 1/2/15.
- http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A0%CF%81%CE%BF%CE%B1%CF%83%CF%84%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CF%8C%CF%82_%CF%83%CE%B9%CE%B4%CE%B7%CF%81%CF%8C%CE%B4%CF%81%CE%BF%CE%BC%CE%BF%CF%82_%CE%91%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1%CF%82, τελευταία πρόσβαση 1/2/15.
- http://el.wikipedia.org/wiki/%CE%93%CF%81%CE%B1%CE%BC%CE%BC%CE%AE_%CE%97%CE%BB%CE%B5%CE%BA%CF%84%CF%81%CE%B9%CE%BA%CE%BF%CF%8D_%28%CE%9C%CE%B5%CF%84%CF%81%CF%8C_%CE%91%CE%B8%CE%AE%CE%BD%CE%B1%CF%82%29, τελευταία πρόσβαση 1/2/15.
- http://www.livepedia.gr/index.php/%CE%95%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1_%CE%9C%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82_%CE%A7%CE%B5%CF%81%CF%83%CE%B1%CE%AF%CE%B5%CF%82, τελευταία πρόσβαση 03/02/15.
- <http://www.opengov.gr/yme/?p=36>, 2010, τελευταία πρόσβαση 03/02/15
- http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/BUCKET/A1105/PressReleases/A1105_SME15_DT_QQ_00_2012_01_F_GR.pdf,2014, τελευταία πρόσβαση 03/02/15.
- <http://www.ses.gr/index.php/member-services/member-list.html>, τελευταία πρόσβαση 03/02/15.
- <http://www.ses.gr/index.php/o-sylogos/genika-stoixeia.html>, τελευταία πρόσβαση 03/02/15.
- <http://www.nerit.gr/eidiseis/asfalis-ke-exipnes-ipodomes-stous-dromous/>, Ζάμπολκς Σμντ, Ευρωπαϊκή Επιτροπή- Τμήμα Οδικής Ασφάλειας, 2014, τελευταία πρόσβαση 03/02/15.

- <http://213.229.101.100:8080/rss/item/18467-%CE%BF%CE%B9-%CF%80%CF%81%CE%BF%CE%BA%CE%BB%CE%AE%CF%83%CE%B5%CE%B9%CF%82-%CE%B3%CE%B9%CE%B1-%CF%84%CE%BF%CE%BD-%CE%B5%CE%BD%CE%B5%CF%81%CE%B3%CE%B5%CE%B9%CE%B1%CE%BA%CF%8C-%CF%84%CE%BF%CE%BC%CE%AD%CE%B1-%CF%83%CF%84%CE%B7%CE%BD-%CE%B5%CE%BB%CE%BB%CE%AC%CE%B4%CE%B1-%CE%BC%CE%B5-%CE%BF%CF%81%CE%AF%CE%B6%CE%BF%CE%BD%CF%84%CE%B1-%CF%84%CE%BF-2050-%CE%B1%CF%80%CF%8C-%CF%84%CE%BF-%CE%B9%CE%BF%CE%B2%CE%B5.html>, Μαρίνα Φούντα, 2011, τελευταία πρόσβαση 03/02/15.
- <http://kacrete.gr/%CE%B5%CF%80%CE%B1%CE%BD%CE%AC%CF%83%CF%84%CE%B1%CF%83%CE%B7-%CF%83%CF%84%CE%B9%CF%82-%CE%BF%CE%B4%CE%B9%CE%BA%CE%AD%CF%82-%CE%BC%CE%B5%CF%84%CE%B1%CF%86%CE%BF%CF%81%CE%AD%CF%82-%CF%84%CE%BF-%CF%80/>, Dr Wolfgang Bernhard ,Καινοτομία Ανάπτυξη και Επιχειρηματικότητα, 2014, τελευταία πρόσβαση 03/02/15.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ

ΜΕΡΟΣ Α: ΔΗΜΟΓΡΑΦΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

1. Φύλο

- Γυναίκα
- Άνδρας

2. Ηλικία

- 18-30 ετών
- 31-40 ετών
- 41-50 ετών
- ≥51 ετών

ΜΕΡΟΣ Β: ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ

3. Τζίρος (μικτά έσοδα) 2014

- ≤ 10.000€
- 11-20.000€
- 21-30.000€
- ≥31.000€

4. Γεωγραφικό διαμέρισμα (τόπος διαμονής)

- Ήπειρος
- Θεσσαλία
- Θράκη
- Κρήτη
- Μακεδονία
- Νησιά Αιγαίου Πελάγους
- Πελοπόννησος
- Στερεά Ελλάδα

5. Χρησιμοποιείτε μέσα μεταφοράς;

- Καθόλου
- Λίγο
- Μέτρια
- Πολύ
- Πάρα πολύ

6. Ποιες από τις παρακάτω μεταφορές χρησιμοποιείτε συχνότερα;*

		Καθόλου	Λίγο	Μέτρια	Πολύ	Πάρα πολύ
Εναέρια Μεταφορά(Αεροπλάνο, Υδροπλάνο)		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Θαλάσσια Μεταφορά(Πλοία)		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Οδική Μεταφορά(Αυτοκίνητο, Ταξί,		<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Καθόλου Λίγο Μέτρια Πολύ Πάρα πολύ

Μετρό, Λεωφορείο)

Σιδηροδρομικά Δίκτυα(Τρένο, Τραμ)

7. Ποια από τα παρακάτω μέσα υπάρχουν στον τόπο όπου διαμένετε; Μπορείτε να επιλέξετε παραπάνω από μία απάντηση.

- Αυτοκίνητο
- Ταξί
- Τραμ/Μετρό
- Τρένο
- Αεροπλάνο
- Υδροπλάνο
- Πλοίο
- Λεωφορείο
- Άλλο:

8. Με πιο κριτήριο επιλέγετε το μέσο μεταφοράς; * _

Καθόλου Λίγο Μέτρια Πολύ Πάρα πολύ

Οικονομικό Κριτήριο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Χρονικό Κριτήριο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κριτήριο Ασφάλειας	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

9. Με τι συχνότητα χρησιμοποιείτε τα παρακάτω μέσα μεταφοράς; * _

Καθόλου Ημερησίως Εβδομαδιαία Μηνιαία Ανά Διαστήματα

Αυτοκίνητο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ταξί	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Λεωφορείο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Τραμ/Μετρό	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Τρένο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αεροπλάνο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Υδροπλάνο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Πλοίο	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

10. Ποιοι είναι οι λόγοι για τους οποίους χρησιμοποιείται μέσο μεταφοράς; Μπορείτε να συμπληρώσετε παραπάνω από ένα πεδίο.

- Επαγγελματικοί
- Λόγοι Φοίτησης
- Οικογενειακοί
- Ψυχαγωγικοί
- Όλα τα παραπάνω
- Άλλο:

ΜΕΡΟΣ Γ: ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΥΣΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

11. Πώς ανακαλύψατε την εταιρία όπου χρησιμοποιείτε; Μπορείτε να συμπληρώσετε παραπάνω από ένα πεδίο.

- Διαφήμιση
- Ίντερνετ
- Τηλεόραση
- Ταξιδιωτικά Γραφεία
- Από γνωστό
- Άλλο:

12. Είστε ικανοποιημένοι από την εταιρία που επιλέξατε;

- Καθόλου
- Λίγο
- Αρκετά
- Πολύ
- Πάρα πολύ

13. Πιστεύετε ότι οι ήδη υπάρχουσες εταιρίες μεταφορών καλύπτουν τις ανάγκες σας;

- Καθόλου
- Λίγο
- Αρκετά
- Πολύ
- Πάρα πολύ

14. Ποιος ο βαθμός ικανοποίησής σας από τις προσφερόμενες υπηρεσίες συγκριτικά με την προσφερόμενη τιμή τους;* _

	Καθόλου	Λίγο	Αρκετά	Πολύ	Πάρα πολύ
Ασφάλεια μετακίνησης	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Προσεγμένο περιβάλλον	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ναύλοι	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Προϊόντα/Υπηρεσίες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Ταξιδιωτικοί πράκτορες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Δώρα τακτικών επιβατών	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εξυπηρέτηση/Συμπεριφορά	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εξειδίκευση προσωπικού	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

15. Με πιο τρόπο πιστεύετε ότι οι ήδη υπάρχουσες εταιρίες μπορούν να αναπτυχθούν και να βελτιωθούν;* _

	Καθόλου	Λίγο	Αρκετά	Πολύ	Πάρα πολύ
Νέες Τεχνολογίες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Αναβάθμιση στόλου & υπηρεσιών	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Εύστοχη Διαφήμιση	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>
Κοινωνική Ευθύνη(Φιλανθρωπίες, Χορηγίες	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>

Βραβείσεις (aegean.gr)

2013

Η Aegean αναδείχθηκε ως η πιο συνεπής περιφερειακή αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη για το 2012, με ποσοστό 93,02%, στα “on time performance service awards” της www.flightstats.com

2013

Τιμητική διάκριση για την Aegean από το αεροδρόμιο των Βρυξελλών για την ακρίβεια στη συνέπεια των πτήσεων της για το 2012 ως short haul airline με ποσοστό 90.4%.

2013

Ένα βραβείο από τον διεθνή αερολιμένα Αθηνών (κατά τη διάρκεια του 13ου airline marketing workshop), ως η δημοφιλέστερη αεροπορική εταιρεία για το 2012 μεταξύ των ευρωπαϊκών επιβατών του αεροδρόμιου της Αθήνας (πηγή: Έρευνα του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών – επίσημα ετήσια στατιστικά στοιχεία)

2012

Τιμητική διάκριση για την Aegean από το διεθνή Αερολιμένα Αθηνών για τη μέγιστη συμβολή της στην ανάδειξη του Λονδίνου ως κορυφαίο ευρωπαϊκό προορισμό.

2012

Η Aegean κατέλαβε πρωτιά για την ακρίβεια των αφίξεων, όχι μόνο σε ευρωπαϊκή αλλά και σε παγκόσμια κλίμακα, σύμφωνα με την έρευνα «March 2012 Airline and Airport On-Time Performance Report», της ιστοσελίδας www.flightstats.com, το Μάρτιο του 2012.

2012

Ένα βραβείο από τον διεθνή αερολιμένα Αθηνών (κατά τη διάρκεια του 12ου airline marketing workshop), ως η αγαπημένη αεροπορική εταιρεία των επιβατών για το έτος 2011 (πηγή: Έρευνα του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών - Ετήσιο δείγμα 40.000 αναχωρούντων επιβατών)

2012

Η AEGEAN βραβεύτηκε από τα SKYTRAX 2012 World Airline Awards ως η καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρεία στην Ευρώπη.

2012

Βράβευση από τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ως η δημοφιλέστερη αεροπορική εταιρεία για το 2012 μεταξύ των Ευρωπαϊκών επιβατών του αεροδρομίου της Αθήνας.

2011

Η AEGEAN βραβεύτηκε από τα SKYTRAX 2011 World Airline Awards ως η καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρεία στην Ευρώπη.

2011

Δυο βραβεία από τον διεθνή αερολιμένα Αθηνών (κατά τη διάρκεια του 11ου airline marketing workshop): • Ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία στην αγορά της Αφρικής. • Ειδικό Βραβείο Δεκαετίας ως μία από τις εταιρείες που διακίνησε το μεγαλύτερο αριθμό επιβατών την περίοδο 2001 – 2010.

2010

Τέσσερα βραβεία από τον διεθνή αερολιμένα Αθηνών (κατά τη διάρκεια του 10ου Airline Marketing Workshop): • Ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία για την αγορά της Δυτικής Ευρώπης. • Για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά • Ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία στην αγορά της Αφρικής • Επιπλέον ως η εταιρεία με τη μεγαλύτερη αύξηση αριθμού επιβατών στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» για το 2009

2009

- Τρία βραβεία από τον διεθνή αερολιμένα Αθηνών (κατά τη διάρκεια του 9ου airline marketing workshop) : • Ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία στην αγορά της Ανατολικής Ευρώπης. • Για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά. • Ως η εταιρεία με τη μεγαλύτερη αύξηση αριθμού επιβατών στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» για το 2008.
- 2009
Η Aegean βραβεύτηκε από την SKYTRAX ως η καλύτερη Περιφερειακή Αεροπορική Εταιρεία στην Ευρώπη.
- 2008
Η Aegean είναι η χρυσή νικήτρια του “Airline of the year 2008/9” του ERA. Η Aegean λαμβάνει το χρυσό βραβείο δεύτερη φορά.
- 2007
ERA (EUROPEAN REGIONS AIRLINE ASSOCIATION): PALME D’OR (for sustained excellence)
- 2007
Βράβευση από το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών ως η εταιρεία με τη μεγαλύτερη αύξηση αριθμού επιβατών στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» για το 2006, καθώς και για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά.
- 2006
Απόκτηση πιστοποίησης IOSA. Επιτυχής ολοκλήρωση της επιθεώρησης που έγινε στο πλαίσιο του προγράμματος IOSA (Επιχειρησιακός Έλεγχος Ασφάλειας της IATA) που πραγματοποιήθηκε τον Ιούνιο του 2005.
- 2006
Χρυσό βραβείο από το διεθνή αερολιμένα Αθηνών. Η Aegean Airlines τιμήθηκε με το χρυσό βραβείο για την υψηλότερη αύξηση αριθμού επιβατών μέσα στο 2005 και για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά.
- 2006
4ο βραβείο από τον ERA. Απονέμεται και πάλι στην Aegean το ασημένιο βραβείο της Αεροπορικής Εταιρείας 2006/7.
- 2005
3 βραβεία από το διεθνή αερολιμένα Αθηνών:
1. Ως η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία για την αγορά της Δυτικής Ευρώπης
2. Για την υψηλότερη ποσοστιαία ανάπτυξη επιβατικής κίνησης στην εγχώρια αγορά και
3. Ως η συνολικά ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρεία που δραστηριοποιείται στο ΔΑΑ, για το 2004.
- 2005
Βράβευση για τρίτη φορά από τον ERA, με το ασημένιο μετάλλιο για τη χρονιά 2005/6.
- 2004
Χρυσό μετάλλιο από τον ERA, ως η καλύτερη αεροπορική εταιρεία στην Ευρώπη για το έτος 2004/2005.
- 10/2002-6/2003
Διαδικασία πιστοποίησης όλου του επιχειρησιακού τομέα της Aegean, σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα JAR OPS1 (με την υποστήριξη της Lufthansa Consulting). Εκπαίδευση του πτητικού προσωπικού σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά πρότυπα JAR OPS στο εκπαιδευτικό κέντρο της Lufthansa.
- 2000
Διάκριση από τη British Aerospace.
- 2000
Βράβευση από τον ERA (European Regions Airline Association), το Σύνδεσμο Ευρωπαϊκών Περιφερειακών Αεροπορικών Εταιρειών, με το χάλκινο μετάλλιο για τη χρονιά 2000/1.
- 1999

Διάκριση από το Διεθνή Οργανισμό Ασφάλειας Πτήσεων και την ΥΠΑ, ως άριστα οργανωμένη επιχείρηση η οποία έχει επιτύχει πολύ υψηλά standards ασφάλειας

****** Επίσης, τελευταία βράβευση της εταιρίας έγινε το 2014 όπου βραβεύτηκε ως η καλύτερη αεροπορική εταιρία στην ευρώπη.

ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΔΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2014

Η επιβατική κίνηση του αεροδρομίου το Δεκέμβριο έφτασε συνολικά 1,06 εκατ. επιβάτες, επιστρέφοντας στα επίπεδα άνω του ενός εκατομμυρίου μετά από 5 χρόνια, σε συνέχεια του αντίστοιχου ρεκόρ του Νοεμβρίου. Οι επιβάτες εσωτερικού συνέχισαν την εντυπωσιακή άνοδό τους (+40,0%), ενώ οι επιβάτες εξωτερικού εξακολούθησαν να αυξάνονται σταθερά σε επίπεδα της τάξης άνω του 20% (+20,6%). Κατά τη διάρκεια του Δεκεμβρίου, οι Έλληνες ταξιδιώτες παρουσίασαν σημαντική άνοδο κατά περίπου 23%, σημειώνοντας παράλληλα εντυπωσιακή αύξηση (+45%) στο σκέλος του εγχώριου ταξιδιού. Οι ξένοι επισκέπτες με αποκλειστικό προορισμό την Αθήνα, κατέγραψαν επίσης ιδιαίτερα εντυπωσιακή άνοδο της τάξης του 36%, εξέλιξη που αντικατοπτρίζει την ελκυστικότητα της Αθήνας ως προορισμού και κατά τη διάρκεια της χειμερινής περιόδου. Συνολικά, για το έτος 2014, η επιβατική κίνηση στο αεροδρόμιο της Αθήνας κατέγραψε σημαντική άνοδο της τάξης του 21,2% και έφτασε τα 15,2 εκατομμύρια, ξεπερνώντας την αντίστοιχη επίδοση του 2013 κατά 2,7 εκατομμύρια επιβάτες. Τόσο οι επιβάτες εσωτερικού, όσο και οι επιβάτες εξωτερικού, παρουσίασαν παρόμοια επίπεδα αύξησης (+22,5% και +20,5% αντίστοιχα). Στη συνολική εξέλιξη της επιβατικής κίνησης συνέβαλε μία σειρά παραγόντων:

α. η σταθεροποίηση της οικονομίας, που αντικατοπτρίζεται στο γεγονός ότι οι Έλληνες ταξιδιώτες παρουσίασαν θετική πορεία με συνολική αύξηση 14% σε σύγκριση με την αντίστοιχη περυσινή περίοδο - εξέλιξη που κυρίως αποδίδεται στη σημαντική αύξηση κατά το δεύτερο εξάμηνο του έτους (+25%), β. η τόνωση της ελκυστικότητας της Αθήνας ως προορισμού, που σηματοδοτείται από το γεγονός ότι οι ξένοι επισκέπτες με αποκλειστικό προορισμό την Αθήνα παρουσίασαν ιδιαίτερα εντυπωσιακή αύξηση κατά 31% από την αρχή του έτους και γ. η ενίσχυση της προσφοράς πτήσεων και θέσεων από μεγάλο αριθμό αεροπορικών εταιρειών.

ΣΧΕΔΙΟ

ΝΟΜΟΣ

Δημόσιες υπεραστικές οδικές μεταφορές επιβατών

Κεφ. Α΄ - ΓΕΝΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 1

Σκοπός – πεδίο εφαρμογής

1. Σκοπός του παρόντος νόμου είναι : α) η εξασφάλιση της συνεχούς προσφοράς δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών β) η οργάνωση και λειτουργία δικτύων δημοσίων οδικών επιβατικών μεταφορών που συνδέουν τα αστικά κέντρα (πόλεις) μεταξύ τους και εξασφαλίζουν την οδική μεταφορά επιβατών από οικισμούς προς τα αστικά ή διοικητικά κέντρα ή προς άλλους οικισμούς ή προορισμούς με εργασιακό, εκπαιδευτικό, ιστορικό ή τουριστικό ενδιαφέρον γ) η διασφάλιση της παροχής υψηλής ποιότητας δημοσίων υπεραστικών οδικών επιβατικών μεταφορών από δημόσιους ή ιδιωτικούς φορείς με το χαμηλότερο δυνατόν κόστος δ) η ρύθμιση της χορήγησης αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης δημοσίων υπεραστικών γραμμών ή δικτύων καθώς και η ρύθμιση παντός είδους αποζημιώσεων σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημοσίων οδικών υπεραστικών επιβατικών μεταφορών.-

2. Οι δημόσιες οδικές υπεραστικές μεταφορές επιβατών που προσφέρονται στο κοινό χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση αποτελούν υπηρεσίες Γενικού Οικονομικού Συμφέροντος (ΥΓΟΣ) ρυθμίζονται από τις διατάξεις του Κανονισμού ΕΚ 1370/2007, του παρόντος νόμου και των κανονιστικών πράξεων που εκδίδονται κατ' εξουσιοδότηση αυτού.

3. Ο νόμος αυτός δεν έχει εφαρμογή : α) στις αστικές δημόσιες οδικές μεταφορές επιβατών β) στις μεταφορές επιβατών με τουριστικά ή άλλα λεωφορεία, οι οποίες δεν προσφέρονται αδιακρίτως και σε συνεχή βάση στο επιβατικό κοινό γ) στις κατ' επάγγελμα μεταφορές επιβατών με μισθωμένα οχήματα εκτός του δικτύου αστικών ή υπεραστικών γραμμών.

Άρθρο 2

Δημόσιες οδικές μεταφορές επιβατών

1. Το δίκτυο των δημοσίων αστικών και υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών εξυπηρετεί τις ανάγκες μετακινήσεων του επιβατικού κοινού με προγραμματισμένα δρομολόγια, στα οποία καθένας έχει πρόσβαση έναντι του καθορισμένου κομίστρου.

2. Περιοχές οι οποίες κατά την έναρξη ισχύος του νόμου αυτού έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές διατηρούν τον χαρακτηρισμό αυτό. Εντός των ορίων των αστικών περιοχών οι δημόσιες οδικές μεταφορές επιβατών εξυπηρετούνται από αστικές γραμμές, που εντάσσονται στο δίκτυο αστικών επιβατικών μεταφορών, όπως και οι γραμμές που έχουν χαρακτηριστεί ως αστικές, ακόμα και αν εκτείνονται πέραν των αστικών περιοχών.

Οι υφιστάμενες και οι νέες αστικές γραμμές καθορίζονται σύμφωνα με το νόμο, όπως και οι τροποποιήσεις και επεκτάσεις τους.

3. Οι δημόσιες οδικές μεταφορές επιβατών εκτός των αστικών περιοχών και των αστικών γραμμών εντάσσονται στο δίκτυο των δημοσίων υπεραστικών οδικών μεταφορών επιβατών, ακόμα και αν αφορούν τοπικές διαδρομές εντός των ορίων Δήμου.

4. Οι υφιστάμενες υπεραστικές γραμμές διατηρούν τον χαρακτηρισμό αυτό μέχρις ότου καταργηθούν ή τροποποιηθούν σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

5. Νέες υπεραστικές γραμμές οδικών μεταφορών επιβατών καθορίζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του παρόντος νόμου.

Άρθρο 3

Αρμόδιες αρχές

1. Η Εθνική Ρυθμιστική Αρχή Χερσαίων Μεταφορών είναι η αρμόδια αρχή σύμφωνα με το άρθρο 2 του Κανονισμού ΕΚ 1370/2007, η οποία έχει την αρμοδιότητα να επεμβαίνει στις δημόσιες υπεραστικές επιβατικές μεταφορές σε όλη την επικράτεια με την θέσπιση κανόνων, προκειμένου να διασφαλιστεί η προσφορά στο κοινό δημοσίων επιβατικών μεταφορών χωρίς διακρίσεις και σε συνεχή βάση.

2. Οι Περιφέρειες είναι οι αρμόδιες τοπικές αρχές σύμφωνα με το άρθρο 2 του Κανονισμού ΕΚ 1370/2007, οι οποίες έχουν την αρμοδιότητα εντός των γεωγραφικών τους ορίων :

α) να εποπτεύουν τους φορείς που παρέχουν δημόσιες υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών

β) να εισηγούνται στην αρμόδια εθνική αρχή σχετικά :

i) με τον καθορισμό των αστικών και υπεραστικών γραμμών λεωφορείων

ii) την χορήγηση αποκλειστικών δικαιωμάτων εκμετάλλευσης δημοσίων επιβατικών μεταφορών σε ορισμένες γραμμές, δίκτυα ή περιοχές

iii) την χορήγηση αποζημίωσης παντός είδους σε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημοσίων επιβατικών υπηρεσιών

iv) τον καθορισμό ολοκληρωμένων δημοσίων επιβατικών μεταφορών με την έννοια του άρθρου 2 περιπτ. ιγ) του Κανονισμού ΕΚ 1370/2007 εντός των ορίων τους

γ) να αναθέτουν απευθείας την παροχή δημόσιας υπηρεσίας υπεραστικών επιβατικών μεταφορών χωρίς διαγωνισμό, όπου αυτό επιτρέπεται από τον Κανονισμό ΕΚ 1370/2007 και την ισχύουσα εθνική νομοθεσία.