

ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ



ΤΜΗΜΑ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΝΑΥΤΙΛΙΑ

=====

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ: «Η ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΚΑΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΙΤΑΛΙΑΣ: ΜΙΑ ΣΥΓΚΡΙΤΙΚΗ ΑΝΑΛΥΣΗ»

Λιανού Κυριακή ΑΜ 020241 2^{ος} ΚΥΚΛΟΣ

Διπλωματική εργασία

που υποβλήθηκε στο Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς ως μέρος των απαιτήσεων για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος Ειδίκευσης στη Ναυτιλία



ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ
ΜΕΛΗ ΚΑΘΗΓΗΤΕΣ: Α.Μ. ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ, ΒΛΑΧΟΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ ΙΟΥΛΙΟΣ 2009.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΣΕΛΙΔΑ ΔΗΛΩΣΗΣ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΤΗΤΑΣ / ΖΗΤΗΜΑΤΑ COPYRIGHT	ΣΕΛ 4
ΣΕΛΙΔΑ ΤΡΙΜΕΛΟΥΣ ΕΞΕΤΑΣΤΙΚΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ	ΣΕΛ 5
ΠΕΡΙΛΗΨΗ	ΣΕΛ 6
SUMMARY	ΣΕΛ 7
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	ΣΕΛ 8
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ	ΣΕΛ 10
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	ΣΕΛ 16
Η ΙΔΕΑ	ΣΕΛ 17

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΕΙΣΑΓΩΓΗ - ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ

ΥΠΟΔΟΜΕΣ	ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ	ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ	ΣΤΗΝ	ΕΛΛΑΔΑ
ΚΑΙ ΣΤΗΝ	ΙΤΑΛΙΑ			ΣΕΛ 18
1.1. ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΚΑΙ	ΖΗΤΗΣΗ		ΣΕΛ 18
1.1.1. ΠΡΟΣΦΟΡΑ	ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ	ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ		ΣΕΛ 18
1.1.2. ΕΛΑΣΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ			ΣΕΛ 20
1.1.3. ΖΗΤΗΣΗ	ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ	ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ		ΣΕΛ 20
1.1.4. Η ΚΑΜΠΥΛΗ	ΖΗΤΗΣΗΣ			ΣΕΛ 27
1.1.5. ΕΛΑΣΤΙΚΟΤΗΤΑ	ΖΗΤΗΣΗΣ			ΣΕΛ 30
1.1.6. ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ	ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ	ΤΗΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ		ΣΕΛ 32

ΚΕΦΑΛΑΙΟ	ΔΕΥΤΕΡΟ:	ΥΠΟΔΟΜΕΣ	ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	ΣΤΗΝ
ΕΛΛΑΔΑ -	ΙΤΑΛΙΑ			
2.1. ΛΙΜΑΝΙΑ	ΕΛΛΑΔΑΣ –	ΙΤΑΛΙΑΣ		ΣΕΛ 33
2.1.1. ΛΙΜΑΝΙΑ	ΤΗΣ	ΙΤΑΛΙΑΣ		ΣΕΛ 33
2.1.2. ΛΙΜΑΝΙΑ	ΤΗΣ	ΕΛΛΑΔΑΣ		ΣΕΛ 34
2.2. Η ΜΟΡΦΗ	ΤΗΣ	ΑΓΟΡΑΣ		ΣΕΛ 36

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

3.1. ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ	ΣΕΛ 37
3.2. ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΕΛΛΑΔΑ – ΙΤΑΛΙΑ	ΣΕΛ 61

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ

4.1. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	ΣΕΛ 63
4.1.1 ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ	ΣΕΛ 63
4.1.2 ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΣΕΛ 65
4.2. ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΦΙΞΕΙΣ	ΣΕΛ 67

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ: ΕΡΕΥΝΑ – ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

5.1 ΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ	ΣΕΛ 105
5.2 ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ	ΣΕΛ 105
5.2.1 ΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΠΟΥ ΠΑΝΕ ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ	ΣΕΛ 106
5.2.2. ΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΠΟΥ ΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΙΤΑΛΙΑ	ΣΕΛ 115

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ - ΕΠΙΛΟΓΟΣ	ΣΕΛ 125
-----------------------	---------

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ	ΣΕΛ 127
----------------------------	---------

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	ΣΕΛ 129
-------------------------	---------

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ	ΣΕΛ 130
-----------------------	---------

ΛΙΜΑΝΙΑ	ΣΕΛ 130
---------	---------

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	ΣΕΛ 138
------------	---------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι: ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΙΤΑΛΙΑΣ	ΣΕΛ 155
---	---------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ: ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΜΕΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ	ΣΕΛ 158
---	---------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ: ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΜΕΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ	ΣΕΛ 166
--	---------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙV: ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ	ΣΕΛ 172
------------------------------	---------

Σελίδα δήλωσης αυθεντικότητας / ζητήματα Copyright :

«Το άτομο το οποίο εκπονεί τη Διπλωματική Εργασία φέρει ολόκληρη την ευθύνη προσδιορισμού της δίκαιης χρήσης του υλικού, η οποία ορίζεται στην βάση των εξής παραγόντων: του σκοπού και χαρακτήρα της χρήσης (εμπορικός, μη κερδοσκοπικός ή εκπαιδευτικός), της φύσης του υλικού, που χρησιμοποιεί (τμήμα του κειμένου, πίνακες, σχήματα, εικόνες ή χάρτες), του ποσοστού και της σημαντικότητας του τμήματος, που χρησιμοποιεί σε σχέση με το όλο κείμενο υπό copyright, και των πιθανών συνεπειών της χρήσης αυτής στην αγορά ή στη γενικότερη αξία του υπό copyright κειμένου».

Σελίδα Τριμελούς Εξεταστικής Επιτροπής:

«Η παρούσα Διπλωματική Εργασία εγκρίθηκε ομόφωνα από την Τριμελή Εξεταστική Επιτροπή που ορίστηκε από τη ΓΣΕΣ του Τμήματος Ναυτιλιακών Σπουδών Πανεπιστημίου Πειραιώς σύμφωνα με τον Κανονισμό Λειτουργίας του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στην Ναυτιλία.

Τα μέλη της Επιτροπής ήταν:

- Ευάγγελος Σαμπράκος (Επιβλέπων)
- Γεώργιος Βλάχος
- Αλέξανδρος Γουλιέλμος.

Η έγκριση της Διπλωματικής Εργασίας από τη Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών του Πανεπιστημίου Πειραιώς δεν υποδηλώνει αποδοχή των γνώμων του συγγραφέα»

Περίληψη

Στην παρούσα εργασία μελετήσαμε τις αεροπορικές και ακτοπλοϊκές επιβατικές μεταφορές μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας. Εστιάσαμε στους κυριότερους αερολιμένες και λιμένες των δύο χωρών και ανιχνεύσαμε τη μεταξύ τους σύνδεση και κίνηση, καταδεικνύοντας τις στενές σχέσεις των δύο γειτόνων.

Επίσης πραγματοποιήσαμε επιτόπια έρευνα στο λιμάνι της Πάτρας για να πάρουμε τη γνώμη των επιβατών σχετικά με την ακτοπλοϊκή σύνδεση του λιμανιού της Πάτρας με τα λιμάνια της Ιταλίας.

Μέσα από την παράθεση και αντιπαράθεση συγκεκριμένων στοιχείων αφίξεων και αναχωρήσεων από και προς τα σημαντικότερα αεροδρόμια και λιμάνια Ελλάδας και Ιταλίας, ερευνήσαμε τη διαφορετική επιβατική κίνηση που σημειώνεται στο πέρασμα των χρόνων.

Όπως συμπεραίνουμε τελικά, ο ανταγωνισμός εστιάζεται μεταξύ ακτοπλοϊκών εταιρειών, και όχι μεταξύ πλοίου και αεροπλάνου. Αυτό συμβαίνει γιατί διαφορετική είναι η αγορά της ακτοπλοΐας και διαφορετική η αγορά η αεροπορική. Ανταγωνισμός μεταξύ των δύο αυτών μέσων δεν μπορεί να υπάρξει γιατί δεν έχουν κοινά χαρακτηριστικά.

Summary

In the present paper we study the air and coastal passenger transport service between Greece and Italy. We focus on the main ports and airports of two countries and analyse their connection and movement patterns, showing the close relations between the two neighbouring countries.

Furthermore, we have conducted on-the-spot research in Patras' harbour in order to acquire the opinion of passengers concerning the coastal connection of Patras harbour with the harbours of Italy.

Through the comparison and analysis of specific arrival and departure data from and to the most important Greek and Italian airports and harbours, we investigate the different passenger movement rate that occurs throughout the years.

Finally, we conclude that competition focuses between the different coastal companies, and not between the two different types of means of transport examined; ships and planes. This happens because the coastal transport market and the airline market are very different. As they have not got any common characteristics, no competition between them can exist.

ΠΙΝΑΚΕΣ

Πίνακας 1: Αφίξεις από το λιμάνι της Πάτρας κατά την περίοδο 2002-2006	σελ. 33
Πίνακας 2: Αφίξεις από το λιμάνι της Πάτρας κατά την περίοδο 2002-2006 (σε ποσοστό)	σελ. 33
Πίνακας 3: Αναχωρήσεις από το λιμάνι της Πάτρας κατά την περίοδο 2002-2006	σελ. 34
Πίνακας 4: Αναχωρήσεις από το λιμάνι της Πάτρας κατά την περίοδο 2002-2006 (σε ποσοστό)	σελ. 35
Πίνακας 5: Επιβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας κατά τα έτη 2001-2004	σελ. 38
Πίνακας 6: Επιβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας κατά τα έτη 2001-2004 σε ποσοστό	σελ. 38
Πίνακας 7: Αποβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας κατά τα έτη 2001-2004	σελ. 39
Πίνακας 8: Αποβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας κατά τα έτη 2001-2004 σε ποσοστό	σελ. 40
Πίνακας 9: Επιβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού στο λιμάνι της Κέρκυρας 2001-2004	σελ. 45
Πίνακας 10 επιβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού στο λιμάνι της Κέρκυρας 2003-2004 σε ποσοστό	σελ. 46
Πίνακας 11 αποβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού στο λιμάνι της Κέρκυρας 2001-2004	σελ. 47
Πίνακας 12 αποβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού στο λιμάνι της Κέρκυρας 2003-2004 σε ποσοστό	σελ. 48
Πίνακας 13 Συγκεντρωτικά οι αφίξεις στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας κατά την περίοδο 2002-2004.	σελ. 51
Πίνακας 14 Συγκεντρωτικά οι αφίξεις στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας κατά την περίοδο 2002-2004 (σε ποσοστό).	σελ. 52
Πίνακας 15 Συγκεντρωτικά οι αναχωρήσεις στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας κατά την περίοδο 2002-2004.	σελ. 52

Πίνακας 16 Συγκεντρωτικά οι αναχωρήσεις στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας, 2002-2004 (σε ποσοστό).	σελ. 53
Πίνακας 17 τα πλοία που εξυπηρετούν τη γραμμή Ελλάδα-Ιταλία	σελ. 57
Πίνακας 18 αναχωρήσεις και αφίξεις πτήσεων και επιβατών στα ελληνικά αεροδρόμια από τα αεροδρόμια της Ιταλίας (1997-2004)	σελ. 63
Πίνακας 19 αναχωρήσεις από Ιταλικά αεροδρόμια για άφιξη σε ελληνικά αεροδρόμια	σελ. 92
Πίνακας 20 ανά τρίμηνο ο αριθμός των ιταλών επιβατών στην Ελλάδα	σελ. 94
Πίνακας 21 αεροδρόμια Ιταλίας (2004)	σελ. 145
Πίνακας 22 ελληνικά αεροδρόμια (2004)	σελ. 146

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΑ

Διάγραμμα 1 λιμάνι της Πάτρας επιβιβασθέντες επιβάτες κατά το έτος 2003	σελ. 19
Διάγραμμα 2 λιμάνι της Ηγουμενίτσας επιβιβασθέντες επιβάτες κατά το έτος 2003	σελ. 19
Διάγραμμα 3 λιμάνι της Κέρκυρας επιβιβασθέντες επιβάτες κατά το έτος 2003	σελ. 20
Διάγραμμα 4 λιμάνι της Πάτρας αποβιβασθέντες επιβάτες κατά το έτος 2003	σελ. 20
Διάγραμμα 5 λιμάνι της Ηγουμενίτσας αποβιβασθέντες επιβάτες κατά το έτος 2003	σελ. 21
Διάγραμμα 6 λιμάνι της Κέρκυρας αποβιβασθέντες επιβάτες κατά το έτος 2003	σελ. 21
Διάγραμμα 7 η κεκαμένη καμπύλη ζήτησης	σελ. 25
Διάγραμμα 8 Αφίξεις στο λιμάνι της Πάτρας 2002-2006	σελ. 36
Διάγραμμα 9 Αφίξεις στο λιμάνι της Πάτρας 2002-2006 σε ποσοστό.	σελ. 36
Διάγραμμα 10 Αναχωρήσεις από το λιμάνι της Πάτρας 2002-2006.	σελ. 37
Διάγραμμα 11 Αναχωρήσεις από το λιμάνι της Πάτρας 2002-2006 σε ποσοστό.	σελ. 37
Διάγραμμα 12 επιβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας την περίοδο 2001-2004.	σελ. 41
Διάγραμμα 13 επιβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας (σε ποσοστό) την περίοδο 2001-2004.	σελ. 42
Διάγραμμα 14 αποβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας την περίοδο 2001-2004.	σελ. 43
Διάγραμμα 15 αποβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας (σε ποσοστό) την περίοδο 2001-2004.	σελ. 43
Διάγραμμα 16 επιβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού κατά λιμένα – Κέρκυρα κατά την	

περίοδο 2003-2004.	σελ. 49
Διάγραμμα 17 επιβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού κατά λιμένα – Κέρκυρα κατά την περίοδο 2003-2004 (σε ποσοστό)	σελ. 49
Διάγραμμα 18 αποβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού κατά λιμένα – Κέρκυρα κατά την περίοδο 2003-2004.	σελ. 50
Διάγραμμα 19 αποβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού κατά λιμένα – Κέρκυρα κατά την περίοδο 2003-2004 (σε ποσοστό)	σελ. 50
Διάγραμμα 20 Συγκεντρωτικά οι αφίξεις στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας κατά την περίοδο 2002-2004.	σελ. 53
Διάγραμμα 21 Συγκεντρωτικά οι αφίξεις στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας κατά την περίοδο 2002-2004 (σε ποσοστό).	σελ. 54
Διάγραμμα 22 Συγκεντρωτικά οι αναχωρήσεις στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας κατά την περίοδο 2002-2004.	σελ. 55
Διάγραμμα 23 Συγκεντρωτικά οι αναχωρήσεις στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας κατά την περίοδο 2002-2004 (σε ποσοστό).	σελ. 56
Διάγραμμα 24 αναχωρήσεις και αφίξεις πτήσεων κατά το έτος 2004 από τα αεροδρόμια της Ιταλίας.	σελ. 65
Διάγραμμα 25 αναχωρήσεις και αφίξεις επιβατών κατά το έτος 2004 από τα αεροδρόμια της Ιταλίας.	σελ. 66
Διάγραμμα 26 αναχωρήσεις και αφίξεις πτήσεων κατά το έτος 2003 από τα αεροδρόμια της Ιταλίας	σελ. 66
Διάγραμμα 27 αναχωρήσεις και αφίξεις επιβατών κατά το έτος 2003 από τα αεροδρόμια της Ιταλίας	σελ. 67
Διάγραμμα 28 αναχωρήσεις και αφίξεις πτήσεων κατά το έτος 2000 από τα αεροδρόμια της Ιταλίας	σελ. 68
Διάγραμμα 29 αναχωρήσεις και αφίξεις επιβατών κατά το έτος 2000 από τα αεροδρόμια της Ιταλίας	σελ. 69
Διάγραμμα 30 αναχωρήσεις και αφίξεις πτήσεων κατά το έτος 1999 από τα αεροδρόμια της Ιταλίας	σελ. 69
Διάγραμμα 31 αναχωρήσεις και αφίξεις επιβατών κατά το έτος 1999 από τα αεροδρόμια της Ιταλίας	σελ. 70

Διάγραμμα 32 αναχωρήσεις και αφίξεις πτήσεων κατά το έτος 1998 από τα αεροδρόμια της Ιταλίας	σελ. 71
Διάγραμμα 33 αναχωρήσεις και αφίξεις επιβατών κατά το έτος 1998 από τα αεροδρόμια της Ιταλίας	σελ. 71
Διάγραμμα 34 αναχωρήσεις και αφίξεις πτήσεων κατά το έτος 1997 από τα αεροδρόμια της Ιταλίας	σελ. 72
Διάγραμμα 35 αναχωρήσεις και αφίξεις επιβατών κατά το έτος 1997 από τα αεροδρόμια της Ιταλίας	σελ. 73
Διάγραμμα 36 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό πτήσεων στο αεροδρόμιο της Αθήνας	σελ. 74
Διάγραμμα 37 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό πτήσεων στο αεροδρόμιο της Αθήνας σε ποσοστό.	σελ. 75
Διάγραμμα 38 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό επιβατών στο αεροδρόμιο της Αθήνας.	σελ. 76
Διάγραμμα 39 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό επιβατών στο αεροδρόμιο της Αθήνας σε ποσοστό.	σελ. 77
Διάγραμμα 40 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό πτήσεων στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου	σελ. 78
Διάγραμμα 41 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό πτήσεων στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου σε ποσοστό	σελ. 79
Διάγραμμα 42 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό επιβατών στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου.	Σελ. 79
Διάγραμμα 43 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό επιβατών στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου σε ποσοστό.	σελ. 80
Διάγραμμα 44 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό πτήσεων στο αεροδρόμιο της Ρόδου	σελ. 81
Διάγραμμα 45 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό πτήσεων στο αεροδρόμιο της Ρόδου σε ποσοστό.	σελ. 81
Διάγραμμα 46 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό επιβατών στο αεροδρόμιο της Ρόδου.	σελ. 82
Διάγραμμα 47 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό επιβατών στο αεροδρόμιο της Ρόδου σε ποσοστό.	σελ. 83

Διάγραμμα 48 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό πτήσεων στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης.	σελ. 83
Διάγραμμα 49 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό πτήσεων στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης σε ποσοστό.	σελ. 84
Διάγραμμα 50 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό επιβατών στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης.	σελ. 85
Διάγραμμα 51 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό επιβατών στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης σε ποσοστό.	σελ. 86
Διάγραμμα 52 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό πτήσεων στο αεροδρόμιο της Μυκόνου.	σελ. 86
Διάγραμμα 53 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό πτήσεων στο αεροδρόμιο της Μυκόνου σε ποσοστό.	σελ. 87
Διάγραμμα 54 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό επιβατών στο αεροδρόμιο της Μυκόνου.	σελ. 88
Διάγραμμα 55 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό επιβατών στο αεροδρόμιο της Μυκόνου σε ποσοστό.	σελ. 88
Διάγραμμα 56 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό πτήσεων στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας.	σελ. 89
Διάγραμμα 57 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό πτήσεων στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας σε ποσοστό.	σελ. 90
Διάγραμμα 58 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό επιβατών στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας.	σελ. 90
Διάγραμμα 59 αφίξεις και αναχωρήσεις σε αριθμό επιβατών στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας σε ποσοστό.	σελ. 91
Διάγραμμα 60 ποσοστό των αναχωρήσεων από ιταλικά αεροδρόμια	σελ. 93
Διάγραμμα 61 αεροπορική και ακτοπλοϊκή μεταφορά επιβατών προς και από την Ιταλία για την Ελλάδα	σελ 95
Διάγραμμα 62 το σύνολο των επιβατών για τα πρώτα τρία τρίμηνα του 2005 και του 2006 σε ποσοστό	σελ 96
Διάγραμμα 63 φύλλο των επιβατών (ερωτηματολόγιο)	σελ 98

Διάγραμμα 64 ηλικία των επιβατών (ερωτηματολόγιο)	σελ 98
Διάγραμμα 65 εθνικότητα των επιβατών (ερωτηματολόγιο)	σελ 99
Διάγραμμα 66 λιμάνι άφιξης (ερωτηματολόγιο)	σελ 99
Διάγραμμα 67 λόγοι ταξιδιού (ερωτηματολόγιο)	σελ 100
Διάγραμμα 68 αν στην Ιταλία ο επιβάτης ταξιδεύει για πρώτη φορά (ερωτηματολόγιο)	σελ 101
Διάγραμμα 69 αν ο επιβάτης χρησιμοποιεί πλοίο για πρώτη φορά (ερωτηματολόγιο)	σελ 102
Διάγραμμα 70 λόγοι επιλογής του πλοίου για τη μεταφορά των επιβατών (ερωτηματολόγιο)	σελ 102
Διάγραμμα 71 με τι μέσο μετακινήθηκαν οι επιβάτες προς το λιμάνι (ερωτηματολόγιο)	σελ 103
Διάγραμμα 72 ποια είναι η πρώτη εντύπωση για το λιμάνι της Πάτρας (ερωτηματολόγιο)	σελ 103
Διάγραμμα 73 σχετικά με την ασφάλεια του λιμανιού (ερωτηματολόγιο)	σελ 104
Διάγραμμα 74 σχετικά με ευκολίες πρώτης ανάγκης για τους επιβάτες εντός λιμενικής ζώνης (ερωτηματολόγιο)	σελ 104
Διάγραμμα 75 σχετικά με τη συνολική εικόνα του λιμανιού (ερωτηματολόγιο)	σελ 105
Διάγραμμα 76 σχετικά με την καθαριότητα του λιμένα (ερωτηματολόγιο)	σελ 105
Διάγραμμα 77 σχετικά με το επάγγελμα των επιβατών (ερωτηματολόγιο)	σελ 106
Διάγραμμα 78 σχετικά με τα μέλη της οικογένειας του επιβάτη (ερωτηματολόγιο)	σελ 106
Διάγραμμα 79 το φύλλο των ερωτηθέντων επιβατών (ερωτηματολόγιο)	σελ 107
Διάγραμμα 80 η ηλικία των επιβατών (ερωτηματολόγιο)	σελ 107
Διάγραμμα 81 η εθνικότητα των επιβατών (ερωτηματολόγιο)	σελ 108
Διάγραμμα 82 το λιμάνι αναχώρησης (ερωτηματολόγιο)	σελ 108
Διάγραμμα 83 λόγοι ταξιδιού (ερωτηματολόγιο)	σελ 109
Διάγραμμα 84 αν επισκέπτονται την Ιταλία για πρώτη φορά	σελ 110
Διάγραμμα 85 αν όχι πρώτη φορά, τότε πόσες φορές έχουν επισκεφθεί την Ιταλία	

(ερωτηματολόγιο)	σελ 110
Διάγραμμα 86 αν μεταφέρονται με πλοίο για πρώτη φορά (ερωτηματολόγιο)	σελ 111
Διάγραμμα 87 ποιοι είναι οι λόγοι επιλογής πλοίου (ερωτηματολόγιο)	σελ 111
Διάγραμμα 88 ποια είναι η πρώτη εντύπωση για το λιμάνι της Πάτρας (ερωτηματολόγιο)	σελ 112
Διάγραμμα 89 πόσο καλή είναι η σύνδεση του λιμανιού με άλλα μέσα μεταφοράς (ερωτηματολόγιο)	σελ 112
Διάγραμμα 90 σχετικά με τη συνολική εικόνα που σχηματίζει ο επιβάτης για το λιμάνι της Πάτρας (ερωτηματολόγιο)	σελ 113
Διάγραμμα 91 σχετικά με την ασφάλεια του λιμανιού (ερωτηματολόγιο)	σελ 113
Διάγραμμα 92 σχετικά με την καθαριότητα του λιμανιού (ερωτηματολόγιο)	σελ 114
Διάγραμμα 93 διάφορες παροχές (τουαλέτες-μαγαζιά-κυλικεία) (ερωτηματολόγιο)	σελ 114
Διάγραμμα 94 τι επάγγελμα κάνουν οι επιβάτες (ερωτηματολόγιο)	σελ 115
Διάγραμμα 95 πόσα μέλη είναι στην οικογένειά τους (ερωτηματολόγιο)	σελ 115

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Για την καθοδήγησή του, για τις διορθώσεις του, για τις συμβουλές και τους εποικοδομητικούς προβληματισμούς που μου δημιούργησε, θέλω να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή της παρούσας εργασίας, Καθηγητή της Οικονομικής των Μεταφορών, Ε. Σαμπράκο. Χωρίς την πολύτιμη βοήθεια του η εργασία αυτή δεν θα ολοκληρώνονταν.

Επίσης, θα ήθελα να ευχαριστήσω τους δυο καθηγητές που απαρτίζουν την επιτροπή μου τον κ. Γ Βλάχο και τον κ. Α. Μ. Γουλιέλμο για διττό λόγο: για τις συμβουλές τους και τις διορθώσεις τους στην εργασία μου αυτή.

Τέλος, ένα μέρος των ευχαριστιών μου θα ήθελα να το αφιερώσω και στην μητέρα μου Βασιλική, που πάντα με έναν όμορφο και γλυκό τρόπο με "πίεζε" να ολοκληρώσω την έρευνά μου.

Με εκτίμηση
Κυριακή Λιανού

Η ΙΔΕΑ

Στην παρούσα εργασία θα μελετήσω τον ανταγωνισμό στην αεροπορική και ακτοπλοϊκή σύνδεση μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας. Θα επικεντρώσω την προσοχή μου στα σημαντικότερα λιμάνια και αεροδρόμια των δύο χωρών, προκειμένου να διερευνήσω τη μεταξύ τους επιβατική κίνηση. Αρωγός μου στο εγχείρημα αυτό θα αποτελέσουν τα παρατιθέμενα συγκεκριμένα στοιχεία αφίξεων και αναχωρήσεων από και προς τους κυριότερους αερολιμένες και λιμένες των δύο γειτόνων χωρών, τα οποία θα μου επιτρέψουν να εξάγω σαφή συμπεράσματα. Πιο συγκεκριμένα, θα γίνει μια συγκριτική ανάλυση της κίνησης επιβατών στα κυριότερα λιμάνια και αεροδρόμια των δύο χωρών ώστε να καθοριστούν τα μερίδια μεταξύ των δύο μέσων μεταφοράς, ώστε να εξαχθούν χρήσιμα συμπεράσματα για τις «προτιμήσεις της ζήτησης».

Επίσης, πολύ σημαντικό ρόλο στην προσπάθειά μου αυτή αποτελούν τα ερωτηματολόγια που αφορούν στην προτίμηση των επιβατών. Η έρευνα αυτή πραγματοποιήθηκε τον Σεπτέμβριο του 2008 σε 100 επιβάτες με άφιξη ή αναχώρηση το λιμάνι της Πάτρας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ:

ΕΙΣΑΓΩΓΗ & ΘΕΩΡΗΤΙΚΟ ΥΠΟΒΑΘΡΟ-

ΟΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΛΙΜΕΝΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΚΑΙ ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ.

Η Ακτοπλοΐα Ελλάδος-Ιταλίας είναι η ναυτιλία που πραγματοποιεί τη συγκοινωνιακή σύνδεση του νησιωτικού χώρου με την υπόλοιπη χώρα και την Ελλάδα. Επίσης την Ιταλία με την Κύπρο.

Κατά τη δεκαετία του 1950, η χρήση του επιβατηγού-οχηματαγωγού πλοίου με τη σημερινή μορφή ήταν ιδιαίτερα περιορισμένη. Εντοπιζόταν μόνο στην προσφορά υπηρεσιών σε όσο το δυνατόν μικρές αποστάσεις και με τη μεταφορά οχημάτων, σιδηροδρομικών βαγονιών και επιβατών, ιδιαίτερα στην ηπειρωτική Ευρώπη.

Η αυξανόμενη ζήτηση οδήγησε σε ταχεία αύξηση του μεγέθους των ακτοπλοϊκών σκαφών καθώς επίσης και σε διαφοροποίηση του τύπου του πλοίου. Βασικά η αύξηση της τουριστικής κίνησης με τη συνοδεία ΙΧ αυτοκινήτου αποτέλεσε την διαφοροποιό αιτία για την εισαγωγή στη ακτοπλοΐα των RO-RO πλοίων έναντι των LO-LO.

Η κατανομή που εμφανίζει η ακτοπλοϊκή αγορά σε παγκόσμια κλίμακα επηρεάζεται από:

- F** Τη γεωγραφική διαμόρφωση της στεριάς και της θάλασσας κάθε περιοχής.
- F** Τις κατά τόπους κλιματολογικές συνθήκες.
- F** Τη συγκέντρωση του πληθυσμού.
- F** Την ανάπτυξη της βιομηχανίας.
- F** Τον αριθμό των οχημάτων.
- F** Τις υφιστάμενες πολιτικές και κοινωνικές συνθήκες.¹

1.1.ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΚΑΙ ΖΗΤΗΣΗ.

1.1.1.ΠΡΟΣΦΟΡΑ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ.

¹ Γ. Βλάχος – Μ. Λεκάκου, Σημειώσεις, Εισαγωγή Στη Ναυτιλιακή Οικονομική Πανεπιστήμιο Πειραιά, Δεκέμβριος 1996 σελ 69.

Οι προσδιοριστικοί παράγοντες της προσφοράς είναι:

Û Η τιμή στην οποία προσφέρεται η μεταφορική υπηρεσία.

Η αύξηση της τιμής της μεταφορικής υπηρεσίας προκαλεί αύξηση της προσφοράς, δεδομένης της ελαστικότητας της Ζήτησης, διότι οι εκάστοτε παραγωγοί της μεταφορικής υπηρεσίας επιδιώκουν την αύξηση των κερδών τους (εσόδων) που προκαλείται από την αύξηση της τιμής.

Û Οι στόχοι των μεταφορικών επιχειρήσεων.

Η παραγωγή μεταφορικών υπηρεσιών πέρα του κέρδους έχει και άλλους στόχους όπως το γόητρο των επιχειρήσεων αυτών, τις προσδοκίες για αύξηση του κέρδους μακροχρόνια -παρά τις άμεσες αντιοικονομικές συνθήκες διατήρησης της παραγωγής.

Û Η τιμή των συντελεστών παραγωγής του μεταφορικού έργου.

Η αύξηση της τιμής κάποιου από τους συντελεστές παραγωγής, (απόσταση- εργασία- κεφάλαιο- καύσιμα), προκαλεί μείωση των προσδοκώμενων κερδών και μείωση της προσφοράς της μεταφορικής υπηρεσίας.

Û Το επίπεδο της τεχνολογίας.

Το ανταγωνιστικό περιβάλλον των μεταφορών ευνοεί την υιοθέτηση τεχνολογικών καινοτομιών που συντελούν στη μείωση του κόστους και την αύξηση της ποιότητας της προσφερόμενης υπηρεσίας. Η εφαρμογή νέων τεχνολογιών στοχεύει στην αύξηση της ασφάλειας μεταφοράς, στη μείωση των χρόνων διαδρομής, καθώς και στην παροχή πιο εξειδικευμένων υπηρεσιών.

Û Η τιμή της προσφερόμενης υπηρεσίας από τα υποκατάστατα μεταφορικά μέσα.

Η ύπαρξη ή όχι υποκατάστατων, αλλά και συμπληρωματικών μέσων της υπηρεσίας, και ιδιαίτερα η τιμή στην οποία αυτές προσφέρονται εμφανίζει συχνά ενδιαφέρον σε σχέση κύρια με την ελαστικότητα της Ζήτησης.

Οι παραπάνω παράγοντες ισχύουν και για την ακτοπλοΐα και χαρακτηρίζονται ως ενδογενείς. Σε αυτούς μπορούμε να προσθέσουμε και ορισμένους εξωγενείς παράγοντες όπως είναι οι καιρικές συνθήκες, η νομοθεσία και οι πόλεμοι.

1.1.2. Η ΕΛΑΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΠΡΟΣΦΟΡΑΣ.

Ελαστικότητα προσφοράς είναι ο λόγος της ποσοστιαίας μεταβολής στην προσφορά (προσφερόμενη ποσότητα) μια μεταφορικής υπηρεσίας ως προς την ποσοστιαία μεταβολή στην τιμή.

Στην βραχυπρόθεσμη περίοδο η προσφορά για μεταφορικές υπηρεσίες είναι ανελαστική. Στη μεσοπρόθεσμη, και ιδιαίτερα στη μακροπρόθεσμη περίοδο, η καμπύλη προσφοράς είναι περισσότερο ελαστική.

1.1.3. Η ΖΗΤΗΣΗ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ

Το βασικό χαρακτηριστικό της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες είναι ότι αποτελεί παράγωγο ζήτηση. Αυτό ισχύει και για τη μεταφορά των προϊόντων που είναι απαραίτητα στην παραγωγική ή καταναλωτική διαδικασία και για τη μεταφορά των επιβατών για οποιουσδήποτε λόγους και αν ταξιδεύουν, όπως επιχειρηματικούς, επιστημονικούς, πολιτιστικούς ή ακόμη και τουριστικούς. Η ζήτηση για μεταφορές εξαρτάται σχεδόν πάντοτε από τη ζήτηση για μεταφορά των άλλων κλάδων της οικονομίας. Οι μεταφορικές υπηρεσίες θεωρούνται «παραγωγοί αγαθών» και φυσικά παίζουν πολύ σημαντικό ρόλο στην διαδικασία της παραγωγής.

Ο συλλογικός χαρακτήρας της ζήτησης αφορά και στις εμπορευματικές και στις επιβατικές μεταφορές. Η εκτίμηση της αύξησης ή της πτώσης της ζήτησης μιας ομάδας επιβατών από ένα γεωγραφικό σημείο σε ένα άλλο, εξαναγκάζει στην υποχρεωτική, και όχι μόνο, ταξινόμηση των κατηγοριών των επιβατών σε ομάδες όπως συνταξιούχοι επιβάτες, επιχειρηματίες, σπουδαστές, οικογένειες, τουρίστες, κλπ.

Οι προσδιοριστικοί παράγοντες της ζήτησης είναι:

1. Η τιμή του εισιτηρίου.

Όσο αυξάνεται η τιμή του αγαθού ή της υπηρεσίας, τόσο μειώνεται η ζητούμενη ποσότητα για το αγαθό ή την υπηρεσία (νόμος της ζήτησης). Στόχος όμως είναι η

αύξηση των εισοδημάτων από το μεταφερόμενο έργο. Μπορεί για παράδειγμα κάποιος να προσφέρει πολλές υπηρεσίες και να έχει λιγότερα έσοδα από κάποιον που μεταφέρει λιγότερους επιβάτες και προσφέρει ποιότητα και έχει περισσότερα έσοδα. Ισχύει ο κανόνας του τι είναι πρόθυμος να πληρώσει ο χρήστης (willingness to pay).

2. Η ύπαρξη υποκατάστατων.

Όταν υπάρχουν υποκατάστατα και η τιμή μιας μεταφορικής υπηρεσίας είναι υψηλή, τότε η ζήτηση για αυτήν την υπηρεσία θα είναι σχετικά μικρή. Η ζήτηση για την υποκατάστατη μεταφορική υπηρεσία θα είναι σχετικά μεγάλη και το αντίθετο. Όταν η τιμή της μεταφορικής υπηρεσίας είναι χαμηλή, τότε η ζήτηση για αυτήν την υπηρεσία θα είναι σχετικά μεγάλη, ενώ η ζήτηση για την υποκατάστατη υπηρεσία θα είναι σχετικά μικρή.

3. Ο πληθυσμός.

Η αύξηση του πληθυσμού, αλλά και η σύνθεσή του, επηρεάζει δραστικά το επίπεδο της ζήτησης για μεταφορές.

4. Το εισόδημα.

Η αύξηση του εισοδήματος μπορεί να προκαλέσει την αύξηση της ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες. Επίσης ο τρόπος που το εισόδημα διανέμεται.

5. Η ποιότητα υπηρεσίας.

Βασικά στοιχεία ποιότητας που απαιτούνται στη μεταφορά των επιβατών είναι:

- η ασφάλεια
- η ταχύτητα
- η συνέπεια-υπευθυνότητα
- η ακρίβεια στην ώρα αναχώρησης / άφιξης
- η ευελιξία

επιπλέον:

- οι συνθήκες μεταφοράς δηλαδή: η άνεση, η εξυπηρέτηση, το καθαρό περιβάλλον
- ο χρόνος διαδρομής

- η δυνατότητα στην επιλογή της ώρας αναχώρησης-άφιξης.²

6. Εποχικότητα

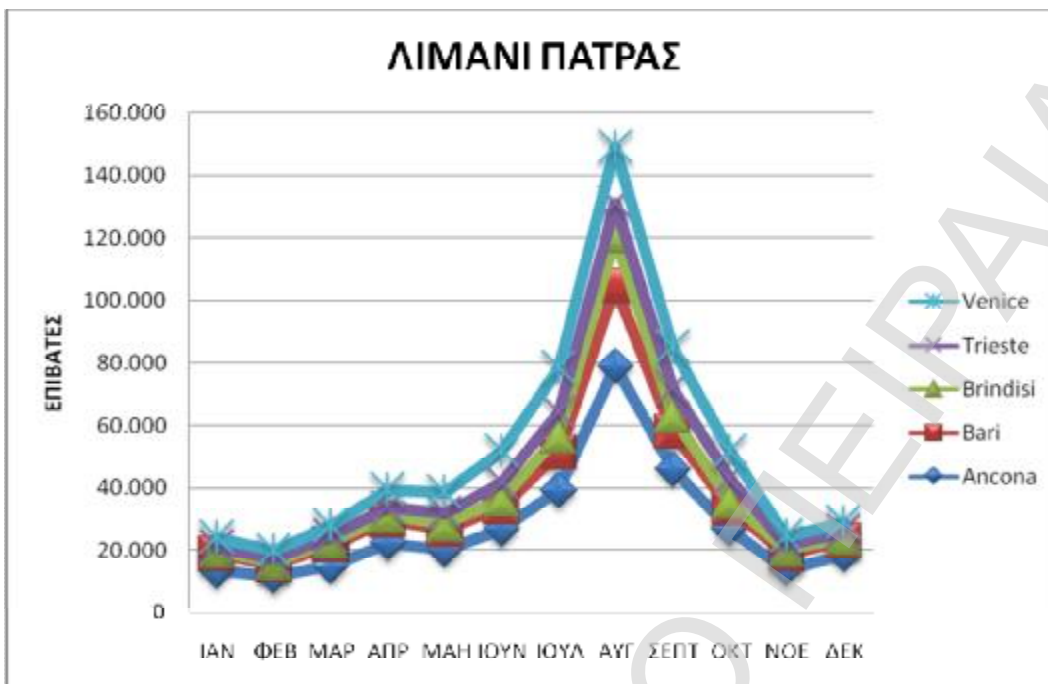
Εκτός από τους ενδογενείς παράγοντες αναφέρουμε και τους σημαντικούς εξωγενείς παράγοντες όπως είναι: η εποχικότητα, καθώς και τα προβλήματα που προκύπτουν ιδιαίτερα στα λιμάνια, όπως απεργίες, ναυάγια κ.λπ.

Η ζήτηση για μεταφορικές υπηρεσίες, όπως αναφέρθηκε, είναι παράγωγος ζήτηση, μεταβάλλεται δηλαδή ανάλογα με τις μεταβολές της ζήτησης με την οποία συνδέεται. Όταν η ζήτηση είναι πολύ υψηλή σε μια συγκεκριμένη περίοδο αναφερόμαστε στην «περίοδο αιχμής», ενώ όταν είναι πολύ χαμηλή αναφερόμαστε σε «περίοδο αντι-αιχμής».

Σχετικά με την περίοδο αιχμής και αντι-αιχμής, μπορούμε αυτές να τις διαπιστώσουμε και στα παρακάτω διαγράμματα που βλέπουμε τους επιβιβασθέντες και τους αποβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού κατά λιμένα κατά το έτος 2003: από και προς το λιμάνι της Πάτρας, από και προς το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και από και προς το λιμάνι της Κέρκυρας.

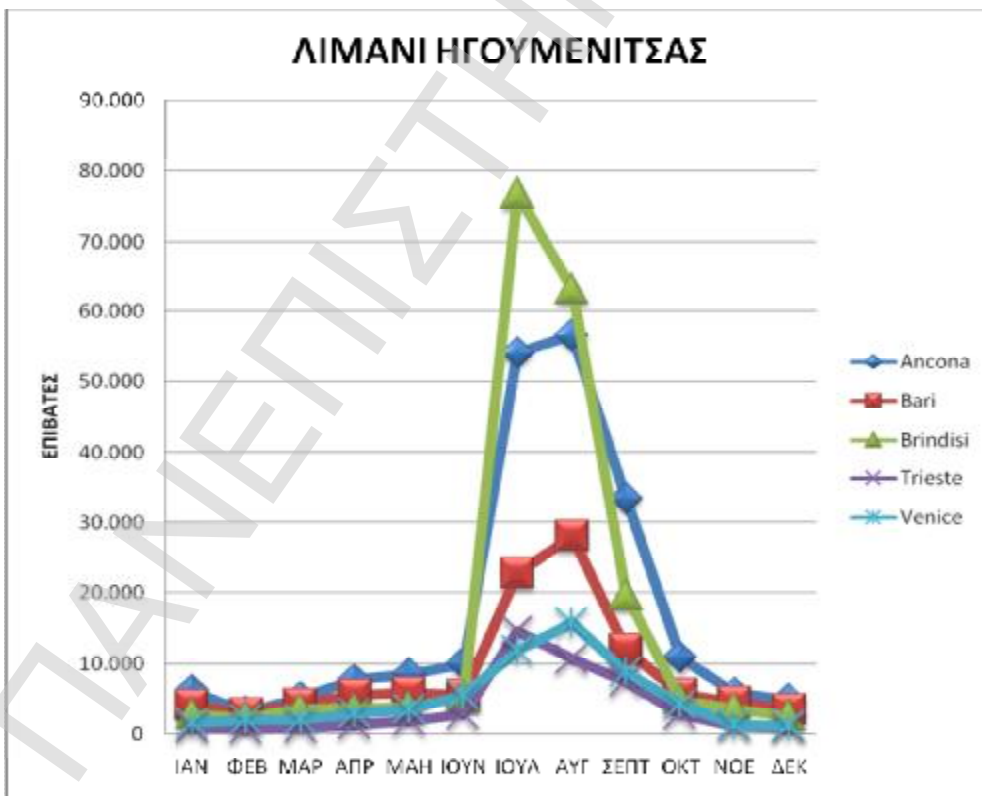
² ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ Α ΣΤΑΜΟΥΛΗ, ΑΘΗΝΑ-ΠΕΙΡΑΙΑ 2001, σελ 58-89

Διάγραμμα 1: ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ στο λιμάνι της Πάτρας 2003.



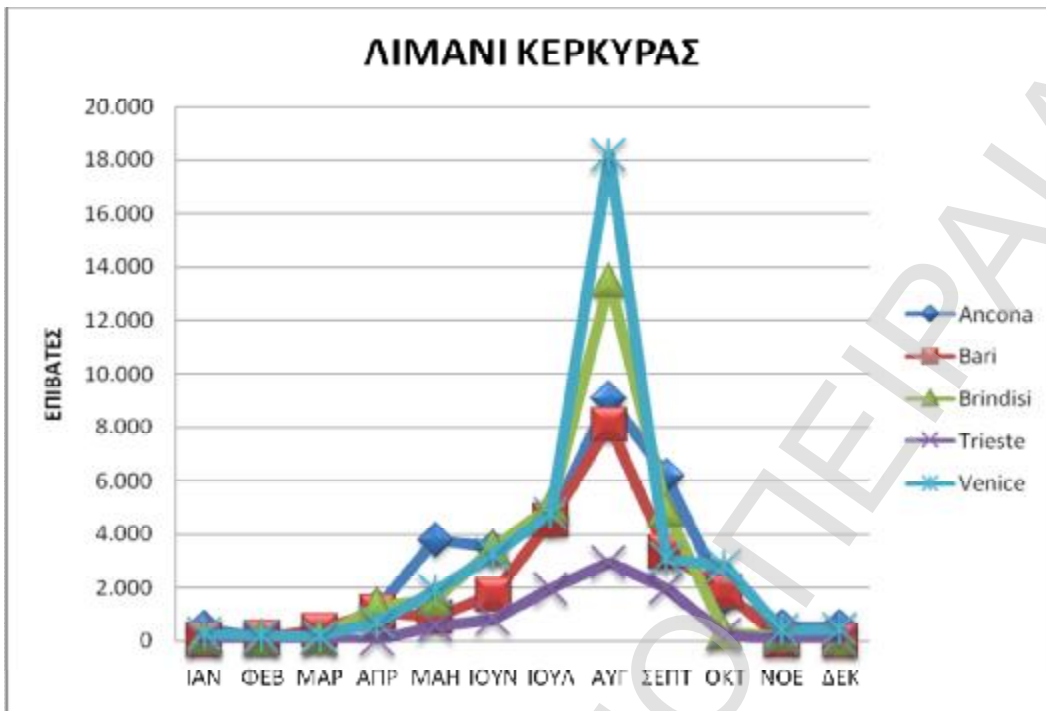
Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία.

Διάγραμμα 2: Επιβίβαση στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας, 2003.



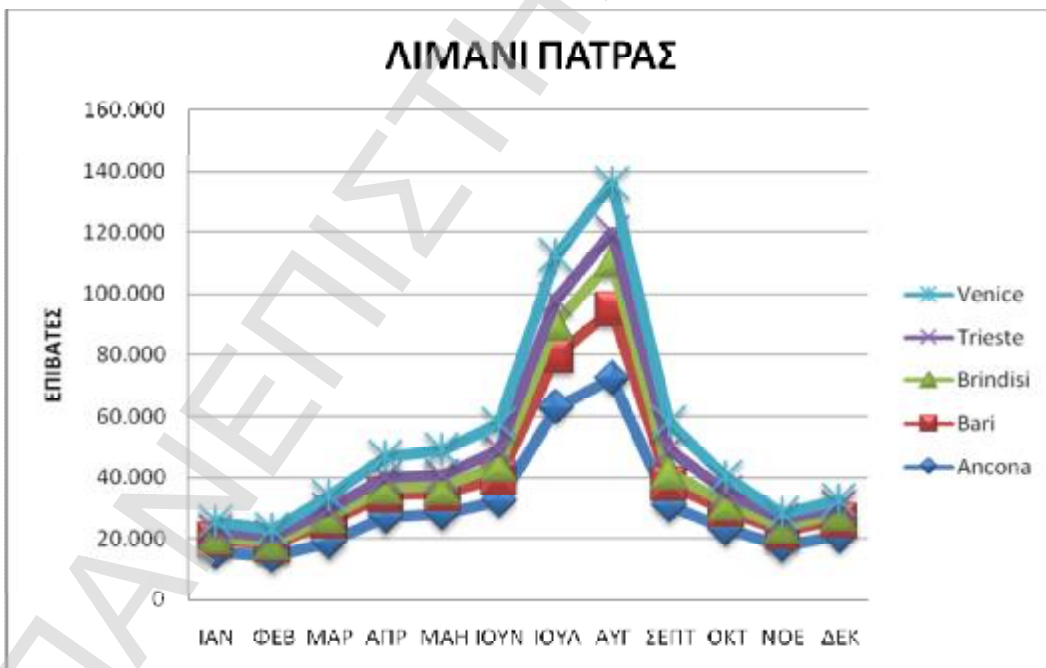
Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία.

Διάγραμμα 3: Επιβίβαση στο λιμάνι της Κέρκυρας, 2003.



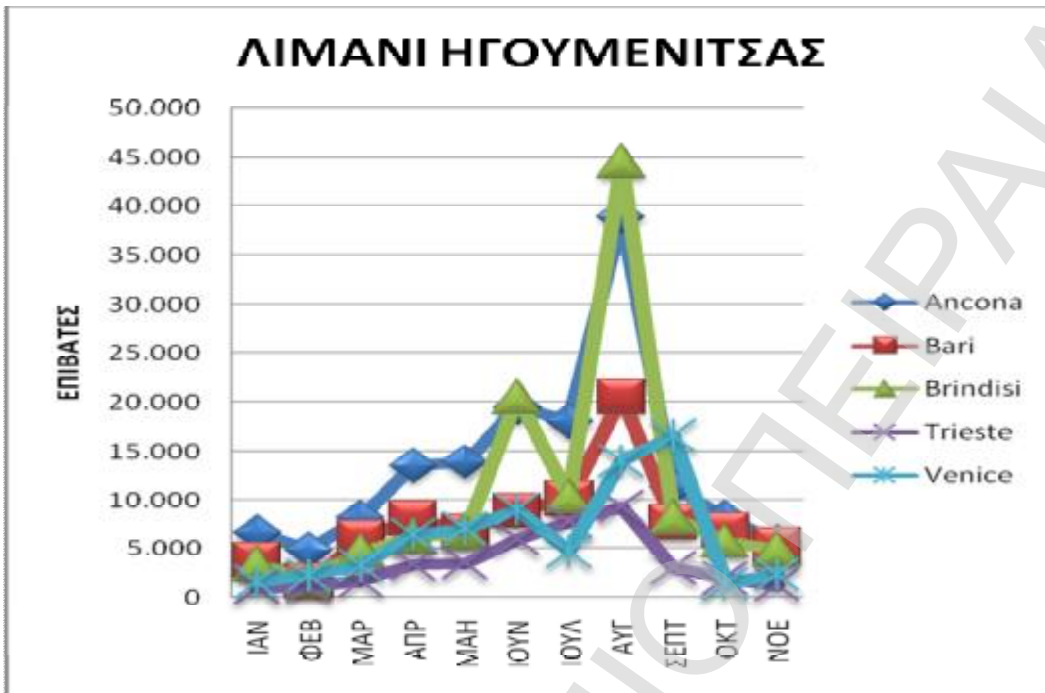
Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία

Διάγραμμα 4: ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ στο λιμάνι της Πάτρας 2003.



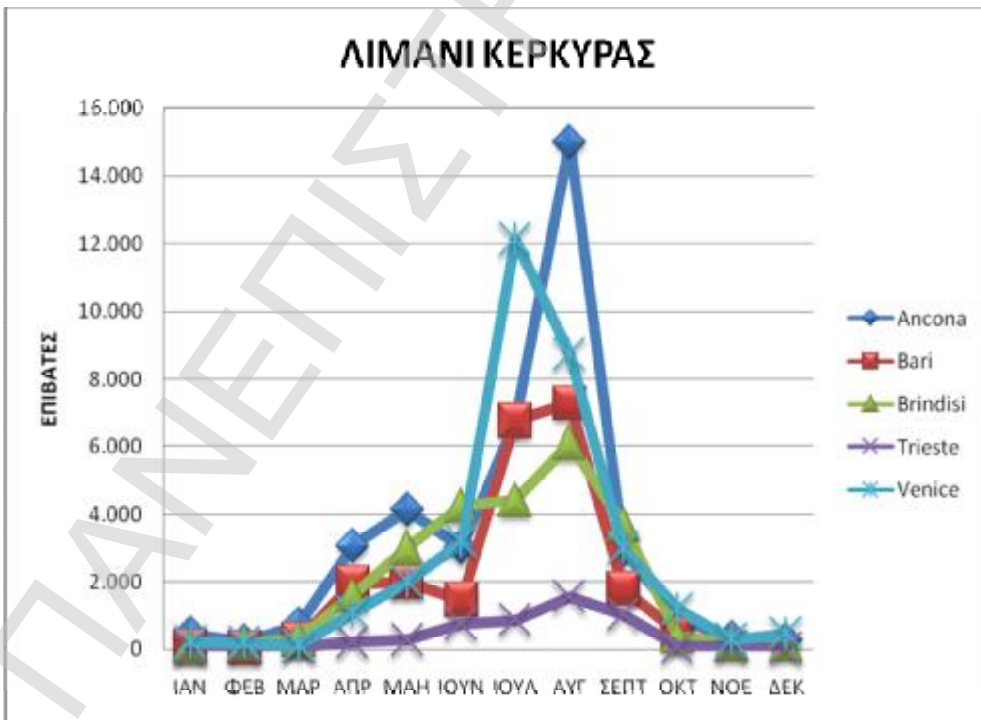
Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία.

Διάγραμμα 5: Αποβίβαση στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας 2003.



Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία.

Διάγραμμα 6: Επιβίβαση στο λιμάνι της Κέρκυρας 2003.



Πηγή: Εθνική Στατιστική Υπηρεσία.

Από τα πιο πάνω διαγράμματα παρατηρούμε καθαρά τη μεγάλη αύξηση που έχει η κίνηση προς και από τα λιμάνια της Ιταλίας κατά τους καλοκαιρινούς μήνες (κυρίως Ιούλιο-Αύγουστο).

Η περίοδος αιχμής προκαλείται από διάφορες αιτίες και εμφανίζεται σε διάφορες χρονικές περιόδους. Η περίοδος αιχμής είναι είτε εποχιακή, είτε και σε πιο τακτά χρονικά διαστήματα, και φυσικά προκαλεί προβλήματα στους μεταφορείς. Το κόστος για επιπρόσθετες μεταφορικές υπηρεσίες κατά την περίοδο αυτή είναι αρκετά υψηλό, καθώς και οι υπηρεσίες χρειάζονται πολύ χρόνο για να οργανωθούν.³

Η μετάβαση της ακτοπλοϊκής αγοράς, από το 1980 και ιδιαίτερα μετά το 1998 (περίοδος συγχωνεύσεων) στη σημερινή μορφή της ήταν αποτέλεσμα διαφόρων μικροοικονομικών και μακροοικονομικών παραγόντων οι οποίοι και άλλαξαν το συνολικό σκηνικό που υπήρχε.

Από τα μέσα της δεκαετίας του 1990, η θυγατρική εταιρεία Minoan Flying Dolphins της Minoan Lines εγκαινίασε μια στρατηγική ενοποιήσεων. Η εταιρεία τελικώς εξαγόρασε όλους τους μικρούς ακτοπλόους που δραστηριοποιούνταν τόσο στην τοπική αγορά όσο και στις ευρωπαϊκές αγορές (Βεντούρης, Αγαπητός). Η επέκταση αυτή ήταν τόσο στην χωρητικότητα όσο και στις δρομολογιακές γραμμές, εφόσον οι άδειες σκοπιμότητας συνδέονταν τότε με τα πλοία.

Η αύξηση της ζήτησης για ακτοπλοϊκές υπηρεσίες υπήρξε έντονη τόσο στην Αδριατική όσο και στην εγχώρια αγορά. Οι καθοριστικοί παράγοντες ήταν η αύξηση του εμπορίου μεταξύ Ελλάδας και Δυτικής Ευρώπης (ελληνικός ρυθμός ανάπτυξης μεταξύ των πιο γρήγορα αυξανόμενων στην Ευρώπη), η πολιτική αστάθεια (ο πόλεμος) στην πρώην Γιουγκοσλαβία, που ώθησε στην εκτροπή της διαδρομής μέσω ξηράς του εμπορίου, η τεχνολογία των ταχύπλοων πλοίων (1994) που μείωσαν σημαντικά τον χρόνο ταξιδιού.

³ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ Α ΣΤΑΜΟΥΛΗ, ΑΘΗΝΑ-ΠΕΙΡΑΙΑ 2001, σελ 59.

Η απελευθέρωση της αυστηρής ελεγχόμενης αγοράς από το κράτος (η άρση του καμποτάζ το 2003, η απελευθέρωση των δρομολογήσεων και των τιμών των εισιτηρίων) ήταν στις εξελίξεις της εποχής αυτής.

Άσκηση πίεσης από τους χρήστες για ασφάλεια και ποιότητα στις υπηρεσίες που τους παρέχονται. Η εισαγωγή των νεόκτιστων πλοίων άλλαξαν την αντίληψη των χρηστών, γεγονός που έγινε αυτό εντονότερο μετά το ατύχημα του «Εξπρές Σαμίνα» το 2000.

Η άνθηση του Χρηματιστηρίου Αξιών Αθηνών (Χ.Α.Α.) στο τέλος της δεκαετίας του 1990, πρόσφερε στους ακτοπλόους μία νέα εναλλακτική αγορά άντλησης κεφαλαίων.

Οι ακτοπλόοι που αποσκοπούσαν να διατηρήσουν ή ακόμα και να επεκτείνουν την παρουσία τους στην αγορά, έπρεπε να προσαρμοστούν στις νέες συνθήκες. Το αποτέλεσμα αυτών των πιέσεων παρουσιάστηκε μια διάφορες μορφές και σχήματα. Νέα ονόματα εισήχθαν στην αγορά και ονόματα με μακρόχρονη παράδοση αποσύρθηκαν από την αγορά, υπάρχουσες ιδιωτικές εταιρείες έγιναν μετοχικές, πραγματοποιήθηκαν συγχωνεύσεις⁴.

Όμως, ειδικά για την ελληνική ακτοπλοΐα υπάρχουν ακόμη ορισμένα σημαντικά προβλήματα όπως:

- Έντονη εποχικότητα, δηλαδή υποαπασχόληση τους χειμερινούς μήνες και ανεπάρκεια εξυπηρέτησης τους θερινούς μήνες.
- Έντονος ανταγωνισμός από τις αεροπορικές μεταφορές.
- Δεν υφίσταται ικανοποιητική τιμολογιακή πολιτική.
- Γήρανση του ακτοπλοϊκού στόλου και έλλειψη επενδυτών με σκοπό τον εκσυγχρονισμό του στόλου.⁵

1.1.4. Η ΚΑΜΠΥΛΗ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ

⁴ www.imerisia.gr

⁵ Πανεπιστήμιο Πειραιά, Γιώργος Βλάχος, Σημειώσεις Διεθνούς Ναυτιλιακής Πολιτικής, Πειραιάς 2000 σελ 94.

Η καμπύλη της ζήτησης της θαλάσσιας σύνδεσης Ελλάδας - Ιταλίας μπορεί να ερμηνευτεί από το Υπόδειγμα της «Κεκαμένης καμπύλης ζήτησης», το οποίο περιγράφει μια περίπτωση κατά την οποία ενώ ανεπίσημα δεν υπάρχει καμιά συνεργασία μεταξύ των ολιγοπωλητών, στην πραγματικότητα ακολουθούν μια συγκεκριμένη πολιτική στην διαμόρφωση της τιμής της υπηρεσίας τους.

Οι υποθέσεις στις οποίες στηρίζεται το υπόδειγμα αυτό είναι οι εξής:

(Α) Υπάρχει σταθερότητα της τιμής του προϊόντος στην αγορά, που προκύπτει από το γεγονός ότι όλες οι ολιγοπωλιακές επιχειρήσεις του κλάδου συνειδητοποιούν ότι ένας έντονος ανταγωνισμός τιμών θα είχε καταστρεπτικά αποτελέσματα για όλους. Επομένως δέχονται την σταθερότητα της τιμής του προϊόντος και ο ανταγωνισμός μεταφέρεται σε άλλους τομείς, όπως είναι η ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας, τα εκπτωτικά πακέτα κα.

(Β) Όταν μια επιχείρηση μειώσει την τιμή του προϊόντος, τότε οι υπόλοιπες ολιγοπωλιακές επιχειρήσεις θα την ακολουθήσουν. Ο κάθε ολιγοπωλητής μη θέλοντας να χάσει το μερίδιο της αγοράς που κατέχει, όταν ένας ανταγωνιστής μειώσει τις τιμές του, θα προχωρήσει και αυτός σε μείωση της τιμής της αντίστοιχης μεταφορικής υπηρεσίας.

(Γ) Όταν μια επιχείρηση αυξήσει την τιμή του προϊόντος, τότε καμία από τις υπόλοιπες ολιγοπωλιακές επιχειρήσεις δεν θα την ακολουθήσει. Ο ολιγοπωλητής δεν θα ακολουθήσει τον ανταγωνιστή του σε μια αύξηση της τιμής του προϊόντος με την σκέψη ότι διατηρώντας την ίδια τιμή θα αυξήσει το μερίδιο της αγοράς του από το μερίδιο των πελατών του ολιγοπωλητή, ο οποίος αύξησε τις τιμές του.

πριν, αφού η μείωση της ζητούμενης ποσότητας, ύστερα από την αύξηση της τιμής, θα είναι μεγαλύτερη από την μεταβολή της ζητούμενης ποσότητας ύστερα από μια μείωση της τιμής. Επομένως η καμπύλη ζήτησης πάνω από την τιμή p_1 θα είναι η DAD' . Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι για τιμές μεγαλύτερες από την p_1 , η ατομική καμπύλη ζήτησης θα είναι η DA και για τιμές μικρότερες αυτής η καμπύλη Ad' . Στο σημείο A η καμπύλη ζήτησης εμφανίζει μια καμπή και η τελική καμπύλη ζήτησης είναι η Dad' .

Η καμπύλη ζήτησης επομένως μιας ναυτιλιακής επιχείρησης που δραστηριοποιείται στη γραμμή Ελλάδα - Ιταλίας αποτελείται από δύο τμήματα το DA και το Ad' . Ομοίως για κάθε τμήμα της κεκαμένης αυτής καμπύλης αντιστοιχούν δύο διαφορετικές καμπύλες οριακού κόστους και οριακού εσόδου αντίστοιχα: OK_1, OK_2 και OE_D, OE_d . Τα σημεία B και Γ είναι αντίστοιχα η τομή των καμπυλών Οριακού Εσόδου και Οριακού Κόστους των δύο τμημάτων αντιστοίχως της κεκαμένης καμπύλης ζήτησης. Σε κάθε μία από τις δύο αυτές περιπτώσεις και μόνον, όπως μπορούμε να παρατηρήσουμε από το διάγραμμα 7, η ναυτιλιακή επιχείρηση έχει το άριστο επίπεδο παραγωγής της αφού $OE = OK$. Επειδή ο ολιγοπωλητής έχει μεγιστοποίηση των εσόδων του όταν $OK=OE$ και αυτό ισχύει μόνον όταν βρίσκεται στα σημεία B, Γ σημαίνει ότι δεν έχει να κερδίσει τίποτα από την μείωση ή την αύξηση της τιμής της προσφερόμενης υπηρεσίας. Συνεπώς η τιμή των προσφερομένων μεταφορικών υπηρεσιών στην εν λόγω αγορά διατηρείται σταθερή.⁶

1.1.5. Η ΕΛΑΣΤΙΚΟΤΗΤΑ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ.

Η Ελαστικότητα της ζήτησης είναι η αντίδραση των καταναλωτών σε μια μεταβολή της τιμής. Ο επιστημονικός – οικονομικός ορισμός της ελαστικότητας ζήτησης είναι: 'ο λόγος της ποσοστιαίας αντίδρασης της μεταβολής της ζήτησης (ζητούμενη ποσότητα) ως προς την ποσοστιαία μεταβολή της τιμής'.

Η ελαστικότητα ζήτησης μιας μεταφορικής υπηρεσίας εξαρτάται κυρίως από δύο παράγοντες:

⁶ Ακτοπλοία & Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, Αλέξανδρος Γουλιέλμος & Ενώγγελος Σαμπράκος, Εκδόσεις Α Σταμούλη, 2002, Αθήνα-Πειραιά σελ 117-119.

1. την ύπαρξη ή μη υποκατάστατων μέσων μεταφοράς.

Η ζήτηση μιας μεταφορικής υπηρεσίας τείνει να είναι ελαστικότερη στην περίπτωση που υπάρχουν υποκατάστατα μεταφορικά μέσα.

2. όσο μικρότερο είναι το ποσοστό του μεταφορικού κόστους στο συνολικό κόστος παραγωγής του προϊόντος ή στο εισόδημα του επιβάτη, τόσο η ζήτηση μεταφοράς θα είναι ανελαστική.

Την ελαστικότητα ζήτησης για μεταφορικές υπηρεσίες μπορούμε να την κατατάξουμε σε τέσσερις μεγάλες κατηγορίες:

(1) Ανάλογα με το σκοπό του ταξιδιού.

Η ζήτηση για ταξίδια εργασίας είναι πολύ λιγότερο ευαίσθητη στις μεταβολές των τιμών μεταφοράς από ότι η ζήτηση για ταξίδια άλλου τύπου.

(2) Μέθοδοι χρέωσης.

Δηλαδή αφορά ουσιαστικά το πραγματικό κόστος ταξιδιού εφόσον οι επιβάτες πολλές φορές αντιμετωπίζουν εντελώς διαφορετικές μεθόδους πληρωμής.

(3) Η εξεταζόμενη χρονική περίοδος.

Οι επιβάτες θα αντιμετωπίσουν μια αύξηση στην τιμή μιας μεταφορικής υπηρεσίας με διαφορετικό τρόπο στην βραχυπρόθεσμη και μακροπρόθεσμη περίοδο. Βραχυπρόθεσμα οι καταναλωτές δεν είναι σε θέση να βρουν εναλλακτική λύση για τη μεταφορά τους, ενώ μακροπρόθεσμα έχουν τον χρόνο να προσαρμοστούν σε νέες συνθήκες.

(4) Η απόλυτη μεταβολή των τιμών.

Η ζήτηση για μεταφορές φαίνεται να είναι περισσότερο ελαστική όσο μεγαλύτερη είναι η απόσταση του ταξιδιού.⁷

⁷ ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ, ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ Α ΣΤΑΜΟΥΛΗ, ΑΘΗΝΑ-ΠΕΙΡΑΙΑ 2001, σελ 76-82

1.1.6. ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΤΗΣ ΑΔΡΙΑΤΙΚΗΣ.

Η αγορά της Αδριατικής «φαίνεται» να είναι μια πλήρης ανταγωνιστική αγορά με το γεγονός ότι έχει ελεύθερη είσοδο και έξοδο των επιχειρήσεων σε αυτήν. Αυτή η ελευθερία επιτρέπει στους πλοιοκτήτες να μειώνουν τη χωρητικότητα των πλοίων τους την περίοδο της αντι-αιχμής και να την αυξάνουν στην περίοδο της αιχμής .

Η ευρωπαϊκή ένωση παρενέβη στην αγορά της Αδριατικής προκειμένου να αποτραπεί η λειτουργία ναυτιλιακών επιχειρήσεων με τη μορφή καρτέλ.

Σε ότι αφορά στην επάνδρωση των πλοίων η ΕΕ παρενέβη και έθεσε όρους που υπόκεινται στη νομοθεσία του κράτους της σημαίας που φέρει το πλοίο. Εφαρμόζονται εδώ οι διεθνείς κανόνες επάνδρωσης⁸.

⁸ Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, Αλέξανδρος Γουλιέλμος & Ευάγγελος Σαμπράκος, Εκδόσεις Α Σταμούλη, Αθήνα-Πειραιά 2002 σελ 114-117.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ:

ΟΙ ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ – ΙΤΑΛΙΑ.

2.1. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΕΛΛΑΔΑΣ – ΙΤΑΛΙΑΣ

Τα μεγαλύτερα λιμάνια της Ιταλίας είναι η Ανκόνα, το Πρίντεζι, το Μπάρι, και η Βενετία. Η σύνδεση αυτών των λιμανιών με την Ελλάδα γίνεται από τα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας.⁹

2.1.1. ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

(α) Ανκόνα:

Η Ανκόνα (Ancona) είναι πόλη και λιμάνι της Ιταλίας στην Αδριατική, πρωτεύουσα της ομώνυμης επαρχίας στην περιοχή Μάρκε.

Η Ανκόνα βρίσκεται ανατολικά από τα Απέννινα όρη, τα οποία αποτελούν τη μεγαλύτερη οροσειρά στην κεντρική Ιταλία. Οι νότιες ακτές της Ανκόνας χαρακτηρίζονται από σχετικά βαθιά νερά που περιβάλλονται από βραχώδεις παραλίες.

Η Ανκόνα, λόγω της θέσης της, αναδείχθηκε σε κέντρο ναυτιλιακών μεταφορών και εμπορίου μεταξύ Ιταλίας, Κροατίας και Ελλάδας. Αποτελεί το πιο σημαντικό λιμάνι στην κεντρική Ιταλία με καθημερινές αναχωρήσεις πλοίων προς μια πλειάδα προορισμών σε όλη την Αδριατική.

Στην Ανκόνα έχει κανείς εύκολη πρόσβαση και από το Βορρά και από το Νότο¹⁰.

(β) Βενετία:

⁹ Φωτογραφίες με όλα τα λιμάνια υπάρχουν στο φωτογραφικό παράρτημα στο τέλος της παρούσας εργασίας.

¹⁰ Αρκεί να ακολουθήσει κανείς τον αυτοκινητόδρομο με κατεύθυνση την Ανκόνα. Για να φτάσει κανείς στο λιμάνι της Ανκόνα μπορεί να χρησιμοποιήσει την έξοδο με την ένδειξη "Ancona Centro".

Η Βενετία (Venezia) είναι πόλη της Βόρειας Ιταλίας, πρωτεύουσα της περιοχής Βένετο. Η πόλη βρίσκεται επάνω σε πολυάριθμα μικρά νησιά σε μια λιμνοθάλασσα της Αδριατικής.

(γ) Πρίντεζι ή Μπρίντιζι ή Μπρίντεζι:

Το Πρίντεζι (Brindisi), το αρχαίο Βρινδήσιο, είναι πόλη της Ιταλίας στην Απουλία και λιμάνι στην Αδριατική Θάλασσα. Είναι πρωτεύουσα ομώνυμης επαρχίας.

(δ) Μπάρι:

Το Μπάρι (Bari) είναι παραλιακή πόλη και σημαντικό λιμάνι της Ιταλίας στην Αδριατική θάλασσα. Είναι πρωτεύουσα της περιφέρειας της Απουλίας. Είναι επίσης ένα κέντρο πολιτισμού, εμπορίου και διοίκησης και αποτελούσε ανέκαθεν μια παραδοσιακή διέξοδο προς τα Βαλκάνια και τη Μέση Ανατολή.

Πέρα από τις υπηρεσίες που προσφέρονται στο λιμάνι, στην περιοχή μπορεί κανείς να βρει μια μεγάλη έκταση για χρήση από containers για αποθήκευση, επισκευές, φόρτωση, εκφόρτωση κ.λπ.

Σημαντικό είναι, επίσης, ότι το λιμάνι είναι ιδιαίτερα προσιτό από όλες τις κατευθύνσεις χάρη στο απευθείας οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο που διαθέτει, και το οποίο το συνδέει με όλα τα μεγάλα βιομηχανικά, αγροτικά και εμπορικά κέντρα της Νότιας Ιταλίας

2.1.2. ΤΑ ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

(α) Πάτρα:

Η Πάτρα (ή Πάτραι) είναι η τρίτη σε μέγεθος πόλη της Ελλάδας, πρωτεύουσα του Νομού Αχαΐας, της περιφέρειας Δυτικής Ελλάδας και το μεγαλύτερο αστικό κέντρο και

λιμένας της Πελοποννήσου. Η Πάτρα είναι το μεγαλύτερο οικονομικό, εμπορικό και πολιτιστικό κέντρο της Δυτικής Ελλάδας.

Το λιμάνι της Πάτρας αποτελεί τη βασική έξοδο της Ελλάδας προς την Ιταλία και τη Δυτική Ευρώπη. Βρίσκεται στις βορειοδυτικές ακτές της Πελοποννήσου, ανάμεσα στους κόλπους της Κορίνθου και της Πάτρας.

Είναι χτισμένη σε στρατηγικής σημασίας θέση, απέχει μόνο λίγα χιλιόμετρα από τις ακτές της Αιτωλοακαρνανίας, είναι πολύ κοντά στα νησιά του Ιονίου και μόνο λίγες ώρες μακριά από την Ιταλία.

(β) Ηγουμενίτσα:

Η Ηγουμενίτσα είναι παραλιακή πόλη στην βορειοδυτική Ελλάδα, πρωτεύουσα του νομού Θεσπρωτίας και ο δεύτερος κυριότερος λιμένας της δυτικής Ελλάδας.

Η Ηγουμενίτσα αποτελεί ένα στρατηγικό σημείο για τον τουρισμό και το εμπόριο στη βόρεια Ελλάδα. Βρίσκεται στον κόλπο της Θεσπρωτίας, ακριβώς απέναντι από την Κέρκυρα, και αποτελεί το κοντινότερο στην Ιταλία λιμάνι με απευθείας συνδέσεις με το Πρίντεζι, το Μπάρι και την Ανκόνα.

Το νέο Λιμάνι της Ηγουμενίτσας εγκαινιάστηκε στις 19 Σεπτεμβρίου 2003. Καταλαμβάνει συνολική έκταση 210 στρεμμάτων εκ των οποίων το 130 στρέμματα αφορούν λιμενικό χώρο, ενώ τα 80 στρέμματα έχουν αποδοθεί για οδοποιία, χώρους στάθμευσης ΙΧ και φορτηγών, εγκαταστάσεις ανεφοδιασμού κ.λπ. Ο νέος λιμένας διαθέτει 5 περιοχές πρόσδεσης ΕΓ/ΟΓ πλοίων, γραμμών εξωτερικού, 12 θέσεις πρυμοδέτησης με δυνατότητα ταυτόχρονης εξυπηρέτησης έως και 7 πλοίων και ικανούς χερσαίους χώρους¹¹.

(γ) Κέρκυρα:

¹¹ <http://www.olig.gr>

Η Κέρκυρα είναι το βορειοδυτικότερο κομμάτι της Ελληνικής επικράτειας και βρέχεται από τη Νότια Αδριατική και το Βόρειο Ιόνιο πέλαγος. Το λιμάνι της συνδέεται με 3 προορισμούς στην Ιταλία, αλλά και στην ηπειρωτική Ελλάδα με τακτικά δρομολόγια¹². Ο νέος επιβατικός σταθμός του λιμένα της Κέρκυρας τέθηκε σε λειτουργία την 1η Απριλίου 2004¹³.

2.2.Η ΜΟΡΦΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

Η λειτουργία της αγοράς στην Αδριατική καθορίζεται από το Νομοθετικό Διάταγμα 285 της 8/11 9 1969 το οποίο αφορά στα ελληνικά επιβατηγά πλοία που εκτελούν δρομολόγια μεταξύ ελληνικών και άλλων μεσογειακών λιμανιών.

¹² www.superfast.com και <http://el.wikipedia.org>

¹³ <http://www.yen.gr>

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ:
Η ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΛΙΜΑΝΙΩΝ ΤΗΣ
ΕΛΛΑΔΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ.

3.1. Η ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ.

Όσον αφορά το λιμάνι της Πάτρας, η εικόνα των αφίξεων και των αναχωρήσεων που έχουμε για τα έτη 2002-2006 είναι η εξής:

(α) **ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ:**

Πίνακας 1: Αφίξεις από το λιμάνι της Πάτρας κατά την περίοδο 2002-2006.

	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΡΙΝΤΕΖΙ	ΜΠΑΡΙ	ΑΝΚΟΝΑ	ΒΕΝΕΤΙΑ	ΆΛΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ
2002	686973	50194	96369	393100	100119	47195
2003	643140	49576	96368	364569	83157	49470
2004	580257	50019	70885	356722	59270	43361
2005	641706	58589	97574	377397	107433	713
2006	657204	41472	126393	383732	105607	----

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πάτρας.

Πίνακας 2: Αφίξεις από το λιμάνι της Πάτρας κατά την περίοδο 2002-2006 (σε ποσοστά).

	ΠΡΙΝΤΕΖΙ	ΜΠΑΡΙ	ΑΝΚΟΝΑ	ΒΕΝΕΤΙΑ	ΆΛΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ
2002	7,31%	14,03%	57,22%	14,57%	6,87%
2003	7,71%	14,98%	56,69%	12,93%	7,69%
2004	8,62%	12,22%	61,48%	10,21%	7,47%
2005	9,13%	15,21%	58,81%	16,74%	0,11%
2006	6,31%	19,23%	58,39%	16,07%	----

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πάτρας.

Μελετώντας προσεκτικά τους πίνακες 1 και 2 διεπίστωσα τα εξής: Συνολικά παρατηρείται μείωση της επιβατικής κίνησης κατά την περίοδο 2002-2006. Συγκεκριμένα από 687.000 περίπου επιβάτες που ταξίδεψαν το 2002 , το 2004 ταξίδεψαν 657.000 περίπου.

Για τα λιμάνια της Ανκόνας και του Πρίντεζι παρατηρείται μείωση στην ίδια περίοδο. Πιο συγκεκριμένα από το Πρίντεζι από 51.000 περίπου που αφίχθησαν το 2002 μειώθηκαν στους 41.000 περίπου το 2006, και από το λιμάνι της Ανκόνας από 393.000 το 2002 σε 384.000 το 2006. Στα λιμάνια της Μπάρι και της Βενετίας παρατηρήθηκε μια μικρή αύξηση. Συγκεκριμένα από το Μπάρι μετακινήθηκαν 96.000 επιβάτες το 2002 και 126.000 το 2006, ενώ από το λιμάνι της Βενετίας αυξήθηκαν από 100.000 επιβάτες σε 106.000 επιβάτες περίπου.

Ποσοστιαία το Πρίντεζι στις αφίξεις κινείται από 6% μέχρι 9%, το Μπάρι από 12% μέχρι 19%, η Ανκόνα από 56% μέχρι 61%, η Βενετία από 10% μέχρι 16%, με τυπική απόκλιση κάτω από μια ποσοστιαία μονάδα. Στο Πρίντεζι παρατηρείται μείωση από 7% το 2002 σε 6% το 2006, αντίθετα στα υπόλοιπα λιμάνια παρατηρείται αύξηση. Πιο συγκεκριμένα στο Μπάρι παρατηρούμε τη μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση από 14% περίπου σε 19% περίπου μέσα σε αυτά τα τέσσερα χρόνια, στην Ανκόνα από 57% σε 58% και στη Βενετία από 15% σε 16%. Η αύξηση που παρατηρείται είναι ανάλογη του συνόλου των επιβατών κάθε έτους.

Πίνακας 3: Αναχωρήσεις από το λιμάνι της Πάτρας κατά την περίοδο 2002-2006.

	ΣΥΝΟΛΙΚΟΙ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	ΠΡΙΝΤΕΖΙ	ΜΠΑΡΙ	ΑΝΚΟΝΑ	ΒΕΝΕΤΙΑ	ΆΛΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ
2002	668373	41378	107915	351466	110854	56760
2003	619984	40548	102308	332356	91413	53359
2004	544902	39454	89502	308365	65120	42461
2005	606285	48061	102127	340864	114625	608
2006	607070	31607	122231	340315	112917	----

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πάτρας.

Πίνακας 4: Αναχωρήσεις από το λιμάνι της Πάτρας κατά την περίοδο 2002-2006 (σε ποσοστά).

	ΠΡΙΝΤΕΖΙ	ΜΠΑΡΙ	ΑΝΚΟΝΑ	ΒΕΝΕΤΙΑ	ΆΛΛΑ ΛΙΜΑΝΙΑ
2002	6,19%	16,15%	52,59%	16,59%	8,49%
2003	6,54%	16,50%	53,61%	14,74%	8,61%
2004	7,24%	16,43%	56,59%	11,95%	7,79%
2005	7,93%	16,84%	56,22%	18,91%	0,10%
2006	5,21%	20,13%	56,06%	18,60%	----

Πηγή: Οργανισμός Λιμένος Πάτρας.

Και στις αναχωρήσεις, οι συνολικοί επιβάτες μειώθηκαν κατά την περίοδο 2002-2006. Συγκεκριμένα από 668.000 επιβάτες περίπου που μετακινήθηκαν το 2002, το 2006 αναχώρησαν 607.000, δηλαδή μια μείωση 60.000 επιβατών. Η μείωση όμως αυτή δεν ήταν σταθερή, δηλαδή το 2002 με το 2003 η μείωση είναι πολύ μεγάλη από 668.000 το 2002 μειώθηκαν οι επιβάτες σε 620.000. Και η μείωση μεταξύ 2003-2004 ήταν μεγάλη από 620.000 επιβάτες σε 545.000. Την επόμενη χρονιά παρατηρείται μια αύξηση της τάξεως των 61.000 περίπου επιβατών. Η χρονιά που ακολούθησε δηλαδή το 2006 η αύξηση είναι πολύ μικρή της τάξεως των 1000 περίπου επιβατών.

Αναλυτικότερα τα λιμάνια από 41.000 επιβάτες που αναχώρησαν για το Πρίντεζι το 2002 μειώθηκαν σε 32.000 το 2006. Μείωση παρατηρείται και στην Ανκόνα από 351.000 το 2002 σε 340.000 το 2006. Αντίθετα αύξηση παρατηρήθηκε στα λιμάνια Μπάρι και Βενετία. Στο Μπάρι από 108.000 επιβάτες το 2002 σε 122.000 το 2003 και στη Βενετία από 110.000 σε 113.000 επιβάτες.

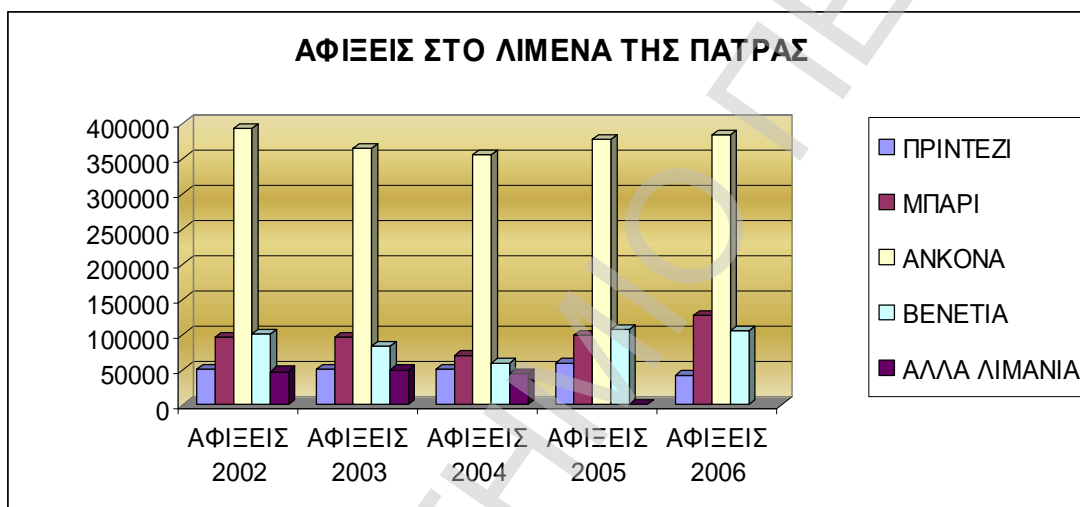
Ποσοστιαία τώρα στις αναχωρήσεις, το Πρίντεζι κινείται από 5% μέχρι 6%, το Μπάρι από 16% μέχρι 20%, η Ανκόνα από 52% μέχρι 56%, η Βενετία από 11% μέχρι 18%, με τυπική απόκλιση κάτω από μια ποσοστιαία μονάδα. Και στις αναχωρήσεις στο Πρίντεζι παρατηρείται μείωση από 6% το 2002 σε 5% το 2006, αντίθετα στα υπόλοιπα λιμάνια παρατηρείται αύξηση. Πιο συγκεκριμένα στο Μπάρι και στην Ανκόνα παρατηρούμε τη

μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση από 16% σε 20% και στην Ανκόνα από 53% σε 56%.
 Στη Βενετία η αύξηση είναι από 17% το 2002 σε 19% το 2006.

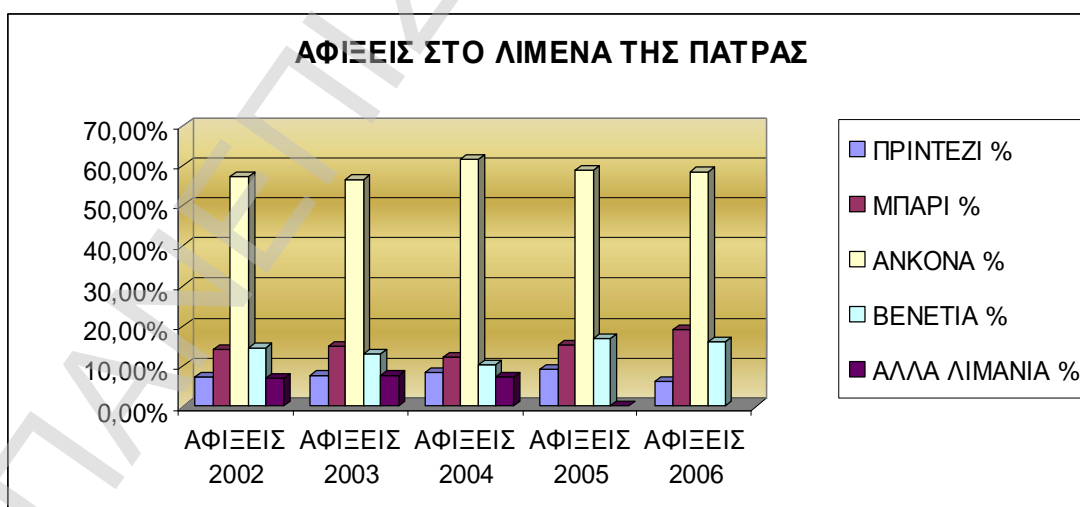
Τα ποσοστά των αφίξεων και των αναχωρήσεων ανά λιμάνι δεν έχουν μεγάλη διακύμανση μεταξύ τους, κυμαίνονται μεταξύ 1%-3%.

Διαγραμματικά:

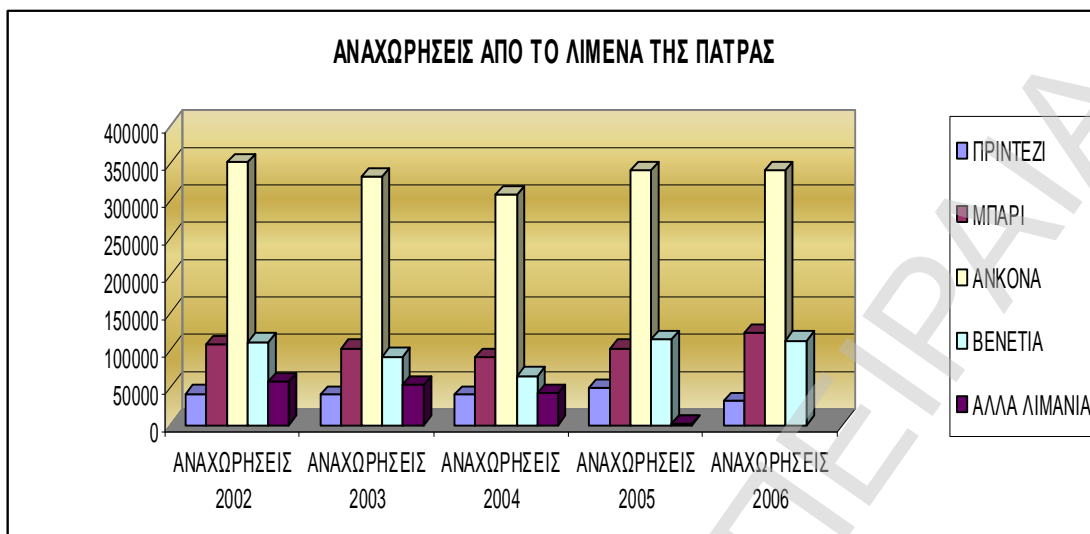
Διάγραμμα 8: 2002-2006.



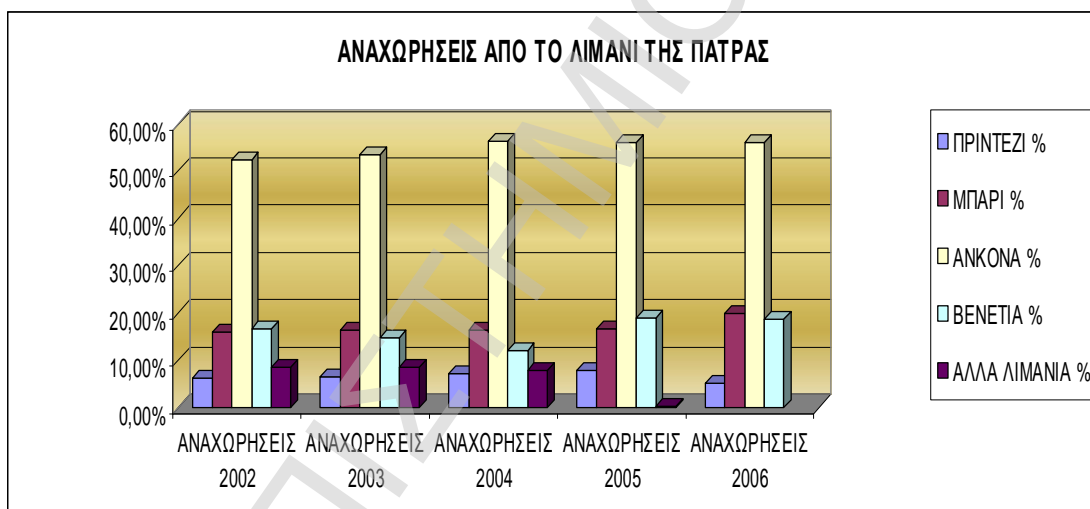
Διάγραμμα 9: 2002-2006 σε ποσοστά.



Διάγραμμα 10: 2002-2006.



Διάγραμμα 11: 2002-2006 σε ποσοστά.



Με βάση τα διαγράμματα 8, 9, 10 & 11 γίνεται φανερό ότι τόσο στις αφίξεις όσο και στις αναχωρήσεις από το λιμάνι της Πάτρας, τη μεγαλύτερη κίνηση και με μεγάλη διαφορά, έχει το λιμάνι της Ανκόνας κατά την περίοδο 2002-2006. Ακολουθούν το λιμάνι της Βενετίας, το Μπάρι και το Πρίντεζι.

(β) ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ:

Πίνακας 5: ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΛΙΜΕΝΑ
(ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ: ΕΤΗ 2001-2004)

	Σύνολο έτους 2004	Σύνολο έτους 2003	Σύνολο έτους 2002	Σύνολο έτους 2001
Ιταλία	382.850	611.353	526.787	647.829
Ancona	150.189	206.237	180.360	169.790
Bari	72.755	104.990	95.626	118.447
Brindisi	88.199	192.509	142.191	224.738
Trieste	26.377	46.546	50.240	68.942
Venice	45.330	61.071	58.044	65.912

Πηγή: ΕΣΥΕ.

Πίνακας 6: ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΛΙΜΕΝΑ
(ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ -ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ: 2001-2004)

	Σύνολο έτους 2004	Σύνολο έτους 2003	Σύνολο έτους 2002	Σύνολο έτους 2001
Ιταλία	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Ancona	39,24%	33,74%	34,24%	26,21%
Bari	19,00%	18,02%	18,14%	18,28%
Brindisi	23,02%	31,50%	27,00%	34,69%
Trieste	6,88%	6,76%	9,58%	10,64%
Venice	11,86%	9,98%	11,04%	10,18%

Πηγή: ΕΣΥΕ

Γενικά παρατηρούμε μια μείωση στην κίνηση προς τα λιμάνια της Ιταλίας από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας την περίοδο 2001-2004. Ενώ το 2001 οι συνολικοί επιβάτες προς την Ιταλία ήταν 648.000 περίπου το 2004 ήταν 383.000 περίπου, ήτοι περίπου 50% μείωση της κίνησης. Πιο συγκεκριμένα οι επιβάτες προς το λιμάνι της Ανκόνας από 170.000 περίπου που ήταν το 2001, μειώθηκαν σε 150.000 περίπου το 2004. Για το Μπάρι από 118.000 το 2001, μειώθηκαν σε 73.000 το 2004, για το Πρίντεζι από 225.000 σε 88.000, για τη Βενετία από 66.000 σε 45.000 και για την Τεργέστη από 69.000 σε 26.000.

Για να κατασκευαστεί ο πίνακας 6 υπολόγισα το ποσοστό που αντιστοιχεί στο κάθε λιμάνι ανά έτος με τους υπάρχοντες επιβάτες. Επομένως για το 2001 το Πρίντεζι έχει τους περισσότερους επιβάτες με ποσοστό 34% περίπου, η Ανκόνα με 26%, το Μπάρι με 18% και η Τεργέστη και η Βενετία με 10% περίπου. Για το 2002 οι περισσότεροι επιβάτες μετακινήθηκαν προς το λιμάνι της Ανκόνας με ποσοστό 34% περίπου, για το Πρίντεζι 27% για το Μπάρι 18%, για τη Βενετία 11% και για την Τεργέστη λιγότερο από 10%. Για το έτος 2003 για την Ανκόνα μετακινήθηκε το 33% περίπου για το Πρίντεζι 31%, για το Μπάρι 18%, για τη Βενετία 10% και για την Τεργέστη κάτω από 8%. Για 2004 η Ανκόνα έχει τους περισσότερους επιβάτες με ποσοστό 39% περίπου, το Πρίντεζι 23% το Μπάρι 19% η Βενετία 12% και η Τεργέστη λιγότερο από 7%.

Πίνακας 7: ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ, ΚΑΤΑ ΛΙΜΕΝΑ – (ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ: 2001-2004).

	Σύνολο έτους 2004	Σύνολο έτους 2003	Σύνολο έτους 2002	Σύνολο έτους 2001
Ιταλία	485.450	481.828	626.260	545.319
Ancona	167.916	155.747	188.679	169.111
Bari	99.784	93.054	117.999	108.335
Brindisi	126.746	121.694	184.239	157.471
Trieste	35.788	41.215	59.418	59.271
Venice	55.216	70.118	75.282	51.131

Πηγή: ΕΣΥΕ.

Πίνακας 8: ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΤΑ ΛΙΜΕΝΑ
(ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ -ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ: 2001-2004).

	Σύνολο έτους 2004	Σύνολο έτους 2003	Σύνολο έτους 2002	Σύνολο έτους 2001
Ιταλία	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%
Ancona	34,59%	32,32%	30,13%	31,01%
Bari	20,55%	19,31%	18,85%	19,87%
Brindisi	26,11%	25,26%	29,42%	28,88%
Trieste	7,38%	8,55%	9,49%	10,87%
Venice	11,37%	14,56%	12,11%	9,37%

Πηγή: ΕΣΥΕ.

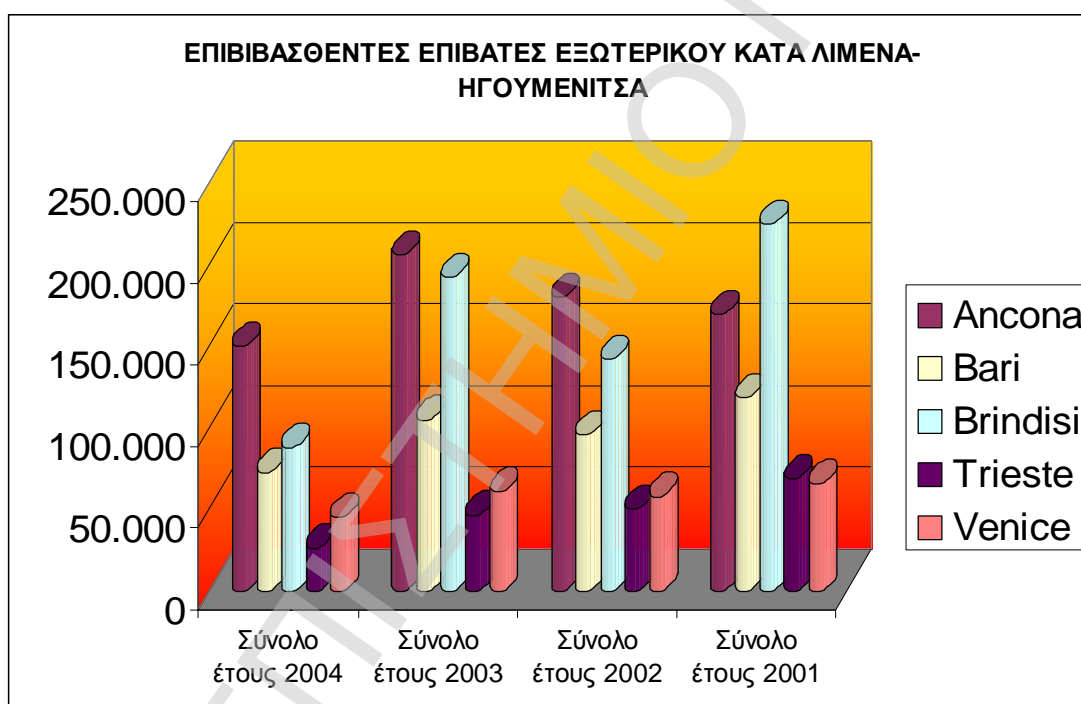
Παρατηρώ και στους επιβιβασθέντες επιβάτες μείωση στην κίνηση από τα λιμάνια της Ιταλίας στο λιμάνι της Ηγουμενίτσας την περίοδο 2001-2004. Ενώ το 2001 οι συνολικοί επιβάτες από την Ιταλία ήταν 545.000, το 2002 αυξήθηκαν σε 626.000 περίπου, το 2003 μειώθηκαν σε 482.000 και το 2004 σε 485.000 περίπου. Πιο συγκεκριμένα επιβάτες προς το λιμάνι της Ανκόνας από 169.000 περίπου που ήταν το 2001 μειώθηκαν σε 168.000 περίπου το 2004. Για το Μπάρι από 108.000 το 2001 μειώθηκαν σε 100.000 το 2004, για το Πρίντεζι από 157.000 σε 127.000, για τη Βενετία από 66.000 σε 45.000 και για την Τεργέστη από 59.000 σε 35.000.

Για να κατασκευάσω τον πίνακα 8 υπολόγισα τα ποσοστά που αντιστοιχεί στο κάθε λιμάνι ανά έτος με τους υπάρχοντες επιβάτες. Επομένως για το 2001, η Ανκόνα έχει τους περισσότερους επιβάτες με ποσοστό 31% περίπου, το Πρίντεζι με 29%, το Μπάρι με 20% και η Τεργέστη και η Βενετία με 10% περίπου. Για το 2002 οι περισσότεροι επιβάτες μετακινήθηκαν από το λιμάνι της Ανκόνας με ποσοστό 30% περίπου και το Πρίντεζι ακολουθεί με πάρα πολύ μικρή διαφορά με 29% περίπου. Στη συνέχεια ακολουθεί το Μπάρι με 19%, η Βενετία με 12% και η Τεργέστη με λιγότερο από 10%. Για το έτος 2003 παρατηρείται η μεγαλύτερη κάμψη στις αφίξεις από τα λιμάνια της Ιταλίας. Από τις υπάρχουσες αφίξεις από την Ανκόνα αφίχθηκε το 32% περίπου, από το

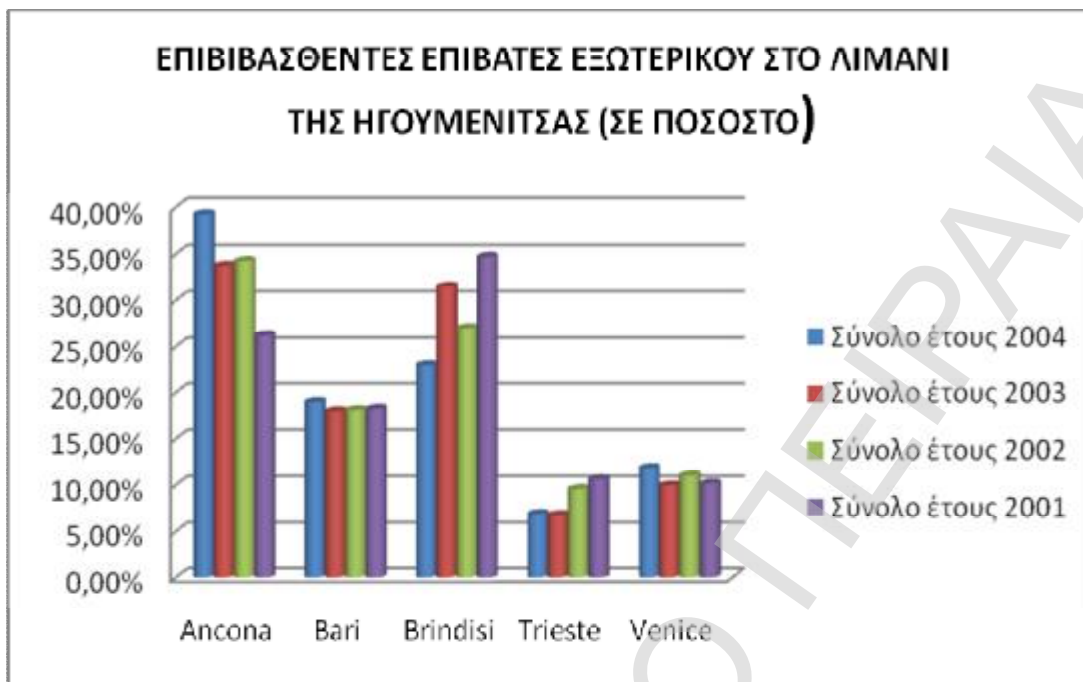
Πρίντεζι το 25%, από το Μπάρι το 19%, από τη Βενετία το 15% και από την Τεργέστη το 9%. Το 2004 παρατηρήθηκε μια μικρή αύξηση των αφίξεων. Για το 2004 από την Ανκόνα αφίχθηκαν οι περισσότεροι επιβάτες με ποσοστό 35% περίπου, από το Πρίντεζι 26%, από το Μπάρι 21%, από τη Βενετία 11% και από την Τεργέστη λιγότερο από 8%. Σε αυτή την αύξηση ενδεχόμενα συνετέλεσαν οι Ολυμπιακοί αγώνες.

Θα μπορούσε να προστεθεί εδώ και η παρατήρησή μου ότι τα ποσοστά στους επιβασθέντες και στους αποβιbasθέντες επιβάτες από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας από και προς τα λιμάνια της Ιταλίας δεν έχουν μεγάλη διαφορά μεταξύ τους.

Διάγραμμα 12: 2001-2004.



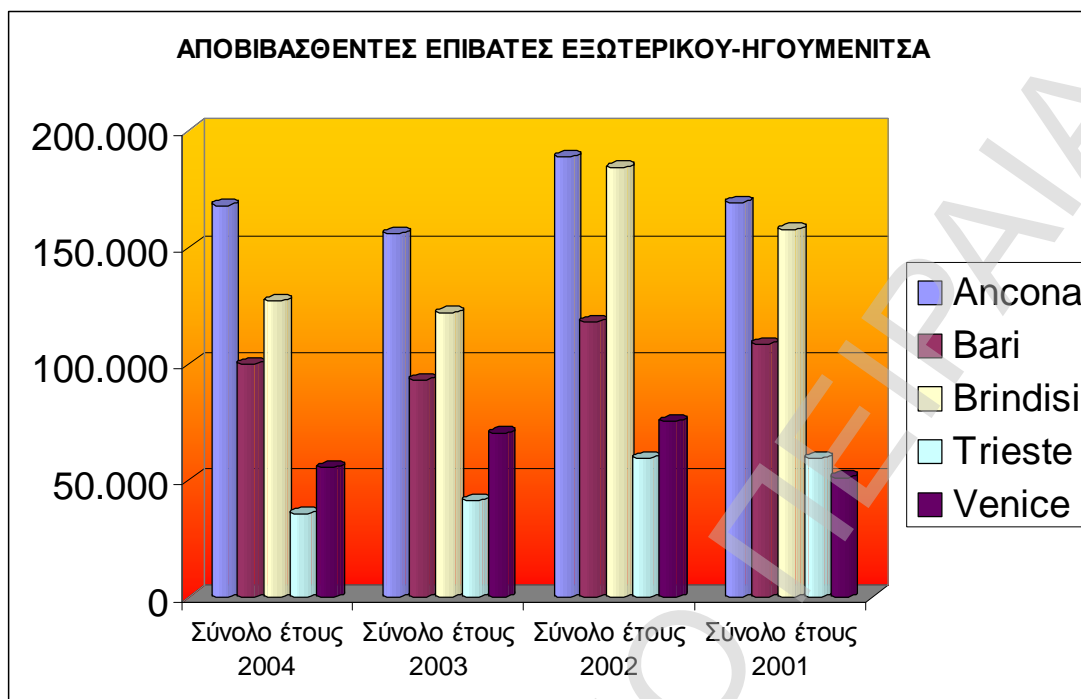
Διάγραμμα 13: 2001-2004.



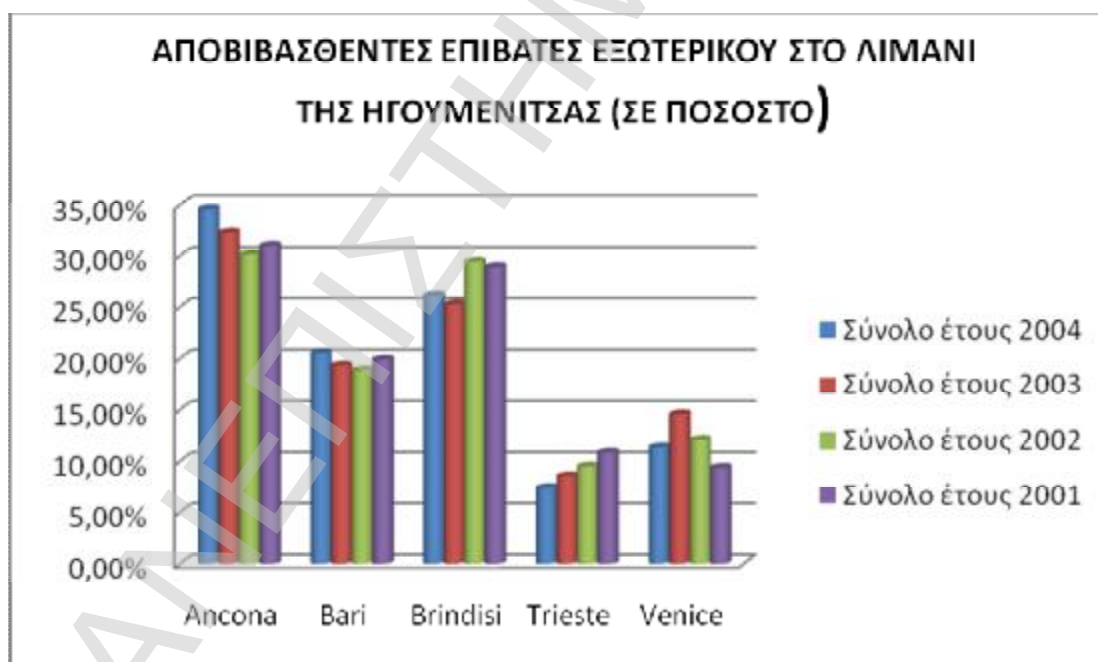
Όπως παρατηρώ από το διαγράμματα 14 το λιμάνι της Ηγουμενίτσας έχει μια κάμψη ως προς την κίνηση του από το 2001 μέχρι το 2004. Από την υπάρχουσα κίνηση το 2004, το 2003 και το 2002 το λιμάνι με την μεγαλύτερη κίνηση στους επιβιβασθέντες επιβάτες εξωτερικού στην Ηγουμενίτσα ήταν η Ανκόνα. Το 2001 ήταν το Πρίντεζι. Το 2001 η διάφορα της κίνησης του λιμανιού της Ανκόνας με το Πρίντεζι ήταν μεγάλη, ενώ κατά τα επόμενα δύο έτη η διαφορά τους ήταν πολύ μικρή. Κατά το 2004 η Ανκόνα ήταν το λιμάνι με τη μεγαλύτερη κίνηση επιβατών που κατευθύνονταν προς αυτήν με μεγάλη διαφορά και από το Πρίντεζι και από τα άλλα λιμάνια.

Από το διάγραμμα 13 παρατηρώ ότι το λιμάνι της Ανκόνας για τους επιβιβαθέντες επιβάτες έχει σταθερά περισσότερους επιβάτες κατά την περίοδο 2001-2004. Το Πρίντεζι δεν έχει μια σταθερή πορεία. Ενώ το 2001 είναι σε υψηλά επίπεδα, το 2002 μειώνεται κατά μεγάλο ποσοστό η κίνηση του, ενώ το 2003 ξανά αυξάνεται η κίνηση του αλλά όχι σε τόσο μεγάλο ποσοστό όσο το 2001. Τέλος το 2004 παρατηρώ ότι ξανά μειώνεται η κίνησή του και μάλιστα σε μεγαλύτερο βαθμό και από το 2002. Στα υπόλοιπα τρία λιμάνια, το Μπάρι, την Τεργέστη και τη Βενετία, η κίνηση είναι περίπου στα ίδια επίπεδα με μικρές αυξομειώσεις.

Διάγραμμα 14: 2001-2004.



Διάγραμμα 15: 2001-2004.



Όπως παρατηρώ από το διάγραμμα 14, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας έχει μια κάμψη ως προς την κίνηση του από το 2001 μέχρι το 2004. Από την υπάρχουσα κίνηση το 2004, το 2003 και το 2002 το λιμάνι με την μεγαλύτερη κίνηση στους αποβιβασθέντες

επιβάτες εξωτερικού στην Ηγουμενίτσα ήταν η Ανκόνα. Το 2001 ήταν το Πρίντεζι. Το 2001 η διάφορά της κίνησης του λιμανιού της Ανκόνας με το Πρίντεζι ήταν μεγάλη, ενώ κατά τα επόμενα δύο έτη η διαφορά τους ήταν πολύ μικρή. Κατά το 2004 η Ανκόνα ήταν το λιμάνι με τη μεγαλύτερη κίνηση επιβατών, που κατευθύνονταν προς αυτήν με μεγάλη διαφορά και από το Πρίντεζι και από τα άλλα λιμάνια.

Από το διάγραμμα 15 παρατηρώ ότι το λιμάνι της Ανκόνας για τους αποβιβαθέντες επιβάτες έχει σταθερά περισσότερους επιβάτες κατά την περίοδο 2001-2004. Το Πρίντεζι δεν έχει μια σταθερή πορεία. Ενώ το 2001 είναι σε υψηλά επίπεδα, το 2002 μειώνεται κατά μεγάλο ποσοστό η κίνησή του, ενώ το 2003 ξανά αυξάνεται η κίνησή του αλλά όχι σε τόσο μεγάλο ποσοστό όσο το 2001. Τέλος το 2004 παρατηρούμε ότι ξανά μειώνεται η κίνησή του και μάλιστα σε μεγαλύτερο βαθμό και από το 2002. Στα υπόλοιπα τρία λιμάνια, το Μπάρι, την Τεργέστη και τη Βενετία, η κίνηση είναι περίπου στα ίδια επίπεδα με μικρές αυξομειώσεις.

Συμπερασματικά: από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας τόσο στις αφίξεις όσο και στις αναχωρήσεις, τα δυο λιμάνια, η Ανκόνα και το Πρίντεζι είναι τα λιμάνια με τους περισσότερους επιβάτες. Ακολουθούν το Μπάρι, η Βενετία και η Τεργέστη.

(γ) ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ:

Πίνακας 9: 2001-2004, ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΤΑ
ΛΙΜΕΝΑ (ΚΕΡΚΥΡΑ)

	Σύνολο έτους 2004	Σύνολο έτους 2003	Σύνολο έτους 2002	Σύνολο έτους 2001
Ιταλία	375.138	129.687	145.433	135.888
Ancona	211.412	31.906	-----	-----
Bari	64.902	22.102	-----	-----
Brindisi	29.507	30.839	-----	-----
Trieste	25.658	8.687	-----	-----
Venice	43.659	36.153	-----	-----

Πηγή: ΕΣΥΕ.

Σύμφωνα με τον πίνακα 9 παρατηρώ ότι στο λιμάνι της Κέρκυρας οι επιβιβασθέντες επιβάτες αυξάνονται στο χρονικό διάστημα 2001-2004. Από το 2001 που ήταν 136.000 περίπου, σε 145.000, το 2002. Την επόμενη χρονιά είχε μια μικρή κάμψη και μειώθηκε στους 130.000 επιβάτες, αλλά το 2004 αυξήθηκε ξανά στους 375.000 επιβάτες περίπου. Εξάλλου δεν πρέπει να ξεχνάμε ότι το 2004 ήταν η χρονιά που η Ελλάδα φιλοξένησε τους Ολυμπιακούς αγώνες και οι επισκέπτες ήταν εκατομμύρια από όλον τον κόσμο, όπως αναφέρθηκε ήδη.

Πίνακας 10: 2003-2004, ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ ΣΤΟ ΛΙΜΑΝΙ ΤΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑ (ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ)

	Σύνολο έτους 2004	Σύνολο έτους 2003
Ancona	56,35%	24,60%
Bari	17,30%	17,04%
Brindisi	7,87%	23,78%
Trieste	6,84%	6,70%
Venice	11,64%	27,88%

Πηγή: ΕΣΥΕ.

Σύμφωνα με τον πίνακα 10, τα ποσοστά των μετακινήσεων ανάλογα με τους επιβάτες που μετακινήθηκαν το 2003, το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβιβασθέντων επιβατών σε ποσοστό 28% περίπου μετακινήθηκαν προς τη Βενετία. Ακολουθούν τα λιμάνια της Ανκόνας σε ποσοστό 25% και το Πρίντεζι σε ποσοστό 24%. Το λιμάνι του Μπάρι έχει ποσοστό 17% και τέλος η Τεργέστη 7%. Κατά το έτος 2004 τα ποσοστά των επιβιβασθέντων επιβατών ανά λιμάνι αλλάζουν. Πρώτο έρχεται το λιμάνι της Ανκόνας με ποσοστό 56% περίπου και ακολουθεί με μεγάλη διαφορά το λιμάνι του Μπάρι με 17%, η Βενετία με 12%, το Πρίντεζι με 8% και η Τεργέστη με 7%.

Πίνακας 11: 2001-2004, ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ, ΚΑΤΑ ΛΙΜΕΝΑ (ΚΕΡΚΥΡΑ).

	Σύνολο έτους 2004	Σύνολο έτους 2003	Σύνολο έτους 2002	Σύνολο έτους 2001
Ιταλία	133652	121.734	153.921	135,888
Ancona	53647	37.800	-----	-----
Bari	31700	22.142	-----	-----
Brindisi	15189	24.225	-----	-----
Trieste	2310	4.923	-----	-----
Venice	30806	32.644	-----	-----

Πηγή: ΕΣΥΕ.

Σύμφωνα με τον πίνακα 11 παρατηρώ ότι στο λιμάνι της Κέρκυρας οι αποβιβασθέντες επιβάτες έχουν μια αυξομείωση κατά το χρονικό διάστημα 2001-2004. Από το 2001 που ήταν 136.000 περίπου, σε 153.000, το 2002. Την επόμενη χρονιά είχε μια μικρή κάμψη και μειώθηκε στους 122.000 επιβάτες αλλά το 2004 αυξήθηκε ξανά στους 134.000 επιβάτες περίπου.

Πίνακας 12: 2003-2004, ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ, ΚΑΤΑ ΛΙΜΕΝΑ (ΚΕΡΚΥΡΑ) (ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ).

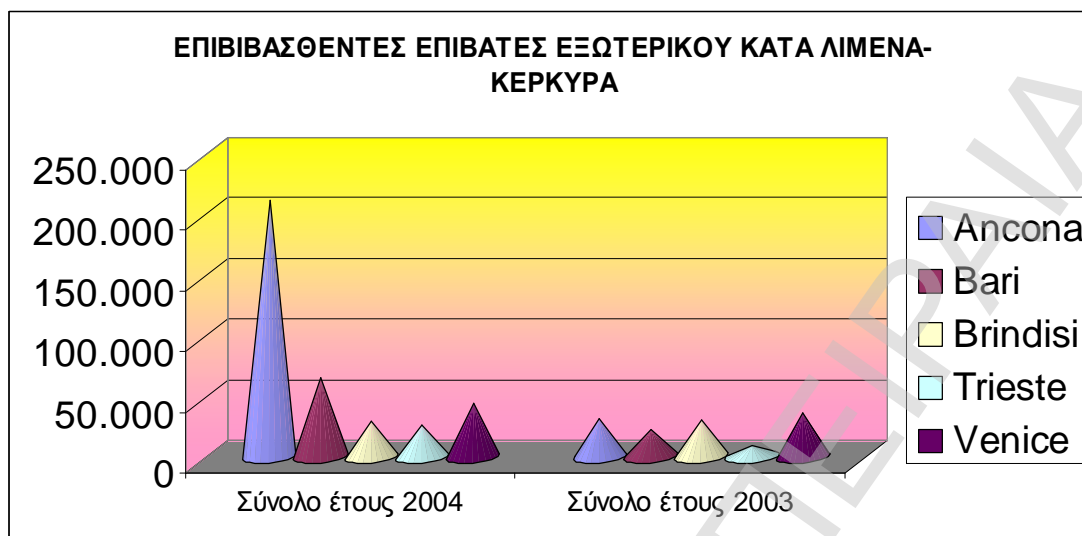
	Σύνολο έτους 2004	Σύνολο έτους 2003
Ancona	40,14%	31,05%
Bari	23,72%	18,19%
Brindisi	11,36%	19,90%
Trieste	1,74%	4,04%
Venice	23,04%	26,82%

Πηγή: ΕΣΥΕ.

Σύμφωνα με τον πίνακα 12 τα ποσοστά των μετακινήσεων ανάλογα με τους επιβάτες που μετακινήθηκαν, το 2003, το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβιβασθέντων επιβατών σε ποσοστό 31% περίπου μετακινήθηκαν προς την Ανκόνα. Ακολουθεί το λιμάνι της Βενετίας, με μικρή διαφορά, σε ποσοστό 27%. Στη συνέχεια βρίσκονται τα λιμάνια του Πρίντεζι σε ποσοστό 20% και το λιμάνι του Μπάρι με 19% και η Τεργέστη μόλις 4%. Κατά το έτος 2004 πρώτο σε επιβάτες βρίσκεται το λιμάνι της Ανκόνας με ποσοστό 40% περίπου και ακολουθεί με μεγάλη διαφορά το λιμάνι του Μπάρι με 24%, η Βενετία με 23%, το Πρίντεζι με 11% και η Τεργέστη με μόλις 2%.

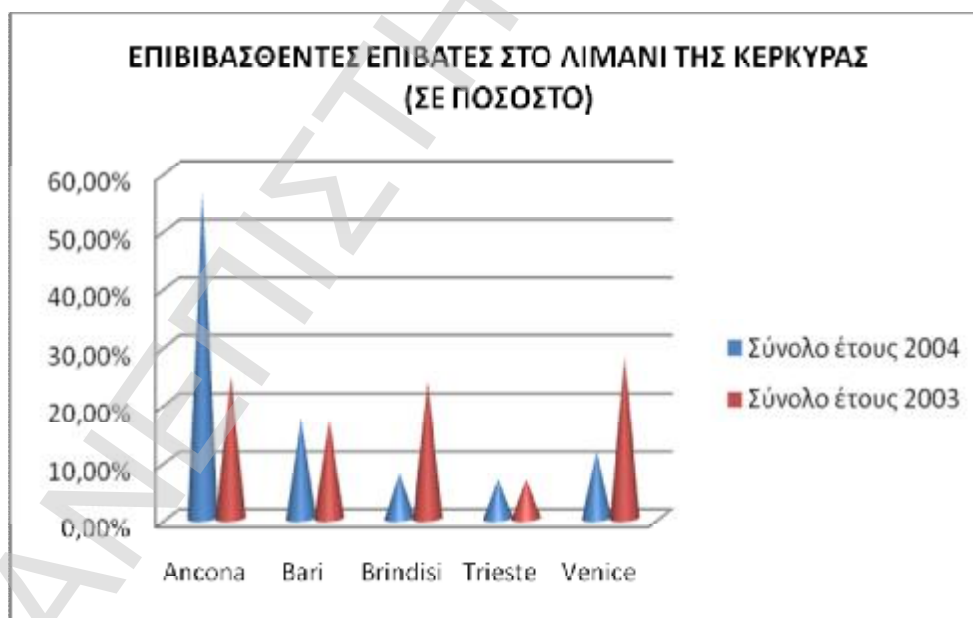
Λόγω έλλειψης αναλυτικών στοιχείων για τα έτη 2002-2003 από τη στατιστική υπηρεσία, μπόρεσα να απεικονίσω σε διαγραμματική απεικόνιση μόνο τα έτη 2003 & 2004.

Διάγραμμα 16: 2003-2004:



Σύμφωνα με το διάγραμμα 16 παρατηρώ ότι κατά τα έτη 2003-2004 η κίνηση στους επιβιβασθέντες επιβάτες στην Κέρκυρα δεν ήταν μεγάλη με εξαίρεση το 2004 για το λιμάνι της Ανκόνας.

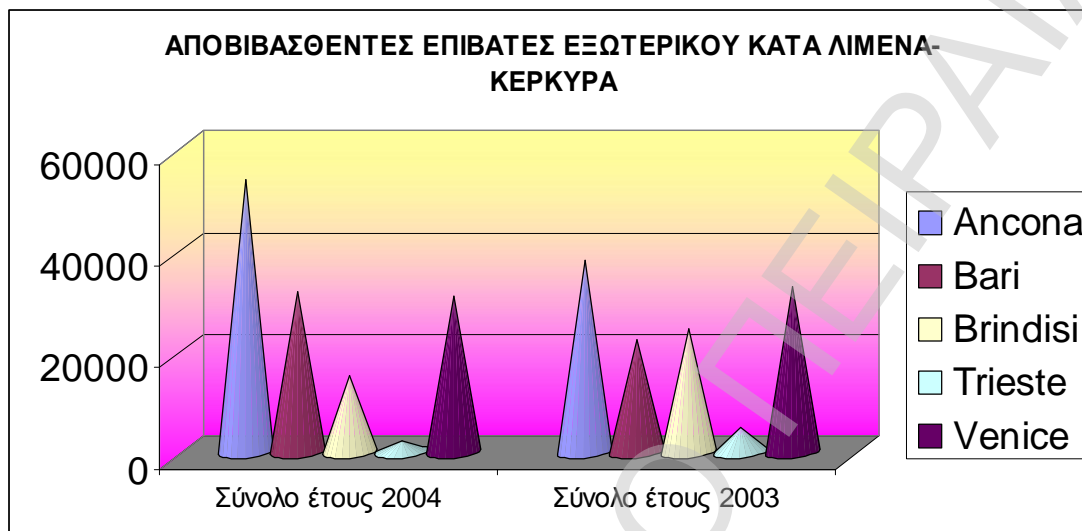
Διάγραμμα 17: 2003-2004:



Με βάση το διάγραμμα 17, το λιμάνι της Ανκόνας έχει το μεγαλύτερο ποσοστό επιβατών που μετακινούνται από την Κέρκυρα για το 2004 ενώ για το 2003 δεν

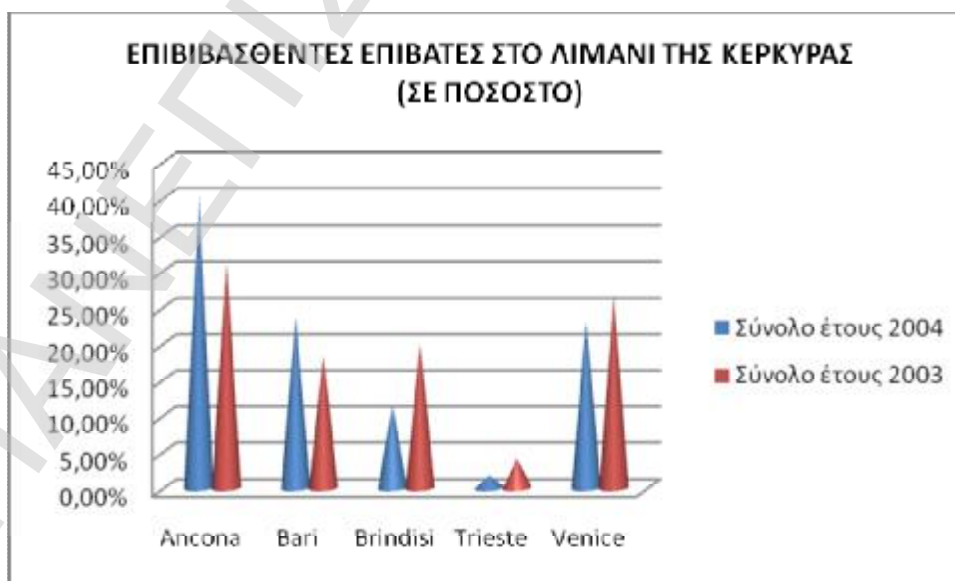
παρουσιάζεται μεγάλη διαφορά στα λιμάνια της Βενετίας, του Πρίντεζι και της Ανκόνας.

Διάγραμμα 18: 2003-2004:



Σύμφωνα με το διάγραμμα 18, παρατηρώ ότι κατά τα έτη 2003-2004 η κίνηση στους αποβιβασθέντες επιβάτες στην Κέρκυρα ήταν μεγαλύτερη από τους επιβιβασθέντες επιβάτες στην ίδια περίοδο. Επίσης η κίνηση δεν παρουσιάζει ιδιαίτερες αυξομειώσεις αυτή την διετία.

Διάγραμμα 19: 2003-2004:



Με βάση το διάγραμμα 19, το λιμάνι της Ανκόνας έχει το μεγαλύτερο ποσοστό επιβατών που μετακινούνται προς την Κέρκυρα για το 2004 και ακολουθούν με ίδιο περίπου ποσοστό το Μπάρι και η Βενετία. Για το 2003 η Ανκόνα πάλι έχει το μεγαλύτερο ποσοστό επιβατών, αλλά όχι με μεγάλη διαφορά από το λιμάνι της Βενετίας.

Συμπερασματικά μπορεί να αναφερθεί ότι είναι πολύ περισσότεροι οι αναχωρήσεις από τις αφίξεις σε αυτό το λιμάνι της Κέρκυρας. Επίσης διαπιστώνω ότι και σε αυτό το λιμάνι η σύνδεση γίνεται κυρίως από το λιμάνι της Ανκόνας.

(δ) ΣΥΓΚΡΙΣΗ ΤΟΥ ΣΥΝΟΛΟΥ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΛΙΜΕΝΩΝ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ, ΤΗΣ ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ.

Αν συγκρίνω το σύνολο των επιβατών από την Ιταλία στα πιο πάνω τρία ελληνικά λιμάνια, διαπιστώνω τα εξής (Πίνακας 13):

Πίνακας 13: Συγκεντρωτικές αφίξεις στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας, κατά την περίοδο 2002-2004.

ΑΦΙΞΕΙΣ-ΑΠΟΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	2004	2003	2002
ΠΑΤΡΑ	580.257	643.140	686.973
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	485.450	481.828	626.260
ΚΕΡΚΥΡΑ	133.652	121.734	153.921

Όπως παρατηρούμε από τον πίνακα 13, ενώ το 2002 αφίχθησαν 687.000 περίπου επιβάτες από το λιμάνι της Πάτρας, το 2003 αφίχθησαν 643.000 και το 2004 μειώθηκαν στις 580.000. Για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας από 626.000 που ήρθαν το 2002, μειώθηκαν σε 482.000 το 2003, και το 2004 αυξήθηκαν κατά 4.000 περίπου φτάνοντας τους 485.000. Για το λιμάνι της Κέρκυρας οι αυξομειώσεις δεν είναι σημαντικές. Από 154.000 το 2002, σε 122.000 το 2003 και 134.000 το 2004.

Πίνακας 14: Συγκεντρωτικές αφίξεις στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας, κατά την περίοδο 2002-2004 (σε ποσοστά).

ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ	2004	2003	2002
ΠΑΤΡΑ	48,38%	51,59%	46,82%
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	40,48%	38,65%	42,69%
ΚΕΡΚΥΡΑ	11,14%	9,76%	10,49%

Σύμφωνα με τον πίνακα 14 για την περίοδο 2002-2004, η Πάτρα ήταν το λιμάνι με τις περισσότερες αφίξεις και με το μεγαλύτερο ποσοστό στους επιβάτες. Το 2002 είχε το 47% των επιβατών έναντι του 43% που είχε το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και με 10% που είχε το λιμάνι της Κέρκυρας. Το 2003 το λιμάνι της Πάτρας είχε το 52% περίπου, έναντι 39% του λιμανιού της Ηγουμενίτσας και 10% του λιμανιού της Κέρκυρας. Το 2004 το λιμάνι της Πάτρας είχε το 48% των αφίξεων, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας το 40% περίπου και η Κέρκυρα το 11%.

Πίνακας 15: Συγκεντρωτικές αναχωρήσεις στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας, κατά την περίοδο 2002-2004.

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ/ΕΠΙΒΙΒΑΣΘΕΝΤΕΣ ΕΠΙΒΑΤΕΣ	2004	2003	2002
ΠΑΤΡΑ	544.902	619.984	668.373
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	382.850	611.353	526.787
ΚΕΡΚΥΡΑ	375.138	129.687	145.433

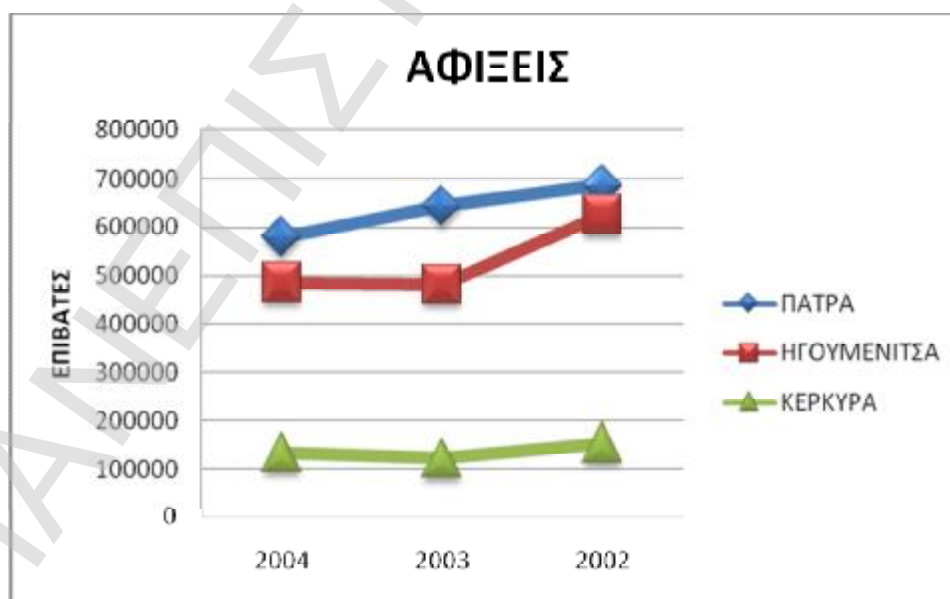
Όπως παρατηρώ από τον πίνακα 15, ενώ το 2002 αναχώρησαν 668.000 περίπου επιβάτες από το λιμάνι της Πάτρας, το 2003 αναχώρησαν 620.000 και το 2004 μειώθηκαν στις 545.000. Για το λιμάνι της Ηγουμενίτσας από 527.000 που έφυγαν το 2002, αυξήθηκαν σε 612.000 το 2003 και το 2004 μειώθηκαν πολύ, φτάνοντας τους 383.000. Για το λιμάνι της Κέρκυρας η αύξηση των αναχωρήσεων είναι πολύ μεγάλη κατά τη χρονιά 2004. Πιο συγκεκριμένα από 145.000 που αναχώρησαν το 2002, και σε 130.000 το 2003, αυξήθηκε σε 375.000 το 2004.

Πίνακας 16: Συγκεντρωτικές αναχωρήσεις στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας, 2002-2004 (σε ποσοστά).

ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΣΕ ΠΟΣΟΣΤΑ	2004	2003	2002
ΠΑΤΡΑ	41,82%	45,55%	49,85%
ΗΓΟΥΜΕΝΙΤΣΑ	29,38%	44,92%	39,30%
ΚΕΡΚΥΡΑ	28,80%	9,53%	10,85%

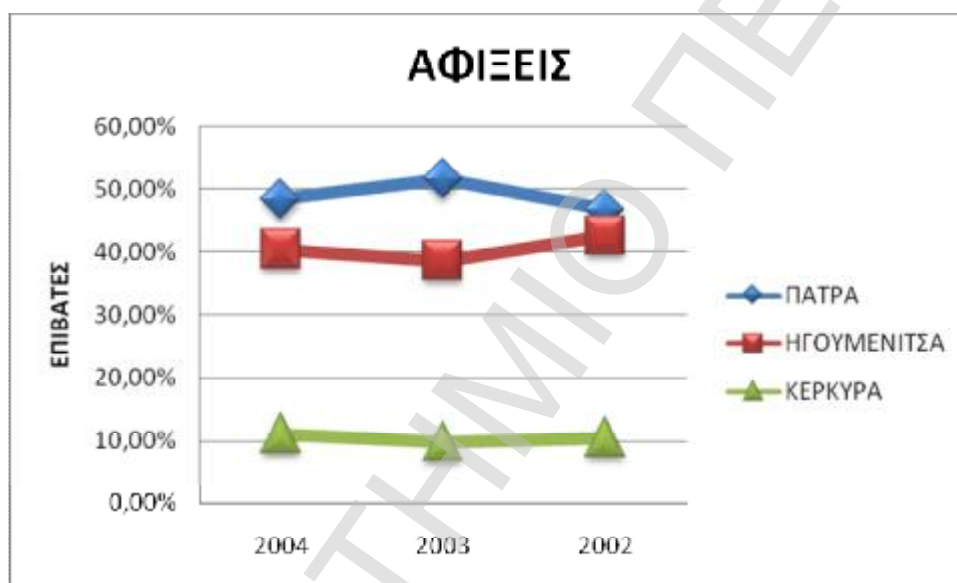
Σύμφωνα με τον πίνακα 16 και για την περίοδο 2002-2004, η Πάτρα ήταν το λιμάνι με τις περισσότερες αναχωρήσεις και το μεγαλύτερο ποσοστό στους επιβάτες. Το 2002 είχε το 50% των επιβατών έναντι του 39% που είχε το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και 11% το λιμάνι της Κέρκυρας. Το 2003 το λιμάνι της Πάτρας είχε το 46% με πολύ μικρό προβάδισμα στις αναχωρήσεις, με ποσοστό 45% το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και 10% το λιμάνι της Κέρκυρας. Το 2004 το λιμάνι της Πάτρας είχε το 42% των αναχωρήσεων, το λιμάνι της Ηγουμενίτσας το 30% περίπου και η Κέρκυρα με σημαντική αύξηση έφτασε το 29%.

Διάγραμμα 20: Συγκεντρωτικές αφίξεις στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας, κατά την περίοδο 2002-2004.



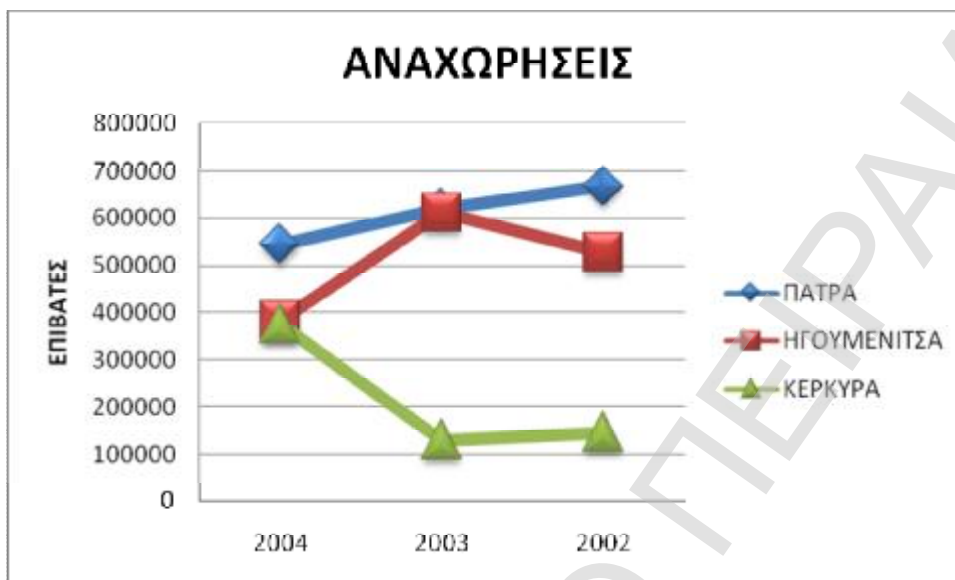
Στο διάγραμμα 20 βλέπουμε καθαρά τη μεγάλη διαφορά που έχει το λιμάνι της Κέρκυρας από τα άλλα δυο λιμάνια της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας κατά την περίοδο 2002-2004. Η Πάτρα και η Ηγουμενίτσα βρίσκονται σε μικρή διαφορά μεταξύ τους, με την Πάτρα να έχει τις περισσότερες αφίξεις. Επίσης φαίνεται και η καθοδική πορεία των λιμανιών της Πάτρας και της Ηγουμενίτσας και η σταθερή πορεία του λιμανιού της Κέρκυρας.

Διάγραμμα 21: Συγκεντρωτικές αφίξεις στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας, κατά την περίοδο 2002-2004 (σε ποσοστά).



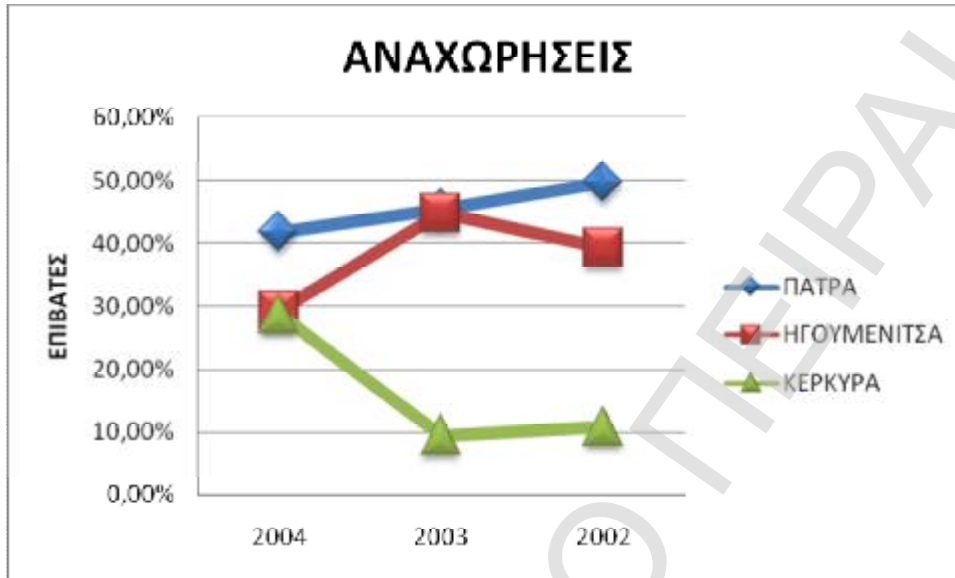
Με βάση το διάγραμμα 21, στο οποίο παρουσιάζεται το ποσοστό κάθε ενός από τα λιμάνια στην περίοδο 2002-2004, παρατηρώ ότι και τα τρία λιμάνια ακολουθούν μια σταθερή σε γενικές γραμμές πορεία, χωρίς μεγάλες αλλαγές.

Διάγραμμα 22: Συγκεντρωτικές αναχωρήσεις στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας, κατά την περίοδο 2002-2004.



Στο διάγραμμα 22 παρατηρώ ότι το λιμάνι της Πάτρας έχει μια σταθερή πορεία μείωσης των επιβατών στις αναχωρήσεις κατά την περίοδο 2002-2004. Αντίθετα το λιμάνι της Ηγουμενίτσας έχει έντονες αυξομειώσεις. Από το 2002 έως το 2003 η αύξηση των αναχωρήσεων είναι μεγάλη, αλλά ακόμη πιο έντονη είναι η μείωση από το 2003 στο 2004 των αναχωρήσεων. Όσον αφορά στο λιμάνι της Κέρκυρας παρατηρείται σταθερή πορεία κατά τα έτη 2002, 2003 ενώ το 2004 έχει μια θεαματική αύξηση των αναχωρήσεων προς τα λιμάνια της Ιταλίας.

Διάγραμμα 23: Συγκεντρωτικά οι αναχωρήσεις στα λιμάνια της Πάτρας, της Ηγουμενίτσας και της Κέρκυρας, κατά την περίοδο 2002-2004 (σε ποσοστά).



Το διάγραμμα 23 μου δείχνει ότι και ποσοστιαία φαίνονται οι αυξομειώσεις στις αναχωρήσεις των επιβατών από τα λιμάνια της Κέρκυρας και της Ηγουμενίτσας, ενώ το λιμάνι της Πάτρας ακολουθεί σταθερή αλλά φθίνουσα πορεία.

Συνοπτικά, η Πάτρα έχει το προβάδισμα στην ακτοπλοϊκή σύνδεση με την Ιταλία και ακολουθεί η Ηγουμενίτσα και η Κέρκυρα.

Τα πλοία που έχουν δρομολογηθεί για τη σύνδεση των δύο χωρών (κατά το έτος 2004) είναι:

3.2.ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΗΣ ΓΡΑΜΜΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ – ΙΤΑΛΙΑΣ

Τα πλοία της γραμμής Ελλάδος – Ιταλίας κατά το έτος 2004, ήταν τα εξής:

Πίνακας 17: Τα πλοία που εξυπηρετούν την γραμμή Ελλάδος – Ιταλίας, 2004.

ΛΙΜΑΝΙ: ANCONA (ANKONA)	Εταιρεία.
ΠΛΟΙΟ: SUPER FAST XI	SUPERFAST FERRIES-Μαρφίν
SUPER FAST XII	SUPERFAST FERRIES- »»»
OLYMPIC CHAMPION	ANEK LINES
HELLENIC SPIRIT	ANEK LINES
OLYMPIA PALACE	POSEIDON LINES
EUROPA PALACE	MINOAN LINES
VENICE (BENETIA)	
IKAROS PALLAS	MINOAN LINES
PASSIFAI PALLAS	MINOAN LINES
ARIADNI PALLAS	MINOAN LINES
BARI (ΜΠΑΡΙ)	
SUPER FAST V	SUPERFAST FERRIES-Μαρφίν
SUPER FAST VI	SUPERFAST FERRIES- '''
SUPER FAST XI	SUPERFAST FERRIES- ''''
SUPER FAST XII	SUPERFAST FERRIES- ''''
BLUE HORIZON	BLUE STAR FERRIES -

	ΜΑΡΦΙΝ
POLARIS	VENTOURIS FERRIES
SIREN	VENTOURIS FERRIES
BRINDISI (ΠΙΠΙΝΤΕΖΙ)	
EROTOKRITOS T	ENDEAVOR LINES
ELLI T	ENDEAVOR LINES
OURANOS	FRAGLINE (AVONDALE NAVIGATION)
ALKIMINI A	G.A. Ferries
IONIAN SKY	AGOUDIMOS LINES
ARTELLE	----
TRIESTE (ΤΡΕΠΕΣΤΗ)	
SOFOKLIS BENIZELOS	ANEK LINES
LEYKA ORI	ANEK LINES

ΠΗΓΗ: ΕΣΥΕ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΕΤΑΡΤΟ:
Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΣΥΝΔΕΣΗ.

4.1. ΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ

4.1.1 ΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

Ττα κυριότερα αεροδρόμια της Ιταλίας που έχουν σύνδεση με την Ελλάδα είναι: στη Ρώμη το Fiumicino, στο Μιλάνο το Malpensa και το LINATE, στη Βερόνα το VILLAFRANCA, στη Βενετία το MARCO POLO, στη BERGAMO το ORIO AL SERIO και στη BOLOGNA το GUGLIELMO MARCONI.

(α) Στη Ρώμη: αεροδρόμιο Fiumicino ("Leonardo da Vinci").

Το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της Ιταλίας βρίσκεται νοτιοδυτικά της πόλης της Ρώμης. Εξυπηρετεί πτήσεις από πολλές περιοχές του κόσμου και έχει τρεις τερματικούς σταθμούς πτήσεων όπου δέχεται πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού¹⁴.

Το Fiumicino είναι το έκτο σε μέγεθος αεροδρόμιο στην Ευρώπη για τον αριθμό των επιβατών και εξυπηρετεί 39 διεθνείς αεροπορικές εταιρείες¹⁵.

(β) Στο Μιλάνο: το διεθνές αεροδρόμιο Malpensa:

Το ιταλικό αεροδρόμιο Malpensa βρίσκεται σε μικρή απόσταση από την πόλη του Μιλάνου. Λαμβάνει πτήσεις από τη βόρεια Ιταλία προς τις Ηνωμένες Πολιτείες και ολόκληρη την Ευρώπη. Έχει δύο τερματικούς σταθμούς. Ο αερολιμένας Malpensa εξυπηρετεί σε περίπτωση μεγάλης κίνησης το άλλο αεροδρόμιο του Μιλάνου, το Linate. Το αεροδρόμιο εξυπηρετεί 49 εταιρείες¹⁶.

(γ) Στο Μιλάνο: το διεθνές αεροδρόμιο LINATE.

¹⁴ <http://www.mapsofworld.com>

¹⁵ <http://goitaly.about.com>

¹⁶ <http://www.mapsofworld.com>

Το διεθνές αεροδρόμιο Linate βρίσκεται 7 χμ. ανατολικά του Μιλάνου¹⁷. Το αεροδρόμιο πήρε την ονομασία του από τον Enrico Forlanini και είναι το δεύτερο αεροδρόμιο του Μιλάνου. Η κατασκευή του ξεκίνησε το 1933. Αποτελεί κυριολεκτικά "city airport" αφού εξυπηρετεί περισσότερα πτήσεις εσωτερικού και πολύ λιγότερο πτήσεις από την Ευρώπη. Το αεροδρόμιο διαθέτει μόνο ένα τερματικό σταθμό και εξυπηρετεί 22 εταιρείες¹⁸.

(δ) Στη Βερόνα: το αεροδρόμιο VILLAFRANCA.

Το αεροδρόμιο της Βερόνας, γνωστό επίσης ως Valerio Catullo Villafranca International Airport, ή απλά ως Verona-Villafranca Airport, είναι το αεροδρόμιο που εξυπηρετεί την πόλη της Βερόνας. Βρίσκεται στο μέσο των επαρχιών της Μπρέσια (Brescia), Μάντουα (Mantua), Ροβίγκο (Rovigo), Βισσέντσα (Vicenza), Τρέντο (Trento), Μπολτσάνο (Bolzano) και Βερόνα (Verona). Βρίσκεται στα 12 km από το κέντρο της πόλης της Βερόνας.

Το 1999 το αεροδρόμιο έφτασε τη δεύτερη θέση στην ειδική ταξινόμηση του κεφαλαίου κίνησης μετά το αεροδρόμιο Malpensa του Μιλάνου και πριν από το αεροδρόμιο Fiumicino της Ρώμης¹⁹. Το αεροδρόμιο διαθέτει μόνο μια πίστα και εξυπηρετεί 24 εταιρείες²⁰.

(ε) Στη Βενετία: το αεροδρόμιο MARCO POLO.

Το αεροδρόμιο της Βενετίας βρίσκεται βόρεια της Βενετίας. Πιο συγκεκριμένα βρίσκεται 12km από την πόλη μέσω ξηράς και 10km μέσω θαλάσσης²¹. Κάθε χρόνο δέχεται 4 εκατομμύρια επιβάτες από όλο τον κόσμο.²² Κατέχει την τρίτη θέση ανάμεσα στα ιταλικά αεροδρόμια, μετά τα αεροδρόμια της Ρώμης και του Μιλάνου. Πετυχαίνει

¹⁷ <http://www.travel-library.com>

¹⁸ <http://it.wikipedia.org>

¹⁹ <http://en.wikipedia.org/>

²⁰ <http://it.wikipedia.org>

²¹ <http://www.travel-library.com>

²² <http://www.mapsofworld.com>

πάνω από 700 πτήσεις την εβδομάδα, εθνικές και διεθνείς. Το αεροδρόμιο εξυπηρετεί 27 εταιρείες²³.

(στ) Στο BERGAMO: ο αερολιμένας ORIO AL SERIO.

Το αεροδρόμιο στην επαρχία του Μπέργκαμο είναι το Orio al Serio Airport²⁴. Βρίσκεται 45km από το Μιλάνο και 5km από το Μπέργκαμο. Το αεροδρόμιο δημιουργήθηκε το 1937 για στρατιωτικούς σκοπούς, αλλά τα τελευταία χρόνια χρησιμοποιείται κυρίως για χαμηλού κόστους πτήσεις, εμπορευματικές και charter²⁵. Διαθέτει μόνο ένα τερματικό σταθμό και εξυπηρετεί 34 εταιρείες²⁶.

(ζ) Στη BOLOGNA: ο αερολιμένας GUGLIELMO MARCONI.

Είναι το τρίτο σημαντικότερο διεθνές αεροδρόμιο της Ιταλίας. Το αεροδρόμιο ξεκίνησε την λειτουργία του τον Ιούλιο του 2004. Εξυπηρετεί 35 αεροπορικές εταιρείες²⁷.

Αναλυτικά ποιες εταιρείες εξυπηρετούνται από τα αεροδρόμια της Ιταλίας βρίσκονται στο παράρτημα Ι.

4.1.2 ΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

Στην Ελλάδα τα αεροδρόμια που έχουν τις περισσότερες πτήσεις από την Ιταλία είναι της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης, της Κέρκυρας, του Ηρακλείου, της Μυκόνου και της Ρόδου.

(α) Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος»:

Το Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος» εξυπηρετεί την πόλη της Αθήνας. Εξυπηρετεί 53 αεροπορικές εταιρείες. Ξεκίνησε τη λειτουργία του στις 28

²³ <http://www.veniceairport.it>

²⁴ <http://www.italyheaven.co.uk>

²⁵ <http://it.wikipedia.org>

²⁶ <http://www.travel-library.com>

²⁷ <http://www.travel-library.com>

Μαρτίου 2001 και αντικατέστησε το Διεθνές Αεροδρόμιο του Ελληνικού, που εξυπηρετούσε για 6 περίπου δεκαετίες την Αθήνα ²⁸.

(β) Αεροδρόμιο «Μακεδονία»:

Ο Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» βρίσκεται 15 χλμ. νοτιοανατολικά από την πόλη της Θεσσαλονίκης, κοντά στη Καλαμαριά, και είναι το τέταρτο σε κίνηση αεροδρόμιο της Ελλάδας. Παλιότερα ονομαζόταν "Αερολιμένας Μίκρας Θεσσαλονίκης" αλλά μετονομάστηκε το 1993 παίρνοντας το όνομα της ιστορικής γεωγραφικής περιοχής της Μακεδονίας. Εξυπηρετεί 25 αεροπορικές εταιρείες, τοπικές και διεθνείς πτήσεις προς Ευρωπαϊκές χώρες και την Κύπρο²⁹.

(γ) Αερολιμένας Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας»:

Ο Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας» πήρε το όνομα του πρώτου κυβερνήτη της Ελλάδος, ο οποίος είχε γεννηθεί στο νησί. Απέχει 3 χιλιόμετρα από το κέντρο της πόλης. Λειτουργεί από το 1949. Εξυπηρετεί 2 αεροπορικές εταιρείες.

(δ) Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης»:

Ο Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης» αποτελεί τον δεύτερο σημαντικότερο ελληνικό αερολιμένα. Απέχει 4 χιλιόμετρα από το κέντρο της πόλης, στην περιοχή της Νέας Αλικαρνασσού. Το αεροδρόμιο εξυπηρετεί 56 αεροπορικές εταιρείες.

(ε) Αεροδρόμιο «Διαγόρας»:

Το αεροδρόμιο λειτουργεί από τις 28 Ιουνίου 1977 στη Ρόδο. Κύριες Δραστηριότητες είναι η υποστήριξη των αεροσταθμών επιβατών και της στάθμευσης των αεροσκαφών. Εξυπηρετεί 3 εταιρείες.

²⁸ <http://www.wikipedia.gr>

²⁹ <http://www.wikipedia.gr>

(στ) Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου:

Το αεροδρόμιο της Μυκόνου λειτουργεί από τον Ιούνιο του 1971. Οι κύριες δραστηριότητες του είναι η υποστήριξη των αεροσταθμών επιβατών και της στάθμευσης των αεροσκαφών. Εξυπηρετεί 2 εταιρείες.

Αναλυτικά ποιες εταιρείες εξυπηρετούνται από τα αεροδρόμια της Ελλάδας βρίσκονται στο παράρτημα ΙΙ.

Επίσης στο φωτογραφικό παράρτημα της παρούσας εργασίας υπάρχουν φωτογραφίες όλων των αναφερομένων πιο πάνω αεροδρομίων.

4.2. ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΑΦΙΞΕΙΣ

Οι αναχωρήσεις και οι αφίξεις πτήσεων και επιβατών στα ελληνικά αεροδρόμια από την Ιταλία έχουν ως εξής:

Πίνακας 18: Αναχωρήσεις και αφίξεις πτήσεων και επιβατών στα ελληνικά αεροδρόμια από τα αεροδρόμια της Ιταλίας (1997-2004).

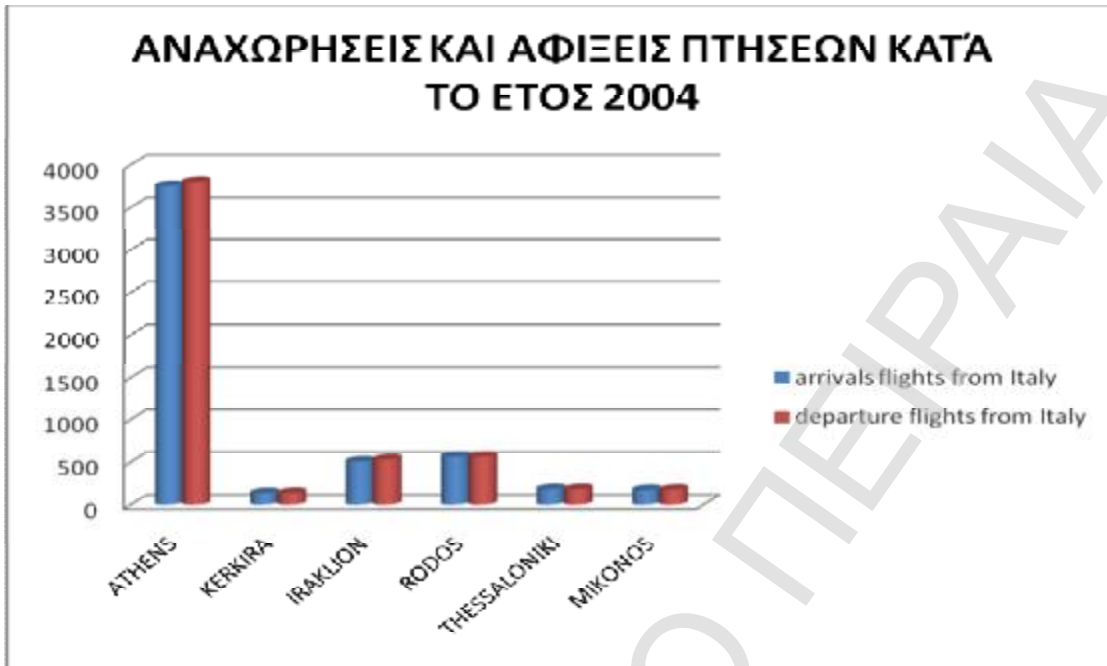
	ATHENS	KERKIRA	IRAKLION	RODOS	THESSALONIKI	MIKONOS
		ΕΤΟΣ 2004				
Arrival flights from Italy	5.594	54	839	907	1.017	365
Departure flights from Italy	5.835	51	846	911	1.007	365
Arrivals of passengers from Italy	492.649	2.369	92.151	106.497	56.735	38.300
Departure of passengers from Italy	509.157	2.070	93.751	107.740	57.890	38.505
		ΕΤΟΣ 2003				
Arrivals flights from Italy	5.255	70	970	906	982	405
Departure flights from Italy	5.512	68	1.010	925	984	391
Arrivals of passengers from Italy	455.296	3.217	111.048	101.538	40.976	42.717
Departure of passengers	464.381	3.503	113.485	102.230	42.282	42.081

from Italy						
		ΕΤΟΣ 2000				
Arrival flights from Italy	5.570	71	807		685	350
Departure flights from Italy	6.074	69	871		688	352
Arrivals of passengers from Italy	453.169	3.856	85.927		59.622	31.595
Departure of passengers from Italy	478.619	3.888	88.816		60.548	30.701
		ΕΤΟΣ 1999				
Arrival flights from Italy	5.116	60	776	752	689	252
Departure flights from Italy	6.539	54	790	762	690	254
Arrivals of passengers from Italy	403.219	2.945	79.945	69.942	46.203	23.819
Departure of passengers from Italy	412.216	2.906	78.830	71.152	47.634	23.347
		ΕΤΟΣ 1998				
Arrival flights from Italy	4.299	133	623	720	434	244
Departure flights from Italy	4.419	131	656	716	425	250
Arrival of passengers from Italy	393.251	11.962	65.871	70.859	14.044	21.887
Departure of passengers from Italy	395.092	11.270	62.272	65.387	23.677	21.299
		ΕΤΟΣ 1997				
Arrival flights from Italy	3.752	139	507	562	186	175
Departure flights from Italy	3.801	140	532	564	186	179
Arrivals of passengers from Italy	411.270	11.580	50.871	56.217	11.183	16.472
Departure of passengers from Italy	419.073	11.346	48.958	52.938	11.022	16.104

Πηγή: ΥΠΑ.

Από τον πίνακα 18 εξήγαγα πολλά σημαντικά στοιχεία για τις αεροπορικές μεταφορές κατά την περίοδο 1997 – 2004. Μελετώντας με προσοχή τον πίνακα στις αναχωρήσεις και στις αφίξεις διαπίστωσα ότι δεν υπάρχει διαφορά ούτε στον αριθμό των πτήσεων ούτε στον αριθμό των επιβατών ανάμεσα στις αναχωρήσεις και στις αφίξεις ανά έτος.

Διάγραμμα 24: Από τα αεροδρόμια της Ιταλίας:



Σύμφωνα με το διάγραμμα 24, κατά το έτος 2004, οι περισσότερες αναχωρήσεις και οι αφίξεις έγιναν στο αεροδρόμιο Αθηνών και ακολουθούν με τη σειρά τα αεροδρόμια της Ρόδου, του Ηρακλείου, της Θεσσαλονίκης, της Μυκόνου και της Κέρκυρας. Το αεροδρόμιο των Αθηνών είχε 5.600 περίπου αφίξεις και 5.800 αναχωρήσεις πτήσεων. Το αμέσως επόμενο αεροδρόμιο που είναι η Θεσσαλονίκη είχε μόλις από 1.000 περίπου αφίξεις και αναχωρήσεις πτήσεων. Ακολουθούν με μικρότερο αριθμό η Ρόδος και το Ηράκλειο, η Μύκονος και η Κέρκυρα με μόλις 50 πτήσεις αφίξεων και 50 αναχωρήσεων.

Διάγραμμα 25: Από τα αεροδρόμια της Ιταλίας:



Με βάση το διάγραμμα 25 παρατηρώ ότι κατά το έτος 2004 οι περισσότεροι επιβάτες αφίχθησαν και αναχώρησαν από το αεροδρόμιο Αθηνών, και ακολουθεί το αεροδρόμιο της Ρόδου και του Ηρακλείου. Από τον αερολιμένα Αθηνών πέρασαν περίπου 500.000 επιβάτες στις αφίξεις και 500.000 στις αναχωρήσεις και στο αμέσως επόμενο αεροδρόμιο αυτό της Ρόδου μόλις 100.000 στις αναχωρήσεις/αφίξεις και στο τρίτο του Ηρακλείου μόλις από 55.000 περίπου στη κάθε μία.

Διάγραμμα 26: Από τα αεροδρόμια της Ιταλίας:



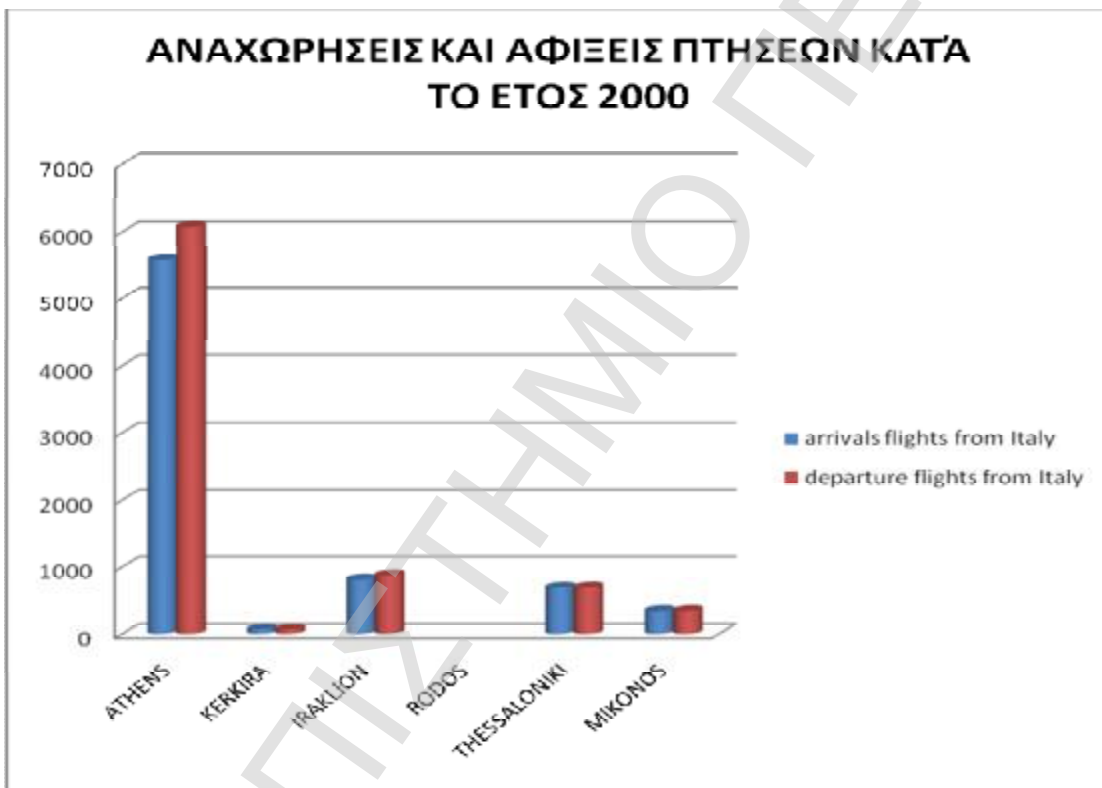
Και κατά το έτος 2003 παρατηρώ ότι το αεροδρόμιο της Αθήνας έχει τις περισσότερες πτήσεις με πολύ μεγάλη διαφορά από τα υπόλοιπα αεροδρόμια. Συγκεκριμένα, ενώ η Αθήνα δέχτηκε περίπου 5.300 αφίξεις και 5500 αναχωρήσεις, το Ηράκλειο από 1.000 αναχωρήσεις/αφίξεις, η Θεσσαλονίκη δέχτηκε από 980 αναχωρήσεις/αφίξεις και η Ρόδος 900 αφίξεις και 930 περίπου αναχωρήσεις. Τα υπόλοιπα αεροδρόμια έχουν πολύ μικρότερο αριθμό αφίξεων και αναχωρήσεων στις πτήσεις από και προς την Ιταλία.

Διάγραμμα 27: Από τα αεροδρόμια της Ιταλίας:



Και κατά το έτος 2003, ο αερολιμένας Αθηνών έχει μεγάλη διαφορά στους επιβάτες από τους υπόλοιπους αερολιμένες. Άρα διαπιστώνουμε ότι οι πτήσεις ακολουθούν τους επιβάτες στην ίδια σειρά με την περισσότερη κίνηση στα αεροδρόμια. Πιο συγκεκριμένα από την Αθήνα μετακινήθηκαν 460.000 στις αφίξεις/ αναχωρήσεις, από Ηράκλειο 110.000 αφίξεις/ αναχωρήσεις και ακολουθεί με πολύ μικρή διαφορά η Ρόδος με 100.000 επιβάτες περίπου στις αφίξεις και στις αναχωρήσεις.

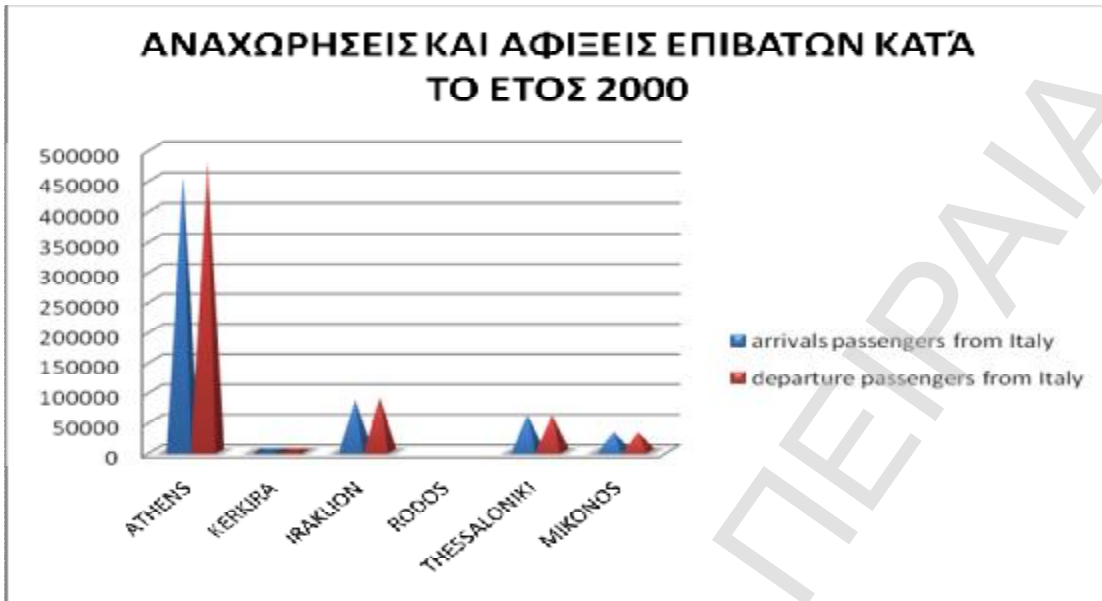
Διάγραμμα 28: Από τα αεροδρόμια της Ιταλίας:



(*):για το αεροδρόμιο της Ρόδου δεν υπήρχαν στοιχεία για το 2000.

Τρία χρόνια νωρίτερα, και συγκεκριμένα στο 2000, η κατάσταση μεταξύ των αερολιμένων δεν είχε μεγάλες διαφορές. Πρώτο και με διαφορά είναι το αεροδρόμιο Αθηνών με 5.600 αφίξεις πτήσεων και 6000 περίπου αναχωρήσεις. Ακολουθεί το αεροδρόμιο του Ηρακλείου με 810 αφίξεις πτήσεων και 870 αναχωρήσεις και το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης με 670 περίπου αφίξεις/ αναχωρήσεις. Για το έτος 2000 δεν είχαμε στοιχεία για το αεροδρόμιο της Ρόδου και γι' αυτό φαίνεται στο διάγραμμα 28 ότι δεν πραγματοποιήθηκαν εκεί πτήσεις.

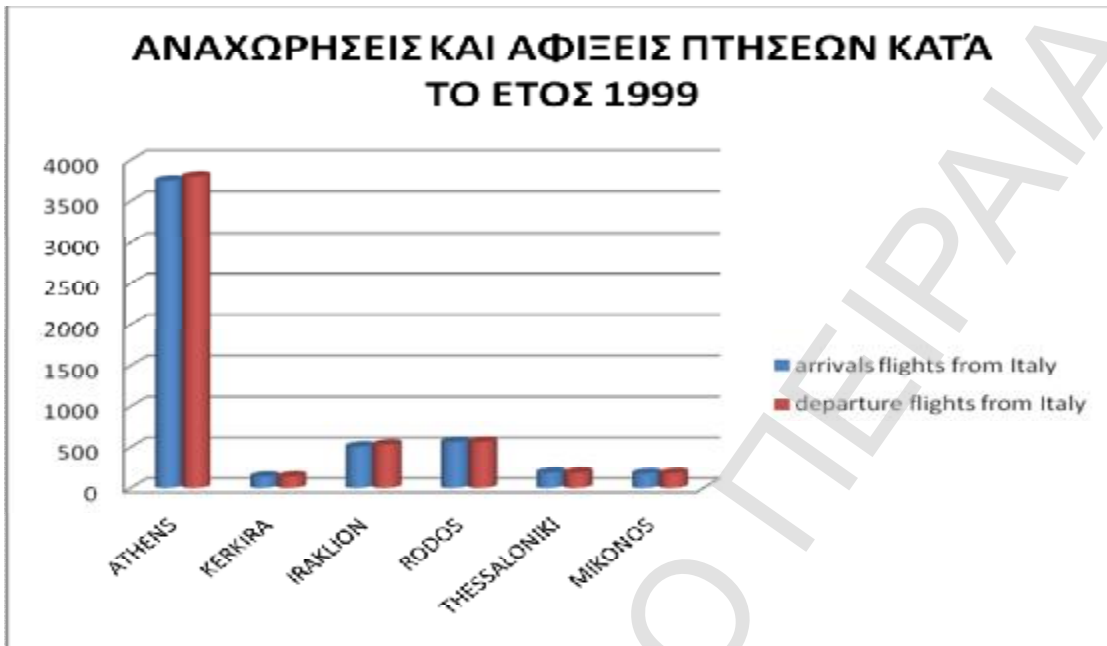
Διάγραμμα 29: Από τα αεροδρόμια της Ιταλίας:



(*) για το αεροδρόμιο της Ρόδου δεν υπήρχαν στοιχεία για το 2000.

Όσον αφορά στους επιβάτες κατά τη χρονιά 2000, εκτός από τη Ρόδο που δεν υπάρχουν στοιχεία, για τα άλλα αεροδρόμια ισχύουν τα εξής: τους περισσότερους επιβάτες είχε η Αθήνα με 450.000 αφίξεις και 480.000 αναχωρήσεις, το Ηράκλειο με 86.000 αφίξεις και 89.000 αναχωρήσεις και η Θεσσαλονίκη με 60.000 αφίξεις και 61.000 αναχωρήσεις.

Διάγραμμα 30: Από τα αεροδρόμια της Ιταλίας:



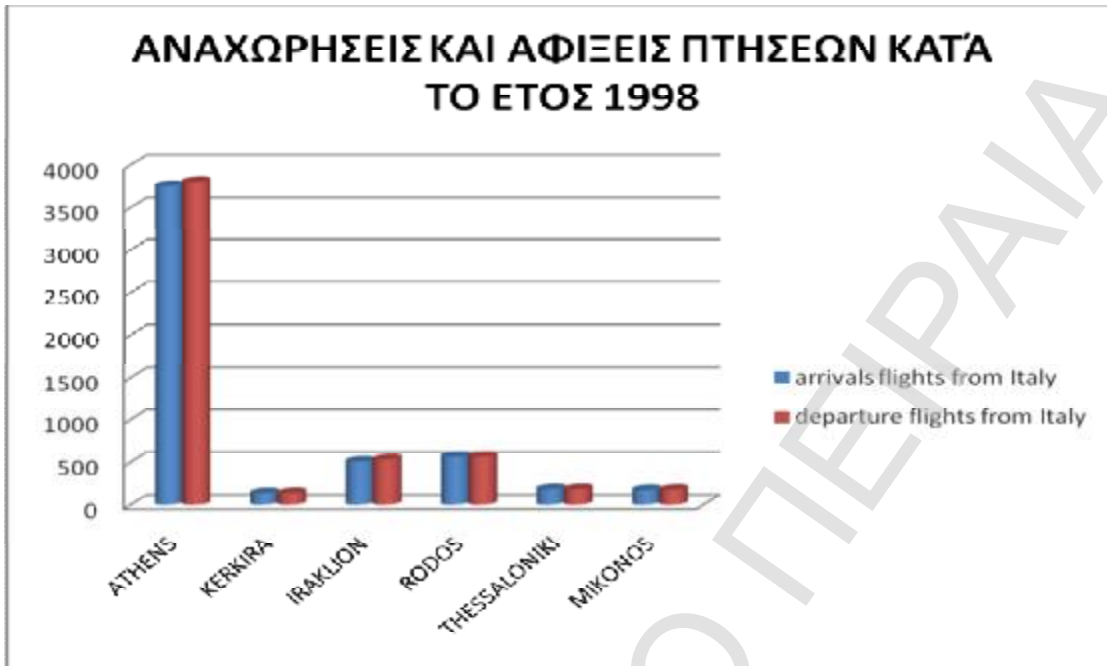
Την χρονιά 1999 στην Αθήνα πραγματοποιήθηκαν 5.100 πτήσεις άφιξης και 6.500 πτήσεις αναχώρησης, ενώ το Ηράκλειο, η Ρόδος και η Θεσσαλονίκη ακολουθούν χωρίς μεγάλες διαφορές. Και τα τρία αεροδρόμια αυτά κινήθηκαν ανάμεσα στις 700 και 800 περίπου πτήσεις.

Διάγραμμα 31: Από τα αεροδρόμια της Ιταλίας:



Κατά το έτος 1999, αφίχθησαν 400.000 επιβάτες περίπου στο αεροδρόμιο της Αθήνας και αναχώρησαν 410.000. Το αμέσως επόμενο σε κίνηση αεροδρόμιο είναι αυτό του Ηρακλείου με 80.000 αφίξεις και 79.000 περίπου επιβάτες για αναχώρηση. Το αεροδρόμιο της Ρόδου έχει από 70.000 επιβάτες άφιξη/αναχώρηση και της Θεσσαλονίκης 46.000 αφίξεις και 48.000 αναχωρήσεις.

Διάγραμμα 32: Από τα αεροδρόμια της Ιταλίας:



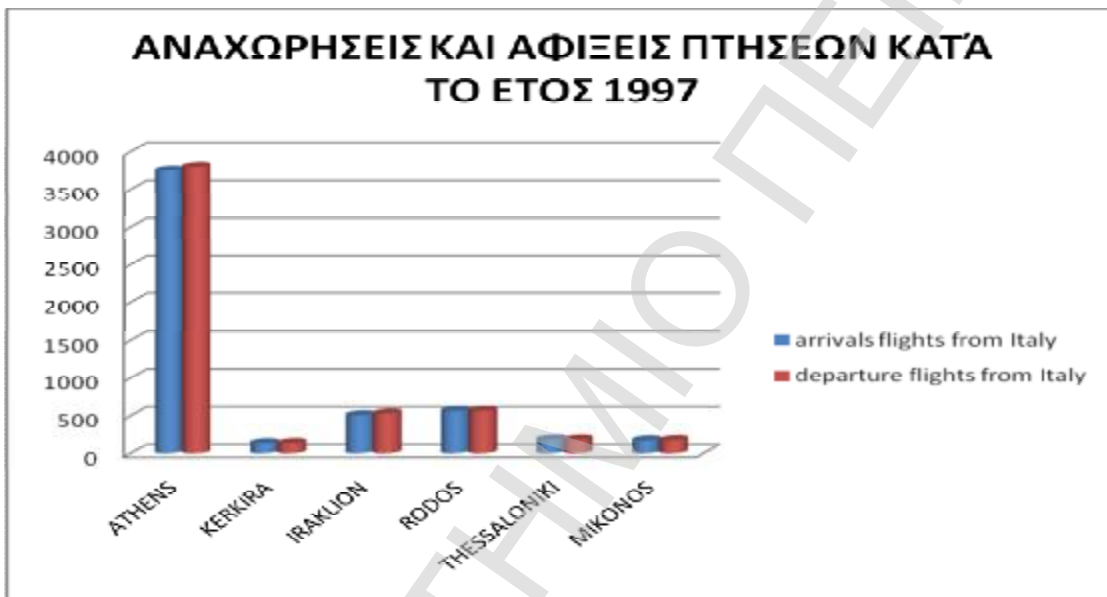
Τη χρονιά 1998 πραγματοποιήθηκαν 4.300 αφίξεις πτήσεων και 4.400 αναχωρήσεις πτήσεων περίπου από το αεροδρόμιο της Αθήνας. Από τη Ρόδο οι πτήσεις ήταν περίπου 720 για αναχωρήσεις/ αφίξεις και από το Ηράκλειο 620 οι αφίξεις και 660 οι αναχωρήσεις.

Διάγραμμα 33: Από τα αεροδρόμια της Ιταλίας:



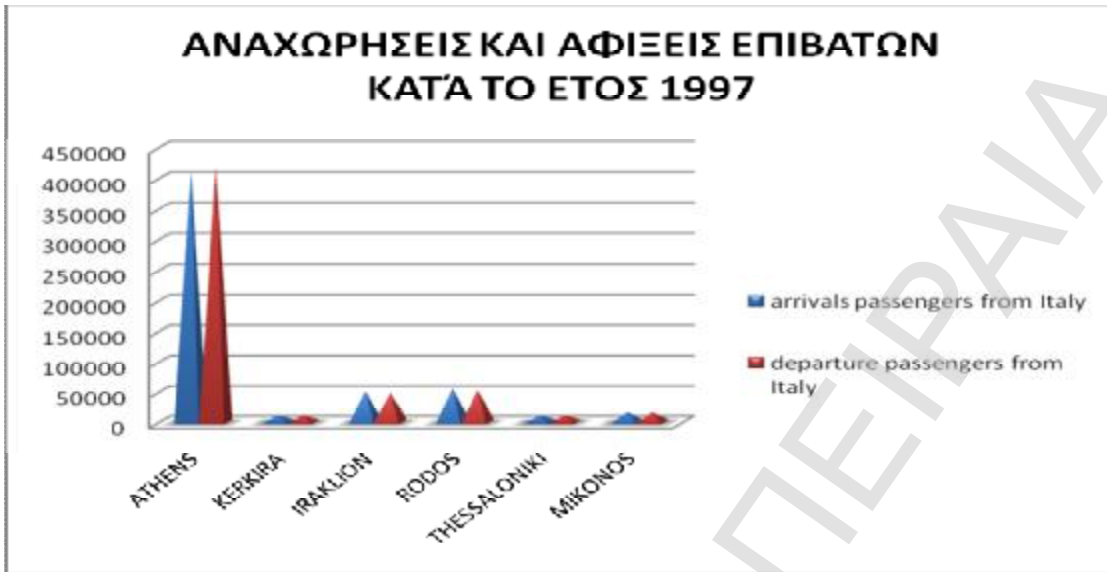
Το 1998 οι επιβάτες που ήρθαν στο αεροδρόμιο της Αθήνας έφτασαν τους 390.000 και αναχώρησαν 395.000, φέρνοντας το αεροδρόμιο της Αθήνας πάλι στην πρώτη θέση στην προτίμηση των επιβατών που ταξιδεύουν προς και από τα αεροδρόμια της Ιταλίας. Το αμέσως επόμενο αεροδρόμιο είναι αυτό της Ρόδου από 70.000 αναχωρήσεις/ αφίξεις και το αεροδρόμιο του Ηρακλείου με 70.000 αφίξεις και 65.000 περίπου αναχωρήσεις.

Διάγραμμα 34: Από τα αεροδρόμια της Ιταλίας:



Το έτος 1997 είναι το τελευταίο έτος που μελετάμε στην παρούσα εργασία. Κατά το έτος αυτό από την Αθήνα αναχώρησαν και αφίχθησαν από 3.800 περίπου πτήσεις, από τη Ρόδο 550 πτήσεις αναχώρησης /αφίξης περίπου και από το Ηράκλειο 500.

Διάγραμμα 35: Από τα αεροδρόμια της Ιταλίας:



Από το διάγραμμα 35 βλέπω ότι από το αεροδρόμιο της Αθήνας μετακινήθηκαν 400.000 περίπου επιβάτες στις αναχωρήσεις/ αφίξεις, από τη Ρόδο 55.000 αφίχθησαν και 50.000 αναχώρησαν και από το Ηράκλειο 50.000 αφίχθησαν και 49.000 αναχώρησαν.

Από τα παραπάνω διαγράμματα γίνεται σαφές ότι το αεροδρόμιο της Αθήνας κατά την περίοδο 1997-2004 είναι το αεροδρόμιο με τις περισσότερες πτήσεις και τους περισσότερους επιβάτες όσον αφορά στην αεροπορική σύνδεση με τη γειτονική χώρα Ιταλία. Ακολουθούν με μεγάλη διαφορά από την Αθήνα, αλλά με μικρές διαφορές μεταξύ τους, τα αεροδρόμια της Ρόδου, του Ηρακλείου και της Θεσσαλονίκης.

Ανάλογα με την κίνηση που έχει το κάθε αεροδρόμιο θα ήταν σημαντικό να παίρναμε σε ποσοστό τις αυξομειώσεις που έχει το κάθε αεροδρόμιο κάθε χρονιά για την εξεταζόμενη περίοδο, οπότε προκύπτουν τα παρακάτω διαγράμματα.

Διάγραμμα 36: Αριθμός πτήσεων.



Με βάση το διάγραμμα 36, το αεροδρόμιο Αθηνών παρατηρώ ότι έχει μια σταθερή αυξημένη κίνηση στις αναχωρήσεις και στις αφίξεις των πτήσεων από την Ιταλία από το 1997 μέχρι το 1999. Από το 1999 μέχρι το 2007 όσον αφορά στις αφίξεις πτήσεων παρατηρώ μια σταθερή και ελάχιστη αυξητική πορεία- εκτός από το 2003 που υπήρξε μια μικρή κάμψη. Όσον αφορά στις αναχωρήσεις των πτήσεων, το 1999 παρατηρώ ότι οι αναχωρήσεις των πτήσεων έφτασαν στο υψηλότερό τους σημείο και μετά μειώθηκαν από το 2000 μέχρι το 2004, κρατώντας όμως μια σταθερή πορεία.

Διάγραμμα 37: Αριθμός πτήσεων στο αεροδρόμιο της Αθήνας:



(*) Ο εξωτερικός κύκλος δείχνει τις αναχωρήσεις και ο εσωτερικός κύκλος τις αφίξεις.

Όπως φαίνεται πολύ καθαρά από το διάγραμμα 37, οι αναχωρήσεις από το αεροδρόμιο Αθηνών το 1999 ήταν οι περισσότερες, με ποσοστό 20% επί του συνόλου των αναχωρήσεων των πτήσεων από την Αθήνα. Τις αμέσως περισσότερες πτήσεις είχε το 2000 και το 2004, ενώ οι λιγότερες πτήσεις ήταν το 1997 με ποσοστό μόλις 12%.

Όσον αφορά στις αφίξεις το 2004 και το 2000, έχουμε το ίδιο ποσοστό 19%, ενώ το μικρότερο ποσοστό ήταν το 1997 με μόλις 13%.

Διάγραμμα 38: Αριθμοί σε:



Με βάση το διάγραμμα 38, οι επιβάτες κατά την περίοδο 1997-2004, έχουν μια μικρή σταθερή αύξηση τόσο στις αφίξεις όσο και στις αναχωρήσεις, διότι από 400.000 περίπου που ήταν το 1997 έφτασαν τους 500.000 το 2004. Συμπεραίνουμε λοιπόν ότι εδώ δεν ήταν η αύξηση των πτήσεων ανάλογη με την αύξηση των επιβατών. Πιθανόν να χρησιμοποιήθηκαν μεγαλύτερα αεροσκάφη.

Διάγραμμα 39: Ο αριθμός επιβατών στο αεροδρόμιο της Αθήνας:



Από το ποσοστό μετακινήσεων επιβατών συμπεραίνω ότι οι περισσότεροι επιβάτες μετακινήθηκαν το 2004, χρονιά Ολυμπιακών αγώνων για τη χώρα μας, τόσο στις αναχωρήσεις όσο και στις αφίξεις, με ποσοστό 19%. Το μικρότερο αριθμό επιβατών είχε η Αθήνα το 1998 και το 1999 για τις αναχωρήσεις με ποσοστό 15% και για τις αφίξεις το 1998 με ποσοστό 15%.

Διάγραμμα 40: Αριθμός πτήσεων:



Όπως παρατηρώ στο διάγραμμα 40, στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου οι αναχωρήσεις και οι πτήσεις είναι -όλη την εξεταζόμενη περίοδο 1997-2004- λίγο περισσότερες από τις αφίξεις. Από το 1997 έως το 2004 η πορεία που παρουσιάζουν είναι σταθερά αυξητική, ενώ το 2004 υπάρχει μια μικρή κάμψη. Από 500 περίπου αναχωρήσεις το 1997 σε 1000 περίπου το 2003 και 800 το 2004.

Διάγραμμα 41: Αριθμός πτήσεων στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου:



(*) Ο εξωτερικός κύκλος δείχνει τις αναχωρήσεις και ο εσωτερικός κύκλος τις αφίξεις.

Σύμφωνα με το διάγραμμα 41 το μεγαλύτερο ποσοστό των αναχωρήσεων από το αεροδρόμιο του Ηρακλείου έγιναν το 2003 με ποσοστό 21% και το μικρότερο το 1997 με 11%. Ανάλογα ποσοστά είναι και στις αφίξεις.

Διάγραμμα 42: Αριθμός επιβατών:



Σύμφωνα με το διάγραμμα 42 οι επιβάτες έχουν μια σταθερή αύξηση από το 1997 έως το 2003 και μετά παρουσιάζουν μια κάμψη, διότι από 50.000 που μετακινούνται το 1997, 50.000 στις αφίξεις και 50.000 στις αναχωρήσεις, το 2003 φτάνουν στις 110.000, παραπάνω από τους διπλάσιους και το 2004 πέφτουν στις 90.000 περίπου. Στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου παρατηρούμε ότι η αυξομείωση των επιβατών είναι ανάλογη με την αυξομείωση των πτήσεων.

Διάγραμμα 43: Αριθμός επιβατών στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου:



Στο διάγραμμα 43 παρατηρώ ότι το μεγαλύτερο ποσοστό επιβατών τόσο για τις αναχωρήσεις όσο και για τις αφίξεις στο λιμάνι του Ηρακλείου είναι η χρονιά 2003 με ποσοστό 24%. Τη λιγότερη κίνηση είχε το 1997 με ποσοστό και στις δύο, 10%.

Διάγραμμα 44: Αριθμός πτήσεων:



(*) για το 2000 δεν υπήρχαν στοιχεία για το αεροδρόμιο της Ρόδου.

Σύμφωνα με το διάγραμμα 44 το αεροδρόμιο της Ρόδου παρουσιάζει ένα συνεχόμενο αυξητικό ρυθμό κατά την εξεταζόμενη περίοδο και μια μικρή στασιμότητα το 2004. Από 550 περίπου αφίξεις το 1997 σε 900 περίπου το 2003 και το 2004.

Διάγραμμα 45: Αριθμός πτήσεων στο αεροδρόμιο της Ρόδου:



(*) για το 2000 δεν υπήρχαν στοιχεία για το αεροδρόμιο της Ρόδου.

Με βάση το διάγραμμα 45, για τις αναχωρήσεις το μεγαλύτερο ποσοστό ήταν το 2003 με 24% και το μικρότερο το 1997 με 15%. Για τις αφίξεις το μεγαλύτερο ποσοστό ήταν ξανά το 2003 με 23% και το μικρότερο το 1997 με ποσοστό ίδιο με αυτό των αναχωρήσεων.

Διάγραμμα 46: Αριθμός επιβατών:



Στο αεροδρόμιο της Ρόδου παρατηρώ με βάση το διάγραμμα 46 ότι οι επιβάτες ακολούθησαν την πορεία των πτήσεων, διότι παρατηρείται μια σταθερή αυξητική τάση από το 1997 έως το 2004. Ωστε ενώ το 1997 μετακινήθηκαν λιγότεροι από 60.000 επιβάτες στις αναχωρήσεις και 60.000 περίπου επιβάτες στις αφίξεις, το 2004 φτάνουμε στις 100.000 για αμφότερες.

Διάγραμμα 47: Αριθμός επιβατών στο αεροδρόμιο της Ρόδου:



Στο αεροδρόμιο της Ρόδου, το μεγαλύτερο ποσοστό στις αναχωρήσεις με ποσοστό 27%, ήταν το 2004, και για τις αφίξεις την ίδια χρονιά με ποσοστό 26%. Η μικρότερη κίνηση ήταν το 1997 με ποσοστό 13% για τις αναχωρήσεις και 14% για τις αφίξεις.

Διάγραμμα 48: Αριθμός πτήσεων:



Στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης παρατηρούμε πολύ μεγάλη, αλλά σταθερή, αύξηση στις πτήσεις και των αφίξεων και των αναχωρήσεων από το 1997 έως το 2004. Από 200 περίπου που ήταν το 1997 σε 1000 περίπου το 2004.

Διάγραμμα 49: Αριθμός πτήσεων στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης:



Στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης παρουσιάζονται τα ίδια ακριβώς ποσοστά στις αφίξεις και στις αναχωρήσεις των πτήσεων κατά την περίοδο 1997-2004. Την μεγαλύτερη κίνηση την παρατηρώ το 2003 και το 2004 με 25% και την μικρότερη το 1997 με 5%.

Διάγραμμα 50: Αριθμός επιβατών:



Με βάση το διάγραμμα 50, οι επιβάτες στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης παρατηρώ ότι αυξομειώνονται με γοργούς ρυθμούς, διότι ενώ το 1997 και στις αναχωρήσεις και στις αφίξεις οι επιβάτες είναι περίπου 10.000, το 1998 οι αφίξεις δεν έχουν μεγάλη διαφορά φτάνοντας τους 12.000 περίπου ενώ στις αναχωρήσεις η διαφορά είναι περίπου η διπλάσια από την προηγούμενη χρονιά, φτάνοντας περίπου τις 23.000 επιβάτες. Την επόμενη χρονιά, η αύξηση είναι πάρα πολύ μεγάλη φτάνοντας περίπου τις 50.000 επιβάτες σε αμφότερες. Το 2000 η αυξητική τάση συνεχίζει και φτάνει τους 60.000. Το 2003 όμως η κάμψη είναι εμφανής αφού οι επιβάτες μειώνονται περίπου κατά 20.000 φτάνοντας περίπου τις 40.000. Το 2004 ανεβαίνουν ξανά οι επιβάτες που προτίμησαν το αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης για τη μετακίνηση τους προς και από την Ιταλία, φτάνοντας περίπου τους 55.000. Παρατηρώ ότι στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης η πορεία των επιβατών δεν είναι ανάλογη με την πορεία των πτήσεων.

Διάγραμμα 51: Αριθμός επιβατών στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης:



Τη χρονιά με την μεγαλύτερη κίνηση στους αναχωρήσαντες επιβάτες στο αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης ήταν το 2000, με ποσοστό 25% του συνόλου των αναχωρήσαντων επιβατών από την Θεσσαλονίκη, ενώ για τους αφιθέντες επιβάτες πάλι η ίδια χρονιά ήταν, με ποσοστό 26%. Η χρονιά με την μικρότερη κίνηση ήταν το 1997, με ποσοστά 4% για αναχώρηση και 5% γι' άφιξη επιβατών.

Διάγραμμα 52: Αριθμός πτήσεων:



Το αεροδρόμιο της Μυκόνου έχει μια σταθερά αυξανόμενη τάση για πτήσεις αφίξεων και αναχωρήσεων με τα αεροδρόμια της Ιταλίας από το 1997 μέχρι το 2003, μετά παρατηρείται μια μικρή κάμψη. Πιο συγκεκριμένα από 180 περίπου που ήταν οι πτήσεις το 1997 έφτασαν στις 400 το 2003 και 350 περίπου το 2004.

Διάγραμμα 53: Αριθμός πτήσεων στο αεροδρόμιο της Μυκόνου:



Σύμφωνα με το διάγραμμα 53, τις περισσότερες αναχωρήσεις σε ποσοστό 22% της είχε το αεροδρόμιο της Μυκόνου το 2003, και τις λιγότερες το 1997 με 10%. Όσον αφορά στις αφίξεις πάλι το 2003 και το 1997 με 23% και 10% αντίστοιχα.

Διάγραμμα 54: Αριθμός επιβατών:



Στο αεροδρόμιο της Μυκόνου, η μεταβολή στους επιβάτες ακολουθεί πιστά την μεταβολή στις πτήσεις, διότι παρατηρούμε μια αύξηση από το 1997 έως το 2003 και μια μικρή μείωση το 2004. Από 17.000 περίπου επιβάτες το 1997 έφτασαν τους 43.000 περίπου το 2003 και τους 38.000 το 2004.

Διάγραμμα 55: Αριθμός επιβατών στο αεροδρόμιο της Μυκόνου:



Στο αεροδρόμιο της Μυκόνου, το 2003 ήταν η χρονιά με το μεγαλύτερο ποσοστό επιβατών. Συγκεκριμένα για τις αναχωρήσεις, το ποσοστό κυμάνθηκε στα 25% και για τις αφίξεις στο 24%. Το έτος με τη μικρότερη κίνηση ήταν το 1997 με ποσοστό 9%.

Διάγραμμα 56: Αριθμός πτήσεων:



Σύμφωνα με το διάγραμμα 56, στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας συναντάμε το ακριβώς αντίθετο από τα άλλα εξεταζόμενα αεροδρόμια, διότι ενώ το 1997 είχε περίπου 140 πτήσεις, επήλθε μια σταθερή μείωση με μεγαλύτερη κάμψη το 1999, φτάνοντας το 2004 στις 50 περίπου πτήσεις.

Διάγραμμα 57: Αριθμός πτήσεων στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας:



Σύμφωνα με το διάγραμμα 57, το μεγαλύτερο ποσοστό μετακινήσεων στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας ήταν το 1997 με ποσοστό 27% για τις αναχωρήσεις και 26% για τις αφίξεις, και το μικρότερο το 2004 με 10% και στις αναχωρήσεις και στις αφίξεις.

Διάγραμμα 58: Αριθμός επιβατών:



Στο διάγραμμα 58 παρατηρώ ότι οι επιβάτες στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας κινούνται ανάλογα με τον αριθμό των πτήσεων, διότι ενώ το 1997 μετακινούνται 12.000 περίπου επιβάτες για αναχώρηση και 12.000 για άφιξη, το 1998 στον ίδιο περίπου αριθμό επιβατών, το 1999 παρατηρώ μια πολύ μεγάλη κάμψη και οι επιβάτες μειώνονται στους 3.000. Από το 1999 και μέχρι το 2004 η αυξομείωση στον αριθμό των επιβατών είναι μικρή και έφτασαν το 2004 να είναι περίπου στις 2.000.

Διάγραμμα 59: Αριθμός επιβατών στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας:



Σύμφωνα με το διάγραμμα 59, οι περισσότερες αναχωρήσεις από τον αεροδρόμιο της Κέρκυρας έγιναν το 1997 με ποσοστό 33% και οι περισσότερες αφίξεις το 1998 με ποσοστό 33% πάλι. Οι λιγότερες αναχωρήσεις και αφίξεις παρατηρούνται το 2004 με ποσοστό 6% και 7% αντίστοιχα.

Αεροπορική κίνηση Ιταλία-Ελλάδα.

Θα ήταν πολύ ενδιαφέρον να δείξω για το έτος 2004 τους επιβάτες από την πλευρά της Ιταλίας, δηλαδή από ποια ιταλικά αεροδρόμια έφυγαν και για ποια ελληνικά αεροδρόμια:

Επιβάτες για την Ελλάδα (2004): Αναφέρονται οι διαδρομές με πάνω από 20.000 ετησίους επιβάτες και πάνω από μια Αεροπορική Εταιρεία:

Πίνακας 19: αναχωρήσεις από Ιταλικά αεροδρόμια για άφιξη σε ελληνικά αεροδρόμια.

ΑΝΑΧΩΡΗΣΗ ΑΠΟ ΙΤΑΛΙΚΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΣ ΕΛΛΑΔΑ	ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ	ΧΩΡΑ	Επιβάτες (αρ.) (Αφίξεις & Αναχωρήσεις)
ROMA FIUMICINO	Athens	ΕΛΛΑΔΑ	435.398
MILANO MALPENSA	Athens	ΕΛΛΑΔΑ	313.450
MILANO LINATE	Athens	ΕΛΛΑΔΑ	142.834
MILANO MALPENSA	Thessaloniki	ΕΛΛΑΔΑ	104.206
MILANO MALPENSA	Rhodes	ΕΛΛΑΔΑ	90.376
MILANO MALPENSA	Heraklion	ΕΛΛΑΔΑ	74.288
VERONA VILLAFRANCA	Rhodes	ΕΛΛΑΔΑ	44.313
ROMA FIUMICINO	Rhodes	ΕΛΛΑΔΑ	41.828
VERONA VILLAFRANCA	Heraklion	ΕΛΛΑΔΑ	35.093
MILANO MALPENSA	Kos	ΕΛΛΑΔΑ	33.597
VENEZIA MARCO POLO	Athens	ΕΛΛΑΔΑ	32.728
MILANO MALPENSA	Mikonos	ΕΛΛΑΔΑ	27.906
BERGAMO ORIO AL SERIO	Heraklion	ΕΛΛΑΔΑ	20.687
BOLOGNA GUGLIELMO MARCONI	Rhodes	ΕΛΛΑΔΑ	20.314

Πηγή: www.uic.it

Διάγραμμα 60: Ποσοστό των αναχωρήσεων από ιταλικά αεροδρόμια.



Παρατηρώ με βάση το διάγραμμα 60, ότι σε ποσοστό 31% αναχωρούν οι επιβάτες με προορισμό την Ελλάδα από το αεροδρόμιο της Ρώμης (Fiumicino), σε ποσοστό 22% από το αεροδρόμιο του Μιλάνου (Malpensa) και σε ποσοστό 10% από το άλλο αεροδρόμιο του Μιλάνου (Linate). Και από τα τρία αυτά αεροδρόμια ο προορισμός είναι το αεροδρόμιο της Αθήνας.

Ένας επιπλέον σημαντικός πίνακας, από την ιταλική στατιστική υπηρεσία είναι ο πίνακας που δείχνει ανά τριμηνιαία τον αριθμό των ιταλών ταξιδιωτών στην Ελλάδα:

Πίνακας 20: Ανά τρίμηνο ο αριθμός των Ιταλών επιβατών στην Ελλάδα.

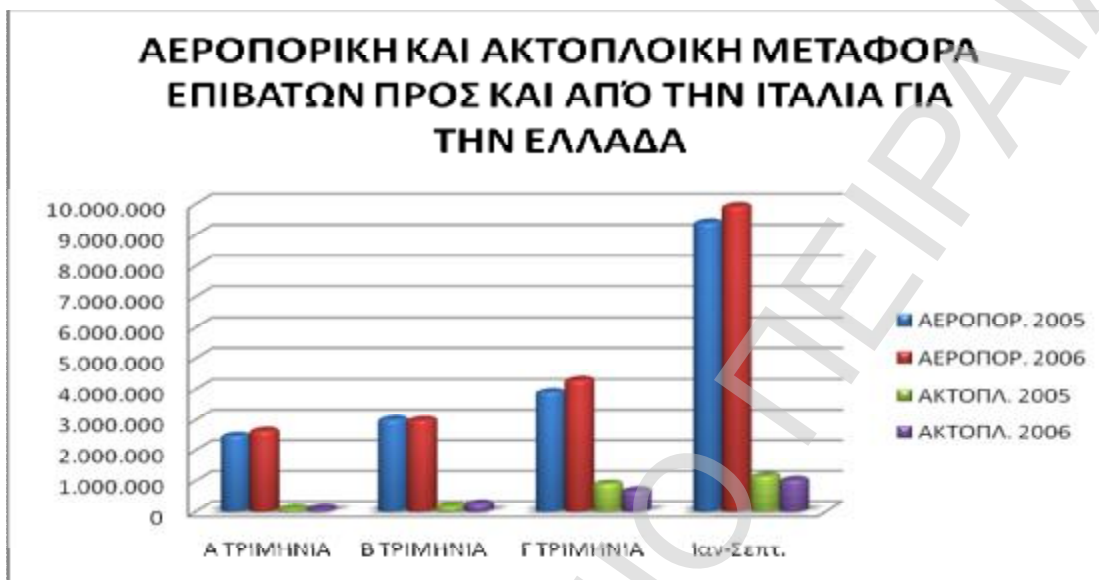
	ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ 2005	ΑΕΡΟΠΟΡ. 2006	ΑΚΤΟΠΛΟΙΚΑ 2005	ΑΚΤΟΠΛ. 2006
ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ	872.000	997.000	32.000	26.000
ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ	695.000	755.000	11.000	17.000
ΜΑΡΤΙΟΣ	905.000	887.000	48.000	53.000
Α ΤΡΙΜΗΝΙΑ	2.472.000	2.639.000	91.000	96.000
ΑΠΡΙΛΙΟΣ	918.000	945.000	51.000	80.000
ΜΑΪΟΣ	1.002.000	943.000	32.000	53.000
ΙΟΥΝΙΟΣ	1.093.000	1.107.000	85.000	122.000
Β ΤΡΙΜΗΝΙΑ	3.014.000	2.995.000	168.000	255.000
ΙΟΥΛΙΟΣ	1.232.000	1.349.000	228.000	166.000
ΑΥΓΟΥΣΤΟΣ	1.755.000	1.820.000	484.000	382.000
ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ	917.000	1.123.000	189.000	130.000
Γ ΤΡΙΜΗΝΙΑ	3.905.000	4.293.000	901.000	678.000
ΟΚΤΩΒΡΙΟΣ	805.000	-	47.000	-
ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ	785.000	-	27.000	-
ΔΕΚΕΜΒΡΙΟΣ	822.000	-	19.000	-
Δ ΤΡΙΜΗΝΙΑ	2.412.000	-	93.000	-
Σύνολο	11.803.000	-	1.253.000	-
Ιαν-Σεπτ.	9.391.000	9.926.000	1.159.000	1.029.000

Πηγή: www.uic.it

Από τον πίνακα 22 παρατηρώ ότι το καλοκαίρι ο αριθμός των επιβατών ανεβαίνει κατακόρυφα φτάνοντας μέχρι και τον τριπλάσιο αριθμό από τους επιβάτες που ταξιδεύουν τις υπόλοιπες εποχές. Για παράδειγμα, ενώ τον Ιανουάριο του 2005 ταξίδεψαν με αεροπλάνο 870.000 περίπου επιβάτες τον Αύγουστο του ίδιου χρόνου

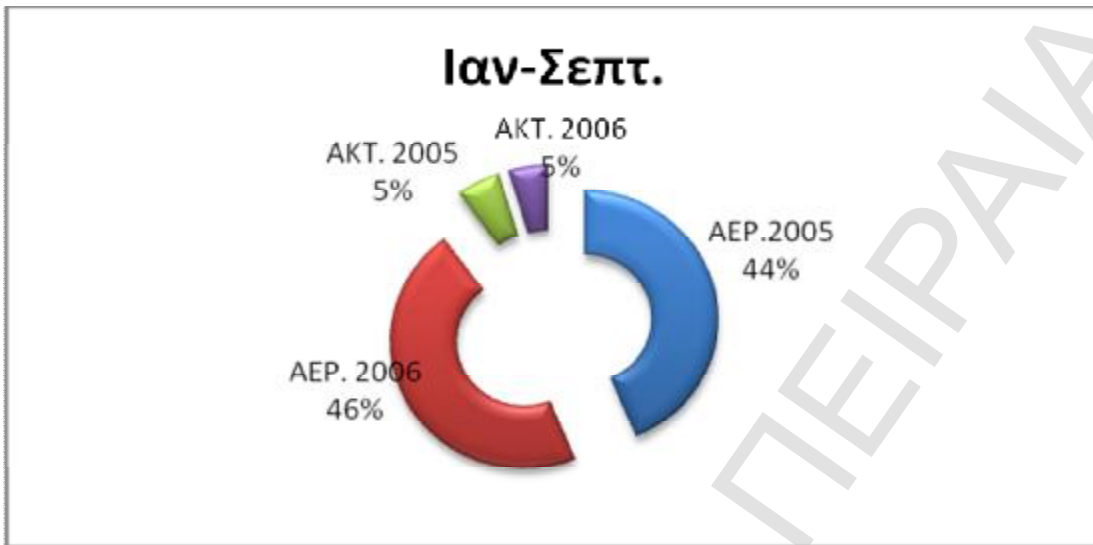
ταξίδεψαν 1.760.000 επιβάτες περίπου. Και ένα παράδειγμα για το πλοίο, ενώ τον Ιανουάριο του 2006 ταξίδεψαν 26.000 επιβάτες με πλοίο τον Αύγουστο του ίδιου χρόνου ταξίδεψαν 380.000 επιβάτες περίπου.

Διάγραμμα 61:



Στο διάγραμμα 61 βλέπω τους επιβάτες που ταξίδεψαν με πλοίο και αεροπλάνο κατά τα έτη 2005 και 2006 από την Ιταλία προς την Ελλάδα και αντίστροφα. Παρατηρούμε ότι μεταξύ των δύο αυτών ετών η διαφορά μεταξύ του ίδιου μέσου δεν είναι μεγάλη. Πολύ μεγάλη όμως είναι η διαφορά των επιβατών που ταξίδεψαν με αεροπλάνο από αυτούς που διάλεξαν το πλοίο σαν μέσο μεταφοράς. Η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη στήλη του διαγράμματος 61 δείχνει τις επιλογές κατά τα πρώτα τρία τρίμηνα ενώ η τελευταία στήλη αφορά στο σύνολο των επιβατών από τον Ιανουάριο έως τον Σεπτέμβριο του 2005 και του 2006.

Διάγραμμα 62: Σύνολο επιβατών για τα πρώτα τρία τρίμηνα του 2005 και του 2006 (σε ποσοστά).



Στο διάγραμμα 62 φαίνεται η προτίμηση των επιβατών για το αεροπλάνο έναντι του πλοίου, κατά τα πρώτα τρία τρίμηνα του 2005 και του 2006. Και τις δύο χρονιές το 90% των επιβατών προτιμούν το αεροπλάνο για τη μεταφορά τους ενώ μόνο το 10% προτιμά το πλοίο για τη μετακίνησή του.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΕΜΠΤΟ:
ΕΡΕΥΝΑ - ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

5.1 ΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

Το σύνολο των λιμένων της Ελλάδας παρουσιάζουν αδυναμία να ανταπεξέλθουν στις ανάγκες των επιβατών.

Από έρευνα που πραγματοποιήσαμε στο λιμάνι της Πάτρας από 1 έως 5 Σεπτεμβρίου 2008 και στους επιβάτες, προέκυψαν μια σειρά από διαπιστώσεις για την αξιολόγηση των προσφερόμενων λιμενικών υπηρεσιών. Το μέγεθος του δείγματος είναι 200 ερωτηματολόγια, 100 ερωτηματολόγια με επιβάτες που έρχονται από την Ιταλία στην Ελλάδα και 100 ερωτηματολόγια από επιβάτες που πηγαίνουν στην Ιταλία από την Ελλάδα³⁰.

Τα κενά ερωτηματολόγια βρίσκονται στο παράρτημα ΙΙΙ της παρούσης εργασίας.

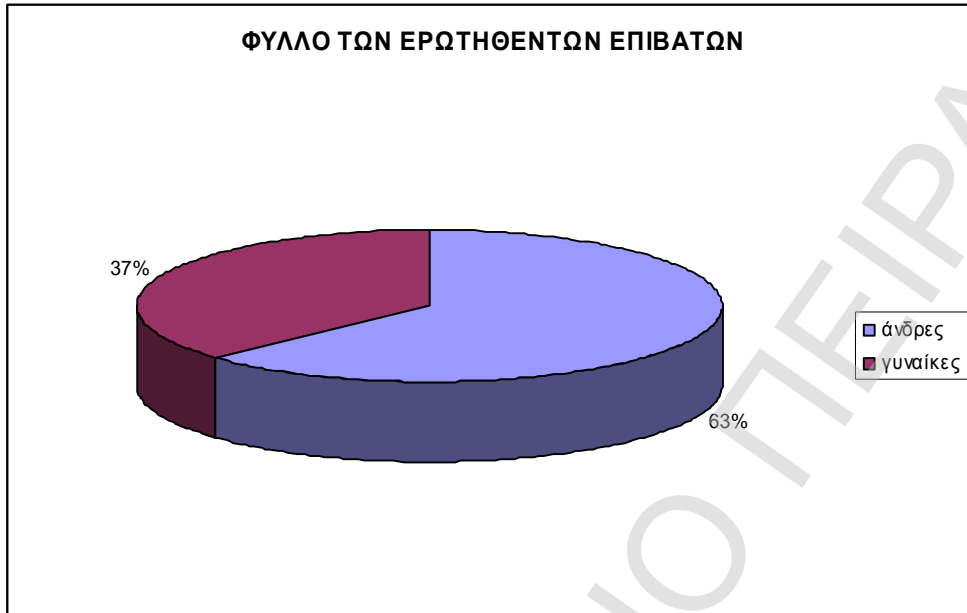
5.2 ΤΑ ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑΤΑ ΤΗΣ ΕΡΕΥΝΑΣ (ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ).

Διαγραμματικά παρουσιάζω τα αποτελέσματα της έρευνας μου από τα ερωτηματολόγια στους επιβάτες στο λιμάνι της Πάτρας. Κάτω από το κάθε διάγραμμα αναφέρω τα συμπεράσματα της έρευνας.

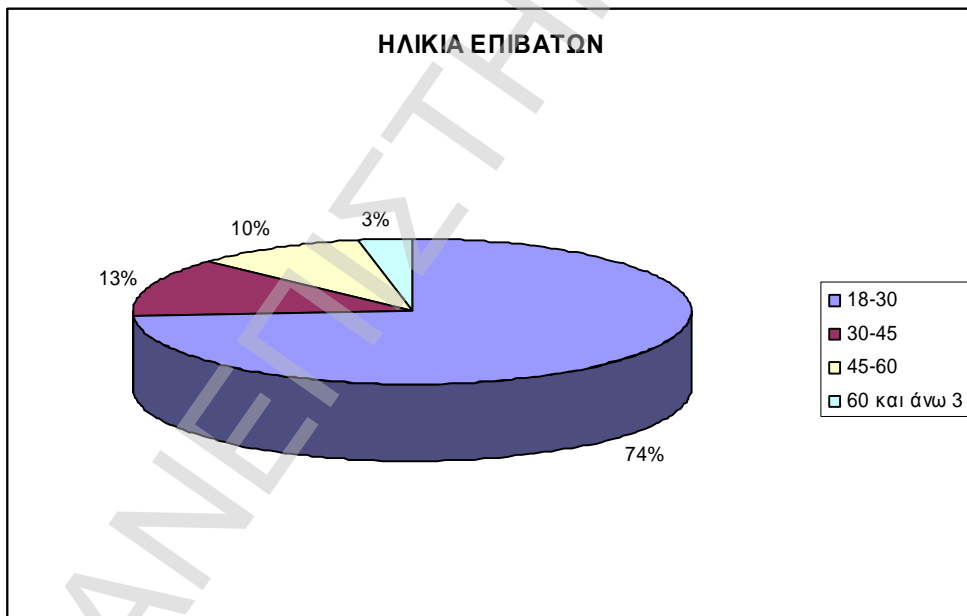
³⁰ Σε αυτό το σημείο θα ήθελα να ευχαριστήσω τον Γεωργόπουλο Αντώνη απόφοιτο του Ναυτιλιακού τμήματος του Πανεπιστημίου Πειραιά για την πολύτιμη βοήθεια του στην έρευνα αυτή.

5.2.1.ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΠΟΥ ΠΑΝΕ ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ.

Διάγραμμα 63:

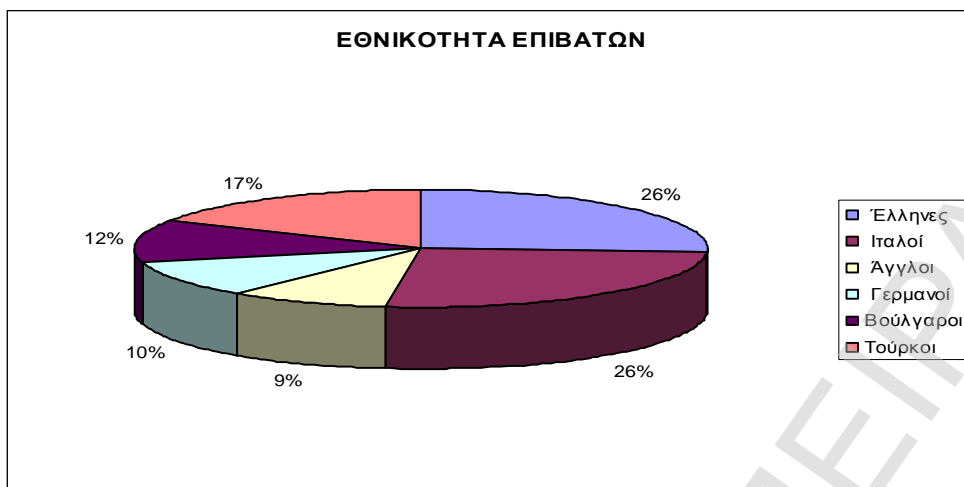


Διάγραμμα 64:



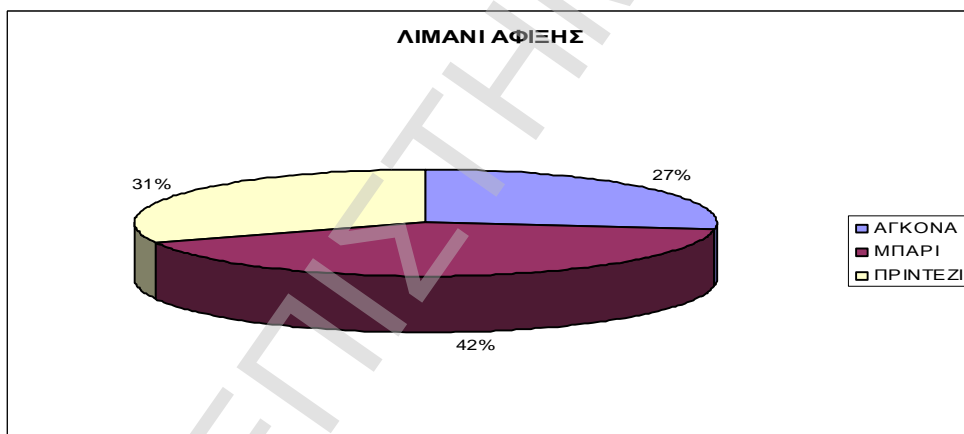
ΗΛΙΚΙΑ - ΦΥΛΛΟ: Το 74% των επιβατών του εξωτερικού βρίσκονται στην ηλικία μεταξύ 18-30, ενώ η κατανομή τους στα δύο φύλλα είναι της τάξεως του 63% περίπου υπέρ των ανδρών.

Διάγραμμα 65:



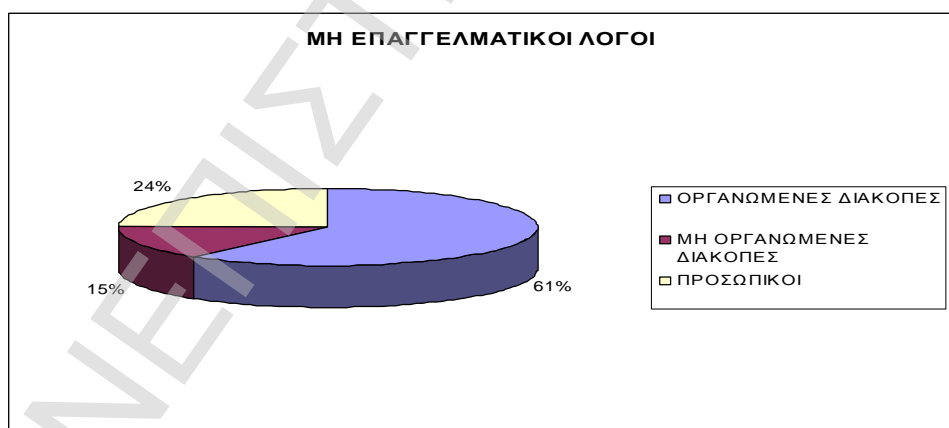
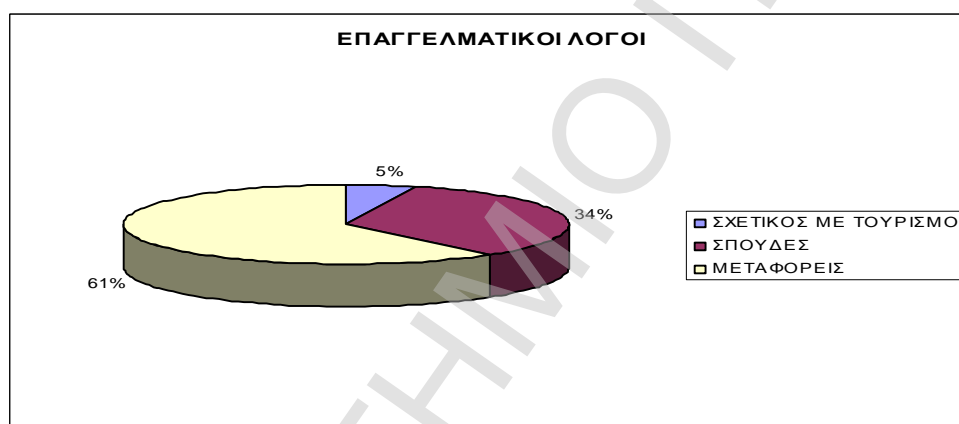
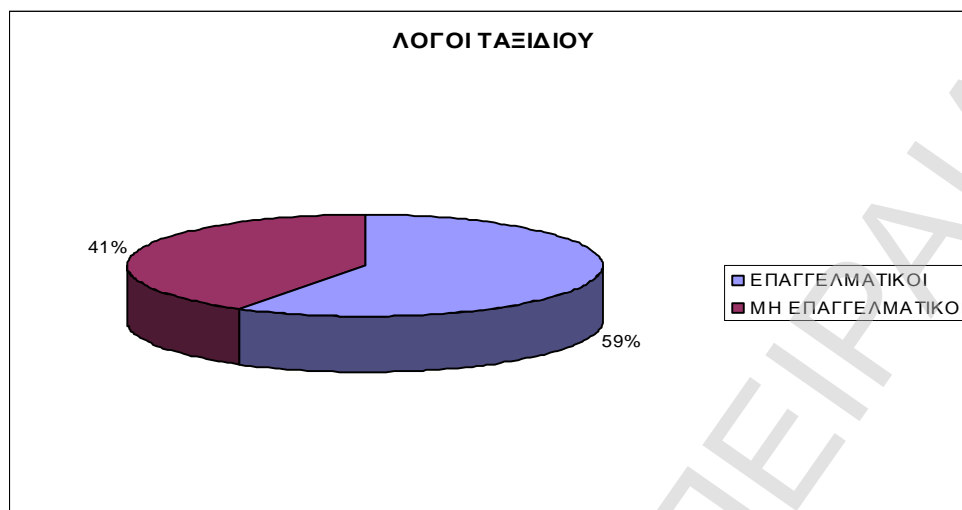
ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ: Έλληνες, Ιταλοί, Άγγλοι, Γερμανοί, Βούλγαροι, και Τούρκοι. Έλληνες και Ιταλοί ήταν το 52% των επιβατών που ρωτήσαμε. 26% ήταν Έλληνες και 26% ήταν Ιταλοί.

Διάγραμμα 66:



ΛΙΜΑΝΙ ΑΦΙΞΗΣ: Το λιμάνι με τους περισσότερους επιβάτες προορισμού ήταν το Μπάρι με ποσοστό 42% και ακολουθούν το Πρίντεζι με 31% και η Αγκώνα με 27%.

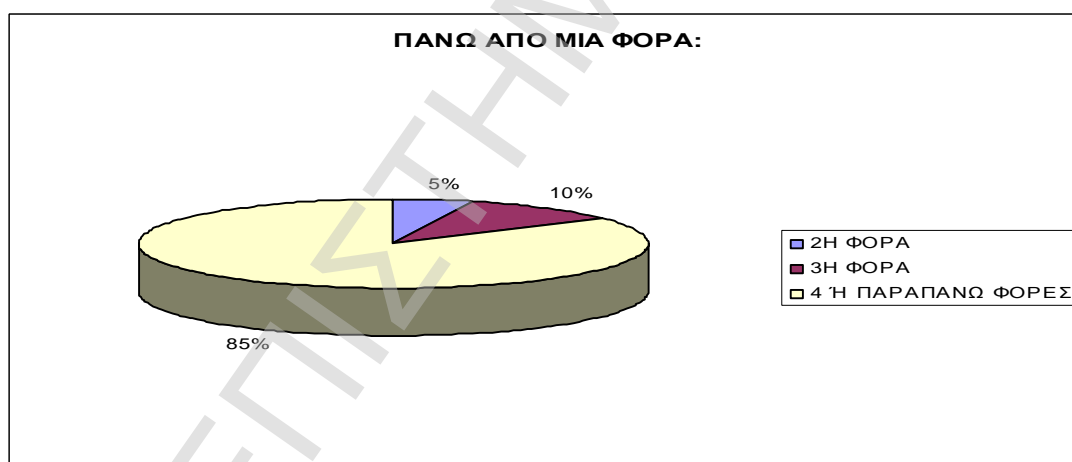
Διάγραμμα 67:



ΛΟΓΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ: Για την περίοδο που έγινε η έρευνα ήταν σε 59% το ποσοστό για τους επαγγελματικούς λόγους. Αν η έρευνα πραγματοποιούνταν για παράδειγμα το μήνα Νοέμβριο, σύμφωνα με το λιμενικό σώμα, το 80% - 90% των επιβατών θα δήλωνε επαγγελματικούς λόγους.

Οι επαγγελματικοί λόγοι αφορούσαν κυρίως στους μεταφορείς με ποσοστό 61% και τους φοιτητές με ποσοστό 34%. Οι μη επαγγελματικοί λόγοι αφορούσαν κυρίως διακοπές και πιο συγκεκριμένα τις οργανωμένες διακοπές με ποσοστό 61%.

Διάγραμμα 68: Επιβάτες:



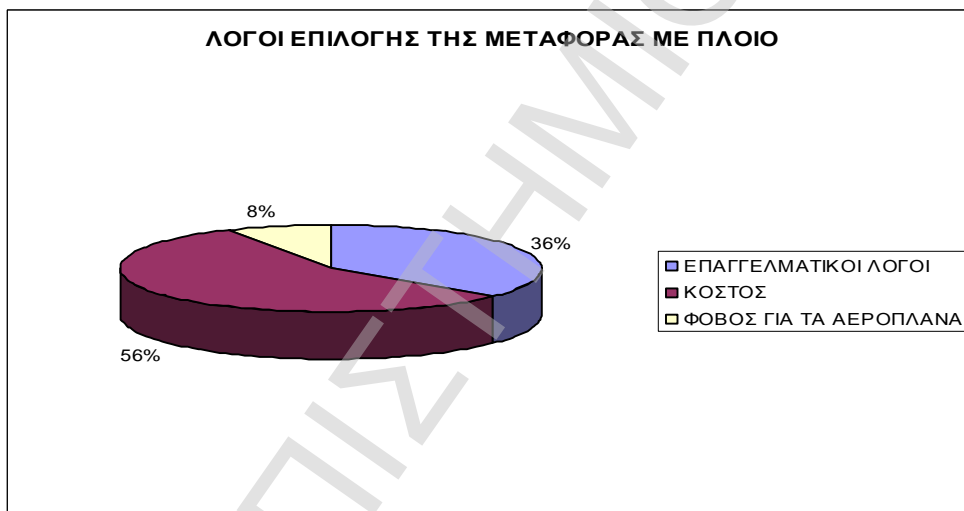
ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ ? : Το μεγαλύτερο ποσοστό πηγαίνει στην Ιταλία για πρώτη φορά, 66%. Όπως βλέπουμε από το διάγραμμα 68β οι περισσότεροι επιβάτες από αυτούς που έχουν πάει στη Ιταλία, σε ποσοστό 85%, απάντησαν ότι έχουν πάει πάνω από τέσσερις φορές στην Ιταλία. Καταλαβαίνω ότι αφορά κυρίως όσους ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους.

Διάγραμμα 69: Αν ο επιβάτης χρησιμοποιεί πλοίο για πρώτη φορά.



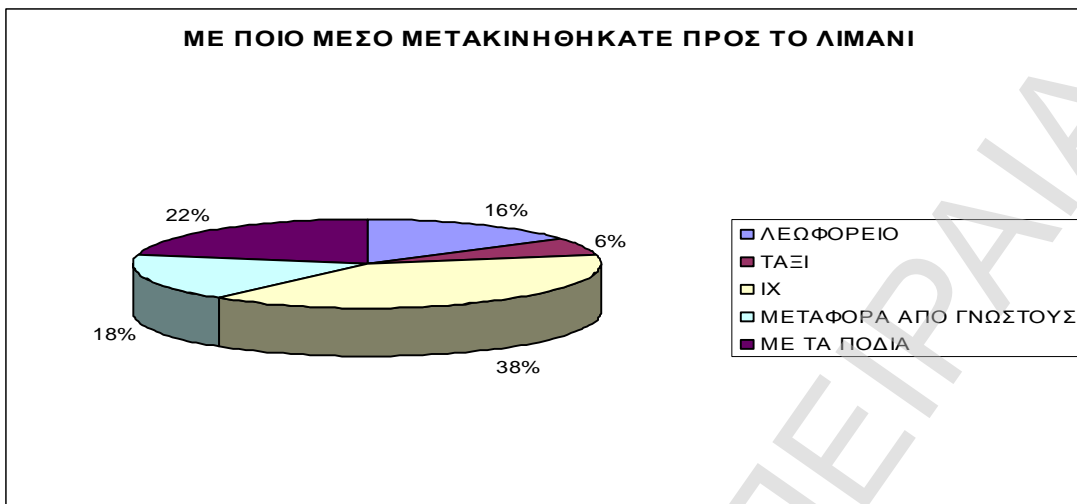
ΠΛΟΙΟ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ: Κανείς επιβάτης δεν απάντησε θετικά, όλοι οι επιβάτες είχαν ταξιδέψει ξανά με πλοίο.

Διάγραμμα 70: Μεταφορά επιβατών:



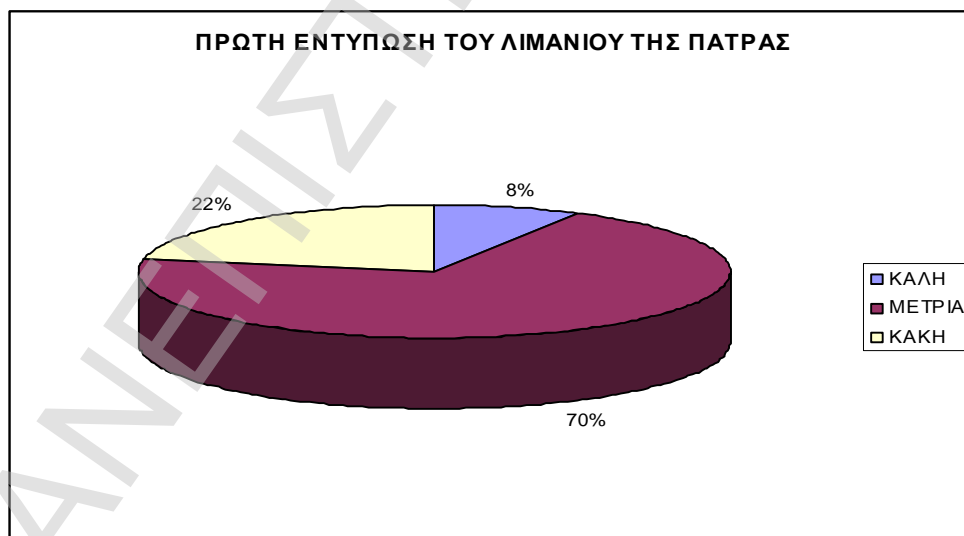
ΛΟΓΟΙ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΠΛΟΙΟΥ: Ο κυριότερος λόγος, σε ποσοστό 56%, που χρησιμοποιείται από τους επιβάτες το πλοίο έναντι του αεροπλάνου, είναι η τιμή του εισιτηρίου. Η μεταφορά με το πλοίο είναι πιο οικονομική από ότι με το αεροπλάνο.

Διάγραμμα 71: Επιβάτες προς το λιμάνι:



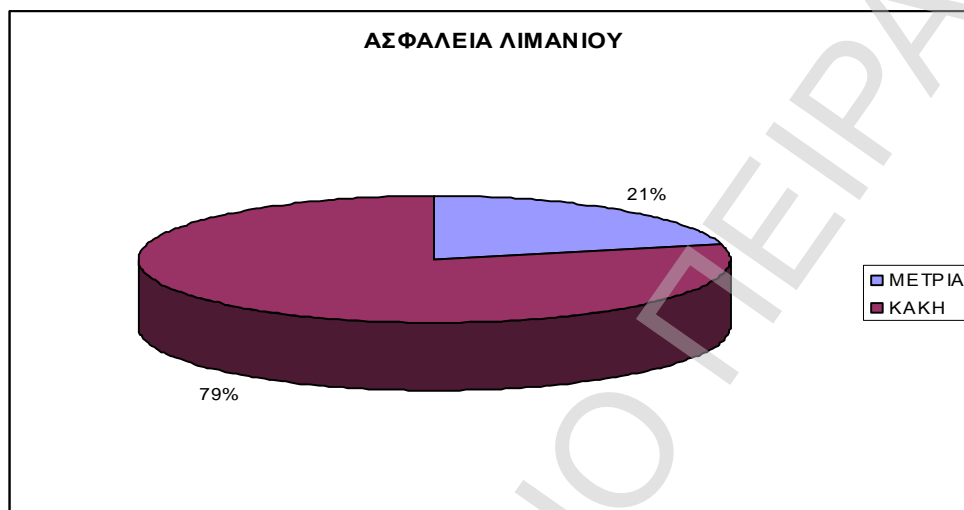
ΜΕ ΠΟΙΟ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΚΙΝΗΘΗΚΑΤΕ ΠΡΟΣ ΤΟ ΛΙΜΑΝΙ: Για ακόμη μια φορά παρατηρούμε εδώ την κυριαρχία (38%) του ιδιωτικού αυτοκινήτου. Όμως, καλά ποσοστά παρουσιάζουν και η μετακίνηση με το λεωφορείο και η μετακίνηση πεζών, μιας και το λιμάνι της Πάτρας είναι μέσα στην πόλη. Δεν αποκλείεται και η μεταφορά από γνωστούς (18%) να έγινε και αυτή με ΙΧ.

Διάγραμμα 72:



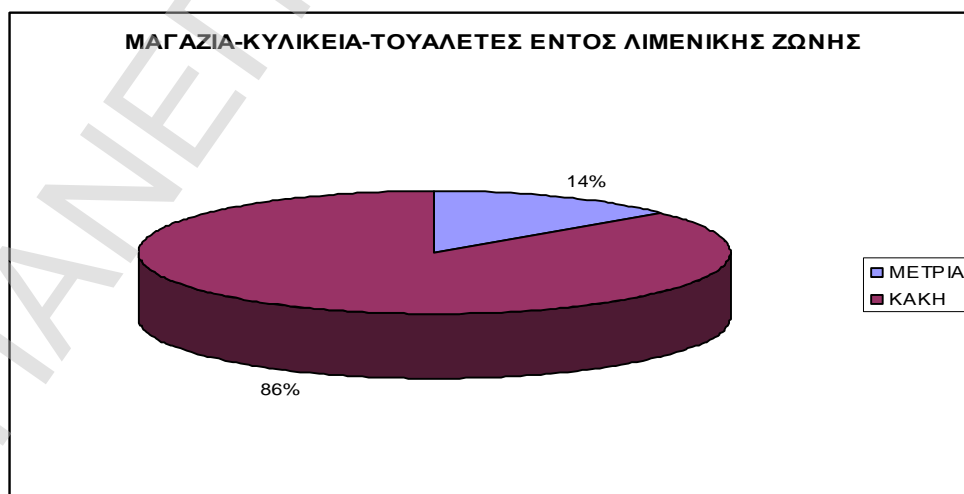
ΠΡΩΤΗ ΕΝΤΥΠΩΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ: Με μεγάλη διαφορά από τις άλλες απαντήσεις, το 70% απάντησε ότι η πρώτη του εντύπωση βλέποντας το λιμάνι της Πάτρας είναι μέτρια.

Διάγραμμα 73:



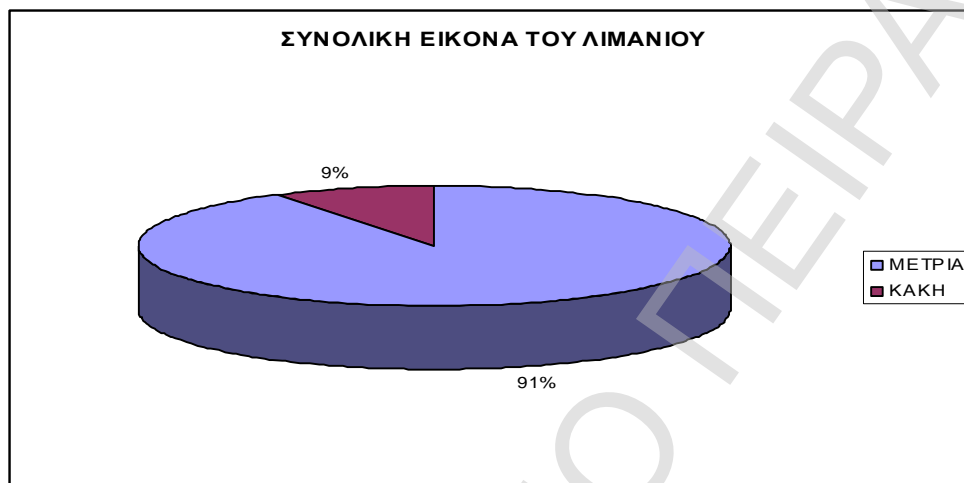
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ: Ένα μεγάλο ποσοστό (79%) δεν νοιώθει ασφαλές στο χώρο του λιμένα. Ο λιμένας είναι μεγάλος σε χιλιομετρική απόσταση, οι εισοδοι στο λιμένα πολλοί και οι λιμενικοί λίγοι. Σε συνάρτηση με το έντονο πρόβλημα των αλλοδαπών που θέλουν να ταξιδέψουν παράνομα στην Ιταλία, το πρόβλημα γίνεται ακόμη πιο έντονο.

Διάγραμμα 74: Ευκολίες πρώτης ανάγκης για τους επιβάτες



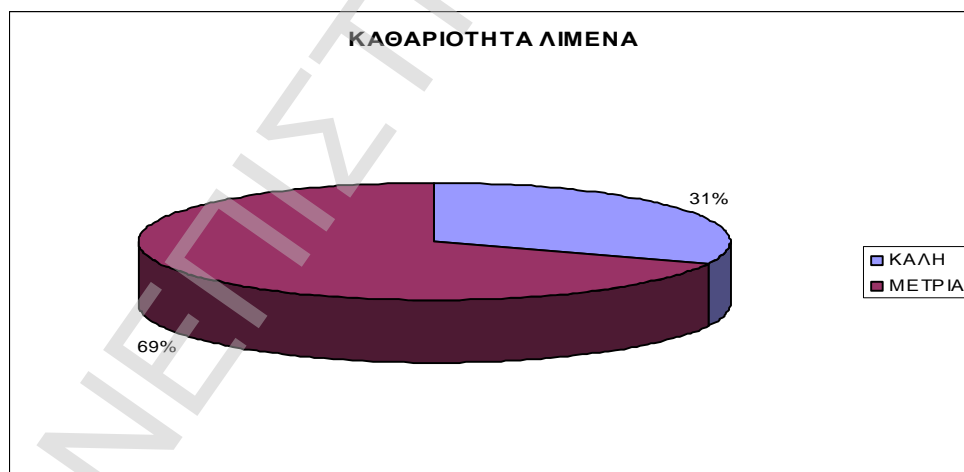
ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ (ΤΟΥΑΛΕΤΕΣ-ΜΑΓΑΖΙΑ-ΚΥΛΙΚΕΙΑ): Ένα πολύ μεγάλο ποσοστό 86% περίπου είναι δυσαρεστημένο με τις παροχές αυτές, είτε δεν υπάρχουν τελείως, είτε δεν επαρκούσαν.

Διάγραμμα 75:



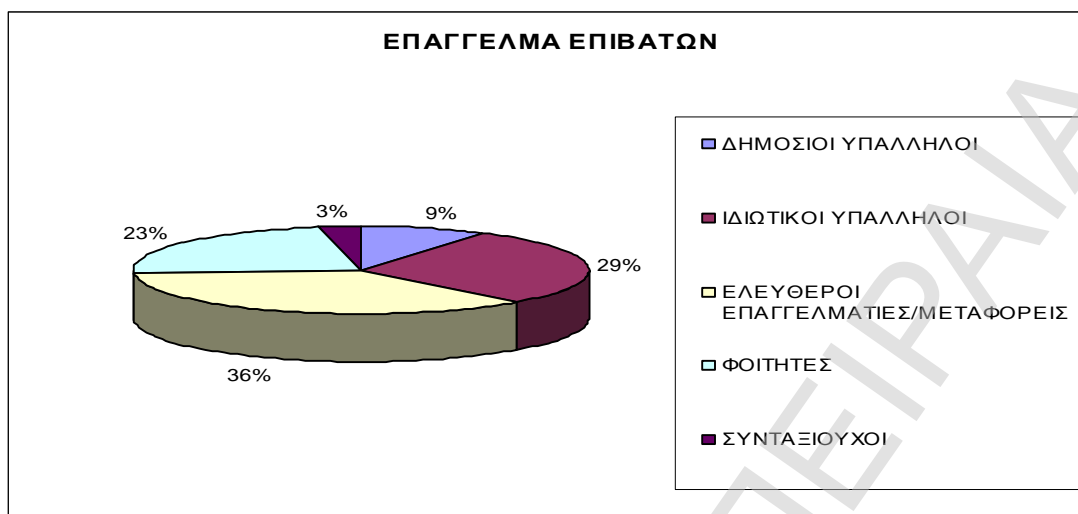
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ: Θεωρείται από το 91% ως μέτρια.

Διάγραμμα 76:



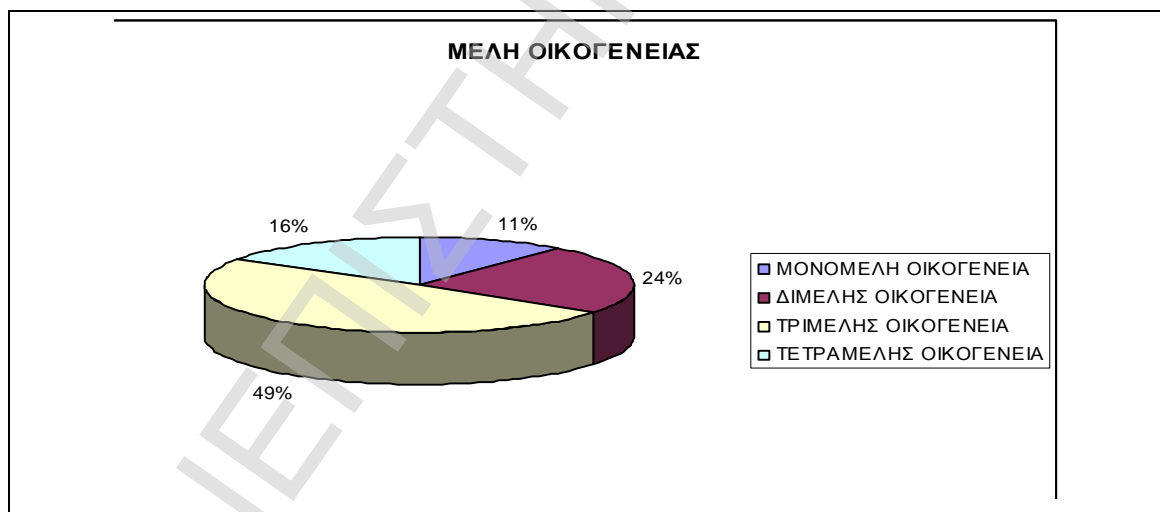
ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ: Περίπου το 69% θεωρεί ότι η καθαριότητα του λιμένα είναι μέτρια. Ενθαρρυντικό είναι το στοιχείο ότι δεν υπήρξε επιβάτης που να θεωρεί ότι η καθαριότητα είναι κακή.

Διάγραμμα 77:



ΕΠΑΓΓΕΛΜΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ: Το μεγαλύτερο ποσοστό, 36%, είναι ελεύθεροι επαγγελματίες/ μεταφορείς, και ακολουθούν οι ιδιωτικοί υπάλληλοι με 29% και οι φοιτητές με 23%.

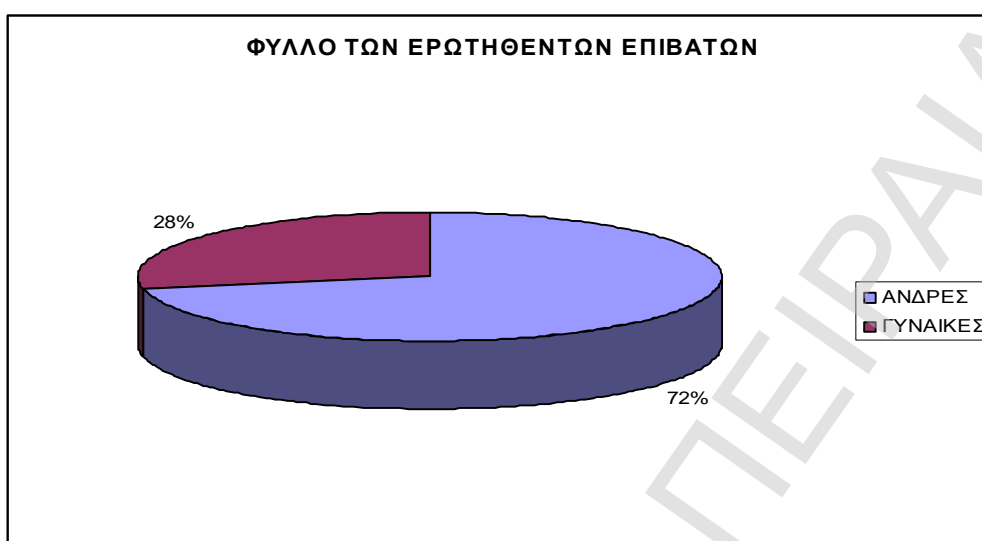
Διάγραμμα 78: σχετικά με τα μέλη της οικογένειας του επιβάτη.



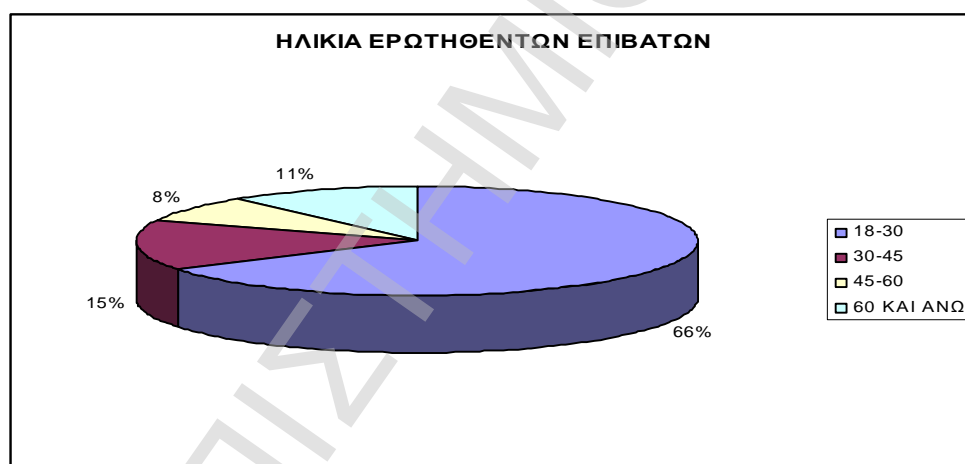
ΜΕΛΗ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ Όσον αφορά στα μέλη της οικογένειας, οι μισοί ερωτηθέντες περίπου (49%) ανήκαν σε τριμελή οικογένεια.

5.2.2. ΕΠΙΒΑΤΕΣ ΠΟΥ ΕΡΧΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ.

Διάγραμμα 79:

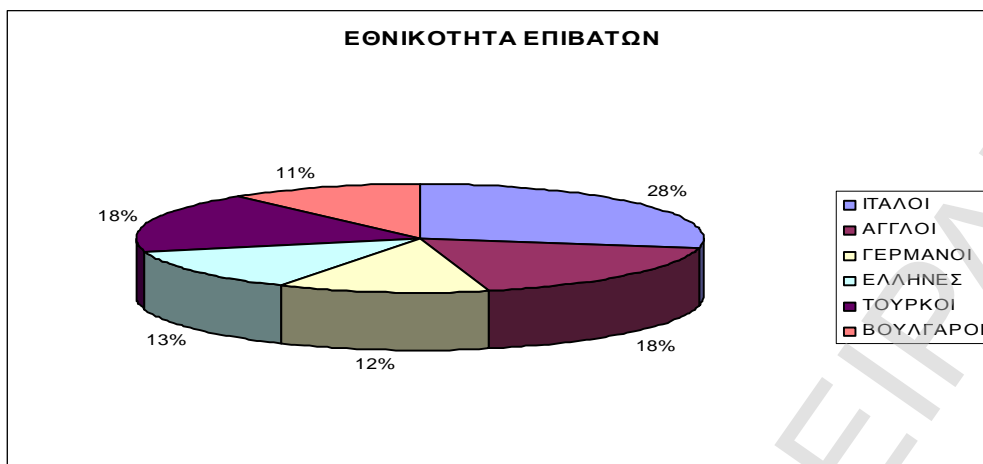


Διάγραμμα 80:



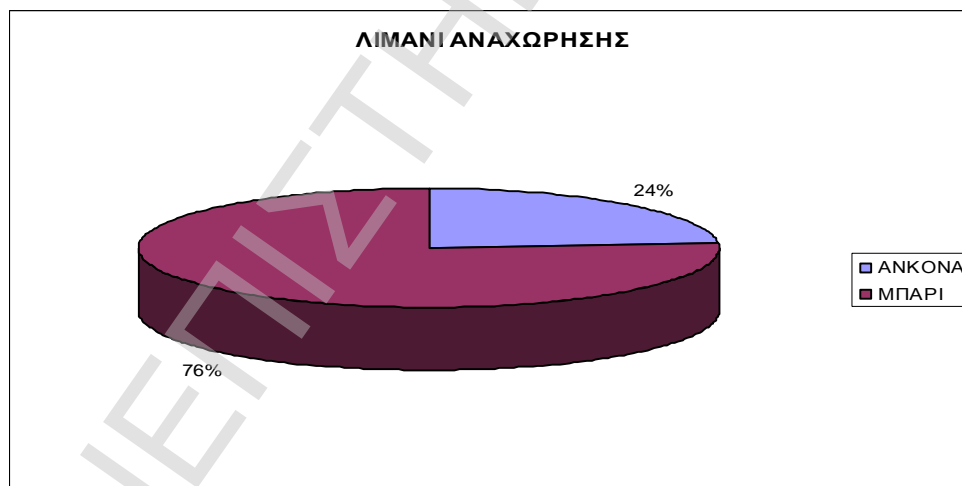
ΗΛΙΚΙΑ - ΦΥΛΛΟ: Το 66% των επιβατών που έρχονται από το εξωτερικό βρίσκονται στην ηλικία μεταξύ 18-30, ενώ η κατανομή στα δύο φύλλα είναι της τάξεως του 72% υπέρ των ανδρών.

Διάγραμμα 81:



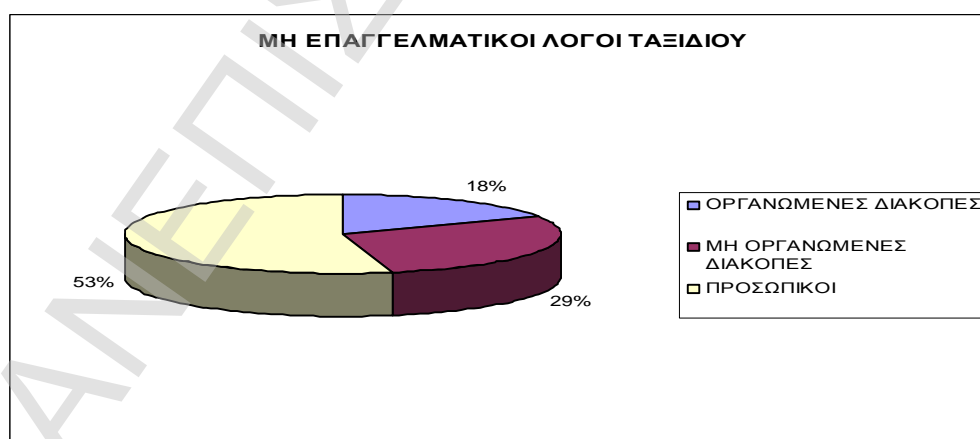
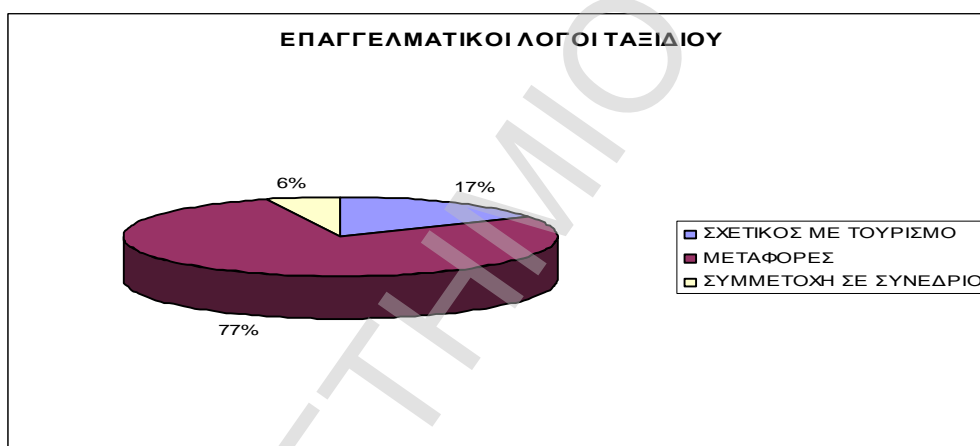
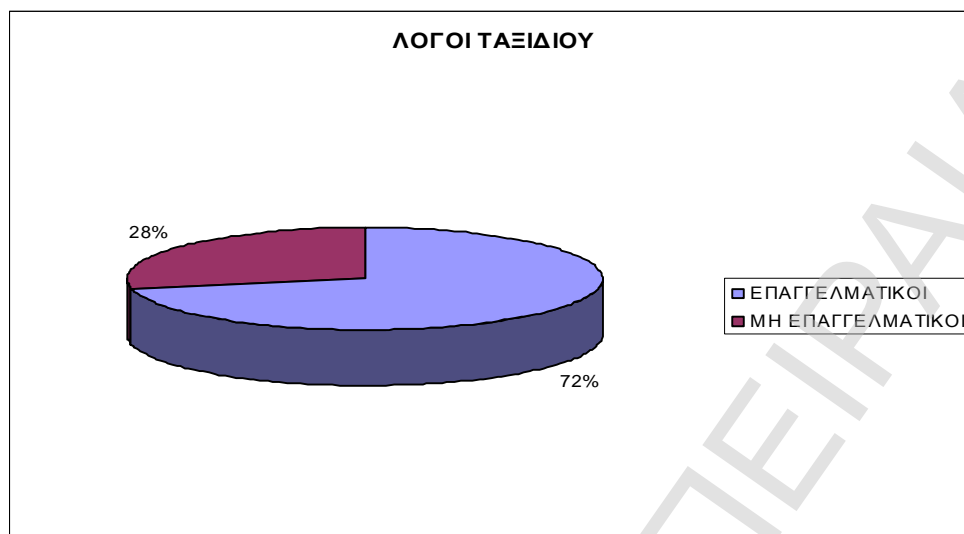
ΕΘΝΙΚΟΤΗΤΑ ΕΠΙΒΑΤΩΝ: Έλληνες, Ιταλοί, Άγγλοι, Γερμανοί, Βούλγαροι, Τούρκοι. Στο μεγαλύτερο ποσοστό 28% επρόκειτο για Ιταλούς επιβάτες και ακολουθούν με ποσοστό 36% περίπου οι Άγγλοι και οι Τούρκοι. Οι Έλληνες κατέχουν το 13% ποσοστό κοντινό με τους Γερμανούς και τους Βούλγαρους.

Διάγραμμα 82:



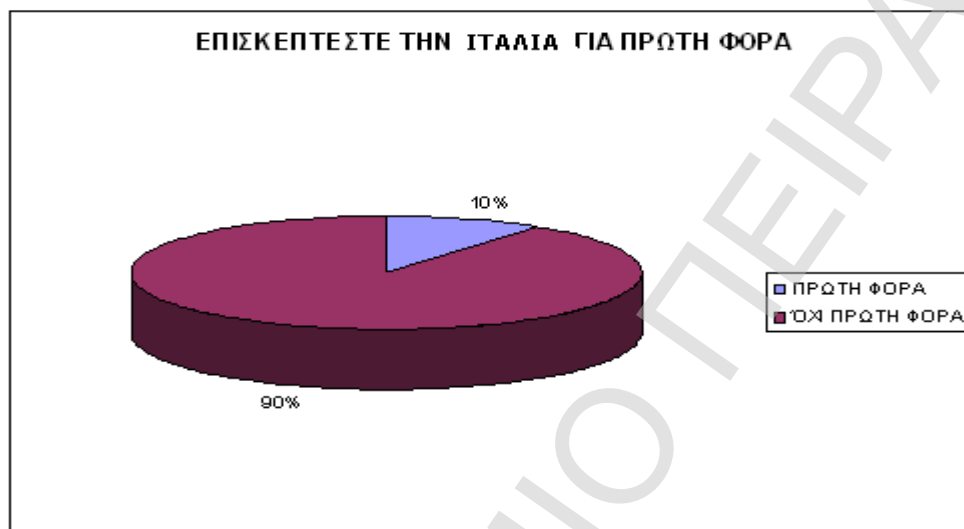
ΛΙΜΑΝΙ ΑΝΑΧΩΡΗΣΗΣ: Το λιμάνι με τους περισσότερους επιβάτες αναχώρησης είναι το Μπάρι σε ποσοστό 76%.

Διάγραμμα 83:

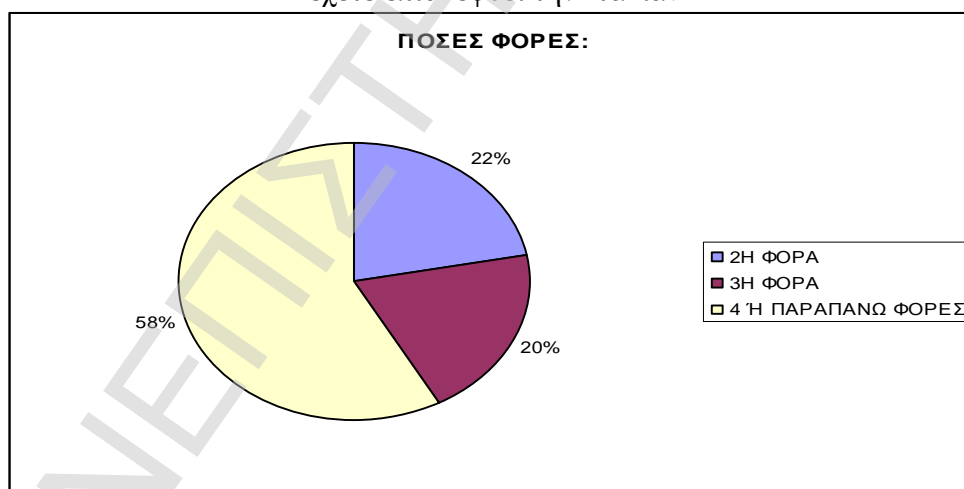


ΛΟΓΟΣ ΤΑΞΙΔΙΟΥ: Για την περίοδο που έγινε η έρευνα το ταξίδι πραγματοποιείται για επαγγελματικούς λόγους σε ποσοστό 72%. Οι επαγγελματικοί λόγοι αφορούν κυρίως τους μεταφορείς σε ποσοστό 77% περίπου.

Διάγραμμα 84:



Διάγραμμα 85: Αν όχι πρώτη φορά, τότε, πόσες φορές έχετε επισκεφθεί την Ιταλία?



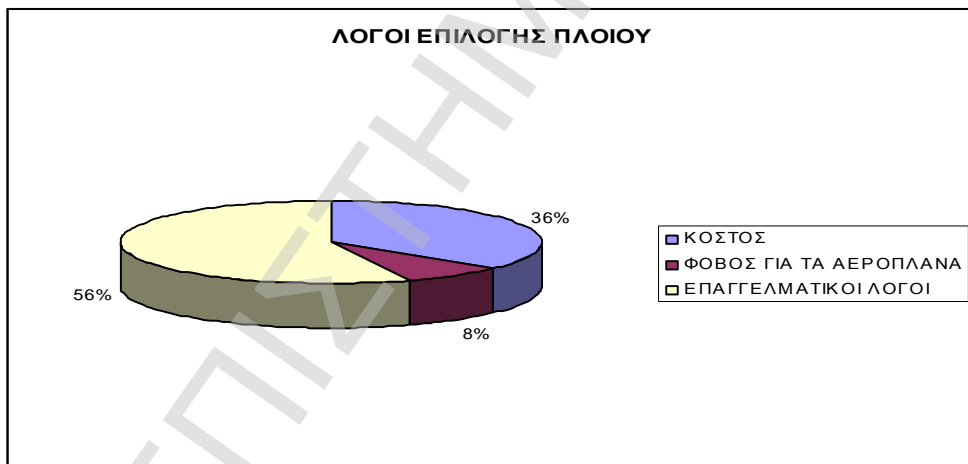
ΣΤΗΝ ΙΤΑΛΙΑ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ : Το 90% των επιβατών έχει πάει από την Ελλάδα στην Ιταλία και μάλιστα πάνω από τους μισούς επιβάτες έχουν πάει πολλές φορές. Αφορά κυρίως όσους ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους.

Διάγραμμα 86:



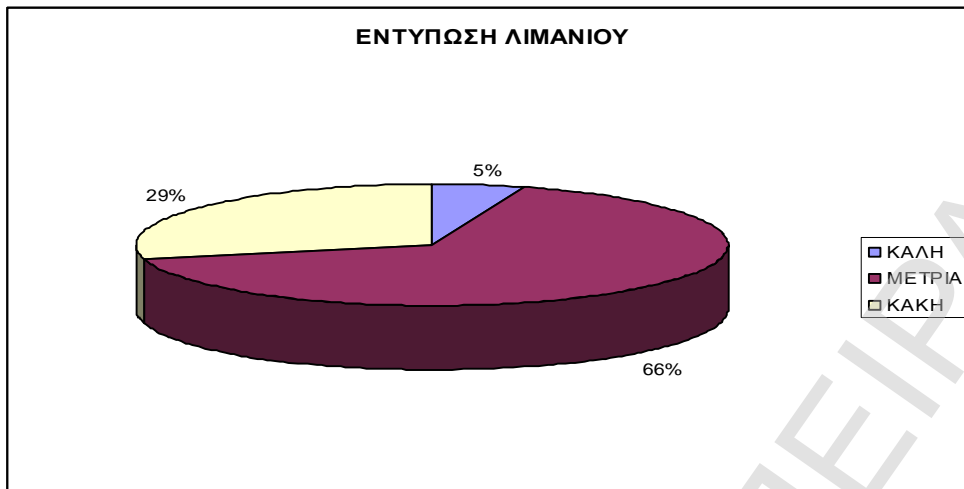
ΠΛΟΙΟ ΓΙΑ ΠΡΩΤΗ ΦΟΡΑ: Σχεδόν όλοι (98%) οι επιβάτες είχαν ξανα-ταξιδέψει με πλοίο.

Διάγραμμα 87:



ΛΟΓΟΙ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΠΛΟΙΟΥ: Ο κυριότερος λόγος που χρησιμοποιείται από τους επιβάτες το πλοίο έναντι του αεροπλάνου για τους συγκεκριμένους επιβάτες που ρωτήσαμε είναι οι επαγγελματικοί λόγοι σε ποσοστό 56%. Επρόκειτο για μεταφορείς κυρίως που ταξιδεύανε μαζί με το εμπόρευσμά τους. Επόμενος λόγος είναι η τιμή του εισιτηρίου σε ποσοστό 36% περίπου. Η μεταφορά με το πλοίο είναι πιο οικονομική.

Διάγραμμα 88:



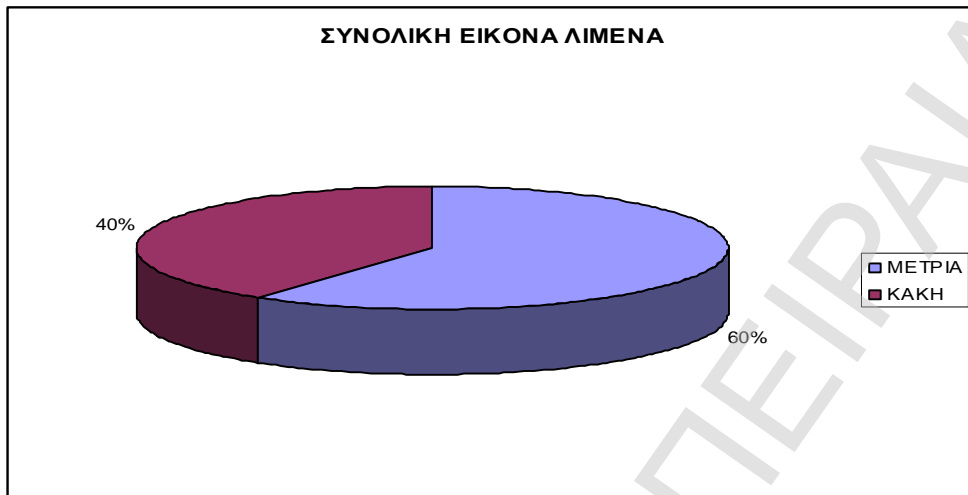
ΠΡΩΤΗ ΕΝΤΥΠΩΣΗ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ ΤΗΣ ΠΑΤΡΑΣ: Με μεγάλη διαφορά από τις άλλες απαντήσεις, το 66% περίπου απάντησε ότι η πρώτη του εντύπωση βλέποντας το λιμάνι της Πάτρας κατά την αναχώρηση είναι μέτρια.

Διάγραμμα 89: Λιμανι-μέσα μεταφοράς.



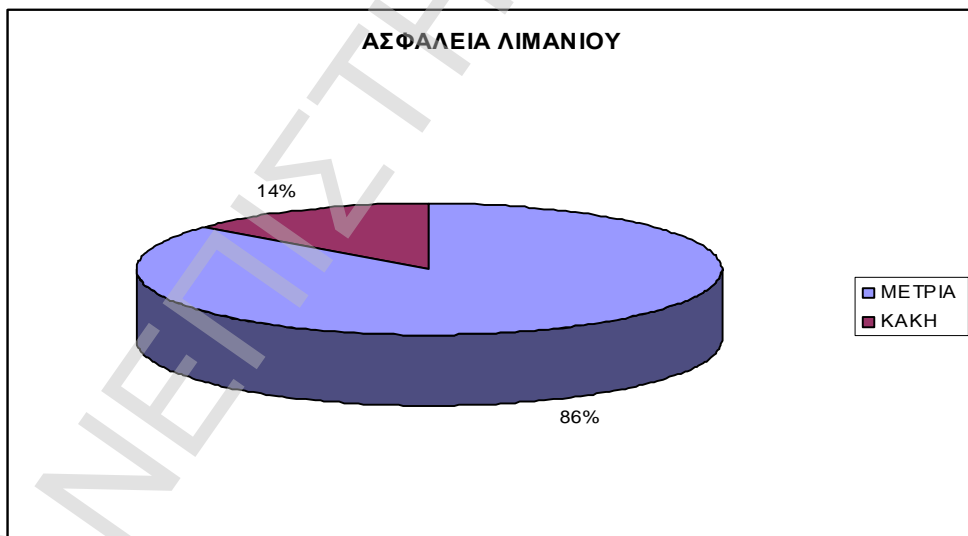
ΣΥΝΔΕΣΗ ΜΕ ΑΛΛΑ ΜΕΣΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ :Το 68% θεωρούσε ότι η σύνδεση με τα άλλα μέσα μεταφοράς είναι μέτρια.

Διάγραμμα 90: Λιμάνι της Πάτρας



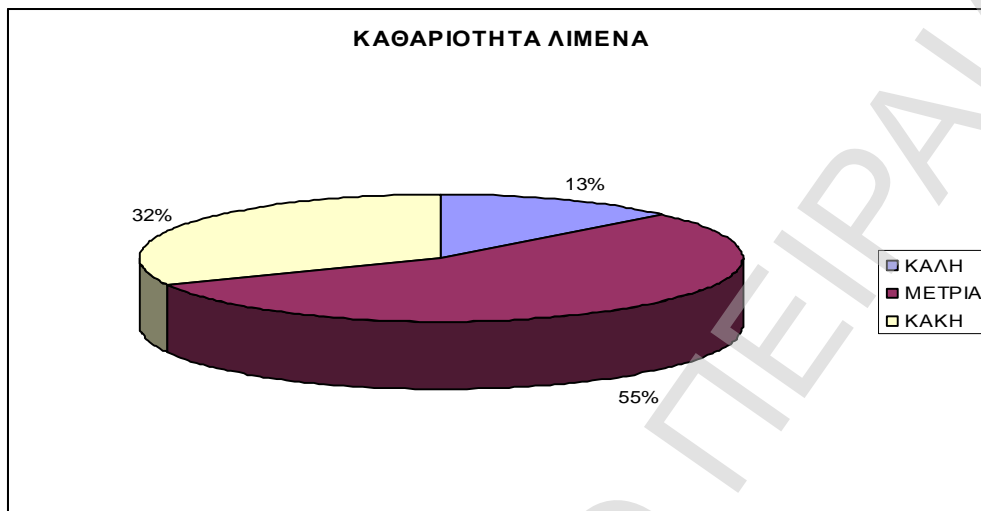
ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΛΙΜΑΝΙΟΥ: Θεωρείται από το 60% μέτρια και από το 40% κακή. Αυτό το ποσοστό οφείλεται στο ότι οι μεταφορείς έχουν μάθει σε πολύ καλά ευρωπαϊκά λιμάνια και η σύγκριση με το λιμάνι της Πάτρας είναι αναπόφευκτη.

Διάγραμμα 91: Πάτρα:



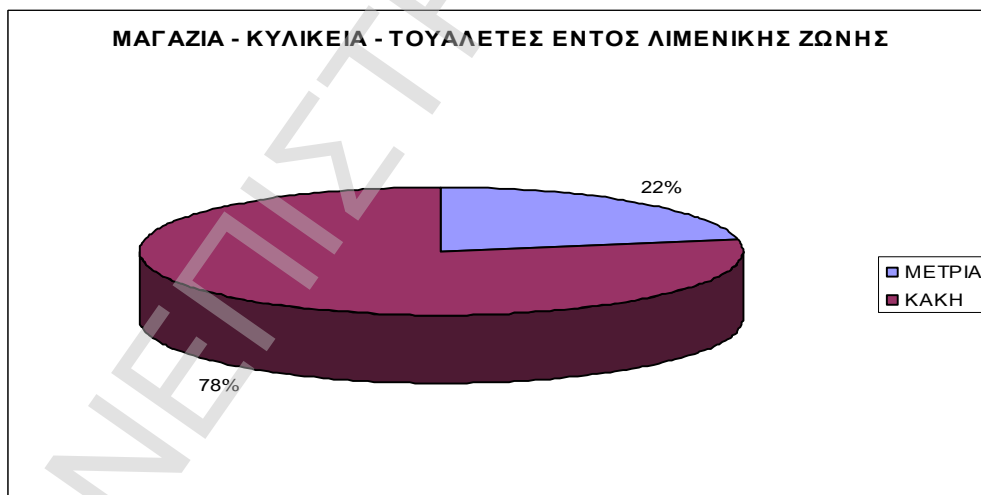
ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΛΙΜΑΝΙΟΥ: Το 86% των επιβατών θεωρεί ότι είναι μέτρια η ασφάλεια του λιμένα.

Διάγραμμα 92: Πάτρα:



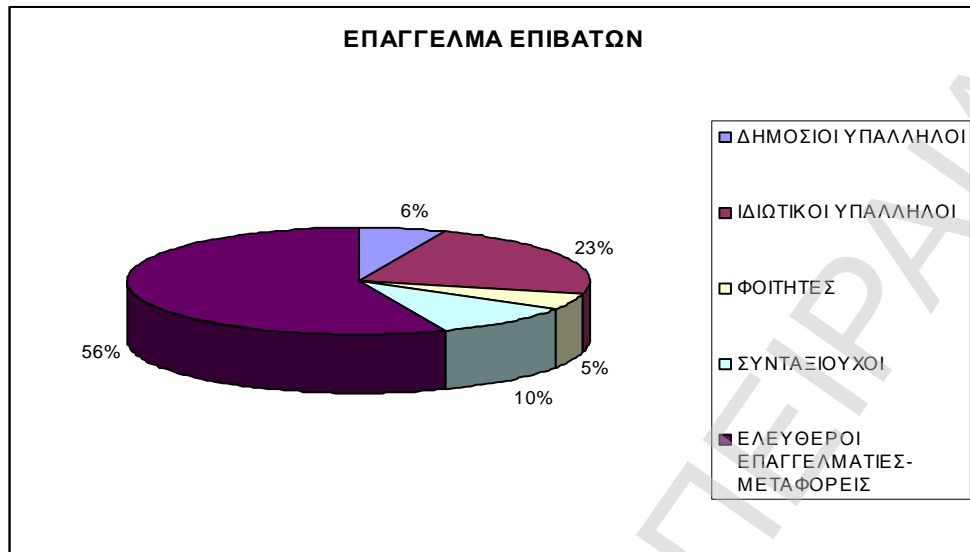
ΚΑΘΑΡΙΟΤΗΤΑ ΛΙΜΕΝΑ: Πάνω από τους μισούς επιβάτες, ποσοστό 55%, θεώρησαν ότι η καθαριότητα του λιμένα είναι μέτρια.

Διάγραμμα 93: Διάφορες παροχές (τουαλέτες-μαγαζιά-κυλικεία)-Πάτρα.



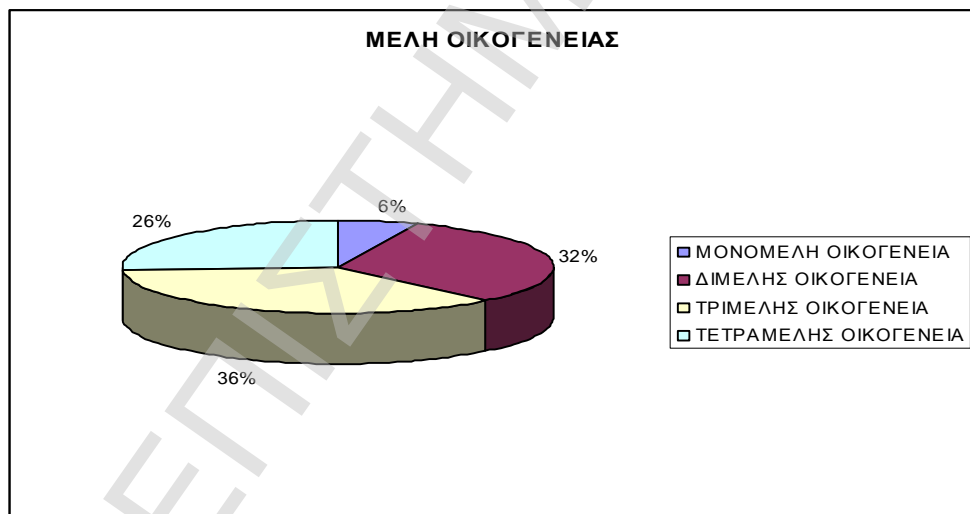
ΔΙΑΦΟΡΕΣ ΠΑΡΟΧΕΣ (ΤΟΥΑΛΕΤΕΣ-ΜΑΓΑΖΙΑ-ΚΥΛΙΚΕΙΑ): Ένα πολύ μεγάλο ποσοστό της τάξεως του 78% περίπου ήταν δυσαρεστημένο με τις παροχές αυτές, είτε δεν υπάρχουν τελείως, είτε δεν επαρκούσαν.

Διάγραμμα 94:



Το 56% ήταν ελεύθεροι επαγγελματίες –μεταφορείς και το 23% ιδιωτικοί υπάλληλοι.

Διάγραμμα 95:



ΜΕΛΗ ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΣ: Όσον αφορά τα μέλη της οικογένειας, το 36% ανήκε σε τριμελή οικογένεια, το 32% σε διμελή οικογένεια και 26% σε τετραμελή οικογένεια.

Από την παρουσία μας στο λιμάνι της Πάτρας διαπιστώσαμε και μερικά σημαντικά προβλήματα που αποτελεί επιτακτική ανάγκη να βρεθούν για αυτά λύσεις γρήγορα, όπως:

Μέσα στο λιμάνι της Πάτρας μέσα συγκοινωνίας δεν υπάρχουν για να μεταφέρουν στο πλοίο τους επιβάτες. Όταν κάποιος θέλει να ζητήσει πληροφορίες για κάτι θα πρέπει να μετακινηθεί έως και 2 χιλιόμετρα εφόσον το κίосκι πληροφοριών για όλο το λιμάνι είναι ένα. Επίσης, αν και ο σιδηροδρομικός σταθμός βρίσκεται πολύ κοντά στο λιμάνι, εντούτοις δεν υπάρχει κάποια συνεννόηση των υπεύθυνων των δρομολογίων του τρένου με τα δρομολόγια του πλοίου για να εξυπηρετηθούν οι επιβάτες που φτάνουν στο λιμάνι της Πάτρας.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Στην παρούσα εργασία μελετήσαμε τις αεροπορικές και ακτοπολικές επιβατικές μεταφορές μεταξύ Ελλάδας και Ιταλίας.

Πιο συγκεκριμένα, στο πρώτο κεφάλαιο αναφερθήκαμε στο θεωρητικό υπόβαθρο για τις υποδομές των λιμενικών υπηρεσιών στην Ελλάδα και στην Ιταλία. Αφού κάναμε μια σύντομη ιστορική αναδρομή στην ακτοπλοΐα αναφέραμε τους παράγοντες που επηρεάζεται σε παγκόσμια κλίμακα η ακτοπολική αγορά. Στη συνέχεια του πρώτου κεφαλαίου ασχοληθήκαμε με τους παράγοντες της προσφοράς και της ζήτησης μεταφορικών υπηρεσιών. Πιο συγκεκριμένα προσδιορίσαμε τους παράγοντες της προσφοράς και την έννοια της ελαστικότητας της προσφοράς. Κατόπιν αναλύσαμε την έννοια της ζήτησης δίνοντας ιδιαίτερη βαρύτητα στους παράγοντες της ζήτησης, στις περιόδους αιχμής και αντιαιχμής, στην οποία προβήκαμε εκτός από τη θεωρητική ανάλυση και σε γραφήματα, και στα προβλήματα της ελληνικής ακτοπλοΐας. Έπειτα ασχοληθήκαμε με την καμπύλη ζήτησης και πιο συγκεκριμένα με το μοντέλο της κεκαμμένης καμπύλης ζήτησης, την ελαστικότητα της ζήτησης, αναφέροντας τόσο τους παράγοντες που εξαρτάται όσο και τις κατηγορίες που τη κατατάσσουμε. Στην τελευταία παράγραφο του κεφαλαίου ένα ασχοληθήκαμε με τα χαρακτηριστικά της αγοράς της Αδριατικής.

Στο δεύτερο κεφάλαιο ασχοληθήκαμε με τις υποδομές των μεταφορών στην Ελλάδα και την Ιταλία. Πιο συγκεκριμένα αναπτύξαμε τα μεγάλα λιμάνια της Ελλάδας και της Ιταλίας καθώς και τη μορφή της αγοράς στη θάλασσα της Αδριατικής.

Στο τρίτο κεφάλαιο αναλύσαμε την ακτοπολική επιβατική κίνηση μεταξύ των λιμανιών της Ελλάδας και της Ιταλίας. Συγκεκριμένα μελετήσαμε τις αφίξεις και τις αναχωρήσεις σε πραγματικούς αριθμούς και σε ποσοστά για τα έτη 2002-2006 από το λιμάνι της Πάτρας, και για τα έτη 2001-2004 από το λιμάνι της Ηγουμενίτσας και το λιμάνι της Κέρκυρας. Η μελέτη αυτή έγινε τόσο με τη βοήθεια πινάκων, αναλύσεων, διαγραμμάτων. Από την όλη ανάλυση συμπεράναμε ότι η Πάτρα έχει το προβάδισμα στην ακτοπολική σύνδεση με την Ιταλία και ακολουθεί η Ηγουμενίτσα και η Κέρκυρα.

Κατόπιν έγινε αναφορά στα πλοία που έχουν δρομολογηθεί για τη σύνδεση των δύο χωρών.

Στο τέταρτο κεφάλαιο της παρούσας εργασίας ασχοληθήκαμε με την αεροπορική σύνδεση των δύο χωρών, Ελλάδας και Ιταλίας. Αφού αναφερθήκαμε στα αεροδρόμια της Ιταλίας και της Ελλάδας, μελετήσαμε τις αφίξεις και τις αναχωρήσεις κατά τα έτη 1997-2004. Εφόσον συγκρίναμε το κάθε έτος ξεχωριστά τον ανταγωνισμό των αεροδρομίων έγινε σαφές ότι το αεροδρόμιο της Αθήνας κατά την περίοδο 1997-2004 είναι το αεροδρόμιο με τις περισσότερες πτήσεις και τους περισσότερους επιβάτες όσον αφορά στην αεροπορική σύνδεση με τη γειτονική χώρα Ιταλία. Ακολουθούν με μεγάλη διαφορά από την Αθήνα, αλλά με μικρές διαφορές μεταξύ τους, τα αεροδρόμια της Ρόδου, του Ηρακλείου και της Θεσσαλονίκης. Στη συνέχεια μελετήσαμε σε ποσοστό τις αυξομειώσεις που έχει το κάθε αεροδρόμιο κάθε χρονιά για την εξεταζόμενη περίοδο. Στο επόμενο υποκεφάλαιο του τέταρτου κεφαλαίου παρατηρήσαμε τις αναχωρήσεις από Ιταλικά αεροδρόμια για άφιξη σε ελληνικά αεροδρόμια σε πραγματικούς αριθμούς και σε ποσοστό. Επίσης αναλύσαμε τον πίνακα που δείχνει ανά τριμηνιαία των αριθμό των ιταλών ταξιδιωτών στην Ελλάδα για τα έτη 2005 και 2006 είτε με πλοίο είτε με αεροπλάνο. Η ανάλυση που έγινε με διαγράμματα μας οδήγησε στην προτίμηση των επιβατών για το αεροπλάνο έναντι του πλοίου, κατά τα πρώτα τρία τρίμηνα του 2005 και του 2006. Και τις δύο χρονιές το 90% των επιβατών προτιμούν το αεροπλάνο για τη μεταφορά τους ενώ μόνο το 10% προτιμά το πλοίο για τη μετακίνησή του.

Στο κεφάλαιο πέμπτο αναλύσαμε την επιτόπια έρευνα που πραγματοποιήσαμε τον Σεπτέμβριο του 2008 με τη βοήθεια ερωτηματολογίων στο λιμάνι της Πάτρας. Σε γενικές γραμμές οι επιβάτες δεν ήταν ευχαριστημένοι από το λιμάνι της Πάτρας.

Το γενικό συμπέρασμα της παρούσης διπλωματικής εργασίας είναι ότι ο ανταγωνισμός εστιάζεται μεταξύ ακτοπλοϊκών εταιρειών, και όχι μεταξύ πλοίου και αεροπλάνου. Αυτό συμβαίνει γιατί διαφορετική είναι η αγορά της ακτοπλοΐας και διαφορετική η αγορά η αεροπορική. Ανταγωνισμός μεταξύ των δύο αυτών μέσων δεν μπορεί να υπάρξει γιατί δεν έχουν κοινά χαρακτηριστικά.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ - ΑΡΘΡΟΓΡΑΦΙΑ

ΕΛ. ΓΕΩΡΓΑΝΤΟΠΟΥΛΟΣ - Γ ΒΛΑΧΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΤΖΕΙ ΤΖΕΙ ΕΛΛΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ Β' ΕΚΔΟΣΗ 2004.

Γ ΒΛΑΧΟΣ – Μ ΝΙΚΟΛΑΙΔΗΣ ΒΑΣΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ ΤΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ ΤΟΜΟΣ Α ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΤΖΕΙ ΤΖΕΙ ΕΛΛΑΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ 1999.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ, ΑΘΗΝΑ 2001.

ΓΙΩΡΓΟΣ ΒΛΑΧΟΣ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ Β' ΕΚΔΟΣΗ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ ΑΘΗΝΑ 2007.

Γ ΒΛΑΧΟΣ – Γ ΣΑΜΙΩΤΗΣ ΔΙΕΘΝΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΚΑΙ Η ΝΕΑ ΣΥΜΒΑΣΗ ΓΙΑ ΤΟ ΔΙΚΑΙΟ ΤΗΣ ΘΑΛΑΣΣΑΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΑΚΚΟΥΛΑ ΑΘΗΝΑ ΚΟΜΟΤΗΝΗ 1997.

ΑΚΤΟΠΛΟΪΑ ΚΑΙ ΝΑΥΤΙΛΙΑ ΜΙΚΡΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΓΟΥΛΙΕΛΜΟΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗ ΑΘΗΝΑ 2002.

ΒΙΒΛΙΟ 3^Η ΗΜΕΡΙΔΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ 20 ΜΑΙΟΥ 1999, ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ Ε. ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ.

ΓΚΑΜΑΛΕΤΣΟΣ Θ. (1991) ΘΕΩΡΗΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΟΜΟΣ Α ΚΑΙ Β ΕΚΔΟΣΗ Γ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ, ΠΕΙΡΑΙΑΣ.

ΤΡΑΧΑΝΑΣ Κ. (1994) ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΤΗΣ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ – ΠΟΣΟΤΙΚΕΣ ΜΕΘΟΔΟΙ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΙΑΚΗΣ ΛΗΨΗΣ ΑΠΟΦΑΣΕΩΝ, ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΣΤΑΜΟΥΛΗΣ ΑΘΗΝΑ.

ΜΕΤΑΞΑ Β ΑΡΧΕΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΚΗΣ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΕΚΔΟΣΕΙΣ ΠΑΠΑΖΗΣΗ
ΑΘΗΝΑ 1992

ΜΕΛΕΤΗ ICAP (2000) ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑ, ΑΘΗΝΑ.

<http://www.yen.gr>

<http://www.olig.gr>

<http://13lyk-patras.ach.sch.gr/patra.html>

<http://el.wikipedia.org>

<http://en.wikipedia.org/>

<http://goitaly.about.com>

<http://it.wikipedia.org>

<http://maps.google.it>

<http://pics.paganel.eu>

<http://www.greece-ferries.com>

<http://www.greece-athens.com>

<http://www.hcaa-eleng.gr>

<http://www.italyheaven.co.uk>

<http://www.mapsofworld.com>

<http://www.sea-aeroportoimilano.it>

<http://www.travel-library.com>

<http://www.veniceairport.it>

<http://www.wikipedia.gr>

<http://1tee-trikal.tri.sch.gr>

www.hcaa-eleng.gr

www.superfast.com

www.uic.it

<http://www.ferries-greece.com>

<http://www.nautilia.gr>

<http://www.adr.it>

<http://www.eurohousehotels.com>

<http://www.amadeus.net>

<http://www.expedia.co.uk>

<http://www.flickr.com>

<http://www.skycolors.com>

<http://www.airliners.gr>

<http://www.worldairportguide.com>

<http://www.europe-airports.com>

<http://www.cheapflights.co.uk>

<http://www.amadeus.net>

<http://4.bp.blogspot.com/>

<http://www.greekairportsproject.gr>

<http://www.meanderhandling.com>

www.rhodes-airport.info/

<http://www.acpasion.net>

<http://www.aeroclub-tsl.gr>

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

Γ. Βλάχος – Μ. Λεκάκου, Σημειώσεις, Εισαγωγή Στη Ναυτιλιακή Οικονομική Πανεπιστήμιο Πειραιά, Δεκέμβριος 1996 Σελ 69.

Εισαγωγή Στην Οικονομική Των Μεταφορών, Ευάγγελος Σαμπράκος, Εκδόσεις Α Σταμούλη, Αθήνα-Πειραιά 2001, Σελ 58-89

Εισαγωγή Στην Οικονομική Των Μεταφορών, Ευάγγελος Σαμπράκος, Εκδόσεις Α Σταμούλη, Αθήνα-Πειραιά 2001, Σελ 59.

Πανεπιστήμιο Πειραιά, Γιώργος Βλάχος, Σημειώσεις Διεθνούς Ναυτιλιακής Πολιτικής, Πειραιάς 2000 Σελ 94.

Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, Αλέξανδρος Γουλιέλμος & Ευάγγελος Σαμπράκος, Εκδόσεις Α Σταμούλη, 2002, Αθήνα-Πειραιά Σελ 117-119.

Εισαγωγή Στην Οικονομική Των Μεταφορών, Ευάγγελος Σαμπράκος, Εκδόσεις Α Σταμούλη, Αθήνα-Πειραιά 2001, Σελ 76-82

Ακτοπλοΐα & Ναυτιλία Μικρών Αποστάσεων, Αλέξανδρος Γουλιέλμος & Ευάγγελος Σαμπράκος, Εκδόσεις Α Σταμούλη, Αθήνα-Πειραιά 2002 Σελ 114-117.

Τα Ερωτηματολόγια Βασίστηκαν Στο Ερωτηματολόγιο Της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας Από Το Βιβλίο 3^η Ημερίδα Οικονομικής Των Μεταφορών Μεταφορές Και Τουρισμός, Επιμέλεια Έκδοσης Ευάγγελος Σαμπράκος Πειραιάς 20 Μαΐου 1999, Σελ 191-233

ΦΩΤΟΓΡΑΦΙΚΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ



ΛΙΜΑΝΙΑ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ



³¹ <http://pics.paganel.eu>

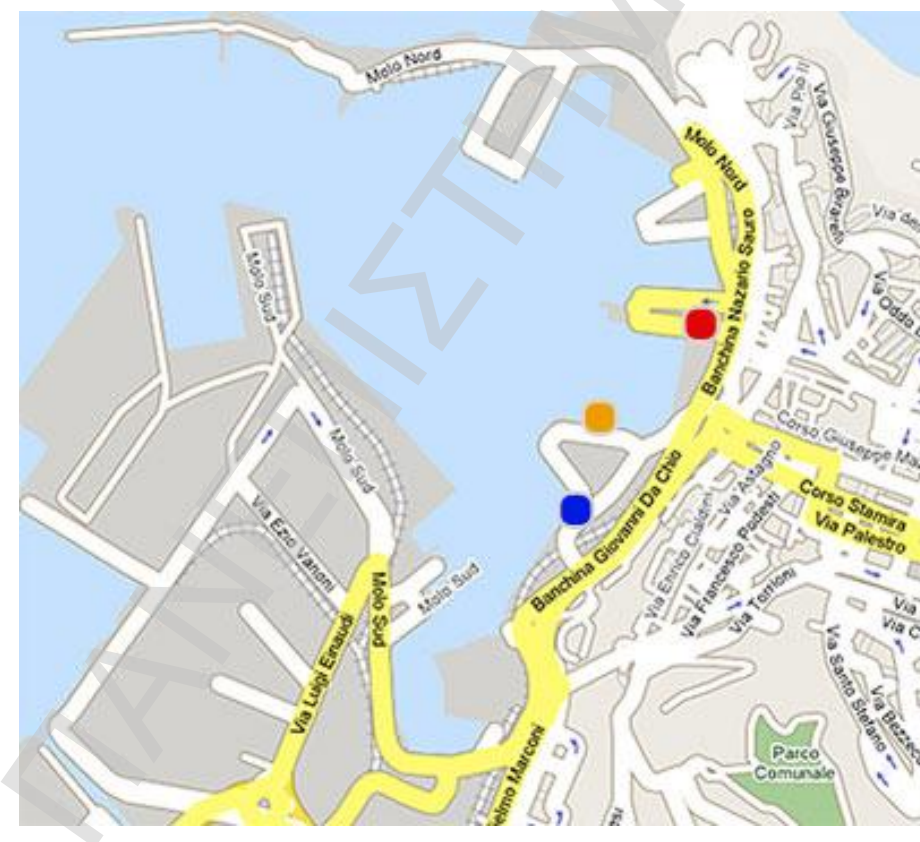
³² <http://pics.paganel.eu>

Αγκόνα:



33

Λιμάνι της Αγκόνας (χάρτης):



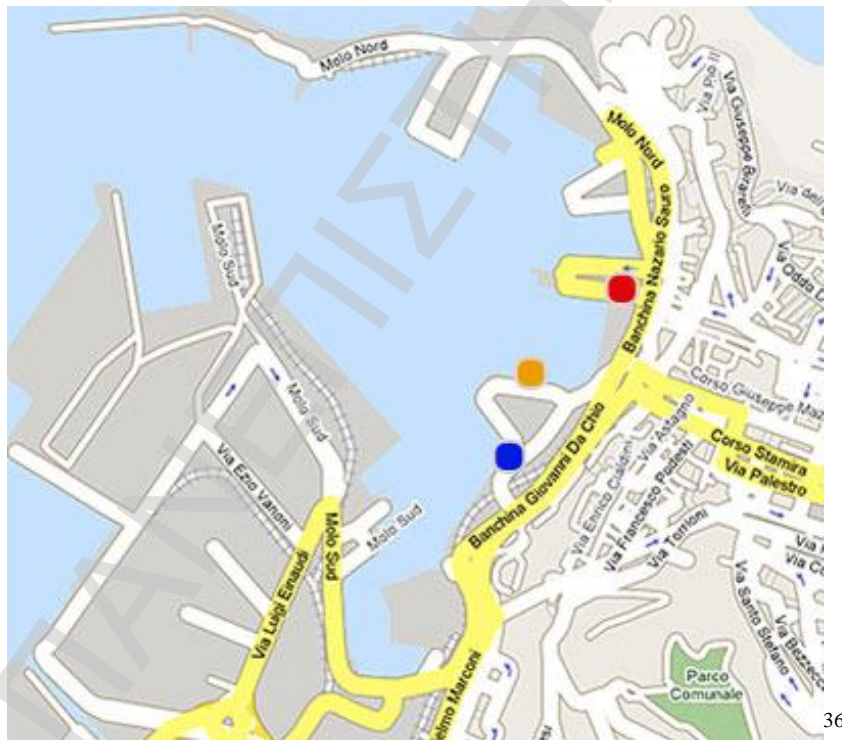
34

³³ <http://upload.wikimedia.org>

Βενετία:



Λιμάνι της Βενετίας (χάρτης):



³⁴ http://www.greece-ferries.com/images/companies/minoan/map_ancona.jpg

³⁵ <http://upload.wikimedia.org>

Μπάρι:



38

Λιμάνι Μπάρι (χάρτης):



39

³⁸ http://1tee-trikal.tri.sch.gr/new/eu/Italy_hm/Italy_photo3.htm

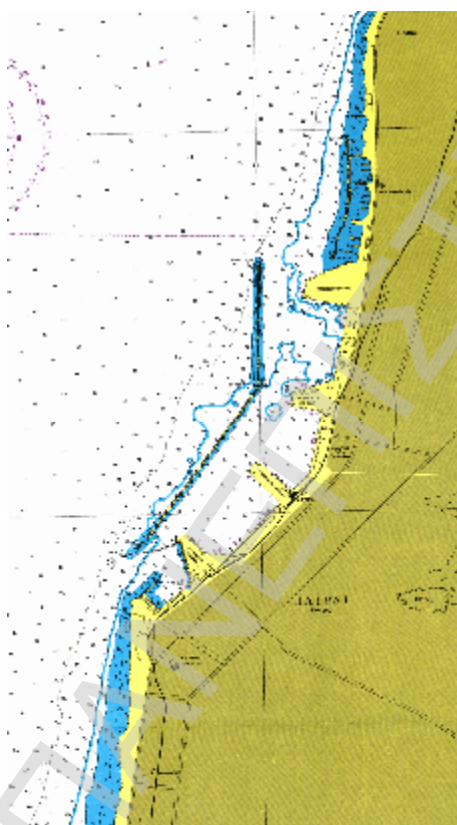
³⁹ http://www.greece-ferries.com/images/companies/bluestar/map_bari.jpg

Πάτρα:



40

Λιμάνι Πάτρας (χάρτης):



41

⁴⁰ <http://13lyk-patras.ach.sch.gr/patra.html>

⁴¹ <http://www.nautilia.gr>

Ηγουμενίτσα:



42

Λιμάνι Ηγουμενίτσας (χάρτης):



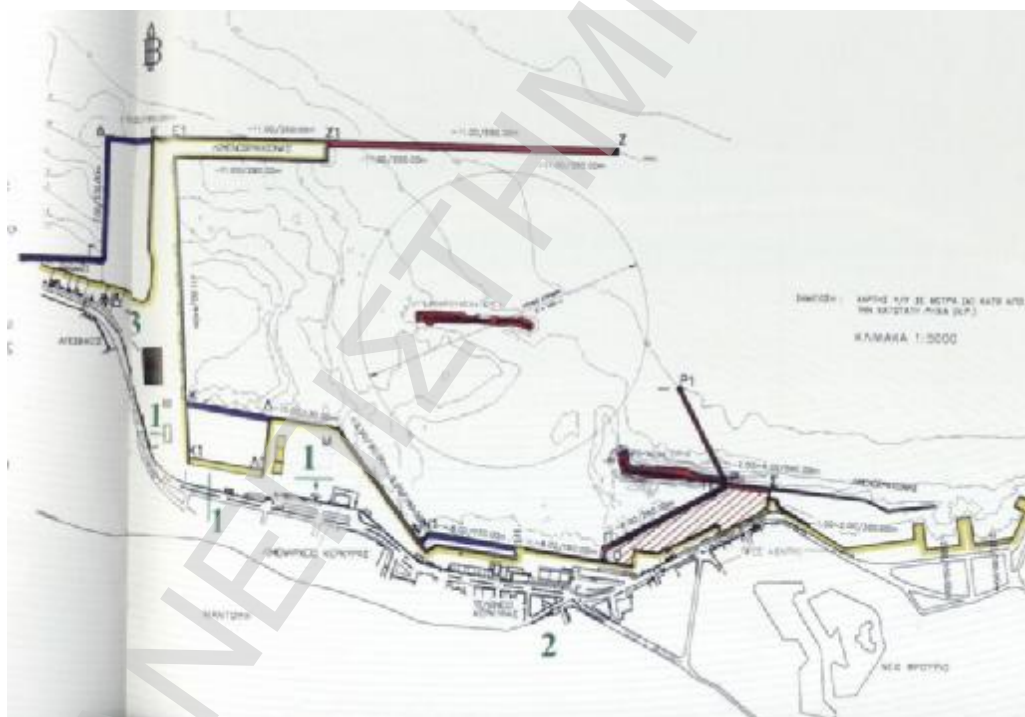
⁴² <http://www.greece-ferries.com/images/ports/port-igoumenitsa.jpg>

Κέρκυρα:



43

Λιμάνι Κέρκυρας (χάρτης):



44

⁴³ <http://upload.wikimedia.org>

⁴⁴ <http://www.yen.gr>

Αεροδρόμια της Ιταλίας



45

⁴⁵ <http://goitaly.about.com>

Στη Ρώμη το αεροδρόμιο Fiumicino ("Leonardo da Vinci"):



46

Το αεροδρόμιο Fiumicino ("Leonardo da Vinci") (χάρτης):



47

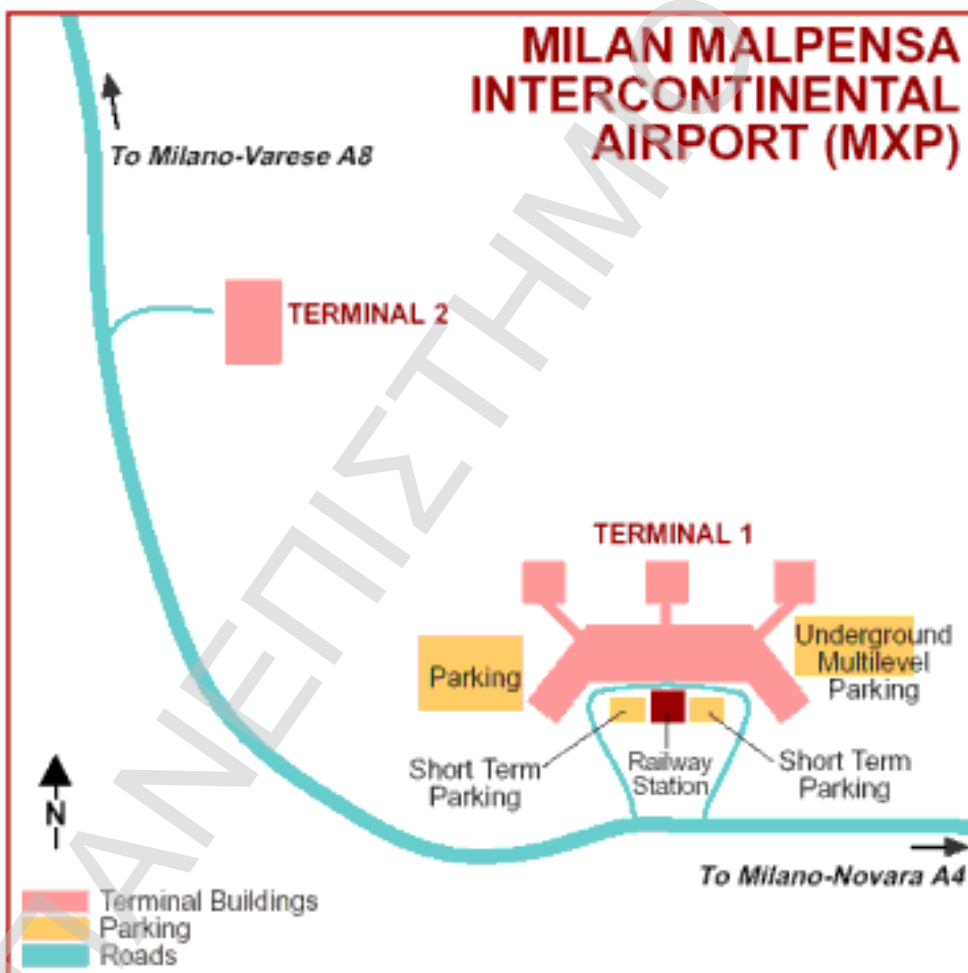
⁴⁶ <http://www.eurohousehotels.com/img/Dintorni/Aeroporto-Fiumicino-Roma.jpg>

Στο Μιλάνο το διεθνές αεροδρόμιο Malpensa:



48

Το διεθνές αεροδρόμιο Malpensa (χάρτης):



49

⁴⁷ http://www.adr.it/portal/content/FileAttach/adr/Photogallery/pianta_Fiumicino_aviation.jpg

⁴⁸ <http://goitaly.about.com>

Στο Μιλάνο το διεθνές αεροδρόμιο LINATE



Το διεθνές αεροδρόμιο LINATE (χάρτης):



⁴⁹ <http://www.amadeus.net/home/airports/en/maps/mxp.gif>

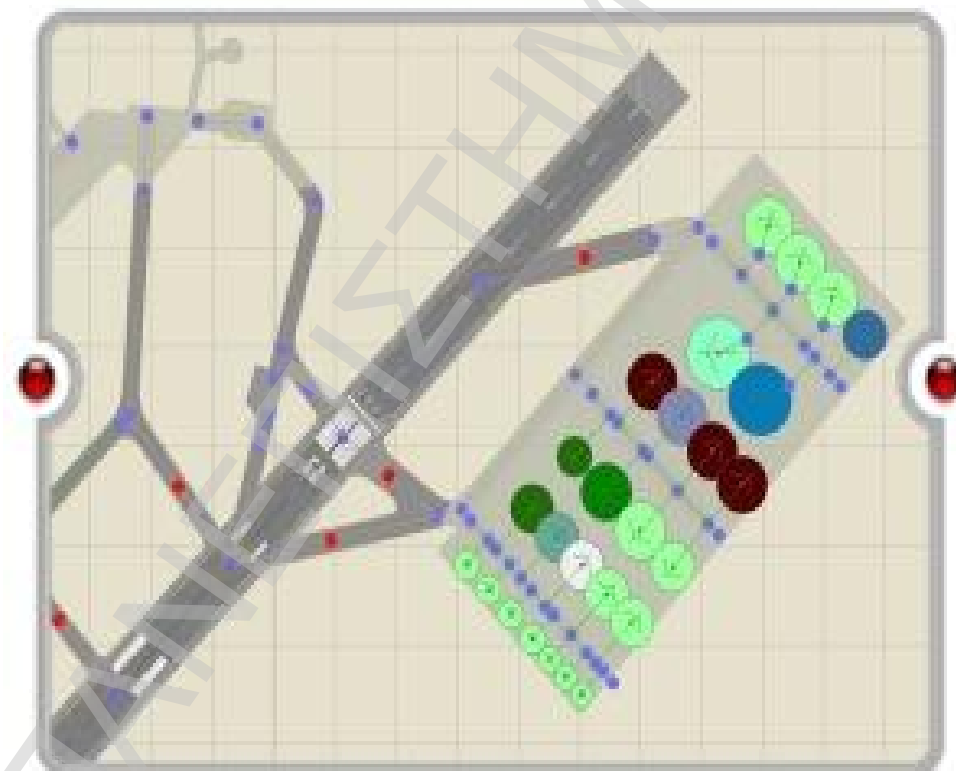
⁵⁰ <http://www.flickr.com/photos/lrosa/239284273/>

Στη Βερόνα το αεροδρόμιο VILLAFRANCA:



52

Το αεροδρόμιο VILLAFRANCA (χάρτης):



53

⁵¹ <http://www.expedia.co.uk/daily/airports/images/lin.gif>

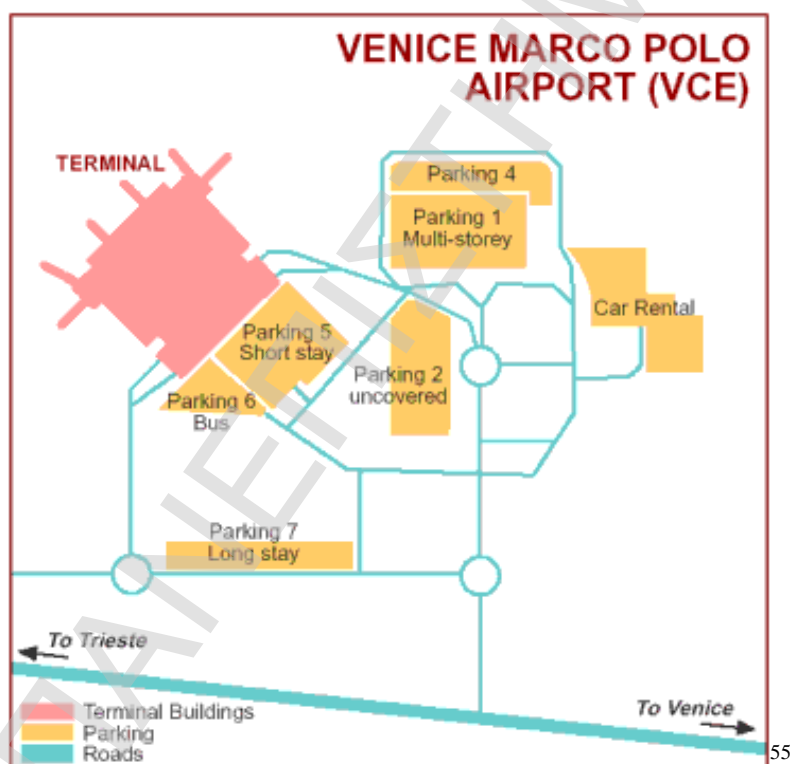
⁵² <http://maps.google.it>

Στη Βενετία το αεροδρόμιο MARCO POLO:



54

Το αεροδρόμιο MARCO POLO (χάρτης):



⁵³ http://www.skycolors.com/fs2006_afcad/lipx.jpg

⁵⁴ http://www.airliners.gr/community/gallery/image_page.php?album_id=6&image_id=16926



56

⁵⁵ http://www.worldairportguide.com/airport/435/airport_guide/Europe/Venice-Marco-Polo-Airport.html

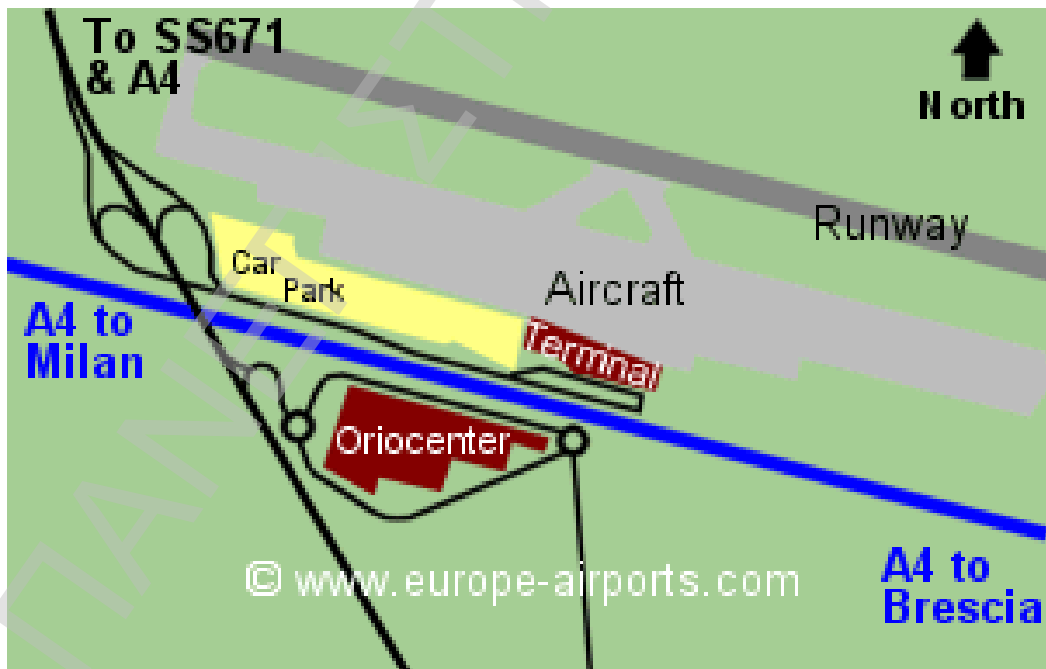
⁵⁶ <http://www.veniceairport.it>

Στο BERGAMO ο αερολιμένας ORIO AL SERIO:



57

Ο αερολιμένας ORIO AL SERIO (χάρτης):

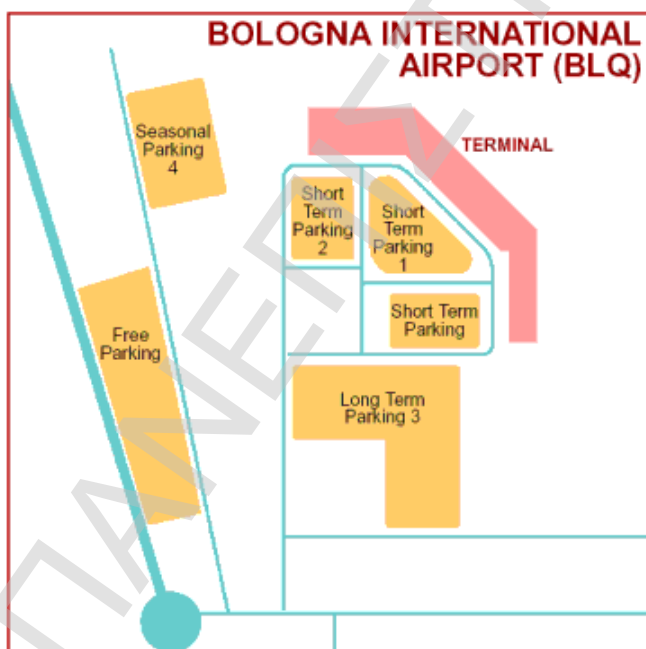


⁵⁷ <http://it.wikipedia.org>

Στη BOLOGNA ο αερολιμένας GUGLIELMO MARCONI:



Ο αερολιμένας GUGLIELMO MARCONI (χάρτης):



⁵⁸ <http://www.europe-airports.com/italy/BGY300px.png>

⁵⁹ <http://goitaly.about.com>

ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ



61

⁶⁰ <http://www.cheapflights.co.uk/i/11455.gif>

⁶¹ www.greece-athens.com

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος»:



62

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» (χάρτης):



63

⁶² <http://www.greece-athens.com>

⁶³ <http://www.amadeus.net/home/airports/en/maps/ath.gif>

Αεροδρόμιο «Μακεδονία»:



64

Αεροδρόμιο «Μακεδονία» (χάρτης):



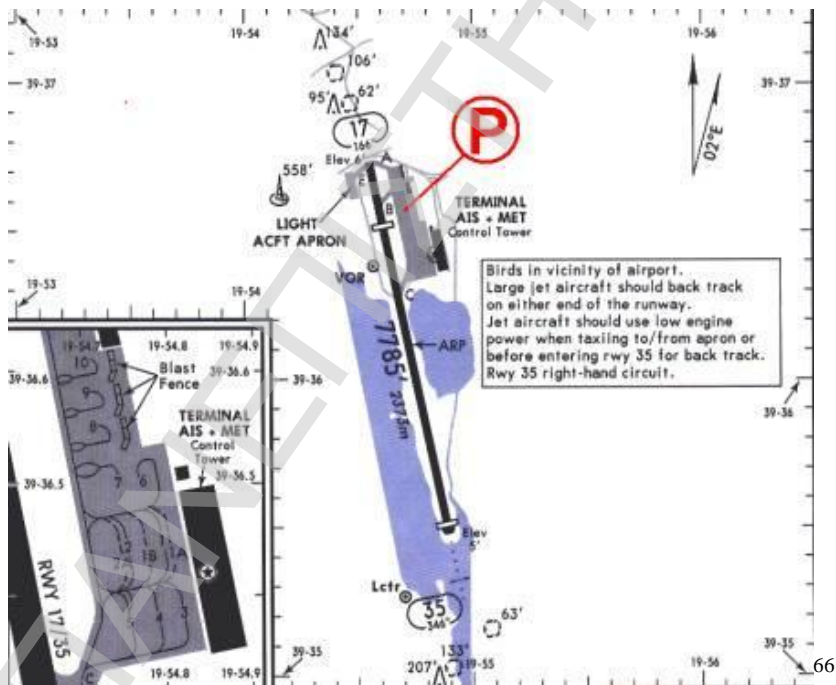
65

⁶⁴ <http://www.airliners.gr>

Αερολιμένας Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας»:



Αερολιμένας Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας» (χάρτης):



⁶⁵ http://4.bp.blogspot.com/_kXl84E2FVYU/SbKjtSg-npI/AAAAAAAAAoI/c3mfTMvReZE/s320/master-plan.jpg

⁶⁶ <http://www.meanderhandling.com/images/LGKR.jpg>

Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης»:



67



68

⁶⁷ www.hcaa-eleng.gr

Αεροδρόμιο «Διαγόρας»:



69



70

⁶⁸ <http://www.acpasion.net/foro/showthread.php?t=26761&page=199>

⁶⁹ <http://www.hcaa-eleng.gr>

Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου:

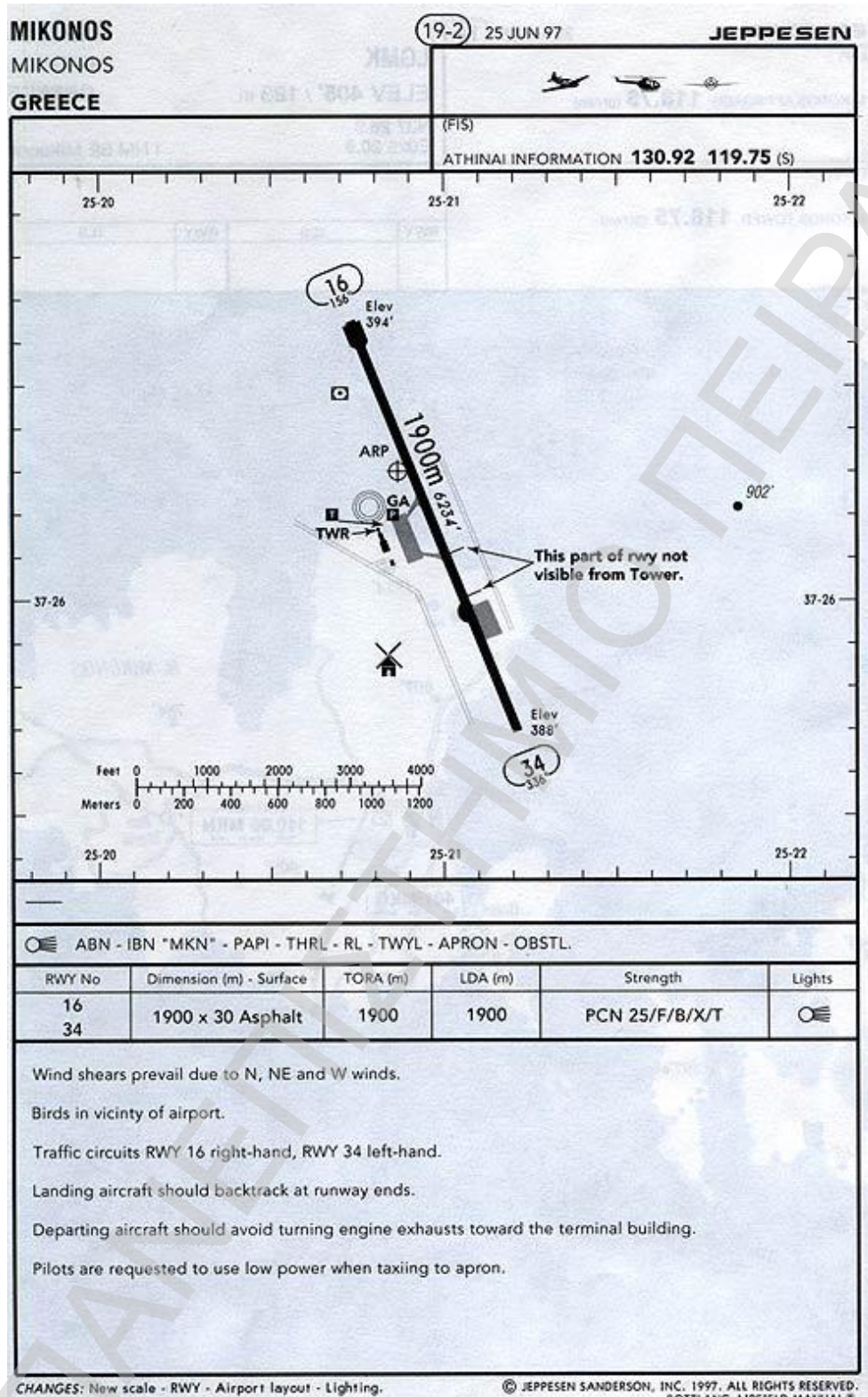


71

⁷⁰ www.rhodes-airport.info/

⁷¹ <http://www.hcaa-eleng.gr>

Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου (χάρτης):



72

⁷² <http://www.aeroclub-tsl.gr/files/lgmk2.jpg>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

Όλα τα αεροδρόμια της Ιταλίας (με τα αρχικά τους) είναι τα εξής:

Πίνακας 21: ΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ (2004).

AHO	ALGHERO	ΑΛΓΚΕΡΟ
BDS	BRINDISI	ΜΠΙΡΙΝΤΕΖΙ
AOI	ANCONA	ΑΝΚΟΝΑ
BGY	BERGAMO	ΜΠΕΡΓΚΑΜΟ
BLQ	BOLOGNA	ΜΠΟΛΟΝΙΑ
BRI	BARI	ΜΠΑΡΙ
CTA	CATANIA	ΚΑΤΑΝΙΑ
CAG	CAGLIARI	ΚΑΛΙΑΡΙ
FRL	FORLI	ΦΟΡΛΙ'
GOA	GENOA	ΓΕΝΟΒΑ
OLB	OLBIA	ΟΛΜΠΙΑ
PEG	PERUGIA	ΠΕΡΟΥΤΖΙΑ
PMF	PARMA	ΠΑΡΜΑ
PMO	PALERMO	ΠΑΛΕΡΜΟ
FLR	FLORENCE	ΦΛΟΡΕΝΤΙΑ
LIN	MILANO	ΜΙΛΑΝΟ(ΛΙΝΑΤΕ)
MLX		ΜΙΛΑΝΟ(ΜΑΛΠΙΕΝΣΑ)
NAP	NAPLES	ΝΑΠΟΛΙ
PSA	PISA	ΠΙΖΑ
FCO	ROME	ΡΩΜΗ(ΦΙΟΥΜΙΤΣΙΝΟ)
CIJ		ΡΩΜΗ(ΤΣΙΑΜΠΙΝΟ)
VCE	VENICE	ΒΕΝΕΤΙΑ
VRN	VERONA	ΒΕΡΟΝΑ
PSR	PESCARA	ΠΕΣΚΑΡΑ

QTV	QTV EUROPEAN AIR TR DIR NO SC	
RMI	RIMINI	PIMINI
TRN	TURIN	TOPINO
TRS	TRIESTE	ΤΕΡΓΕΣΤΗ
VBS	MONTICHIARI	

Πηγή: ΥΠΑ.

Το QTV EUROPEAN AIR TR DIR NO SC και το MONTICHIARI είναι μόνο για τσάρτερς και διαθέσια αεροπλάνα και δεν είναι κανονικά αεροδρόμια.

Τα ελληνικά αεροδρόμια είναι τα εξής:

Πίνακας 22: ΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ (2004).

	IATA Code	City name	Airport Name
1	ATH	ATHENS	ATHENS/EL. VENIZELOS
2	HER	IRAKLEION	IRAKLEION/NIKOS KAZANTZAKIS
3	SKG	THESSALONIKI	THESSALONIKI/MAKEDONIA
4	RHO	RODOS	RODOS/DIAGORAS
5	CFU	KERKYRA	KERKYRA/IOANNIS-KAPODISTRIAS
6	KGS	KOS	KOS/IPPOKRATIS
7	CHQ	CHANIA	CHANIA
8	ZTH	ZAKYNTHOS	ZAKYNTHOS
9	JTR	SANTORINI	SANTORINI
10	SMI	SAMOS	SAMOS
11	MJT	MYTILINI	MYTILINI\OD. ELYTIS
12	KVA	KAVALA	KAVALA/MEGAS ALEXANDROS
13	JMK	MYKONOS	MYKONOS

14	PVK	AKTIO	AKTIO
15	JSI	SKIATHOS	SKIATHOS
16	AXD	ALEXANDROUPOLIS	ALEXANDROUPOLIS/DIMOKRITOS
17	JKH	CHIOS	CHIOS
18	EFL	KEFALLINIA	KEFALLINIA
19	LXS	LIMNOS	LIMNOS
20	AOK	KARPATHOS	KARPATHOS
21	IOA	IOANNINA	IOANNINA
22	KLX	KALAMATA	KALAMATA
23	PAS	PAROS	PAROS
24	GPA	ARAXOS	ARAXOS
25	JSY	SYROS	SYROS
26	JNX	NAXOS	NAXOS
27	KIT	KYTHIRA	KYTHIRA
28	VOL	N. ANCHIALOS	N. ANCHIALOS
29	MLO	MILOS	MILOS
30	JKK	IKARIA	IKARIA
31	LRS	LEROS	LEROS
32	KZI	KOZANI	KOZANI/FILIPPOS
33	KSO	KASTORIA	KASTORIA/ARISTOTELIS
34	JTY	ASTYPALAIA	ASTYPALAIA
35	KZS	KASTELLORIZO	KASTELLORIZO
36	KSJ	KASOS	KASOS
37	JSH	SITEIA	SITEIA
38	SKU	SKYROS	SKYROS
39	MTH	MARATHON	MARATHON

Πηγή: ΥΠΑ.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙ
ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΜΕΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

Εξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες από το αεροδρόμιο Fiumicino στη Ρώμη:

- P** Aegean Airlines -Aer Lingus -Aeroflot Russian Airlines -Air Alps Aviation
- P** Air Europa-Air France-Air Littoral
- P** Air Malta
- P** Air One
- P** Air Polonia
- P** Air Vallee
- P** Albanian Airlines
- P** Alitalia
- P** Austrian Airlines
- P** British Airways
- P** Brussels Airlines
- P** Czech Airlines
- P** Finnair
- P** GlobeSpan
- P** KLM Dutch Airlines
- P** KLM Exel
- P** Kuwait Airways
- P** Lauda Air Italia
- P** Lufthansa
- P** Luxair
- P** Macedonian Airlines
- P** Maersk Air
- P** Montenegro Airlines
- P** Olympic Airways
- P** Royal Air Maroc
- P** Saudi Arabian Airlines

- P** SkyEurope Airlines
- P** Swiss Air
- P** TAP - Air Portugal
- P** Tunisair
- P** Turkish Airlines
- P** Ukraine International Airlines
- P** Virgin Express
- P** Wind Jet
- P** Yemenia - Yemen Airways⁷³

Εξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες από το αεροδρόμιο Malpensa στο Μιλάνο:

- P** African Safari Airlines
- P** Air Charter
- P** Air Europa
- P** Air Europe
- P** Air One
- P** Air Toulouse Int'l
- P** Alitalia
- P** Alpi Eag
- P** Apollo Airlines
- P** BWA
- P** Britannia Cargo
- P** CHS Aviation
- P** Caledonian
- P** Centennial Airlines
- P** Constellation
- P** Corsair
- P** Cyprus Airways
- P** Dominicana
- P** Egyptair
- P** Eurofly

⁷³ <http://www.travel-library.com>

- P** European Air Charter
- P** First Choice Airways
- P** Istanbul Airlines
- P** KLCuk
- P** Lauda Air
- P** Meridiana
- P** Monarch
- P** Nouvel Air
- P** Oasis Int'l
- P** Olympic
- P** Onur Air
- P** Royal Air Maroc
- P** Ryanair
- P** SATA - Air Açores
- P** Sabre Airways
- P** Shorouk Air
- P** Sierra Pacific Airlines
- P** Spanair
- P** Sterling
- P** Sunexpress Air
- P** Swiss
- P** TAP-Air Portugal
- P** TAROM-Romanian
- P** THY-Turkish
- P** Transavia
- P** Transwede
- P** Tunisair
- P** VARIG Brazilian
- P** VIVA Air ⁷⁴

Εξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες από το αεροδρόμιο Linate του Μιλάνου:

⁷⁴ <http://www.travel-library.com>

- P** Aegean Airlines
- P** Aer Lingus
- P** Aeroflot Russian Airlines
- P** Air Baltic
- P** Air Berlin
- P** Air Dolomiti
- P** Air Europa
- P** Air Europe
- P** Air France
- P** Air Malta
- P** Air One
- P** Albanian Airlines
- P** Alitalia
- P** Alpi Eagles
- P** Austrian Airlines
- P** AZZURRA Air
- P** Basiq Air
- P** Brussels Airlines
- P** Bulgaria Air
- P** City Airline
- P** Cyprus Airways
- P** Czech Airlines ⁷⁵

Εξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες από το αεροδρόμιο VILLAGRANCA στη Βερόνα:

- P** Air France
- P** Air Italy
- P** Alpi Eagles
- P** Alitalia
- P** Belle Air
- P** Blue Air

⁷⁵ <http://www.travel-library.com>

- P** British Airways
- P** Carpatair
- P** Clickair
- P** Club Air
- P** Lufthansa
- P** Lufthansa Regional operated by Air Dolomiti
- P** Meridiana
- P** Windjet)
- P** Air Europe
- P** Atlas Blue
- P** Blue Panorama
- P** Eurofly
- P** Futura
- P** Israil
- P** Karthago Airlines
- P** Livingston
- P** LTE International Airways
- P** Tunisair⁷⁶

Εξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες από το αεροδρόμιο MARCO POLO στη Βενετία:

- P** Aer Lingus
- P** Aeroflot Russian Airlines
- P** Air Dolomiti
- P** Air France
- P** Air Littoral
- P** Air One
- P** Alitalia
- P** Alpi Eagles
- P** Austrian Airlines
- P** Britannia

⁷⁶ <http://en.wikipedia.org>

- P** British Airways
- P** Brussels Airlines
- P** Corse Air
- P** Czech Airlines
- P** easyJet
- P** Hapag-Lloyd Express
- P** Iberia
- P** KLM Dutch Airlines
- P** LOT Polish Airlines
- P** Lufthansa
- P** Luxair
- P** Maersk Air
- P** MALEV
- P** Norwegian Air Shuttle
- P** SkyEurope Airlines
- P** TAP - Air Portugal
- P** Wind Jet.⁷⁷

Εξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες του αερολιμένα ORIO AL SERIO στο BERGAMO:

- P** AMC Aviation
- P** Air Dolomiti
- P** Air Dolomiti SPA
- P** Air France
- P** Air Malta
- P** Air One
- P** Azzurra Air
- P** Blue Panorama
- P** Britannia Cargo
- P** Carparair
- P** DHL Air

⁷⁷ <http://www.travel-library.com>

- P** Eurofly
- P** First Choice Airways
- P** Flightline
- P** Futura
- P** Gandalf
- P** Lotus Air
- P** Lufthansa
- P** Luxair
- P** Malev
- P** Meridiana
- P** Miniliner
- P** Monarch
- P** MyTravel
- P** Nouvelair
- P** Onur Air
- P** Ryanair
- P** SNCargo
- P** Shorouk Air
- P** Spanair
- P** TACV
- P** Tunisair
- P** United Parcel Service
- P** Volare ⁷⁸

Εξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες από τον αερολιμένα GUGLIELMO MARCONI στη BOLOGNA:

- P** Airline
- P** Aer Lingus
- P** Air Dolomiti
- P** Air France
- P** Air Malta

⁷⁸ <http://www.travel-library.com>

- P** Air One
- P** Air Slovakia
- P** Airst - ElbaFly
- P** Albanian Airlines
- P** Alitalia
- P** AlpiEagles
- P** Atlas-blue.com
- P** Austrian Airlines
- P** Blu-express
- P** Blue Air
- P** Blue Panorama Airlines
- P** British Airways
- P** Brussels Airlines
- P** Carpatair
- P** Centralwings
- P** Czech Airlines
- P** Eurofly
- P** Germanwings
- P** Iberia
- P** Klm
- P** Lufthansa
- P** Meridiana
- P** Myair.com
- P** Neos
- P** Royal Air Maroc
- P** Scandinavian Airlines
- P** Sterling
- P** TAP Portugal
- P** Tarom
- P** Vueling⁷⁹

⁷⁹ <http://www.travel-library.com>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ
ΕΞΥΠΗΡΕΤΟΥΜΕΝΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΑΠΟ ΤΑ ΜΕΓΑΛΑ
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Εξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες από το αεροδρόμιο της Αθήνας «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι:

- P** Ada-Air
- P** Aegean Airlines
- P** Aeroflot
- P** Aerosvit Airlines
- P** Air Berlin
- P** Air France
- P** Air Moldova
- P** Air Zena Georgian
- P** Alitalia
- P** Alpi Eagles
- P** Armenian International
- P** Austrian Airlines
- P** British Airways
- P** CSA Czech Airlines
- P** Cyprus Airways
- P** Delta Air Lines
- P** EasyJet
- P** Egyptair
- P** El Al
- P** Emirates
- P** Finnair
- P** Germanwings
- P** Hapag-Lloyd
- P** Hellas Jet
- P** Hemus Air
- P** Iberia Airlines
- P** Iran Air

- P** Jat Airways
- P** KLM
- P** LOT Polish
- P** LTU International
- P** Lufthansa
- P** Luxair
- P** Maersk Air
- P** MALÉV Hungarian Airlines
- P** Middle East Airlines Liban
- P** Ολυμπιακές Αερογραμμές
- P** Pakistan International Airlines
- P** Pulkovo Aviation
- P** Royal Jordanian
- P** Saudi Arabian Airlines
- P** Singapore Airlines
- P** Snowflake Airlines
- P** Swiss International Airlines
- P** Syrian Arab Airlines
- P** TAROM
- P** Thai Airways International
- P** Turkish Airlines
- P** Tunisair
- P** Uzbekistan Airlines
- P** Virgin Express
- P** Volare Airlines
- P** Wizzair⁸⁰

Εξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες από το αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης είναι:

Ελληνικές αεροπορικές εταιρείες:

⁸⁰ <http://www.wikipedia.gr>

- P** Ολυμπιακή Αεροπορία
- P** Aegean Airlines
- P** Aviator
- P** KAL Aviation
- P** Hellenic Star
- P** Interjet

Τακτικές ξένες αεροπορικές εταιρείες:

- P** Germanwings
- P** Vim Airlines
- P** Alitalia
- P** Austrian Airlines
- P** Swiss International Airlines
- P** Cyprus Airways
- P** LTU
- P** Malev
- P** Csa
- P** TUI Fly
- P** Rossiay
- P** Krasair
- P** Sky Europe
- P** British
- P** Tyrolean
- P** Air Berlin
- P** Condor
- P** Nordic
- P** Easy Jet⁸¹

Εξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες από τον αερολιμένα Κέρκυρας «Ιωάννης Καποδίστριας»: :

- P** Ολυμπιακή Αεροπορία

⁸¹ <http://www.wikipedia.gr>

P Aegean Airlines

Εξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες από τον κρατικό αερολιμένα Ηρακλείου
«Νίκος Καζαντζάκης»:

P Viking International Air Freight

P Styrian Airways

P Condor

P Aero Lloyd

P Hapag Lloyd

P LTU International Airways

P Air Berlin

P Swiss Airlines

P Austrian Airlines

P Lauda Air

P Sobelair

P Martinair

P CSA Czech Airlines

P Aigle Azur

P Monarch Airlines

P Britannia Airways

P British Midland Airways

P Transavia

P Corsair

P Euralair Horizons

P Islandsflug - Icebird Airline

P Futura International

P My Travel

P Excel Airways

P Hamburg International Airlines

P Arkia Israeli Airlines

P Air Mediterranee

P Air Scandic International

- P** LOT Polish Airlines
- P** Novair - Nova Airlines
- P** Nordic East Airlink
- P** Premiair
- P** Maersk Air
- P** Britannia Airways Sweden
- P** Edelweiss Air
- P** Volare Airlines
- P** Transaero Airlines
- P** Aeroflot
- P** State Transport Company of Russia
- P** Eurofly
- P** Thomas Cook Airlines
- P** Aurela
- P** Air 2000
- P** Hola Airlines
- P** Iberostar Airlines
- P** Finnair
- P** Star Airlines
- P** Belair
- P** Malev - Hungarian Airlines
- P** Luxair
- P** Travel Service Airlines
- P** Fischer Air
- P** Aeris
- P** Adria Airways
- P** Dutchbird
- P** Air Polonia⁸²

Εξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες από το αεροδρόμιο «Διαγόρας» της Ρόδου:

- P** ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ

⁸² <http://www.wikipedia.gr>

P AEGEAN AIRLINES

P TRANSAVIA (αντιπρόσωπος PANDAIR)⁸³

Εξυπηρετούμενες αεροπορικές εταιρείες από τον κρατικό αερολιμένα Μυκόνου:

P Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε

P AEGEAN AIRLINES ⁸⁴

⁸³ <http://www.hcaa-eleng.gr>

⁸⁴ <http://www.hcaa-eleng.gr>

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV
ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ

Έρευνα για την ακτοπλοϊκή σύνδεση Ελλάδας – Ιταλίας.

Ερωτηματολόγιο για επιβάτες που πηγαίνουν στην Ιταλία

Επιστημονικός υπεύθυνος: Σαμπράκος Ευάγγελος

Ημερομηνία _____

Ανδρας

Γυναίκα

1) Εθνικότητα επιβάτη _____

2) Ηλικία επιβάτη

3) Ποιο είναι το λιμάνι άφιξης στην Ιταλία:

- α) ANKONA
- β) BENETIA
- γ) ΜΠΑΡΙ
- δ) ΠΡΙΝΤΕΖΙ
- ε) ΤΕΡΓΕΣΤΗ

4) Λόγος ταξιδιού:

Επαγγελματικοί λόγοι:

Σχετικός με τουρισμό

Υπάλληλος δημοσίου τομέα

Υπάλληλος ιδιωτικού τομέα

Ελεύθερος επαγγελματίας/Μεταφορέας

Στρατιώτης / Στρατιωτικός

Συμμετοχή σε συνέδριο

Σπουδές

Άλλος

Μη επαγγελματικοί λόγοι:

Οικογενειακοί – Προσωπικοί

Ιατρικοί

Διακοπές οργανωμένες από πρακτορείο

Διακοπές μη οργανωμένες

5) Επισκέπτεστε την Ιταλία για πρώτη φορά

Αν όχι πόσες φορές την έχετε επισκεφθεί ακτοπλοϊκώς;

6) Ταξιδεύετε με πλοίο για πρώτη φορά;

Αν όχι, πόσες φορές περίπου έχετε ξαναταξιδέψει με πλοίο;

Φορές

7) Επιλέξτε το πλοίο έναντι του αεροπλάνου για τους εξής λόγους:

Συνολικό κόστος ταξιδιού

Φόβος για τα αεροπλάνα

Επαγγελματικός λόγος - μεταφορές

Άλλος λόγος

8) Με ποιο μέσο μετακινηθήκατε προς το λιμάνι;

Λεωφορείο

Ταξί

ΙΧ

Με μετέφεραν γνωστοί

Ενοικιαζόμενο αυτοκίνητο

Με τα πόδια

9) Τι είδους εντύπωση σας δημιουργείται τη στιγμή εισόδου στο λιμάνι;

Πολύ καλή

Καλή

Μέτρια

Κακή

10) Πως αξιολογείτε την ασφάλεια του λιμανιού;

Πολύ καλή

Καλή

Μέτρια

Κακή

11) Πως αξιολογείτε τα καταστήματα, τα κυλικεία και τις τουαλέτες που υπάρχουν εντός της λιμενικής ζώνης του λιμένα;

Πολύ καλή

Καλή

Μέτρια

Κακή

12) Πως αξιολογείτε τη συνολική εικόνα που έχει το λιμάνι;

Πολύ καλή

Καλή

Μέτρια

Κακή

13) Πως αξιολογείται την καθαριότητα που έχει το λιμάνι;

Πολύ καλή

Καλή

Μέτρια

Κακή

14) Τι επάγγελμα κάνετε;

Δημόσιος υπάλληλος

Ιδιωτικός υπάλληλος

Ελεύθερος επαγγελματίας/μεταφορές

Φοιτητής / Μαθητής

Στρατιώτης / Στρατιωτικός

Εργάτης

Αγρότης

Συνταξιούχος

Οικιακά

15) Πόσα μέλη έχει η οικογένειά σας μαζί με εσάς:

Μέλη

Έρευνα για την ακτοπλοϊκή σύνδεση Ελλάδας – Ιταλίας.

Ερωτηματολόγιο για επιβάτες που έρχονται από την Ιταλία

Επιστημονικός υπεύθυνος: Σαμπράκος Ευάγγελος

Ημερομηνία _____

Ανδρας

Γυναίκα

1) Εθνικότητα επιβάτη _____

2) Ηλικία επιβάτη

3) Ποιο είναι το λιμάνι αναχώρησης από την Ιταλία:

- α) ANKONA
- β) BENETIA
- γ) ΜΠΑΡΙ
- δ) ΠΡΙΝΤΕΖΙ
- ε) ΤΕΡΓΕΣΤΗ

4) Λόγος ταξιδιού:

Επαγγελματικοί λόγοι:

Σχετικός με τουρισμό

Υπάλληλος δημοσίου τομέα

Υπάλληλος ιδιωτικού τομέα

Ελεύθερος επαγγελματίας / Μεταφορές

Στρατιώτης / Στρατιωτικός

Συμμετοχή σε συνέδριο

Σπουδές

Άλλος

Μη επαγγελματικοί λόγοι:

Οικογενειακοί – Προσωπικοί

Ιατρικοί

Διακοπές οργανωμένες από πρακτορείο

Διακοπές μη οργανωμένες

5) Επισκέπτεστε την Ελλάδα για πρώτη φορά

Αν όχι πόσες φορές την έχετε επισκεφθεί ακτοπλοϊκώς;

6) Ταξιδεύετε με πλοίο για πρώτη φορά;

Αν όχι, πόσες φορές περίπου έχετε ξαναταξιδέψει με πλοίο;

Φορές

7) Επιλέξατε το πλοίο έναντι του αεροπλάνου για τους εξής λόγους:

Συνολικό κόστος ταξιδιού

Επαγγελματικοί λόγοι

Φόβος για τα αεροπλάνα

Άλλος λόγος

8) Τι είδους εντύπωση σας δημιουργείται τη στιγμή εισόδου στο λιμάνι;

Πολύ καλή

Καλή

Μέτρια

Κακή

9) Πως αξιολογείτε τα μέσα μεταφοράς που υπάρχουν κοντά στο λιμάνι για να εξυπηρετούνται οι επιβάτες προκειμένου να αποχωρήσουν από αυτό;

Πολύ καλή	<input type="checkbox"/>
Καλή	<input type="checkbox"/>
Μέτρια	<input type="checkbox"/>
Κακή	<input type="checkbox"/>

10) Πως αξιολογείτε την ασφάλεια του λιμανιού;

Πολύ καλή	<input type="checkbox"/>
Καλή	<input type="checkbox"/>
Μέτρια	<input type="checkbox"/>
Κακή	<input type="checkbox"/>

11) Πως αξιολογείτε τη συνολική εικόνα που έχει το λιμάνι;

Πολύ καλή	<input type="checkbox"/>
Καλή	<input type="checkbox"/>
Μέτρια	<input type="checkbox"/>
Κακή	<input type="checkbox"/>

12) Πως αξιολογείται την καθαριότητα που έχει το λιμάνι;

Πολύ καλή	<input type="checkbox"/>
Καλή	<input type="checkbox"/>
Μέτρια	<input type="checkbox"/>
Κακή	<input type="checkbox"/>

13) Τι επάγγελμα κάνετε;

Δημόσιος υπάλληλος

Ιδιωτικός υπάλληλος

Ελεύθερος επαγγελματίας

Φοιτητής / Μαθητής

Στρατιώτης / Στρατιωτικός

Εργάτης

Αγρότης

Συνταξιούχος

Οικιακά

14) Πόσα μέλη έχει η οικογένειά σας μαζί με εσάς:

Μέλη⁸⁵

⁸⁵ ΤΑ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΑ ΒΑΣΙΣΤΗΚΑΝ ΣΤΟ ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ ΤΗΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΠΟ ΤΟ ΒΙΒΛΙΟ 3^Η ΗΜΕΡΙΔΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ, ΕΠΙΜΕΛΕΙΑ ΕΚΔΟΣΗΣ ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΣΑΜΠΡΑΚΟΣ ΠΕΙΡΑΙΑΣ 20 ΜΑΙΟΥ 1999, ΣΕΛ 191-233