



**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ  
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ  
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ – MANATZMENT ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ  
(MBA IN TOURISM)**

**Διπλωματική Εργασία**

**«Η συμβολή των αερομεταφορών στον  
Τουρισμό»**

**Θεόδωρος Κ. Δημήτρουλας  
ΔΕ-ΜΤ - 1008**

**Πειραιάς 2012**

**«Η συμβολή των αερομεταφορών στον Τουρισμό»**

**Θεόδωρος Κ. Δημήτρουλας**  
ΔΕ-ΜΤ – 1008

**Πτυχίο Διοίκησης Τουριστικών Επιχειρήσεων**  
Σχολής Διοίκησης και Οικονομίας  
ΤΕΙ Λάρισας

ΥΠΟΒΛΗΘΕΙΣΑ ΓΙΑ ΤΟ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ  
ΣΠΟΥΔΩΝ  
ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ – MANATZMENT ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ  
(MBA IN TOURISM)

**ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**  
**ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΥ ΠΕΙΡΑΙΩΣ**

**Πειραιάς 2012**

Αφιερώνεται στους γονείς μου

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## «Η συμβολή των αερομεταφορών στον Τουρισμό»

Θεόδωρος Κ. Δημήτρουλας

**Σημαντικοί όροι:** αερομεταφορές, τουρισμός, τουριστική ζήτηση, εταιρίες χαμηλού κόστους, αεροδρόμια

### ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η παρούσα εργασία υποβάλλεται για το Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Διοίκηση Επιχειρήσεων – Μάνατζμεντ Τουρισμού, του Πανεπιστημίου Πειραιώς. Πραγματεύεται την συμβολή του κλάδου των αερομεταφορών στον Τουρισμό.

Στο πρώτο κεφάλαιο ορίζεται ο τουρισμός και προσεγγίζονται θεωρητικά η σημασία του και τα χαρακτηριστικά της ζήτησής του. Στο ίδιο κεφάλαιο αναλύονται οι λόγοι της εξάπλωσης των αερομεταφορών, η μεγάλη συνεισφορά τους στην παγκόσμια οικονομία, η φορολογική αντιμετώπισή τους, οι περιβαλλοντικές προκλήσεις που αντιμετωπίζουν, ο ρόλος τους στην ανάπτυξη και οι στόχοι που πρέπει να επιτευχθούν στο μέλλον.

Στο δεύτερο κεφάλαιο εξετάζεται ο τρόπος με τον οποίο οι αερομεταφορές και ο τουρισμός αλληλεπιδρούν σε παγκόσμιο επίπεδο. Αναφέρονται τα στάδια της διαδικασίας σχεδιασμού των μεταφορών ώστε να μπορούν στη συνέχεια να προσδιοριστούν αριθμητικά οι μελλοντικές τάσεις για τις αερομεταφορές των τουριστών παγκοσμίως, το 2020. Ένα ουσιαστικό κομμάτι στον τομέα των αερομεταφορών αποτελούν οι εταιρίες χαμηλού κόστους (low-cost carriers) που συνεισφέρουν κατά πολύ στην παγκόσμια τουριστική κίνηση και αναπτύσσονται συνεχώς παρά το ασταθές οικονομικό περιβάλλον και τα προβλήματα των μεγάλων αεροπορικών εταιριών. Αναλύονται τα βασικά χαρακτηριστικά τους, οι συνήθειες πρακτικές τους, η πορεία τους διαχρονικά και εκτιμάται η μελλοντική επιρροή τους στην τουριστική κίνηση.

Στο τρίτο κεφάλαιο προσεγγίζεται η συμβολή των αερομεταφορών στον Ελληνικό τουρισμό. Εισαγωγικά, εξετάζεται η γενικότερη συνεισφορά των μεταφορών στον Ελληνικό τουρισμό και μετέπειτα αναλύεται ο βαθμός που οι αερομεταφορές επηρεάζουν το Ελληνικό τουριστικό προϊόν. Παρουσιάζονται οι τελευταίες εξελίξεις, οι αδυναμίες των αερομεταφορών όσον αφορά τον Ελληνικό χώρο και δίνεται έμφαση στην συμβολή του αεροδρομίου του Ηρακλείου στην συνολική αεροπορική τουριστική ζήτηση της χώρας μας. Επιπροσθέτως, γίνεται προσπάθεια να εξηγηθεί ο ρόλος των εταιριών χαμηλού κόστους στην Ελληνική περιφέρεια, το εγχώριο καθεστώς της επίγειας εξυπηρέτησης και συγκρίνονται η Ελλάδα και οι ανταγωνίστριες της χώρες υποδοχής τουριστών ως προς τις αεροπορικές υπηρεσίες.

Τέλος, παρατίθενται τα συμπεράσματα που προκύπτουν από την ανωτέρω μελέτη και γίνονται προτάσεις για μεγαλύτερη μελλοντική συνεισφορά των αερομεταφορών στον Ελληνικό Τουρισμό, κάτι που θα δώσει νέες προοπτικές στη χώρα, παρά τις παρούσες δυσχερείς οικονομικές συνθήκες.

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Θα ήθελα να ευχαριστήσω θερμά τον επιβλέποντα καθηγητή μου, κ. Ε. Σαμπράκο για τις γνώσεις που μου μετέδωσε κατά τη διάρκεια της διδασκαλίας του, καθώς και για τη βοήθειά του στη συγγραφή της διπλωματικής μου εργασίας.

## ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ

ΠΙΝΑΚΑΣ	ΤΙΤΛΟΣ	ΣΕΛ.
Πίνακας 1.1	«Δείκτης Αεροπορικών Επιβαρύνσεων (1998)»	14
Πίνακας 2.1	«Συμμετοχή των διαφόρων χωρών του κόσμου στην Παγκόσμια τουριστική αγορά»	24
Πίνακας 3.1	«Τα 10 Ελληνικά αεροδρόμια με τις περισσότερες Διεθνείς Τουριστικές Αφίξεις το 2011»	39

## ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

ΔΙΑΓΡΑΜΜΑ	ΤΙΤΛΟΣ	ΣΕΛ.
Διάγραμμα 2.1	«Πρόβλεψη της παγκόσμιας τουριστικής κίνησης για τα έτη 2000 – 2020»	24
Διάγραμμα 3.1	«Εξέλιξη Επιβατικής Κίνησης στους Ελληνικούς Αερολιμένες 1978–2008»	41
Διάγραμμα 3.2	«Διεθνής επιβατική κίνηση ανά μήνα 1997 - 2006 (Αερολιμένας Ηρακλείου)»	45
Διάγραμμα 3.3	«Αριθμός Συνδεδεμένων Πόλεων με το Ηράκλειο 1997 – 2006»	45

## ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΧΗΜΑΤΟΣ

ΣΧΗΜΑ	ΤΙΤΛΟΣ	ΣΕΛ.
Σχήμα 2.1	«Μερίδιο αγοράς Ευρωπαϊκών LLCs, Μάρτιος 2006»	31

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Σελίδα

Περίληψη	
Ευχαριστίες	i
Κατάσταση Πινάκων	ii
Κατάσταση Διαγραμμάτων	ii
Κατάσταση Σχήματος	ii
<b>Κεφάλαιο 1<sup>ο</sup> Εισαγωγή στους Τομείς του Τουρισμού και των Αερομεταφορών</b>	<b>1</b>
1.1 Τουρισμός: Εξέλιξη, Σημασία, Σπουδαιότητα	2
1.2 Χαρακτηριστικά της Ζήτησης του Τουριστικού Προϊόντος	3
1.3 Επιρροή του Κλάδου των Αερομεταφορών στην Οικονομία	4
1.4 Οι Λόγοι της Εξάπλωσης των Αεροπορικών Μεταφορών	7
1.5 Αεροπορικές Εταιρίες και Ανταγωνισμός	8
1.6 Φορολογία των Αερομεταφορών	10
1.6.1 Περιβαλλοντικοί Φόροι	12
1.6.2 Αεροπορικές Επιβαρύνσεις	12
1.7 Αερομεταφορές και Ανάπτυξη	15
1.7.1 Πώς οι Αερομεταφορές Επηρεάζουν την Ανάπτυξη	15
1.7.2 Πώς Μπορεί η Βιωσιμότητα των Αερομεταφορών να Βελτιωθεί;	16
Βιβλιογραφία 1 <sup>ου</sup> Κεφαλαίου	18
<b>Κεφάλαιο 2<sup>ο</sup> Αερομεταφορές και Τουρισμός Διεθνώς</b>	<b>19</b>
2.1 Μεταφορές και Τουρισμός	20
2.2 Αερομεταφορές και Τουρισμός	20
2.3 Η Διαδικασία Σχεδιασμού των Μεταφορών	22
2.4 Οι Μελλοντικές Τάσεις στην Παγκόσμια Τουριστική Αγορά	23

2.5 Οι Εταιρίες Χαμηλού Κόστους (LLC) Διεθνώς	26
2.5.1 Έννοια και Βασικά Χαρακτηριστικά των Εταιριών Χαμηλού Κόστους	26
2.5.2 Συνήθεις Πρακτικές Εταιριών Χαμηλού Κόστους	28
2.5.3 Οι Εταιρίες Χαμηλού Κόστους στο Παρελθόν και Σήμερα	30
Βιβλιογραφία 2 <sup>ου</sup> Κεφαλαίου	33
<b>Κεφάλαιο 3<sup>ο</sup> Αερομεταφορές και Ελληνικός Τουρισμός</b>	35
3.1 Η Σημασία των Μεταφορών στον Ελληνικό Τουρισμό	36
3.2 Αερομεταφορές και Ελληνικός Τουρισμός	38
3.2.1 Περιφερειακά Αεροδρόμια στην Ελλάδα – Η Περίπτωση του Ηρακλείου	44
3.2.2 Η Επίγεια Εξυπηρέτηση	46
3.2.3 Η Ανάπτυξη των Εταιριών Χαμηλού Κόστους (LCC) στην Ελληνική Περιφέρεια Προτάσεις και Συμπεράσματα	47
3.3 Προτάσεις και Συμπεράσματα	52
Βιβλιογραφία 3 <sup>ου</sup> Κεφαλαίου	56
<b>Συνολική Βιβλιογραφία</b>	58
Συνομογραφίες	61



**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1:**  
**ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟΥΣ ΤΟΜΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ**  
**ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

## 1.1 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ: ΕΞΕΛΙΞΗ, ΣΗΜΑΣΙΑ, ΣΠΟΥΔΑΙΟΤΗΤΑ

Τουρισμός είναι η κίνηση ταξιδιωτών από τόπο σε τόπο για αναψυχή, επίσκεψη αξιοθέατων έργων ή φυσικών τοπίων. Αυτή η μετακίνηση ταξιδιωτών δημιουργεί μια οικονομική δραστηριότητα που αποκαλείται τουριστική βιομηχανία.

Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί μια άνθιση διαφορετικών μορφών τουρισμού από τον τουρισμό αναψυχής. Αυτές οι μορφές τουρισμού ονομάζονται εναλλακτικός τουρισμός. Τέτοιες μορφές είναι: ο τουρισμός περιπέτειας, ο θρησκευτικός τουρισμός, ο αθλητικός τουρισμός, ο επαγγελματικός τουρισμός, ο ιαματικός τουρισμός κ.ά.

Ο τουρισμός με τη σύγχρονη του μορφή αποτελεί ένα οικονομικό και κοινωνικό φαινόμενο, η ανάπτυξη του οποίου μετά το τέλος των εχθροπραξιών του Β' Παγκόσμιου Πολέμου έχει προσελκύσει ολοένα και περισσότερο το ενδιαφέρον τόσο των αναπτυγμένων χωρών, όσο και των αναπτυσσομένων, δηλαδή αυτών που για ίδιους ή διαφορετικούς λόγους δεν έχουν κατορθώσει ακόμα να διακόψουν το φαύλο κύκλο της φτώχειας και της μιζέριας τους. Οι λόγοι είναι κατανοητοί. Αν και ο τουρισμός σε καμιά περίπτωση δεν μπορεί να αποτελέσει πανάκεια για την αντιμετώπιση όλων των οικονομικών και κοινωνικών προβλημάτων των χωρών που επιχειρούν να τον αναπτύξουν, έχει αποδειχτεί στην πράξη ότι κάτω από προϋποθέσεις μπορεί να συμβάλει σημαντικά στην οικονομική τους ανάπτυξη ή και μεγέθυνση. Αυτός άλλωστε είναι και ο λόγος που η ανάπτυξη του επιδιώκεται ολοένα και περισσότερο κυρίως από τις αναπτυσσόμενες χώρες.

Η αναπτυξιακή πορεία του τουρισμού τα τελευταία χρόνια σε παγκόσμιο επίπεδο υπήρξε ομολογουμένως εντυπωσιακή. Οι παράγοντες εκείνοι που συνέβαλαν σε αυτό ήταν κατά κύριο λόγο η αύξηση του εισοδήματος των ανθρώπων, ο περισσότερος ελεύθερος χρόνος στη διάθεση τους για διακοπές και ξεκούραση, η ραγδαία τεχνολογική εξέλιξη στα μέσα μαζικής μεταφοράς και ιδιαίτερα στα αεροπλάνα και τέλος η απλούστευση των διατυπώσεων εισόδου-εξόδου στις χώρες υποδοχής και φιλοξενίας τουριστών. Ειδικότερα σε ότι αφορά την εντυπωσιακή εξέλιξη των μεταφορικών μέσων, θα πρέπει να ειπωθεί ότι αυτά συνέβαλαν στο να αυξηθεί η εμβέλεια του διεθνούς τουρισμού, με την έννοια ότι με το πέρασμα του χρόνου ολοένα και περισσότεροι άνθρωποι επισκέπτονται πιο απομακρυσμένους τουριστικούς προορισμούς. Η τάση αυτή είχε σαν αποτέλεσμα να αλλάξουν βαθμιαία

οι κατευθύνσεις ροών του διεθνούς τουριστικού ρεύματος. Ας σημειωθεί ότι τόσο η εξέλιξη του τουρισμού σε μια δυναμικά αναπτυσσόμενη βιομηχανία, όσο και η τρέχουσα οικονομική σημασία του δεν πρέπει να αντιμετωπίζονται χωριστά, αλλά στο πλαίσιο του αυξανόμενου ενδιαφέροντος για τον τριτογενή τομέα, δηλαδή του τομέα των υπηρεσιών της οικονομικής δραστηριότητας μιας χώρας (Ηγουμενάκης Γ. Νίκος et al., 2004, σελ. 14).

## 1.2 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ

Ο τουρισμός είναι ένα ευαίσθητο και εύθραυστο προϊόν. Πολλές φορές επηρεάζεται από απρόβλεπτους και ανεξέλεγκτους παράγοντες όπως είναι οι πόλεμοι, οι κοινωνικές αναταραχές, τα περιβαλλοντικά επεισόδια κ.α. Σε οικονομικούς όρους τα χαρακτηριστικά του τουριστικού προϊόντος συνδυάζονται στα παρακάτω (Δημήτρουλας Θ., 2007, σελ. 9):

- Η ζήτηση του τουριστικού προϊόντος επηρεάζεται σημαντικά τόσο από τις μεταβολές που πραγματοποιούνται στη τιμή του όσο και αυτές που συμβαίνουν στο εισόδημα του τουρίστα – καταναλωτή. Ο καταναλωτής πάντα έχει την δυνατότητα να επιλέξει να πάει ή όχι διακοπές κάποιο χρόνο, επηρεαζόμενος από οικονομικούς, πολιτικούς ή άλλους λόγους.
- Το τουριστικό προϊόν είναι ένα εξαγόμενο προϊόν, όπως όλα τα άλλα προϊόντα που εξάγονται, χωρίς όμως να απολαμβάνει την ίδια μεταχείριση με αυτά.
- Η εμφάνιση νέων και ειδικών μορφών τουρισμού οδήγησε στη τμηματοποίηση της αγοράς η οποία έχει ως στόχο να προσεγγίσει περισσότερο τον τουρίστα – καταναλωτή και να ικανοποιήσει καλύτερα συγκεκριμένες ανάγκες – επιθυμίες του. Έτσι σήμερα το τουριστικό προϊόν, δεν είναι όπως γινόταν μέχρι πρόσφατα, δηλαδή κάποια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, αλλά κάποια συγκεκριμένη μορφή τουρισμού.
- Το τουριστικό προϊόν ακολουθώντας την τάση της διεθνοποίησης των οικονομιών πήρε τα τελευταία χρόνια περισσότερο διεθνοποιημένο χαρακτήρα. Έτσι εισήλθαν στην αγορά νέα προϊόντα και νέοι τουριστικοί προορισμοί, οι οποίοι μέχρι πρόσφατα δεν είχαν προσελκύσει το ενδιαφέρον του κοινού.
- Στην περίπτωση των άλλων προϊόντων, τα προϊόντα πηγαίνουν στον τόπο κατοικίας του καταναλωτή. Στην περίπτωση του τουριστικού προϊόντος ο καταναλωτής μετακινείται στον τόπο προσφοράς του τουριστικού προϊόντος.

- Επίσης στην περίπτωση των άλλων προϊόντων ο καταναλωτής έχει να επιλέξει μεταξύ ενός περιορισμένου σχετικά αριθμού. Αντίθετα το τουριστικό προϊόν προσφέρεται από ένα πολύ μεγαλύτερο αριθμό προμηθευτών έτσι οι καταναλωτές έχουν να επιλέξουν μεταξύ ενός πολύ μεγάλου αριθμού τόπων προορισμού.
- Στην περίπτωση του τουριστικού προϊόντος η αγορά γίνεται στον τόπο κατοικίας του τουρίστα ενώ η προσφορά στο τόπο εγκατάστασης του προμηθευτή.
- Οι καταναλωτές του τουριστικού προϊόντος είναι ξένοι. Οι κυβερνήσεις λοιπόν των χωρών υποδοχής είναι λιγότερο ευαίσθητες σε διάφορες πολιτικές οι οποίες έχουν αντιλαϊκό χαρακτήρα. Για παράδειγμα πιο εύκολα επιβάλλουν φόρους στο τουριστικό προϊόν αφού δεν φοβούνται το πολιτικό κόστος που συνεπάγεται αυτή η πολιτική, επειδή οι τουρίστες δεν ψηφίζουν όπως κάνουν οι ντόπιοι φορολογούμενοι. Το φαινόμενο αυτό εξηγεί γιατί οι κυβερνήσεις αποτυγχάνουν να συνειδητοποιήσουν το οικονομικό κόστος που συνεπάγεται αυτή η πολιτική αφού οδηγεί σε λιγότερους τουρίστες, απώλεια θέσεων εργασίας και κλείσιμο ντόπιων επιχειρήσεων. Με άλλα λόγια, οι ντόπιοι φορολογούμενοι ψηφίζουν με το ψηφοδέλτιο στην κάλπη ενώ οι ξένοι ψηφίζουν με «τα πόδια» πηγαίνοντας σε άλλον προορισμό που επιβαρύνει λιγότερο το τουριστικό προϊόν.
- Ο τουρίστας δεν γνωρίζει εκ των προτέρων την ποιότητα των υπηρεσιών που θα του προσφερθεί. Αυτή εξαρτάται από την ποιότητα όλου του φάσματος των υπηρεσιών που θα έχει. Αν σε ένα στάδιο του φάσματος του πακέτου των υπηρεσιών η ποιότητα είναι χαμηλή τότε μπορεί το γεγονός αυτό να επηρεάσει την γενική εκτίμηση του τουρίστα για ολόκληρο το πακέτο. Ο τουρίστας δημιουργεί προσδοκίες με βάση τις πληροφορίες που συλλέγει. Στο τέλος λοιπόν του ταξιδιού ο τουρίστας «κάνει το λογαριασμό» κατά πόσον ικανοποιήθηκαν ή όχι οι προσδοκίες του, και αξιολογεί τη σχέση τιμής-ποιότητας (value of money).

### **1.3 ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ**

Όταν τον Δεκέμβριο του 1944, ο Franklin Roosevelt και οι ομότιμοί του υπέγραψαν την Συνδιάσκεψη του Σικάγου, η οποία περιέχει τους βασικούς κανόνες για την πολιτική αεροπορία, έδωσαν έμφαση στο ότι η μελλοντική πρόοδος της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας μπορεί να βοηθήσει και να προάγει την φιλία και την κατανόηση μεταξύ των κρατών και των ανθρώπων όλου του κόσμου.

Εξήντα και πλέον χρόνια αργότερα, αυτό το όραμα, έχει γίνει μια απτή πραγματικότητα, σε τέτοιο βαθμό που οι αερομεταφορές τώρα είναι αποδεκτές ως θεμελιώδες συστατικό της παγκόσμιας οικονομίας και αναντικατάστο στην καθημερινή ζωή των ανθρώπων -όπως είναι τα φάρμακα και οι τηλεπικοινωνίες- και απαραίτητα για την κοινωνική πρόοδο και την οικονομική ευημερία. Η αυξανόμενη διαθεσιμότητα οικονομικών αεροπορικών ταξιδιών έχει διευρύνει σημαντικά τον ρόλο των αερομεταφορών στην κοινωνία. Το αεροπορικό ταξίδι δεν αποτελεί πλέον πολυτέλεια. Η βιομηχανία των αερομεταφορών δεν έχει δημιουργήσει πλούτο μόνο στον ανεπτυγμένο κόσμο, αλλά έχει συνεισφέρει σημαντικά οφέλη και στις αναπτυσσόμενες οικονομίες, φέρνοντας στην επιφάνεια τις δυναμικές τους όσον αφορά το εμπόριο και τον τουρισμό.

Οι αερομεταφορές παρέχουν ζωτικά οικονομικά οφέλη:

- Οι αερομεταφορές παρέχουν το μοναδικό παγκόσμιο μεταφορικό δίκτυο, που είναι ουσιώδες για το παγκόσμιο εμπόριο και τον τουρισμό. Παίζουν ζωτικό ρόλο στην δημιουργία οικονομικής ανάπτυξης, ειδικά στις αναπτυσσόμενες χώρες.
- Οι αερομεταφορές μεταφέρουν πάνω από 2 δισεκατομμύρια επιβάτες ετησίως και το 40% των διηπειρωτικών εξαγόμενων αγαθών (σε αξία).
- Το 40% των διεθνών τουριστών ταξιδεύουν σήμερα αεροπορικώς.
- Η βιομηχανία των αερομεταφορών προσφέρει 5 εκατομμύρια άμεσες και 5,8 εκατομμύρια έμμεσες θέσεις εργασίας παγκοσμίως.
- Η παγκόσμια οικονομική συμβολή των αερομεταφορών (άμεση και έμμεση) εκτιμάται σε 2.960 δισεκατομμύρια δολάρια, που αντιστοιχούν στο 8% του παγκόσμιου Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ).
- Οι 900 αεροπορικές εταιρίες του πλανήτη έχουν συνολικό στόλο σχεδόν 22.000 αεροσκαφών (ICAO, 2004). Εξυπηρετούν περίπου 1.670 αεροδρόμια (ACI, 2005) μέσω ενός μεταφορικού δικτύου αρκετών εκατομμυρίων χιλιομέτρων που διευθύνεται από 160 παρόχους υπηρεσιών αεροπορικής πλοήγησης (CANSO, 2005).
- Το 25% των πωλήσεων όλων των εταιριών εξαρτώνται από τις αερομεταφορές. Το 70% των επιχειρήσεων αναφέρουν το ότι εξυπηρετούν μεγαλύτερη αγορά είναι βασικό όφελος της χρήσης των αεροπορικών υπηρεσιών.
- Οι αερομεταφορές έχουν ποσοστό πληρότητας από 65 ως 75%, που είναι υπερδιπλάσιο από αυτό των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών.

- Οι αερομεταφορές καλύπτουν πλήρως το κόστος υποδομής. Σε αντίθεση με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, συμμετέχουν άμεσα στον εθνικό πλούτο, μέσω της φορολογίας (ATAG, 2005, σελ. 2).

Τα υπάρχοντα δεδομένα αποδεικνύουν ότι η συνεχιζόμενη εξάπλωση των αεροπορικών ταξιδιών είναι απίθανο να έχουν σοβαρές αρνητικές επιπτώσεις στην οικονομική ανάπτυξη ή την απασχόληση. Το ακριβώς αντίθετο συμβαίνει, μπορούν να υπάρξουν σημαντικά οικονομικά πλεονεκτήματα που προκύπτουν από την τήρηση της περιβαλλοντικής νομοθεσίας και την άνοδο της ποιότητας ζωής. Αυτό αποδεικνύεται και από δύο μελέτες που δημοσιεύτηκαν το 1999 και αναφέρονται σ'αυτά τα ζητήματα, αλλά καταλήγουν σε διαφορετικά συμπεράσματα:

1. Η «Συνεισφορά της Αεροπορικών Μεταφορών στην οικονομία της Μεγάλης Βρετανίας» που ανατέθηκε στο Oxford Economic Forecasting (OEF) από τις μεγάλες Βρετανικές αεροπορικές εταιρίες. *και*
2. Η μελέτη «Οι Μεταφορές και η Οικονομία» (Transport and the Economy) που συντάχθηκε από την Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment (SACTRA). Παρ' ότι η γενική παρουσίαση της SACTRA σχετίζεται με οδικές μεταφορές, αυτή η αναφορά καταδεικνύει τον αντίκτυπο όλων των μεταφορικών μέσων.

1. Η μελέτη του OEF (Oxford Economic Forecasting)

Ο OEF συμφωνεί ότι υπάρχει σημαντική λειτουργική σχέση μεταξύ της οικονομικής ανάπτυξης και των αεροπορικών μεταφορών. Αυτή προκύπτει από:

- Την συνεισφορά που οι αεροπορικές μεταφορές έχουν από μόνες τους όσον αφορά την απασχόληση, την παραγωγή, τις εξαγωγές, την προστιθέμενη αξία, την ανάπτυξη και την συνεισφορά συναλλάγματος.
- Τον αντίκτυπο που οι αεροπορικές μεταφορές έχουν σε άλλες βιομηχανίες ως παράγοντας οικονομικής ανάπτυξης και αυξανόμενης παραγωγικότητας.

2. Η μελέτη της SACTRA

Η μελέτη της SACTRA παρουσιάστηκε το 1996 με σκοπό να «αναλογιστεί τις συνέπειες των μεταφορικών επιχειρηματικών σχεδίων και πολιτικών πάνω στην οικονομία, συμπεριλαμβάνοντας νέες υποδομές, αλλαγές στις τιμές, μέτρα για

αύξηση της ζήτησης και μέτρα για μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Οι ρίζες αυτής της μελέτης ανάγονται στη διαμάχη σχετικά με τους δρόμους και την οικονομία και αλλά η σχετικότητα της είναι πολύ ευρύτερη από τους δρόμους μόνο: «Οι αναφορές μας πάνε μακρύτερα από τα σχέδια για νέες υπεραστικές οδικές αρτηρίες και έτσι η Επιτροπή έχει σκοπό μια γενική προσέγγιση που αναφέρεται σε όλα τα μέσα της μεταφορικής επένδυσης ή της αναγκαίας πολιτικής και όλα τα μέσα».

Υπάρχει μια στατιστική συσχέτιση μεταξύ της αυξανόμενης μεταφορικής κίνησης και της οικονομικής ανάπτυξης αλλά αυτά δεν σημαίνει απαραίτητα ότι υπάρχει μια απλή σχέση όπου οι ανεπτυγμένες συγκοινωνιακές υποδομές οδηγούν αναγκαία σε περισσότερη οικονομική δραστηριότητα. Τα αυξανόμενα επίπεδα ταξιδιού μπορούν να έχουν σαν συνέπεια την οικονομική ανάπτυξη απ' ότι να συμβεί το αντίθετο (Whitelegg, 2000, σελ. 36).

#### **1.4 ΟΙ ΛΟΓΟΙ ΤΗΣ ΕΞΑΠΛΩΣΗΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ**

Η εξάπλωση των αεροπορικών μεταφορών δυναμώνει από την εξαίρεσή τους από τους φόρους. Δεν πληρώνουν φόρο στα καύσιμα. Δεν πληρώνουν ΦΠΑ. Οι αεροπορικές εταιρίες μόνο στην Μεγάλη Βρετανία έχουν 9 δις Στερλίνες απαλλαγή από φόρους (Sewill, B, 2003).

Αυτές οι απαλλαγές από φόρους έχουν μεγάλη συνεισφορά στις προβλέψεις για μείωση του κόστους πτήσεων. Αυτά τα μειούμενα κόστη είναι που οδηγούν στην τεράστια αύξηση της ζήτησης. Αν αυτές οι 9 δις Στερλίνες σταδιακά αφαιρεθούν μέσα σε 15 χρόνια, σύμφωνα με τα μοντέλα της Βρετανικής κυβέρνησης, το συνολικό κόστος των πτήσεων θα παραμείνει το ίδιο, αντί να πέσει και οι αεροπορικές μεταφορές θα επεκταθούν μόνο στους 313 εκατ. επιβάτες το έτος 2030, αντί για 500 εκατ.

Η ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών οφείλεται στις φθηνές τιμές: το επείγον ζήτημα είναι να δημιουργηθούν μηχανισμοί που θα αυξήσουν αυτές τις τιμές. Υπάρχει αυξανόμενη πολιτική επιθυμία για τέτοιους μηχανισμούς: φόροι εκπομπής ρύπων, εμπορίου καυσίμων, φόροι αναχώρησης και φόροι καυσίμων. Για παράδειγμα, το 2010 οι υπουργοί Οικονομικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ζήτησαν

ένα Ευρωπαϊκό φόρο αεροπορικών καυσίμων με σκοπό να εισπράξουν δισεκατομμύρια ανά έτος για να χρηματοδοτήσουν τους σκοπούς του Millennium Development προγράμματος. Αυτός ο φόρος θα μπορούσε επίσης να βοηθήσει να μειωθεί η μαζική μη βιώσιμη ανάπτυξη της αεροπορικής μεταφορικής βιομηχανίας και να μειωθεί σημαντικά η επιρροή της στη κλιματική αλλαγή.

Παρ' όλα αυτά, οι απαλλαγές φόρων βρίσκονται στην καρδιά της προγραμματισμένης εξάπλωσης τη αεροπορικής βιομηχανίας και έτσι η μεταφορική αεροπορική βιομηχανία κάνει εντατικά lobbying και μέχρι στιγμής έχει πετύχει αποτελεσματικά να σταματήσει την απαγόρευση των φορολογικών απαλλαγών. Αντιμέτωπη με φωνές ειδικά για αεροπορικούς φόρους, η μεταφορική αεροπορική βιομηχανία απαντάει με τη σειρά της αναφέροντας τέσσερεις κύριους ισχυρισμούς εναντίον της φορολόγησής της, που περιστρέφονται γύρω από την οικονομία και την ανταγωνιστικότητα.

Η βιομηχανία των αερομεταφορών ισχυρίζεται (Friends of The Earth, 2005):

- Οι αεροπορικές εταιρίες θα έχουν ανταγωνιστικό μειονέκτημα σε σχέση με άλλους μεταφορικούς τομείς
- Οι αεροπορικές εταιρίες χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα έχουν ανταγωνιστικό μειονέκτημα σε σχέση με τις εταιρίες από τις Η.Π.Α και άλλες χώρες.
- Οι αεροπορικές μεταφορές είναι κινητήριο δύναμη και ζωτικό κομμάτι της παγκόσμιας οικονομίας και έτσι δεν θα μπορούσε να φορολογηθεί, και
- Η φορολογία δεν θα είχε κανένα περιβαλλοντικό όφελος, έτσι δεν υπάρχει λόγος να διαμαρτύρονται γι'αυτό.

## **1.5 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΣ**

Υπάρχουν τρεις βασικοί ισχυρισμοί ενάντια στα όσα υποστηρίζουν οι αεροπορικές εταιρίες.

- Αγνοούν τα ευρύτερα οφέλη της αεροπορικής φορολογίας στο περιβάλλον και στους ανθρώπους, που επίσης οφελούν και την οικονομία.



Για παράδειγμα αν δεν παρθούν μέτρα για να μειωθεί η περιβαλλοντική ζημιά από τις αερομεταφορές, τότε υπάρχει μεγαλύτερη ζημιά στους ανθρώπους και στο περιβάλλον από την περιβαλλοντική αλλαγή: μεγαλύτερη αύξηση του επιπέδου της θάλασσας, πλυμμήρες, τυφώνες, ζημιές στις καλλιέργειες και ξηρασία.

- Αγνοούν τα ευρύτερα οφέλη σε άλλους τομείς της οικονομίας, έτσι έχουν μια ελλειπή οπτική των οικονομικών ωφελειών από τους φόρους.

Υπάρχουν ζητήματα ανταγωνισμού σε όλο το φάσμα της οικονομίας επίσης. Οι αερομεταφορές είναι απλά ένας τομέας της οικονομίας- δεν υπάρχουν πειστικοί λόγοι γιατί ο συγκεκριμένος και όχι άλλοι κλάδοι να μην εξαιρούνται από τη φορολογία καυσίμων. Οι 9 δις Στερλίνες είναι χρήματα που θα πρέπει να βρεθούν από άλλες πηγές -για παράδειγμα από φόρους εισοδήματος, εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία ή φόρους στα καύσιμα αυτοκινήτων. Οι άλλοι τομείς και οι πολίτες πληρώνουν περισσότερο γιατί οι αεροπορικές εταιρίες δεν πληρώνουν το μερίδιό τους.

- Συνηθίζουν να υπερβάλλουν όσον αφορά τις ανταγωνιστικές συνέπειες των φόρων εντός της δικής του βιομηχανίας.

Υπάρχουν δύο στοιχεία πάνω σ'αυτή την άποψη:

**α)** Ισχυρισμοί ότι θα ήταν άδικο να συγκρίνουμε την αεροπορική βιομηχανία με τους άλλους μεταφορικούς τομείς.

Για παράδειγμα, ο Ronan Anderson από Διεθνές Συμβούλιο Αεροδρομίων Ευρώπης, (Airports Council International Europe) λέει ότι: «να βάλουμε στο στόχαστρο την αεροπορία, μας βάζει σε ανταγωνιστικό μειονέκτημα σε σχέση με τις άλλες μορφές μεταφοράς» και ο Ulrich Schulte-Strathaus από τον Σύνδεσμο των Ευρωπαϊκών Αερογραμμών υποστηρίζει: «Συνεχίζουμε να λέμε στις εθνικές κυβερνήσεις στην Ευρώπη ότι ο τομέας των αερομεταφορών δεν είναι μια ατελείωτη πηγή για έσοδα από φόρους» (και οι δυο στις 16 Φεβρουαρίου 2005).

**β)** Ισχυρισμοί ότι θα ήταν άδικο εντός του αεροπορικού τομέα

Αυτή η άποψη ότι θα υπάρχουν ανταγωνιστικά οφέλη στις αερογραμμές από τις χώρες που δεν βάζουν φόρους. Είναι δύσκολο να ισχύσουν διεθνείς φόροι. Τα πρώτα βήματα προς αυτό, θα ήταν η φορολόγηση σε εθνικό ή Ευρωπαϊκό επίπεδο.

Σαν απάντηση, η βιομηχανία ισχυρίζεται ότι οποιαδήποτε μονόπλευρη πράξη (στην κατεύθυνση ενός διεθνούς συστήματος) θα πρέπει να αντιμετωπιστεί μιας και «αν βάλουμε φόρους σε Ευρωπαϊκό επίπεδο θα μπορούσε να επιδυνώσει την ανταγωνιστικότητα για τις αεροπορικές εταιρίες των χωρών της Ε.Ε» (Ronan Anderson, 2005).

## 1.6 ΦΟΡΟΛΟΓΙΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ο κλάδος των μεταφορών περιλαμβάνει τις εναέριες, τις οδικές και τις θαλάσσιες. Οι αερομεταφορές αποτελούν τον κυριότερο υποκλάδο. Επειδή η τιμή του αεροπορικού εισιτηρίου αποτελεί ένα σημαντικό μέρος του συνολικού κόστους του πακέτου, επομένως είναι σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει τις αποφάσεις του κοινού να κάνουν διακοπές ή όχι, παρατηρούμε συχνά έναν πόλεμο τιμών μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών. Οι τελευταίες, εκτός των άλλων επιβαρύνσεων, πρέπει να πληρώνουν μια ποικιλία φόρων και τελών στα αεροδρόμια. Ο στόχος λοιπόν, στην περίπτωση αυτή είναι να αποφευχθεί η πολλαπλή φορολόγηση του προϊόντος από περισσότερες από μια φορολογικές αρχές, όταν οι υπηρεσίες προσφέρονται σε περισσότερες από μια χώρα. Σύμφωνα με τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), αντικείμενο φορολογίας μπορεί να είναι:

- Τα πετρελαιοειδή, λιπαντικά και άλλες τεχνικές προμήθειες.
- Τα εισοδήματα αεροπορικών εταιρειών και εργαζομένων σε αυτές, καθώς και η περιουσία των εταιρειών.
- Οι πωλήσεις των αεροπορικών υπηρεσιών.
- Λοιπές επιβαρύνσεις από διάφορες υπηρεσίες.
- Τα τέλη που επιβάλλονται σε όλα σχεδόν τα αεροδρόμια είναι αυτά της προσγείωσης-απογείωσης, της παραμονής, της διαδρομής και της εξυπηρέτησης των επιβατών.

Η διεθνής πρακτική έχει δείξει ότι η φορολογία στη μεταφορά έχει επικεντρωθεί στα καύσιμα, το κόστος των οποίων μετακυλύεται στους πελάτες. Σε ορισμένες περιπτώσεις εισαγωγής νέου μεταφορικού εξοπλισμού (π.χ. τουριστικά λεωφορεία, μικρά αεροσκάφη, κ.λπ.), υπόκεινται σε σημαντικούς δασμούς μειώνοντας έτσι την ανταγωνιστικότητα της εγχώριας τουριστικής βιομηχανίας προς όφελος των ανταγωνιστών της.

Οι αεροπορικές και θαλάσσιες μεταφορές μέσα στην Ε.Ε. απαλλάσσονται από τους ειδικούς φόρους κατανάλωσης. Οι χώρες-μέλη της Ε.Ε., έχουν την επιλογή να

εξαιρέσουν τις σιδηροδρομικές μεταφορές και τις υδάτινες μεσόγειες μεταφορές ή μπορούν να επιβάλλουν μειωμένους συντελεστές.

Ο ΦΠΑ δεν επιβάλλεται στις αεροπορικές μεταφορές μέσα στην Ε.Ε., ενώ επιβάλλεται στις οδικές και σιδηροδρομικές μεταφορές. Οι επιβάτες φορολογούνται στη χώρα που γίνεται η μεταφορά. Αυτό σημαίνει ότι οι εταιρείες μεταφορών θεωρητικά υπόκεινται σε ΦΠΑ σε κάθε χώρα που γίνεται το ταξίδι. Οι χώρες-μέλη έχουν την ευχέρεια να αποφασίσουν για τον τρόπο που επιβάλλεται ο ΦΠΑ, καθώς και για το συντελεστή του. Αυτό έχει ως αποτέλεσμα οι συντελεστές ΦΠΑ να ποικίλουν από 25% στη Δανία έως 0% στο Ηνωμένο Βασίλειο. Μερικές χώρες επιβάλλουν το φόρο μόνο στους τουριστικούς πράκτορες που είναι εγκατεστημένοι στην επικράτειά τους, ενώ άλλες εφαρμόζουν προνομιακό καθεστώς για τους πράκτορες από ορισμένες άλλες χώρες. Το καθεστώς όμως αυτό δημιουργεί πολλά προβλήματα.

Το 1992 η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έκανε πρόταση σύμφωνα με την οποία να φορολογείται ο επιβάτης, όπως και τα προϊόντα, στη χώρα αναχώρησης. Δηλαδή, η έμμεση φορολογία να επιβάλλεται με βάση την αρχή του τόπου παραγωγής και όχι του τόπου προορισμού λόγω της κατάργησης των φορολογικών συνόρων μέσα στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Η πρόταση αυτή εξετάζεται ακόμη και φαίνεται ότι δεν πρόκειται να υιοθετηθεί εξαιτίας των προβλημάτων που θα προκύψουν για τις χώρες με αρνητικά εμπορικά ισοζύγια. Για το λόγο αυτό η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναζητά άλλες λύσεις στο πρόβλημα.

Οι μεταβολές που σημειώθηκαν στη φορολογία τουρισμού τα τελευταία χρόνια, επηρέασαν ιδιαίτερα τις αερομεταφορές. Σύμφωνα με τα στοιχεία της IATA, οι φόροι, οι επιβαρύνσεις και τα τέλη που επιβάλλονται στη βιομηχανία των αερομεταφορών, αυξήθηκαν δραματικά τα τελευταία χρόνια. Από 62 περιπτώσεις φόρων και άλλων επιβαρύνσεων που επεβάλλοντο στη βιομηχανία αυτή το 1989, ανέβηκαν στις 137 περιπτώσεις τον Σεπτέμβριο του 1997. Μια αύξηση δηλαδή πάνω από 120%, σε περίοδο μόλις επτά ετών (WTO, 1998).

Σύμφωνα με την IATA δύο περιπτώσεις έχουν ιδιαίτερο ενδιαφέρον:

- Πρώτον, υπάρχει ένα αυξανόμενο κόστος στην αεροπορική βιομηχανία το οποίο τελικά αντανακλάται στις υψηλότερες τιμές των εισιτηρίων και
- Δεύτερον, υπάρχει ένα δευτερεύον κόστος, το διοικητικό, το οποίο είναι υποχρεωτικό για την αεροπορική βιομηχανία. Το κόστος συλλογής και απόδοσης

των φόρων στις κυβερνήσεις. Το κόστος αυτό σε τελική ανάλυση μεταφέρεται στον καταναλωτή.

### 1.6.1 Περιβαλλοντικοί Φόροι

Η φορολογία αυτή είναι σχετικά καινούργια για τις περισσότερες χώρες και συνεπώς δεν υπάρχει μεγάλη εμπειρία για τις επιπτώσεις της. Εκτιμάται ότι επιβάλλονται περίπου 300 περιβαλλοντικοί φόροι. Η Δανία θεωρείται η πρωτοπόρος στο θέμα αυτό.

Μερικά χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων φόρων παρουσιάζονται παρακάτω:

- Στη Γερμανία επιβάλλεται περιβαλλοντικός φόρος στη διάθεση απορριμμάτων σε όλους τους κλάδους της βιομηχανίας φιλοξενίας (hospitality industry), περιλαμβανομένων των εστιατορίων, των ξενοδοχείων, των νοσοκομείων και των γηροκομείων. Η τροφή που παίρνεται στο σπίτι απαλλάσσεται από αυτόν τον φόρο.
- Στη Γαλλία επιβάλλεται φόρος «θορύβου» από το 1993. Ο φόρος αυτός εισπράττεται από κάθε αεροπλάνο που προσγειώνεται και τα έσοδά του διατίθενται για βοήθεια των κατοίκων που έχουν σπίτια γύρω από το αεροδρόμιο.
- Στη Νορβηγία επεβλήθη, το 1995, φόρος στην αεροπορική κυκλοφορία μεταξύ του Όσλο και τεσσάρων περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας, με στόχο να στρέψει τους επιβάτες να μετακινούνται με το σιδηρόδρομο. Μελέτη που πραγματοποιήθηκε έδειξε ότι, πράγματι, η αεροπορική κυκλοφορία μειώθηκε κατά 4%, η οδική αυξήθηκε κατά 2% και η σιδηροδρομική μόλις κατά 0,4% (Πατσουράτης Β., 2000, σελ. 36).

### 1.6.2 Αεροπορικές Επιβαρύνσεις

Οι αρχές του αεροδρομίου της Κοπεγχάγης έκαναν μια επισκόπηση των επιβαρύνσεων που επιβάλλονται σε 19 αεροδρόμια.

Οι επιβαρύνσεις υπολογίστηκαν για τρεις τύπους αεροπλάνων ως εξής:

- Τύπος 1: Μέγιστο βάρος αεροπλάνου 50 μετρικοί τόνοι και χωρητικότητα επιβατών 100 άτομα
- Τύπος 2: Μέγιστο βάρος αεροπλάνου 150 μετρικοί τόνοι

- Τύπος 3: Μέγιστο βάρος αεροπλάνου 350 μετρικοί τόνοι και χωρητικότητα επιβατών 350 άτομα.

Οι γενικές υποθέσεις που υιοθετήθηκαν κατά την επισκόπηση ήταν:

- Αριθμός επιβατών 65% της χωρητικότητας
- Χρόνος στάθμευσης: 2 ώρες
- Ελάχιστη εκπομπή θορύβου.

Οι επιβαρύνσεις υπολογίσθηκαν με βάση τα τέλη που ίσχυαν την 1η Απριλίου 1998. Προκειμένου να μετατραπούν τα εθνικά νομίσματα σε ECU χρησιμοποιήθηκε η επίσημη ισοτιμία της 1ης Απριλίου 1998. Οι επιβαρύνσεις περιλαμβάνουν τα τέλη προσγείωσης αεροπλάνων, εξυπηρέτησης επιβατών, παραμονής και χρήσης του αεροδρομίου. Στον Πίνακα 1.1 φαίνεται ότι η χώρα μας κατέχει την όγδοη θέση μεταξύ δεκαεννέα χωρών που περιλαμβάνει η έρευνα. Το συνολικό βάρος που επιβάλλεται στο αεροδρόμιο των Αθηνών ανήρχετο σε 9.541 ECU, το 1998 έναντι 7.301 της Μαδρίτης, και 6.237 ECU της Ρώμης.

**Πίνακας 1.1:** Δείκτης Αεροπορικών Επιβαρύνσεων (1998)  
 (διαβάθμιση 16 αεροδρομίων)  
 Πηγή: CPH 1998, Copenhagen Airports AIS, Airport Charges Survey.

Αεροδρόμιο	ECU	Δείκτης
1. Παρίσι	11.834	100
2. Άμστερνταμ	10.943	92
3. Βρυξέλλες (ώρες αιχμής)	10.489	89
4. Αμβούργο	9.814	83
5. Λισαβώνα	9.770	83
6. Ελσίνκι	9.614	81
7. Φρανκφούρτη	9.562	81
<b>8. ΑΘΗΝΑ</b>	<b>9.541</b>	<b>81</b>
9. Ζυρίχη	9.239	78
10. Στοκχόλμη	9.179	78
11. Λονδίνο (ώρες αιχμής)	8.761	74
12. Κοπεγχάγη	8.726	74
13. Όσλο	8.278	70
14. Βρυξέλλες (εκτός ωρών αιχμής)	7.898	67
15. Λονδίνο (LHR) (ώρες αιχμής)	7.301	62
16. Μαδρίτη	6.971	59
17. Λονδίνο (LHR) (εκτός ωρών αιχμής)	6.937	59
18. Δουβλίνο	6.521	55
19. Ρώμη	6.237	53

**Σημείωση:** Η διαβάθμιση των αεροδρομίων έγινε με την πρόσθεση των επιβαρύνσεων των τριών τύπων αεροπλάνων που αναφέρονται παραπάνω.  
 100=Το λιγότερο ανταγωνιστικό και 53=το περισσότερο ανταγωνιστικό αεροδρόμιο.

## 1.7 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΑΝΑΠΤΥΞΗ

Υπάρχουν πάνω από 300 ορισμοί για τη «βιώσιμη ανάπτυξη». Ο καθένας την αντιλαμβάνεται διαφορετικά. Σε κυβερνητικό επίπεδο πάντως, η βιώσιμη ανάπτυξη συχνά σημαίνει «...την ανάπτυξη που ικανοποιεί τις ανάγκες του παρόντος χωρίς να συμβιβάζει την ικανότητα των μελλοντικών αναγκών να ικανοποιηθούν τις δικές τους». Αυτός ο ορισμός υιοθετήθηκε από την Παγκόσμια Επιτροπή Περιβάλλοντος και Ανάπτυξης (Brundtland Commission) το 1987. Αυτός έχει ερμηνευτεί ευρέως, μιας και εκπληρώνει την συνεχή ισορροπία των κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών προκλήσεων.

Όπως κάθε άλλο μέσο μαζικής μεταφοράς που εξαρτάται στους περιορισμένους γήινους πόρους, η βιομηχανία των αερομεταφορών δεν μπορεί (στην παρούσα της μορφή) να λογαριάζεται σαν βιώσιμη για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα.

Η ζήτηση για αεροπορικές μεταφορές συνεχώς αυξάνεται και αν αυτή η ζήτηση πρέπει να εκπληρώσει τις ανάγκες όλων όλων των επιβατών, η κοινωνία πρέπει επίσης να αποδεχτεί τα κόστη της (θόρυβος, μόλυνση, κλιματική αλλαγή, ρίσκο, χρήση πηγών ενέργειας). Έτσι, αν οι αερομεταφορές θέλουν να συνεχίσουν να παίζουν το ρόλο τους στη παρούσα κατάσταση βιωσιμότητας, πιθανόν να πρέπει να πετύχουν μια ισορροπία των κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών προκλήσεων. Είναι επίσης ξεκάθαρο ότι θα πρέπει να επιτευχθούν όλες οι πρακτικές ευκαιρίες για να ελαχιστοποιηθούν όλα τα επώδυνα κόστη, αλλιώς οι αερομεταφορές δεν θα καταφέρουν την απαιτούμενη ισορροπία. Και αν η ισορροπία δεν επιτευχθεί, η κοινωνία θα αντιμετωπίσει μετά δύσκολες αποφάσεις σε σχέση με την παγκόσμια οικονομία και τις παγκόσμιες μετακινήσεις.

### 1.7.1 Πώς οι αερομεταφορές επηρεάζουν την ανάπτυξη

Οι αερομεταφορές έχουν διάφορα οφέλη σε σχέση με την ανάπτυξη που περιλαμβάνουν:

- Την ελευθερία μετακίνησης
- Την αναψυχή
- Την βελτίωση της υγείας μέσω της μείωσης της φτώχειας
- Τον πολιτισμικό εμπλουτισμό και διαφορετικότητα
- Την σημαντική απευθείας, δευτερεύουσα και έμμεση οικονομική βελτίωση

- Τις παγκόσμιες επιχειρηματικές σχέσεις

Επίσης οι αερομεταφορές έχουν και μειονεκτήματα που περιλαμβάνουν:

- Την εξάντληση των περιορισμένων πηγών ενέργειας
- Τον θόρυβο
- Την ατμοσφαιρική επιβάρυνση (ποιότητα αέρα, επιβάρυνση όζοντος, όξινη βροχή και κλιματική αλλαγή)
- Μόλυνση του νερού και της γης
- Παραγωγή απορριμμάτων
- Ατυχήματα

### **1.7.2 Πώς μπορεί η βιωσιμότητα των αερομεταφορών να βελτιωθεί;**

Προς το παρόν, η κοινωνική απαίτηση από τις αερομεταφορές είναι να εξυπηρετούν την ζήτηση για αεροπορική μετακίνηση. Αυτό υπονοεί μια συνεχιζόμενη αύξηση και όπως και προείπαμε, δεν είναι πιθανόν να γίνουν οι αερομεταφορές βιώσιμες για πολύ μεγάλο χρονικό διάστημα ακόμα, αλλά μπορούν να γίνουν πολλά για να βελτιωθεί η βιωσιμότητά τους που περιλαμβάνουν τα παρακάτω

( <http://www.eurocontrol.int> ) :

- Να εξασφαλίσουν την ασφάλεια
- Να χρησιμοποιήσουν αποτελεσματικά την μέγιστη διαθέσιμη χωρητικότητα των αεροπλάνων
- Να συνεργαστούν για να πετύχουν ένα κοινό όραμα για περισσότερο βιώσιμες αερομεταφορές
- Να πάρουν αποφάσεις που βασίζονται στην θετικότερη ισορροπία μεταξύ κοινωνικών, οικονομικών και περιβαλλοντικών ζητημάτων
- Να υπηρετήσουν την ανάγκη για μετακίνηση με ένα τρόπο όπου το μέγιστο κοινό όφελος θα αυξηθεί, ικανοποιώντας τις ανάγκες των συμφεροντούχων (stakeholders)
- Να χρησιμοποιήσουν κάθε ευκαιρία για να ελαχιστοποιήσουν τις επώδυνες συνέπειες και την χρήση πηγών ενέργειας και να χρησιμοποιήσουν πιο εξελιγμένα τεχνολογικά συστήματα και εξοπλισμό



- Να βάλουν σαν στόχο προσπάθειες όπου θα παράξουν τη μέγιστη βελτίωση για στην ποιότητα ζωής των πολιτών
- Να επενδύσουν στη συνεχή έρευνα, εκπαίδευση και συνειδητοποίηση
- Να αγνοήσουν τις συγκρουόμενες νομοθεσίες και πολιτικές.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 1ου ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ**

### **Ελληνική (Βιβλίο- Εργασία)**

1. Ηγουμενάκης Γ. Νίκος, Κραβαρίτης Ν. Κώστας 2004, «Τουρισμός, Βασικές Έννοιες», Intro Books, Αθήνα.
2. Δημήτρουλας Θ. 2007, «Ξενοδοχειακό Marketing: Λειτουργία Ανάπτυξης των Τουριστικών Επιχειρήσεων», Πτυχιακή Εργασία, ΤΕΙ Λάρισας.
3. Πατσουράτης Β. 2000, «Η φορολογική επιβάρυνση του Τουριστικού Προϊόντος», Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Μελέτη για λογαριασμό του ΣΕΤΕ.

### **Ξενόγλωσση (Βιβλία - Μελέτες)**

1. ACI (Airports Council International), 2005, figure.
2. Anderson Ronan, 16 February 2005, ACIE (Airports Council International Europe).
3. ATAG (Air Transport Action Group), 2005, "The Economic & Social Benefits of Air Transport".
4. CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation), estimation, 2005.
5. Copenhagen Airports A/S, (1998), Airport Charges Surrey.
6. ICAO, (International Civil Aviation Organization), Annual Report of the Council, 2004.
7. Whitelegg John 2000, "Aviation: the social, economic and environmental impact of flying", Ashden Trust, London.
8. WTO, Tourism Taxation, Madrid, 1998.

### **Ηλεκτρονικές πηγές (Μελέτες- Άρθρα)**

1. Sewill, B, 2003, The Hidden Cost of Flying. Aviation Environment Federation. <<http://www.airportwatch.org.uk/publications/Hidden%20Cost%20Final.pdf>> (viewed 26 June 2012 <dead link 14 November 2012>).
2. Friends of The Earth, May 2005, <[http://www.foe.co.uk/resource/briefings/aviation\\_and\\_the\\_economy.pdf](http://www.foe.co.uk/resource/briefings/aviation_and_the_economy.pdf)> (viewed 14 November 2012).
3. <[http://www.eurocontrol.int/environment/public/standard\\_page/aviation\\_sustainability.html](http://www.eurocontrol.int/environment/public/standard_page/aviation_sustainability.html)> (viewed 26 October 2012).

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2:**

**ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΔΙΕΘΝΩΣ**

## 2.1 ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Όπως έχουμε ήδη αναφέρει, το τουριστικό προϊόν καταναλώνεται μόνο στον τόπο που διατίθεται από τους προμηθευτές του, με αποτέλεσμα η μεταφορά να αποτελεί απαραίτητη προϋπόθεση για τη διάδοσή του. Η παράλληλη ανάπτυξη αμφοτέρων των κλάδων και οι ισοβαρείς τους σχέσεις μπορούν να έχουν καθοριστική συμβολή στην βελτίωση της ποιότητας, στην ανταγωνιστική τιμολόγηση και στον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος μιας χώρας. Η μεταφορά αυτή καθ' αυτή μπορεί να αποτελέσει ελκυστικό τμήμα του τουριστικού προϊόντος, ενώ αντιθέτως η χαμηλή ποιότητα ή το υψηλό κόστος της μεταφοράς επιδρούν αρνητικά στη ζήτηση για μεταφορικές και κατά συνέπεια για τουριστικές υπηρεσίες. Στην συγκεκριμένη περίπτωση, η μεταφορά όχι μόνο δεν συμβάλλει στην τουριστική ανάπτυξη αλλά λειτουργεί ως ανασταλτικός παράγοντας στον κλάδο (Σαμπράκος Ε., 1999, σελ. 27).

Οι μεταφορές αποτελούν ουσιώδη συνιστώσα της οικονομίας. Αντιπροσωπεύουν το 7,2% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος για τις 27 χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε), ενώ το αντίστοιχο ποσό για την γεωργία είναι πολύ μικρότερο (3%). Ο κλάδος των αερομεταφορών απασχολεί στην Ε.Ε (των 27 χωρών) 8,8 εκατομμύρια άτομα (1,8% του συνολικού πληθυσμού της Ε.Ε). Οι δαπάνες για μεταφορές αποτελούν σοβαρή συνιστώσα των δαπανών ενός νοικοκυριού με ποσοστό συμμετοχής 13,6% στις συνολικές δαπάνες ενός νοικοκυριού για τις χώρες της Ε.Ε (1.800 ευρώ ετησίως), 8,5% για τη χώρα μας (900 Ευρώ ετησίως), 8,8% για την Ιαπωνία και 15,2 % για τις ΗΠΑ. Ακόμη οι μεταφορές απορροφούν σημαντικό ποσοστό της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας, 30,6% για τις χώρες της Ε.Ε και 39,6% για την Ελλάδα (Ευρωπαϊκή Επιτροπή, 2008).

## 2.2 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Η βιομηχανία του Τουρισμού και των Αερομεταφορών είναι μεταξύ τους συμπληρωματικές. Ο Τουρισμός εξαρτάται από τις μεταφορές για να προσελκύσει επισκέπτες, ενώ η μεταφορική βιομηχανία εξαρτάται στον τουρισμό για να δημιουργήσει ζήτηση για τα προϊόντα της. Η ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας αντανακλάται άμεσα στις αερομεταφορές. Τα τελευταία 25 χρόνια, ο αριθμός των διεθνών τουριστών έχει υπερδιπλασιαστεί. Η εξάπλωση του διεθνούς τουρισμού έχει μεγάλο αντίκτυπο στις αρχές της γεωγραφίας των μεταφορών.

Η μεταφορές είναι το αίτιο και το αποτέλεσμα της ανάπτυξης του τουρισμού. Κατ' αρχήν, οι προηγμένες παροχές έχουν εξελίξει τον τουρισμό, και η εξάπλωση του τουρισμού έχει εξελίξει τις μεταφορές. Η προσβασιμότητα είναι η κύρια λειτουργία πίσω από την βάση των τουριστικών μεταφορών. Για να έχουν πρόσβαση στις περιοχές για τις οποίες ενδιαφέρονται περισσότερο, οι τουρίστες θα χρησιμοποιήσουν οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς. Παρ' όλα αυτά, οι αερομεταφορές είναι το βασικό μέσο για τον διεθνή τουρισμό και παίζουν κυρίαρχο ρόλο στις ενδοπεριφερειακές μετακινήσεις των τουριστών, που συνήθως περιλαμβάνουν μακρινά ταξίδια. Οι δείκτες ανάπτυξης της διεθνούς αεροπορικής κίνησης ταυτίζονται με τους δείκτες ανάπτυξης του διεθνούς τουρισμού. Τα δελεαστικά πακέτα ταξιδίων και η ανταγωνιστική αεροπορική τιμολόγηση προσελκύουν όλο και περισσότερους τουρίστες καθημερινά, με συνέπεια και οι δύο βιομηχανίες να εξαπλώνονται με γρήγορο ρυθμό.

Η μεταφορική πολιτική και οι αποφάσεις των κυβερνήσεων μπορούν να επιφέρουν μεγάλες διαφορές στους προορισμούς που είναι διαθέσιμοι για τους τουρίστες. Οι αερομεταφορές δεν αποτελούν μόνο ένα μέσο μεταφοράς, αλλά έχουν βάλει σε νέα διάσταση και τον γεωγραφικό παράγοντα των αποστάσεων. Οι πιο απόμακρες περιοχές τώρα μπορούν να είναι επισκέψιμες και κάθε ταξίδι ανά τον κόσμο μπορεί να μετρηθεί ανάλογα με τις ώρες ταξιδιού. Με jet που μπορούν να φτάσουν τα 1950 χλμ/ώρα, ο διεθνής τουρισμός δεν αποτελεί πλέον μια εξουθενωτική περιπέτεια.

Περίπου 6.7 εκατομμύρια θέσεις εργασίας παγκοσμίως στην τουριστική βιομηχανία υποστηρίζονται από τις δαπάνες των ξένων τουριστών που καταφθάνουν αεροπορικώς. Λαμβάνοντας υπ' όψη τους υπερπόντιους επισκέπτες και το εργατικό δυναμικό που απασχολείται, μπορεί κάποιος να πει ότι η «μεγάλη βιομηχανία των Ταξιδίων και του Τουρισμού» είναι πράγματι τεραστίου μεγέθους. Για να γίνει περισσότερο κατανοητό πόσο μεγάλη είναι η βιομηχανία των αερομεταφορών και το μερίδιο αγοράς της, θα αναφερθεί ένα χαρακτηριστικό παράδειγμα: Οι American Airlines γλιτώνουν US\$40.000 ετησίως, αφαιρώντας μια ελιά από κάθε σαλάτα που σερβίρεται στην πρώτη θέση μόνο (<http://pin2spu.blogspot.com>).

## 2.3 Η ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ ΣΧΕΔΙΑΣΜΟΥ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Ο «Σχεδιασμός» αποτελεί την απόδοση στα Ελληνικά του Αγγλικού όρου Planning. Αποτελεί μια σύνθετη διαδικασία που έχει σαν στόχο την καθιέρωση σειράς ενεργειών και μέτρων για την αλλαγή της μορφής του συστήματος των Μεταφορών, ή τμημάτων του, από αυτή που υπάρχει σήμερα, σε κάποια άλλη στο μέλλον με βάση συγκεκριμένους στόχους και κριτήρια. «Σχεδιάζουμε» για μια χρονική στιγμή στο μέλλον που λέγεται έτος-στόχος και είναι συνήθως 10-20 χρόνια από σήμερα.

Τα στάδια της διαδικασίας Σχεδιασμού μπορούν να διακριθούν στα παρακάτω τέσσερα:

1. *Συλλογή και ανάλυση στοιχείων* για την υπάρχουσα κατάσταση δηλαδή τις συνθήκες και τα χαρακτηριστικά των μετακινήσεων στην περιοχή μελέτης, την κατανομή τους στο χώρο κτλ.
2. *Πρόβλεψη της μελλοντικής ζήτησης* για μετακινήσεις στην περιοχή μελέτης. Στο στάδιο αυτό γίνεται μια εκτίμηση του είδους, του αριθμού, του τρόπου πραγματοποίησης κλπ., των μετακινήσεων για το «έτος-στόχος» στο μέλλον που μπαίνει σαν χρονικό σημείο αναφοράς για το Σχεδιασμό.
3. *Διαμόρφωση εναλλακτικών ενεργειών*, έργων και μέτρων για ικανοποίηση της ζήτησης που προβλέπεται, και τους στόχους που έχουν τεθεί. Τα εναλλακτικά αυτά έργα και ενέργειες αποτελούν τα λεγόμενα «Σενάρια».
4. *Αξιολόγηση των εναλλακτικών αυτών ενεργειών και μέτρων και επιλογή των* προσφορότερων, που αποτελούν και την τελική πρόταση της διαδικασίας Σχεδιασμού.

Βασικό τμήμα της διαδικασίας Σχεδιασμού των Μεταφορών είναι η *πρόβλεψη της μελλοντικής ζήτησης* για τις κάθε είδους μετακινήσεις στην περιοχή μελέτης. Η διαδικασία της πρόβλεψης περιλαμβάνει επίσης τέσσερα βασικά στάδια, τα εξής (Γιαννόπουλος Γ., 2002, σελ. 19-20):

- α. *Γένεση των μετακινήσεων (Trip Generation)* με αντικειμενικό σκοπό την εξακρίβωση του συνολικού αριθμού επιθυμιών μετακινήσεων προς και από κάθε μικρότερο υποτμήμα στο οποίο χωρίζεται η περιοχή μελέτης (που λέγεται «κυκλοφοριακή ζώνη»).
- β. *Κατανομή των μετακινήσεων (Trip Destination)* όπου γίνεται η εκτίμηση της προέλευσης και του προορισμού των μετακινήσεων δηλαδή η κατανομή τους στο χώρο, ανάμεσα στα διάφορα υποτμήματα της περιοχής μελέτης (κυκλοφοριακών ζωνών).

- γ. Καταμερισμός μετακινήσεων κατά μέσο (modal split) δηλαδή ο διαχωρισμός τους κατά το είδος του μεταφορικού μέσου που θα χρησιμοποιηθεί και,
- δ. Καταμερισμός στο δίκτυο (trip or traffic assignment) όπου εκτιμώνται οι διαδρομές που θα ακολουθηθούν, και βρίσκονται οι κυκλοφοριακοί φόρτοι στα επί μέρους τμήματα του δικτύου του μεταφορικού μέσου που εξετάζεται (και για το οποίο μεταφορικό δίκτυο έχουν υπολογιστεί οι προβλεπόμενες μετακινήσεις από το προηγούμενο στάδιο).

Τα παραπάνω στάδια αντιστοιχούν χαρακτηριστικά στη φυσιολογική σειρά λήψης των αποφάσεων σχετικά με τις μετακινήσεις ανθρώπων ή αγαθών, δηλαδή:

- α. αν θα γίνει η μετακίνηση ή όχι (γένεση μετακινήσεων)
- β. που θα πάει, δηλαδή σε ποιο σημείο της περιοχής θα πάει (κατανομή μετακινήσεων).
- γ. πώς θα πάει, δηλαδή ποιο μεταφορικό μέσο θα χρησιμοποιηθεί (καταμερισμός κατά μέσο) και,
- δ. από που θα πάει, δηλαδή ποια διαδρομή θα ακολουθηθεί (καταμερισμός στο δίκτυο).

## **2.4 ΟΙ ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΕΣ ΤΑΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΠΑΓΚΟΣΜΙΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ**

Η ταξιδιωτική και τουριστική βιομηχανία απασχολούν 72 εκατομμύρια ανθρώπους παγκοσμίως. Οι δαπάνες για τον τουρισμό παγκοσμίως εκτιμώνται σε σχεδόν US\$ 3 τρισεκατομμύρια. Ο τουρισμός ευθύνεται άμεσα για το 3,8% του παγκοσμίου ΑΕΠ και προβλέπεται να διατηρήσει την ανάπτυξή του μέχρι το 2014, χρονιά κατά την οποία το Παγκόσμιο Συμβούλιο Ταξιδιών και Τουρισμού, (World Travel and Tourism Council) προσδοκά η αλληλένδετη αυτή βιομηχανία να απασχολεί περισσότερους από 84 εκατομμύρια ανθρώπους παγκοσμίως (WTTC, 2011).

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (WTO) εκτιμά ότι ο διεθνής τουρισμός θα συνεχίσει να αυξάνεται με ρυθμό 4% ετησίως. Σύμφωνα με προβλέψεις του, το σύνολο των αφίξεων αλλοδαπών (International) τουριστών προβλέπεται να προσεγγίσουν το 1,56 δισεκατομμύριο για το 2020. Την ίδια χρονιά η Ευρώπη θα παραμένει ο πιο δημοφιλής προορισμός, με ετήσιο ρυθμό αύξησης 3%, αλλά το μερίδιό της θα πέσει από το 60 % το 1995 στο 46 %, σε όφελος περιοχών της Ανατολικής Ασίας και του Ειρηνικού Ωκεανού. Τα μακρινά ταξίδια θα αυξηθούν ελαφρώς γρηγορότερα από τα ενδοπεριφερειακά και θα αυξήσουν το μερίδιό τους από το 18 % το 1995 στο 24 % (<http://pin2spu.blogspot.com>). Προβλέπεται ότι 717

εκατομμύρια αφίξεις διεθνών τουριστών θα έχουν για προορισμό την Ευρώπη το 2020.

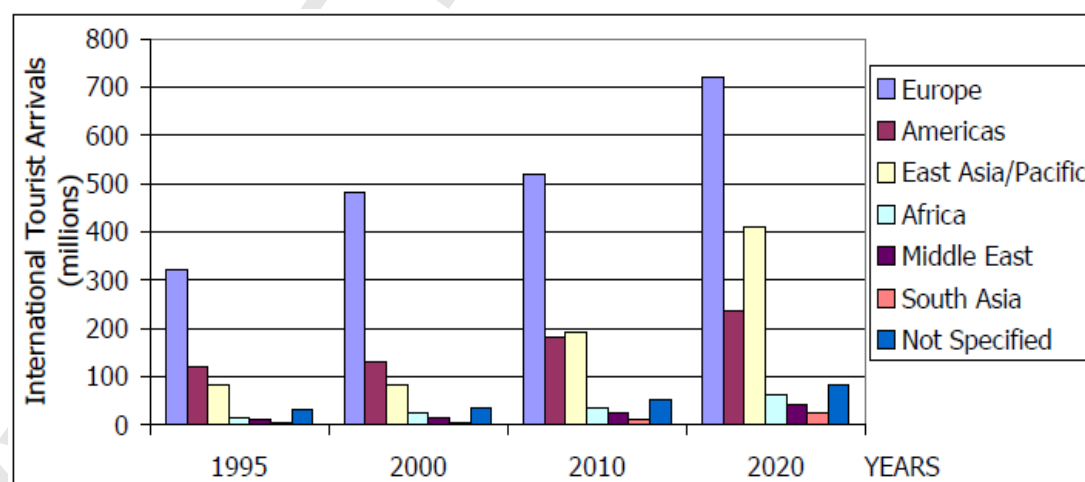
Σύμφωνα με τον ΟΟΣΑ, η Ευρώπη και οι Μεσογειακές χώρες εξακολούθησαν να είναι οι πιο δημοφιλείς τουριστικοί προορισμοί για το διάστημα 1995-2005. Την δεκαετία 2000-10 η Ευρώπη απορρόφησε το 50 - 55% των παγκόσμιων τουριστικών ταξιδιών (Πίνακας 2.1)

**Πίνακας 2.1:** Συμμετοχή των διαφόρων χωρών του κόσμου στην Παγκόσμια τουριστική αγορά.

Πηγή: ΟΟΣΑ

	1990 (%)	2000 (%)	2010 (%)
Ευρώπη	62,6	56,3	50,8
Αμερική	20,4	22,2	22,1
Μέση Ανατολή	1,5	1,7	1,9
Αφρική	3,3	3,6	3,8
Νοτιοανατολική Ασία	0,7	0,9	1,1
Ασία / Ειρηνικός	11,5	15,3	20,3

Η Ευρώπη κατείχε το 62,6% στην παγκόσμια τουριστική αγορά το 1990, και το ποσοστό αυτό καθήλθε στο 50,8% το 2010. Αναμένεται μια εντυπωσιακή αύξηση του διεθνούς τουρισμού (σε απόλυτους αριθμούς), με την Ευρώπη πάλι να πρωταγωνιστεί στις διεθνείς αφίξεις (Διάγραμμα 2.1)



**Διάγραμμα 2.1:** Πρόβλεψη της παγκόσμιας τουριστικής κίνησης για τα έτη 2000 - 2020.

Πηγή: WTO



Ο ρυθμός αύξησης των αφίξεων τουριστών στην Δυτική Ευρώπη αναμένεται να είναι ο μικρότερος στην Ευρώπη και προορισμοί προς την Κεντρική και Ανατολική Ευρώπη αναμένεται να προσελκύσουν το μεγαλύτερο μερίδιο στην Ευρωπαϊκή τουριστική αγορά. Μεγάλη επίσης αύξηση του μέσου ετήσιου ποσοστού αφίξεων αναμένεται για τα κράτη της Νοτιοανατολικής Ευρώπης που εκμεταλλεύονται τουριστικά τη Μεσόγειο θάλασσα. Τα κράτη της Μεσογείου αναμένεται να υποδεχθούν περίπου 346 εκατομμύρια τουρίστες το έτος 2020 και θα αποτελούν πηγή προσέλκυσης του 22% περίπου της παγκόσμιας τουριστικής κίνησης. Η χώρα με το μεγαλύτερο μερίδιο υποδοχής τουριστών στην Ευρώπη είναι η Γαλλία, όπου αναμένεται 106 εκατομμύρια διεθνείς τουρίστες να την επισκεφθούν το 2020.

Στις 11 χώρες των Βαλκανίων αναμένεται να προσκεκλυθούν 79 εκατομμύρια διεθνείς τουρίστες (το 2020) με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 4,6%, ο οποίος αποτελεί τον μεγαλύτερο της Ευρώπης. Οι σημαντικότεροι τουριστικοί προορισμοί στα Βαλκάνια αναμένεται να είναι η Ελλάδα, η Τουρκία, η Βουλγαρία, η Ρουμανία και η Κροατία, με μερίδιο αγοράς πάνω από 92% του συνολικού τουριστικού προϊόντος στα Βαλκάνια.

Η Ευρώπη αποτελεί σημαντική πηγή προέλευσης τουριστών και προβλέπεται ότι 729 εκατομμύρια τουρίστες θα μετακινηθούν από την Ευρώπη προς διάφορους τουριστικούς προορισμούς το έτος 2020, με μέσο ετήσιο ρυθμό αύξησης 4,1%. Το 1995 η Ευρώπη αποτελούσε το 55% της παγκόσμιας τουριστικής αγοράς και αναμένεται το 2020 να αποτελεί το 47% αντίστοιχα. Η Δυτική Ευρώπη αποτελεί την μεγαλύτερη πηγή προέλευσης τουριστών με κυριότερους προορισμούς την Νοτιοανατολική Ευρώπη και τις χώρες της Μεσογείου.

Αντίστοιχα οι δαπάνες προβλέπεται να παρουσιάσουν μεγαλύτερη ποσοστιαία αύξηση από αυτή του αριθμού ταξιδιών. Αυτό είναι αποτέλεσμα του αυξανόμενου μεριδίου των μακρινών ταξιδιών, όπου η μέση τουριστική δαπάνη είναι πολύ υψηλότερη (λόγω περισσότερων ωρών ταξιδιών). Οι διανυκτερεύσεις στο εξωτερικό εκτιμάται ότι θα παρουσιάσουν σχετικά μικρότερη αύξηση από αυτή των ταξιδιών, που οφείλεται κυρίως στο ότι τα ταξίδια από χώρες των οποίων ο μέσος όρος διάρκειας των ταξιδιών είναι μεγάλος, εκτιμάται να αυξηθούν σημαντικά (WTO, 2000).

## 2.5 ΟΙ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ (LLC) ΔΙΕΘΝΩΣ

### 2.5.1 Έννοια και βασικά χαρακτηριστικά των εταιριών χαμηλού κόστους

Μια αεροπορική εταιρία χαμηλού κόστους (Low Cost Carrier ή No-frill carrier) είναι μια αεροπορική εταιρία που έχει γενικά χαμηλότερες τιμές ναύλων και λιγότερες ανέσεις. Για να αναπληρώσει τα έσοδα που χάνονται λόγω των μειωμένων τιμών εισιτηρίων, η αεροπορική εταιρία μπορεί να χρεώνει επιπλέον για το φαγητό, την προτεραιότητα επιβίβασης, το κλείσιμο θέσης, τις αποσκευές κτλ (Lawton, 1999, σελ. 597). Αυτή η ιδέα ξεκίνησε στις ΗΠΑ πριν να εξαπλωθεί στην Ευρώπη στις αρχές της δεκαετίας του 1990 και στην συνέχεια εξαπλώθηκε και στον υπόλοιπο κόσμο. Το μοντέλο των αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους εισήχθη από την South West Airlines με έδρα τις ΗΠΑ το 1971, και από το 1973 καταγράφει κερδοφορία σχεδόν κάθε έτος.

Ο όρος «εταιρίες χαμηλού κόστους» που χρησιμοποιείται στην βιομηχανία των αερομεταφορών, αναφέρεται σε αεροπορικές εταιρίες με δομή χαμηλότερου λειτουργικού κόστους από τους ανταγωνιστές τους (Pender et. al., 2000, σελ. 434). Ενώ ο όρος συχνά ταιριάζει σε οποιαδήποτε αεροπορική εταιρία με χαμηλές τιμές εισιτηρίων και περιορισμένες υπηρεσίες, ανεξαρτήτως λειτουργικού μοντέλου, οι εταιρίες χαμηλού κόστους δεν θα πρέπει να συγχέονται με περιφερειακές εταιρίες που κάνουν κοντινές πτήσεις χωρίς υπηρεσίες, ή με εταιρίες full-service που προσφέρουν μερικά μειωμένα ναύλα ([http://en.wikipedia.org/wiki/Low-cost carrier](http://en.wikipedia.org/wiki/Low-cost_carrier)).

Βασίζουν την βιωσιμότητά τους στην παροχή υπηρεσιών χαμηλών απαιτήσεων με παράλληλη μείωση του κόστους μεταφοράς καθώς και στο απλοποιημένο από σημείο σε σημείο (point to point) σύστημα πτήσεων που εφαρμόζουν. Εδώ βασίζεται η ύπαρξη αυτών των αεροπορικών εταιριών, που όλες άρχισαν ως μικρές, αμφιβόλου διάρκειας και κερδοφορίας επιχειρήσεις, σήμερα που οι μεγάλες αεροπορικές εταιρείες αντιμετωπίζουν σοβαρότατα προβλήματα επιβίωσης, οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους ανθίζουν οικονομικά και καθιερώνονται στην προτίμηση των επιβατών.

Οι βασικοί τομείς που αποτυπώνουν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα και τις διαφορές των μέχρι τώρα στρατηγικών επιλογών των LLCs έναντι των αεροπορικών εταιριών προγραμματισμένων πτήσεων καταγράφονται ως εξής (Hansson, et al., 2003) :

### **Εργατικό κόστος**

- Παραγωγικότητα μέσω καλύτερης αξιοποίησης των εργαζομένων
- Διαφορά μισθών / εργασιακών κανόνων (αμοιβή συνδεδεμένη με την παραγωγικότητα)
- Μειωμένες παρεχόμενες υπηρεσίες (προσωπικό πτήσεων, διαδικασίες check in)

### **Πωλήσεις και κρατήσεις**

- Καινοτόμες άμεσες πωλήσεις (Internet, call centers )
- Χαμηλότερες χρεώσεις στα συστήματα κρατήσεων (GDS)

### **Τεχνική υποστήριξη στόλου αεροσκαφών**

- Νεώτερος στόλος αεροσκαφών
- Ομοιογένεια στόλου αεροσκαφών
- Επιθετικές διαπραγματεύσεις για συντήρηση αεροσκαφών
- Υπεργολαβίες

### **Υπηρεσίες εδάφους**

- Πυκνές πτήσεις σε συγκεκριμένα αεροδρόμια
- Επίσπευση διαδικασιών αποβίβασης και επιβίβασης επιβατών
- Ευνοϊκά συμβόλαια με περιφερειακά αεροδρόμια

### **Τέλη προσγειώσεως**

- Μειωμένα τέλη λόγω μικρότερης προστιθέμενης αξίας από τα αεροδρόμια
- Χρήση περιφερειακών – δευτερευόντων αεροδρομίων

### **Επιπλέον χαρακτηριστικά**

- Ελάχιστες έως ανύπαρκτες υπηρεσίες και παροχές κατά την πτήση.

## 2.5.2 Συνήθεις πρακτικές εταιριών χαμηλού κόστους

Το επιχειρησιακό μοντέλο μεταξύ των εταιριών χαμηλού κόστους (low-cost carriers) παρουσιάζει μεγάλες διαφορές. Μερικές πρακτικές είναι κοινές σε συγκεκριμένες περιοχές, ενώ άλλες εφαρμόζονται παγκοσμίως. Το κοινό χαρακτηριστικό ανάμεσα σε όλες τις εταιρίες χαμηλού κόστους είναι η μείωση του κόστους και η μείωση των συνολικών ναύλων σε σύγκριση με τις εταιρίες-γίγαντες.

Μερικές εταιρίες χαμηλού κόστους (low-cost carriers) κατέχουν αεροσκάφη που παρέχουν μόνο ένα είδος θέσης στους επιβάτες, και οι περισσότερες δουλεύουν με μόνο ένα τύπο αεροσκάφους. Στο παρελθόν, οι εταιρίες χαμηλού κόστους προτιμούσαν να κατέχουν παλαιότερα αεροσκάφη, όπως το McDonnell Douglas DC-9 και παλιότερα μοντέλα Boeing 737. Από το 2000, οι πτήσεις περιλαμβάνουν γενικά μικρότερα, νεότερα, και πιο οικονομικά ως προς την κατανάλωση καυσίμου, αεροσκάφη, που συνήθως ανήκουν στις οικογένειες των Airbus A320 ή των Boeing 737, μειώνοντας έτσι το κόστος εκπαίδευσης και λειτουργίας.

Όπως και οι μεγάλοι αερομεταφορείς, πολλές εταιρίες χαμηλού κόστους δημιουργούν έναν ή περισσότερους κόμβους (hubs) για να μεγιστοποιήσουν την κάλυψη προορισμών και να υπερασπιστούν την αγορά τους (Bamber et. al., 2009, σελ 59). Άλλοι, όπως οι Southwest Airlines, δεν δημιουργούν ένα παραδοσιακό κόμβο (hub) σε καμία αγορά. Η Southwest προσφέρει υπηρεσίες από σημείο σε σημείο (point-to-point service), με συγκεκριμένες πόλεις να λειτουργούν ως μικροί κόμβοι (mini-hubs) για την σύνδεση των επιβατών με άλλες πόλεις.

Το αεροσκάφος συχνά πετάει με ένα ελάχιστο σύνολο από προαιρετικό εξοπλισμό, μειώνοντας επιπλέον το κόστος απόκτησης και συντήρησης, όπως και το να διατηρούν χαμηλότερο το βάρος, γλιτώνοντας έτσι καύσιμα. Συχνά, κανένα σύστημα διασκέδασης (no in-flight entertainment system) κατά την διάρκεια της πτήσης δεν είναι διαθέσιμο, παρ' ότι πολλές Αμερικάνικες εταιρίες χαμηλού κόστους (low-cost carriers) όντως προσφέρουν δορυφορική τηλεόραση ή ραδιόφωνο κατά την πτήση. Κάποιες δεν προσφέρουν συγκεκριμένη θέση, ελπίζοντας μ'αυτό τον τρόπο να ενθαρρύνουν τους επιβάτες να επιβιβαστούν νωρίς, μειώνοντας έτσι τον χρόνο επανεπιβίβασης (turnaround time). Κάποιες άλλες εταιρίες χρησιμοποιούν μη-ρυθμιζόμενες θέσεις ή διαθέτουν αεροσκάφη χωρίς κουρτίνες στα παράθυρα.

Οι αεροπορικές εταιρίες συχνά προσφέρουν έναν απλούτερο τρόπο χρέωσης, όπως το να χρεώνουν τα εισιτήρια μιας διαδρομής (one-way) το μισό των μετ' επιστροφής (round-trips). Συνήθως, τα ναύλα αυξάνονται καθώς το αεροπλάνο γεμίζει, κάτι που επιβραβεύει αυτούς που έκαναν κράτηση νωρίς. Συχνά, οι εταιρίες χαμηλού κόστους, πετούν προς μικρότερα, λιγότερο πολυσύχναστα, δευτερεύοντα αεροδρόμια και/ ή πετούν προς αεροδρόμια σε ώρες μη συμφόρισης (off-peak hours) για να αποτρέψουν καθυστερήσεις λόγω αεροπορικής κίνησης και για να επωφεληθούν από τα χαμηλότερα τέλη προσγείωσης. Οι αεροπορικές τείνουν να αδειάζουν, συντηρούν και να ξαναγεμίζουν το αεροσκάφος (turnaround) σε μικρότερες χρονικές περιόδους, επιτρέποντας έτσι την μέγιστη χρηστότητα του αεροσκάφους.

Στην Ευρώπη και κατά τις πρώτες μέρες της ιστορίας της Southwest, οι αποσκευές δεν μεταφέρονταν αυτόματα από την μία πτήση στην άλλη, ακόμα και όταν και οι δύο πτήσεις γίνονταν από την ίδια εταιρία. Αυτό γλίτωνε κόστος και ενθάρρυνε τους επιβάτες να προτιμούν τις απ' ευθείας πτήσεις. Οι σύγχρονες, εγκατεστημένες στις ΗΠΑ, εταιρίες χαμηλού κόστους γενικά μεταφέρουν τις αποσκευές για συνεχόμενες πτήσεις, όπως και το να τις μεταφέρουν σε άλλες εταιρίες.

Σε πολλές περιπτώσεις, οι εταιρίες χαμηλού κόστους κερδίζουν επιπλέον έσοδα από μια ποικιλία δραστηριοτήτων, όπως οι κατ' επιλογήν προτιμήσεις και τα κατά παραγγελία προϊόντα. Μερικές αεροπορικές εταιρίες μπορεί να χρεώσουν ένα ποσό για ένα μαξιλάρι ή μια κουβέρτα ή για τις χειραποσκευές. Στην Ευρώπη, είναι κοινό για καθεμιά και για όλες τις διευκολύνσεις, να υπάρχει επιπρόσθετη χρέωση. Σε άλλες περιοχές αυτή η πρακτική είναι πιο περιορισμένη.

Οι εταιρίες χαμηλού κόστους είναι συνειδητά χαμηλού κόστους, έτσι σε πολλές περιπτώσεις οι εργαζόμενοι κάνουν πολλαπλούς ρόλους. Σε μερικές αεροπορικές εταιρίες οι αεροσυνοδοί μπορούν επίσης να καθαρίζουν το αεροσκάφος ή να δουλεύουν ως συνοδοί εδάφους (περιορίζοντας τα έξοδα προσωπικού). Οι Southwest Airlines φημίζονται για την χρήση βελτιωτών απόδοσης καυσίμων για να μειώνουν το συνολικό κόστος για καύσιμα. Μερικές αεροπορικές, δεν επιλέγουν την χρήση πυλών που χρησιμοποιούν τα jets, επειδή αυτές γενικά κοστίζουν περισσότερο για να ενοικιαστούν ([http://en.wikipedia.org/wiki/Low-cost\\_carrier](http://en.wikipedia.org/wiki/Low-cost_carrier)).

Όπου επιτρέπεται, μερικές αεροπορικές εταιρίες έχουν μια διστακτικότητα στο να δουλεύουν με επιβάτες Ειδικών Υπηρεσιών (Special Service), για παράδειγμα τοποθετούν υψηλότερο όριο ηλικίας στους ασυνόδευτους ανηλίκους από ότι οι εταιρίες πλήρων υπηρεσιών (full service) ([www.uk-air.net](http://www.uk-air.net)). Συχνά αυτές οι αεροπορικές εταιρίες δεν προσφέρουν επιστροφή χρημάτων ή μεταφορά των πελατών σε επόμενες πτήσεις σε περίπτωση που κάποιος χάσει την πτήση του. Αν το αεροπλάνο αναχωρήσει στην ώρα του χωρίς έναν επιβάτη που έφτασε αργά, θα πρέπει αυτός να αγοράσει εξ ολοκλήρου ένα νέο εισιτήριο για την επόμενη πτήση.

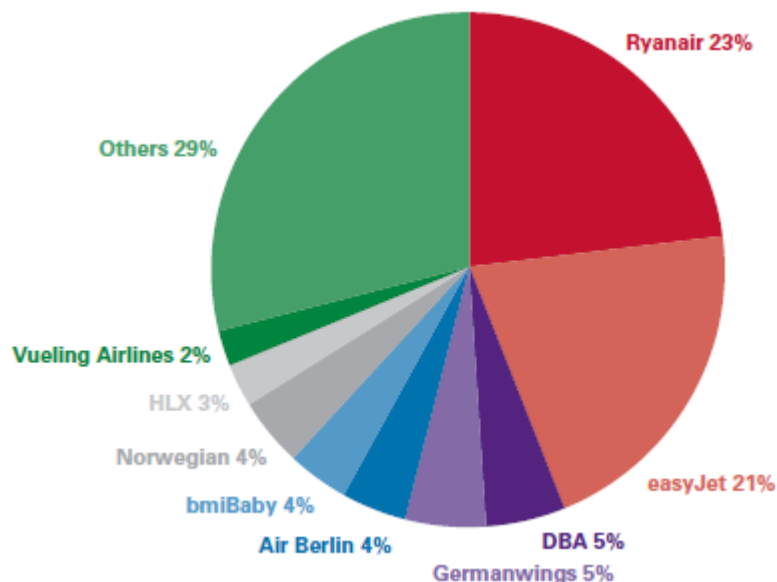
### **2.5.3 Οι εταιρίες χαμηλού κόστους στο παρελθόν και σήμερα**

Μετά την κρίση στις αερομεταφορές από το τρομοκρατικό χτύπημα της 11ης Σεπτεμβρίου 2001 στην Νέα Υόρκη, έγιναν πλέον ορατά τα σοβαρά προβλήματα που προϋπήρχαν στις αεροπορικές εταιρίες με αποτέλεσμα ορισμένες να αναστείλουν την λειτουργία τους, να περικόψουν θέσεις εργασίας και να περιορίσουν δραστικά τις πτήσεις τους, όπως οι αεροπορικές εταιρίες United Airlines, Delta Airlines, American Airlines, Sabena και Swissair.

Μετά την «εφεύρεση» του επιχειρησιακού μοντέλου «χαμηλού κόστους» από την Southwest στις αρχές τις δεκαετίας του '70, χρειάστηκαν περισσότερα από 15 χρόνια στις ΗΠΑ και 20 χρόνια στην Ευρώπη πριν αρχίσουν οι αεροπορικές εταιρίες δικτύων (Network Carriers- NCs) να λαμβάνουν σοβαρά υπόψη τους αυτό το νέο επιχειρησιακό μοντέλο (Frankle, 2004, σελ. 17).

Σχεδόν αλώβητες από αυτήν την παγκόσμια και πρωτοφανή κρίση, στην ιστορία των αερομεταφορών, βγήκαν οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους όπως η Easyjet, η Ryanair και η βελγική DAT και σε αντίθεση με τις παραδοσιακές αεροπορικές εταιρίες, οι εταιρίες χαμηλού κόστους επιτάχυναν την ανάπτυξή τους. Σήμερα οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους (LCC) αποτελούν πλέον μια επιτυχημένη επιχειρηματική πραγματικότητα στον τομέα των αερομεταφορών διεθνώς. Επιπροσθέτως τείνουν να μετατραπούν σε δυναμικούς παράγοντες επιρροής και καθορισμού της τουριστικής αεροπορικής μετακίνησης ιδιαίτερα σε περιφερειακό επίπεδο. Μεταξύ των κορυφαίων παγκόσμιως αεροπορικών εταιριών υπάρχουν δύο ευρωπαϊκοί χαμηλού κόστους μεταφορείς - Ryanair (16η) και easyJet (21η). Οι αερογραμμές ταξινομούνται από τον αριθμό των επιβατών με ένα ελάχιστο αριθμό 15 εκατ. επιβατών ετησίως. Το Σχήμα 2.1 δείχνει το μερίδιο αγοράς των

Ευρωπαϊκών εταιριών χαμηλού κόστους (LLCs), όπως ήταν διαμορφωμένο τον Μάρτιο του 2006.



**Σχήμα 2.1:** *Μερίδιο αγοράς Ευρωπαϊκών LLCs, Μάρτιος 2006*

*Πηγή: OAG Worldwide Ltd.*

Σήμερα, η Southwest Airlines, πραγματοποιεί περί τις 2.800 καθημερινές πτήσεις ανάμεσα σε 60 αερολιμένες σε 59 πόλεις στις Ηνωμένες Πολιτείες, και εγγράφει ετήσια στις λίστες της κατάλογο σχεδόν 70 εκατ. επιβάτες (De Groot P., 2002, σελ. 37). Σύμφωνα με τα στοιχεία του 2003, η Southwest Airlines είναι αυτήν την περίοδο μια από τις μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες εσωτερικών αερογραμμών των ΗΠΑ και επιπλέον αποτελεί παγκόσμια την τρίτη μεγαλύτερη αεροπορική εταιρία. Περίπου το 30% όλων των πτήσεων στις ΗΠΑ πραγματοποιούνται από τους χαμηλού κόστους αερομεταφορείς.

Σε ηπειρωτικές, και ιδιαίτερα στις point to point διαδρομές, οι εταιρίες χαμηλού προσέφεραν σχεδόν το 70% των υπηρεσιών σε λιγότερο από το 50% του κόστους των Network Carriers. Οι ευρωπαίοι πολίτες, οι κατ' εξοχήν, δηλαδή, πελάτες της τουριστικής μας βιομηχανίας, αναζητούν στην παρούσα οικονομική συγκυρία τρόπους φτηνής μετακίνησης. Ένα μεγάλο ποσοστό, λοιπόν, απευθύνεται στις εταιρίες χαμηλού κόστους, καθιστώντας τες, έτσι, τον ταχύτερα αναπτυσσόμενο τομέα των αερομεταφορών. Σύμφωνα με μελέτη της YorkAviation, το μερίδιο του 38% της ενδοευρωπαϊκής αγοράς, που καρπούνται σήμερα οι εταιρίες χαμηλού κόστους, αναμένεται να εκτιναχθεί στο 50% και από το 43% στις από σημείο σε

σημείο (point to point) πτήσεις στο 60% μέχρι το 2020. Οι LCC's διακινούν το 43% των επιβατών στις point to point διαδρομές ενδοευρωπαϊκά και προβλέπεται το ποσοστό αυτό να φτάσει στο 60% μέχρι το 2020. Αξίζει να σημειωθεί, ότι στο διάστημα 2002 – 2007, τα περιφερειακά αεροδρόμια της Ευρώπης γνώρισαν μια θεαματική αύξηση στη διακίνηση επιβατών της τάξεως του 52%, που πιστώνεται σε μεγάλο βαθμό στην εμφάνιση των εταιρειών χαμηλού κόστους (LCC's) ([www.tourismpress.gr](http://www.tourismpress.gr)). Σύμφωνα με εκτιμήσεις της Credit Suisse First Boston μέσα στην επόμενη δεκαετία οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους θα μεταφέρουν ετησίως 150 εκατ. επιβάτες ελέγχοντας το 30% της ευρωπαϊκής αγοράς.

Σε έρευνα που διηγήθη το 2003 από το Consumers' Association στο Ηνωμένο Βασίλειο σε δείγμα 20.000 ατόμων που έχουν κάνει χρήση και των τριών τύπων αεροπορικών εταιρειών, ότι το 50% δήλωσε προτίμηση στις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους (No Frills Airlines), 30% στις αεροπορικές εταιρείες προγραμματισμένων πτήσεων (Scheduled Airlines), και μόλις το 20% σε αεροπορικές εταιρείες ναυλωμένων πτήσεων (Charter Airlines).



## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 2ου ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ**

### **Ελληνική (Βιβλία – Μελέτες – Πρακτικά Συνεδρίων)**

1. Γιαννόπουλος Γ., 2002, «Σχεδιασμός των Μεταφορών, Η διαδικασία πρόβλεψης των μελλοντικών αναγκών μετακινήσεων», Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη.
2. Σαμπράκος Ε. (επιμέλεια έκδοσης), 1999, Ημερίδα «Μεταφορές και Τουρισμός», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς.
3. Στεφανής Β., Προφυλλίδης Β., Δημητρίου Δ., 2001, «Αερομεταφορές και Τουρισμός σε κύριους Τουριστικούς Προορισμούς στη Νησιωτική Ελλάδα», Διεθνές Συνέδριο: Αερομεταφορές και Αεροδρόμια, Εξελίξεις στον 21ο αιώνα, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών - Τομέας Συγκοινωνιακών Έργων και Μεταφορών, Πολυτεχνική Σχολή, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης.

### **Ξενόγλωσση (Βιβλία - άρθρα - μελέτες)**

1. Bamber, G.J., Gittell, J.H., Kochan, T.A. & von Nordenflycht, A. ,2009, "Up in the Air: How Airlines Can Improve Performance by Engaging their Employees", Cornell University Press, Ithaca.
2. De Groote, P., 2002, "The Success Story of European Low-Cost Carriers in a Changing Airworld", MERCER Management Consulting.
3. Franke, M., 2004, "Competition between network carriers and low-cost carriers—retreat battle or breakthrough to a new level of efficiency?", Journal of Air Transport Management 10, No 1, 15–21
4. Hansson, T., Ringbeck, J., and Franke, M., 2002, "Airlines: A New Operating Model Providing Service and Coverage Without the Cost Penalty", Booz Allen Hamilton, Inc., 10 Φεβρουαρίου 2002.
5. Lawton T., 1999, "The limits of price leadership: needs-based positioning strategy and the long term competitiveness of Europe's Low Fare Airlines", Long Range Planning, Vol.32, No6.
6. Pender L., Baum T. (2000), "Have The Frills Really Left The European Airline Industry?", International Journal of Tourism Research, 2, 423-436
7. WTO, 2000, "Europe – Volume 4, Tourism 2020 vision".
8. WTTC (World Travel and Tourism Council), 2011.

## Ηλεκτρονική (Επίσημα Έγγραφα Ε.Ε, άρθρα)

1. European Commission, 2008, Official Web Site of Transport Department, <[http://europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport)> (viewed 16 November 2012).
2. < <http://pin2spu.blogspot.com> > (viewed 16 November 2012).
3. < [http://en.wikipedia.org/wiki/Low-cost\\_carrier](http://en.wikipedia.org/wiki/Low-cost_carrier) > (viewed 17 November 2012).
4. <[http://www.tourismpress.gr/2011/10/blog-post\\_8735.html](http://www.tourismpress.gr/2011/10/blog-post_8735.html)> (viewed 16 November 2012).
5. < [www.uk-air.net/UMsfaq.htm](http://www.uk-air.net/UMsfaq.htm) > (viewed 17 November 2012).

**ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3:**  
**ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ**

### 3.1. Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ ΕΛΛΗΝΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Οι μεταφορές είναι ένα πολύ σημαντικό τμήμα των σημερινών κοινωνιών και όσον αφορά τον τομέα του τουρισμού αποτελούν το ένα από τα δύο θεμελιώδη στοιχεία του (το δεύτερο σχετίζεται με την παροχή υπηρεσιών καταλύματος και εστίασης στους τουριστικούς προορισμούς). Τις τελευταίες δεκαετίες, παρά τις δυσκολίες που παρουσιάζει η μορφολογία της Ελλάδας, το συγκοινωνιακό δίκτυο της χώρας σταδιακά εκσυγχρονίζεται αποσκοπώντας στην ασφαλή και γρήγορη μετακίνηση στο σύνολο της ελληνικής επικράτειας. Επιπροσθέτως ο εκσυγχρονισμός της συγκοινωνιακής υποδομής αναμένεται να έχει θετικά εισοδηματικά αποτελέσματα με την επενέργεια του πολλαπλασιαστή και του επιταχυντή επενδύσεων, ενώ δυνατότητες ανάπτυξης της τουριστικής κίνησης των νέων μορφών τουρισμού όπως ο αγροτουρισμός, ο χειμερινός τουρισμός ενδέχεται να προκύψουν μέσα από την βελτίωση της προσβασιμότητας σε περιοχές που παρουσιάζουν τουριστική δυναμική. Μεγάλα έργα προς αυτή την κατεύθυνση αποτελούν η καλωδιακή γέφυρα Ρίου – Αντιρρίου, η Εγνατία Οδός, ο οδικός άξονας Π.Α.Θ.Ε., η Αττική Οδός, οι βελτιωτικές εργασίες στο λιμάνι του Πειραιά και της Ραφήνας και ο νέος Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (Προφυλλίδης Β., 2008, σελ. 8). Ωστόσο, γεγονότα όπως οι πρόσφατες κατολισθήσεις στην περιοχή των Τεμπών και ο μεγάλος αριθμός ατυχημάτων στο επαρχιακό οδικό δίκτυο λόγω κακοτεχνιών και ελλιπούς οδικής σήμανσης αναδεικνύουν την ύπαρξη σημαντικών προβλημάτων υποδομών που σε κάποιο βαθμό επισκιάζουν τη σημασία και την επίδραση των μεγάλων μεταφορικών έργων.

Όσον αφορά στις *αερομεταφορές*, η Ελλάδα, κατ' εφαρμογή της σχετικής ευρωπαϊκής πολιτικής έχει πλήρως απελευθερώσει το πλαίσιο λειτουργίας τους από το 1998 επιτρέποντας (τουλάχιστον θεσμικά) την ελεύθερη και ανταγωνιστική ανάπτυξη του αεροπορικού δικτύου.

Αλλαγή στο αεροπορικό τοπίο της χώρας έφερε αρχικά η αποκρατικοποίηση των Ολυμπιακών Αερογραμμών με την πώληση τους στην M.I.G. το 2010 και από πριν λίγο καιρό (Οκτώβριος 2012) η εξαγορά της Olympic Air από την Aegean. Η προσέλκυση νέων αεροπορικών εταιρειών τόσο συμβατικής μορφής όσο και εταιρειών χαμηλού κόστους και charter θα έδινε ώθηση στην αεροπορική κινητικότητα και γίνονται προσπάθειες προς αυτή την κατεύθυνση. Επιπροσθέτως, αναφορικά με τον κλάδο των αερομεταφορών αναμένεται να προωθηθεί η σταδιακή

απελευθέρωση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε όλους τους αερολιμένες της χώρας καθώς εκεί που έχει ήδη εφαρμοστεί παρατηρούνται, λόγω του ελεύθερου ανταγωνισμού, πτωτικές τάσεις στην τιμολόγηση και ποιοτική αναβάθμιση. Βασικός επίσης στόχος της τουριστικής πολιτικής των αερομεταφορών πρέπει να είναι η ανάπτυξη των περιφερειακών αεροδρομίων είτε μέσω κρατικής δαπάνης είτε μέσω συμπράξεων ιδιωτικού και δημόσιου τομέα (Σ.Δ.Ι.Τ.).

Απελευθέρωση υφίσταται και στην *ελληνική ακτοπλοΐα* από την 1η Νοεμβρίου 2002 με στόχο την ενίσχυση του ανταγωνισμού και την αναβάθμιση του επιπέδου ποιότητας των υπηρεσιών προς τον επιβάτη. Σε αρκετές περιπτώσεις, ωστόσο, έχουν παρατηρηθεί προβλήματα. Χαρακτηριστικά αναφέρεται ότι ενώ μέχρι πριν από μερικά χρόνια η απόσταση Πειραιά – Χίου καλυπτόταν σε περίπου 6 ώρες από τα ταχύπλοα Ε/Ο (Επιβατηγά/ Οχηματαγωγά) πλοία, οι διάφορες επανδρομολογήσεις στη συνέχεια, οδήγησαν συχνά στην αύξηση της διάρκειας του ταξιδιού έως και 50%: αντίστοιχα προβλήματα έχουν παρατηρηθεί και σε άλλα νησιά του Βορειοανατολικού Αιγαίου με δυσμενείς επιπτώσεις στην τουριστική ανταγωνιστικότητά τους. Γενικά, η ελληνική ακτοπλοΐα στο σύνολο της έχει φτάσει σε επίπεδα ωρίμανσης καθώς τα ετήσια μεγέθη παρουσιάζουν οριακές αυξομειώσεις παρά το γεγονός ότι η επιβατική κίνηση παρουσιάζει διακυμάνσεις μεγαλύτερου εύρους (Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2010). Οι μεταβολές αυτές οφείλονται στην ελαστικότητα ζήτησης που παρουσιάζει η επιβατική ζήτηση κυρίως λόγω οικονομικών και κοινωνικών παραγόντων. Οι διακυμάνσεις σε συνδυασμό με την εποχικότητα που χαρακτηρίζει την εν λόγω ζήτηση κάνει τον προγραμματισμό των ακτοπλοϊκών εταιρειών σύνθετη διαδικασία. Τέλος, και όσον αφορά στις χερσαίες μεταφορές, η κατάσταση δεν παρουσιάζει σημαντική πρόοδο. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί το μονοπώλιο των ΚΤΕΛ το οποίο θα είναι σε ισχύ μέχρι το 2015. Η συγκεκριμένη ρύθμιση έγινε να συμβαδίζει η Ελλάδα με τους κανονισμούς της Ευρωπαϊκής Ένωσης και την στήριξη του ελεύθερου ανταγωνισμού στις μεταφορές.

Σε ότι αφορά στις *κρουαζιέρες*, το μεγαλύτερο ποσοστό αυτών που ξεκινούν από ελληνικούς λιμένες είναι μικρής και μεσαίας διάρκειας με εξαίρεση όσες προσεγγίζουν στον Πειραιά ή στη Ρόδο, λιμάνια τα οποία αποτελούν ενδιάμεσο σταθμό μίας μεσογειακής κρουαζιέρας διάρκειας 7 ή 14 ημερών. Σε γενικές γραμμές, ο αριθμός των κρουαζιέρων που ξεκινούν από την Ελλάδα παραμένει μικρός λόγω του προστατευτισμού ο οποίος χαρακτηρίζει τον τομέα της κρουαζιέρας καθώς το ελληνικό κράτος αρνείται την εκχώρηση δικαιωμάτων cabotage σε πλοία νηολογημένα εκτός Ευρωπαϊκής Ένωσης (που αποτελούν άλλωστε και την

πλειονότητα στον κλάδο της κρουαζιέρας). Με εξαίρεση 7 λιμένες, ο αριθμός των διερχομένων τουριστών δεν ξεπερνά τις 50.000 σε ετήσια βάση. Η έλλειψη επαρκών υποδομών ελλιμενισμού και η ανεπάρκεια της σχετικής τουριστικής πολιτικής φαίνεται και από τη σχετική έκθεση του Παγκόσμιου Οικονομικού Φόρουμ, όπου η χώρα μας τα τελευταία τρία έτη έχει απολέσει 16 θέσεις (41η το 2007 και 57η το 2009). Ένα βασικό πρόβλημα με την κατασκευή μεγάλων λιμενικών υποδομών αποτελεί το σημαντικό μη ανακτήσιμο κόστος της σχετικής επένδυσης ιδιαίτερα καθώς η σχετική ζήτηση δεν είναι ουσιαστικά εξασφαλισμένη. Πέρα από την ανάπτυξη του όποιου brand name σε επίπεδο προορισμό, το πρόβλημα θα μπορούσε ενδεχομένως να μετριαστεί μέσα από τη διασπορά του σχετικού κινδύνου στα πλαίσια μιας ΣΔΙΤ όπου ιδανικά μέρος της επένδυσης θα αναλαμβάνονταν από τις ίδιες τις εταιρείες κρουαζιεροπλοίων. Εναλλακτικά, θα μπορούσε αρχικά το κράτος να προωθήσει μια φιλελεύθερη πολιτική εκχώρησης δικαιωμάτων cabotage με στόχο την ανάπτυξη των νησιών του Ανατολικού Αιγαίου, όπου κρουαζιερόπλοια μικρο-μεσαίας κλίμακας θα χρησιμοποιούσαν ως λιμένες βάσης (home ports) κάποια από τα νησιά αυτά στη βάση ενός προϊόντος fly – cruise (Τσάρτας Π., 2010, σελ. 13).

### **3.2 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ**

Έχει παρατηρηθεί ραγδαία αύξηση των αερομεταφορών στην Ελλάδα από την δεκαετία του 1960 έως και σήμερα. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι ο αριθμός των τουριστών που επισκέπτονται την χώρα μας χρησιμοποιώντας ως μέσο μετακίνησης το αεροπλάνο υπερβαίνει τα 10 εκατομμύρια ετησίως, σύμφωνα με το ΣΕΤΕ. (Πίνακας 3.1). Παρά τον προστατευτισμό που είχε αναπτυχθεί από την ίδρυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας επί Ωνάση πραγματοποιήθηκαν αργότερα σημαντικά βήματα αναφορικά με την απελευθέρωση των αερομεταφορών και την αναβάθμιση των υποδομών των ελληνικών αερολιμένων. Ωστόσο, υπάρχουν πάρα πολλά που μπορούν να γίνουν ώστε η ελληνική αεροπορική αγορά να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο τόσο σε επίπεδο προσφοράς υπηρεσιών όσο και σε επίπεδο αεροπορικού έργου.

**Πίνακας 3.1:** Τα 10 Ελληνικά αεροδρόμια με τις περισσότερες  
Διεθνείς Τουριστικές Αφίξεις το 2011  
Πηγή: ΣΕΤΕ, 2012

Αεροδρόμιο	Αριθμός Διεθνών Τουριστών
1. Αθήνας	2.871.525
2. Ηρακλείου	2.161.577
3. Ρόδου	1.734.418
4. Θεσσαλονίκης	1.251.433
5. Κω	851.489
6. Κέρκυρας	489.546
7. Χανίων	656.791
8. Ζακύνθου	447.885
9. Σαντορίνης	202.139
10. Κεφαλλονιάς	148.858

Παρά τις φιλότιμες προσπάθειες που καταβάλλονται τα τελευταία χρόνια το σύνολο σχεδόν των τουριστικών αεροδρομίων της χώρας, παρουσιάζουν αδυναμία να ανταπεξέλθουν στην αυξανόμενη προτίμηση των τουριστών στην αεροπορική μεταφορά.

Οι κυριότερες ελείψεις που παρατηρούνται στα Ελληνικά αεροδρόμια είναι οι ακόλουθες (Σαμπράκος Ε., 1999, σελ. 215):

:

- καθυστερήσεις στις αφίξεις και αναχωρήσεις από και προς του προορισμούς
- καθυστερήσεις στην παραλαβή των αποσκευών
- ανεπαρκής προσφορά υπηρεσιών εστιατορίων και άλλων εγκαταστάσεων
- έλλειψη πληροφόρησης

- χαμηλό επίπεδο ποιότητας υπηρεσιών λεωφορείου και ταξί
- συχνές απεργίες προσωπικού

Η σχέση έντονης εξάρτησης του ελληνικού τουρισμού από τις εξελίξεις στις αερομεταφορές αποδεικνύεται από τα παρακάτω:

- 1) Το 80% της συνολικής τουριστικής κίνησης προς την Ελλάδα χρησιμοποιεί το αεροπλάνο ως μεταφορικό μέσο.
- 2) Η Ελλάδα είναι ο πιο γεωγραφικά απομακρυσμένος Ευρωπαϊκός προορισμός για τις κύριες χώρες προσέλευσης τουριστών.
- 3) Λόγω του παραπάνω το ποσοστό συμμετοχής της αερομεταφοράς στην τελική τιμή του πακέτου είναι συγκριτικά υψηλότερο ως προς τις άλλες ανταγωνίστριες ευρωπαϊκές χώρες.
- 4) Η αντικατάσταση του μεταφορικού αυτού μέσου είναι ιδιαίτερα δύσκολη (διάρκεια ταξιδιού/ κόστος ταξιδιού).

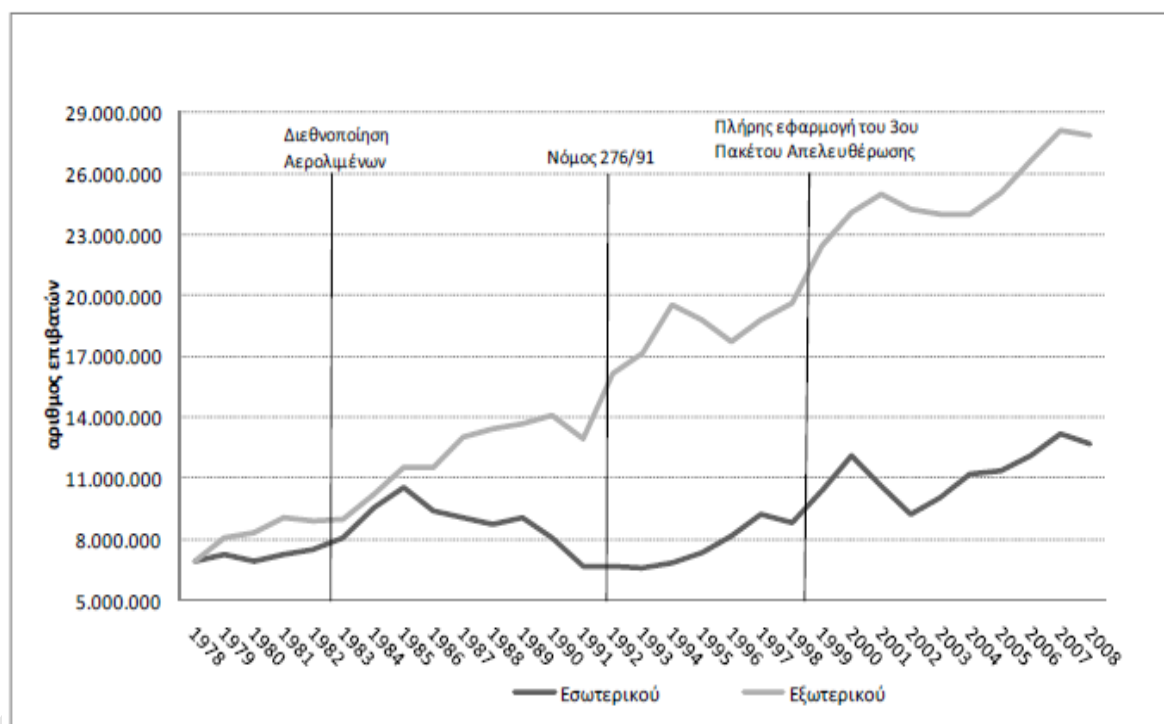
Η χρησιμοποίηση μεγάλης χωρητικότητας αεροσκαφών στις πτήσεις charter, καθιστοποιεί ακόμα περισσότερο την τουριστική προσφορά αυξάνοντας την εξάρτησή του τουρισμού από λίγους ξένους Tour Operators και χώρες.

Το 90% του επιβατικού κοινού μετάει με τα “net fares”, δηλαδή τους εκπτώτικους ναύλους. Η αγορά, ήτοι οι ταξιδιωτικοί πράκτορες είναι συνεχώς σε επαγρύπνηση και περιμένουν μέχρι τελευταία στιγμή να δουν εάν έβγαλε η Lufthansa ή κάποια άλλη εταιρία, τα “net fares” για κάθε προορισμό που του ενδιαφέρει. Όταν κάποιος πελάτης πάει σε ένα ταξιδιωτικό πράκτορα αυτός δεν θα του αναφέρει τον κανονικό ναύλο που έχει το σύστημα, θα κοιτάξει τον υπολογιστή του για να δει την συγκεκριμένη στιγμή και στον συγκεκριμένο προορισμό, ποιες εταιρίες έχουν προφορές και βάση αυτών θα γίνει η συζήτηση, για αυτόν τον λόγο οι ταξιδιωτικοί πράκτορες είναι σε διαρκή επικοινωνία με όλες τις αεροπορικές εταιρίες, προκειμένου να μάθουν τις τελευταίες τους προσφορές. Αυτό υποχρεώνει όλες τις αεροπορικές εταιρίες να μπουν σε αυτόν τον πόλεμο τιμών, μέσω προσφορών. Η τιμολόγηση των ναύλων γίνεται με βάση την ζήτηση και της πληρότητα (Στεφανής et. al. , 2001, σελ.13).

Όπως παρατηρείται και στο Διάγραμμα 3.1 (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), η εξέλιξη της επιβατικής κίνησης εξωτερικού παρουσιάζει αναμφισβήτητα πολύ θετικότερη αυξητική τάση σε σύγκριση με την αντίστοιχη εσωτερικού η οποία δείχνει



να σταθεροποιείται τα τελευταία χρόνια στα 12 με 13 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως. Πρέπει να σημειωθεί ότι η απελευθέρωση των αερομεταφορών την δεκαετία του 1990 συνετέλεσε στην εξέλιξη της σημαντικής αύξησης της κίνησης εξωτερικού. Επιπρόσθετα, η λειτουργία νέων αερολιμένων σε συνδυασμό με τον χαρακτηρισμό περισσότερων αερολιμένων ως διεθνείς πύλες εισόδου-εξόδου και η άρση των περιοριστικών μέτρων για την είσοδο αλλοδαπών στη χώρα μέσω Αθήνας συνετέλεσαν σημαντικά στη διαμόρφωση της σημερινής κατάστασης της επιβατικής κίνησης της χώρας. Οι βάσεις της κατάστασης αυτής τέθηκαν στα μέσα της δεκαετίας του 1980, οπότε και ο ρυθμός αύξησης της κίνησης επιβατών εξωτερικού αρχίζει να αποκλίνει σημαντικά σε σύγκριση με την αντίστοιχη εσωτερικού. Η κίνηση που πραγματοποιήθηκε τότε, δηλαδή η αδειοδότηση εκτέλεσης μη προγραμματισμένων πτήσεων (charter) προς τον τελικό (συνήθως νησιωτικό) προορισμό (και όχι στην Αθήνα από όπου οι επιβάτες θα μετεπιβιβάζονταν σε αεροσκάφος των Ολυμπιακών Αερογραμμών για την μετάβασή τους στο τελικό προορισμό) είχε ως αποτέλεσμα την ενίσχυση των περιφερειακών αερολιμένων και την βελτίωση, σε κάποιες περιπτώσεις, των υποδομών τους .



**Διάγραμμα 3.1:** Εξέλιξη Επιβατικής Κίνησης στους Ελληνικούς Αερολιμένες 1978–2008

Πηγή: επεξεργασία στοιχείων ΥΠΑ (στατιστικές κίνησης)

Τα αίτια της σημαντικής συμμετοχής των αερομεταφορών στην τουριστική ροή οφείλεται κυρίως στην υψηλή ποιότητα υπηρεσίας με κύρια αυτήν της ταχύτητας και της άνεσης, γεγονός το οποίο διαφαίνεται και από την ραγδαία αύξηση των ναυλωμένων πτήσεων (charters). Οι τελευταίες αύξησαν το μερίδιό τους από 40% σε περίπου 60% κατά την περίοδο 1980-1997. Τα λοιπά μέσα μεταφοράς ανταγωνίζονται τις αερομεταφορές σε μικρότερο επίπεδο (Σαμπράκος Ε., ό.π, σελ. 28).

Ο πλέον πρόσφατα κατασκευασθείς αερολιμένας είναι ο Δημοτικός Αερολιμένας Καλύμνου που άρχισε να λειτουργεί το 2007. Είναι γεγονός ότι πραγματοποιούνται αρκετά έργα αερολιμενικών υποδομών στη χώρα όπως για παράδειγμα η αναβάθμιση του επιβατικού σταθμού της Κεφαλονιάς και η κατασκευή του νέου επιβατικού σταθμού της Νέας Αγχιάλου..

Η αεροπορική αγορά στην Ελλάδα χαρακτηρίζεται από τέσσερα βασικά στάδια εξέλιξης (Paratheodorou et al., 2009, σελ. 402-412). Η *πρώτη περίοδος*, η οποία ξεκινά τη δεκαετία του 1950 και διαρκεί μέχρι το 1981, χαρακτηρίζεται από έντονο προστατευτισμό. Το 1956, ο Ωνάσης ως ιδιοκτήτης της Ολυμπιακής Αεροπορίας υπέγραψε συμφωνία με το ελληνικό κράτος που παραχώρησε στον αερομεταφορέα μονοπώλιο στους εσωτερικούς προορισμούς για πενήντα χρόνια (έως το 2006). Η παραχώρηση αυτή αφορούσε στο σύνολο του πτητικού έργου όπως πτήσεις ελικοπτερίων, επισκευή και συντήρηση αεροσκαφών και υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης. Το 1975 το ελληνικό κράτος έγινε ο μόνος ιδιοκτήτης της Ολυμπιακής Αεροπορίας διατηρώντας τους υφιστάμενους έως τότε περιορισμούς. Αποτέλεσμα του μονοπωλίου αυτού ήταν οι εταιρείες charter να συναντήσουν πολλά εμπόδια. Μεταξύ άλλων, δεν είχαν δικαίωμα να προσφέρουν υπηρεσίες που είχαν ως αφετηρία την Ελλάδα ενώ επιτρέπονταν οι πτήσεις τους σε συγκεκριμένους μόνο αερολιμένες της χώρας έτσι ώστε οι εισερχόμενοι τουρίστες να εξαναγκάζονται σε ενδιάμεση στάση στην Αθήνα και μετεπιβίβαση σε πτήση εσωτερικού της Ολυμπιακής ώστε να φτάσουν στον τελικό νησιωτικό ή άλλο προορισμό τους. Εξ αιτίας των περιορισμών αυτών, ο αερολιμένας των Αθηνών υποδεχόταν πάνω από το 70% των διεθνών αφίξεων εκείνη την περίοδο.

Η *δεύτερη περίοδος* καλύπτει τη δεκαετία 1981-1991. Δύο σημαντικοί σταθμοί παρατηρούνται σε αυτή την περίοδο. Πρώτον, η ελληνική πολιτεία σταδιακά αναγνώρισε τη σημασία των εταιρειών charter για την τουριστική ανάπτυξη, ορισμένα εμπόδια άρχισαν να υποχωρούν και περισσότερα αεροδρόμια άρχισαν να

υποδέχονται διεθνείς πτήσεις. Συγκεκριμένα, το 1982 η Λήμνος, η Λέσβος, η Μύκονος και η Ζάκυνθος υποδέχθηκαν τις πρώτες διεθνείς πτήσεις. Το δεύτερο σημαντικό σημείο αφορά στη θέσπιση του νόμου 276/91 ο οποίος στη πράξη απελευθέρωσε την αγορά σε σημαντικό βαθμό εναρμονίζοντας την εθνική νομοθεσία με το Πρώτο και Δεύτερο Πακέτο απελευθέρωσης των αερομεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση και προετοίμαζε επίσης το έδαφος για το Τρίτο Πακέτο το οποίο θα εφαρμοζόταν το 1993. Ο νόμος επέτρεψε την πώληση πτήσεων προς χώρες μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης οι οποίες είχαν αφετηρία την Ελλάδα. Επίσης επέτρεψε σε ελληνικές ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες να εκτελούν μη προγραμματισμένες πτήσεις εσωτερικού.

Η *τρίτη περίοδος* καλύπτει το διάστημα 1991 έως το 1998 οπότε το Τρίτο Πακέτο εφαρμόστηκε πλήρως στη χώρα μας. Το 1992 επιβάλλεται το λεγόμενο τέλος εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης αεροδρομίων (γνωστό με τον μειωτικό όρο Σπατόσημο), που καταβάλλει κάθε επιβάτης μαζί με το εισιτήριο. Από το σύνολο των τελών εκσυγχρονισμού που προκύπτουν από τους μετακινούμενους προς το αεροδρόμιο, κατ' αρχήν το 65% χρησιμοποιείται για έργα εκσυγχρονισμού που αφορούν το συγκεκριμένο αεροδρόμιο, ενώ το υπόλοιπο 35% διατίθεται από την Υπηρεσία της Πολιτικής Αεροπορίας για έργα εκσυγχρονισμού της αεροδρομιακής υποδομής της χώρας γενικά (Στεφανής et. al., ό.π, σελ.14).

Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου η κυβέρνηση έλαβε όλα τα απαραίτητα μέτρα ώστε να απελευθερώσει την αγορά σύμφωνα με το Προεδρικό Διάταγμα 359/1996 το οποίο τερμάτιζε το μονοπωλιακό προνόμιο της Ολυμπιακής Αεροπορίας στις εσωτερικές γραμμές.

Η *τέταρτη περίοδος* ξεκινά το 1998 και διαρκεί έως σήμερα, αφορά δηλαδή στην εποχή μετά την απελευθέρωσης. Είναι ενδιαφέρον να σημειωθεί ότι ο αριθμός των εν λειτουργία αεροδρομίων παρέμεινε σχεδόν αμετάβλητος την περίοδο αυτή. Είναι γεγονός ότι παρά την ραγδαία αύξηση του εισερχόμενου αριθμού τουριστών στη χώρα μας αεροπορικώς, δεν υπήρξε αντίστοιχη μέριμνα από τις αρμόδιες και εμπλεκόμενες υπηρεσίες για τον σχεδιασμό και τη χάραξη συγκεκριμένης πολιτικής αερομεταφορών.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η ενιαία τιμολογιακή πολιτική χρήσης υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης αερολιμένων από τις αεροπορικές εταιρείες. Εξαίρεση αποτελούν τα αεροδρόμια Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου και Κέρκυρας. Σε αυτά τα αεροδρόμια, εισήλθαν νέες εταιρείες στην αγορά, βελτιώθηκαν

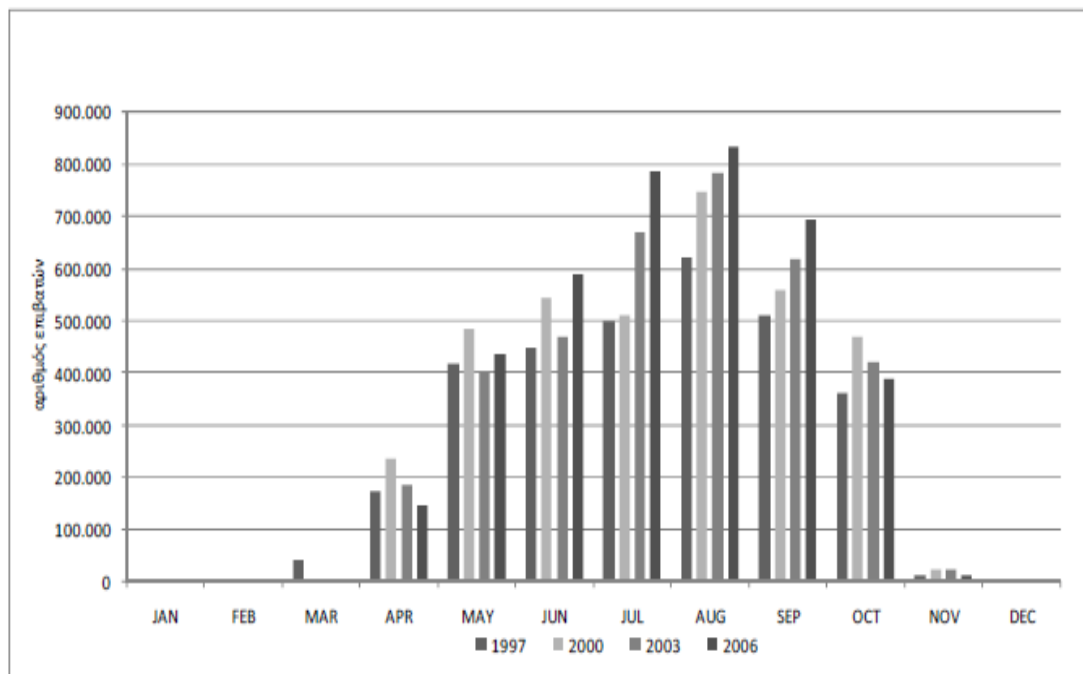
οι υπηρεσίες και μειώθηκαν οι τιμές. Αποτέλεσμα: οι πτήσεις προς τα αεροδρόμια αυτά να είναι τιμολογιακά ελκυστικότερες προς όφελος των αντίστοιχων τουριστικών προορισμών και όσων δραστηριοποιούνται σ' αυτούς.

### **3.2.1 Περιφερειακά Αεροδρόμια στην Ελλάδα – Η περίπτωση του Ηρακλείου**

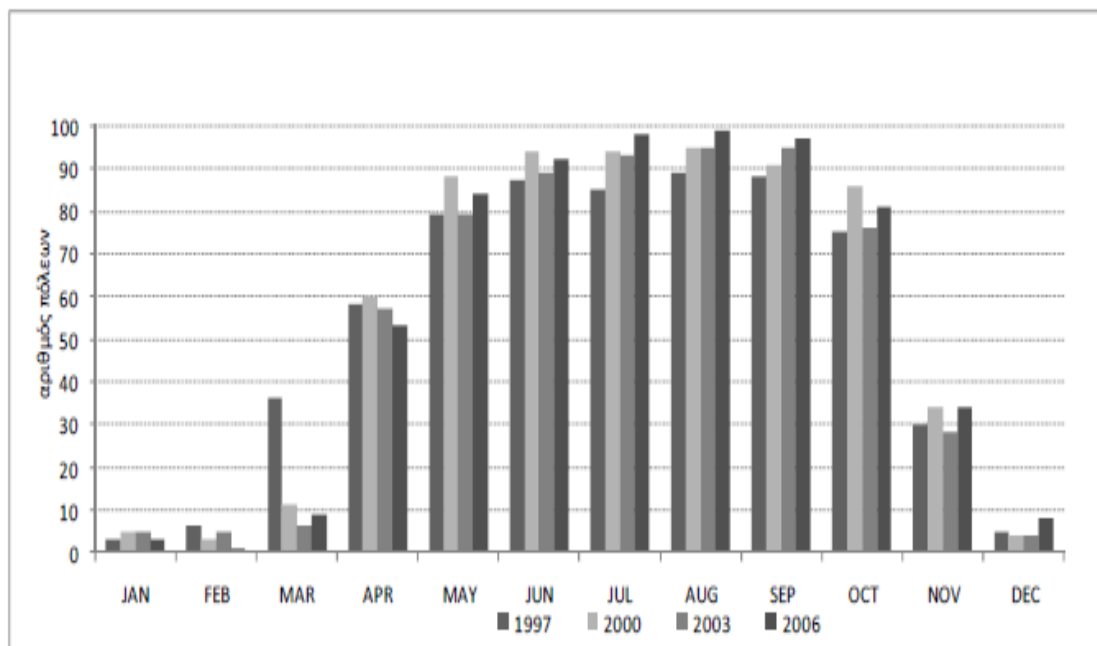
Όσον αφορά τη διεθνή αεροπορική κίνηση, έχει παρατηρηθεί πάντως την διετία 2008-2010 μία πολύ σημαντική αλλαγή αναφορικά με τη χρήση των περιφερειακών αεροδρομίων. Αρκετές αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους εκτελούν πτήσεις από την Κεντρική και Βόρεια Ευρώπη προς νησιωτικούς προορισμούς. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η easyJet η οποία εκτελεί πτήσεις προς το Ηράκλειο, τη Ρόδο, την Κέρκυρα και τη Μύκονο. Αντίστοιχη πορεία έχει πραγματοποιήσει και η Air Berlin η οποία ωστόσο αποτελεί μία υβριδική αεροπορική εταιρεία συνδυάζοντας χαρακτηριστικά ναυλωμένης (Charter) αλλά και χαμηλού κόστους εταιρίας. Πέρα από τις εταιρείες χαμηλού κόστους η British Airways εκτελεί τακτικές πτήσεις από τη Βρετανία προς το Ηράκλειο Κρήτης προσπαθώντας να αποκτήσει μερίδιο αγοράς στη συγκεκριμένη γραμμή. Από τα παραπάνω είναι προφανές ότι η τάση των συνδέσεων είναι πλέον γραμμική (point to point), τουλάχιστον για ζεύγη πόλεων τα οποία δεν απέχουν μεταξύ τους πάνω από 4 ώρες πτήσης.

Επίσης διαφαίνεται ότι τα περιφερειακά αεροδρόμια σε συνδυασμό με τις υπάρχουσες υποδομές ίσως να μπορέσουν να αποτελέσουν τη λύση στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου πιλοτικά τουλάχιστον σε κάποιους νησιωτικούς προορισμούς. Οι νοτιότεροι νησιωτικοί προορισμοί και ειδικότερα η Κρήτη λόγω του μεγέθους της αλλά και των υποδομών θα μπορούσε κάλλιστα να αποτελέσει μία τέτοια περίπτωση για την επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, όχι μόνο μετά τον Οκτώβριο, αλλά και πριν τον Απρίλιο. Πιο συγκεκριμένα, τα Διαγράμματα 3.2 και 3.3 απεικονίζουν την κατάσταση που επικρατεί στο δεύτερο μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας, δηλαδή το Ηράκλειο. Είναι εμφανές ότι το αεροδρόμιο ασφυκτιά κατά τους θερινούς μήνες (δεδομένης της περιορισμένης χωρητικότητάς του) ενώ την περίοδο Δεκεμβρίου – Μαρτίου η κίνηση ουσιαστικά είναι ανύπαρκτη. Κατά τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου το Ηράκλειο συνδέεται με πάνω από 80 προορισμούς ενώ τη χειμερινή περίοδο δέχεται εισερχόμενη κίνηση μόνο σε ad hoc βάση. Το αεροδρόμιο φαίνεται να έχει κατά πολύ ξεπεράσει την επιχειρησιακή του δυνατότητα, τουλάχιστον

την περίοδο αιχμής, ενώ στα πλαίσια μιας ολοκληρωμένης τουριστικής πολιτικής θα μπορούσε να δέχεται διεθνείς πτήσεις καθ' όλη τη διάρκεια του έτους, όπως π.χ το αεροδρόμιο της Μαγιόρκας στις Βαlearίδες Νήσους.



**Διάγραμμα 3.2:** Διεθνής επιβατική κίνηση ανά μήνα 1997 - 2006 (Αερολιμένας Ηρακλείου)  
 Πηγή: επεξεργασία στοιχείων ΥΠΑ (στατιστικές κίνησης)



**Διάγραμμα 3.3:** Αριθμός Συνδεδεμένων Πόλεων με το Ηράκλειο 1997 - 2006  
 Πηγή: επεξεργασία στοιχείων ΥΠΑ (στατιστικές κίνησης)

Η Ελλάδα μπορεί να αναπτύξει τις μεταφορές του τουρισμού σημαντικά χρησιμοποιώντας τα περιφερειακά αεροδρόμια. Για να πραγματοποιηθεί όμως κάτι τέτοιο θα πρέπει να υπάρξει συντονισμός συνολικά ανά προορισμό (destination management). Θα πρέπει δηλαδή η φέρουσα ικανότητα του αερολιμένα να δύναται να ικανοποιηθεί από την φέρουσα ικανότητα του προορισμού. Πιο συγκεκριμένα, υπάρχουν αρκετά μικρά νησιά της χώρας τα οποία δέχονται ορισμένες πτήσεις την εβδομάδα. Είναι προφανές ότι υπάρχει χώρος για την εξυπηρέτηση μεγαλύτερου αριθμού πτήσεων με την προϋπόθεση ότι οι αφιχθέντες τουρίστες μπορούν να εξυπηρετηθούν από τις υπόλοιπες υποδομές του προορισμού.

Η παραπάνω προσέγγιση δημιουργεί διαφορετικά επενδυτικά σενάρια από τη στιγμή που δεν κρίνεται απαραίτητο να πραγματοποιηθούν μεγάλης έκτασης παρεμβάσεις στις υπάρχουσες αερολιμενικές υποδομές. Αντίθετα, η έμφαση δίνεται στην ιδιωτική πρωτοβουλία να αναπτύξει υποδομές προσφοράς υπηρεσιών ώστε να καλυφθεί η αυξημένη ζήτηση. Τα πολλαπλασιαστικά οφέλη από την πράξη αυτή μπορούν στη συνέχεια να χρηματοδοτήσουν την επέκταση, ανάπτυξη ή όποια άλλη ενέργεια κρίνεται σκόπιμη για τη βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών του αερολιμένα προορισμού. Αντίστοιχα ένας αερολιμένας μπορεί να αποτελέσει πύλη εισόδου για ένα γειτονικό νησί το οποίο δεν διαθέτει αερολιμένα. Επιπλέον, η αναζήτηση και προσέλκυση νέων ή αναδυόμενων αγορών αποτελεί εκ των ων ουκ άνευ προϋπόθεση για την στήριξη και ανάπτυξη του εισερχόμενου τουρισμού στη χώρα μας (Τσάρτας Π., ό.π, σελ. 183).

### **3.2.2 Επίγεια Εξυπηρέτηση**

Η επίγεια εξυπηρέτηση μέχρι σήμερα από εταιρείες πέραν της Ολυμπιακής ήταν εφικτή μόνο στα αεροδρόμια Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου, Κέρκυρας. Στα παραπάνω αεροδρόμια δραστηριοποιούνται τρεις και σε κάποιες περιπτώσεις τέσσερις εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης. Ωστόσο όλες οι εταιρείες που χρησιμοποιούν ένα αεροδρόμιο έχουν το δικαίωμα αυτοεξυπηρέτησης. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η Aegean η οποία στο σύνολο σχεδόν των αεροδρομίων που επιχειρεί, αυτοεξυπηρετείται. Έχει παρατηρηθεί ότι στα αεροδρόμια όπου επιτράπη η εξυπηρέτηση πτήσεων από περισσότερες από μία εταιρείες το επίπεδο προσφερόμενων υπηρεσιών βελτιώθηκε σημαντικά ενώ το

κόστος μειώθηκε. Με το Νόμο 1566/2009 προωθείται η απελευθέρωση της επίγειας εξυπηρέτησης επιπλέον και στα ακόλουθα αεροδρόμια: Άκτιο, Αλεξανδρούπολη, Άραξος, Αστυπάλαια, Ικαρία, Ιωάννινα, Καβάλα, Καλαμάτα, Κάλυμνος, Κάρπαθος, Κάσος, Καστελόριζο, Καστοριά, Κεφαλονιά, Κοζάνη, Κύθηρα, Λέρος, Λήμνος, Μήλος.

Η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας στο τέλος του 2009 πραγματοποίησε δημόσια διαβούλευση αναφορικά με τις υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης στα περιφερειακά αεροδρόμια. Στη διαβούλευση συμμετείχαν φορείς, αεροπορικές εταιρείες και εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης, ελληνικές και μη. Ο κοινός τόπος όλων των θέσεων ήταν να υπάρχουν τουλάχιστον δύο πάροχοι επίγειας εξυπηρέτησης σε κάθε αεροδρόμιο ώστε να βελτιωθεί το επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών από τη στιγμή που θα λειτουργήσουν ανταγωνιστικά. Πολλές, αν όχι όλες, οι εταιρείες charter αλλά και χαμηλού κόστους που δραστηριοποιούνται, τουλάχιστον κατά τους θερινούς μήνες, στα περιφερειακά αεροδρόμια, ήταν επιφυλακτικές με τις προθέσεις τους για την εκτέλεση μελλοντικών πτήσεων προς την Ελλάδα αν δεν πραγματοποιηθεί ουσιαστική στροφή στο θέμα της επίγειας εξυπηρέτησης. Δεν ήταν λίγοι όσοι επέκριναν το υπάρχον καθεστώς λειτουργίας της επίγειας εξυπηρέτησης με έναν μόνο πάροχο στα περισσότερα αεροδρόμια γεγονός το οποίο δυσχεραίνει το έργο τους όπως ανέφεραν. Καλείται λοιπόν τόσο η ΥΠΑ όσο και η ελληνική πολιτεία εν γένει να ανταποκριθεί στις επιταγές των χρηστών και πελατών των αεροδρομίων της.

### **3.2.3 Η ανάπτυξη των εταιριών χαμηλού κόστους (LCC) στην Ελληνική περιφέρεια**

Η ανάπτυξη των εταιριών χαμηλού κόστους στην Ελλάδα υπήρξε κάπως παράδοξη σε σύγκριση με τις υπόλοιπες Ευρωπαϊκές χώρες όπου οι εταιρίες αυτές εισήγαγαν νέους συνδυασμούς πόλεων καθιστώντας νέους προορισμούς δημοφιλείς, εξυπηρετώντας τους όλο το χρόνο. Στην Ελλάδα η ανάπτυξη των εταιριών χαμηλού κόστους από την μία πλευρά ακολούθησε τα πρότυπα της χωρικής συγκέντρωσης εξυπηρετώντας την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη σε ετήσια βάση είτε προσπάθησε να υποκαταστήσει ή να συμπληρώσει το μοντέλο των εταιριών charter εκτελώντας εποχικές συνδέσεις με δημοφιλείς νησιωτικούς προορισμούς. Θα ήταν ωστόσο περισσότερο ωφέλιμο να γίνουν προσπάθειες προσέλκυσης εταιριών χαμηλού κόστους σε περιφέρειες της ηπειρωτικής Ελλάδας, εκτονώνοντας παράλληλα την

υπερσυγκέντρωση της κίνησης προς την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη. Σε δεύτερο στάδιο θα ήταν εφικτό να προσδιοριστούν νησιωτικοί προορισμοί οι οποίοι θα μπορούσαν να υποστηρίξουν αεροπορική σύνδεση σε ετήσια βάση όπως γίνεται π.χ. στις Βαlearίδες νήσους της Ισπανίας.

Πρέπει να τονιστεί σε αυτό το σημείο ότι αρκετές ηπειρωτικές περιοχές της Κεντρικής και Βόρειας Ελλάδας βρίσκονται εντός ακτίνας 2,5 ωρών πτήσης από κύριες πηγές άντλησης τουριστών όπως η Γερμανία, η Ιταλία, η Πολωνία και η Τσεχία. Επιπρόσθετα, σχεδόν το σύνολο των ηπειρωτικών προορισμών παρέχουν ικανό επίπεδο υπηρεσιών σε ετήσια βάση σε αντίθεση με προορισμούς της νησιωτικής επικράτειας όπου πολλές επιχειρήσεις λειτουργούν μόνο σε εποχική βάση. Το σημαντικότερο όλων όμως είναι ότι ορισμένες ηπειρωτικές περιφέρειες διαθέτουν ικανή αγοραστική ισχύ και ικανά μεγέθη πληθυσμού που θα μπορούσαν να στηρίξουν ακόμη και εξερχόμενη κίνηση. Σίγουρα η δυναμική είναι περιορισμένη συγκρινόμενη με αντίστοιχες περιφέρειες της δυτικής Ευρώπης, παρόλα αυτά είναι πιθανό η αγορά αυτή να καθιερώσει τις νέες συνδέσεις. Οι καιρικές συνθήκες στην ηπειρωτική Ελλάδα είναι περισσότερο σταθερές σε σχέση με την νησιωτική. Δεν είναι λίγες οι περιπτώσεις που ακυρώνονται πτήσεις προς νησιωτικούς προορισμούς λόγω δυσμενών καιρικών φαινομένων. Η πρόταση αυτή αποτελεί άλλωστε και μία εναλλακτική προσέγγιση για να ξεφύγουμε από το πρότυπο του τουρίστα που αναζητά μόνο τον ήλιο και τη θάλασσα (sea and sun) κατά τη διάρκεια της θερινής περιόδου. Είναι ακόμη πιθανό να παρουσιαστεί ενδιαφέρον για αγορά δεύτερης κατοικίας σε περιοχές της Ελλάδας οι οποίες αυτή τη στιγμή δεν παρουσιάζουν ανάπτυξη. Το τελευταίο άλλωστε έχει αποκτήσει μεγάλες διαστάσεις τόσο στη Γαλλία όσο και στην Ισπανία.

Κατά τη περίοδο ανάπτυξης των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους στην Ευρώπη παρατηρήθηκαν ανακολουθίες αναφορικά με τα κριτήρια επιλογής των αεροδρομίων στα οποία θα εκτελέσουν τις πτήσεις τους καθώς οι αερομεταφορείς ζητούσαν συχνά οικονομικά ανταλλάγματα από τους αερολιμένες, τα οποία σε μερικές περιπτώσεις χαρακτηρίστηκαν από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή ως επιδοτήσεις που δημιουργούσαν αθέμιτο ανταγωνισμό. Για την αντιμετώπιση του προβλήματος αυτού, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή εξέδωσε το 2005 Οδηγία αναφορικά με το πλαίσιο χρηματοδότησης των περιφερειακών αεροδρομίων και των αεροπορικών εταιρειών που ξεκινούν πτήσεις από περιφερειακά αεροδρόμια. Στην Οδηγία αυτή γίνεται σαφής αναφορά στο γεγονός ότι η πλειονότητα των περιφερειακών αεροδρομίων δεν εξυπηρετεί ικανό αριθμό επιβατών ώστε να δημιουργηθούν



οικονομίες κλίμακας που θα τα καταστήσουν βιώσιμα ούτε εδρεύει σε αυτά κάποια αεροπορική εταιρεία που να χρησιμοποιεί σταθερά και σε μόνιμη βάση τις υπηρεσίες τους. Αναγνωρίζοντας λοιπόν τα παραπάνω, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αντιλαμβάνεται ότι θα πρέπει να ενισχυθεί η λειτουργία των περιφερειακών αεροδρομίων διότι η ανάπτυξη τους συμβάλει τόσο στην τοπική οικονομία όσο και στην περιφερειακή ανάπτυξη. Πιο συγκεκριμένα αναφέρεται ότι οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης μπορεί να έχουν διαφορετικές χρεώσεις από τη στιγμή που το αεροδρόμιο βρίσκεται σε απομακρυσμένη περιοχή και ότι έσοδα από άλλες επιχειρηματικές δραστηριότητες του αεροδρομίου μπορούν να χρησιμοποιηθούν για την κάλυψη των εξόδων, ή μέρος τους, των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης. Αντίστοιχα η Επιτροπή αναφέρει ότι συμμερίζεται τον αυξημένο κίνδυνο που αναλαμβάνει ένας αερομεταφορέας όταν ξεκινά μία υπηρεσία από ένα περιφερειακό αεροδρόμιο, το οποίο ίσως να θέλει να επιμεριστεί με το αεροδρόμιο ή άλλο τοπικό φορέα. Γίνεται ωστόσο σαφές ότι όταν η ετήσια επιβατική κίνηση ξεπεράσει τα δύο εκατομμύρια επιβάτες τότε το αεροδρόμιο δεν μπορεί να θεωρηθεί μικρό περιφερειακό αεροδρόμιο και οποιαδήποτε μορφή επιδότησης ή χρηματοδότησης θα πρέπει να διακοπεί. Τονίζεται επίσης ότι η ανάπτυξη συνδέσεων σταθερής τροχιάς υψηλής ταχύτητας (σιδηρόδρομος) της περιοχής αποτελεί ικανό μέσο μετακίνησης οπότε αεροπορικές υπηρεσίες προς τους ίδιους προορισμούς που εξυπηρετούνται από το σιδηρόδρομο δεν χρηματοδοτούνται.

Πιθανοί υποψήφιοι προορισμοί για την προσέλκυση εταιρειών χαμηλού κόστους μπορεί να είναι το αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου στην Κεντρική Ελλάδα στο οποίο πρόσφατα ολοκληρώθηκε η κατασκευή καινούργιου επιβατικού σταθμού (terminal building). Βρισκόμενο μεταξύ δύο μεγάλων αστικών κέντρων, του Βόλου, από τον οποίο απέχει 24 χιλιόμετρα και της Λάρισας το αεροδρόμιο αυτή τη στιγμή δέχεται εποχικές πτήσεις από την Air Berlin και ένα μικρό αριθμό μη προγραμματισμένων πτήσεων. Οι τουρίστες στη Νέα Αγχιάλο μπορούν να περάσουν ορισμένες μέρες στις ορεινές ή παραθαλάσσιες περιοχές ή να προγραμματίσουν μία επίσκεψη στα Μετέωρα (Σκυργιάννης et. al., 2003, σελ. 4).

Άλλες πόλεις που θα μπορούσαν να προσελκύσουν αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους είναι τα Ιωάννινα, η Πάτρα (Άραξος) και η Αλεξανδρούπολη. Τα Ιωάννινα και η ευρύτερη περιοχή διαθέτουν επαρκείς τουριστικές υποδομές. Επιπλέον τα Ιωάννινα θα μπορούσαν να αποτελέσουν την πύλη εισόδου εξόδου για τους νότιους παράλιους προορισμούς της Αλβανίας, οι οποίοι αναπτύσσονται σημαντικά τα τελευταία χρόνια. Ο Άραξος βρίσκεται κοντά στη Πάτρα, την τρίτη μεγαλύτερη πόλη

της χώρας και κοντά στα αναπτυσσόμενα θέρετρα του νομού Ηλείας. Θα μπορούσε κάλλιστα να αποτελέσει πύλη για όλη την Πελοπόννησο. Η Αλεξανδρούπολη επίσης θα μπορούσε να αποτελέσει μοχλό ανάπτυξης για όλη τη Θράκη. Η ανάπτυξη του πετρελαιοαγωγού Μπουργκάς – Αλεξανδρούπολης θα μπορούσε επίσης να αναπτύξει εμπορική κίνηση μεταξύ της Αλεξανδρούπολης και άλλων προορισμών εκτός Ελλάδας. Ως προς τους νησιωτικούς προορισμούς, το Ηράκλειο, η Ρόδος και η Κέρκυρα θα μπορούσαν να υποστηρίξουν συνδέσεις με ευρωπαϊκούς προορισμούς σε ετήσια βάση. Αρκετοί νησιωτικοί προορισμοί διαθέτουν επαρκείς υποδομές για να υποστηρίξουν ένα τέτοιο εγχείρημα. Για να καταστεί βέβαια εφικτό κάτι τέτοιο, οι Ελληνικές τουριστικές αρχές και υπηρεσίες μεταφορών θα πρέπει να συντονίσουν τις προσπάθειές τους σε θέματα ποιότητας υπηρεσιών.

Αν και θεωρητικά δεν υπάρχει κανείς περιορισμός για την εκτέλεση πτητικού έργου από ευρωπαϊκές εταιρείες χαμηλού κόστους από τη στιγμή που η Ελλάδα είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, υπάρχει μία πληθώρα γραφειοκρατικών κωλυμάτων αλλά και τεχνικά προβλήματα όπως μικρό μήκος διαδρόμων προσγείωσης, και περιορισμένο ωράριο λειτουργίας αερολιμένων τα οποία αποτρέπουν τους αερομεταφορείς να επιχειρήσουν προς τους προορισμούς αυτούς.

Ένα σημείο που πρέπει να τονιστεί είναι ο διπλός ρόλος της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας η οποία είναι αρμόδια τόσο για το ρυθμιστικό τμήμα των αερομεταφορών όσο και για τη λειτουργία των αεροδρομίων πλην του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών. Είναι πιθανό το μοντέλο λειτουργίας της ΥΠΑ να προκαλέσει αδιαφανείς διαδικασίες μέσα στα πλαίσια του ανταγωνισμού και της ελεύθερης αγοράς. Σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή νομοθεσία πρέπει να είναι σαφώς διαχωρισμένες οι αρμοδιότητες αλλά και οι υπηρεσίες που έχουν ρυθμιστικό/εποπτικό χαρακτήρα στην εκτέλεση των πτήσεων από αυτές που ασχολούνται με τη διαχείριση των αερολιμένων. Στη χώρα μας και οι δύο αρμοδιότητες εκτελούνται από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας καθιστώντας δυσδιάκριτα τα όρια και τα πλαίσια λειτουργίας της κάθε μίας ανεξάρτητης λειτουργίας. Την τελευταία δεκαετία έχουν πραγματοποιηθεί προσπάθειες διαχωρισμού των αρμοδιοτήτων της ΥΠΑ, παρόλα αυτά δεν είναι σαφής ο διαχωρισμός αυτός μέχρι και σήμερα.

Οι απεργιακές κινητοποιήσεις των Ελεγκτών Εναέριας Κυκλοφορίας στην Ελλάδα κατά το 2011, δημιούργησαν υπέρογκες ζημιές στις αεροπορικές εταιρείες και ταλαιπώρησαν αφάνταστα το επιβατικό κοινό. Ενδεικτικά, η easyJet κατέγραψε την υψηλότερη αύξηση καθυστερήσεων λόγω ΕΕΚ πανευρωπαϊκά που υπερβαίνει το

64%. Ο μέσος όρος καθυστέρησης των πτήσεων από Λονδίνο προς Αθήνα (5 εβδομαδιαία) έφτασε τις 2 ώρες και 15 λεπτά (<http://www.tourismpress.gr>).

Ένας άλλος περιοριστικός παράγοντας που προαναφέρθηκε είναι αυτός της επίγειας εξυπηρέτησης. Μέχρι πρόσφατα, η πολιτεία εφάρμοζε την κοινοτική οδηγία 96/67 του Ευρωπαϊκού Συμβουλίου (σχετικά με την απελευθέρωση των υπηρεσιών επίγειας εξυπηρέτησης σε Ευρωπαϊκά αεροδρόμια) με περιοριστικό τρόπο ώστε να διαφυλάττει τα συμφέροντα της Ολυμπιακής (ΣΕΤΕ, 2005). Επιπρόσθετα όλες οι γραμμές PSO (υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας ή άγονες γραμμές, όπως είναι γνωστότερες) εξυπηρετούνται μέχρι πρόσφατα αποκλειστικά από την Ολυμπιακή. Ένα παρόμοιο θέμα ανέκυψε στην Ιταλία όπου τον Απρίλιο του 2007 η easyJet επικρότησε την απόφαση του Επιτρόπου σχετικά με την αναγνώριση αδιαφανών διαδικασιών ως προς την κατακύρωση αντιστοίχων γραμμών στην Alitalia από τις Ιταλικές αρχές. Όλα αυτά τα θέματα προκαλούν τροχοπέδη για την προσέλκυση αεροπορικών εταιρειών στους περιφερειακούς αερολιμένες.

Πρόσφατα έχει ανακοινωθεί η πρόθεση για τη μερική αποκρατικοποίηση και εκσυγχρονισμό 10 περιφερειακών αεροδρομίων χρησιμοποιώντας κατά πάσα πιθανότητα το μοντέλο Σύμπραξης Ιδιωτικού και Δημόσιου Τομέα (ΣΔΙΤ). Ως πιθανό υπόδειγμα μπορεί να χρησιμοποιηθεί αυτό που διέπει τη συμφωνία κατασκευής του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ). Πιο συγκεκριμένα, σύμφωνα με το άρθρο 3.2 του νόμου 2338/95 (το οποίο αναφέρεται στη συμφωνία μεταξύ του ΔΑΑ και του κράτους) δεν δίνεται η δυνατότητα να χρηματοδοτηθεί η κατασκευή και λειτουργία άλλου αεροδρομίου από το ελληνικό δημόσιο σε ακτίνα 100 χιλιομέτρων από το κέντρο της πόλης των Αθηνών για τα επόμενα 20 χρόνια από την ημερομηνία υπογραφής του νόμου αυτού (Σεπτέμβριος 2005). Με άλλα λόγια ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών χαίρει ενός χωρικού μονοπωλίου το οποίο και οδηγεί σε αυξημένα τέλη χρήσης του αερολιμένα. Ο περιορισμός του σημαντικού ρόλου του διεθνούς αερολιμένος Αθηνών λόγω του υψηλού κόστους, κυμαίνεται από 42,90 μέχρι 52 Ευρώ ανά επιβάτη. Ειδικά για τις LCC το κόστος είναι δυσβάσταχτο. Ο μέσος όρος χρέωσης ανά επιβάτη στα αεροδρόμια της Ευρωπαϊκής Ένωσης ανέρχεται στα 12 Ευρώ, στα ανταγωνιστικά αεροδρόμια, όπως η Ρώμη 15-18 Ευρώ, στην Αττάλεια 16 και στην Κων/πολη 18 Ευρώ. Παρόλα αυτά το αεροδρόμιο υποστηρίζει ότι αν και οι χρεώσεις του είναι υψηλές, προσφέρει υψηλή προστιθέμενη αξία υπηρεσιών στους χρήστες του. Η ρήτρα της ακτίνας των 100 χιλιομέτρων ωστόσο αναφέρεται αποκλειστικά στη λειτουργία αεροδρομίου το οποίο θα έχει χρηματοδοτηθεί από την κυβέρνηση. Αυτό δεν αποκλείει ιδιώτες επενδυτές να

προβούν στην ίδρυση και λειτουργία αεροδρομίου για εμπορικού σκοπούς στην εν λόγω ακτίνα. Μέχρι σήμερα, ωστόσο, δεν έχει υπάρξει καμία εκδήλωση ενδιαφέροντος για τη λειτουργία αεροδρομίου στο συγκεκριμένο χώρο.

Τέλος οι συνδυασμένες μεταφορές βασισμένες στις δημόσιες μεταφορές μπορούν να βελτιώσουν την προσβασιμότητα σε πολλές πόλεις και σημεία ενδιαφέροντος. Οι φορείς τοπικής αυτοδιοίκησης θα πρέπει να έχουν ενεργό συμμετοχή στην εφαρμογή της πολιτικής του αεροδρομίου της περιοχής τους επιζητώντας την ενίσχυση των τοπικών κοινωνιών.

Προσοχή ωστόσο πρέπει να δοθεί στην επιδότηση των εταιρειών χαμηλού κόστους καθώς αυτό μπορεί να έχει τα αντίθετα από τα αναμενόμενα αποτελέσματα. Σε αυτό το πλαίσιο και από την σκοπιά του προορισμού είναι προτιμότερο να επενδυθούν χρήματα σε προωθητικές ενέργειες (marketing) ώστε να δημιουργήσει η ταυτότητα του προορισμού ένα επώνυμο προϊόν με στόχο να αποκτήσει ο προορισμός μεγαλύτερη αγοραστική δύναμη προς τους αερομεταφορείς οι οποίοι στην μεγάλη τους πλειονότητα εδρεύουν εκτός Ελλάδας.

### **3.3 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

Η παρούσα ενότητα εξέτασε την κατάσταση των αερομεταφορών στην Ελλάδα τα τελευταία χρόνια. Ξεκινώντας από ένα προστατευτικό καθεστώς η χώρα σταδιακά απελευθέρωσε την αεροπορική της αγορά και έγινε μέλος του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Εναέριου Χώρου. Δυστυχώς ίσως, η απελευθέρωση είχε περιορισμένες χωρικές επιπτώσεις καθώς η συγκέντρωση της επιβατικής κίνησης παρέμεινε στα μεγάλα αστικά κέντρα. Μέχρι σήμερα φαίνεται ότι η χώρα δεν έχει εκμεταλλευτεί την άνθηση των εταιρειών χαμηλού κόστους, ωστόσο υπάρχουν αρκετές προοπτικές για την ανάπτυξη τους ακόμα και τώρα. Η ανάπτυξη αυτή θα συνεισέφερε τόσο στην προσβασιμότητα της κάθε περιοχής όσο και στην αύξηση του παραγόμενου πλούτου (Σαμπράκος, ό.π, σελ. 250). Επιπλέον, η γεωγραφική θέση της χώρας μας στη Νοτιοανατολική Ευρώπη καθιστά αναγκαία τη σύνδεση με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρώπης με αεροπορικά μέσα. Η Ελλάδα βρίσκεται σε αυτή τη περιοχή της Ευρώπης όπου τα πλεονεκτήματα από την ανάπτυξη των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους δεν έχουν αξιοποιηθεί στο μέγιστο. Επιπρόσθετα, το ελληνικό επιβατικό κοινό δεν φαίνεται να απολαμβάνει τα πλεονεκτήματα από την απελευθέρωση των αεροπορικών υπηρεσιών στη χώρα μας. Οι φορείς χάραξης της πολιτικής θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους όλα όσα αναφέρθηκαν με γνώμονα

πιθανές περιβαλλοντικές επιπτώσεις ώστε οι τουριστικοί προορισμοί να ανθίσουν και να μη καταλήξουν θύματα της επιτυχίας τους.

Η παγκοσμιοποίηση και το απελευθερωμένο περιβάλλον των αεροπορικών μεταφορών σε συνδυασμό με τις ισχύουσες οικονομικές τάσεις, τείνουν να αλλάξουν το μέχρι σήμερα μοντέλο διαχείρισης των αεροδρομίων. Είναι χαρακτηριστική η τάση για την δημιουργία ανεξάρτητων από το κράτος φορέων διαχείρισης των αερολιμένων. Έτσι η δραστηριοποίηση των ιδιωτικών επενδυτικών κεφαλαίων προς την κατασκευή και λειτουργία των αεροδρομίων καθιστά τα αεροδρόμια μια σύγχρονη πια επιχειρησιακή μονάδα με συγκεκριμένους επιχειρηματικούς στόχους. Επομένως, τα αεροδρόμια θα πρέπει πλέον να είναι σε θέση να καλύπτουν από τα έσοδά τους τις δαπάνες λειτουργίας, να καλύπτουν χρηματοδοτήσεις για επενδύσεις και να έχουν κέρδος τέτοιο ώστε να δημιουργείται απόσβεση του κόστους επένδυσης. Ουσιαστικά τα αεροδρόμια θα λειτουργούν ως αυτόνομες επιχειρησιακές μονάδες (Business Units).

Στον Ελληνικό χώρο το πρώτο αεροδρόμιο με τη συμμετοχή του ιδιωτικού τομέα (συμμετοχή χρηματοδότησης του κράτους για την κατασκευή μόνο 7%) είναι ο Αερολιμένας Αθηνών Ελευθέριος Βενιζέλος στη περιοχή των Σπάτων Αττικής. Οι μέτοχοι στον φορέα υλοποίησης και διαχείρισης του αερολιμένα είναι κατά 55% το Ελληνικό Δημόσιο και κατά 45% κοινοπραξία Ιδιωτικών Μετόχων (Hochtief A.G, ABB AG, Η Krants–TKT, Flughafen Athen-Spata). Η έναρξη λειτουργίας του νέου αερολιμένα έγινε τον Μάρτιο του 2001 και σύμφωνα με τη σύμβαση μεταξύ ιδιωτών και Ελληνικού δημοσίου η λειτουργία του ανεξάρτητου φορέα διαχείρισης με επικεφαλής τους ιδιώτες επενδυτές θα είναι υπό την ευθύνη τους για 30 έτη (συμπεριλαμβανομένου και του χρόνου κατασκευής του). Το έργο αυτό είναι πρωτοποριακό για τα Ελληνικά δεδομένα και αποτελεί πιλότο για ανάλογες επενδυτικές δραστηριότητες στο χώρο των αεροπορικών μεταφορών (Στεφανής et. al., ό.π, σελ.15).

Οι συνέργειες από την ανάπτυξη των αεροδρομίων αποτυπώνονται και στη πρόσφατη μελέτη που εξέδωσε το Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών σύμφωνα με την οποία η επιχειρηματική κοινότητα του αεροδρομίου της Αθήνας συνεισφέρει συνολικά 2,14% του ΑΕΠ της Ελλάδας και αποτελεί σημαντικό κεφάλαιο για την εθνική οικονομία και την ελληνική κοινωνία. Σε περιφερειακό επίπεδο, το αεροδρόμιο συνεισφέρει 3,2% του ΑΕΠ της Αττικής, ενώ αποτελεί μοχλό επιχειρηματικής

ανάπτυξης και απασχόλησης: 300 επιχειρήσεις και περισσότεροι από 15.000 εργαζόμενοι αποτελούν την «αεροδρομική» κοινότητα (Τσάρτας Π., ό.π, σελ. 196).

Κλείνοντας με μια αναφορά στο φλέγον θέμα των επιδοτήσεων, είναι σαφές ότι το ελληνικό κράτος απαγορεύεται να προβεί σε άμεσες γενικές επιδοτήσεις ελληνικών ή ξένων αερομεταφορέων καθώς αυτό αντίκειται στο Κοινοτικό Δίκαιο. Εμμέσως, μπορεί να προβεί σε μείωση των φόρων και τελών αεροδρομίων όπως έπραξε σε κάποιο βαθμό κατά την περίοδο Απριλίου – Σεπτεμβρίου 2009, τα αποτελέσματα όμως της προσπάθειας αυτής υπήρξαν πολύ περιορισμένα.

Ωστόσο, και με βάση τις πρόσφατες οδηγίες της Ευρωπαϊκής Επιτροπής αναφορικά με τη δυνατότητα επιδοτήσεως αεροπορικών εταιρειών που χρησιμοποιούν περιφερειακά αεροδρόμια, τίθεται το ερώτημα κατά πόσον μια μορφή επιδοτήσεων πιθανώς από τις Περιφερειακές Αυτοδιοικήσεις προς εταιρείες χαμηλού κόστους (LCC) που προτίθενται να δραστηριοποιηθούν σχετικά έχει νόημα. Η απάντηση είναι θετική υπό τις ακόλουθες προϋποθέσεις: α) ότι οι LCC προτίθενται να εγγυηθούν ένα ελάχιστο επίπεδο κίνησης, β) ότι οι LCC προτίθενται να επιχειρήσουν σε δωδεκάμηνη βάση (έστω και με μειωμένο αριθμό δρομολογίων κάποιους μήνες) ώστε να μην δημιουργηθούν τα γνωστά προβλήματα που σχετίζονται με την εποχικότητα των τουριστικών ροών, γ) ότι θα υπάρξει ένα πλαίσιο δεοντολογίας (Code of Conduct) των Περιφερειακών Αυτοδιοικήσεων αναφορικά με τις διαπραγματεύσεις τους με τους LCC ώστε να μην οδηγηθούμε σε καταστροφική πλειοδοσία επιδοτήσεων προς όφελος αποκλειστικά και μόνον των LCC. Δεδομένης της άσχημης δημοσιονομικής κατάστασης της χώρας (και των Νομαρχιακών Αυτοδιοικήσεων), οι πόροι για τη σχετική επιδότηση θα μπορούσαν να βρεθούν πιθανώς μέσα από την εξοικονόμηση χρημάτων που αυτή τη στιγμή δαπανώνται για προβολή και συμμετοχή σε διεθνείς τουριστικές εκθέσεις με αμφίβολο το τελικό αποτέλεσμα ως προς την προσέλκυση τουριστών. Με άλλα λόγια, και στο βαθμό που ένας τουριστικός προορισμός δεν είναι σε θέση αυτόνομα να δημιουργήσει ισχυρό brand name στο διεθνή τουριστικό χάρτη, είναι πιθανώς καλύτερα να προτιμηθεί η έμμεση προώθηση μέσα από το λεγόμενο «αποτέλεσμα Ryanair» (Ryanair effect) και τον κατακλυσμό της περιοχής από τις τουριστικές «ορδές» των LCC. Θα πρέπει εδώ να σημειώσουμε ότι η επιλογή από τη Ryanair, περιφερειακών αεροδρομίων της χώρας μας για την έναρξη ή ενίσχυση συχνότητας πτήσεων, είχε θεαματικά αποτελέσματα. Από τους 400.000 διακινηθέντες επιβάτες στη Ρόδο με LCC's η εν λόγω εταιρεία διακίνησε περισσότερους από τους μισούς. Συνολικά στη

χώρα μας αύξησε τη μηνιαία χωρητικότητα από 10.000 καθίσματα τον Αύγουστο του 2010 σε 70.000 περίπου τον Ιούνιο του 2011 (<http://www.tourismpress.gr>).

Οι αεροπορικές μεταφορές χαρακτηρίζονται από τον έντονα διεθνοποιημένο ανταγωνισμό. Η αύξηση της ζήτησης για μεταφορά, η πολιτική μείωσης των ναύλων και η εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού αποτελούν παραμέτρους που εντείνουν το ανταγωνιστικό περιβάλλον στις αεροπορικές εταιρίες. Σε ένα τέτοιο περιβάλλον οι στρατηγικές συμμαχίες των αεροπορικών εταιριών αποτελούν και θα αποτελέσουν και στο μέλλον το κριτήριο για την βιωσιμότητά τους. Η φιλοσοφία του εθνικού αερομεταφορέα ανήκει στο παρελθόν και το επιβατικό κοινό κατευθύνεται προς εταιρίες που έχουν ενταχθεί στους κανόνες της αγοράς και παρέχουν υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης με χαμηλή τιμή εισιτηρίου.

Η δυνατότητα που παρέχεται στις αεροπορικές εταιρίες να καθορίζουν ελεύθερα την τιμή του εισιτηρίου τους (μέσα σε κάποια θεσπισμένα όρια) οδηγεί σε ακόμη μεγαλύτερη μείωση των τιμών. Όλα τα σχέδια αναδιοργάνωσης καθώς και επιχειρησιακά πλάνα των αεροπορικών εταιριών αναπόφευκτα επικεντρώνονται στη μείωση του λειτουργικού κόστους με έμφαση στη μείωση του κόστους εργασίας και το κλείσιμο των ελλειμματικών γραμμών.

## **ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 3ου ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ**

### **Ελληνική (Βιβλία, Πρακτικά Ημερίδας, Μελέτη, Επίσημα Στοιχεία)**

1. Προφυλλίδης Β., 2008, «Οικονομική των Μεταφορών», 4<sup>η</sup> έκδοση, Εκδ. Παπασωτηρίου, Αθήνα.
2. Σαμπράκος Ε. (επιμέλεια έκδοσης), 1999, Ημερίδα «Μεταφορές και Τουρισμός», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς.
3. ΣΕΤΕ, 2005, «Η πρόκληση της Ανταγωνιστικότητας και η Ανάγκη Επανατοποθέτησης του Ελληνικού Τουριστικού Προϊόντος», Αθήνα.
4. ΣΕΤΕ, 2012, «Ελληνικός Τουρισμός: Στοιχεία και Αριθμοί».
5. Σκυργιάννης Χ., Σκάγιαννης Π., 2003, «Αερομεταφορές και Τουρισμός: Ο ρόλος του αεροδρομίου της Ν. Αγχιάλου», Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
6. Στεφανής Β., Προφυλλίδης Β., Δημητρίου Δ., 2001, «Αερομεταφορές και Τουρισμός σε κύριους Τουριστικούς Προορισμούς στη Νησιωτική Ελλάδα», Διεθνές Συνέδριο: Αερομεταφορές και Αεροδρόμια, Εξελίξεις στον 21ο αιώνα, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών - Τομέας Συγκοινωνιακών Έργων και Μεταφορών, Πολυτεχνική Σχολή, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης.
7. Τσάρτας Πάρις (επικεφαλής υπεύθυνος), 2010, «Η σημασία του Τουρισμού για την Ελληνική Οικονομία/ Κοινωνία & προτάσεις πολιτικής για την Τουριστική Ανάπτυξη», Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Εργαστήριο Τουριστικών Ερευνών και Μελετών, Μελέτη Εκπονηθείσα για λογαριασμό του Σ.Ε.Τ.Ε, Χίος.
8. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α), Στατιστικά Δελτία διαφόρων ετών.

### **Ξενόγλωσση (Άρθρο- Μελέτες)**

1. Papatheodorou, A. and Arvanitis, P. 2009, Spatial Evolution of Airport Traffic and Air Transport Liberalization: The Case of Greece. Journal of Transport Geography, 17: 402– 412.

### **Ηλεκτρονικές πηγές (Επίσημα στοιχεία- Άρθρα)**

1. Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2010, <[www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)> (viewed 16 November 2012)



2. <[http://www.tourismpress.gr/2011/10/blog-post\\_8735.html](http://www.tourismpress.gr/2011/10/blog-post_8735.html)> (viewed 16 November 2012)

Πανεπιστήμιο Πειραιώς

## ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### Ελληνική (Βιβλίο- Εργασία- Μελέτες- Επίσημα Στοιχεία- Πρακτικά Συνεδρίων)

1. Γιαννόπουλος Γ., 2002, «Σχεδιασμός των Μεταφορών, Η διαδικασία πρόβλεψης των μελλοντικών αναγκών μετακινήσεων», Παρατηρητής, Θεσσαλονίκη.
2. Δημήτρουλας Θ. 2007, «Ξενοδοχειακό Marketing: Λειτουργία Ανάπτυξης των Τουριστικών Επιχειρήσεων», Πτυχιακή Εργασία, ΤΕΙ Λάρισας.
3. Ηγουμενάκης Γ. Νίκος, Κραβαρίτης Ν. Κώστας 2004, «Τουρισμός, Βασικές Έννοιες», Intro Books, Αθήνα.
4. Πατσουράτης Β. 2000, «Η φορολογική επιβάρυνση του Τουριστικού Προϊόντος», Οικονομικό Πανεπιστήμιο Αθηνών, Μελέτη για λογαριασμό του ΣΕΤΕ.
5. Προφυλλίδης Β., 2008, «Οικονομική των Μεταφορών», 4<sup>η</sup> έκδοση, Εκδ. Παπασωτηρίου, Αθήνα.
6. Σαμπράκος Ε. (επιμέλεια έκδοσης), 1999, Ημερίδα «Μεταφορές και Τουρισμός», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς.
7. ΣΕΤΕ, 2005, «Η πρόκληση της Ανταγωνιστικότητας και η Ανάγκη Επανατοποθέτησης του Ελληνικού Τουριστικού Προϊόντος», Αθήνα.
8. ΣΕΤΕ, 2012, «Ελληνικός Τουρισμός: Στοιχεία και Αριθμοί».
9. Σκυργιάννης Χ., Σκάγιαννης Π., 2003, «Αερομεταφορές και Τουρισμός: Ο ρόλος του αεροδρομίου της Ν. Αγχιάλου», Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος.
10. Στεφανής Β., Προφυλλίδης Β., Δημητρίου Δ., 2001, «Αερομεταφορές και Τουρισμός σε κύριους Τουριστικούς Προορισμούς στη Νησιωτική Ελλάδα», Διεθνές Συνέδριο: Αερομεταφορές και Αεροδρόμια, Εξελίξεις στον 21ο αιώνα, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών - Τομέας Συγκοινωνιακών Έργων και Μεταφορών, Πολυτεχνική Σχολή, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης.
11. Τσάρτας Πάρις (επικεφαλής υπεύθυνος), 2010, «Η σημασία του Τουρισμού για την Ελληνική Οικονομία/ Κοινωνία & προτάσεις πολιτικής για την Τουριστική Ανάπτυξη», Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Εργαστήριο Τουριστικών Ερευνών και Μελετών, Μελέτη Εκπονηθείσα για λογαριασμό του Σ.Ε.Τ.Ε, Χίος.
12. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α), Στατιστικά Δελτία διαφόρων ετών.

## Ξενόγλωσση (Βιβλία- Άρθρα- Μελέτες)

1. ACI (Airports Council International), 2005, figure.
2. Anderson Ronan, 16 February 2005, ACIE (Airports Council International Europe).
3. ATAG (Air Transport Action Group), 2005, "The Economic & Social Benefits of Air Transport".
4. Bamber, G.J., Gittell, J.H., Kochan, T.A. & von Nordenflytch, A. ,2009, "Up in the Air: How Airlines Can Improve Performance by Engaging their Employees", Cornell University Press, Ithaca.
5. CANSO (Civil Air Navigation Services Organisation), estimation, 2005.
6. Copenhagen Airports A/S, (1998), Airport Charges Surrey.
7. De Groot, P., 2002, "The Success Story of European Low-Cost Carriers in a Changing Airworld", MERCER Management Consulting.
8. Franke, M., 2004, "Competition between network carriers and low-cost carriers—retreat battle or breakthrough to a new level of efficiency?", Journal of Air Transport Management 10, No 1, 15–21
9. Hansson, T., Ringbeck, J., and Franke, M., 2002, "Airlines: A New Operating Model Providing Service and Coverage Without the Cost Penalty", Booz Allen Hamilton, Inc., 10 Φεβρουαρίου 2002.
10. ICAO, (International Civil Aviation Organization), Annual Report of the Council, 2004.
11. Lawton T., 1999, "The limits of price leadership:needs-based positioning strategy and the long term competitiveness of Europe's Low Fare Airlines", Long Range Planning, Vol.32, No6.
12. Papatheodorou, A. and Arvanitis, P. 2009, Spatial Evolution of Airport Traffic and Air Transport Liberalization: The Case of Greece. Journal of Transport Geography, 17: 402– 412.
13. Pender L., Baum T. (2000), "Have The Frills Really Left The European Airline Industry?", International Journal of Tourism Research, 2, 423-436
14. Whitelegg John 2000, "Aviation: the social, economic and environmental impact of flying", Ashden Trust, London.
15. WTO, Tourism Taxation, Madrid, 1998.
16. WTO, 2000, "Europe – Volume 4, Tourism 2020 vision".
17. WTTC (World Travel and Tourism Council), 2011.

## Ηλεκτρονικές πηγές (Μελέτες- Άρθρα- Επίσημα Αρχεία)

1. Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2010, <[www.statistics.gr](http://www.statistics.gr)> (viewed 16 November 2012)
2. <[http://en.wikipedia.org/wiki/Low-cost\\_carrier](http://en.wikipedia.org/wiki/Low-cost_carrier)> (viewed 17 November 2012).
- 3.<[http://www.eurocontrol.int/environment/public/standard\\_page/aviation\\_sustainability.html](http://www.eurocontrol.int/environment/public/standard_page/aviation_sustainability.html)> (viewed 26 October 2012).
4. European Commission, 2008, Official Web Site of Transport Department, <[http://europa.eu.int/comm/dgs/energy\\_transport](http://europa.eu.int/comm/dgs/energy_transport)> (viewed 16 November 2012).
5. Friends of The Earth, May 2005, <[http://www.foe.co.uk/resource/briefings/aviation\\_and\\_the\\_economy.pdf](http://www.foe.co.uk/resource/briefings/aviation_and_the_economy.pdf)> (viewed 14 November 2012).
6. <http://pin2spu.blogspot.com>> (viewed 16 November 2012).
7. Sewill, B, 2003, The Hidden Cost of Flying. Aviation Environment Federation. <<http://www.airportwatch.org.uk/publications/Hidden%20Cost%20Final.pdf>> (viewed 26 June 2012 <dead link 14 November 2012>).
8. <[http://www.tourismpress.gr/2011/10/blog-post\\_8735.html](http://www.tourismpress.gr/2011/10/blog-post_8735.html)> (viewed 16 November 2012).
9. < [www.uk-air.net/UMsfaq.htm](http://www.uk-air.net/UMsfaq.htm) > (viewed 17 November 2012).

## ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΕΣ

ΑΕΠ: Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν

ΔΑΑ: Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών

ΕΕ: Ευρωπαϊκή Ένωση

ΕΕΚ: Ελεγκτές Εναέριας Κυκλοφορίας

ΟΑ: Ολυμπιακή Αεροπορία

ΟΟΣΑ: Οργανισμός Οικονομικής Ανάπτυξης και Συνεργασίας

ΣΔΙΤ: Σύμπραξη Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα

ΣΕΤΕ: Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων

ΥΠΑ: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

GDS: Global Distribution Systems

IATA: International Air Transport Association

ICAO: International Civil Aviation Organization

LCC: Low Cost Carriers

OAG: Official Airline Guides Business Development

WEF: World Economic Forum

WTO: World Tourism Organization

WTTC: World Travel and Tourism Council