



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ

ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

**ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ 'MBA – TOURISM MANAGEMENT'**

Διπλωματική Εργασία

**ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΚΑΙ ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ
ΕΝ ΜΕΣΩ COVID-19**

ΑΡΙΣΤΕΙΔΗΣ ΙΩΑΝΝΙΔΗΣ

ΠΕΙΡΑΙΑΣ

ΦΕΒΡΟΥΑΡΙΟΣ 2021



ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ ΠΕΙΡΑΙΩΣ
ΤΜΗΜΑ ΟΡΓΑΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ-MANAGEMENT ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

ΒΕΒΑΙΩΣΗ ΕΚΠΟΝΗΣΗΣ ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗΣ ΕΡΓΑΣΙΑΣ
(περιλαμβάνεται ως ξεχωριστή -δεύτερη- σελίδα στο σώμα της διπλωματικής
εργασίας)

«Δηλώνω υπεύθυνα ότι η διπλωματική εργασία για τη λήψη του μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών, του Πανεπιστημίου Πειραιώς, στη Διοίκηση Επιχειρήσεων -Μάνατζμεντ Τουρισμού: MBA-Tourism Management» με τίτλο:
Αεροπορικές εταιρίες και Ελληνικός Τουρισμός εν
πρώτη Covid-19

.....
έχει συγγραφεί από εμένα αποκλειστικά και στο σύνολό της. Δεν έχει υποβληθεί ούτε έχει εγκριθεί στο πλαίσιο κάποιου άλλου μεταπτυχιακού προγράμματος ή προπτυχιακού τίτλου σπουδών, στην Ελλάδα ή στο εξωτερικό, ούτε είναι εργασία ή τμήμα εργασίας ακαδημαϊκού ή επαγγελματικού χαρακτήρα.

Δηλώνω επίσης υπεύθυνα ότι οι πηγές στις οποίες ανέτρεξα για την εκπόνηση της συγκεκριμένης εργασίας, αναφέρονται στο σύνολό τους, κάνοντας πλήρη αναφορά στους συγγραφείς, τον εκδοτικό οίκο ή το περιοδικό, συμπεριλαμβανομένων και των πηγών που ενδεχομένως χρησιμοποιήθηκαν από το διαδίκτυο. Παράβαση της ανωτέρω ακαδημαϊκής μου ευθύνης αποτελεί ουσιαστικά λόγο για την ανάκληση του πτυχίου μου».

Υπογραφή Μεταπτυχιακού Φοιτητή/ τριας.....

Όνοματεπώνυμο..... Ιωαννίδης Αριστοίδης

Ημερομηνία..... 23 Οκτωβρίου 2020

Αφιερώνεται στη σύντροφο μου

«Αεροπορικές εταιρίες και ελληνικός τουρισμός εν μέσω Covid-19»

Αριστείδης Ιωαννίδης

Σημαντικοί όροι: αεροπορικές εταιρίες, Covid-19, τουριστικό προϊόν, ελληνικός τουρισμός, υγειονομικά πρωτόκολλα

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η Ελλάδα είναι μια χώρα που, η οικονομία της και κατ' επέκταση το επίπεδο ζωής των πολιτών της, είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με το μέγεθος και την ποιότητα του εισερχόμενου τουρισμού. Αυτό, δυστυχώς, επιβεβαιώθηκε με τον χειρότερο τρόπο το έτος 2020, αν αναλογιστεί κανείς τις απώλειες που υπέστη η Ελλάδα εξαιτίας των συνεπειών της Covid-19.

Αντικειμενικός σκοπός της εργασίας είναι η ανάδειξη της σημασίας των αεροπορικών εταιριών στην ύπαρξη και την ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού. Η ύπαρξη της Covid-19 άλλαξε άρδην τα δεδομένα του ελληνικού τουρισμού, εν μέσω της πανδημίας, με βαριές συνέπειες για την ελληνική οικονομία, την αγορά εργασίας και την κοινωνική ζωή.

Η μεθοδολογία που ακολουθήθηκε είναι η παρουσίαση σε πρώτο στάδιο του ελληνικού τουρισμού και των αεροπορικών εταιριών σε επίπεδα κανονικότητας, προ Covid-19.

Στο πρώτο κεφάλαιο γίνεται μια σαφής αναφορά για τη σημασία του τουρισμού, τη νομοθεσία που διέπει τον τουρισμό, την επίδραση του στην οικονομία και την απασχόληση τα προηγούμενα χρόνια, τη στρατηγική που ακολουθούν οι παράγοντες του τουρισμού και η εποχικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος.

Στο δεύτερο κεφάλαιο γίνεται χρήση του προγράμματος Statgraphics για προβλέψεις αφίξεων, με δεδομένα προ Covid-19. Επιλέγεται, συγκεκριμένα, η εισφορά των πολιτών των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον ελληνικό τουρισμό που αποτελούν άλλωστε την πλειοψηφία των αφίξεων στην Ελλάδα.

Στο τρίτο κεφάλαιο γίνεται αναφορά στην έννοια της μεταφοράς, της ιστορίας του αεροσκάφους και της αερομεταφοράς. Ο ρόλος των αεροπορικών εταιριών στον τουρισμό, η συμβολή της Fraport Greece στην διαχείριση των 14 περιφερειακών αεροδρομίων που διαχειρίζεται και οι κύριες αεροπορικές εταιρίες της ελληνικής αγοράς.

Στο τέταρτο κεφάλαιο τίθεται η πραγματικότητα των αεροπορικών εταιριών και του ελληνικού τουρισμού στο δύσκολο έτος 2020. Ο περιορισμός των μετακινήσεων και η ζημία που βιώνει ο ελληνικός τουρισμός είναι εμφανή στην πλειοψηφία των επιχειρήσεων και των πολιτών. Διατίθεται ένα ερωτηματολόγιο που μελετά τον τρόπο με τον οποίο αντιλαμβάνονται οι απλοί πολίτες και χρήστες του αεροσκάφους τις αερομεταφορές εν μέσω της πανδημίας και εξάγονται χρήσιμα συμπεράσματα για το τι επιθυμεί και τι θα ήθελε να βελτιωθεί. Ποιες είναι οι ανάγκες τους και πως αντιλαμβάνονται την διαχείριση της πανδημίας εκ μέρους της πολιτείας.

Ευχαριστίες

Η παρούσα εργασία με τίτλο «Αεροπορικές εταιρίες και ελληνικός τουρισμός εν μέσω Covid - 19» αποτελεί την τελευταία προϋπόθεση για την ολοκλήρωση του Μεταπτυχιακού Προγράμματος Σπουδών «MBA Tourism Management» του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

Σε όλη αυτή τη μακρά πορεία η σύντροφος μου, Δέσποινα, με στήριξε απόλυτα στην επιλογή μου να συνεχίσω τις σπουδές μου σε μεταπτυχιακό επίπεδο και μου στάθηκε με υπομονή σε όλες τις όμορφες αλλά και δύσκολες στιγμές. Επομένως την ευχαριστώ ιδιαίτερα και συνεχίζουμε αμφότεροι να στηρίζουμε ο ένας τον άλλο σε όλα αυτά που σχεδιάζουμε να κατακτήσουμε στο παρόν και στο μέλλον.

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Στοιχεία που αφορούν τον ελληνικό τουρισμό τα έτη 2015 - 2016	12
Πίνακας 2: Αριθμός απασχολούμενων τα έτη 2016-2018	13
Πίνακας 3: Εποχικότητα των διεθνών τουριστικών αφίξεων τα έτη 2007-2013	17
Πίνακας 4: Η συμβολή των πολιτών της Ευρωπαϊκής Ένωσης στον ελληνικό τουρισμό τα έτη 2007-2015	24
Πίνακας 5: Προβλέψεις του μοντέλου Statgraphics	29
Πίνακας 6: Στοιχεία των μεταφορών για το έτος 2018	32
Πίνακας 7: Τροχαία ατυχήματα για τα έτη 2017 και 2018	34
Πίνακας 8: Αριθμός επιβατών στα αεροδρόμια διαχείρισης της Fraport Greece για τα έτη 2017-2019	38
Πίνακας 9: Αριθμός πτήσεων στα αεροδρόμια διαχείρισης της Fraport Greece για τα έτη 2017-2019	39
Πίνακες ερωτηματολογίου	55

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1: Τουρίστες από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης	25
Διάγραμμα 2: Προβλέψεις συγκριτικά με τα πραγματικά στοιχεία του αντίστοιχου διαστήματος ενός έτους πριν	29
Διαγράμματα ερωτηματολογίου	55

ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ ΣΧΗΜΑΤΩΝ

Σχήμα 1: Συμμετοχή των απασχολούμενων στον τουρισμό επί του	13
--	----

συνόλου των απασχολούμενων το έτος 2018	
Σχήμα 2: Υπόδειγμα στρατηγικού μάντζμεντ	16

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Περίληψη	i
Ευχαριστίες	ii
Κατάσταση πινάκων	iii
Κατάσταση διαγραμμάτων	iii
Κατάσταση σχημάτων	iii
Πρόλογος	1
Κεφάλαιο 1: Ελληνικός τουρισμός	2
1.1 Τι είναι ο τουρισμός	3
1.2 Ο τουρισμός ως κοινωνικό φαινόμενο	4
1.3 Τουρισμός, δίκαιο και νομοθεσία	5
1.4 Επίδραση του τουρισμού στην οικονομία και την απασχόληση	11
1.5 Τουρισμός και στρατηγική	14
1.6 Εποχικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος	17
Βιβλιογραφία 1 ^{ου} Κεφαλαίου	20
Κεφάλαιο 2: Προβλέψεις εισερχόμενου τουρισμού από πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης	21
2.1 Η ιστορία της Ευρωπαϊκής Ένωσης	22
2.2 Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Ένωση	23
2.3 Τουρισμός από την Ευρωπαϊκή Ένωση	23
2.4 Προβλέψεις μέσω ανάλυσης χρονοσειρών	25
Βιβλιογραφία 2 ^{ου} Κεφαλαίου	30

Κεφάλαιο 3: Μεταφορές, αερομεταφορές και τουρισμός	31
3.1 Η έννοια της μεταφοράς	32
3.2 Αρνητικές συνέπειες από τις μεταφορές	33
3.3 Αεροσκάφος	34
3.4 Αερομεταφορές – Τουρισμός	35
3.5 Fraport Greece	36
3.6 Αεροπορικές εταιρίες	40
3.7 Ελληνικές αεροπορικές εταιρίες	41
Βιβλιογραφία 3 ^{ου} Κεφαλαίου	45
Κεφάλαιο 4: Εμφάνιση του Covid–19 και οι συνέπειες του	46
4.1 Τι είναι η Covid–19	47
4.2 Επιχειρηματικότητα, εργασία και μέτρα στήριξης εν μέσω Covid19	49
4.3 Κανονισμός πτήσεων εν μέσω Covid-19	52
4.4 Κρατική στήριξη της Aegean Airlines	53
4.5 Φόρμα ερωτηματολογίου	54
4.6 Ανάλυση των απαντήσεων του ερωτηματολογίου	55
4.7 Συμπεράσματα ερωτηματολογίου	71
Βιβλιογραφία 4 ^{ου} Κεφαλαίου	72
Επίλογος	73
Συνολική βιβλιογραφία	75
Παράρτημα	77

ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Ο τουρισμός αποτελεί αναμφίβολα μεγάλο κεφάλαιο της ελληνικής οικονομίας, της αγοράς εργασίας και της ευημερίας ενός σημαντικού μέρους της κοινωνίας. Πρόκειται για έναν τομέα που παρουσίασε επί δεκαετίες μοχλό ανάπτυξης της ελληνικής οικονομίας με πολλές προσδοκίες και συνεχή πρόοδο σε όλα τα επίπεδα. Το 2020 η Covid-19 ήρθε για να αλλάξει τα δεδομένα με πολύ βίαιο τρόπο. Η τουριστική περίοδος παρουσίασε μεγέθη και αριθμούς, που παρουσιάζονται παρακάτω λεπτομερώς, οι οποίοι ήταν απίθανο να προβλεφθούν ακόμη και από τους πλέον απαισιόδοξους.

Η παρούσα εργασία αποτελεί μια προσπάθεια παρουσίασης της συμπόρευσης των αεροπορικών εταιριών και του ελληνικού τουρισμού εν μέσω της πρωτόγνωρης κατάστασης, της Covid-19. Η ανάπτυξη ή η παρακμή και των δύο συμβαδίζει και αυτό γίνεται σαφές κατά την τουριστική περίοδο του 2020 που ο τουρισμός επλήγη βαρύτατα. Η αεροπλοΐα και ο τουρισμός είναι δύο τομείς που σε προσωπικό επίπεδο μου είναι αρκετά ενδιαφέροντες. Η αεροπλοΐα αποτέλεσε αντικείμενο του πρώτου μου πτυχίου, ενώ ο τουρισμός είναι στοιχείο της επαγγελματικής μου δραστηριότητας. Με αυτά τα δεδομένα ήταν εύκολη η επιλογή του θέματος της Διπλωματικής μου εργασίας.

Στη συνέχεια γίνεται μια ενδιαφέρουσα έρευνα που μελετά την αντίληψη της κοινής γνώμης για την ασφάλεια που προσφέρει το αεροσκάφος εν μέσω της πανδημίας. Τα αποτελέσματα και τα συμπεράσματα αυτής της έρευνας παρουσιάζονται και αφορούν αρκετό κόσμο που επιθυμεί να τελειώσει σύντομα η περιπέτεια της Covid-19 ώστε να μπορεί να ταξιδεύει ξανά με ασφάλεια και χωρίς περιορισμούς.

Ως προς την βιβλιογραφία υπήρχε αρχικά μια σύγχυση, δεδομένου ότι η εργασία πραγματοποιήθηκε σε δύσκολη περίοδο, με περιορισμούς στην πρόσβαση σε βιβλιοθήκες. Ωστόσο έγινε χρήση των διαθέσιμων μου βιβλίων και του διαδικτύου και τελικώς τα προβλήματα παραμερίστηκαν δεδομένων των έκτακτων συνθηκών. Ως προς την έρευνα, με δεδομένο ότι το θέμα δεν απαιτούσε απαντήσεις από ειδικευμένο κοινό, έγινε σε σύντομο χρονικό διάστημα και με ανταπόκριση από όσους τους εστάλη.

Η κατάσταση είναι πρωτόγνωρη, δεδομένου ότι η Covid-19 υπάρχει τον τελευταίο χρόνο, και πραγματοποιούνται όλο αυτό το διάστημα έρευνες σε πολλούς τομείς που έχει παρεισφρήσει. Η παρούσα έρευνα παρέχει, μέσω του ερωτηματολογίου, χρήσιμα χαρακτηριστικά για τους τομείς που θα μπορούσε να δοθεί έμφαση για βελτίωση στο ευαίσθητο επίπεδο που αφορά την ασφάλεια μεγάλου μέρους της κοινωνίας κατά την αερομεταφορά.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1
ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

1.1 ΤΙ ΕΙΝΑΙ Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Ο άνθρωπος ταξιδεύει από τα αρχαία κιόλας χρόνια. Η αναψυχή, η εμπορία και ο εμπλουτισμός γνώσεων δεν αποτελεί επινόηση των σύγχρονων καιρών, αλλά υπήρχε ανέκαθεν. Για τον σύγχρονο άνθρωπο, κάτοικο προηγμένης χώρας που συνεπάγεται ότι το απαιτούμενο εισόδημα είναι ικανό να του προσφέρει ένα αξιοπρεπές επίπεδο ζωής, το ταξίδι αποτελεί ψυχική ανάγκη.

Ο τουρισμός μπορεί να ερμηνευτεί με διάφορους όρους, χωρίς αυτό να σημαίνει ότι μία ερμηνεία είναι σωστή ενώ κάποια άλλη είναι λάθος. Ο τουρισμός περιλαμβάνει τις δραστηριότητες των ανθρώπων που ταξιδεύουν και διαμένουν σε προορισμούς και περιοχές άλλες εκτός από αυτές που αποτελούν το συνηθισμένο περιβάλλον τους και για χρονικό διάστημα μεγαλύτερο των 24 ωρών, που δεν ξεπερνά όμως τον ένα χρόνο. Σκοπό αποτελεί η αναψυχή, η ικανοποίηση των επαγγελματικών τους αναγκών και άλλα. Αυτό θα μπορούσε να αποτελεί μια επίσημη ερμηνεία του όρου «τουρισμός». Στην πραγματικότητα η διατύπωση ενός αυστηρά επίσημου ορισμού καθίσταται δύσκολο, αφού ο τουρισμός αποτελεί πολυσχιδές φαινόμενο που συνδυάζει και αξιοποιεί δράσεις και ενέργειες πολλών εμπλεκόμενων φορέων. Το μόνο σίγουρο είναι ότι το όφελος, ανάλογα με το τι επιδιώκει κάποιος, είναι ο μόνος στόχος και το στοιχείο που ενώνει όλους αυτούς τους φορείς. Είτε λοιπόν μιλάμε για την επιδίωξη της κάλυψης των τουριστικών αναγκών του τουρίστα, είτε για την επιδίωξη του οικονομικού οφέλους από πλευράς επαγγελματιών του υπέρογκου τουριστικού τομέα, ένα είναι το αντικείμενο, το όφελος.

Η ετυμολογία της λέξης τουρισμός παραπέμπει στον αγγλικό όρο *tourism*, όσο και στο γαλλικό όρο *tour*. Η βιομηχανική επανάσταση συνέδραμε στο να έχουμε τον μαζικό τουρισμό που γνωρίζουμε τα τελευταία χρόνια. Παραδοσιακά θεωρείται ότι ο τουρισμός απευθύνεται στα ανώτερα και ανώτατα κοινωνικά στρώματα, πεπιοίηση που συχνά αμφισβητείται όταν μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες, προκειμένου να μην έχουν αδιάθετα δωμάτια, προσφέρουν μέρος των δωματίων τους σε αρκετά χαμηλές τιμές. Εκεί συχνά επεμβαίνουν οι *Tour Operators*, σε ρόλο μεσάζοντα, λαμβάνοντας ως αμοιβή σημαντικό τμήμα της τιμής ενοικίασης των δωματίων. Με μεγάλες όμως πληρότητες στα μέσα μεταφοράς και μεγάλη πληρότητα στα καταλύματα όλοι οι εμπλεκόμενοι φορείς, όπως οι μεταφορές, η εστίαση και το εμπόριο, βγαίνουν κερδισμένοι. Επίσης αδιαμφισβήτητο μπορεί να θεωρηθεί το ότι αποτελεί, σε παγκόσμιο επίπεδο, έναν από τους πλέον ανταγωνιστικούς τομείς των εθνικών οικονομιών πολλών χωρών.

1.2 Ο τουρισμός ως κοινωνικό φαινόμενο

Η Ελλάδα έχει μακρά παράδοση στην φιλοξενία, οπότε κατά μία έννοια, και στον τουρισμό. Αυτή η παράδοση ξεκινά κιόλας από τη μυθολογία. Ο Ξένιος Δίας είχε το ρόλο του προστάτη των ξένων, όπως τους αποκαλούσαν. Η προσβολή και η μη τήρηση όλων των κανόνων ευγένειας και περιποίησης αποτελούσε «ύβρι», προσβολή μεγάλη. Υπήρχαν οι ξενώνες για την φιλοξενία τους και κατά την αναχώρησή τους ελάμβαναν κάποιο αναμνηστικό δώρο από τους οικοδεσπότες.

Στη σύγχρονη εποχή ο τουρισμός παρουσιάζει ραγδαία ανάπτυξη. Αυτό οφείλεται σε μια σειρά από παράγοντες που, οι βασικότεροι των οποίων, είναι οι εξής:

1. Η αναζήτηση διεξόδου από την καθημερινή κοινωνική και ψυχολογική επιβάρυνση που οφείλεται στη ρύπανση του περιβάλλοντος, στην ηχορύπανση και την έντονη αστικοποίηση με ό,τι αυτό συνεπάγεται στους καθημερινούς ρυθμούς της ζωής.
2. Η μείωση του χρόνου και των αποστάσεων μέσα από τη ραγδαία τεχνολογική εξέλιξη των τελευταίων δεκαετιών. Η ακτοπλοΐα, ο σιδηρόδρομος, αλλά κυρίως η αεροπλοΐα κατέστησαν την μετάβαση σε απομακρυσμένους προορισμούς άνετη, γρήγορη και σε ένα βαθμό αρκετά ευχάριστη.
3. Η στήριξη και η προώθηση τουριστικών πολιτικών από πλευράς Κρατών που αντιλήφθηκαν την κοινωνική, οικονομική και πολιτισμική ανάπτυξη που προσφέρει.

Η ραγδαία τουριστική ανάπτυξη οφείλει να τηρεί κάποιους κανόνες. Στο βωμό της ανάπτυξης δεν πρέπει να ξεχνάμε την φιλικότητα προς το περιβάλλον, την κοινωνικά δίκαιη και οικονομικά βιώσιμη για τις τοπικές οικονομίες. Για να επιτευχθεί αυτό, παράγοντες του δημόσιου και ιδιωτικού τομέα οφείλουν να συνεργαστούν ώστε να επιτύχουν την προστασία της πολιτισμικής κληρονομιάς της κάθε χώρας, καθώς επίσης και να επιδεικνύουν σεβασμό σε παραδόσεις τοπικών κοινωνιών. Το τουριστικό προϊόν, όπως συνηθίζουμε να λέμε, στην πραγματικότητα είναι υπηρεσία. Ως τουριστική υπηρεσία, λοιπόν, διακρίνονται κάποια ιδιαίτερα χαρακτηριστικά, τα κυριότερα εκ των οποίων αναφέρονται ως εξής:

1. Οι πελάτες την καταναλώνουν κατά την ίδια χρονική στιγμή που αυτή παράγεται.
2. Δεν αποθηκεύεται προς κατανάλωση σε κάποια άλλη χρονική στιγμή, άρα δεν δύναται η περίπτωση παραγωγής αποθεμάτων. Αυτό σημαίνει ότι, για

παράδειγμα, αν ένα δωμάτιο ξενοδοχείου μείνει αδιάθετο ένα βράδυ, το έσοδο που θα απέφερε, χάνεται για πάντα.

3. Είναι άυλη, δηλαδή δεν έχει βάρος και όγκο.
4. Συμπληρώνει η μία την άλλη.
5. Μόνο «ενοικιάζεται», δηλαδή το δωμάτιο ενός δωματίου δεν πωλείται, όπως και ένα εστιατόριο επίσης.
6. Είναι σε μεγάλο βαθμό ευάλωτη σε κρίσεις. Χαρακτηριστικό παράδειγμα αποτελεί η περίοδος που διανύουμε, με την πανδημία Covid-19, που έχει πλήξει τον παγκόσμιο τουρισμό σε ποσοστά που κανείς δεν φανταζόταν λίγο καιρό πριν.

1.3 Τουρισμός, δίκαιο και νομοθεσία

Το δίκαιο απαρτίζεται από επιτακτικούς κανόνες κοινωνικής συμπεριφοράς οι οποίοι εμφανίζουν ιδιαίτερη δεσμευτικότητα. Κανόνες δικαίου συνήθως συνδέονται με το Κράτος, όμως όχι απαραίτητα αφού ακόμα και σε κοινωνίες που απουσιάζει η κρατική οργάνωση, υπάρχουν κανόνες δικαίου. Στις δημοκρατικές πάντως κοινωνίες, όπως η Ελλάδα, οι κανόνες δικαίου αντανakλούν γενικά την αντίληψη περί ηθικής που επικρατεί. Θεσπίζονται από την εθνική αντιπροσωπεία, συζητώνται στο ελληνικό Κοινοβούλιο και καθίστανται νόμοι του Κράτους. Ως προς την ηθική διάσταση των νόμων, είναι σαφές ότι το δίκαιο δεν εκφράζει καμία μοναδική, αναντικατάστατη και ανώτερη ηθική. Αντίθετα, εκφράζει μια ελάχιστη ηθική όπου ελεύθεροι άνθρωποι ως φυσικά πρόσωπα ή επιχειρήσεις ρυθμίζουν τις καθημερινές σχέσεις και συναλλαγές τους, σε στέρεη βάση, ώστε να προκύπτει μια ειρηνική συμβίωση παρά τις όποιες πολιτικές, κοινωνικές και οικονομικές διαφορές.

Ο τουρισμός είναι ένα πολυσχιδές κοινωνικό φαινόμενο, με σημαντικές πολιτισμικές, οικονομικές και περιβαλλοντικές διαστάσεις, που διέπεται από πληθώρα νομικών κανόνων. Η πολυσχιδής φύση του τουρισμού είναι η αιτία που δεν επιτρέπεται η ανάπτυξη ενός συστημικού νομικού πλαισίου που να οδηγεί στην επιστημονική δόμηση του τουριστικού δικαίου, τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο. Ο νομοθετικός πληθωρισμός που χαρακτηρίζει την ελληνική νομολογία συμβάλλει σε όλο αυτό σε βαθμό που το κοινωνικό σύνολο αδυνατεί να κατανοήσει τι ισχύει και πότε, αφού πολύ συχνά διατάξεις-προσθήκες και τροπολογίες που αφορούν θέματα του τουρισμού, κατατίθενται προς ψήφιση ενώ εισάγονται σε νόμους με μη συναφές περιεχόμενο. Έτσι λοιπόν έχουμε τη δημόσια διοίκηση ως προς τον τουρισμό, δηλαδή το πως οι ιστορικές, κοινωνικοπολιτικές, οικονομικές και πολιτισμικές συνθήκες της χώρας

καθορίζουν το πλαίσιο συνεργασίας μεταξύ του δημόσιου τομέα τουρισμού με τον ιδιωτικό τομέα τουρισμού. Έχουμε οργανισμούς όπως ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (ΕΟΤ), ο ρόλος της τοπικής αυτοδιοίκησης (Περιφέρειες και Δήμοι), το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο της Ελλάδας (ΞΕΕ) και οι Οργανισμοί Τουριστικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΟΤΕΚ). Για όλους αυτούς τους οργανισμούς αξίζει να αναφέρουμε ορισμένα πράγματα που αφορούν την λειτουργία τους και ειδικότερα την συμβολή τους στην ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού.

Ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού (ΕΟΤ) αποτελεί νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου στον οποίο έχει ανατεθεί η εποπτεία του τομέα του τουρισμού. Για πολλές δεκαετίες αποτελούσε μονοπωλιακό φορέα άσκησης της τουριστικής πολιτικής της Ελλάδας. Με μια φράση ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού έχει ως αρμοδιότητα την προώθηση της τουριστικής πολιτικής της Κυβέρνησης και την προβολή της Ελλάδας. Για να το πετύχει αυτό υποβάλλει προτάσεις στο Υπουργείο Τουρισμού για τη χάραξη τουριστικής πολιτικής, στα πλαίσια πάντα των αρμοδιοτήτων του. Επίσης συμμετέχει σε συνέδρια, εκδηλώσεις και διεθνείς εκθέσεις σε Ελλάδα και εξωτερικό με στόχο την προβολή και προώθηση του ελληνικού τουριστικού προϊόντος. Γενικά αναλαμβάνει την οργάνωση και την προώθηση του τουρισμού και την εικόνα της Ελλάδας. Αυτό το επιδιώκει μέσα από την κατάρτιση και εκτέλεση προγραμμάτων διαφήμισης και προβολής της χώρας, καθώς και μέσω δημοσίων σχέσεων. Ακόμη φροντίζει να έχει σχέσεις με ανώτατα και ανώτερα εκπαιδευτικά ιδρύματα και ιδιωτικά ΙΕΚ προκειμένου να απασχολούνται στον οργανισμό σπουδαστές που επιθυμούν να πραγματοποιήσουν πρακτική άσκηση, είτε αυτή είναι υποχρεωτική, είτε προαιρετική συμβάλλοντας όμως να γνωρίσουν οι νέοι επίδοξοι επαγγελματίες του χώρου τον κόσμο του τουρισμού στην πράξη.

Όσον αφορά τη διοίκηση του ΕΟΤ, ο οργανισμός διοικείται από εννεαμελές Διοικητικό Συμβούλιο που το απαρτίζουν ο Πρόεδρος, ο Αντιπρόεδρος, ο Γενικός Γραμματέας και έξι μέλη. Ο/Η Υπουργός Τουρισμού είναι υπεύθυνος για τον διορισμό τους και η απόφαση δημοσιεύεται στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως. Η θητεία τους τριών ετών με δυνατότητα ανανέωσης της ή και ανάκλησης της. Ο/Η Πρόεδρος είναι συνήθως πρόσωπο αναγνωρισμένου κύρους που διαθέτει εμπειρία και γνώση, τόσο ως προς την διοίκηση, όσο και ως προς τον τομέα του τουρισμού. Ο Πρόεδρος οφείλει να συγκαλεί το Διοικητικό Συμβούλιο και να παρακολουθεί εάν και κατά πόσο εφαρμόζονται οι αποφάσεις του Διοικητικού Συμβουλίου. Το γραφείο του, αποτελούμενο από συνεργάτες της επιλογής του, συνεπικουρεί και τον υποστηρίζει στο έργο του, ενώ κανονίζει τα ταξίδια του, τα ραντεβού και τις δημόσιες σχέσεις του.

Οι Οργανισμοί Τοπικής Αυτοδιοίκησης (ΟΤΑ), αποτελούμενοι από τους Δήμους και τις Περιφέρειες, είναι υπεύθυνοι να αναλάβουν δράσεις για να πραγματοποιήσουν τις εθνικές και περιφερειακές στρατηγικές για την περιφερειακή ανάπτυξη. Ο ευρύτερος δημόσιος τομέας οφείλει να έχει όραμα για τον τουρισμό, να δημιουργεί και να συντηρεί τους κατάλληλους ελεγκτικούς μηχανισμούς, τις κατάλληλες συνθήκες μιας υγιούς αγοράς, την κατάλληλη υποδομή και να προωθή τη βιώσιμη τουριστική ανάπτυξη.

Οι Δήμοι, που αποτελούν θεμελιώδη θεσμό για την Ελληνική Δημοκρατία, κατανοούν τη σημασία του τουρισμού για την τοπική ανάπτυξη και για αυτό το λόγο υπάρχει και ειδικό νομικό πλαίσιο που θεσπίζει τον ρόλο τους και τις αρμοδιότητες τους. Χαρακτηρίζονται ως οργανισμοί τοπικής αυτοδιοίκησης πρώτου βαθμού και οφείλουν να εκπονούν, εφαρμόζουν και ελέγχουν προγράμματα για την ανάπτυξη και ευημερία των περιοχών αρμοδιότητάς τους. Πιο συγκεκριμένα έχουν την αρμοδιότητα του ελέγχου της νομοθεσίας από τις επιχειρήσεις τουριστικού ενδιαφέροντος. Η τήρηση της πολυσχιδούς, όπως αναφέραμε παραπάνω, τουριστικής νομοθεσίας απαιτεί τη στελέχωση των ειδικών μονάδων του δήμου με εξειδικευμένο και καταρτισμένο προσωπικό. Επιπλέον, ο Δημοτικός και Κοινοτικός Κώδικας παρέχει τη δυνατότητα στους Δήμους να θέτουν κανόνες για την προστασία του φυσικού και πολιτισμικού περιβάλλοντος σε τουριστικές περιοχές και ιδιαίτερα κατά την τουριστική περίοδο.

Οι Περιφέρειες αποτελούν νομικά πρόσωπα δημοσίου δικαίου και συνιστούν το δεύτερο βαθμό τοπικής αυτοδιοίκησης. Αρμοδιότητες των Περιφερειών αποτελούν η αργαστή συνεργασία με τον Ελληνικό Οργανισμό Τουρισμού και τους Δήμους ώστε να σχεδιαστεί και να υλοποιηθεί η κατάρτιση προγραμμάτων που θα δώσουν ώθηση την τουριστική ανάπτυξη. Έχουν τον έλεγχο για την παροχή άδειας σε πλωτά μέσα για την εκτέλεση τουριστικών πλόων, κίνηση που αφορά πλωτούς ποταμούς και φυσικές ή τεχνητές λίμνες. Επιπλέον έχουν επιγραμματικά αρμοδιότητα σε εννέα τομείς που αφορούν προγραμματισμό και ανάπτυξη, γεωργία, κτηνοτροφία και αλιεία, φυσικούς πόρους, ενέργεια και βιομηχανία, απασχόληση και εμπόριο, παιδεία, αθλητισμό και πολιτισμό, υγεία, μεταφορές και επικοινωνίες και πολιτική προστασία και διοικητική μέριμνα.

Το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο της Ελλάδας (ΞΕΕ) έχει ρόλο συμβούλου της πολιτείας σε θέματα τουρισμού και αποτελεί νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Το σύνολο των ξενοδοχειακών καταλυμάτων της Ελλάδας και οι οργανωμένες κατασκηνώσεις αποτελούν μέλη του. Συμβουλευεί τα μέλη του σε θέματα οικονομικής, εργασιακής και νομικής φύσεως, καθώς και στην παροχή πληροφοριών και στατιστικών δελτίων.

Πέντε τμήματα απαρτίζουν τις υπηρεσίες του ΞΕΕ, οι οποίες αποτελούν Διεύθυνση. Τα τμήματα αυτά είναι το Τμήμα Δημοσίων Σχέσεων και Εκδόσεων, όπου μέσω οποιουδήποτε μέσου επικοινωνίας γίνεται η προβολή του έργου του Επιμελητηρίου. Το Τμήμα Μητρώων, όπου ενημερώνονται τα μητρώα των μελών του, ενημέρωση του βιβλίου καταχωρήσεως τίτλων ξενοδοχείων και η τήρηση του αρχείου των φακέλων του ξενοδοχείου που είναι μέλη του. Το Τμήμα Γραμματείας, όπου επιτυγχάνεται η γραμματειακή εξυπηρέτηση των μελών του. Το Τμήμα Ανάπτυξης της Ξενοδοχείας, όπου γίνεται η επεξεργασία σχεδίων νόμων, διαταγμάτων και κανονισμών που διέπουν τον κλάδο, γίνεται η στατιστική παρακολούθηση της πληρότητας των ξενοδοχείων και πραγματοποιούνται μελέτες οικονομικών και αναπτυξιακών θεμάτων σχετικών με τον τουρισμό και την ξενοδοχεία. Τέλος, το Τμήμα Διοικητικού – Οικονομικού που καταρτίζεται ο προϋπολογισμός, η διαχείριση εσόδων και εξόδων του οργανισμού.

Όσον αφορά τη διοίκηση του οργανισμού, υπάρχουν δύο όργανα που είναι το Διοικητικό Συμβούλιο και η Διοικούσα Επιτροπή. Το Διοικητικό Συμβούλιο αποτελείται από 37 εκλεγμένους αντιπροσώπους ξενοδοχειακών καταλυμάτων της Ελλάδας, εκπροσώπους του Κράτους και 2 εκλεγμένοι αντιπρόσωποι οργανωμένων κατασκηνώσεων. Το Διοικητικό Συμβούλιο έχει Πρόεδρο και τρεις Αντιπρόεδρους που εκλέγονται από τα μέλη του. Η θητεία όλων είναι τεσσάρων ετών, ενώ Πρόεδρος και Αντιπρόεδροι δεν μπορούν να επανεκλεγούν στις θέσεις τους για περισσότερες από δύο συνεχόμενες θητείες. Το Διοικητικό Συμβούλιο ψηφίζει και τροποποιεί τον Κανονισμό Λειτουργίας του. Για να εκλεγούν οι αντιπρόσωποι, τα ξενοδοχεία της Ελλάδας διαιρούνται σε έντεκα ομάδες ως εξής:

1. Στερεά Ελλάδα, Εύβοια, νησιά του Αργοσαρωνικού και τα Κύθηρα.
2. Πελοπόννησος και Ελαφώνησος.
3. Θεσσαλία, Σποράδες και Σκύρος.
4. Νησιά του Ιονίου.
5. Μακεδονία, Θράκη και Θάσος.
6. Κυκλάδες.
7. Κρήτη.
8. Δωδεκάνησα.
9. Ήπειρος.
10. Νησιά Βορείου Αιγαίου.
11. Περιοχές που αναγνωρίζονται ως λουτροπόλεις.

Η Διοικούσα Επιτροπή του Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδας είναι υπεύθυνη για την εύρυθμη λειτουργία του Οργανισμού και όλες της οι ενέργειες κινούνται σε αυτή τη

βάση. Συγκαλεί το Διοικητικό Συμβούλιο, συντάσσει τον προϋπολογισμό και αναθεωρεί τον κανονισμό όταν αυτό κρίνεται αναγκαίο. Αποτελείται από τον Πρόεδρο, τρεις Αντιπροέδρους, τον Οικονομικό Επόπτη και τέσσερα απλά μέλη του Διοικητικού Συμβουλίου.

Όσον αφορά τα οικονομικά του Επιμελητηρίου, υπάρχουν αρκετές πηγές εσόδων που έχουν ως εξής:

1. Οι ετήσιες συνδρομές των μελών του.
2. Το ποσό που καταβάλλεται από κάθε νέο μέλος.
3. Το ποσό που καταβάλλεται από μεταβιβάσεις και πωλήσεις στον κλάδο.
4. Το ποσό που καταβάλλεται ως δικαίωμα προεγγραφής.
5. Το ποσό που καταβάλλεται για να γίνει τροποποίηση σε καταστατικά εταιριών.
6. Το ποσό που καταβάλλεται προκειμένου να γίνει έγκριση του διακριτικού τίτλου οποιουδήποτε ξενοδοχείου – μέλους.
7. Τα ποσά που καταβάλλονται προκειμένου να εκδοθούν πιστοποιητικά, ειδικές βεβαιώσεις και άλλα έγγραφα.
8. Δωρεές, κληρονομίες.
9. Επιχορηγήσεις από το δημόσιο.

Ο Οργανισμός Τουριστικής Εκπαίδευσης και Κατάρτισης (ΟΤΕΚ) αποτελεί φορέα που προσέφερε πάρα πολλά στην τουριστική ανάπτυξη της Ελλάδας, ενώ παράλληλα από την ίδρυση της είχε μια σχετική αυτοτέλεια ως προς τη λειτουργία της. Το 1936 συστάθηκε η τότε Ξενοδοχειακή Επαγγελματική Σχολή ως νομικό πρόσωπο δημοσίου δικαίου. Είχε ως σκοπό την πρόοδο, τη μόρφωση και την εξέλιξη των εργαζόμενων στα ξενοδοχεία μέσω θεωρητικής και πρακτικής διδασκαλίας. Σήμερα οι σχολές Ανώτερη Σχολή Τουριστικής Εκπαίδευσης Κρήτης (ΑΣΤΕΚ) και Ανώτερη Σχολή Τουριστικής Εκπαίδευσης Ρόδου (ΑΣΤΕΡ) παρουσιάζει σημαντική αναβάθμιση σε επίπεδο σπουδών. Η φοίτηση είναι τριετής και διοικητικά οι δύο αυτές σχολές υπάγονται στο Υπουργείο Τουρισμού. Με Προεδρικό Διάταγμα, το 2014, ο Ο.Τ.Ε.Κ. καταργήθηκε και οι αρμοδιότητες του πέρασαν στο Υπουργείο Τουρισμού. Οι σκοποί του πρώην Ο.Τ.Ε.Κ. έχουν να κάνουν με:

1. Την αναβάθμιση του τουριστικού τομέα μέσα από παροχή υπηρεσιών υψηλού επιπέδου.
2. Την ανάπτυξη δεξιοτήτων μέσα από τη θεωρητική εκπαίδευση και την πρακτική άσκηση που πραγματοποιείται στη λήξη κάθε ακαδημαϊκού έτους για τρεις μήνες σε επιχειρήσεις.

3. Την παροχή επιμόρφωσης και εξειδίκευσης σε όποιον επιθυμεί να γίνει επαγγελματίας του χώρου.
4. Την ίδρυση, συντήρηση και εξέλιξη σχολών διαφόρων βαθμίδων που προάγουν τη συνεχή και αδιάλειπτη εξέλιξη των ενδιαφερομένων. Οι εκπαιδευτικές αυτές μονάδες είναι οι ακόλουθες: Α) Οι δύο Ανώτερες Σχολές Τουριστικής Εκπαίδευσης που αναφέραμε παραπάνω, Β) Σε επίπεδο δευτεροβάθμιας εκπαίδευσης, τα Τεχνικά Επαγγελματικά Εκπαιδευτήρια (Τ.Ε.Ε.), Γ) Τα Ινστιτούτα Επαγγελματικής Κατάρτισης (Ι.Ε.Κ.), Δ) Τα Κέντρα Επαγγελματικής Κατάρτισης (Κ.Ε.Κ.) και Ε) Οι Σχολές Ξεναγών.
5. Η πιστοποίηση και η αναγνώριση συγκεκριμένων επαγγελματικών δικαιωμάτων για τους αποφοίτους, σε συνεννόηση πάντα με αρμόδιους επαγγελματικούς φορείς.

Η επιβίωση του οργανισμού προέρχεται από διάφορες πηγές, με κυριότερες τις εξής:

1. Επιχορηγήσεις του τακτικού προϋπολογισμού.
2. Μέσω της αξιοποίησης κινητών και ακίνητων περιουσιακών στοιχείων του οργανισμού.
3. Χρηματοδότηση από την Ευρωπαϊκή Ένωση.
4. Μέσω των διδάκτρων φοίτησης.
5. Μέσα από δωρεές.
6. Χρηματοδότηση από το Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδας.

Ως προς το διοικητικό σκέλος του Οργανισμού, υπάρχει ένα Διοικητικό Συμβούλιο που διοικεί ως ανώτατο όργανο. Έχει υπό την ευθύνη του αρκετές αρμοδιότητες που επιγραμματικά είναι οι ακόλουθες:

1. Ο έλεγχος της λειτουργίας και της αποδοτικότητας του Οργανισμού.
2. Η εφαρμογή των οδηγιών του αρμόδιου Υπουργείου Τουρισμού.
3. Η έρευνα και η προσπάθεια στενών σχέσεων με άλλους εκπαιδευτικούς οργανισμούς και επιχειρήσεις.
4. Χαράσσει την οικονομική πορεία μέσω προϋπολογισμών που το ίδιο πραγματοποιεί.
5. Διορίζει και τοποθετεί τις διοικήσεις των σχολών.
6. Συντάσσει όλους τους εσωτερικούς κανονισμούς.
7. Επιλέγει τα συγγράμματα που κρίνονται ως επικρατέστερα για την εύρυθμη λειτουργία του επιστημονικού σκέλους της εκπαιδευτικής διαδικασίας.

Ο Πρόεδρος, ως θεσμός που αποτελεί επίσης διοικητικό όργανο μαζί με το Διοικητικό Συμβούλιο, αποτελεί παράγοντα εκπροσώπησης του οργανισμού σε δικαστικό και εξωδικαστικό επίπεδο και έχει υπό τις ευθύνη του τις εξής υποχρεώσεις:

1. Κάνει σύγκλιση του Διοικητικού Συμβουλίου ως προεδρεύων, θέτει επί τάπητος τα θέματα που επιθυμεί και ελέγχει την πορεία εκτέλεσης των.
2. Κάνει εισηγήσεις στο Διοικητικό Συμβούλιο επί θεμάτων προώθησης της τουριστικής πολιτικής που άπτονται των αρμοδιοτήτων του Οργανισμού.
3. Προωθεί προσωπικά τις δημόσιες σχέσεις του Οργανισμού.
4. Κάθε χρόνο συντάσσει έκθεση με τα πεπραγμένα του Οργανισμού η οποία συζητείται στο Διοικητικό Συμβούλιο.

1.4 Επίδραση του τουρισμού στην οικονομία και την απασχόληση

Ο τουρισμός συμβάλλει αποφασιστικά στην εθνική οικονομία πολλών χωρών με πολλά δισεκατομμύρια ευρώ έσοδα ετησίως. Η Ελλάδα είναι μία χώρα που, με τον υπέροχο συνδυασμό ήλιου και θάλασσας, προσελκύει ετησίως εκατομμύρια πολίτες άλλων χωρών που την επιλέγουν για τις διακοπές τους. Οι δεκάδες επαγγελματικοί κλάδοι που εργάζονται ή τροφοδοτούν αυτόν τον τομέα ενισχύουν την εθνική μας οικονομία με παράλληλο όφελος και για τους ίδιους. Αποτελεί, λοιπόν, χωρίς καμιά αμφιβολία έναν σπουδαίο κλάδο που δίνει ώθηση στην ανάπτυξη, στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν και στην απασχόληση. Όλο αυτό το εισαγόμενο χρήμα κυκλοφορεί στη χώρα προσφέροντας θέσεις εργασίας, αύξηση του βιοτικού επιπέδου των Ελλήνων, εισφορές στα ασφαλιστικά ταμεία και αποδίδοντας φόρους στο δημόσιο. Όλα αυτά είναι σπουδαία και συμφέροντα για όλους, αρκεί να μην παρατηρείται ασυδοσία από μέρους επιχειρηματιών και της πολιτείας που θα μπορούσαν να προκαλέσουν φθορά με αρνητικό αντίκτυπο στο περιβάλλον.

Αναφερόμενοι με αριθμούς για την τετραετία 2015 – 2018, συλλέξαμε από διάφορες πηγές στοιχεία που αποδεικνύουν περίτρανα τη συμβολή και την αξία του τουρισμού για την Ελλάδα, τους πολίτες και την οικονομία της.

Πίνακας 1: Στοιχεία που αφορούν τον ελληνικό τουρισμό τα έτη 2015-2016

Πηγή: ΣΕΤΕ (Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων)

ΕΤΟΣ	2015	2016	2017	2018
Συνολική συμμετοχή στο ΑΕΠ	18,5% (ΙΝΣΕΤΕ)	18,6% (ΙΝΣΕΤΕ)	27,3% (ΙΝΣΕΤΕ)	30,9% (ΙΝΣΕΤΕ)
Συνολική συμμετοχή στην απασχόληση	23,1% (WTTC)	23,4% (WTTC)	24,8% (WTTC)	25,9% (WTTC)
Συνολική απασχόληση	821.900 (WTTC)	860.315 (WTTC)	934.500 (WTTC)	988.600 (WTTC)
Έσοδα από εισερχόμεν ο τουρισμό	13,6 δις. € (ΤτΕ) *	12,7 δις. € (ΤτΕ) *	14,2 δις. € (ΤτΕ) *	15,6 δις. € (ΤτΕ) *
Αφίξεις μη κατοίκων	23,6 εκατ. *	24,7 εκατ. *	27,2 εκατ. *	30,1 εκατ. *
Μέση κατά κεφαλή δαπάνη	580 € *	514 € *	522 € *	520 € *
Εποχικότητα	55% **	56% **	57,3% **	54,8% **
Ξενοδοχειακή υποδομή	9.757 ξενοδοχεία/784. 315 κλίνες	9.730 ξενοδοχεία/788. 553 κλίνες	9.783 ξενοδοχεία/806. 045 κλίνες	10.121 ξενοδοχεία/798. 650 κλίνες
Μερίδιο αγοράς	2% Παγκόσμια, 3,1% Ευρώπη	2% Παγκόσμια, 3,1% Ευρώπη	2% Παγκόσμια, 4% Ευρώπη	-

*Δεν συμπεριλαμβάνονται τα έσοδα, οι αφίξεις και τα ποσά, αντίστοιχα, από κρουαζιέρα.

**Ποσοστά των αφίξεων αλλοδαπών που πραγματοποιούνται Ιούλιο – Αύγουστο – Σεπτέμβριο.

Η απασχόληση που προσφέρει ο τουριστικός τομέας, όπως αναφέραμε και παραπάνω, αφορά πολλές χιλιάδες πολίτες της Ελλάδας. Εξασφαλίζεται εισόδημα για

ανθρώπους που μέσα από επιχειρήσεις και οργανισμούς που έχουν άμεση εμπλοκή με την εξυπηρέτηση των επισκεπτών, ενισχύουν την εθνική οικονομία. Παρατίθεται ένας πίνακας με στοιχεία που αφορούν τα έτη 2016 – 2018 με στοιχεία που αντλήθηκαν από την Ελληνική Στατιστική Αρχή. Αναφέρεται σε ακριβείς αριθμούς που αφορούν εργαζόμενους σε τουριστικά καταλύματα, υπηρεσίες εστίασης και ταξιδιωτικά πρακτορεία.

Πίνακας 2: Αριθμός απασχολούμενων τα έτη 2016-2018

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή)

Τομείς της τουριστικής βιομηχανίας	2016	2017	2018
Απασχολούμενοι σε τουριστικά καταλύματα	79.600	87.300	95.400
Απασχολούμενοι σε υπηρεσίες εστίασης	261.500	263.200	266.200
Απασχολούμενοι σε ταξιδιωτικά πρακτορεία, σε υπηρεσίες κρατήσεων κλπ	20.900	20.100	14.100

Σχήμα 1: Συμμετοχή των απασχολούμενων στον τουρισμό επί του συνόλου των απασχολούμενων το έτος 2018

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή)



1.5 Τουρισμός και στρατηγική

Η στρατηγική είναι απαραίτητη σχεδόν σε κάθε επιχείρηση, στην περίπτωση μας σε κάθε τουριστική επιχείρηση, και είναι απλά ο τρόπος για να πετύχει κάτι. Είναι άρρηκτα συνδεδεμένη με την άσκηση επιχειρηματικότητας. Θέτει όρια στον ανταγωνισμό και εφόσον υπάρχει σκοπός, υπάρχει και αυτή. Ο σκοπός επιτυγχάνεται μέσω της επίτευξης στόχων. Έτσι σε κάθε τουριστική επιχείρηση είναι δεδομένο ότι πρώτο στόχο αποτελεί η επιβίωση και έπειτα τα κέρδη για τους μετόχους, μέσω των πελατών που την επιλέγουν, για τις παροχές της σε προϊόντα ή υπηρεσίες. Επιβίωση για μια επιχείρηση σημαίνει ότι καταφέρνει μια υπεροχή έναντι των ανταγωνιστικών, προς αυτήν, επιχειρήσεις. Η υπεροχή, σε μικρό ή μεγάλο βαθμό, επιτυγχάνεται μέσω της προσφοράς αυτού που προσφέρουν οι ανταγωνιστές συν το κάτι παραπάνω. Επομένως κάθε τουριστική επιχείρηση οφείλει να κάνει συνεχείς συγκρίσεις με τους ανταγωνιστές. Επίσης η επιχείρηση είναι ένα σύνολο διαδικασιών με αρχή και τέλος. Αυτό σημαίνει ότι δεν υπάρχει συνταγή προς αντιγραφή και η ευκαιρία που παρουσιάζεται στη μία δεν είναι και κάποιος άλλης.

Η στρατηγική με την οποία ασχολούνται όλοι σε μια επιχείρηση, ανεξαρτήτως ιεραρχίας, χωρίζεται σε δύο φάσεις: την διαμόρφωση και την υλοποίηση. Από εκεί και έπειτα, ανάλογα με τη θέση που κατέχει κάποιος, μετέχει είτε στη μία, είτε στην άλλη. Η διαμόρφωση μετρά αποτελεσματικότητα, δηλαδή ένα δύσκολα μετρήσιμο αποτέλεσμα που δείχνει αν αποδίδει η σωστή επιτέλεση των διαδικασιών. Με απλά λόγια, η διαμόρφωση στρατηγικής μελετά το που θέλει να βρεθεί μια επιχείρηση. Στον αντίποδα, η υλοποίηση στρατηγικής μετρά αποδοτικότητα, δηλαδή ένα εύκολα μετρήσιμο ποσοτικό μέγεθος που δείχνει αν οι δουλειές πραγματοποιούνται με το σωστό τρόπο. Επομένως, μελετά το πως θα βρεθεί εκεί που θέλει η επιχείρηση. Στο τέλος η αξιολόγηση και ο έλεγχος μελετάνε την υλοποίηση σχετικά με τη διαμόρφωση, ενώ η όλη διαδικασία επιδέχεται συνεχή ανατροφοδότηση.

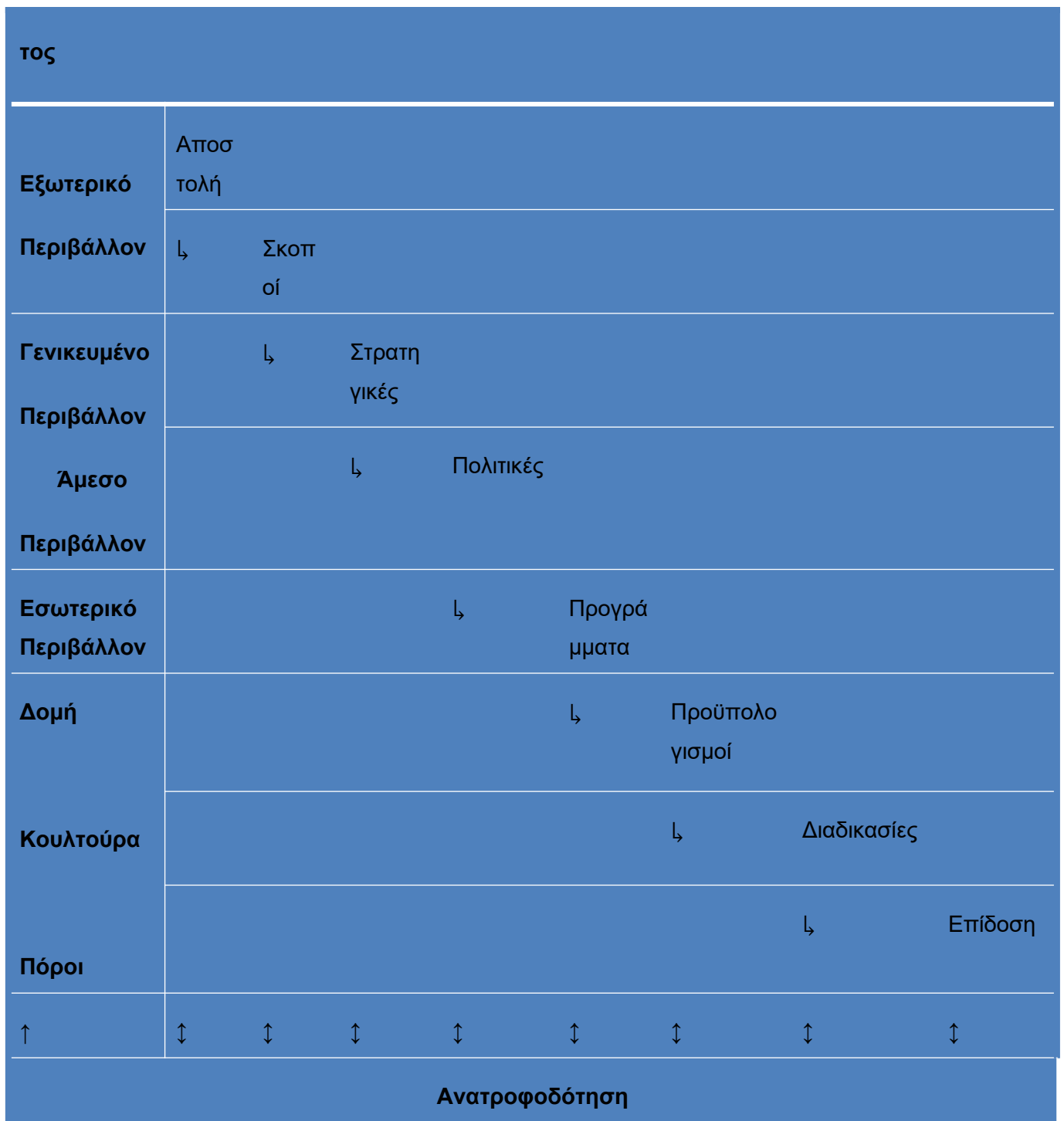
Η κάθε επιχείρηση οφείλει να κάνει ανίχνευση περιβάλλοντος, δηλαδή έρευνα του που βρίσκεται, και να μελετά το εσωτερικό και το εξωτερικό της περιβάλλον. Το εσωτερικό περιβάλλον μπορεί να χαρακτηριστεί πολύπλευρο και μη ασφαλές για να αποτελέσει την έναρξη μελετών ή ερευνών. Αφορά, όμως, μελέτη και αποτύπωση των δυνατών και αδύνατων σημείων μιας επιχείρησης. Όσον αφορά το εξωτερικό περιβάλλον, αυτό μπορεί να χαρακτηριστεί πολυτάραχο και ασφαλές για έναρξη μελετών ή ερευνών ώστε η επιχείρηση να προσαρμόσει αυτά που επιθυμεί στην πραγματικότητα. Αφορά μελέτη ευκαιριών και απειλών για τα οποία η επιχείρηση οφείλει να δημιουργήσει τους κατάλληλους μηχανισμούς ώστε να τις εκμεταλλευτεί και να προστατευτεί, αντίστοιχα, από αυτές. Το θεώρημα του Porter βοηθά την επιχείρηση να κάνει την κατάλληλη

επιλογή σε επίπεδο ανταγωνιστικής στρατηγικής. Υπάρχουν πέντε δυνάμεις που επιδρούν σε αυτή και είναι οι ακόλουθες:

1. Οι πελάτες, οι οποίοι πάντα επιθυμούν να καλύψουν τις ανάγκες τους με όσο το δυνατόν ποιοτικά και οικονομικά προϊόντα και υπηρεσίες.
2. Οι ανταγωνιστές, οι οποίοι πάντα επιθυμούν να πάρουν όσο το δυνατόν μεγαλύτερο μέρος της αγοράς, στερώντας το από την επιχείρησή μας. Έτσι, οι στρατηγικές μας οφείλουν να είναι ικανές να αντιμετωπίσουν επιτυχώς τις δικιές τους.
3. Τα υποκατάστατα, τα οποία αντιπροσωπεύουν τη μικρή ή τη μεγάλη ελαστικότητα των προϊόντων ή υπηρεσιών που παράγει η επιχείρησή μας. Δηλαδή το πόσο εύκολα μπορεί μια ενδεχόμενη αύξηση της τιμής μας να οδηγήσει τους πελάτες σε ανταγωνιστικά προϊόντα.
4. Οι προμηθευτές, οι οποίοι μπορούν να χαρακτηριστούν και ως δορυφόροι μιας επιχείρησης αν η επιχείρηση βασίζει το σύνολο ή μεγάλο μέρος των αγορών της σε έναν προμηθευτή. Αυτό συμβαίνει διότι, μη μπορώντας να κάνει αλλιώς, η επιχείρησή μας αναγκάζεται να δεχτεί ενδεχόμενες ανατιμήσεις ή ακόμα και μείωση της ποιότητας των προσφερόμενων προϊόντων ή υπηρεσιών.
5. Οι νέοι ανταγωνιστές, οι οποίοι πιθανόν να αποτελούν απειλητικό παράγοντα αν μπαίνοντας στην αγορά το έχουν κάνει στοχευμένα και έχοντας, ενδεχομένως, εντοπίσει κενό στην αγορά.

Έτσι λοιπόν το υπόδειγμα του στρατηγικού μάνατζμεντ απαιτεί ανάλυση του περιβάλλοντος, διαμόρφωση στρατηγικής, υλοποίηση της και τέλος τον έλεγχο και την αξιολόγηση της όλης διαδικασίας. Παρακάτω παρατίθεται σχεδιάγραμμα που περιγράφει βήμα προς βήμα την όλη διαδικασία.

Ανάλυση Περιβάλλον → **Διαμόρφωση Στρατηγικής** → **Υλοποίηση στρατηγικής**



Σχήμα 1: Υπόδειγμα στρατηγικού μανάτζμεντ

Πηγή: Wheelen Thomas L., Hunger David J., Strategic Management and Business Policy, Toward global sustainability, 13th edition, Pearson Prentice Hall, 2012

Σύμφωνα με τον Drucker, το στρατηγικό μανάτζμεντ αποτελεί κινητοποίηση ανθρώπινων και χρηματοοικονομικών πόρων, καθώς επίσης και ένα κουτί που εμπεριέχει αναλυτική σκέψη. Πολλά από τα σημαντικά κεφάλαια του στρατηγικού μανάτζμεντ δεν επιδέχονται καμία ποσοτικοποίηση αφού μια ποσοτική προσέγγιση δεν

αποτελεί μέρος όλου αυτού. Η κάθε ενέργεια πρέπει να μελετάται προτού κριθεί έτοιμη προς υλοποίηση και οι στρατηγικές θεωρούνται σκόπιμες μόνο όταν έχουν σχεδιασμό.

1.6 Εποχικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος

Η Ελλάδα αποτελεί πόλο έλξης εκατομμυρίων ανθρώπων που ταξιδεύουν σε ετήσια βάση προκειμένου να απολαύσουν την ποιότητα του τουριστικού της προϊόντος. Οι επισκέψεις όλων αυτών των τουριστών παρουσιάζει έντονη εποχικότητα. Αυτό σημαίνει ότι η τουριστική δραστηριότητα αναπτύσσεται σε συγκεκριμένες χρονικές περιόδους και όχι κατά τη διάρκεια και των δώδεκα μηνών του έτους. Αυτό καθίσταται σαφές από τον παρακάτω πίνακα, που εμπεριέχει στοιχεία που συγκεντρώθηκαν από τον Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων. Περιλαμβάνει τα έτη 2007-2013 και χωρίζει το κάθε έτος σε 4 τρίμηνα.

Πίνακας 3: Εποχικότητα των διεθνών τουριστικών αφίξεων τα έτη 2007 – 2013

Πηγή: ΣΕΤΕ (Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων)

Μήνες	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Ιαν. – Μάρ.	7,02%	7,79%	6,94%	6,53%	6,75%	6,31%	5,71%
Απρ. – Ιού.	25,5%	26,62%	26,05%	24,49%	25,54%	24,81%	24,54%
Ιούλ. – Σεπ	52,24%	51,05%	52,20%	54,89%	54,33%	55,78%	56,44%
Οκτ. – Δεκ.	15,24%	14,54%	14,81%	14,09%	13,38%	13,10%	13,30%

Το φαινόμενο της εποχικότητας έχει απασχολήσει, διαχρονικά, πολλούς παράγοντες της αγοράς καθώς και κυβερνητικών αξιωματούχων. Ειδικά τους επιχειρηματίες και τους εργαζόμενους της αγοράς τους πλήττει βαρύτατα. Σε μήνες αδράνειας, όπου η δραστηριότητα μειώνεται δραστικά ή νεκρώνει και εντελώς, μέρος των υποχρεώσεων συνεχίζουν να υπάρχουν και να επιφέρουν έξοδα χωρίς να υπάρχουν έσοδα.

Ο ήλιος και το μεσογειακό κλίμα της Ελλάδας με το υπέροχο καλοκαίρι, διάρκειας αρκετών μηνών, θεωρείται ο μεγαλύτερος πόλος έλξης του ελληνικού τουρισμού. Όλα περιστρέφονται, λίγο πολύ, γύρω από αυτό και έτσι δεν έχει δοθεί ιδιαίτερη έμφαση σε δραστηριότητες με τις οποίες θα μπορούσαν να απασχοληθούν το χειμώνα. Επίσης, οι περισσότεροι εργαζόμενοι λαμβάνουν τις άδειες τους κατά τη διάρκεια των καλοκαιρινών μηνών. Οι μαθητές με τη σειρά τους, έχουν σίγουρα τις διακοπές τους το καλοκαίρι, οπότε οι ίδιοι και οι οικογένειες τους αδυνατούν να ταξιδέψουν άλλες

χρονικές περιόδους. Επιπρόσθετα, η ραγδαία αύξηση της προσφοράς κλινών δίνει τη δυνατότητα να φιλοξενούνται πολλοί τουρίστες την ίδια χρονική περίοδο, ενώ αν η προσφορά ήταν μικρότερη ο τουρισμός ίσως μοιραζόταν και σε άλλους μήνες του έτους.

Η εποχικότητα που παρουσιάζει ο ελληνικός τουρισμός έχει επιπτώσεις που αφορούν τομείς όπως η επιχειρηματικότητα, η απασχόληση και το περιβάλλον. Οι τουριστικές επιχειρήσεις, για ορισμένη χρονική περίοδο μέσα στο έτος, αναπτύσσουν οικονομική δραστηριότητα που για τους υπόλοιπους μήνες παραμένουν κλειστοί ή δουλεύουν πολύ λιγότερο. Αυτό σημαίνει ότι το επενδύμενο κεφάλαιο των επιχειρηματιών αδρανοποιείται, τη στιγμή που πάγιες υποχρεώσεις συνεχίζουν να υπάρχουν κανονικά. Ενοίκια, ενιαίος φόρος ακινήτων, ηλεκτροδότηση, εισφορές αυτασφάλισης και δανειακές υποχρεώσεις είναι κάποια από τα έξοδα που υπάρχουν σταθερά σε μια επιχείρηση.

Όσο για τις θέσεις εργασίας, έχει αναφερθεί και παραπάνω ότι ο τουρισμός απασχολεί πάρα πολλές χιλιάδες εργαζόμενους. Η εποχικότητα του ελληνικού τουρισμού, όμως, είναι ο λόγος της ανεργίας πολλών από τους εργαζόμενους αυτούς κατά τη διάρκεια του χειμώνα. Ειδικά σε περιοχές που εξαρτώνται σε πολύ σημαντικό βαθμό από τον τουρισμό, τον χειμώνα οι άνεργοι είναι πάρα πολλοί και επιβιώνουν με όσα κατάφεραν να συγκεντρώσουν όσο εργάζονταν κατά τη διάρκεια της τουριστικής σεζόν και το επίδομα ανεργίας του Οργανισμού Απασχόλησης Εργατικού Δυναμικού (ΟΑΕΔ).

Η εποχικότητα του τουρισμού δεν θα μπορούσε να αφήσει ανεπηρέαστο το περιβάλλον. Καταναλώνεται, για παράδειγμα, πολύ μεγάλες ποσότητες ηλεκτρικής ενέργειας για να καλύψουν τις ανάγκες εξυπηρέτησης των μόνιμων κατοίκων και των τουριστών. Η κατανάλωση που προκύπτει από τις ανάγκες εξυπηρέτησης πολλών ανθρώπων, αναλογικά, σε μικρές περιοχές δημιουργεί τόνους απορριμμάτων. Αν δεν ακολουθούνται οι ενδεικνυόμενες διαδικασίες επεξεργασίας των απορριμμάτων, που όμως κοστίζουν αρκετά χρήματα, σίγουρα δημιουργούν προβλήματα. Τα μέσα μεταφοράς, με αποκορύφωμα τα αεροσκάφη, κατά το πλείστον μεταφέρουν τους τουρίστες Εκπέμπουν μεγάλες ποσότητες διοξειδίου του άνθρακα. Το ίδιο, αν και σε μικρότερο βαθμό, συμβαίνει και με τα επίγεια μέσα μεταφοράς για τις καθημερινές ανάγκες της ανθρωπότητας.

Τα τελευταία χρόνια, έστω και καθυστερημένα, έχει πάρει μεγάλες διαστάσεις το θέμα της κλιματικής αλλαγής που ήδη δημιουργεί προβλήματα σε διάφορες περιοχές του κόσμου. Η φύση επιφυλάσσει εκπλήξεις, οπότε τα Κράτη οφείλουν να συνεννοηθούν

και να λάβουν τα μέτρα τους. Οι πράξεις, βέβαια, είναι αυτές που θα επιφέρουν την πραγματική αλλαγή.

Οι επιχειρήσεις, που είναι ανοιχτές 4–7 μήνες το χρόνο, ανάλογα με την περιοχή και το είδος της επιχείρησης, έχουν να αντιμετωπίσουν την πρόκληση της επιβίωσης. Αποτελεί παθογένεια το γεγονός ότι το ελληνικό τουριστικό προϊόν παρουσιάζει υψηλή εποχικότητα αφού η επιβίωση των επιχειρήσεων αυτών εξαρτάται από την προαναφερθείσα περίοδο λειτουργίας. Προκειμένου να επιλυθεί το πρόβλημα της εποχικότητας, πρέπει να δοθούν κίνητρα για επιχειρηματίες και τουρίστες. Προκειμένου να γίνει άμβλυνση της εποχικότητας, υπάρχουν προτάσεις που θα μπορούσαν να λειτουργήσουν ως κίνητρα προς τον στόχο αυτό ως εξής:

1. Επιδοτήσεις σε επιχειρήσεις προκειμένου να ωθήσουν εναλλακτικές ή και παραδοσιακές μορφές τουρισμού καθ' όλη τη διάρκεια του χρόνου.
2. Νομοθέτηση χρήσης μέρους της υποχρεωτικής κανονικής άδειας από τους εργαζόμενους προκειμένου να μπορούν να ταξιδέψουν.
3. Μείωση του τέλους διαμονής στα καταλύματα.
4. Μείωση της φορολογίας κατά τους χειμερινούς μήνες.
5. Επιδότηση των αεροπορικών εταιριών ώστε να έχουν την δυνατότητα να πραγματοποιούν πτήσεις προς τουριστικούς προορισμούς κατά τη διάρκεια του χειμώνα, δεδομένης της μικρότερης πληρότητας επιβατών.

Όλα αυτά θα μπορούσαν να πραγματοποιηθούν αφού προηγουμένως γινόντουσαν έρευνες που θα αποδείκνυαν τι πραγματικά επιθυμούν οι δυνητικοί τουρίστες του χειμώνα. Εφόσον λοιπόν οι πολίτες επιθυμούν να ταξιδεύουν και τον χειμώνα, αναμένοντας κίνητρα για να το πράξουν, η επίτευξη της επιθυμίας τους θα ήταν προς όφελος όλων. Με όλα αυτά τα ενδιαφέροντα στοιχεία, για την εποχικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος, στο επόμενο κεφάλαιο θα δούμε μια διαδεδομένη μέθοδο πρόβλεψης της τουριστικής κίνησης. Αξιοποιώντας δεδομένα χρόνων πριν από το διάστημα για το οποίο επιθυμούμε να κάνουμε προβλέψεις, δεδομένης και της έντονης εποχικότητας, εξάγουμε αποτελέσματα που συνήθως είναι κοντά στα πραγματικά στοιχεία, αφορούν βέβαια περιόδους που δεν συνάδουν με την Covid-19 περίοδο.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 1^{ΟΥ} ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

1. Μυλωνόπουλος Δημήτριος, 2016, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, 2^η έκδοση, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη
2. Βαρβαρέσος Στέλιος, 2005, ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ έννοιες, μεγέθη, δομές, η ελληνική πραγματικότητα 2^η έκδοση, εκδόσεις Προπομπός
3. Σημειώσεις από τις διαλέξεις του Καθηγητή κ. Νικόλαου Γεωργόπουλου στο μάθημα «Στρατηγικό Μάνατζμεντ»
4. Ιστοσελίδα του ΞΕΕ (Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος)
5. Ιστοσελίδα της ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή)
6. Ιστοσελίδα του ΣΕΤΕ (Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων)
7. Ιστοσελίδα του World Tourism Organization
8. Ιστοσελίδα Wikipedia.org
9. Wheelen, Hunger, Hoffman, Bamford, 2017, CONCEPTS IN STRATEGIC MANAGEMENT AND BUSINESS POLICY, 14th edition, Pearson

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2

ΠΡΟΒΛΕΨΕΙΣ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΑΠΟ ΠΟΛΙΤΕΣ ΤΩΝ ΧΩΡΩΝ ΤΗΣ Ε.Ε.

2.1 Η ιστορία της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Στο προηγούμενο κεφάλαιο αναφερθήκαμε σε μια σειρά από στοιχεία που αφορούν την αξία του τουρισμού για την ελληνική οικονομία και κοινωνία, το δίκαιο που διέπει δραστηριότητες του τουριστικού τομέα, οργανισμούς που δραστηριοποιούνται στο χώρο και στοιχεία της εποχικότητας του ελληνικού τουριστικού προϊόντος. Σε αυτό το κεφάλαιο αναφερόμαστε στη βασικότερη πηγή εισροής τουριστών στην Ελλάδα, του πολίτες των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και τη μέθοδο πρόβλεψης αφίξεων μέσω του προγράμματος Statgraphics.

Η Ευρωπαϊκή Ένωση, με τη μορφή που τη γνωρίζουμε σήμερα, ιδρύθηκε το Νοέμβριο του 1993 με τη συνδρομή της Συνθήκης του Μάαστριχτ, βασιζόμενη στις τότε Ευρωπαϊκές Κοινότητες τις οποίες αντικατέστησε. Αρχικά απαριθμούσε 12 μέλη, έφτασε τα 28 και σήμερα, έπειτα από την αποχώρηση της Μεγάλης Βρετανίας, απαριθμεί 27 Κράτη – Μέλη. Όλα τα κράτη αποτελούν μια ένωση σε πολιτικό και οικονομικό επίπεδο, όπου τα 19 κράτη κάνουν χρήση κοινού νομίσματος – του ευρώ. Η Ευρωπαϊκή Ένωση, σύμφωνα με τα επίσημα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής του 2014, απαριθμεί περισσότερους από 447,2 εκατομμύρια κατοίκους, που αποτελούν μόλις το 5,8% του παγκόσμιου πληθυσμού και διαθέτουν συνολικά ονομαστικό ΑΕΠ περίπου 16,06 τρισεκατομμύρια ευρώ. Υπάρχει ελεύθερη κυκλοφορία πολιτών, εμπορευμάτων και κεφαλαίων, ενώ διαθέτει κοινή πολιτική σε ζητήματα εμπορίου, αγροτικής ανάπτυξης και εξωτερικής πολιτικής.

Κατά τη σύνθεση της αποφασίστηκε από τα κράτη – μέλη να τεθούν κάποιοι στόχοι που έχουν ως εξής:

1. Ελευθερία, ασφάλεια και δικαιοσύνη χωρίς εσωτερικά σύνορα.
2. Ειρήνη και ευημερία των πολιτών.
3. Τερματισμός του κοινωνικού αποκλεισμού και των διακρίσεων.
4. Προώθηση της επιστημονικής και της τεχνολογικής προόδου.
5. Σεβασμός της πολιτισμικής και γλωσσικής πολυμορφίας.
6. Αλληλεγγύη μεταξύ των κρατών – μελών σε επίπεδο οικονομικών, εδαφικών και κοινωνικών ζητημάτων.
7. Προαγωγή της απασχόλησης, της οικονομικής ανάπτυξης των κρατών – μελών της και της κοινωνικής προόδου.

2.2 Ελλάδα και Ευρωπαϊκή Ένωση

Τον μακρινό Ιούνιο του 1961 η Ελλάδα υπέγραψε τη συμφωνία σύνδεσης Ελλάδας – Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητας (Ε.Ο.Κ.), ως αποτέλεσμα του αιτήματος που υπέβαλε η Ελλάδα τον Ιούνιο του 1959 στη νεοπαγή, τότε, Ε.Ο.Κ. Αυτό ήταν απλά το πρώτο βήμα. Με την αποκατάσταση της Δημοκρατίας, στις 24 Ιουλίου του 1974, άρχισαν οι συζητήσεις για να την είσοδο στην Ένωση ως πλήρες μέλος. Οι συζητήσεις οδήγησαν στις υπογραφές της Πράξης Προσχώρησης, στο Ζάππειο Μέγαρο τον Μάιο του 1979, ενώ στις 28 Ιουνίου του ίδιου έτους οι Εθνική Αντιπροσωπεία κύρωσε τη Συμφωνία, η οποία τέθηκε σε ισχύ την 1^η Ιανουαρίου του 1981.

Η Ελλάδα επιδίωξε την ένταξη της στην Ένωση διότι πίστευε ακράδαντα ότι θα είχε οφέλη για το παρόν και το μέλλον της χώρας σε μια σειρά ζητημάτων που είχαν ως εξής:

1. Θεωρούσε πως θα ενισχυόταν η ελληνική οικονομία, με επέκταση στην αύξηση του βιοτικού επιπέδου των Ελλήνων πολιτών.
2. Θεωρούσε πως θα αναβαθμιζόταν και θα εδραιωνόταν το δημοκρατικό πολιτικό της σύστημα.
3. Θεωρούσε πως θα αποκτούσε κύρος και θα βελτίωνε τη ζωή χιλιάδων πολιτών συναποφασίζοντας για καίρια ζητήματα στις ψηφοφορίες για τη λήψη αποφάσεων.
4. Θεωρούσε πως θα πετύχαινε ανεξαρτησία και θα δημιουργούσε ισχυρούς συμμάχους με τους οποίους θα αντιμετώπιζε ενδεχόμενες απειλές και εξωτερικά ζητήματα.

2.3 Τουρισμός από την Ευρωπαϊκή Ένωση

Η Ελλάδα διακρίνεται για την φιλοξενία της με τους επαγγελματίες του χώρου να γνωρίζουν πολύ καλά τι πρέπει να κάνουν για να ικανοποιήσουν τους επισκέπτες. Εκατομμύρια πολίτες από όλο τον πλανήτη επισκέπτονται ετησίως την Ελλάδα για να απολαύσουν την ποιότητα υπηρεσιών που προσφέρει, το κλίμα και τα αξιοθέατα που διαθέτει. Οι πολίτες των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης αποτελούν την πλειοψηφία των τουριστών που επιλέγουν την Ελλάδα για τα ταξίδια τους και κατ' επέκταση την κυριότερη πηγή εσόδων του κλάδου.

Ο Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού το διάστημα μεταξύ 12-24 Οκτωβρίου του 2016 ζήτησε από την εταιρία QED Market Research να αξιολογήσουν τις υπηρεσίες που απολάυσαν κατά τη διαμονή τους στην Ελλάδα. Προκύπτουν σημαντικά ευρήματα που έχουν ως εξής:

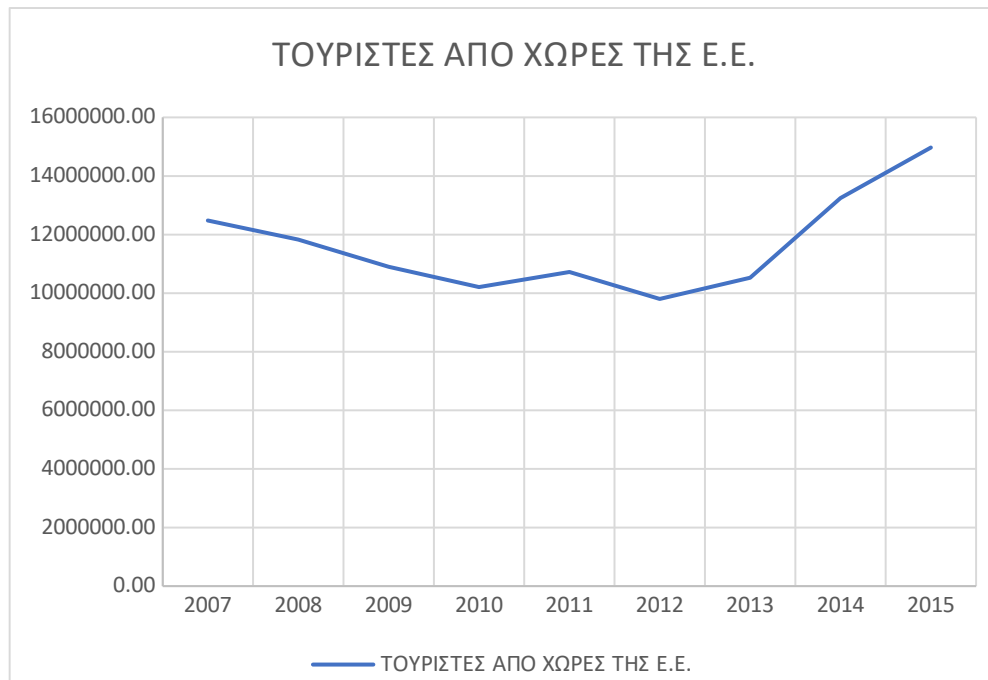
1. Έξι στους δέκα δηλώνουν ότι θα πρότειναν και σε άλλους την Ελλάδα ως τουριστικό προορισμό.
2. Το 54% των αεροπορικών επισκεπτών και το 56% των οδικών δηλώνουν ότι διατίθεται να επισκεφτεί εκ νέου την Ελλάδα.
3. Το 36% των αεροπορικών επισκεπτών και το 31% των οδικών δηλώνουν ότι η χώρα ξεπέρασε τις προσδοκίες που είχαν.
4. Εννέα στους δέκα αξιολογούν την εμπειρία τους στην Ελλάδα από πολύ καλή έως άριστη.
5. Το 70% των αεροπορικών επισκεπτών και το 50% των οδικών δηλώνουν ότι θα μοιραστούν τις εμπειρίες που αποκόμισαν από την Ελλάδα.
6. Έξι στους δέκα θεωρούν τον ήλιο, τη θάλασσα και την ελληνική γαστρονομία ως το βασικό πόλο έλξης της Ελλάδας.
7. Πέντε στους δέκα αναγνωρίζουν τη φιλοξενία και τη φυσική ομορφιά της Ελλάδας.
8. Εννέα στους δέκα αεροπορικούς και έξι στους δέκα οδικούς επισκέφτηκαν την Ελλάδα τον Οκτώβριο μόνο για αναψυχή.
9. Ένας στους δέκα οδικούς επισκέφτηκαν την Ελλάδα για επαγγελματικούς λόγους.

Στη συνέχεια, για να αποτυπωθεί με αριθμούς η συμβολή των Ευρωπαίων τουριστών στον ελληνικό τουρισμό, παρατίθεται πίνακας με στοιχεία του εισερχόμενου τουρισμού κατά τα έτη 2007 έως 2015, από τα επίσημα στοιχεία της ΕΛΣΤΑΤ, με κάποια βασικά δεδομένα και έχει ως εξής:

Πίνακας 4: Η συμβολή των πολιτών της Ε.Ε. στον ελληνικό τουρισμό τα έτη 2007-2015

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή)

ΕΤΗ	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
ΣΥΝΟΛΙΚΟΣ ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	16165265,00	15938806,00	14914534,00	15007490,00	16427247,00	15517622,00	17919580,00	22033462,00	23599455,00
ΤΟΥΡΙΣΤΕΣ ΑΠΟ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ Ε.Ε.	12484800,00	11832500,00	10900100,00	10212700,00	10726700,00	9803300,00	10527200,00	13249000,00	14974000,00
ΠΟΣΟΣΤΟ ΑΦΙΞΕΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΑΠΟ ΧΩΡΕΣ ΤΗΣ Ε.Ε.	77,23%	74,23%	73,08%	68,05%	65,29%	63,17%	58,74%	60,13%	63,45%

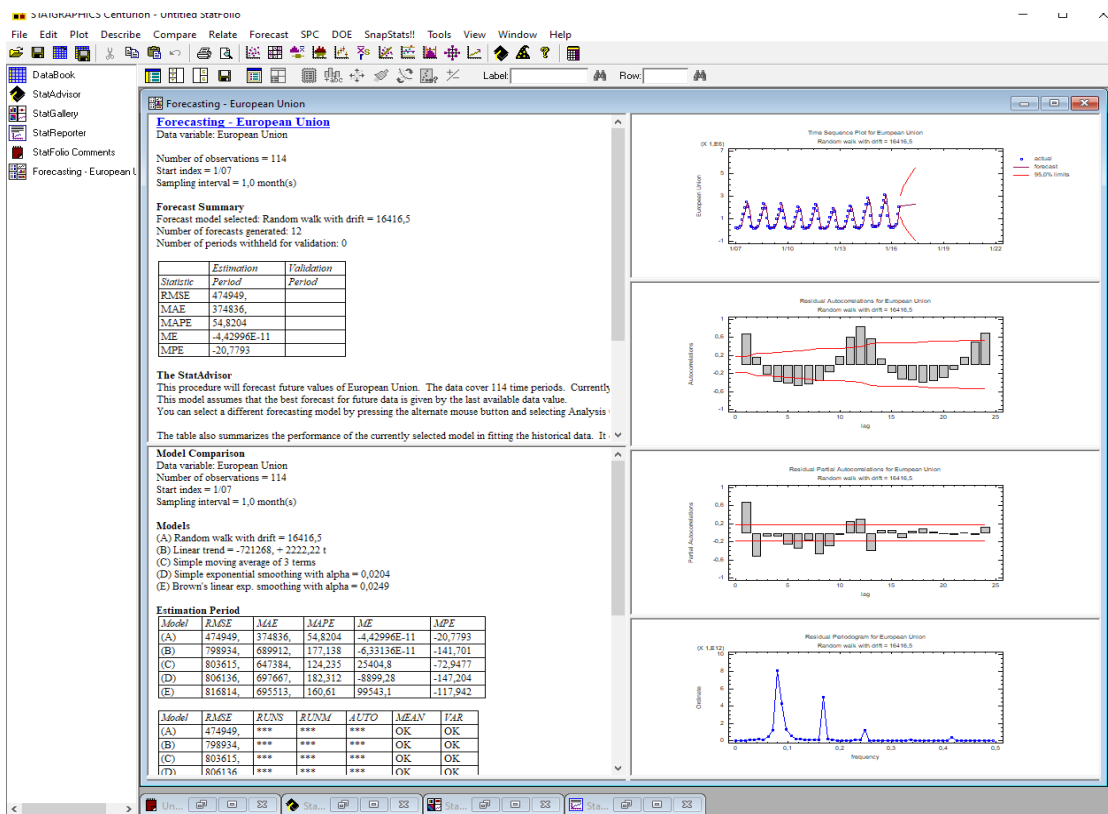
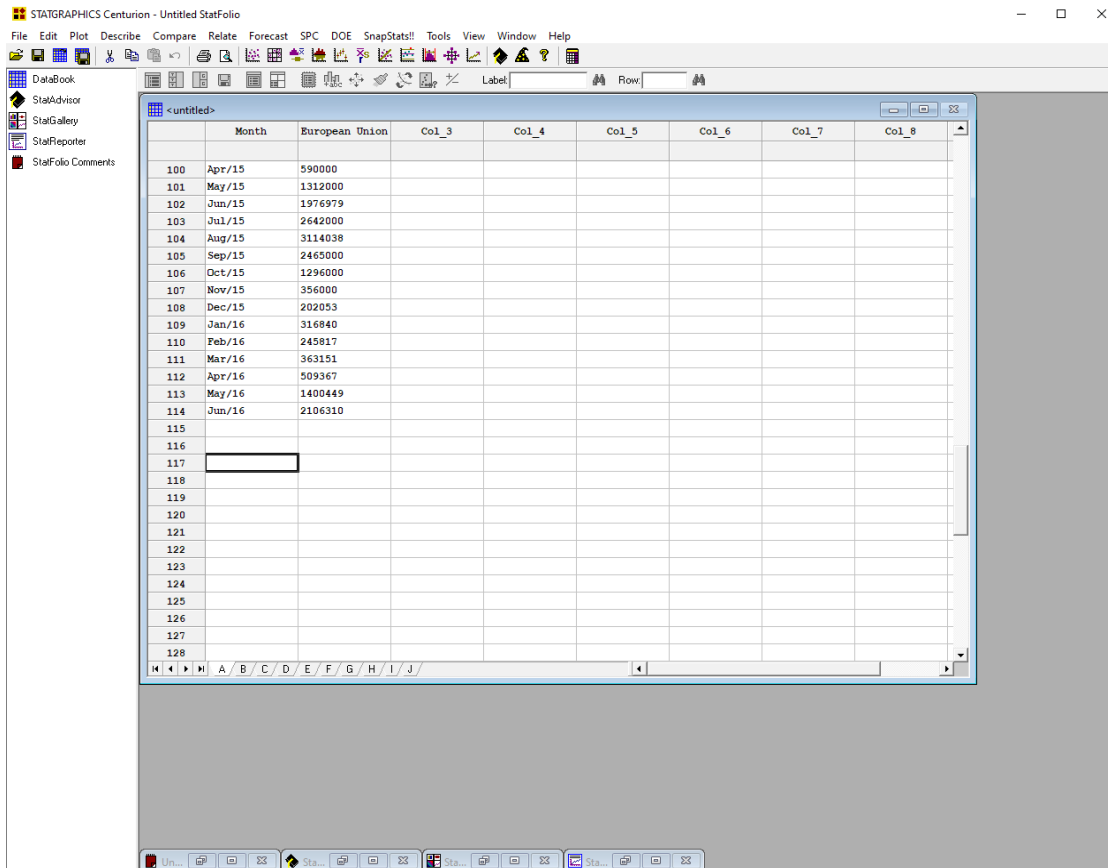


Διάγραμμα 1: Τουρίστες από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή)

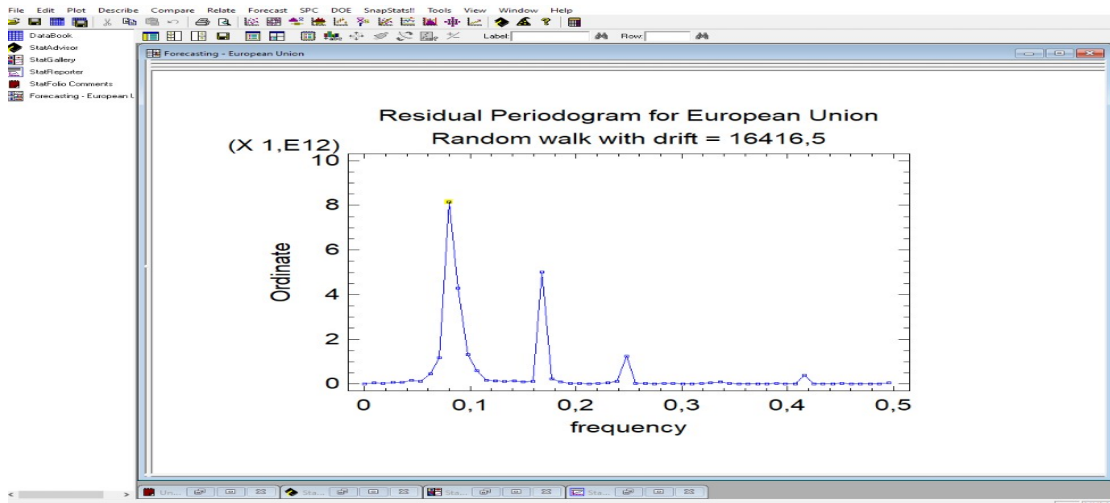
2.4 Προβλέψεις μέσω ανάλυσης χρονοσειρών

Από τα επίσημα δημοσιευμένα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής (ΕΛΣΤΑΤ) τοποθετούμε σε ένα φύλλο του excel τις αφίξεις των κατοίκων της Ευρωπαϊκής Ένωσης μήνα προς μήνα, αρχής γενομένης από τον Ιανουάριο του 2007 έως τον Ιούνιο του 2016. Απαριθμεί 114 μήνες και το excel που έχουμε φτιάξει το τοποθετούμε στον πίνακα που μας εμφανίζεται αμέσως μόλις ανοίξουμε το πρόγραμμα Statgraphics. Αμέσως μετά επιλέγουμε το user – specified model. Ξεκινά αυτόματα την πρόβλεψη, χωρίς εποχικότητα και έχουμε κάποια πρώτα αποτελέσματα. Τα πρώτα βήματα παρατίθενται αμέσως μετά με τα γραφήματα όπως ακριβώς εμφανίστηκαν όταν κάναμε την διαδικασία στο πρόγραμμα.

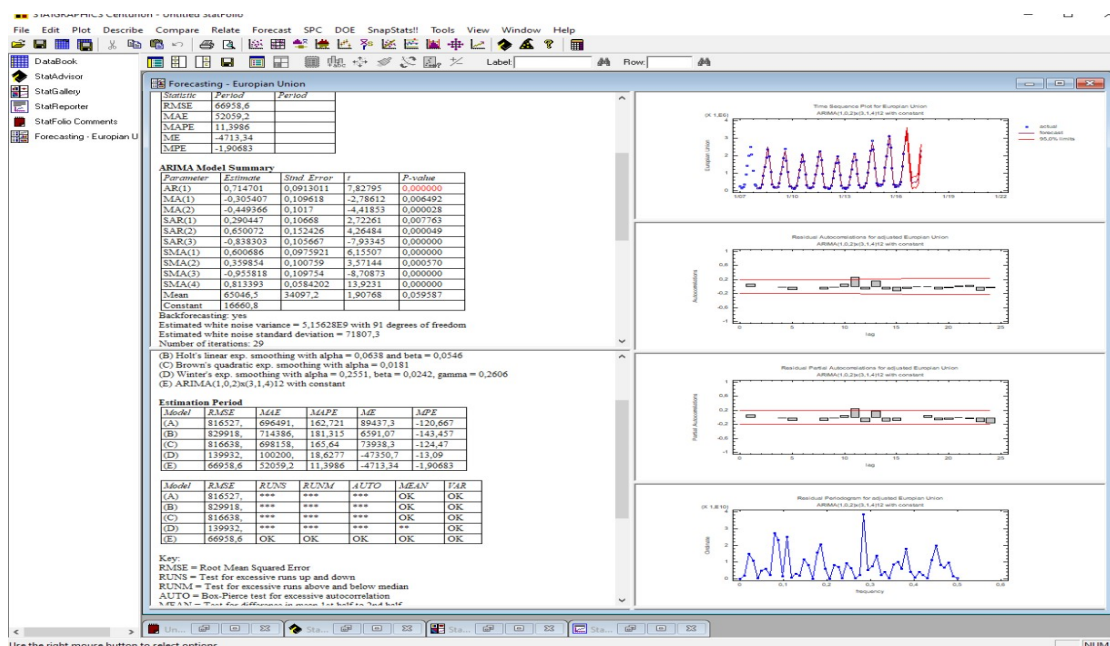


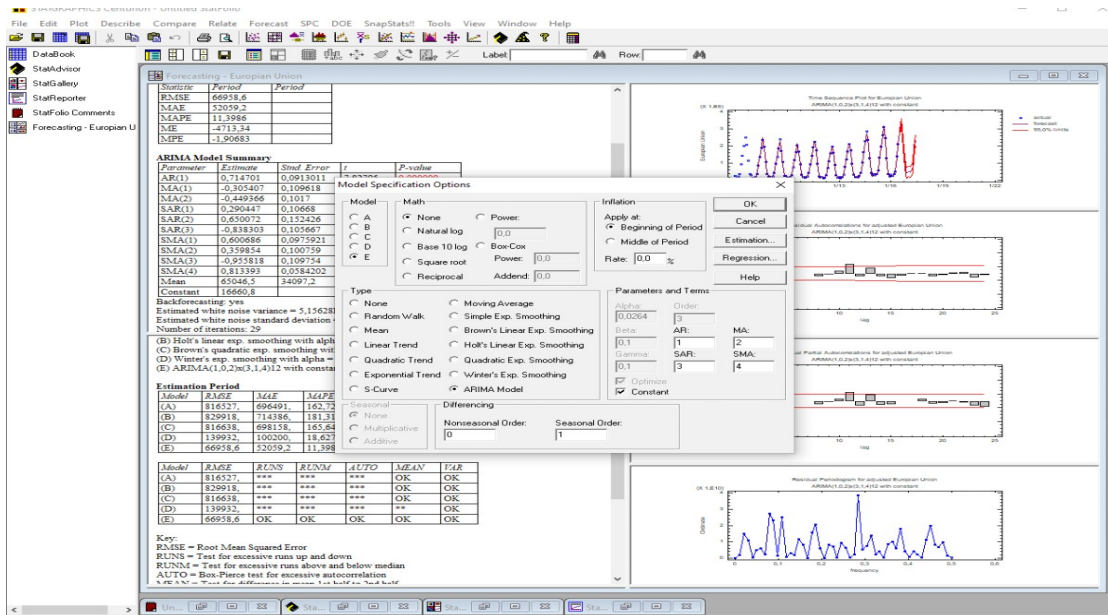
Τα τέσσερα γραφήματα που αποτυπώνονται στην παραπάνω εικόνα είναι με τη σειρά από πάνω προς τα κάτω τα εξής:

1. Το γράφημα χρονοσειράς.
2. Το γράφημα αυτοσυσχετίσεων.
3. Το γράφημα μερικών αυτοσυσχετίσεων.
4. Το περιοδόγραμμα τουριστών από τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στο περιοδόγραμμα επικεντρώνουμε ώστε το μέγιστο του διαγράμματος να είναι κοντά στο 0,8.

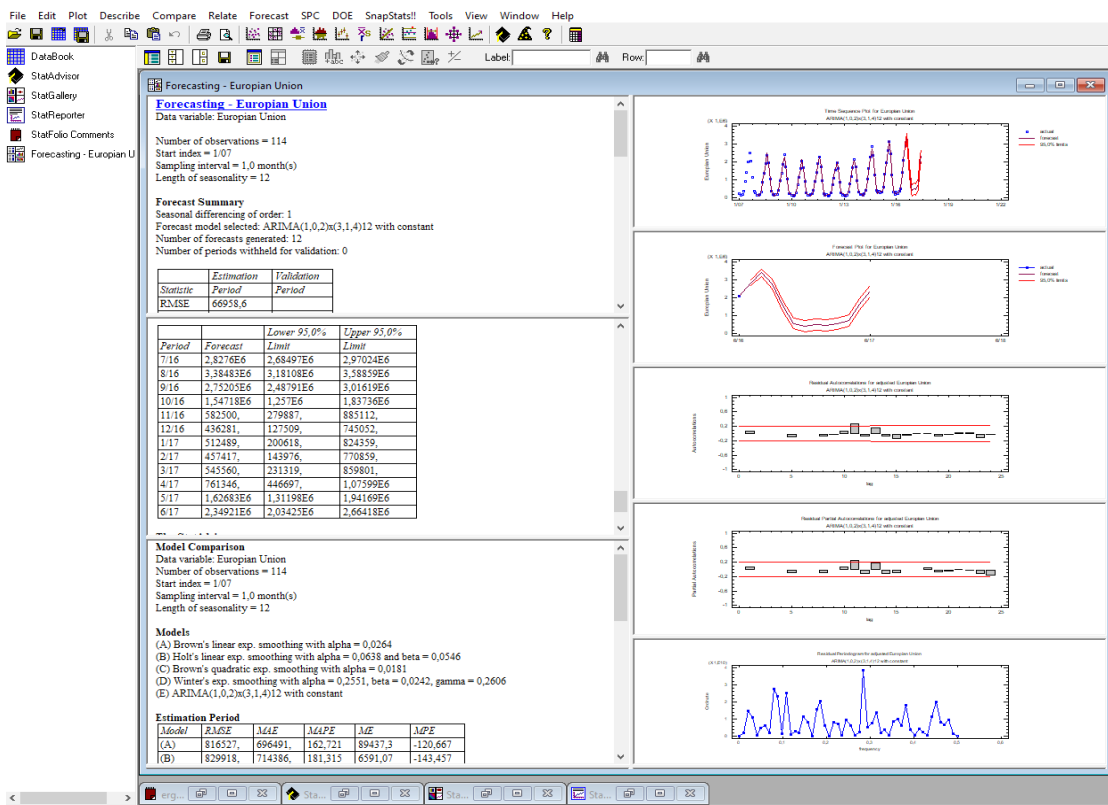


Επειδή οι μπάρες προεξέχουν, αφού δεν έχουμε προβλέψει για την εποχικότητα, αναζητάμε το ιδανικό μοντέλο βάζοντας εποχικότητα 12 και έχουμε τα εξής:





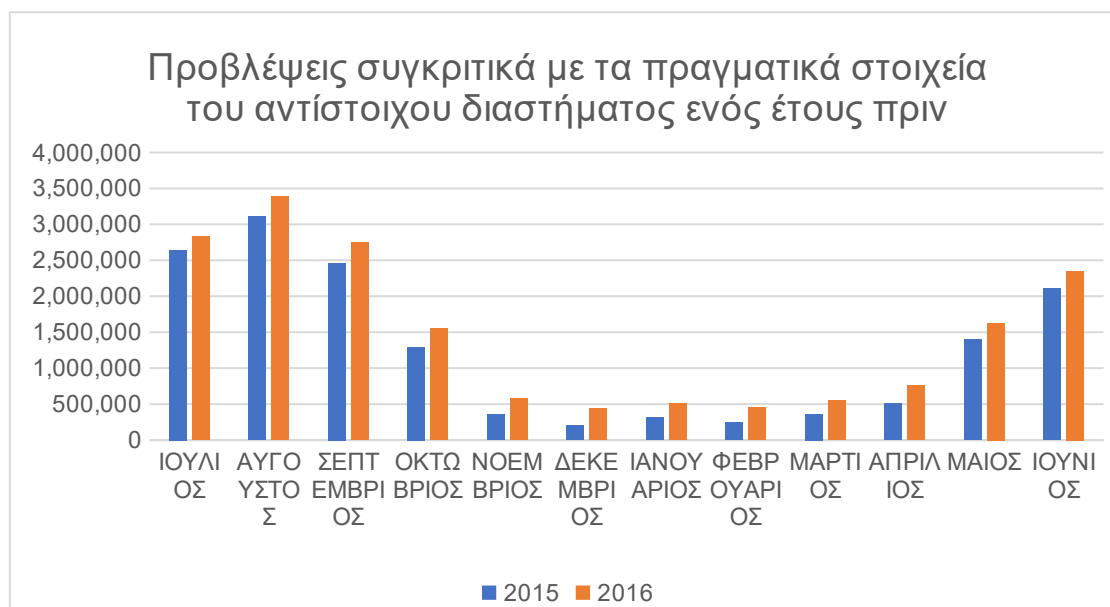
Τηρούνται όλες οι προϋποθέσεις όπου έχουμε τα πέντε OK στο E, ενώ το P value είναι σε όλα κάτω του 5%. Το μοντέλο έχει ως εξής: είναι το ARIMA (1,0,2) x (3,1,4), δηλαδή με παραμέτρους AR=1, SAR=3, MA=2 και SMA=4. Στην πορεία έχουμε τα αποτελέσματα το μοντέλου που επιλέξαμε ως εξής:



Τα αποτελέσματα, λοιπόν, που μας αφορούν περισσότερο, δηλαδή οι ακριβείς αριθμοί που προβλέπει το μοντέλο μας μέσω του προγράμματος Statgraphics για το διάστημα από τον Ιούλιο του 2016 έως τον Ιούνιο του 2017 έχουν ως εξής:

Πίνακας 5: Προβλέψεις του μοντέλου Statgraphics

		<i>Lower 95,0%</i>	<i>Upper 95,0%</i>
<i>Period</i>	<i>Forecast</i>	<i>Limit</i>	<i>Limit</i>
7/16	2,8276E6	2,68497E6	2,97024E6
8/16	3,38483E6	3,18108E6	3,58859E6
9/16	2,75205E6	2,48791E6	3,01619E6
10/16	1,54718E6	1,257E6	1,83736E6
11/16	582500,	279887,	885112,
12/16	436281,	127509,	745052,
1/17	512489,	200618,	824359,
2/17	457417,	143976,	770859,
3/17	545560,	231319,	859801,
4/17	761346,	446697,	1,07599E6
5/17	1,62683E6	1,31198E6	1,94169E6
6/17	2,34921E6	2,03425E6	2,66418E6



Διάγραμμα 2: Προβλέψεις συγκριτικά με τα πραγματικά στοιχεία του αντίστοιχου διαστήματος ενός έτους πριν

Σε όλη την διάρκεια των 12 μηνών, από 7/2016 – 6/2017, παρατηρείται μια αύξηση στις προβλέψεις των αφίξεων συγκριτικά με το αντίστοιχο διάστημα ένα χρόνο πριν, δηλαδή 7/2015 – 6/2016.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 2^{ΟΥ} ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

1. Επίσημη ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης
2. Ιστοσελίδα της ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή)
3. Σημειώσεις από τις διαλέξεις του Καθηγητή κ. Μιχαήλ Σφακιανάκη στο μάθημα «Νέες τεχνολογίες στον τουρισμό»

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3

ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ, ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

3.1 Η έννοια της μεταφοράς

Στο παρόν κεφάλαιο θα δούμε μια ανάλυση των μεταφορών που αποτελούν έναν από τους πλέον σημαντικούς κλάδους του Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος της Ελλάδας αλλά και άλλων προηγμένων χωρών. Η ανάγκη για μεταφορές είναι ευδιάκριτη και στο πιο απλό προϊόν ή υπηρεσία που επιθυμούμε να απολαύσουμε, αλλά ασφαλώς και στην μεταφορά ανθρώπων. Με απλά λόγια, για να κάνουμε χρήση ενός προϊόντος ή υπηρεσίας, πρέπει αυτό/ή να μεταφερθεί από το σημείο παραγωγής προς εμάς ή να μεταφερθούμε εμείς σε εκεί. Επομένως οι μεταφορές από μόνες τους δεν αποτελούν σκοπό, αλλά μέσο για την επίτευξη σκοπών αφού μέσω αυτών απολαμβάνουμε άλλους παράγοντες της οικονομίας. Όταν οι μεταφορές είναι ποιοτικές και σε προσιτές τιμές, καταφέρνουν να διευκολύνουν την κάλυψη των αναγκών της ανθρωπότητας. Σε αντίθετη περίπτωση, μόνο δυσχέρειες μπορούν να προκαλέσουν στην καθημερινότητα των πολιτών.

Σε επίπεδο οικονομίας, οι μεταφορές αποτελούν σημαντικό παράγοντα της ελληνικής οικονομίας. Σύμφωνα με την Ελληνική Στατιστική Αρχή (ΕΛΣΤΑΤ), στην έκθεση της για το έτος 2018, ο κλάδος μεταφορές και αποθήκευση συμπεριλαμβάνεται σε αυτούς που συνεισέφεραν την μεγαλύτερη ακαθάριστη προστιθέμενη αξία στην ελληνική οικονομία με 5,7 δισεκατομμύρια ευρώ και 11,6% επί του συνόλου. Για το έτος 2018, ο αριθμός των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνταν στον συγκεκριμένο κλάδο ήταν 59.764 με κύκλο εργασιών κάτι παραπάνω από δεκατέσσερα δισεκατομμύρια ευρώ. Ο αριθμός των απασχολούμενων κυμάνθηκε στο επίπεδο των 184.755, εκ των οποίων 134.740 οι μισθωτοί. Το κόστος για το προσωπικό ήταν της τάξεως άνω των τριών δισεκατομμυρίων ευρώ, ενώ οι αριθμοί στο σύνολο τους προκαλούν έκπληξη σε κάποιον που δεν είχε σκεφτεί ποτέ τη σπουδαιότητα αυτού του κλάδου. Από όλα τα στοιχεία που αναφέρθηκαν μόλις, προκύπτει ο παρακάτω πίνακας με περισσότερες λεπτομέρειες για τα περισσότερα οικονομικά μεγέθη της οικονομικής δραστηριότητας του έτους 2018 που έχει ως εξής:

Πίνακας 6: Στοιχεία των μεταφορών για το έτος 2018

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή)

ΑΡΙΘΜΟΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ (σε μονάδες)	59.764	15,2%
ΚΥΚΛΟΣ ΕΡΓΑΣΙΩΝ (σε χιλιάδες €)	14.801.768	5,0%
ΑΚΑΘΑΡΙΣΤΗ ΠΡΟΣΤΙΘΕΜΕΝΗ ΑΞΙΑ	5.702.384	11,6%

(σε χιλιάδες €)		
ΚΟΣΤΟΣ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ (σε χιλιάδες €)	3.649.035	12,0%
ΑΡΙΘΜΟΣ ΑΠΑΣΧΟΛΟΥΜΕΝΩΝ (σε μονάδες)	184.755	7,1%
ΑΡΙΘΜΟΣ ΜΙΣΘΩΤΩΝ (σε μονάδες)	134.740	6,9%

3.2 Αρνητικές συνέπειες από τις μεταφορές

Οι μεταφορές απαιτούν χρήματα για να λειτουργήσουν και να επιτελέσουν επιτυχώς την αποστολή τους. Το οικονομικό αντίτιμο, όμως, δεν αποτελεί το μόνο κόστος που προκύπτει από αυτές. Από εντελώς άλλη σκοπιά υπάρχουν συνέπειες που αφορούν τους πάντες και όχι μόνο τους χρήστες των υπηρεσιών. Αυτές αφορούν το περιβάλλον, πιο συγκεκριμένα τη ρύπανση του περιβάλλοντος, την ηχορύπανση και τη μόλυνση του οικοσυστήματος. Αν αυτά ενώ υπάρχουν, δεν γίνονται αντιληπτά από μέρος της ανθρωπότητας, η συμφόρηση και κυρίως τα ατυχήματα που επιφέρουν τραυματισμούς ή θανάτους σίγουρα δεν περνούν απαρατήρητα. Έχουμε, λοιπόν, αναλυτικά τις εξής συνέπειες από τις μεταφορές:

1. Χρόνια τώρα ακούμε για την τρύπα του όζοντος, την άνοδο της στάθμης της θάλασσας και την γενικότερη αύξηση της θερμοκρασίας. Η εκπομπή των καυσαερίων από τα μεταφορικά μέσα αναμφίβολα έχει συμβάλλει σε όλο αυτό. Μονοξείδιο του άνθρακα, οξείδιο του αζώτου, διάφορα σωματίδια, ακόμα και οξείδιο του θείου εκπέμπονται στην ατμόσφαιρα.
2. Η ηχορύπανση, πέρα από την ενόχληση που προκαλεί εκείνη τη στιγμή, δημιουργεί και μακροπρόθεσμα προβλήματα στην ακοή των ανθρώπων. Σε κεντρικές, κυρίως, αρτηρίες αστικών περιοχών και σε περιοχές πλησίον γραμμών τρένων ή ακόμα και αεροδρομίων η ηχορύπανση αποτελεί μέρος της καθημερινότητας και συχνά ένα από τα χαρακτηριστικά αυτών των περιοχών.
3. Συχνό φαινόμενο, αποτελούν τα ατυχήματα, που μπορεί να αφήνουν πίσω τους νεκρούς ή τραυματίες. Η συντριπτική πλειοψηφία αποτελεί οδικά τροχαία ατυχήματα. Είναι αξιοσημείωτοι και θλιβεροί οι αριθμοί, που όμως αποτελούν πραγματικότητα και χωρίς την κατάλληλη παιδεία, υποδομές και συντήρηση των οχημάτων οι αριθμοί θα παραμένουν ως έχουν χωρίς να παρουσιάζουν βελτίωση. Ενδεικτικά είναι τα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής

(ΕΛΣΤΑΤ) που αφορούν καταγραφή αριθμού ατυχημάτων και παθόντων για τα έτη 2017 και 2018. Το έτος 2018 οι αριθμοί είναι ελάχιστα βελτιωμένοι, αλλά σε επίπεδα που συνιστούν τα ατυχήματα ως ένα είδος πολέμου και έχουν ως εξής:

Πίνακας 7: Τροχαία ατυχήματα για τα έτη 2017 και 2018
Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή)

	2017	2018	ΕΤΗΣΙΑ ΜΕΤΑΒΟΛΗ 2018/2017 (%)
ΑΤΥΧΗΜΑΤΑ	10.848	10.737	-1,0
ΕΚ ΤΩΝ ΟΠΟΙΩΝ, θανατηφόρα	679	645	-5,0
ΣΥΝΟΛΟ ΠΑΘΟΝΤΩΝ	14.002	13.849	-1,1
ΝΕΚΡΟΙ	731	700	-4,2
ΣΥΝΟΛΟ ΤΡΑΥΜΑΤΙΩΝ	13.271	13.149	-0,9
ΒΑΡΙΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ	706	727	3,0
ΕΛΑΦΡΑ ΤΡΑΥΜΑΤΙΕΣ	12.565	12.422	-1,1

4. Η κυκλοφοριακή συμφόρηση σε ώρες αιχμής είναι κάτι που ενοχλεί έντονα, αποτελεί όμως την πιο ήπια επίπτωση των μεταφορών , συγκριτικά με τα προαναφερθέντα. Είτε αναφερόμαστε σε δρόμους, είτε σε αεροδρόμια, είτε σε λιμάνια, είτε σε οποιοδήποτε άλλο σημείο άφιξης ή αναχώρησης κάποιου μεταφορικού μέσου, η χρήση του ίδιου μέσου και την ίδια στιγμή από πολλούς ανθρώπους δημιουργεί καθυστερήσεις. Χαμένες εργατοώρες και κούραση είναι αντιληπτές από όλους σε τέτοιες ώρες, ενώ επιταχύνεται κάποιες φορές και η φθορά των οχημάτων με παράλληλη υπερκατανάλωση καυσίμου.

3.3 Αεροσκάφος

Η ιστορία του αεροσκάφους μπορεί κάλλιστα να ξεκινήσει από τους γνωστούς αδερφούς Ράιτ. Τα αδέρφια Όρβιλ και Γουίλμπουρ Ράιτ, υπήρξαν Αμερικανοί πολίτες

που συνέβαλλαν αποφασιστικά στην ανακάλυψη του σπουδαίου μεταφορικού μέσου, του αεροσκάφους. Στις 17 Δεκεμβρίου του 1903 κατάφεραν, έπειτα από προσπάθειες ετών, να κατασκευάσουν το πρώτο αεροσκάφος που κατάφερε να πραγματοποιήσει μηχανικά ελεγχόμενη πτήση. Ήταν ένα μικρό αεροσκάφος, 12 ίππων με δύο κινητήρες. Η ιστορική πτήση των 59 δευτερολέπτων και απόστασης 260 μέτρων πραγματοποιήθηκε στην Βόρεια Καρολίνα.

Έπειτα από πολύχρονες μελέτες, αποτυχίες και παραλείψεις κατάφεραν να βρουν την αεροδυναμική και την απαιτούμενη ώση ώστε να υπερνικήσουν την βαρύτητα του αέρα. Το αεροσκάφος τους, ασφαλώς, δεν έχει καμία σχέση με τα αεροσκάφη που γνωρίζουμε σήμερα. Με το πέρασ του χρόνου, όμως, μέσα από έρευνες και δοκιμές αξιώθηκαν να εξελίξουν τον κινητήρα τους και τα συστήματα ελέγχου σε 3 άξονες, σε πρώιμο στάδιο, αλλά στην ίδια λογική με τα σύγχρονα αεροσκάφη. Τα συστήματα αυτά είναι:

1. Η κίνηση Roll, όπου το αεροσκάφος αποκτά μια γωνιακή επιτάχυνση και στρέφεται προς τη μια πλευρά και κινείται γύρω από τον διαμήκη άξονα μέσω του πηδαλίου κλίσεως. Έτσι, λόγω της περιστροφικής κίνησης, στη μια πτέρυγα δημιουργείται μεγαλύτερη άντωση από ό,τι στην άλλη. Έπειτα, μειώνεται η γωνιακή επιτάχυνση έως ότου φτάσει στο μηδέν, ως αποτέλεσμα της επίδρασης που προκαλεί η αντίθετη ροπή.
2. Η κίνηση Spiral, όπου το αεροσκάφος κάνει ελεγχόμενες 'βουτιές' ή αλλιώς μια κίνηση ανόδου – καθόδου της μύτης του αεροσκάφους και κινείται γύρω από τον οριζόντιο ή πλευρικό άξονα μέσω του πηδαλίου ανόδου - καθόδου. Η δίδερη γωνία και το αντίθετο σταθερό επιδρούν διαφορετικά στην κίνηση, ενώ η μία σχεδόν αναιρεί την άλλη.
3. Η κίνηση Dutch roll, όπου το αεροσκάφος κάνει κινήσεις σχετικές με τη διεύθυνση του αεροσκάφους και κινείται γύρω από τον κατακόρυφο άξονα μέσω του πηδαλίου διευθύνσεως.

3.4 Αερομεταφορές - τουρισμός

Οι αερομεταφορές είναι ο πλέον διαδεδομένος κλάδος των μεταφορών που επιλέγουν οι πολίτες για μακρινά ταξίδια. Η ταχύτητα και η άνεση με την οποία τελούνται τα ταξίδια, ακόμα και τα διηπειρωτικά, κάνει τις αποστάσεις να φαίνονται σχεδόν μηδαμινές. Η ζήτηση είναι σε πολύ υψηλά επίπεδα και υπάρχουν διάφορων ειδών πλεονεκτήματα από αυτές που έχουν ως εξής:

1. Τα κέρδη για εταιρίες και δημόσιο είναι μεγάλα, αφού η αεροπλοΐα φορολογείται σε διάφορα στάδια της όλης διαδικασίας. Όλοι οι φόροι, βέβαια, μεταφέρονται στους επιβάτες επιβαρύνοντας τους με αυξήσεις στις τελικές τιμές των εισιτηρίων.
2. Δίνει τη δυνατότητα στους πολίτες να μεταφέρονται γρήγορα και με ασφάλεια σε οποιοδήποτε μέρος της γης.
3. Ενισχύει το επιχειρείν και κατ' επέκταση την οικονομική ανάπτυξη επιχειρήσεων και Κρατών.
4. Αποτελεί πυλώνα του τουρισμού ως κύριου μεταφορικού μέσου τουριστών.

Στον αντίποδα, όπως αναφέραμε και παραπάνω, οι μεταφορές έχουν και κάποιες αρνητικές συνέπειες όσον αφορά την ηχορύπανση, εκπομπή ρύπων και ατυχήματα που ανά καιρούς συμβαίνουν.

Μεγάλο κεφάλαιο αποτελεί η αλληλοσυμπλήρωση που προσφέρουν οι αερομεταφορές στον τουρισμό και το ανάποδο. Χωρίς τουρισμό, σε συγκεκριμένη περιοχή, δεν υπάρχει ζήτηση για πολλά δρομολόγια οπότε δεν πραγματοποιούνται και αρκετές πτήσεις προς αυτή. Παράλληλα, χωρίς τις αερομεταφορές, δηλαδή το μεταφορικό μέσο για να φτάσουν οι τουρίστες κάπου, δεν υφίσταται τουρισμός. Συχνά εστιάζουμε στην διαμονή, θεωρώντας την ως το σημαντικότερο παράγοντα του τουρισμού, ξεχνώντας ότι για να απολαύσει κάποιος το προσφερόμενο τουριστικό προϊόν κάποιας περιοχής, πρέπει να μεταφερθεί εκεί. Για την τουριστική ανάπτυξη, επομένως, μιας περιοχής σημαντικό παράγοντα παίζουν οι συμφωνίες των τοπικών αρχών με αεροπορικές εταιρίες προκειμένου να διασφαλιστεί ότι μπορούν οι τουρίστες να ταξιδέψουν εύκολα προς μια περιοχή. Ως εκ τούτου οι αερομεταφορές αποτελούν αρωγό, μοχλό κίνησης του τουρισμού και αναπόσπαστο κομμάτι αυτού.

3.5 Fraport Greece

Η εταιρία Fraport AG αποτελεί έναν κολοσσό στο χώρο της διαχείρισης αεροδρομίων, σε παγκόσμιο μάλιστα επίπεδο. Είναι ο μέτοχος που κατέχει την πλειοψηφία των μετοχών της Fraport Greece. Επί σειρά δεκαετιών διαχειρίζεται το Διεθνές Αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης, που αποτελεί και έδρα της εταιρίας, και πολλά ακόμα αεροδρόμια διεθνώς, έχοντας έτσι αρκετή πείρα και γνώση των αναγκών και της δομής που χρειάζεται ένα αεροδρόμιο για να λειτουργεί επιτυχώς. Τα κεντρικά αεροδρόμια που διαχειρίζεται η Fraport AG σε παγκόσμιο επίπεδο είναι τα εξής:

1. Το Διεθνές Αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης στη Γερμανία

2. Το Αεροδρόμιο του Ανόβερου.
3. Το Διεθνές Αεροδρόμιο Πούλκοβο στην Αγία Πετρούπολη της Ρωσίας.
4. Το Διεθνές Αεροδρόμιο Σιάν στην Κίνα.
5. Το Αεροδρόμιο Αττάλειας στην Τουρκία.
6. Το Διεθνές Αεροδρόμιο Ίντιρα Γκάντι στο Δελχί.
7. Το Διεθνές Αεροδρόμιο Τσάβες στη Λίμα του Περού.
8. Το Αεροδρόμιο στο Μπουργκάς της Βουλγαρίας.
9. Το Αεροδρόμιο στη Βάρνα της Βουλγαρίας.
10. Το Αεροδρόμιο στη Λιουμπλιάνα της Σλοβενίας.

Στις 14 Δεκεμβρίου του 2015, έπειτα από συζητήσεις μηνών, ανέλαβε επίσημα και την διαχείριση 14 ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων. Τη σύμβαση υπέγραψαν η Fraport Greece, το ελληνικό δημόσιο και το Ταμείο Αξιοποίησης Ιδιωτικής Περιουσίας (ΤΑΙΠΕΔ). Η διαχείριση των αεροδρομίων συνεπάγεται πέρα από έσοδα, συντήρηση και ευθύνη για όλη τη λειτουργία των αεροδρομίων σύμφωνα με κανονισμούς και υποδείξεις της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας και των αντίστοιχων παγκόσμιων οργανισμών. Η διάρκεια της σύμβασης είναι προκαθορισμένη στα 40 χρόνια ενώ στη σύμβαση υπήρχαν όροι και δεσμεύσεις της Fraport Greece που είχαν ως εξής:

1. Προκαταβολή ποσού της τάξεως των 1,234 δισεκατομμυρίων ευρώ στο ελληνικό δημόσιο.
2. Καταβολή σε ετήσια βάση πάγιου τιμήματος της τάξεως των 22,9 εκατομμυρίων προς το ελληνικό δημόσιο.
3. Καταβολή σε ετήσια βάση του 22,5% των λειτουργικών της κερδών προς το ελληνικό δημόσιο.
4. Να προχωρήσει σε επενδύσεις ύψους 330 εκατομμυρίων ευρώ έως το 2020.

Η Fraport Greece διαθέτει εκτός από την Fraport AG, που αποτελεί βέβαια τον βασικό μέτοχο, τον Όμιλο Κοπελούζου. Δραστηριοποιείται στην εθνική και στη διεθνή αγορά, αποτελώντας βασικό παράγοντα της οικονομίας. Δραστηριοποιείται στο χώρο της ενέργειας, των υποδομών και είναι η μόνη ελληνική επιχείρηση που συμμετέχει στην διαχείριση του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών.

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, η Fraport Greece σύναψε σύμβαση για τη διαχείριση 14 ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων. Πρόκειται για αεροδρόμια που εξυπηρετούν κυρίως διεθνείς πτήσεις, άρα έχουν μεγάλο μέρος του βάρους της τουριστικής κίνησης της Ελλάδας. Το έτος 2016, τα αεροδρόμια που διαχειρίζεται, εξυπηρέτησαν συνολικά 25.008.965 επιβάτες, ενώ το έτος 2017 παρουσίασε αύξηση της τάξεως του 9,7% εξυπηρετώντας 27.433.908 επιβάτες. Στη συνέχεια, το έτος 2018

παρουσίασε περαιτέρω αύξηση της επιβατικής κίνησης της τάξεως του 8,9% εξυπηρετώντας 29.879.794 επιβάτες. Το έτος 2019 παρουσίασε μικρή αύξηση της τάξεως του 0,9% εξυπηρετώντας 30.150.737 επιβάτες. Το έτος 2020 ο εξωτερικός παράγοντας, Covid – 19, μείωσε τους αριθμούς σε ποσοστά που κανείς δεν θα μπορούσε να φανταστεί.

Τα 14 ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια που διαχειρίζεται η Fraport Greece είναι τα εξής:

1. Το Αεροδρόμιο της Θεσσαλονίκης.
2. Το Αεροδρόμιο της Ρόδου.
3. Το Αεροδρόμιο των Χανίων.
4. Το Αεροδρόμιο της Μυκόνου.
5. Το Αεροδρόμιο της Σαντορίνης.
6. Το Αεροδρόμιο της Κεφαλονιάς.
7. Το Αεροδρόμιο της Ζακύνθου.
8. Το Αεροδρόμιο της Κω.
9. Το Αεροδρόμιο της Μυτιλήνης.
10. Το Αεροδρόμιο της Κέρκυρας.
11. Το Αεροδρόμιο της Σάμου.
12. Το Αεροδρόμιο της Σκιάθου.
13. Το Αεροδρόμιο της Καβάλας.
14. Το Αεροδρόμιο του Άκτιου.

Τέλος, η Fraport κοινοποιεί στο διαδίκτυο τα στοιχεία που αφορούν τον αριθμό των επιβατών που διέρχονται από τα αεροδρόμια της ευθύνης της, καθώς και τον αριθμό των πτήσεων. Τα στοιχεία, για τα έτη 2017, 2018 και 2019 είναι αναρτημένα στην επίσημη ιστοσελίδα της Fraport με αθροισμένες τις εγχώριες και διεθνείς πτήσεις και έχουν ως εξής:

Πίνακας 8: Αριθμός επιβατών στα αεροδρόμια διαχείρισης της Fraport Greece για τα έτη 2017-2019

Πηγή: Επίσημη ιστοσελίδα της Fraport Greece

ΕΠΙΒΑΤΕΣ	2019	2018	2017
Άκτιο	625.790	583.666	569.082
Χανιά	2.983.542	3.008.995	3.042.409
Κέρκυρα	3.275.964	3.364.141	2.917.950

Καβάλα	323.285	406.949	337.963
Κεφαλληνία	774.170	761.656	629.671
Θεσσαλονίκη	6.895.331	6.690.269	6.247.514
Ζάκυνθος	1.810.427	1.801.297	1.659.641
Κως	2.676.644	2.666.429	2.320.031
Μυτιλήνη	496.577	477.056	435.996
Μύκονος	1.520.145	1.395.842	1.207.026
Ρόδος	5.542.223	5.567.751	5.301.223
Σάμος	479.980	462.749	410.285
Σαντορίνη	2.300.440	2.255.078	1.931.011
Σκιάθος	446.219	437.916	424.106
ΣΥΝΟΛΟ	30.150.737	29.879.794	27.433.908

Πίνακας 9: Αριθμός πτήσεων στα αεροδρόμια διαχείρισης της Fraport Greece για τα έτη 2017-2019

Πηγή: Επίσημη ιστοσελίδα της Fraport Greece

ΠΤΗΣΕΙΣ	2019	2018	2017
Άκτιο	5.592	5.394	5.295
Χανιά	20.502	19.604	19.512
Κέρκυρα	25.312	26.315	22.481
Καβάλα	3.465	4.151	3.833
Κεφαλληνία	7.355	7.169	5.897
Θεσσαλονίκη	55.730	55.265	53.670
Ζάκυνθος	13.196	13.159	12.375
Κως	19.796	20.327	17.334
Μυτιλήνη	6.570	6.156	5.616
Μύκονος	18.797	17.278	15.822
Ρόδος	37.464	38.660	37.066
Σάμος	6.272	6.203	5.670
Σαντορίνη	21.319	20.362	17.034
Σκιάθος	4.178	4.158	4.266
ΣΥΝΟΛΟ	245.548	244.201	225.871

3.6 Αεροπορικές εταιρίες

Το 1944 και ενώ οι αεροπλοΐα είχε αρχίσει να ανθεί, στο Σικάγο αποφασίστηκε να τεθούν κάποιες βάσεις για κανονισμούς σε παγκόσμιο επίπεδο. Σκοπός ήταν, στο αποκαλούμενο και ως «Σύμφωνο του Σικάγο», να θεσμοθετηθούν ελευθερίες που αφορούν την αεροπλοΐα και τις αεροπορικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στο χώρο. Περιλαμβάνει τον τερματισμό κάποιων εμποδίων που άφηναν πίσω την εξέλιξη της αεροπλοΐας και έπρεπε να καμφθούν. Οι ελευθερίες, προερχόμενες από το «Manual on the Regulation of International Air Transport» αφορούν εννέα άξονες που έχουν ως εξής:

1. Θεσμοθετήθηκε το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρίας να ταξιδεύουν τα αεροσκάφη της στον εναέριο χώρο μιας άλλης χώρας, χωρίς να προσγειωθεί, προκειμένου να φτάσει σε μια άλλη χώρα.
2. Θεσμοθετήθηκε το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρίας να προσγειωθεί σε μια χώρα, χωρίς να έχει δικαίωμα αποβίβασης και επιβίβασης επιβατών, μόνο για να εφοδιαστεί με καύσιμα ή να αντιμετωπίσει κάποιο τεχνικό ζήτημα που αφορά τη συντήρηση του αεροσκάφους.
3. Θεσμοθετήθηκε το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρίας να ταξιδεύουν τα αεροσκάφη της από την χώρα στην οποία είναι καταχωρημένη προς μια άλλη για να αποβιβάσει επιβάτες.
4. Θεσμοθετήθηκε το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρίας να ταξιδεύουν τα αεροσκάφη της από μια άλλη χώρα προς την χώρα στην οποία είναι καταχωρημένη για να αποβιβάσει επιβάτες.
5. Θεσμοθετήθηκε το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρίας να ταξιδέψει προς δύο ξένες χώρες με την προϋπόθεση ότι η πτήση εκκινεί ή καταλήγει στην χώρα στην οποία είναι καταχωρημένη.
6. Θεσμοθετήθηκε το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρίας να ταξιδεύει από και προς ξένες χώρες και όχι στην χώρα που είναι καταχωρημένη, κάνοντας απλά μια στάση σε αυτή χωρίς όμως να αποτελεί αρχικό ή τελικό προορισμό.
7. Θεσμοθετήθηκε το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρίας να ταξιδεύει εκτός της χώρας στην οποία είναι καταχωρημένη, από και προς δύο ξένες χώρες χωρίς να πραγματοποιεί στάση στη χώρα που είναι καταχωρημένη.
8. Θεσμοθετήθηκε το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρίας να εκτελούν τα αεροσκάφη της πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων μιας ξένης χώρας και να καταλήγει στην χώρα που είναι καταχωρημένη.

9. Θεσμοθετήθηκε το δικαίωμα μιας αεροπορικής εταιρίας να εκτελούν τα αεροσκάφη της πτήσεις μεταξύ αεροδρομίων μιας ξένης χώρας χωρίς να υπάρχει η προϋπόθεση να καταλήγει στην χώρα που είναι καταχωρημένη.

Πέρα από όλα αυτά, το βασικότερο που απασχολεί τους επιβάτες και όχι μόνο, είναι η έμφαση στην ασφάλεια των πτήσεων. Προτεραιότητα των αεροπορικών εταιριών οφείλει να είναι η ασφάλεια των επιβατών ανεξαρτήτως οικονομικού κόστους. Εδώ και δεκαετίες το αεροσκάφος έχει πετύχει την ασφάλεια σε αρκετά μεγαλύτερο επίπεδο σε σύγκριση με άλλα μεταφορικά μέσα. Η αυστηρή νομοθεσία, η σοβαρότητα από μέρους των αεροπορικών εταιριών και ο σεβασμός στην ανθρώπινη ζωή δεν επιτρέπουν εκπτώσεις στα έξοδα συντήρησης και εξειδίκευσης του προσωπικού τους, ιδιαίτερα σε πόστα όπως οι κυβερνήτες, οι μηχανικοί και οι αεροσυνοδοί. Για τις αεροσυνοδούς έχουν συχνά λαθεμένη εντύπωση στη συνείδηση τους αρκετοί επιβάτες που δεν αντιλαμβάνονται πόσο σημαντική βοήθεια είναι εκπαιδευμένες να προσφέρουν σε ενδεχόμενη κατάσταση έκτακτης ανάγκης. Όπως και να έχει, πρόκειται για ανθρώπινες ζωές, οπότε οι κινήσεις και οι ενέργειες των εμπλεκομένων οφείλουν να είναι αυστηρές και σύμφωνα με ορισθέντες κανονισμούς των κατασκευαστριών εταιριών των αεροσκαφών.

3.7 Ελληνικές αεροπορικές εταιρίες

Η ραγδαία αύξηση της τουριστικής κίνησης στην Ελλάδα, συνεπάγεται και τη ραγδαία ανάπτυξη των αεροπορικών εταιριών. Πρόκειται για επενδύσεις που απαιτούν κεφάλαιο και τεχνογνωσία που λίγοι επενδυτές τολμούν να προχωρήσουν. Οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο είναι ελάχιστες, ενώ ειδικότερα σε πτήσεις εσωτερικού, επικρατεί μια αγορά ολιγοπωλίου. Πιθανόν, αν στον κλάδο επικρατούσε μια αγορά με πλήρη ανταγωνισμό, οι εταιρίες δεν θα κατάφερναν να ανταπεξέλθουν στα υπέρμετρα κόστη που συνεπάγεται μια τέτοια επένδυση με αποτέλεσμα οι εταιρίες να αντιμετωπίζουν ταλανισμούς ως προς τη βιωσιμότητα τους.

Η εποχικότητα του ελληνικού τουρισμού, που αναλύθηκε στο πρώτο κεφάλαιο της εργασίας, αφορά και τις αεροπορικές εταιρίες. Κατά τους χειμερινούς μήνες οι πτήσεις εσωτερικού είναι, σχεδόν αποκλειστικά, η μόνη πηγή εσόδων για τις αεροπορικές εταιρίες. Οι κύριες αεροπορικές εταιρίες της ελληνικής αγοράς είναι οι εξής:

1. Αεροπορία Αιγαίου (Aegean Airlines)
2. Olympic Air
3. Sky Express

4. Ellinair

A) Η **Αεροπορία Αιγαίου**, γνωστή και ως Aegean Airlines, είναι η αεροπορική εταιρία με το μεγαλύτερο χαρτοφυλάκιο, αυτή τη στιγμή, στην ελληνική αγορά. Βάση της αποτελεί ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», ενώ τα κεντρικά της γραφεία τοποθετούνται στην Κηφισιά. Σε επίπεδο συμμαχιών αποτελεί μέλος της Star Alliance, ενώ οι πτήσεις που πραγματοποιεί αφορούν πτήσεις εσωτερικού, χώρες της Ευρώπης, χώρες της Ασίας και της Βόρειας Αφρικής. Η διοικητική οργάνωση της εταιρίας έχει ως εξής: Πρόεδρος της εταιρίας είναι ο Ευύχιος Βασιλάκης, γιος του αποθανόντος ιδρυτή Θεόδωρου Βασιλάκη, Αντιπρόεδρος είναι ο Αναστάσιος Δαυίδ και Διευθύνων Σύμβουλος ο Δημήτρης Γερογιάννης.

Ως προς την ιστορία της εταιρίας, με τη μορφή που τη γνωρίζουμε σήμερα και ως Aegean Airlines, ιδρύθηκε το Μάρτιο του 1999. Με μόλις δύο νέα αεροσκάφη η εταιρία πραγματοποιούσε πτήσεις από την Αθήνα προς τη Θεσσαλονίκη και το Ηράκλειο Κρήτης, ενώ τον Ιούνιο του ίδιου έτους ξεκινά πτήσεις από και προς τη Ρόδο και τα Χανιά. Τον Οκτώβριο του ίδιου έτους ξεκινά πτήσεις από και προς Αλεξανδρούπολη και Κέρκυρα, ενώ ένα ακόμα αεροσκάφος προστίθεται στο στόλο της. Με την συνεχή παραλαβή νέων αεροσκαφών και απόκτησης όλο και περισσότερων προορισμών, τον Φεβρουάριο του 2010 αρχίζουν οι συζητήσεις των μετόχων της Aegean Airlines και Olympic Air για συγχώνευση των δύο εταιριών, η οποία ολοκληρώνεται τον Οκτώβριο του 2013 όταν η Olympic Air κατέστη θυγατρική της Aegean Airlines.

Ο στόλος της εταιρίας αποτελείται από:

1. 1 Airbus A319.
2. 5 Airbus A320neo.
3. 35 Airbus A320.
4. 2 Airbus A321neo.
5. 10 Airbus A321.
6. 8 Dash 8 – Q400.
7. 2 Dash 8 – 100.
8. 2 ATR 42 – 600.

B) Η **Olympic Air**, γνωστή και ως Ολυμπιακή Αεροπορία, αποτελεί θυγατρική της Aegean Airlines και φέρει μακρά ιστορία στην ελληνική αγορά της αεροπλοΐας. Ιδρύθηκε τον Απρίλιο του 1957 από τον Αριστοτέλη Ωνάση και αποτελούσε κρατικό αερομεταφορέα της Ελλάδας έως το 2009 οπότε και ιδιωτικοποιήθηκε. Κύριο χαρακτηριστικό της εν λόγω εταιρίας αποτελεί η ασφάλεια αφού, παρά την ύπαρξη της

για πολλές δεκαετίες, τα ατυχήματα αεροσκαφών της εταιρίας είναι μετρημένα και έχουν ως εξής:

1. Στις 29 Οκτωβρίου του 1959, ένα αεροσκάφος Douglas DC-3, συνετρίβη ελάχιστα λεπτά μετά την απογείωση του από το αεροδρόμιο της Αθήνας. Σκοτώθηκαν και οι 16 επιβάτες και τα 3 μέλη του πληρώματος.
2. Στις 8 Δεκεμβρίου του 1969, ένα αεροσκάφος Douglas DC-6, συνετρίβη στην Κερατέα Αττικής ενώ ταξίδευε προς το αεροδρόμιο της Αθήνας. Σκοτώθηκαν και οι 85 επιβάτες και τα 5 μέλη του πληρώματος.
3. Στις 18 Φεβρουαρίου του 1972, ένα αεροσκάφος Learjet 25, συνετρίβη στην Γαλλία και σκοτώθηκαν και τα 2 μέλη του πληρώματος.
4. Στις 21 Οκτωβρίου του 1972, ένα αεροσκάφος NAMC YS-11A συνετρίβη κατά την προσέγγιση του αεροδρομίου της Αθήνας, στις ακτές της Βούλας. Σκοτώθηκαν 36 επιβάτες και 1 μέλος του πληρώματος, ενώ 16 επιβάτες και 3 μέλη του πληρώματος κατάφεραν να σωθούν.
5. Στις 23 Νοεμβρίου του 1976, ένα αεροσκάφος NAMC YS-11A, συνετρίβη στην περιοχή της Κοζάνης. Σκοτώθηκαν και οι 46 επιβάτες και τα 4 μέλη του πληρώματος.
6. Στις 9 Αυγούστου του 1978, ένα αεροσκάφος Boeing 747-200 παρ' ολίγο να δημιουργούσε μία από τις μεγαλύτερες τραγωδίες στο παγκόσμιο στερέωμα. Κατά την απογείωση ένα σμήνος πτηνών κατάφερε να πλήξει τους κινητήρες του αεροσκάφους. Πέταξε λίγα μέτρα πάνω από ταράτσες σπιτιών σε πυκνοκατοικημένες περιοχές της Αττικής και εν τέλει κατόρθωσε να προσγειωθεί με ασφάλεια στο αεροδρόμιο του Ελληνικού. Εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι κανένας προσομοιωτής δεν καταφέρνει, με τα πραγματικά δεδομένα, να προσγειώσει το αεροσκάφος.
7. Στις 3 Αυγούστου του 1989, ένα αεροσκάφος Shorts 330-200, συνετρίβη στη Σάμο. Σκοτώθηκαν και οι 31 επιβάτες και τα 3 μέλη του πληρώματος.

Γ) Η **Sky Express**, είναι μια αεροπορική εταιρία με έδρα το Ηράκλειο Κρήτης. Ιδρύθηκε το 2005 από τους Μιλτιάδη Τσαγκαράκη και Γιώργο Μαυραντωνάκη και έκτοτε παρουσιάζει μια ταχέως αναπτυσσόμενη πορεία στον κλάδο. Πραγματοποιεί πτήσεις από και προς 34 ελληνικά αεροδρόμια, ενώ ο στόλος της αποτελείται από:

1. 6 αεροσκάφη ATR 42-500.
2. 5 αεροσκάφη ATR 72-500.
3. 1 αεροσκάφος Airbus A320neo.

Στην δεκαπενταετή πορεία της εταιρίας έχουν υπάρξει δύο επικίνδυνα περιστατικά, ένα το Φεβρουάριο του 2009 στο Ηράκλειο και ένα τον Φεβρουάριο του 2015 στο αεροδρόμιο της Ρόδου. Κανένα από τα δύο περιστατικά δεν προξένησε θανάτους, ούτε καν τραυματισμούς σε κάποιον από τους επιβάτες ή τα μέλη του πληρώματος.

Δ) Η **Ellinair**, είναι μια αεροπορική εταιρία με έδρα τη Θεσσαλονίκη. Ιδρύθηκε το Φεβρουάριο του 2013 από τον Ιωάννη Μουζενίδη, πρόεδρο και διευθύνοντα σύμβουλο του ομίλου Mouzenidis Group. Από το 2013 που ιδρύθηκε, κατάφερε να αποκτήσει σε σύντομο χρονικό διάστημα διάφορους προορισμούς του εξωτερικού. Ξεκίνησε τις πτήσεις της με αεροσκάφη Avro RJ 100, ενώ πλέον ο στόλος της αποτελείται από 3 Airbus A320 – 200. Διαθέτει 2 Airbus A319 – 100, εκ των οποίων το ένα είναι σταθμευμένο από τον Αύγουστο του 2020, ενώ το άλλο βρίσκεται σε απόθεση από τον Μάρτιο του ίδιου έτους. Τα έτη 2016-2019 χρησιμοποιούσε Boeing 737, ενώ πλέον έχουν πωληθεί σε εταιρίες του εξωτερικού.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 3^{ΟΥ} ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

1. Κούλλιας Ι. και Καρακιάζογλου Γ., 2005, Στοιχεία υπολογισμού, κατασκευής και συντήρησης αεροσκαφών, εκδόσεις Ζαμπάρα,
2. Anderson John, 2004, INVESTING FLIGHT the Wright brothers & their predecessors, The Johns Hopkins University Press, United States of America
3. Ιστοσελίδα της ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή)
4. Ιστοσελίδα της Fraport Greece
5. Ιστοσελίδα της ICAO (International Civil Aviation Organization)
6. Ιστοσελίδα της ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας)
7. Ιστοσελίδα της Aegean Airlines
8. Ιστοσελίδα της Olympic Air
9. Ιστοσελίδα της Sky Express
10. Ιστοσελίδα της Ellinair
11. Ιστοσελίδα της WTTC (World Travel and Tourism Council)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4

ΕΜΦΑΝΙΣΗ ΤΟΥ COVID – 19 ΚΑΙ ΟΙ ΣΥΝΕΠΕΙΕΣ ΤΟΥ

4.1 Τι είναι η Covid – 19

Στο προηγούμενο κεφάλαιο κάναμε μια εισαγωγή στις μεταφορές και πιο εξειδικευμένα στις αερομεταφορές. Στο παρόν κεφάλαιο καλούμαστε να εστιάσουμε να δεδομένα της περιόδου όπου κυριαρχεί η Covid-19 και έχει αλλάξει άρδην τα δεδομένα. Η Covid – 19 είναι η ασθένεια που προκαλείται από τον SARS – CoV-2. Αρχικά παρουσιάστηκαν μαζικά κρούσματα πνευμονίας στην Κίνα και πιο συγκεκριμένα στην πόλη Wuhan, της επαρχίας Hubei. Έπειτα από ελέγχους, ανακαλύφθηκε ότι αυτό προήλθε από ένα νέο στέλεχος κορωνοϊού. Οι κορωνοϊοί είναι μια ομάδα ιών που προσβάλλουν το αναπνευστικό σύστημα των ανθρώπων αλλά και των ζωντανών. Η σοβαρότητα με την οποία επιδρούν στον οργανισμό εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την ύπαρξη ή μη υποκείμενων νοσημάτων. Λίγο καιρό αργότερα ο Παγκόσμιος Οργανισμός Υγείας αποφάσισε ότι πρόκειται για πανδημία και ως τέτοια πρέπει να αντιμετωπιστεί με ταχύτητα και δραστηκότητα.

Μεταδίδεται, κυρίως μέσω σταγονιδίων, πολύ εύκολα από άνθρωπο σε άνθρωπο. Από απλή ομιλία, φτάρνισμα ή βήχα μεταφέρονται τα σταγονίδια μεταδίδοντας τον ιό αλυσιδωτά από άνθρωπο σε άνθρωπο. Τα σταγονίδια μπορούν να μολύνουν κάποιον ακόμα και αν μείνουν πάνω σε επιφάνειες, τις οποίες θα πιάσει κάποιος και με κάποιο τρόπο θα εισέλθουν στον οργανισμό του. Αν κάποιος προσβληθεί από τον ιό, μέσα σε διάστημα 2 έως 14 ημερών εμφανίζει τα πρώτα συμπτώματα. Συνήθως αυτό το διάστημα είναι 4 με 6 ημέρες. Τα κύρια συμπτώματα που μπορεί να εμφανίσει κάποιος που νοσεί είναι:

1. Πυρετός, επίμονος και για αρκετές μέρες.
2. Ξηρός βήχας.
3. Κόπωση.
4. Φλέγματα.
5. Δύσπνοια.
6. Μυαλγία.
7. Πονόλαιμος.
8. Πονοκέφαλος.
9. Ρίγος.
10. Ναυτία ή εμετός.
11. Ρινική συμφόρηση.
12. Διάρροια.
13. Αιμόπτυση.

Υπάρχουν, σε κάποιες περιπτώσεις, και ασθενείς που χαρακτηρίζονται ως ασυμπτωματικοί. Περνάνε ανώδυνα τη νόσο, είναι όμως και οι ίδιοι που μεταδίδουν πολύ εύκολα, χωρίς τη θέληση τους, τη νόσο και σε άλλους ανθρώπους. Η χρήση μάσκας, η αποφυγή επαφής με ανθρώπους πλην των οικείων μας και καλό πλύσιμο των χεριών είναι στοιχειώδη μέτρα που οφείλουν να εφαρμόζουν όλοι.

Από την πλευρά τους τα Κράτη οφείλουν να προστατεύσουν τη δημόσια υγεία. Αρκετοί από αυτούς που νοσούν, πιθανόν να αντιμετωπίσουν προβλήματα με την υγεία τους, σε βαθμό, που να κριθεί αναγκαία η νοσηλεία τους. Μέρος αυτών χρειάζονται υποστήριξη από Μονάδες Εντατικής Θεραπείας (ΜΕΘ). Επειδή, όμως, η διαθεσιμότητα σε ΜΕΘ είναι περιορισμένη, οι κυβερνήσεις των Κρατών καλούνται να αντιμετωπίσουν αυτή την κατάσταση λαμβάνοντας μέτρα αποτροπής μαζικής διασποράς της νόσου. Αν οι ασθενείς που χρειάζονται κλίνη σε ΜΕΘ είναι περισσότεροι από τη διαθεσιμότητα, τότε το σύστημα υγείας καταρρέει και οι θάνατοι είναι ανεξέλεγκτοι. Μέχρι και σε επιλογή του ποιος θα μπει σε ΜΕΘ έχουν κληθεί να πράξουν υγειονομικοί από χώρες όπως η Ιταλία, αφήνοντας ουσιαστικά άλλους ασθενείς χωρίς υποστήριξη, άρα αντιμετώπους με το θάνατο σε αρκετά μειονεκτική κατάσταση.

Η απαγόρευση κυκλοφορίας, μέτρο πρωτόγνωρο για τους σύγχρονους ανθρώπους, ήταν επιβεβλημένο μέτρο και εφαρμόστηκε από Κυβερνήσεις Κρατών, ανάμεσα τους και η Ελλάδα. Στις 23 Μαρτίου 2020, στις 6 το πρωί ξεκίνησε η εφαρμογή του περιορισμού μετακινήσεων των πολιτών με ταυτόχρονη αναστολή λειτουργίας της πλειοψηφίας των επιχειρήσεων στην Ελλάδα. Με εξαίρεση τους Κρατικούς λειτουργούς και τους εργαζόμενους που οι επιχειρήσεις που εργάζονταν παρέμειναν ανοιχτές, όλοι οι υπόλοιποι πολίτες μπορούσαν να κυκλοφορήσουν μόνο για ελάχιστους, συγκεκριμένους λόγους που αφορούν βασικά για τον βιοπορισμό προϊόντα και υπηρεσίες και με την τήρηση μέτρων προστασίας προκειμένου να περιοριστεί η διασπορά του ιού. Σκοπός του μέτρου είναι ο περιορισμός της μεταδοτικότητας, μέσω της απομόνωσης, αφού ο ιός μεταδίδεται ραγδαία χωρίς καμία διάκριση. Στις 4 Μαΐου του ίδιου έτους ξεκίνησε μια αποκλιμάκωση των μέτρων περιορισμού μετακίνησης των πολιτών με ταυτόχρονο σταδιακό άνοιγμα και των επιχειρήσεων με πρώτες αυτές που κρίθηκε ότι δεν αποτελούν εστία μετάδοσης. Η απαγόρευση των μετακινήσεων είχε ως αποτέλεσμα να πληγεί βαριά ο κλάδος των αεροπορικών εταιριών και κατ' επέκταση ο τουρισμός. Οι διεθνείς πτήσεις στην Ελλάδα επιτράπηκαν από τις 15 Ιουνίου για τα αεροδρόμια της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, ενώ για τα περιφερειακά αεροδρόμια από την 1^η Ιουλίου. Έτσι το 2020 ήταν ένα δύσκολο έτος για τους επαγγελματίες του τουρισμού, δηλαδή πολλές δεκάδες επαγγέλματα που σχετίζονται άμεσα ή έμμεσα με αυτόν, καθώς αντιμετώπισαν και συνεχίζουν να αντιμετωπίζουν πρόβλημα επιβίωσης.

4.2 Επιχειρηματικότητα, εργασία και μέτρα στήριξης εν μέσω Covid-19

Για την επιχειρηματικότητα και τους εργαζομένους το 2020 απέφερε ισχυρές απώλειες στην δραστηριότητα και στα εισοδήματα τους. Από την πλευρά των επιχειρηματιών τουριστικών επιχειρήσεων, που λειτούργησαν, η περασμένη χρονιά μπορεί να χαρακτηριστεί ως χρονιά επιβίωσης και σε κάποιες περιπτώσεις ούτε καν αυτό. Η απαισιοδοξία, σίγουρα ήταν και είναι ένα από τα κυρίαρχα συναισθήματα που επικρατούν στο χώρο της εργασίας και της επιχειρηματικότητας εν μέσω της πανδημίας. Τα έσοδα από τον τουρισμό για όλο το 2020 άγγιξαν τα 4,28 δισεκατομμύρια ευρώ ενώ για το 2019 ήταν 18,2 δισεκατομμύρια. Αυτό σημαίνει πως σημειώθηκε πτώση της τάξεως του 76,5%. Παρά τη δυναμική με την οποία ξεκίνησε το έτος, ο Covid-19 κατάφερε να ανακόψει την πορεία ενός έτους που προβλεπόταν να πραγματοποιήσει νέο ρεκόρ αφίξεων και εσόδων για την ελληνική οικονομία προς ένα συλλογικό και κοινωνικό όφελος.

Υπάρχουν περιοχές όπου οι αριθμοί σοκάρουν και κανένας δεν τους φανταζόταν πριν το ξέσπασμα της πανδημίας. Σύμφωνα με επίσημα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Αρχής, τον μήνα Ιούλιο, ο αριθμός των κατοίκων εξωτερικού που επισκέφτηκαν την Ελλάδα κατέγραψε μείωση της τάξεως του 85,4% συγκριτικά με το 2019. Με αριθμούς, πρόκειται για 828.000 επισκέπτες το 2020, ενώ το 2019 οι επισκέπτες ανήλθαν στους 5.670.000. Τα έσοδα, με τη σειρά τους, ακολούθησαν αντίστοιχα μια εξίσου καθοδική πορεία σημειώνοντας μείωση κατά 84,4%.

Για το δεύτερο τρίμηνο του 2020, δηλαδή Απρίλιο, Μάιο και Ιούνιο, που υπήρχε καθολική απαγόρευση κυκλοφορίας και απαγόρευση των διεθνών πτήσεων τα αποτελέσματα είναι ακόμα χειρότερα. Πιο συγκεκριμένα, οι επιχειρήσεις του κλάδου που δραστηριοποιούνται στην παροχή καταλύματος, υπέστησαν ζημιές ύψους 1,75 δισεκατομμύρια ευρώ, ήτοι πτώση 94,3% σε σύγκριση με το 2019. Με αριθμούς, το 2019 τα έσοδα κυμάνθηκαν στα 104.682.448 ευρώ, ενώ το αντίστοιχο διάστημα του 2020 έγινε εφικτή η είσπραξη 1.846.435.467 ευρώ. Από περιοχή σε περιοχή η μείωση διαφέρει, με χαρακτηριστικά παραδείγματα την περιφερειακή ενότητα Λασιθίου που υπέστη μείωση 99,5%, ενώ η περιφερειακή ενότητα Φλώρινας μόλις 11,7%. Πρόκειται βέβαια για άλλα μεγέθη και άλλη κατηγορία επισκεπτών αφού στην πρώτη οι επισκέπτες προέρχονται κυρίως από χώρες του εξωτερικού ενώ στη δεύτερη προέρχονται κυρίως από άλλες περιοχές της Ελλάδας. Την ίδια χρονική περίοδο η εστίαση υπέστη βαρύτατο πλήγμα. Τα καταστήματα έκλεισαν για μεγάλη χρονική περίοδο, με κρατική εντολή, ενώ έμειναν ελάχιστα εν λειτουργία ικανά να εξυπηρετήσουν πελάτες μέσω παραλαβής από το κατάστημα ή διανομής στον τόπο

διαμονής ή εργασίας. Με αυτά τα δεδομένα, για το 2^ο τρίμηνο του 2020, η εστίαση παρουσίασε μείωση στον κύκλο εργασιών της στα επίπεδα του 59%. Το 2020 το συνολικό ποσό ανερχόταν στα 592.729.473 ευρώ, ενώ το αντίστοιχο διάστημα του 2019 το ποσό ήταν 1.446.782.662 ευρώ.

Με δεδομένα τα παραπάνω η Ελληνική Κυβέρνηση, όπως και όλες οι Κυβερνήσεις των προηγμένων Κρατών, όφειλε να στηρίξει επιχειρηματίες και εργαζομένους σε περιπτώσεις που επιχειρήσεις παρέμεναν κλειστές, εργαζόμενοι σε αναστολή και πολλοί εποχικά εργαζόμενοι στον τουρισμό παρέμεναν στην ανεργία λόγω της συρρίκνωσης της τουριστικής κίνησης το έτος 2020. Πρόκειται για ποσό που αντιστοιχεί σε περισσότερο από το 6% του ΑΕΠ το οποίο διανεμήθηκε μέσω δημοσιονομικών μέτρων ούτως ώστε να αντιμετωπιστούν, σε ένα επίπεδο στοιχειώδους επιβίωσης, οι επιπτώσεις της πανδημίας Covid-19. Ένα από τα μέτρα που αφορούσαν όλους ήταν η μείωση του ΦΠΑ, από το 24% στο 6%, στα προϊόντα που αφορούν την προστασία και την αποφυγή της μετάδοσης της πανδημίας. Όσον αφορά τους εργαζομένους πολλά από τα μέτρα που ελήφθησαν είναι τα εξής:

1. Από τον Μάρτιο που έκλεισαν, για πρώτη φορά, πολλές επιχειρήσεις όλοι οι εργαζόμενοι δικαιούνταν αποζημίωση ειδικού σκοπού ύψους 534 ευρώ ανά μήνα, πλην του Νοεμβρίου που ήταν 800 ευρώ, με πλήρη κάλυψη των ασφαλιστικών τους εισφορών στα επίπεδα του ονομαστικού τους μισθού.
2. Οι εργαζόμενοι, που τίθεται σε αναστολή η σύμβαση εργασίας τους, δικαιούνται μείωση στο ενοίκιο τους της τάξεως του 40% ενώ το συγκεκριμένο μέτρο ισχύει και για φοιτητικές κατοικίες των παιδιών τους.
3. Οι εργαζόμενοι, που η σύμβαση εργασίας τους τίθεται σε αναστολή, δικαιούνται αναστολή πληρωμών των δόσεων ρυθμισμένων φορολογικών οφειλών τους με ταυτόχρονη μετάθεση των υποχρεώσεων αυτών μετά το πέρας των έκτακτων υγειονομικών μέτρων.
4. Οι εργαζόμενοι που ανήκουν σε ευπαθείς ομάδες, δικαιούνται αποχή από την εργασία τους, με ταυτόχρονη καταβολή αποζημίωσης ποσού ύψους 534 ευρώ, πλην του Νοεμβρίου που ήταν 800 ευρώ.
5. Ομάδες εργαζομένων, όπως καλλιτέχνες, ξεναγοί και τουριστικοί συνοδοί, είχαν δικαίωμα υποβολής μονομερούς δήλωσης ώστε να λάβουν ενίσχυση της τάξεως των 534 ευρώ.
6. Οι εργαζόμενοι, που η φύση της εργασίας τους το επιτρέπει, μπαίνουν υποχρεωτικά σε πρόγραμμα τηλεργασίας σε επίπεδο τουλάχιστον 50%.
7. Ελεύθεροι επαγγελματίες, αυτοαπασχολούμενοι και ιδιοκτήτες ατομικών επιχειρήσεων που αντιμετωπίζουν μεγάλο πλήγμα στην δραστηριότητα τους,

δικαιούνται αναβολή όλων των φορολογικών τους υποχρεώσεων για όσο διάστημα πλήττονται.

Όσον αφορά τους εποχικά εργαζόμενους, που δεν κατάφεραν να εργαστούν το 2020, έχουν τα εξής δικαιώματα:

1. Από την έναρξη της πανδημίας όλα τα επιδόματα ανεργίας που έληγαν στο τέλος του Φεβρουαρίου 2020 έπαιρναν διαρκώς παράταση, εφόσον οι άνεργοι αδυνατούσαν να βρουν εργασία.
2. Για τους εποχικά εργαζόμενους του τουρισμού, που δεν εργάστηκαν την τουριστική περίοδο του 2020, υπήρχε το δικαίωμα υποβολής μονομερούς δήλωσης ώστε να λάβουν το βοήθημα των 534 ευρώ. Είχε διάρκεια 5 μηνών και συγκεκριμένα από τον Ιούνιο έως τον Σεπτέμβριο.

Για τις επιχειρήσεις ελήφθησαν μια σειρά από μέτρα προστασίας, τα κυριότερα εκ των οποίων παρατίθενται παρακάτω:

1. Αρχικά, για τις επιχειρήσεις που πλήττονται από την πανδημία, αποφασίστηκε αναστολή καταβολής φόρων και εισφορών αρχικά για 4 μήνες ενώ στη συνέχεια δόθηκε επιπλέον παράταση.
2. Για τις επιχειρήσεις που πλήττονται εφαρμόστηκε, σε δόσεις, η επιστρεπτέα προκαταβολή, δηλαδή ένα μέτρο στήριξης της ρευστότητας των επιχειρήσεων με την εγγύηση του ελληνικού δημοσίου.
3. Από την 1^η Ιουνίου 2020 εφαρμόστηκε το πρόγραμμα Συν – εργασία που έδινε σε επιχειρήσεις το δικαίωμα να απασχολούν τους εργαζόμενους τους έως 20 ώρες, το κατώτατο, αντί για 40 εβδομαδιαίως καταβάλλοντας τους τις αντίστοιχες αποδοχές. Το δημόσιο κάλυπτε το 60% των αποδοχών που χάθηκαν και τις ασφαλιστικές εισφορές που τους αντιστοιχούν. Βασική προϋπόθεση για την ένταξη μιας επιχείρησης στο εν λόγω πρόγραμμα η απαγόρευση απολύσεων.
4. Για το τελευταίο τρίμηνο του 2020 πραγματοποιήθηκε επιδότηση των επιχειρήσεων του πολιτισμού που αφορούσε καταβολή 10 ευρώ ανά θέση θεάτρου για το 40% επί του συνόλου των θέσεων. Για τους κινηματογράφους το ποσό αυτό ήταν 4 ευρώ.
5. Για τις επιχειρήσεις που κλείνουν με κρατική εντολή δίνεται η δυνατότητα να καταβάλλουν το 60% του μισθώματος του επαγγελματικού ακινήτου που νοικιάζουν.
6. Οι τράπεζες πάγωσαν για πολλούς μήνες την πληρωμή χρεολυσίων για τις επιχειρήσεις που έως τότε ήταν συνεπείς στις υποχρεώσεις τους.

4.3 Κανονισμός πτήσεων εν μέσω Covid-19

Στις 28 Ιουνίου 2020 εν αναμονή του ανοίγματος του τουρισμού, αφού οι διεθνείς πτήσεις ξεκινούσαν την 1^η Ιουλίου για τα περιφερειακά αεροδρόμια, η ελληνική Κυβέρνηση εξέδωσε απόφαση, σχετική με το μέτρο δειγματοληπτικού εργαστηριακού ελέγχου προσώπων που εισέρχονται στη χώρα από το εξωτερικό. Το μέτρο στόχευε στον περιορισμό της διασποράς του κορωνοϊού Covid-19 και δημοσιεύτηκε στην ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ. Επρόκειτο για την απόφαση Υπ' αρ. Δ1α/ΓΠ.οικ. 40383, η οποία έφερε τις υπογραφές των Υπουργών Οικονομικών, Ανάπτυξης και Επενδύσεων, Προστασίας του Πολίτη, Εργασίας και Κοινωνικών Υποθέσεων, Υγείας, Εσωτερικών, Υποδομών και Μεταφορών, Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής.

Η παράγραφος 1 του άρθρου 1 όριζε πως όλοι όσοι ταξίδευαν προς την Ελλάδα όφειλαν να συμπληρώνουν την ειδική ηλεκτρονική φόρμα PLF (Passenger Locator Form) που περιείχαν τα στοιχεία επαφής τους στην Ελλάδα. Για τους ταξιδιώτες που εισέρχονταν στη χώρα μέσω αεροπορικής σύνδεσης, ο κανονισμός όριζε ότι έπρεπε να συμπληρώσουν τη συγκεκριμένη φόρμα τουλάχιστον 48 ώρες πριν από την επιβίβαση τους σε αεροσκάφος.

Σύμφωνα με την παράγραφο 2 του άρθρου 1 το εν λόγω έγγραφο όφειλαν να το επιδεικνύουν, σε περίπτωση ενδεχόμενου ελέγχου, στις αρμόδιες ελληνικές αρχές στην Ελλάδα που είναι επιφορτισμένες με τον έλεγχο ότι τηρούνται τα μέτρα. Οι αρχές αφορούν την Γενική Γραμματεία Πολιτικής Προστασίας και τον Εθνικό Οργανισμό Δημόσιας Υγείας. Κατόπιν, κατά την άφιξη τους, γινόταν η διενέργεια δειγματοληπτικού εργαστηριακού ιατρικού ελέγχου, προληπτικά ώστε να προστατευτεί η δημόσια υγεία.

Η παράγραφος 3 όριζε πως όσοι ταξιδιώτες συμπεριλαμβάνονταν στους δειγματοληπτικούς ελέγχους, όφειλαν να παραμένουν σε κατ' οίκον περιορισμό έως ότου εκδοθούν τα αποτελέσματα. Επειδή, συνήθως, πρόκειται για ανθρώπους που δεν διαθέτουν μόνιμη κατοικία στην Ελλάδα, ο τόπος διαμονής μπορεί να είναι το ξενοδοχείο ή κάποιο σπίτι όπου φιλοξενούνται. Σε κάθε περίπτωση τηρούνται οι κανονισμοί που αφορούν την προστασία των προσωπικών δεδομένων.

Κατά την παράγραφο 4 όποιος ανιχνεύεται ως θετικός στον κορωνοϊό Covid-19, υπόκειται σε περιορισμό για 14 ημέρες ώστε να διασφαλιστεί η δημόσια υγεία. Κατά την παράγραφο 5, για όποιους παραβιάζουν τους κανονισμούς της ανωτέρω απόφασης, βεβαιώνεται διοικητικό χρηματικό πρόστιμο. Στη συνέχεια, η παράγραφος 6 ορίζει πως για όλους ισχύει η τήρηση των έκτακτων μέτρων που έχει ορίσει η πολιτεία για τον περιορισμό της διασποράς του Covid-19, ενώ κατά την παράγραφο 7 όλες οι

διατάξεις της συγκεκριμένης απόφασης ισχύουν για το χρονικό διάστημα από 1 Ιουλίου έως 31 Αυγούστου 2020.

4.4 Κρατική στήριξη της Aegean Airlines

Η Aegean Airlines, αν και ιδιωτική αεροπορική εταιρία, συχνά αποκαλείται ως εθνικός αερομεταφορέας, τίτλο που χρόνια πριν κατείχε η παλιά Ολυμπιακή Αεροπορία. Σήμερα η Aegean, για την ακρίβεια πριν το ξέσπασμα του Covid-19, οι φόροι και οι εισφορές που αποδίδει στο ελληνικό δημόσιο ανέρχονται περίπου στα 400 εκατομμύρια ευρώ. Το έτος 2019 οι πτήσεις της μετέφεραν συνολικά περίπου 15 εκατομμύρια επιβάτες σε πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού συμβάλλοντας καθοριστικά στην ανοδική πορεία του ελληνικού τουρισμού.

Τον Μάρτιο του 2020 με την απαγόρευση μετακίνησης από νομό σε οι πτήσεις της μειώθηκαν σε βαθμό που το πλήγμα ήταν πολύ μεγάλο. Ακυρώθηκαν πολλές πτήσεις, δίνοντας τη δυνατότητα στους πελάτες που είχαν ήδη αγορασμένα εισιτήρια και οι πτήσεις τους ακυρώθηκαν, να αλλάξουν τις ημερομηνίες των πτήσεων τους ή να λάβουν έναν κωδικό για credit voucher. Αυτό σήμαινε ότι με ολόκληρη την αξία των χρημάτων τους μπορούσαν να αγοράσουν εκ νέου αεροπορικά εισιτήρια εντός 18 μηνών ή με το πέρας αυτού του διαστήματος είχαν τη δυνατότητα να κάνουν αίτηση για πραγματική επιστροφή των χρημάτων τους. Αυτό το καθεστώς πρόσδιδε ρευστότητα την εταιρία ενώ θα μπορούσε να χαρακτηριστεί και ως ένα άτοκο δάνειο των πελατών στην εταιρία.

Πέρα από τα παραπάνω, το πλήγμα στην εταιρία ήταν τεράστιο και μάλιστα σε μια περίοδο που η εταιρία μόλις άρχιζε να παραλαμβάνει τα νέα αεροσκάφη που είχε παραγγείλει από την Airbus, παραγγελία μαμούθ 42 αεροσκαφών. Λόγω της συμβολής της Aegean Airlines στην ελληνική οικονομία, το δημόσιο αποφάσισε να στηρίξει την εταιρία στην πιο κρίσιμη στιγμή από την ίδρυση της. Αποφάσισε να την χρηματοδοτήσει με το ποσό των 120 εκατομμυρίων ευρώ με την προϋπόθεση οι ιδιώτες μέτοχοι να καταβάλλουν επίσης 60 εκατομμύρια ευρώ για αύξηση μετοχικού κεφαλαίου της εταιρίας. Στήριξη των εθνικών αερομεταφορέων πραγματοποιήθηκε και σε άλλες χώρες, όπως με τις εταιρίες TAP και Austrian Airlines που έχει βασικό μέτοχο την Lufthansa, βασικός μέτοχος της οποίας είναι το γερμανικό δημόσιο.

Έτσι η Aegean καταφέρνει να σταθεί όρθια και να συνεχίσει να προσφέρει ασφάλεια, άνεση και να συμβάλλει στην οικονομική ανάπτυξη της χώρας.

4.5 Φόρμα ερωτηματολογίου

Για να έχουμε μια πιο σαφή εικόνα του πως αντιλαμβάνονται οι χρήστες του αεροσκάφους την κατάσταση που επικρατεί εν μέσω Covid - 19 δημιουργήσα το παρακάτω ερωτηματολόγιο που διανεμήθηκε μέσω διαδικτύου. Πρόκειται για ένα απλό, ευανάγνωστο, σύντομο και ενδιαφέρον σύμφωνα με κάποιες γνώμες που έλαβα ερωτηματολόγιο που για να απαντήσει κάποιος στα ερωτήματα του δεν χρειάζεται περισσότερα από 4 λεπτά. Το ερωτηματολόγιο, που φτιάχτηκε μέσω της Google Forms, διανεμήθηκε από τις 19/11/2020 και έμεινε ανοιχτό για την αποδοχή απαντήσεων έως τις 25/12/2020. Κατάφερα να αποσπάσω 148 απαντήσεις. Συμμετείχαν μονάχα ενήλικοι, δηλαδή άνω των 18 ετών, άνθρωποι που κάνουν χρήση από ελάχιστη έως αρκετή του αεροσκάφους για να πραγματοποιήσουν ταξίδια και για διάφορους λόγους που αυτοί έχουν ανάγκη.

Ως προς τη δομή του ερωτηματολογίου, περιλαμβάνονται τρεις ενότητες, που αριθμούν συνολικά 24 ερωτήσεις, οι οποίες έχουν ως εξής:

Το πρώτο μέρος που περιλαμβάνει ερωτήσεις δημογραφικού χαρακτήρα όπου οι συμμετέχοντες καλούνται να απαντήσουν σε 7 ερωτήσεις. Πρόκειται για ερωτήσεις που αφορούν προσωπικά στοιχεία και πιο συγκεκριμένα το φύλο, την ηλικία, την περιοχή μόνιμης κατοικίας, με τι ασχολείται επαγγελματικά, την οικογενειακή τους κατάσταση, το ύψος του εισοδήματός τους και το εκπαιδευτικό τους επίπεδο. Όλα αυτά τα χαρακτηριστικά είναι ενδεικτικά του γενικού προφίλ που διαθέτει κάποιος άνθρωπος.

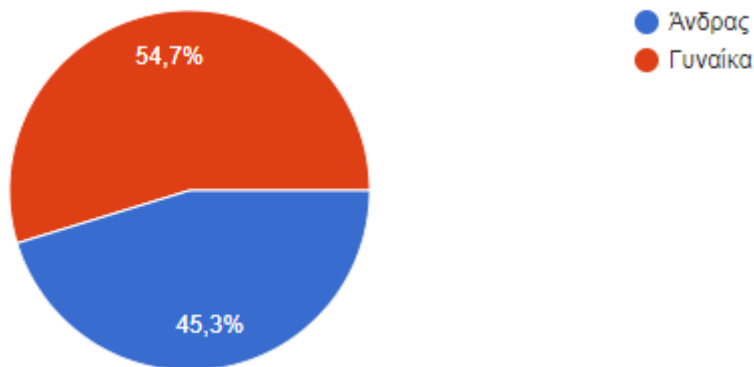
Το δεύτερο μέρος που περιλαμβάνει ερωτήσεις σχετικές με τη χρήση του αεροσκάφους όπου οι συμμετέχοντες καλούνται να απαντήσουν σε 8 ερωτήσεις μέσω πολλαπλών επιλογών. Πρόκειται για ερωτήσεις που αφορούν στοιχεία σχετικά με τον τρόπο με τον οποίο κλείνει κάποιος εισιτήρια, αν ακύρωσε ταξίδι λόγω της πανδημίας, αν θα ταξίδευε εν μέσω αυτής της κατάστασης και για ποιο λόγο και άλλα.

Το τρίτο μέρος που περιλαμβάνει ερωτήσεις σχετικές με την αξιολόγηση της διαχείρισης της πανδημίας και των παρεχόμενων υπηρεσιών όπου οι συμμετέχοντες καλούνται να απαντήσουν σε 9 ερωτήσεις μέσω γραμμικής κλίμακας. Πρόκειται για ερωτήσεις που αφορούν στοιχεία σχετικά με την τήρηση των ενδεικνυόμενων υγειονομικών μέτρων για τη μη εξάπλωση του ιού, την εμπιστοσύνη που τους εμπνέει η κατάρτιση του προσωπικού και άλλα.

4.6 Ανάλυση των απαντήσεων του ερωτηματολογίου

Ερώτηση 1. Φύλο

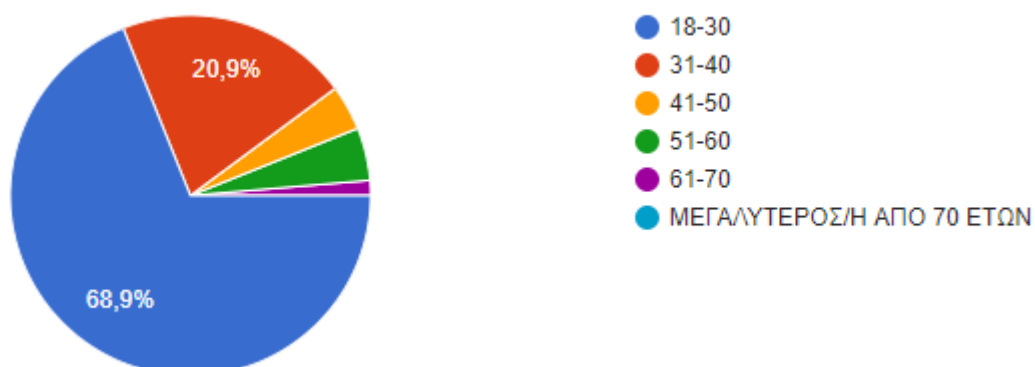
Από τις απαντήσεις που έλαβα τα ποσοστά του φύλου των συμμετεχόντων σχεδόν συμπίπτουν αφού το 54,7% ήταν γυναίκες και το 45,3% ήταν άντρες.



Φύλο	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Γυναίκα	81	54,7%
Άντρας	67	45,3%

Ερώτηση 2. Ηλικία

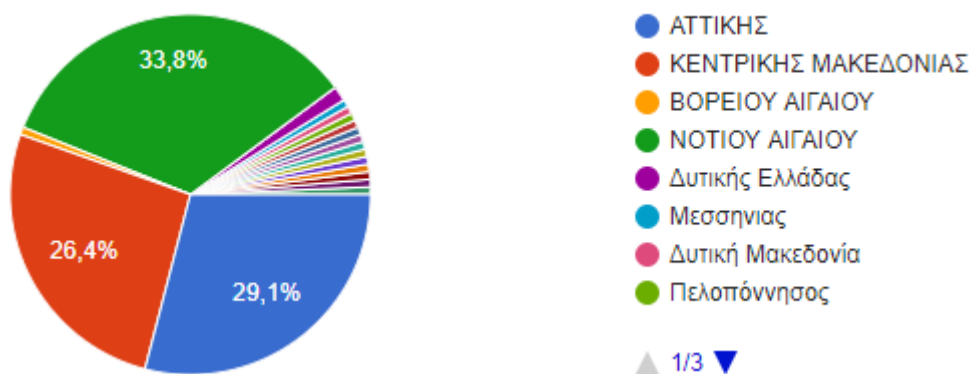
Από τις απαντήσεις που έλαβα η συντριπτική πλειοψηφία των συμμετεχόντων αφορούσε νέους από 18 έως 40 χρόνων, με την ηλικιακή ομάδα 18-30 να κατέχει ποσοστό 68,9% και την ηλικιακή ομάδα 31-40 ποσοστό 20,9%. Σίγουρα πρόκειται για ηλικίες που, για τον έναν ή τον άλλο λόγο, χρησιμοποιούν το αεροσκάφος για μετακινήσεις.



Ηλικία	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
18-30	102	68,9%
31-40	31	20,9%
41-50	6	4,1%
51-60	7	4,7%
61-70	2	1,4%
Άνω των 70	0	0%

Ερώτηση 3. Περιφέρεια μόνιμης κατοικίας

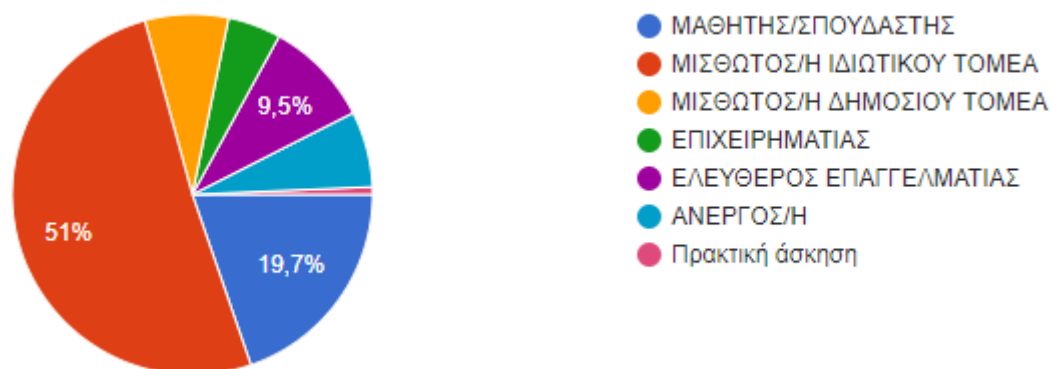
Από τις απαντήσεις που έλαβα, η μόνιμη κατοικία των συμμετεχόντων αφορά την περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου, ενώ σε μεγάλα ποσοστά κινούνται και οι περιφέρειες Αττικής και Κεντρικής Μακεδονίας που έλαβαν τα μεγαλύτερα ποσοστά συμμετοχής. Η Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου αποτελεί την μόνιμη κατοικία μου και πιο συγκεκριμένα είναι η Ρόδος. Η Περιφέρεια Κεντρικής Μακεδονίας είναι ο τόπος καταγωγής μου και πιο συγκεκριμένα η Θεσσαλονίκη και η Πέλλα από όπου κατάγονται οι γονείς μου. Η Περιφέρεια Αττικής, συγκεκριμένα η Αθήνα, είναι η πόλη που πέρασα αρκετά χρόνια ως φοιτητής. Τα αποτελέσματα, λοιπόν, από τους ανθρώπους που είχα τη δυνατότητα να στείλω το ερωτηματολόγιο έχουν ως εξής:



Μόνιμη κατοικία	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Αττική	43	29,1%
Κεντρική Μακεδονία	39	26,4%
Βόρειο Αιγαίο	1	0,7%
Νότιο Αιγαίο	50	33,8%
Άλλο	15	10%

Ερώτηση 4. Απασχόληση

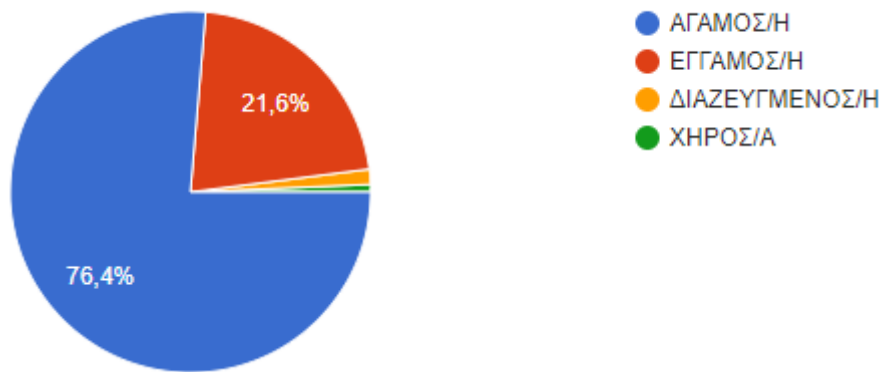
Από τις απαντήσεις που έλαβα, η συντριπτική πλειοψηφία των συμμετεχόντων αφορά μισθωτούς του ιδιωτικού τομέα με ποσοστό 51%. Αρκετοί είναι φοιτητές, ενώ θλιβερή διαπίστωση προκαλούν τα ποσοστά των ανέργων. Η νέα γενιά, άλλωστε, δεν έχει εύκολη πρόσβαση στο δημόσιο τα τελευταία 11 χρόνια, ενώ για τη δημιουργία επιχείρησης υπάρχουν προβλήματα ρευστότητας για την πραγματοποίησή της.



Απασχόληση	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Μαθητής/σπουδαστής	29	19,7%
Μισθωτός ιδιωτικού τομέα	75	51%
Μισθωτός δημοσίου τομέα	11	7,5%
Επιχειρηματίας	7	4,8%
Ελεύθερος επαγγελματίας	14	9,5%
Άνεργος/η	10	6,8%
Άλλο	1	0,7%

Ερώτηση 5. Οικογενειακή κατάσταση

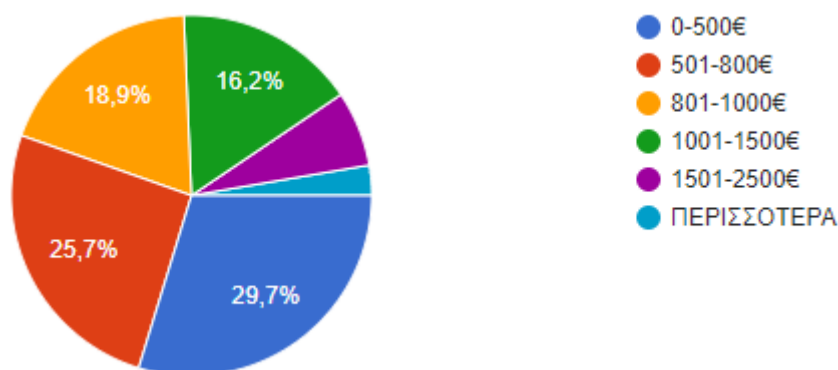
Από τις απαντήσεις που έλαβα, η συντριπτική πλειοψηφία των συμμετεχόντων αφορά άγαμους και μάλιστα με ποσοστό 76,4%, δικαιολογείται άλλωστε από τις χαμηλές ηλικίες. Αρκετά κατανοητό από την στιγμή που το 68,9% των συμμετεχόντων είναι από 18 έως 30 χρόνων.



Οικογενειακή κατάσταση	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Άγαμος/η	113	76,4%
Έγγαμος/η	32	21,6%
Διαζευγμένος/η	2	1,4%
Χήρος/α	1	0,7%

Ερώτηση 6. Μηνιαίο ατομικό εισόδημα

Από τις απαντήσεις που έλαβα, η συντριπτική πλειοψηφία των συμμετεχόντων λαμβάνει μηνιαίους μισθούς έως 1000 €, γεγονός που προκαλεί θλίψη. Για την ακρίβεια το μεγαλύτερο ποσοστό, συγκεκριμένα το 29,7%, βρίσκεται στο εύρος εισοδήματος 0-500 ευρώ. Περισσότερα από 1000 ευρώ λαμβάνει μόλις ένας στους πέντε, όπου αποδεικνύεται η δυσκολία των νέων να προχωρήσουν στη ζωή τους καλύπτοντας μόνοι τους τις ανάγκες που απαιτεί η δημιουργία οικογένειας και άλλοι τομείς.

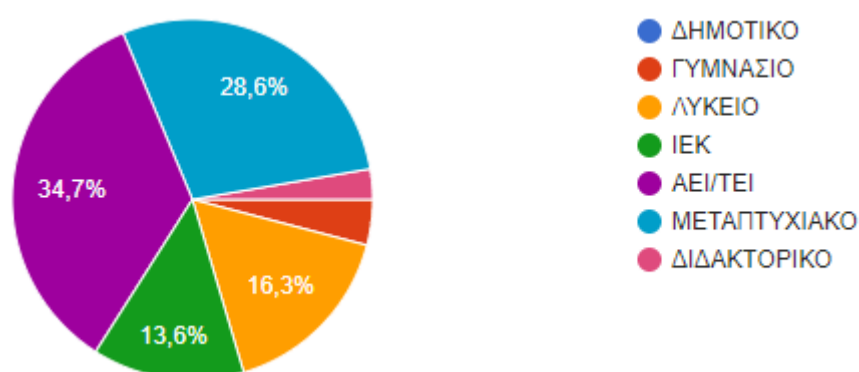


Μηνιαίο εισόδημα	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
0 – 500 €	44	29,7%
501 – 800 €	38	25,7%
801 – 1000 €	28	18,9%

1001 – 1500 €	24	16,2%
1501 – 2500 €	10	6,8%
Περισσότερα	4	2,7%

Ερώτηση 7. Εκπαιδευτικό επίπεδο

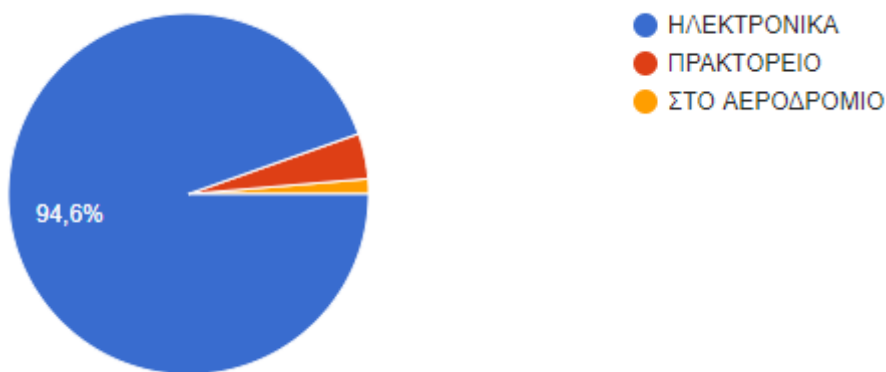
Από τις απαντήσεις που έλαβα, παρατηρείται υψηλό μορφωτικό επίπεδο των συμμετεχόντων, με τους περισσότερους να κατέχουν τίτλο σπουδών από Ανώτερο ή Ανώτατο Εκπαιδευτικό Ίδρυμα, ενώ έχουν προχωρήσει και σε μεταπτυχιακό επίπεδο σπουδών. Αυτό είναι αισιόδοξο μεν, απαισιόδοξο δε με βάση τα παραπάνω ευρήματα.



Εκπαιδευτικό επίπεδο	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Δημοτικό	0	0%
Γυμνάσιο	6	4,1%
Λύκειο	24	16,3%
ΙΕΚ	20	13,6%
ΑΕΙ/ΤΕΙ	51	34,7%
Μεταπτυχιακό	42	28,6%
Διδακτορικό	4	2,7%

Ερώτηση 8. Με ποιο τρόπο κλείνετε αεροπορικά εισιτήρια;

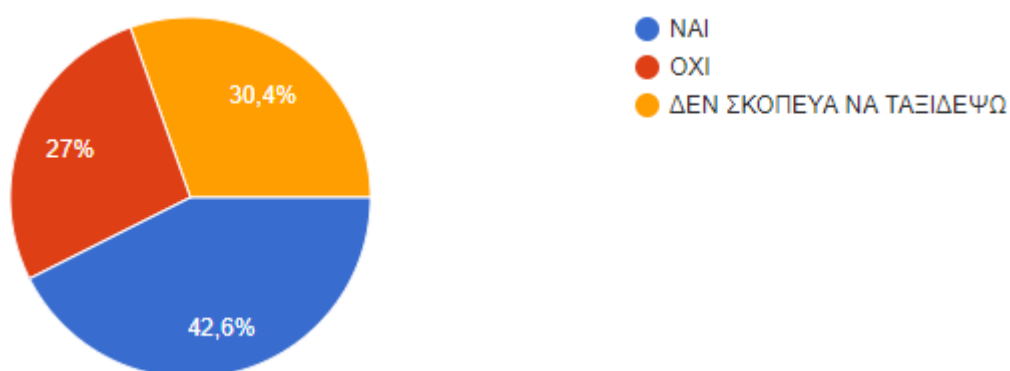
Από τις απαντήσεις που έλαβα, παρατηρείται ότι η συντριπτική πλειοψηφία των συμμετεχόντων αγοράζει αεροπορικά εισιτήρια ηλεκτρονικά και μάλιστα σε ποσοστό 94,6%. Η τεχνολογία έχει μπει, εδώ και χρόνια στη ζωή μας, απλουστεύοντας διαδικασίες και εξασφαλίζοντας χρόνο που παλαιότερα χρειαζόταν σε διαδρομές, ουρές αναμονής και περιττές διαπραγματεύσεις.



Πως κλείνω εισιτήρια	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Ηλεκτρονικά	140	94,6%
Πρακτορείο	6	4,1%
Στο αεροδρόμιο	2	1,4%

Ερώτηση 9. Ακυρώσατε ταξίδι λόγω του Covid – 19;

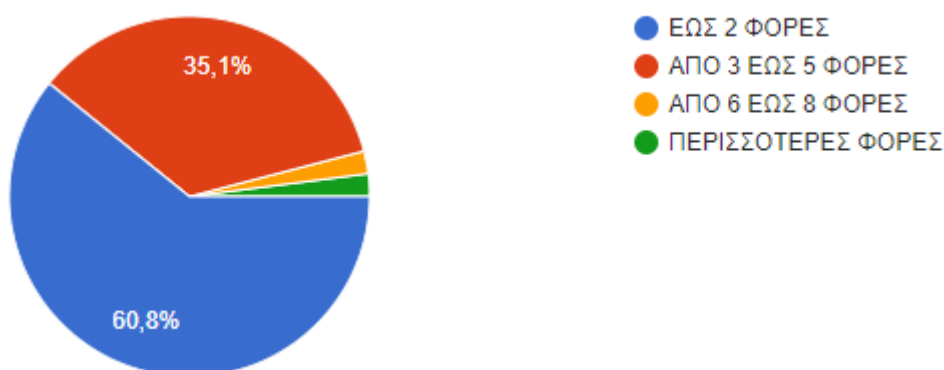
Από τις απαντήσεις που έλαβα, οι απαντήσεις δίστανται, αφού 4 στους 10 συμμετέχοντες ακύρωσαν ταξίδι λόγω της πανδημίας και οι υπόλοιποι δεν ακύρωσαν ή δεν σκόπευαν καν να ταξιδέψουν. Αυτό δεν θεωρώ πως αποτελεί έκπληξη, αφού το διαπιστώσαμε και ως χώρα από τις φετινές αφίξεις του τουρισμού και το σκεπτικό των ανθρώπων, σε γενικές γραμμές, δεν διαφέρει ιδιαίτερα από χώρα σε χώρα. Συγκεκριμένα τα ποσοστά έχουν ως εξής:



Ακύρωση ταξιδιού	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Ναι	63	42,6%
Όχι	40	27%
Δεν σκόπευα να ταξιδέψω	45	30,4%

Ερώτηση 10. Συχνότητα ταξιδιών ανά έτος

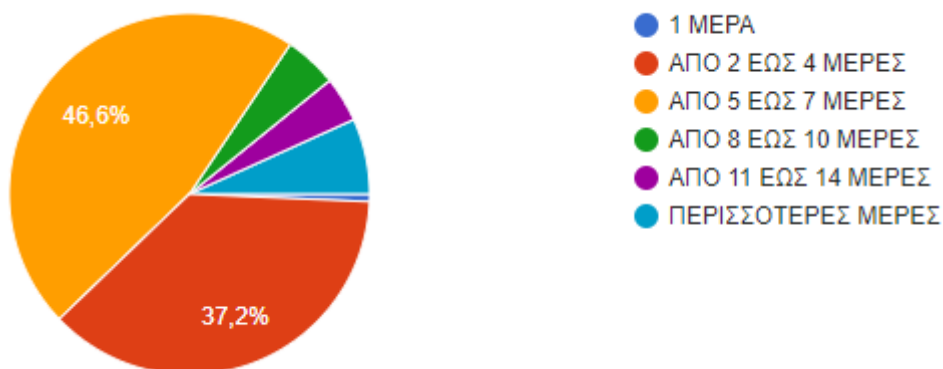
Από τις απαντήσεις που έλαβα, σχεδόν όλοι οι συμμετέχοντες, την «κανονική περίοδο» πραγματοποιούν ταξίδια έως 5 φορές σε ετήσια βάση. Σε ποσοστό 60,8% πραγματοποιούν έως 2 αεροπορικά ταξίδια ετησίως, ενώ σε ποσοστό 35,1% πραγματοποιούν από 3 έως 5 ταξίδια. Ακόμα και τα 1 ή 2 ταξίδια που πραγματοποιεί κάποιος μέσα στη διάρκεια ενός έτους είναι ενδεικτικό της κίνησης της οικονομίας, της αεροπλοΐας και του τουρισμού που προκαλείται.



Συχνότητα ταξιδιών	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Έως 2 φορές	90	60,8%
Από 3 έως 5 φορές	52	35,1%
Από 6 έως 8 φορές	3	2%
Περισσότερες φορές	3	2%

Ερώτηση 11. Μέσος χρόνος παραμονής στον προορισμό

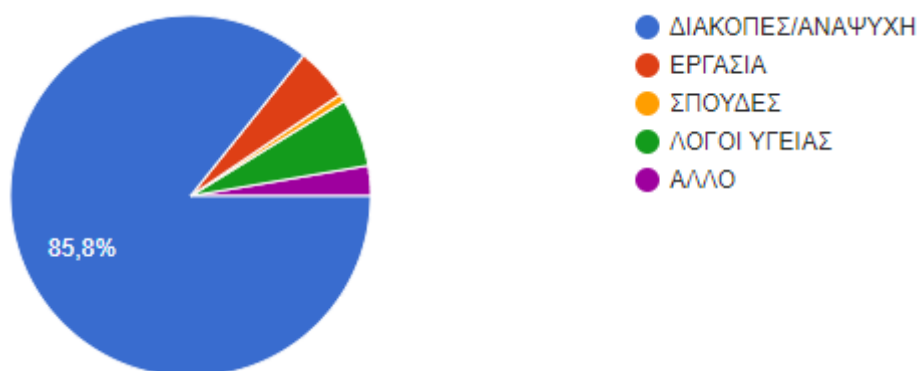
Από τις απαντήσεις που έλαβα, οι περισσότεροι παραμένουν από 5 έως 7 ημέρες στον προορισμό τους σε ποσοστό 46,6%, ενώ από 2 έως 4 ημέρες σε ποσοστό 37,2%.



Χρόνος παραμονής στον προορισμό	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
1 μέρα	1	0,7%
Από 2 έως 4 μέρες	55	37,2%
Από 5 έως 7 μέρες	69	46,6%
Από 8 έως 10 μέρες	7	4,7%
Από 11 έως 14 μέρες	6	4,1%
Περισσότερες μέρες	10	6,8%

Ερώτηση 12. Αν ταξιδεύατε ποιος θα ήταν ο λόγος του ταξιδιού;

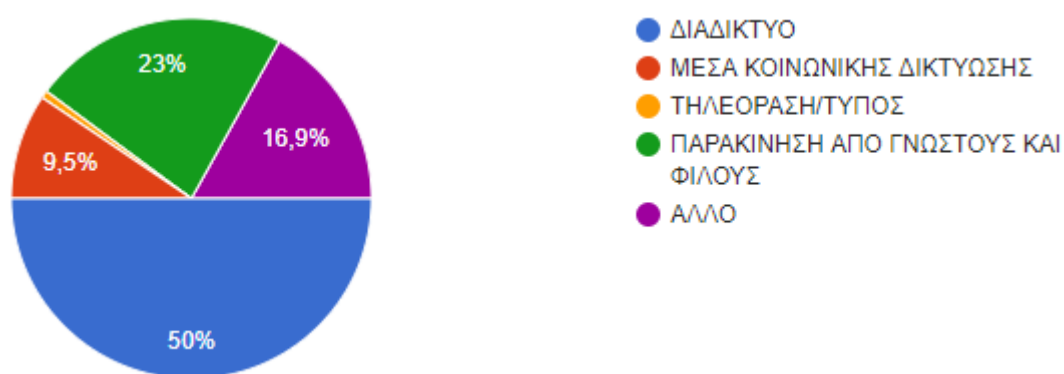
Από τις απαντήσεις που έλαβα, η συντριπτική πλειοψηφία των συμμετεχόντων θα ταξίδευε για λόγους διακοπών και αναψυχής και μάλιστα με ποσοστό 85,8%. Σε πολύ μικρότερα ποσοστά για λόγους υγείας, εργασίας ή σπουδών. Αρκετά αισιόδοξο εύρημα σχετικά με την ανάκαμψη του τουρισμού στην οποία αποβλέπουμε από το καλοκαίρι του 2021 κιάλας. Αυτό θα μπορούσε να ερμηνευτεί ως δείγμα της επιθυμίας των πολιτών να ταξιδέψουν, αμέσως μόλις το επιτρέψουν οι συνθήκες, δίνοντας και πάλι ώθηση στην αεροπλοΐα, στον τουρισμό και τις εθνικές οικονομίες.



Λόγος ταξιδιού	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Διακοπές/αναψυχή	127	85,8%
Εργασία	7	4,7%
Σπουδές	1	0,7%
Λόγοι υγείας	9	6,1%
Άλλο	4	2,7%

Ερώτηση 13. Επικοινωνιακά μέσα που επηρεάζουν την επιλογή σας για τη χρήση του αεροσκάφους

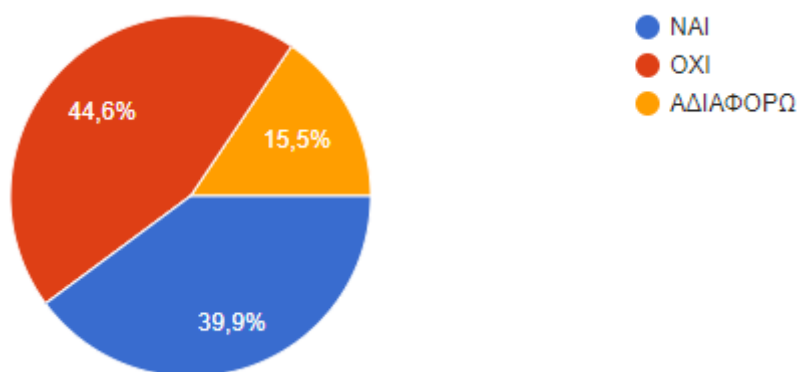
Από τις απαντήσεις που έλαβα, οι μισοί ακριβώς συμμετέχοντες επέλεξαν το διαδίκτυο ως μέσο όπου με όλα όσα γράφονται επηρεάζονται για το πως θα κινηθούν. Το διαδίκτυο είναι ένας χώρος όπου μπορούμε να βρούμε άπειρες πληροφορίες. Πολλές είναι έγκυρες, έγκριτες και άξιες εμπιστοσύνης. Αρκετές, όμως, είναι ατεκμηρίωτες και κάποιες φορές κακόβουλες. Επομένως χρειάζεται μια προσοχή και φιλτράρισμα των πληροφοριών που αλιεύουμε από εκεί. Η τηλεόραση και ο Τύπος έχουν εντυπωσιακά χαμηλά ποσοστά, μόλις 0,7%, δείχνοντας πως η εμπιστοσύνη είναι πενιχρή.



Μέσα που επηρεάζουν	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Διαδίκτυο	74	50%
Μέσα κοινων. δικτύωσης	14	9,5%
Τηλεόραση/τύπος	1	0,7%
Παρακίνηση από γνωστούς και φίλους	34	23%
Άλλο	25	16,9%

Ερώτηση 14. Προτού ταξιδέψετε αναζητείτε αν η αεροπορική εταιρία τηρεί τα υγειονομικά πρωτόκολλα:

Από τις απαντήσεις που έλαβα, οι περισσότεροι συμμετέχοντες απαντούν όχι ή ότι αδιαφορούν να το ψάξουν σε αθροιστικό ποσοστό 60,1%. Δεν είναι λίγοι και αυτοί που κάνουν αυτή την αναζήτηση, όμως κάπως λιγότεροι από τον αναμενόμενο αριθμό. Από την άλλη, βέβαια, η αναζήτηση και η επιβεβαίωση των όσων αναφέρουν οι ίδιες οι αεροπορικές εταιρίες δεν μπορεί να γίνει αντιληπτή χωρίς την χρήση των υπηρεσιών αφού είναι λογικό να δηλώνουν πως τα εφαρμόζουν ανεξάρτητα από το αν είναι αλήθεια ή όχι.



Εταιρίες - Πρωτόκολλα	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Ναι	59	39,9%
Όχι	66	44,6%
Αδιαφορώ	23	15,5%

Ερώτηση 15. Που πιστεύετε ότι θα πρέπει να εστιάζουν οι αεροπορικές εταιρίες:

Από τις απαντήσεις που έλαβα, η συντριπτική πλειοψηφία των συμμετεχόντων επιλέγει την επιλογή «όλα τα παραπάνω», με ποσοστό 77%. Η διάθεση περαιτέρω πόρων για μέσα προστασίας, αποτελεί επίσης μια σημαντική επιλογή και από μόνη της. Αναμενόμενο είναι οι επιβάτες να επιθυμούν να απολαμβάνουν υπηρεσίες που προασπίζουν την ασφάλεια τους εν μέσω μιας τόσο δύσκολης περιόδου.

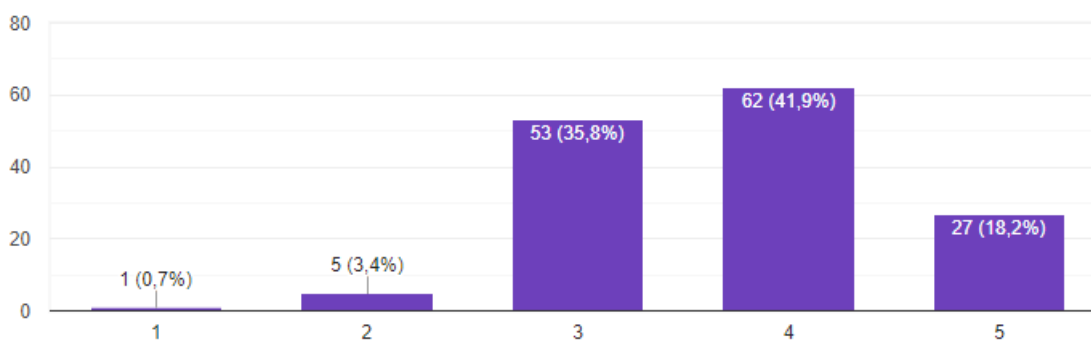


Που να εστιάζουν	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Περαιτέρω εκπαίδευση του προσωπικού	7	4,7%
Απαρέγκλιτη τήρηση αποστάσεων ασφαλείας	6	4,1%
Διάθεση περαιτέρω πόρων για μέσα	17	11,5%

προστασίας		
Όλα τα παραπάνω	114	77%
Άλλο	4	2,7%

Ερώτηση 16. Πόση εμπιστοσύνη σας προκαλεί η κατάρτιση του προσωπικού των αεροπορικών εταιριών;

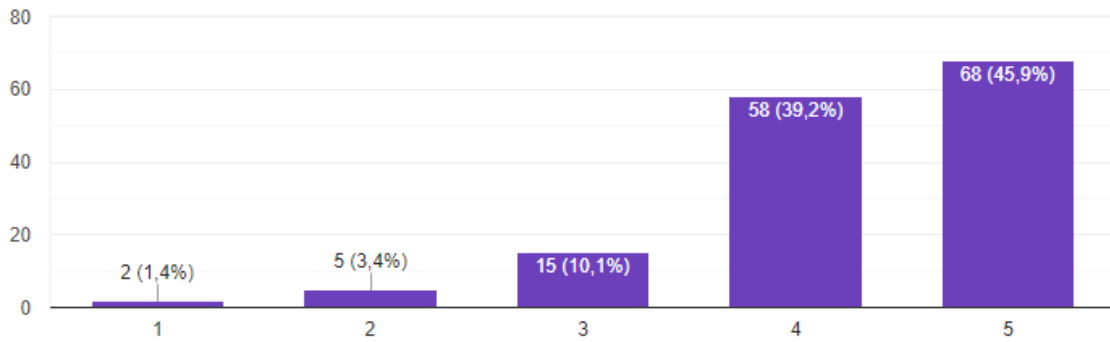
Από τις απαντήσεις που έλαβα, παρατηρείται μεγάλη εμπιστοσύνη στην κατάρτιση του προσωπικού αφού σχεδόν όλες οι απαντήσεις αφορούν από λίγο έως πάρα πολύ. Οι επιβάτες έχουν ανάγκη από την εμπιστοσύνη στην κατάρτιση των επαγγελματιών που θα τους εξυπηρετήσουν σε αυτές τις κρίσιμες περιόδους. Δεν μένει παρά να αντικρύζουν τα αναμενόμενα και να μην αποτελούν τα αεροσκάφη εστία μετάδοσης του ιού.



Εμπιστοσύνη προσωπικό	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Καθόλου	1	0,7%
Ελάχιστα	5	3,4%
Λίγο	53	35,8%
Πολύ	62	41,9%
Πάρα πολύ	27	18,2%

Ερώτηση 17. Λαμβάνετε, σε προσωπικό επίπεδο, όλα τα απαραίτητα μέσα προστασίας;

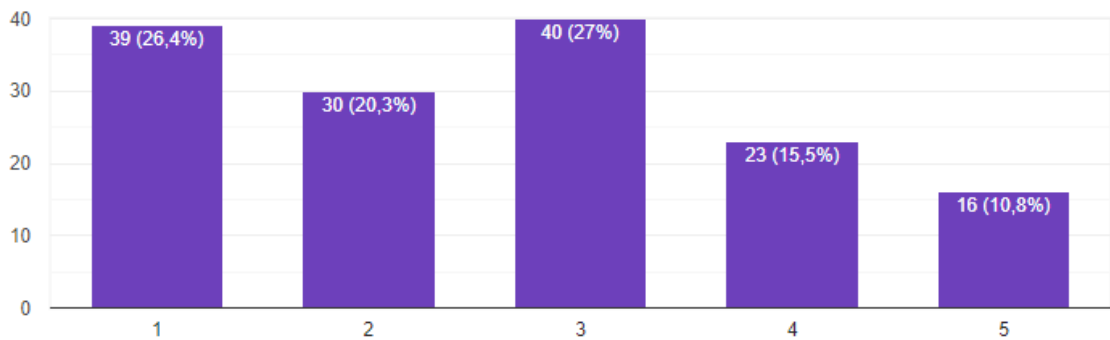
Από τις απαντήσεις που έλαβα, φαίνεται ότι οι απλοί πολίτες τηρούν τα ατομικά μέτρα προστασίας από την εξάπλωση της πανδημίας. Δηλώνουν ότι τα τηρούν σε συντριπτικά ποσοστά, γεγονός που προκαλεί αισιοδοξία ως προς την αντίληψη της κατάστασης από την κοινωνική πλειοψηφία.



Προσωπικά μέσα	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Καθόλου	2	1,4%
Ελάχιστα	5	3,4%
Λίγο	15	10,1%
Πολύ	58	39,2%
Πάρα πολύ	68	45,9%

Ερώτηση 18. Αν υπήρχε η δυνατότητα να ταξιδέψετε με άλλο μέσο, εκτός του αεροσκάφους, θα το προτιμούσατε;

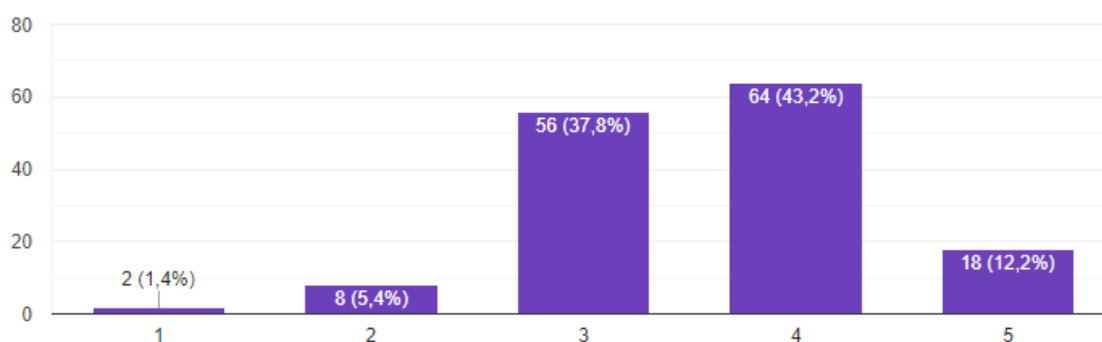
Από τις απαντήσεις που έλαβα, φαίνεται ότι υπάρχει πληθώρα απόψεων, αφού οι απαντήσεις μοιράζονται σε όλα τα επίπεδα. Τα ευρήματα σε αυτό το ερώτημα δεν εξάγουν μια σαφή θέση, ωστόσο είναι περισσότεροι αυτοί που προτιμούν το αεροσκάφος.



Άλλες προτιμήσεις	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Καθόλου	39	26,4%
Ελάχιστα	30	20,3%
Λίγο	40	27%
Πολύ	23	15,5%
Πάρα πολύ	16	10,8%

Ερώτηση 19. Οι παρεχόμενες υπηρεσίες ανταποκρίνονται στο αίσθημα ασφαλείας που αναζητάτε;

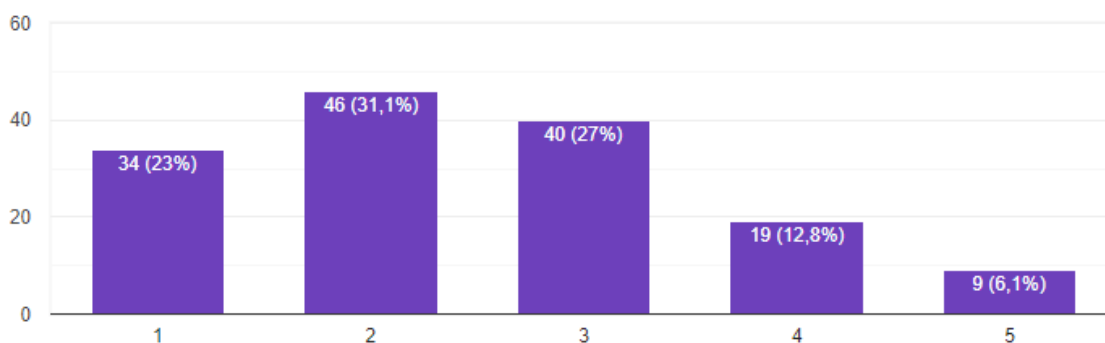
Από τις απαντήσεις που έλαβα, φαίνεται μια ικανοποιητική αντίληψη ως προς το αίσθημα ασφαλείας που αναζητούν οι επιβάτες. Οι οκτώ στους δέκα δηλώνουν πως οι υπηρεσίες που απολαμβάνουν είναι οι προσδοκώμενες από λίγο έως πολύ. Αποτελεί πιθανόν μια συνέχεια προηγούμενης ερώτησης που αφορούσε την ενδεχόμενη αναζήτηση για το αν τηρούν ή όχι οι αεροπορικές εταιρίες τα υγειονομικά πρωτόκολλα, καθώς και της εμπιστοσύνης στην κατάρτιση του προσωπικού και έχουν ως εξής:



Παρεχόμενες υπηρεσίες	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Καθόλου	2	1,4%
Ελάχιστα	8	5,4%
Λίγο	56	37,8%
Πολύ	64	43,2%
Πάρα πολύ	18	12,2%

Ερώτηση 20. Πόσο θετικά κρίνετε την αντιμετώπιση του Covid – 19 από τις αρμόδιες αρχές στην Ελλάδα;

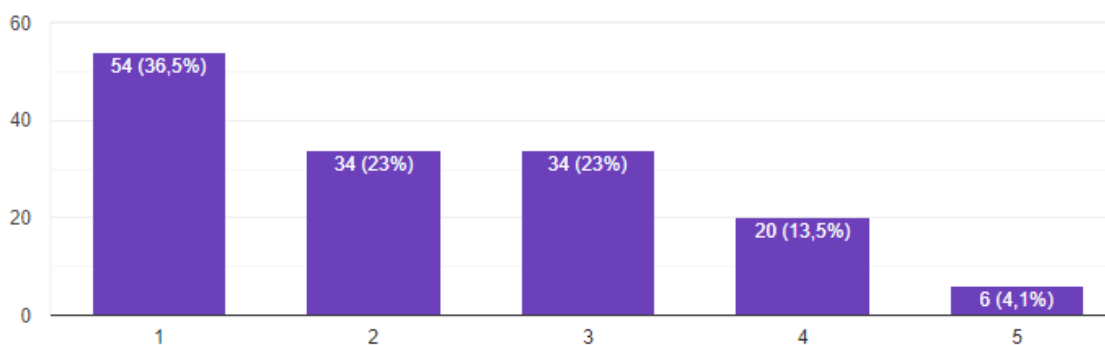
Από τις απαντήσεις που έλαβα, φαίνεται ότι υπάρχει μια απογοήτευση ως προς την αντιμετώπιση της πανδημίας από την πολιτεία. Αναμφισβήτητα πρόκειται για πρωτόγνωρη κατάσταση που πλήττει όλες τις χώρες, προηγμένες και μη, σε παγκόσμιο επίπεδο. Στην Ελλάδα, συγκεκριμένα, συνέπεσε με την περίοδο σταδιακής εξόδου από τη βαριά δεκαετή οικονομική κρίση που έπληξε οικονομικά, κοινωνικά και πολιτικά τη χώρα. Παρόλα αυτά οι πολίτες απαιτούν από την πολιτεία να κάνει τη δουλειά της όσο το δυνατόν καλύτερα και δεν επαναπαύεται.



Αντιμετώπιση Covid-19	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Καθόλου	34	23%
Ελάχιστα	46	31,1%
Λίγο	40	27%
Πολύ	19	12,8%
Πάρα πολύ	9	6,1%

Ερώτηση 21. Πόσο σας επηρεάζουν τα ΜΜΕ στην απόφασή σας για το αν πρέπει να ταξιδέψετε και με ποιο μεταφορικό μέσο;

Από τις απαντήσεις που έλαβα, φαίνεται ότι τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης δεν επηρεάζουν σε ιδιαίτερα υψηλά επίπεδα τη διαμόρφωση της κοινής γνώμης ως προς το αν πρέπει να ταξιδεύουν και ποιο μέσο πρέπει να χρησιμοποιούν. Γενικότερα τα ΜΜΕ αντιμετωπίζονται με καχυποψία από μερίδα των πολιτών κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας. Επομένως πολλές από τις συστάσεις των ΜΜΕ μπορεί να περνάνε αδιάφορα από τη συνείδηση των πολιτών και ο τρόπος που παρουσιάζονται κάποιες καταστάσεις πιθανόν να μην είναι ελκυστικός.

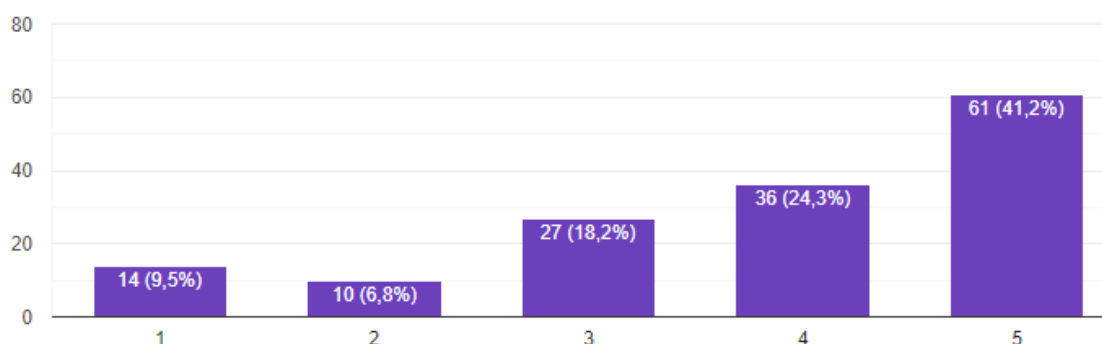


Επηρεασμός από ΜΜΕ	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Καθόλου	54	36,5%
Ελάχιστα	34	23%
Λίγο	34	23%

Πολύ	20	13,5%
Πάρα πολύ	6	4,1%

Ερώτηση 22. Πόσο άλλαξαν οι ταξιδιωτικές σας συνήθειες εν μέσω Covid – 19:

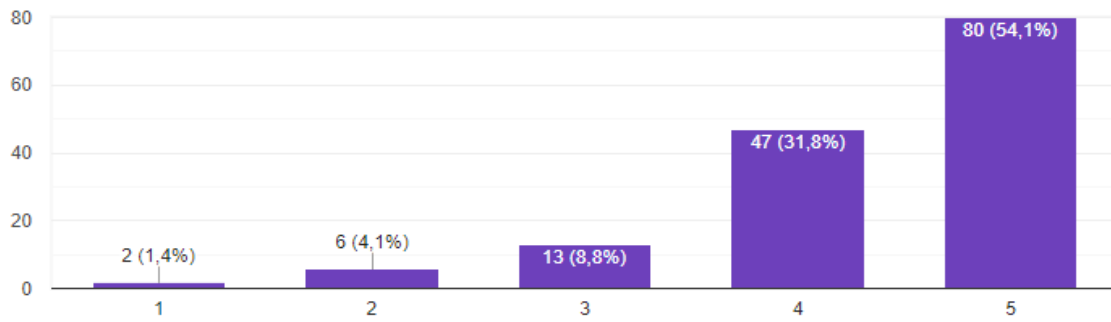
Από τις απαντήσεις που έλαβα, είναι σαφές ότι οι ταξιδιωτικές συνήθειες έχουν επηρεαστεί. Εννέα στους δέκα δηλώνουν ότι άλλαξαν τις ταξιδιωτικές τους συνήθειες από ελάχιστα έως πάρα πολύ. Αυτό το ερώτημα και οι απαντήσεις του αποτελούν συνέχεια προηγούμενων ερωτήσεων που αφορούσαν το λόγο για τον οποίο θα ταξίδευαν ή το αν ακύρωσαν κάποιο ταξίδι λόγω του Covid-19.



Ταξιδιωτικές συνήθειες	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Καθόλου	14	9,5%
Ελάχιστα	10	6,8%
Λίγο	27	18,2%
Πολύ	36	24,3%
Πάρα πολύ	61	41,2%

Ερώτηση 23. Πόσο πιστεύετε ότι επηρεάζει ο τουρισμός ενδεχόμενες εξάρσεις της πανδημίας:

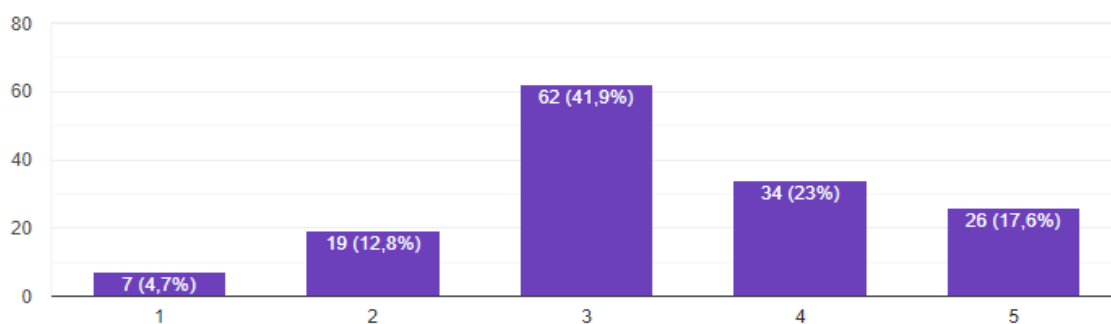
Από τις απαντήσεις που έλαβα, η συντριπτική πλειοψηφία θεωρεί πως ο τουρισμός επηρεάζει πιθανές εξάρσεις της πανδημίας. Το αποτέλεσμα ομολογώ πως δεν το περίμενα. Αυτό διότι είμαι κάτοικος Ρόδου, εργάζομαι σε επιχείρηση που το περασμένο καλοκαίρι εξυπηρέτησαμε αρκετούς τουρίστες και τηρουμένων όλων των μέτρων προστασίας δεν αντιμετωπίσαμε κάποιο κρούσμα. Συνολικά το νησί της Ρόδου είχε περιορισμένο αριθμό κρουσμάτων παρά τον αριθμό των τουριστών που υποδέχτηκε το περασμένο καλοκαίρι.



Τουρισμός - πανδημία	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Καθόλου	2	1,4%
Ελάχιστα	6	4,1%
Λίγο	13	8,8%
Πολύ	47	31,8%
Πάρα πολύ	80	54,1%

Ερώτηση 24. Πόσο ασφαλές θεωρείτε το αεροσκάφος, ως μέσο μεταφοράς, εν μέσω Covid – 19;

Από τις απαντήσεις που έλαβα, φαίνεται πως υπάρχει μια αντίληψη ότι το αεροσκάφος θεωρείται σχετικά ασφαλές μέσο, παρά την πανδημία. Στο τελευταίο, λοιπόν, ερώτημα οι συμμετέχοντες έχουν μια μετριοπάθεια στην εμπιστοσύνη που αισθάνονται για το αεροσκάφος εν μέσω πανδημίας. Υπάρχουν περιθώρια βελτίωσης και όλα είναι θέμα που οφείλουν να μελετάνε οι αεροπορικές εταιρίες που αδιαμφισβήτητα πλήττονται βαρύτερα από τον Μάρτιο του 2020 με πολλά δισεκατομμύρια ευρώ χαμένα έσοδα.



Ασφάλεια αεροσκάφους	Αριθμός απαντήσεων	Ποσοστό
Καθόλου	7	4,7%
Ελάχιστα	19	12,8%
Λίγο	62	41,9%
Πολύ	34	23%
Πάρα πολύ	26	17,6%

4.7 Συμπεράσματα ερωτηματολογίου

Οι απαντήσεις που ελήφθησαν μέσω του ερωτηματολογίου αποδεικνύουν διάφορες πτυχές από τις αντιλήψεις της κοινής γνώμης. Αυτές αφορούν την εμπιστοσύνη τους στη χρήση του αεροσκάφους εν μέσω Covid-19, το πόσο επηρεάζει η πανδημία τον τουρισμό όσο και το πόσο επηρεάζει ο τουρισμός ενδεχόμενες εξάρσεις αυτής. Σε αρκετά μεγάλα ποσοστά οι ερωτώμενοι δηλώνουν πως ακύρωσαν ταξίδι λόγω της πανδημίας και των περιοριστικών μέτρων που αυτές επέφεραν. Ωστόσο φαίνεται πως υπάρχει μεγάλη εμπιστοσύνη στο προσωπικό των αεροπορικών εταιριών, τηρούνται τα μέτρα προστασίας σε προσωπικό επίπεδο και επιθυμία των πολιτών είναι οι αεροπορικές εταιρίες να τηρούν απαρέγκλιτα ό,τι ορίζουν τα υγειονομικά πρωτόκολλα για την ασφάλεια όλων. Επιπλέον, αποτυπώνεται με σαφήνεια η ανάγκη και η επιθυμία τους να ταξιδέψουν για λόγους αναψυχής, άρα αποδεικνύεται πως με τη λήξη της πανδημίας ο τουρισμός, με ρυθμό που δεν μπορεί να αποδειχτεί πόσο ταχύς θα είναι, και η αεροπλοΐα θα επανέλθουν σε μεγάλα επίπεδα. Η διαχείριση της πανδημίας, από την πολιτεία, αποτυπώνεται επίσης στο ερωτηματολόγιο και μάλιστα σε επίπεδα που δεν αφήνουν ιδιαίτερα ικανοποιημένη την κοινή γνώμη.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ 4^{ΟΥ} ΚΕΦΑΛΑΙΟΥ

1. Ιστότοπος ΕΟΔΥ (Εθνικός Οργανισμός Δημόσιας Υγείας)
2. Ιστότοπος Fraport Greece
3. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως
4. Ηλεκτρονική μορφή της εφημερίδας «Τα Νέα», κατηγορία economy
5. Ηλεκτρονική μορφή της εφημερίδας «Καθημερινή», κατηγορία economy
6. Ιστότοπος ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή)
7. Ιστότοπος govgr

ΕΠΙΛΟΓΟΣ

Η παρούσα εργασία πραγματοποιήθηκε σε μια ιδιαίτερα δύσκολη περίοδο για την ανθρωπότητα όπου μια πανδημία, ως αόρατος εχθρός όπως χαρακτηρίζεται, ταλανίζει την παγκόσμια υγεία και οικονομία. Μελετήσαμε την σχέση του ελληνικού τουρισμού και της αεροπλοΐας μέσα σε όλη αυτή τη δύσκολη κατάσταση. Η συνεισφορά των μεταφορών στον τουρισμό και στην οικονομία πολλές φορές περνάει απαρατήρητη ακόμη και από επαγγελματίες του τομέα. Τουρισμός χωρίς μεταφορές δεν υφίσταται και οι μεταφορές χωρίς τον τουρισμό θα ήταν σε αρκετά χαμηλά επίπεδα, ως προς τη συμμετοχή τους, στις οικονομίες. Βρήκαμε, λοιπόν, και συγκεντρώσαμε στην εργασία μας τον τουρισμό και την αεροπλοΐα με αριθμούς την περίοδο πριν από την εμφάνιση του Covid-19. Η συμμετοχή και των δύο στην ελληνική οικονομία και στην αγορά εργασίας ήταν εντυπωσιακή. Έπειτα κάναμε το ίδιο και για την περίοδο του 2020 εν μέσω Covid-19. Η σύγκριση αφήνει εντυπωσιακά, με την αρνητική έννοια, αποτελέσματα που πλήττουν βαριά και την ελληνική οικονομία και την αγορά εργασίας.

Η αντίληψη της κοινής γνώμης για την ασφάλεια που προσφέρει το αεροσκάφος, ως μέσο μεταφοράς, εν καιρώ πανδημίας αντλήθηκε μέσω έρευνας που πραγματοποιήσαμε με τη βοήθεια ενός εύκολου, σύντομου και στοχευμένου ερωτηματολογίου. Η κοινή γνώμη δηλώνει ότι τηρεί απαρέγκλιτα, σε προσωπικό επίπεδο, τα μέτρα προστασίας και ότι εμπιστεύεται την κατάρτιση και την τήρηση των αντίστοιχων μέτρων από πλευράς του προσωπικού που εξυπηρετεί σε μια πτήση. Πιστεύει ότι ο τουρισμός επηρεάζει ενδεχόμενες εξάρσεις της πανδημίας και γίνεται σαφές πως αναμένει την λήξη της πανδημίας ώστε να ταξιδέψει και πάλι.

Το ερωτηματολόγιο, που φτιάξαμε και διανεμήθηκε σε ηλεκτρονική μορφή, απευθυνόταν σε οποιονδήποτε κάνει απλά χρήση του αεροσκάφους για να ταξιδέψει σε κάποιο μέρος. Δεν προϋποθέτει επιστημονική κατάρτιση και απαιτούσε ελάχιστο χρόνο για να απαντηθεί. Βρήκαμε ότι η κοινή γνώμη περιμένει να τελειώσει η πανδημία, να αρθούν οι περιορισμοί μετακινήσεων και να καταφέρουν να ταξιδέψουν ξανά προς τους προορισμούς που επιθυμούν. Κύριος λόγος, σύμφωνα με τις απαντήσεις που λάβαμε, αποτελούν η αναψυχή και οι διακοπές. Αυτό ρίχνει μια αχτίδα φωτός στο μέλλον που σημαίνει ότι είναι εφικτή μια επιστροφή σε ό,τι θεωρούσαμε «κανονικό» προ της κρίσης που προκάλεσε η Covid-19.

Δεδομένης της περιόδου που διανύουμε η εύρεση της επιθυμητής βιβλιογραφίας δεν ήταν εφικτή στον πλέον κατάλληλο βαθμό. Αρκεστήκαμε σε βιβλία που ήδη διαθέταμε,

κάναμε χρήση μαθημάτων και σημειώσεων από τις διαλέξεις των δύο περασμένων εξαμήνων του προγράμματος σπουδών μας και ασφαλώς από έγκυρες πηγές του διαδικτύου. Με όλα αυτά τα δεδομένα επιδιώξαμε να παρουσιάσουμε μια αξιόλογη και επίπονη εργασία που σίγουρα έχει πολλά περιθώρια βελτίωσης. Σήμερα βρισκόμαστε στο στάδιο που έχουν ξεκινήσει, εδώ και ένα μήνα και κάτι, οι εμβολιασμοί του πληθυσμού ξεκινώντας από αυτούς που το έχουν περισσότερο ανάγκη. Θα ήταν ενδιαφέρον και συνάμα επιβάλλεται να υπάρξει μια μελλοντική έρευνα που θα αποτελέσει μια συνέχεια της δικής μας όταν η πανδημία θα αποτελεί παρελθόν. Θα είναι σε θέση να κάνει μια αποτίμηση της όλης κατάστασης στην οποία θα βρίσκεται η ήδη εξαντλημένη κοινωνία και οικονομία της χώρας μας.

ΣΥΝΟΛΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Μυλωνόπουλος Δημήτριος, 2016, ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΔΙΚΑΙΟ, 2^η έκδοση, εκδόσεις Νομική Βιβλιοθήκη
2. Βαρβαρέσος Στέλιος, 2005, ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ έννοιες, μεγέθη, δομές, η ελληνική πραγματικότητα 2^η έκδοση, εκδόσεις Προπομπός
3. Κούλλιας Ι. και Καρακιοζογλου Γ., 2005, Στοιχεία υπολογισμού, κατασκευής και συντήρησης αεροσκαφών, εκδόσεις Ζαμπάρα
4. Σημειώσεις από τις διαλέξεις του Καθηγητή κ. Νικόλαου Γεωργόπουλου στο μάθημα «Στρατηγικό Μάνατζμεντ»
5. Σημειώσεις από τις διαλέξεις του Καθηγητή κ. Μιχαήλ Σφακιανάκη στο μάθημα «Νέες τεχνολογίες στον τουρισμό»
6. Ιστοσελίδα του ΞΕΕ (Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος)
7. Ιστοσελίδα της ΕΛΣΤΑΤ (Ελληνική Στατιστική Αρχή)
8. Ιστοσελίδα του ΣΕΤΕ (Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων)
9. Ιστοσελίδα του World Tourism Organization
10. Επίσημη ιστοσελίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης
11. Ιστοσελίδα Wikipedia.org
12. Ιστοσελίδα της Fraport Greece
13. Ιστοσελίδα της ICAO (International Civil Aviation Organization)
14. Ιστοσελίδα της ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας)
15. Ιστοσελίδα της Aegean Airlines
16. Ιστοσελίδα της Olympic Air

17. Ιστοσελίδα της Sky Express
18. Ιστοσελίδα της Ellinair
19. Ιστοσελίδα της WTTC (World Travel and Tourism Council)
20. Ιστότοπος ΕΟΔΥ (Εθνικός Οργανισμός Δημόσιας Υγείας)
21. Ιστότοπος Fraport Greece
22. Ιστότοπος govgr
23. Εφημερίδα της Κυβερνήσεως
24. Wheelen, Hunger, Hoffman, Bamford, 2017, CONCEPTS IN STRATEGIC MANAGEMENT AND BUSINESS POLICY, 14th edition, Pearson
25. Anderson John, 2004, INVESTING FLIGHT the Wright brothers & their predecessors, The Johns Hopkins University Press, United States of America
26. Ηλεκτρονική μορφή της εφημερίδας «Τα Νέα», κατηγορία economy
27. Ηλεκτρονική μορφή της εφημερίδας «Καθημερινή», κατηγορία economy

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Ερωτηματολόγιο σχετικά με τη χρήση του αεροσκάφους εν μέσω Covid – 19

Το παρόν ερωτηματολόγιο δημιουργήθηκε στα πλαίσια έρευνας σχετική με διπλωματική εργασία του Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών 'MBA Tourism Management' του Πανεπιστημίου Πειραιώς.

- 1. Ο Γενικός Κανονισμός Προστασίας Προσωπικών Δεδομένων (GDPR) προτάζει να απαντήσετε, πριν την συνέχιση της όλης διαδικασίας, αν συμφωνείτε να γίνει η απαιτούμενη επεξεργασία των απαντήσεων σας ώστε να εξαχθούν ασφαλή και ορθά συμπεράσματα από την έρευνα.**

ΝΑΙ

ΟΧΙ

ΠΡΩΤΟ ΜΕΡΟΣ: ΠΡΟΣΩΠΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

2. 1. ΦΥΛΟ

Άνδρας

Γυναίκα

3. 2. ΗΛΙΚΙΑ

18-30

31-40

41-50

51-60

61-70

ΜΕΓΑΛΥΤΕΡΟΣ ΑΠΟ 70 ΕΤΩΝ

4. 3. ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑ ΜΟΝΙΜΗΣ ΚΑΤΟΙΚΙΑΣ

ΑΤΤΙΚΗΣ

ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΜΑΚΕΔΟΝΙΑΣ

ΒΟΡΕΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

ΝΟΤΙΟΥ ΑΙΓΑΙΟΥ

Άλλο:

5. 4. ΑΠΑΣΧΟΛΗΣΗ

- ΜΑΘΗΤΗΣ/ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ
- ΜΙΣΘΩΤΟΣ/Η ΙΔΙΩΤΙΚΟΥ ΤΟΜΕΑ
- ΜΙΣΘΩΤΟΣ/Η ΔΗΜΟΣΙΟΥ ΤΟΜΕΑ
- ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΑΣ
- ΕΛΕΥΘΕΡΟΣ ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΑΣ
- ΑΝΕΡΓΟΣ/Η
- Άλλο:

6. 5. ΟΙΚΟΓΕΝΕΙΑΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ

- ΑΓΑΜΟΣ/Η
- ΕΓΓΑΜΟΣ/Η
- ΔΙΑΖΕΥΓΜΕΝΟΣ/Η
- ΧΗΡΟΣ/Α

7. 6. ΜΗΝΙΑΙΟ ΑΤΟΜΙΚΟ ΕΙΣΟΔΗΜΑ

- 0 – 500 €
- 501 – 800 €
- 801 – 1000 €
- 1001 – 1500 €
- 1501 – 2500 €
- ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΑ

8. 7. ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ

- ΔΗΜΟΤΙΚΟ
- ΓΥΜΝΑΣΙΟ
- ΛΥΚΕΙΟ
- ΙΕΚ
- ΑΕΙ/ΤΕΙ
- ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΟ
- ΔΙΔΑΚΤΟΡΙΚΟ

ΔΕΥΤΕΡΟ ΜΕΡΟΣ: ΕΡΩΤΗΣΕΙΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ

Στο σημείο αυτό σας καλώ να απαντήσετε στις ερωτήσεις που απαρτίζουν το ερωτηματολόγιο και αφορούν τη χρήση του αεροσκάφους, εν μέσω Covid – 19, μέσω πολλαπλών επιλογών.

Παράκληση, απαντήστε ειλικρινά αφού αφενός μεν δεν υπάρχουν σωστές και λάθος απαντήσεις, αφετέρου δε η όλη διαδικασία προασπίζει την ανωνυμία σας.

9. 1. ΜΕ ΠΟΙΟΝ ΤΡΟΠΟ ΚΛΕΙΝΕΤΕ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΑ ΕΙΣΗΤΗΡΙΑ;

- ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ
- ΠΡΑΚΤΟΡΕΙΟ
- ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ

10. 2. ΑΚΥΡΩΣΑΤΕ ΤΑΞΙΔΙ ΛΟΓΩ ΤΟΥ COVID – 19;

- ΝΑΙ
- ΟΧΙ
- ΔΕΝ ΣΚΟΠΕΥΑ ΝΑ ΤΑΞΙΔΕΨΩ

11. 3. ΣΥΧΝΟΤΗΤΑ ΤΑΞΙΔΙΩΝ ΑΝΑ ΕΤΟΣ

- ΕΩΣ 2 ΦΟΡΕΣ
- ΑΠΟ 3 ΕΩΣ 5 ΦΟΡΕΣ
- ΑΠΟ 6 ΕΩΣ 8 ΦΟΡΕΣ
- ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΦΟΡΕΣ

12. 4. ΜΕΣΟΣ ΧΡΟΝΟΣ ΠΑΡΑΜΟΝΗΣ ΣΤΟΝ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟ

- 1 ΜΕΡΑ
- ΑΠΟ 2 ΕΩΣ 4 ΜΕΡΕΣ
- ΑΠΟ 5 ΕΩΣ 7 ΜΕΡΕΣ
- ΑΠΟ 8 ΕΩΣ 10 ΜΕΡΕΣ
- ΑΠΟ 11 ΕΩΣ 14 ΜΕΡΕΣ
- ΠΕΡΙΣΣΟΤΕΡΕΣ ΜΕΡΕΣ

13. 5. ΑΝ ΤΑΞΙΔΕΥΑΤΕ, ΠΟΙΟΣ ΘΑ ΗΤΑΝ Ο ΛΟΓΟΣ ΤΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ;

- ΔΙΑΚΟΠΕΣ/ΑΝΑΨΥΧΗ
- ΕΡΓΑΣΙΑ
- ΣΠΟΥΔΕΣ
- ΛΟΓΟΙ ΥΓΕΙΑΣ
- ΑΛΛΟ

**14. 6. ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑΚΑ ΜΕΣΑ ΠΟΥ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΗΝ ΕΠΙΛΟΓΗ ΣΑΣ
ΓΙΑ ΤΗ ΧΡΗΣΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ**

- ΔΙΑΔΙΚΤΥΟ
- ΜΕΣΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΗΣ ΔΙΚΤΥΩΣΗΣ
- ΤΗΛΕΟΡΑΣΗ/ΤΥΠΟΣ
- ΠΑΡΑΚΙΝΗΣΗ ΑΠΟ ΓΝΩΣΤΟΥΣ ΚΑΙ ΦΙΛΟΥΣ
- ΑΛΛΟ

**15. 7. ΠΡΟΤΟΥ ΤΑΞΙΔΕΨΕΤΕ ΑΝΑΖΗΤΕΙΤΕ ΑΝ Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ
ΕΤΑΙΡΙΑ ΤΗΡΕΙ ΤΑ ΥΓΕΙΟΝΟΜΙΚΑ ΠΡΩΤΟΚΟΛΛΑ;**

- ΝΑΙ
- ΟΧΙ
- ΑΔΙΑΦΟΡΩ

**16. 8. ΠΟΥ ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ ΘΑ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΕΣΤΙΑΖΟΥΝ ΟΙ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ;**

- ΣΤΗΝ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ
- ΣΤΗΝ ΑΠΑΡΕΓΚΛΙΤΗ ΤΗΡΗΣΗ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ
- ΣΤΗ ΔΙΑΘΕΣΗ ΠΕΡΑΙΤΕΡΩ ΠΟΡΩΝ ΓΙΑ ΜΕΣΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ
- ΟΛΑ ΤΑ ΠΑΡΑΠΑΝΩ
- ΑΛΛΟ

**ΤΡΙΤΟ ΜΕΡΟΣ: ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΚΑΙ
ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΩΝ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ**

Στο σημείο αυτό σας καλώ να απαντήσετε στις ερωτήσεις που απαρτίζουν το ερωτηματολόγιο και αφορούν τη χρήση του αεροσκάφους, εν μέσω Covid – 19, μέσω γραμμικής κλίμακας.

Παράκληση, απαντήστε ειλικρινά αφού αφενός μεν δεν υπάρχουν σωστές και λάθος απαντήσεις, αφετέρου δε η όλη διαδικασία προασπίζει την ανωνυμία σας.

1 = Καθόλου, 2 = Ελάχιστα, 3 = Λίγο, 4 = Πολύ και 5 = Πάρα πολύ

17. 1. ΠΟΣΗ ΕΜΠΙΣΤΟΣΥΝΗ ΣΑΣ ΠΡΟΚΑΛΕΙ Η ΚΑΤΑΡΤΙΣΗ ΤΟΥ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟΥ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ;

1 2 3 4 5

18. 2. ΛΑΜΒΑΝΕΤΕ, ΣΕ ΠΡΟΣΩΠΙΚΟ ΕΠΙΠΕΔΟ, ΟΛΑ ΤΑ ΑΠΑΡΑΙΤΗΤΑ ΜΕΣΑ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑΣ;

1 2 3 4 5

19. 3. ΑΝ ΥΠΗΡΧΕ Η ΔΥΝΑΤΟΤΗΤΑ ΝΑ ΤΑΞΙΔΕΨΕΤΕ ΜΕ ΑΛΛΟ ΜΕΣΟ, ΕΚΤΟΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΥΣ, ΘΑ ΤΟ ΠΡΟΤΙΜΟΥΣΑΤΕ;

1 2 3 4 5

20. 4. ΟΙ ΠΑΡΕΧΟΜΕΝΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΝΤΑΠΟΚΡΙΝΟΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΙΣΘΗΜΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΠΟΥ ΑΝΑΖΗΤΑΤΕ;

1 2 3 4 5

21. 5. ΠΟΣΟ ΘΕΤΙΚΑ ΚΡΙΝΕΤΕ ΤΗΝ ΑΝΤΙΜΕΤΩΠΙΣΗ ΤΟΥ COVID – 19 ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΡΜΟΔΙΕΣ ΑΡΧΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ;

1 2 3 4 5

22. 6. ΠΟΣΟ ΣΑΣ ΕΠΗΡΕΑΖΟΥΝ ΤΑ ΜΜΕ ΣΤΗΝ ΑΠΟΦΑΣΗ ΣΑΣ ΓΙΑ ΤΟ ΑΝ ΠΡΕΠΕΙ ΝΑ ΤΑΞΙΔΕΨΕΤΕ ΚΑΙ ΜΕ ΠΟΙΟ ΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΜΕΣΟ;

1 2 3 4 5

23. 7. ΠΟΣΟ ΑΛΛΑΞΑΝ ΟΙ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΕΣ ΣΑΣ ΣΥΝΗΘΕΙΕΣ ΕΝ ΜΕΣΩ COVID – 19;

1 2 3 4 5

24. 8. ΠΟΣΟ ΠΙΣΤΕΥΕΤΕ ΟΤΙ ΕΠΗΡΕΑΖΕΙ Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΕΝΔΕΧΟΜΕΝΕΣ ΕΞΑΡΣΕΙΣ ΤΗΣ ΠΑΝΔΗΜΙΑΣ;

1 2 3 4 5

25. 9. ΠΟΣΟ ΑΣΦΑΛΕΣ ΘΕΩΡΕΙΤΕ ΤΟ ΑΕΡΟΣΚΑΦΟΣ, ΩΣ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ, ΕΝ ΜΕΣΩ COVID – 19;

1 2 3 4 5