



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΔΥΤΙΚΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ

ΤΜΗΜΑ: ΔΟΕΠ&ΤΜ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΗΣ:

ΝΤΑΡΑΣ ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ

ΕΠΟΠΤΗΣ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ:

**ΚΑ. ΒΑΣΙΛΟΠΟΥΛΟΥ
ΠΑΝΑΓΙΩΤΑ**

ΘΕΜΑ:

**Η ΠΑΡΟΥΣΙΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ
ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΑΓΟΡΑ ΚΑΙ Η
ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ**

ΥΠΕΥΘΥΝΗ ΔΗΛΩΣΗ ΠΕΡΙ ΜΗ ΛΟΓΟΚΛΟΠΗΣ

Βεβαιώνω ότι είμαι ο συγγραφέας αυτής της εργασίας και ότι κάθε βοήθεια την οποία είχα για την προετοιμασία της, είναι πλήρως αναγνωρισμένη και αναφέρεται στην εργασία. Επίσης, έχω αναφέρει τις όποιες πηγές από τις οποίες έκανα χρήση δεδομένων, ιδεών ή λέξεων, είτε αυτές αναφέρονται ακριβώς, είτε παραφρασμένες. Ακόμη δηλώνω ότι αυτή η γραπτή εργασία προετοιμάστηκε από εμένα προσωπικά και αποκλειστικά και ειδικά για τη συγκεκριμένη πτυχιακή εργασία θα αναλάβω πλήρως τις συνέπειες εάν η εργασία αυτή αποδειχθεί ότι δεν μου ανήκει.

ΟΝΟΜΑΤΕΠΩΝΥΜΟ ΣΠΟΥΔΑΣΤΗ

ΑΡΙΘ. ΜΗΤΡΩΟΥ

ΥΠΟΓΡΑΦΗ

ΕΥΣΤΡΑΤΙΟΣ ΝΤΑΡΑΣ

572



ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η επιλογή ενός θέματος για μελέτη από ένα σπουδαστή έχει να κάνει με τα προσωπικά του ενδιαφέροντα αλλά και γνώσεις που απέκτησε κατά τη διάρκεια των σπουδών του. Σε αυτό συμβάλλουν οι διδάσκοντες που μεταλαμπαδεύουν επιτυχώς τις δικές τους γνώσεις και εμπειρίες στους επαγγελματίες του μέλλοντος. Έτσι λοιπόν επιλέγει το συγκεκριμένο θέμα προς διερεύνηση, δηλαδή η σχέση του τουρισμού με την αεροπορία και η συμβολή τους στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη.

ABSTRACT

This particular thesis is about analyzing the interrelationship between the following terms tourism-based development and aviation and their contribution to the Greek local and regional development. There are included both international and local level studies, specifically for Greece. Moreover, there is included a theoretical approach towards both tourism and development. Accordingly, an analysis of samples from international studies takes place and then their findings are compared to the ones from Greek studies. Subsequently, the theory is mixed with the study's findings and the contribution of tourism is being analyzed. There is an effort so the findings could be explained so the local regions administration could be improved in order to take advantage of tourism more efficiently. Certainly some issues are encountered, such as the low connectivity between the regional airports, the seasonality of tourism and the mass arrivals in some specific destinations. Concluding, some solutions are mentioned so the above phenomena could be addressed. Such solutions are an increase in regional airports scheduled routes, utilizing low cost airlines (which are the predominant way of transportation between European countries, which are the origin countries of most the tourists in Greece), the increase of airport commercial activity, so they can decrease their expenses and lower their charges in order to attract even more airlines, and finally the attraction of new categories of travelers, which are more beneficial towards the local economy of Greece.

KEYWORDS:

Tourism, regional development, local economy, low cost companies, regional airports, tourism contribution, Greece, connectivity, airlines, airports.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η συγκεκριμένη έρευνα ασχολείται με την ανάλυση της σχέσης τουριστικής ανάπτυξης-αερομεταφορών και η συμβολή της στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη των ελληνικών περιφερειών. Περιλαμβάνονται έρευνες σε διεθνές επίπεδο, αλλά και συγκεκριμένα για την Ελλάδα. Επιπλέον, περιλαμβάνεται θεωρητική προσέγγιση στον τουρισμό και στην ανάπτυξη. Στη συνέχεια ακολουθεί ανάλυση των ευρημάτων των διεθνών ερευνών και σύγκριση με τα ελληνικά δεδομένα. Ακόμη, συνδυάζεται η θεωρία με τα ευρήματα των ερευνών και αναλύεται η συμβολή του τουρισμού. Γίνεται μια προσπάθεια αιτιολόγησης των φαινομένων με σκοπό την καλύτερη κατεύθυνση των περιφερειών και του κράτους στην αποτελεσματικότερη εκμετάλλευση του τουρισμού. Βέβαια, εντοπίζονται και κάποια προβλήματα, όπως η χαμηλή συνδεσιμότητα των περιφερειακών αεροδρομίων μεταξύ τους, η εποχικότητα και οι μαζικές αφίξεις τουριστών σε συγκεκριμένους προορισμούς. Καταληκτικά, γίνονται προτάσεις αντιμετώπισης των φαινομένων αυτών με λύσεις όπως η αύξηση των δρομολογίων των περιφερειακών αεροδρομίων μέσω των εταιρειών χαμηλού κόστους, που αποτελούν το δημοφιλέστερο τρόπο μετακίνησης στην Ευρώπη, από όπου κατάγονται και οι περισσότεροι ταξιδιώτες, η εντατικοποίηση της εμπορευματικής χρήσης των αερολιμένων, προκειμένου να μειώσουν τα λειτουργικά τους έξοδα και να χαμηλώσουν τις χρεώσεις τους προς τι αεροπορικές εταιρείες προσελκύοντας ακόμα περισσότερες για συνεργασίες και τέλος την προσέλκυση νέων κατηγοριών επισκεπτών που θα ευνοήσουν περισσότερο τις ελληνικές τοπικές οικονομίες.

ΛΕΞΕΙΣ ΚΛΕΙΔΙΑ

Τουρισμός, περιφερειακή ανάπτυξη, τοπική οικονομία, αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, περιφερειακά αεροδρόμια, συμβολή τουρισμού, Ελλάδα, συνδεσιμότητα, αεροπορικές εταιρείες, αεροδρόμια.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ.....	6
ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ.....	7
ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ ΟΡΟΛΟΓΙΑΣ	8
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
1. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	11
1.1. Τουρισμός και ανάπτυξη.....	13
1.2. Ανάπτυξη: Συμβολή του τουρισμού.....	16
1.3. Εμπλεκόμενοι παράγοντες.....	19
1.4. Σχεδιασμός τουριστικής ανάπτυξης	20
1.5. Προβλήματα της τουριστικής ανάπτυξης.....	21
2. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	23
3. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο : ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ.....	27
4. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο : ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ.....	29
4.1. Ανάλυση αεροδρομίων και παραδείγματα	29
4.2. Ελληνικά αεροδρόμια	33
4.3. Περιφερειακά αεροδρόμια.....	35
5. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο : ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ.....	38
5.1. Ιδιωτικοποιήσεις αερολιμένων στην Ελλάδα	41
6. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6 ^ο : ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ	44
6.1. Οικονομική συμβολή του τουρισμού στην περιφερειακή ανάπτυξη.....	48
6.2. Ζήτημα εποχικότητας.....	59
7. ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 ^ο : ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ.....	61
7.1. Τρόποι ενδυνάμωσης των περιφερειακών αεροδρομίων.....	61
7.2. Ανάπτυξη μέσω περισσότερων συνδέσεων point-to-point	62
7.3. Δίκτυο διασυνδέσεων περιφερειακών αεροδρομίων.....	63
7.4. Εμπορική εκμετάλλευση των αεροδρομίων.....	64
7.5. Νέες κατηγορίες επισκεπτών	66
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ	70
ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....	72

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1 Επιβατική κίνηση εσωτερικού-εξωτερικού Διεθνή αερολιμένα Αθηνών για το 2016-2017, Πηγή: aia.gr	33
Πίνακας 2 Κορυφαία αεροδρόμια στην Ευρώπη για το έτος 2016, σύμφωνα με τον αριθμό των επιβατών που μεταφέρθηκαν	34
Πίνακας 3 Αερολιμένες εσωτερικού και εξωτερικού, 2016 Πηγή: Υ.Π.Α	36
Πίνακας 4 Αφίξεις ανά χώρα προέλευσης και μέσο για το έτος 2015, Πηγή: SETE	44
Πίνακας 5 Μέση τουριστική δαπάνη ανά χώρα προέλευσης, Πηγή: SETE	53
Πίνακας 6 Προγραμματισμός αεροπορικών θέσεων από Γερμανία στα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια για τη θερινή περίοδο του 2018. Πηγή: SETE	54
Πίνακας 7 Προγραμματισμός αεροπορικών θέσεων από Μεγάλη Βρετανία στα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια για τη θερινή περίοδο του 2018. Πηγή: SETE.....	54
Πίνακας 8 Προγραμματισμός αεροπορικών θέσεων από Γαλλία στα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια για τη θερινή περίοδο του 2018. Πηγή: SETE	55
Πίνακας 9 Προγραμματισμός αεροπορικών θέσεων από την Ιταλία στα Ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια για τη θερινή περίοδο του 2018. Πηγή: SETE	55
Πίνακας 10 Σύγκριση προγραμματισμένων αεροπορικών θέσεων θερινής περιόδου στα περιφερειακά αεροδρόμια μεταξύ 2017 και 2018. Πηγή: SETE	56
Πίνακας 11 Σύγκριση προγραμματισμένων αεροπορικών θέσεων θερινής περιόδου, μεταξύ 2017 και 2018 ανά χώρα προέλευσης επισκεπτών. Πηγή: SETE.....	57
Πίνακας 12 Αεροπορική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού 2007-2016 στα ελληνικά αεροδρόμια.....	58
Πίνακας 13 Ταξιδιωτικό προφίλ εισερχόμενου τουρισμού στην Ελλάδα κατά τα έτη 2015 – 2016. Πηγή: SETE.....	67
Πίνακας 14 Ταξιδιωτικό προφίλ Μη Ευρωπαίων επισκεπτών στην Ελλάδα τα έτη 2015 - 2016. Πηγή: SETE.....	68

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ ΓΡΑΦΗΜΑΤΩΝ

Γράφημα 1 Κλάδοι της τουριστικής βιομηχανίας, Πηγή: Lickorish & Jenkins, 2004	15
Γράφημα 2 Απεικόνιση κύκλου ζωής ενός τουριστικού προορισμού σύμφωνα με τον Butler.....	18
Γράφημα 3 Κατανομή εσόδων από τον εισερχόμενο τουρισμό, 2017, Πηγή: SETE.....	49
Γράφημα 4 Άμεση συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ της περιφέρειας για το 2017, Πηγή: SETE50	
Γράφημα 5 Επισκέψεις ανά εθνικότητα για το 2017. Πηγή: SETE.....	51
Γράφημα 6 Μεγαλύτερες εισπράξεις ανά εθνικότητα επισκεπτών για το 2017. Πηγή: SETE	52
Γράφημα 7 Εξέλιξη διεθνών τουριστικών αφίξεων ανά μήνα (σε εκατομμύρια), Πηγή UNWTO, Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού.....	59

ΓΛΩΣΣΑΡΙΟ ΟΡΟΛΟΓΙΑΣ

ΑΕΠ: Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν

ΕΛΣΤΑΤ: Ελληνική Στατιστική Αρχή

ΥΠΑ: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

ACI: Airport Council International

AIA: Athens International Airport

FSNC: Full Service National Carrier

GDS: Global Distribution Systems

IATA: International Air Transport Association

ICAO: International Civil Aviation Organization

LCC: Low Cost Carrier

SETE ή ΣΕΤΕ: Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων

UNWTO: United Nations World Tourism Organization

WTO: World Tourism Organization

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Ο τουρισμός λέγεται συχνά ότι είναι η «βαριά βιομηχανία» της Ελλάδας. Ωστόσο, ο τουρισμός είναι ένα παγκόσμιο φαινόμενο, με πολλές πτυχές και ερμηνείες. Ο τουρισμός σε κάθε περίπτωση είναι ένα μέσο που μπορεί να οδηγήσει στην ανάπτυξη, αλλά και στην υποβάθμιση. Ο δρόμος που θα ακολουθήσει εξαρτάται από το σωστό τουριστικό σχεδιασμό και οργάνωση. Η οργάνωση έχει να κάνει τόσο με το κράτος, όσο και με τον ίδιο τον προορισμό, ακόμα και με τον επισκέπτη. Το κράτος, σε συνεργασία με διεθνείς οργανισμούς, οργανώνεται για να φιλοξενήσει το φαινόμενο του τουρισμού και «θωρακίζει» τις περιφέρειές του. Ωστόσο, όλα τα παραπάνω αποτελούν θεωρία, η οποία αναφέρεται στην παρούσα έρευνα και όπως ο κάθε ερευνητής γνωρίζει, η πράξη συχνά διαφέρει από τη θεωρία. Το τελευταίο δεν έχει αποκλειστικά αρνητική σημασία, αλλά και θετική, καθώς διαφορετικές μελέτες και προσεγγίσεις σε διαφορετικές τουριστικές αγορές αποδεικνύουν πως μία τοπική κοινωνία ή ακόμη και κράτος βρίσκει το δικό της τρόπο να διαχειριστεί το τουρισμό και να το μεταφέρει από τη θεωρία στην πράξη. Αυτό γίνεται και στη συγκεκριμένη έρευνα, αναφέρεται η θεωρία του τουρισμού και της ανάπτυξης και αναλύεται πως η Ελλάδα, και συγκεκριμένα οι ελληνικές περιφέρειες, έχουν ερμηνεύσει και εκμεταλλευτεί τον τουρισμό.

Βέβαια, ο τουρισμός είναι μία ευρεία έννοια, που μπορεί να προσεγγιστεί από πολλές συγκεκριμένες μελέτες. Στην προκειμένη περίπτωση μελετάται ένα αναπόσπαστο κομμάτι του τουρισμού, που είναι οι μετακινήσεις, και ο τρόπος που μπορούν να ωφελήσουν τις ελληνικές περιφέρειες. Αναφορικά, το κομμάτι των μετακινήσεων έχει και αυτό με τη σειρά του διάφορες κατηγορίες, όπως τα αεροδρόμια και οι αεροπορικές εταιρείες. Για να μελετήσει κάποιος τη συμβολή του τουρισμού, χρειάζεται να κατανοήσει τη σχέση που έχουν μεταξύ τους οι έννοιες τουρισμός-αεροπορικές εταιρείες-αεροδρόμιο-ανάπτυξη.

Οι παραπάνω έννοιες είναι αλληλένδετες, και στη συγκεκριμένη έρευνα έχει γίνει προσπάθεια να ερμηνευθούν σαν σύνολο. Δηλαδή, δεν μπορεί να υπάρξει τουριστική ανάπτυξη χωρίς αεροπορικές εταιρείες και αεροδρόμια, ούτε το αντίστροφο. Σε επόμενο βήμα, επιστρατεύονται διεθνείς έρευνες και μελέτες, προκειμένου να γίνουν αντιληπτές οι διεθνείς εξελίξεις. Εκεί φαίνονται κάποιες νέες αλλαγές στον τομέα των μετακινήσεων, όπως είναι η αύξηση των δραστηριοτήτων των εταιρειών χαμηλού κόστους και το πώς σταδιακά γίνονται ο δημοφιλέστερος τρόπος μετακινήσεων στην Ευρώπη και πως διαμορφώνουν πλέον το μοντέλο λειτουργίας των συμβατικών αεροπορικών εταιρειών. Οι αλλαγές στο ευρωπαϊκό έδαφος επηρεάζουν σαφώς και την Ελλάδα, όντας κράτος-μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Στη συνέχεια μελετάται το πώς αυτές οι αλλαγές έχουν επηρεάσει την Ελλάδα σε διάφορα επίπεδα, όπως οικονομικό, κοινωνικό, περιβαλλοντικό κ.α. Επιπροσθέτως, αναλύεται ο τουρισμός και η συμβολή του σε κάθε περιφέρεια ξεχωριστά. Στόχος είναι να καταγραφούν τυχόν ζητήματα, ανάγκες αλλά και λύσεις. Αναφορικά, ένα πρόβλημα που εντοπίζεται και υπάρχει σε παγκόσμια κλίμακα είναι η εποχικότητα αλλά και η πόλωση τουριστών σε συγκεκριμένους προορισμούς και περιφέρειες. Μερίδιο σε αυτό έχουν πολλοί παράγοντες, με έναν από αυτούς να είναι οι αερομεταφορές. Ο ίδιος παράγοντας όμως μπορεί

να συντελέσει στην πιθανή εξομάλυνση του προβλήματος, σε συνδυασμό βέβαια με τον κατάλληλο σχεδιασμό.

Στην έρευνα επίσης μελετώνται οι αεροπορικές αφίξεις στα περιφερειακά αεροδρόμια, η ετήσια μεταβολή τους και οι χώρες-αγορές από όπου έρχονται οι ταξιδιώτες. Γίνεται μια προσπάθεια να ερμηνευθούν οι λόγοι αύξησης ή μείωσης των αφίξεων, όπως και πιθανές χώρες άμεσου ανταγωνισμού και χώρες που θα ήταν ευοίωνη μία επέκταση των τουριστικών δραστηριοτήτων. Επιπλέον, γίνεται μία σύντομη ανάλυση του προφίλ των επισκεπτών, προκειμένου να δημιουργηθεί μία σαφέστερη εικόνα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος. Τα προαναφερθέντα μπορούν να φανούν χρήσιμα στον καλύτερο σχεδιασμό και οργάνωση της Ελλάδας στο μέλλον.

Εν κατακλείδι, γίνονται προτάσεις βελτίωσης βάσει των ευρημάτων προηγούμενων ερευνών. Αυτές οι προτάσεις βέβαια μπορούν να ερευνηθούν μελλοντικά από επόμενους ερευνητές για να διαπιστωθεί αν και κατά πόσο αποτελούν τρόπους βιώσιμης ανάπτυξης.

Έχει γίνει προσπάθεια να περιέχονται αρκετές μελέτες στη συγκεκριμένη έρευνα για να υπάρχει όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ακρίβεια και αντικειμενικότητα. Να σημειωθεί όμως πως αντιμετωπίστηκαν δυσκολίες, καθώς το θέμα της έρευνας, που είναι η συμβολή των αεροπορικών εταιρειών στην τοπική και περιφερειακή ανάπτυξη, έπρεπε να προσεγγιστεί αναλυτικότερα στον τομέα των αεροπορικών εταιρειών, δηλαδή ονομαστικά ποιες αεροπορικές εταιρείες συμβάλλουν περισσότερο στην ανάπτυξη της κάθε περιφέρειας, όμως αυτό δεν κατέστη δυνατόν. Ο λόγος είναι πως δεν βρέθηκαν πηγές με ακριβή νούμερα αφίξεων από την κάθε αεροπορική εταιρεία σε κάθε περιφέρεια, για λόγους ανταγωνισμού. Σε κάθε περίπτωση όμως, υπάρχουν πληροφορίες για τις συνολικές αφίξεις και προγραμματισμένα δρομολόγια, που είναι εξίσου χρήσιμα για τον υπολογισμό της συμβολής της αεροπορικής κίνησης συνολικά σε κάθε περιφέρεια. Επίσης, έχει σκιαγραφηθεί το προφίλ των επισκεπτών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο : ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΓΙΑ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

Σε αυτό το κεφάλαιο θα αναφερθούν βασικοί εισαγωγικοί όροι και γεγονότα καθώς και ο συσχετισμός μεταξύ τουρισμού και αερομεταφορών. Επιπλέον, θα αναφερθούν ρυθμιστικοί οργανισμοί που βοηθούν με το έργο τους τις αερομεταφορές αλλά και τον τουρισμό. αναλύεται αρχικά το θεωρητικό πλαίσιο της ανάπτυξης που προκύπτει από τον τουρισμό. Εν συνεχεία, γίνεται λόγος για τα οφέλη αλλά και τα προβλήματα που μπορούν να προκύψουν από την τουριστική ανάπτυξη, όπως και τρόποι σχεδιασμού και πολιτικές για να προσαρμόζεται σύμφωνα με τις ανάγκες του κάθε προορισμού. Τέλος, γίνεται ανάλυση της συμβολής του τουρισμού στην ελληνική οικονομία και συγκεκριμένα στις περιφέρειες.

Ο τουρισμός δεν μπορεί να οριστεί με έναν ορισμό, καθώς παρουσιάζει εξαιρετική ποικιλομορφία. Επιπλέον, η τουριστική βιομηχανία, κατά πολλούς, δεν μπορεί να εισαχθεί σε ένα αυτόνομο πλαίσιο, επειδή συσχετίζεται με άλλες προϋπάρχουσες βιομηχανίες. (Lickorish & Jenkins, 2004). Μία κύρια βιομηχανία που αλληλεπιδρά άμεσα με το τουρισμό είναι οι μεταφορές, οι οποίες είναι ένας καθοριστικός παράγοντας για τη διαμόρφωση της ζήτησης του τουριστικού προϊόντος. Επιπροσθέτως είναι σημαντικό να ειπωθεί ότι γενικά ο τουρισμός, αν και υπήρχε ακόμη και από την αρχαιότητα, ξεκίνησε να παίρνει τη σημερινή του μορφή μετά το τέλος του Β' παγκοσμίου πολέμου και οι κυριότεροι παράγοντες ήταν οι αυξήσεις μισθών των εργαζόμενων, η αύξηση του ελεύθερου χρόνου λόγω της προόδου της επιστήμης και της τεχνολογίας, η αντίληψη των θετικών επιδράσεων που μπορεί να έχει ο τουρισμός και η εκλαΐκευση των μεταφορικών μέσων, δηλαδή οι ραγδαίες εξελίξεις στις δυνατότητες όλων των μέσων και ειδικά στις αερομεταφορές, έδωσαν τη δυνατότητα σε όλο και περισσότερο κόσμο να μπορεί να ταξιδέψει ακόμα μεγαλύτερες αποστάσεις σε μικρότερο χρονικό διάστημα. (Ηγουμενάκης, Ν. & Γ. 2013)

Αναλυτικότερα, αν και στον τουρισμό χρησιμοποιούνται πρακτικά όλα τα μέσα, για παράδειγμα η πρώτη καταγεγραμμένη τουριστική δραστηριότητα, πλησιέστερη στα σύγχρονα δεδομένα, εικάζεται ότι είναι η εκδρομή με τρένο που διοργάνωσε ο βρετανός πρωτοπόρος τουριστικός πράκτορας Thomas Cook, όπου το 1841 φαίνεται να οργάνωσε την πρώτη εκδρομή για 540 άτομα χρησιμοποιώντας τρένο, ιδιαίτερη σημασία πρέπει να δοθεί στην αεροπορική βιομηχανία, γιατί είναι το μέσο το οποίο επιτρέπει στους ταξιδιώτες να διανύσουν μεγάλες αποστάσεις σε μικρό χρονικό διάστημα, και είναι πολύ προσβάσιμο και διαδεδομένο. Όσον αφορά την εξέλιξη της αεροπορικής βιομηχανίας, είναι ένας τομέας που έχει εξελιχθεί αρκετά σε ένα πολύ σύντομο χρονικό διάστημα, με την πρώτη πτήση πλησιέστερη στα σύγχρονα δεδομένα να γίνεται το 1903 από τους αδελφούς Wright, και τις πρώτες αεροπορικές εταιρείες να ιδρύονται μαζικά τη δεκαετία του 1910, (συμπεριλαμβανομένης και της γνωστής KLM το 1919). Την ίδια εποχή περίπου, ο Louis Bleriot γίνεται ο πρώτος αεροπόρος που διασχίζει τη θάλασσα της Μάγχης το 1909 και το 1913 ο Ronald G. Garros, διασχίζει τη Μεσόγειο θάλασσα. Οι παγκόσμιες εξελίξεις συνεχίζονται, το 1958, όπου κατασκευάζονται τα πρώτα αεροσκάφη τύπου jet, επιτρέποντας μεγαλύτερες ταχύτητες (900 km/h) και μεγαλύτερη χωρητικότητα επιβατών (400 επιβάτες).

Τέλος, τη δεκαετία του 1970 εισάγονται τα πρώτα Boeing (747) και τα υπερηχητικά αεροσκάφη Concorde.

Πλέον, ήταν φανερό πως η αεροπορία λάμβανε διεθνείς διαστάσεις, γι αυτό κρίθηκε απαραίτητη η δημιουργία μιας κοινής συνθήκης η οποία θα έθετε τις βάσεις και τους κανόνες για την πολιτική αεροπορία. Έτσι, στις 12 Δεκεμβρίου του 1944 υπεγράφη από όλα τα κράτη μέλη του Ο.Η.Ε (ανάμεσά τους και η Ελλάδα) η σύμβαση του Σικάγου, όπου ορίστηκαν κοινά αποδεκτές αρχές της αεροπορίας μέσα από τα 96 άρθρα της σύμβασης. Ακόμη, στο άρθρο 37 ορίστηκαν οι SARPs (Standards And Recommended Practices), δηλαδή συνιστώμενες τυποποιημένες πρακτικές, που περιείχαν οδηγίες σχετικά με θέματα διαχείρισης αεροδρομιών, ασφαλείας και κανόνες αδειοδότησης προσωπικού. Επίσης, στο έβδομο κεφάλαιο της σύμβασης αποφασίζεται η ίδρυση του Διεθνή Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας ή αλλιώς ICAO (International Civil Aviation Organization). Ο ICAO εν συνεχεία, ιδρύεται επίσημα το 1947, ο οποίος είναι ένα παράρτημα του Ο.Η.Ε και σκοπός του είναι να θέτει νέα πρότυπα και κανόνες για την εναέρια κίνηση εφαρμόζοντας τις SARPs, διεξάγει έρευνες και βοηθά γενικότερα στην παγκόσμια ανάπτυξη της αεροπορίας σε συνεργασία με τα κράτη-μέλη και τους εμπλεκόμενους φορείς. (icao.int), (B. Προφυλλίδης, 2010)

Σημαντικό γεγονός στα ελληνικά δεδομένα αποτελεί η ίδρυση του διεθνή αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» και η έναρξη λειτουργίας του το 2001. Αρμόδιο ρυθμιστικό όργανο είναι η ΥΠΑ (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), η οποία υπόκειται στο υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων και υπεύθυνος της είναι ο εκάστοτε διοικητής. Είναι υπεύθυνη για τον κρατικό έλεγχο του συνολικού τομέα αερομεταφορών της χώρας, καθώς και για τη διεξαγωγή ερευνών και μελετών για καλύτερη οργάνωση και χάραξη πολιτικής, αναλόγως με τις ανάγκες που υπάρχουν. (ypa.gr)

Σε διεθνές επίπεδο, ο σημαντικότερος όλων ίσως οργανισμός είναι η I.A.T.A. Συγκεκριμένα, η IATA (International Air Transport Association) είναι ο εμπορικός σύνδεσμος των αεροπορικών εταιρειών. Σήμερα έχει στη δυναμική της 287 αεροπορικές εταιρείες, το οποίο μεταφράζεται σε περίπου 83% της συνολικής αεροπορικής κίνησης. Στόχος της είναι να θέτει κοινές βάσεις και αυστηρές προδιαγραφές, προκειμένου να διασφαλιστεί η ομαλή λειτουργία και η αειφορία του αεροπορικού ταξιδιού. (IATA.org)

1.1. Τουρισμός και ανάπτυξη

Ο τουρισμός σαν δραστηριότητα υφίσταται παγκοσμίως για αρκετά χρόνια. Ωστόσο, ο τουρισμός πήρε τη σύγχρονη μορφή του κυρίως μετά το πέρας του 2^{ου} παγκοσμίου πολέμου, όπου έλαβαν χώρα αρκετές τεχνολογικές ανακαλύψεις και το αεροπορικό ταξίδι έγινε προσβάσιμο από όλες σχεδόν τις κοινωνικές ομάδες. Βέβαια, σε αυτό συνέβαλαν οι κοινωνικές και θεσμικές αναθεωρήσεις που χαρακτήρισαν τη μεταπολεμική περίοδο και δημιούργησαν στους ανθρώπους τη θέληση και ανάγκη να ταξιδέψουν και να γνωρίσουν το εξωτερικό. Πλέον, μπορεί κανείς να μιλήσει για μαζικό φαινόμενο τουρισμό, όπου δίνεται έμφαση περισσότερο στην ποσότητα και λιγότερο στην ποιότητα. Ακόμη, ως τουρισμός χαρακτηρίζεται η προσωρινή μετακίνηση ατόμων από τον τόπο μόνιμης κατοικίας τους με στόχο την πραγματοποίηση των επιθυμιών τους και κάλυψη τουριστικών αναγκών, όπως και η υποδοχή και η εξυπηρέτηση αυτών των ανθρώπων από τις τοπικές κοινωνίες των προορισμών τους. (Ηγουμενάκης 2013)

Εν συνεχεία, ο τουρισμός χωρίζεται σε δύο είδη, εσωτερικός και εξωτερικός. Εσωτερικός είναι όταν ένας ταξιδιώτης μετακινείται εντός των γεωγραφικών συνόρων της χώρας στην οποία κατοικεί μόνιμα, ενώ εξωτερικός τουρισμός νοείται όταν ο ταξιδιώτης διασχίσει τα σύνορα της χώρας για να μεταβεί σε μία άλλη. Ακόμη, με κριτήριο την κίνηση των τουριστών σε μία χώρα, ο τουρισμός χωρίζεται σε εισερχόμενο και εξερχόμενο. Συγκεκριμένα, εισερχόμενος τουρισμός είναι το σύνολο των ταξιδιωτών που έρχονται στην χώρα, ενώ εξερχόμενος είναι όταν φεύγει από τη χώρα. Και τα δύο είδη τουρισμού είναι σημαντικά, βέβαια, έμφαση δίνεται στον εξωτερικό εισερχόμενο τουρισμό, καθώς οι επισκέπτες χρησιμοποιούν συνάλλαγμα, ενισχύοντας έτσι την κρατική οικονομία.

Παράγοντας-κλειδί για τον τουρισμό είναι η προσφορά και η ζήτηση που υπάρχει στην αγορά. Στον τομέα της προσφοράς συγκαταλέγονται οι παροχές του προορισμού, τα καταλύματα, η προσβασιμότητα αλλά και οι τιμές. Ένας συνδυασμός των προαναφερθέντων μπορεί να δημιουργήσει ένα ελκυστικό πακέτο διακοπών για τους ταξιδιώτες, συμβάλλοντας στη γενικότερη βελτίωση της εικόνας του προορισμού. Ακόμα, όσο καλύτερη είναι η σχέση ποιότητας-τιμής, τόσο περισσότερο αυξάνονται οι τουριστικές ροές. Όσον αφορά τη ζήτηση του προορισμού αλλά και την υποκίνησή του, σημασία δεν έχουν μόνο οι οικονομικοί όροι, όπως γράφθηκε προηγουμένως, αλλά και άλλοι διαρθρωτικοί παράγοντες, όπως είναι ο πληθυσμός. Ο τελευταίος είναι σημαντικός παράγοντας, καθώς από το μέγεθος του πληθυσμού ή την ηλικιακή του ομάδα, επηρεάζονται αναλόγως και οι προορισμοί. Για παράδειγμα σε χώρες της Ευρώπης έχει αυξηθεί ο μέσος όρος ζωής και το βιοτικό επίπεδο με συνέπεια να υφίσταται σαν μορφή ο τουρισμός τρίτης ηλικίας, όπου οι τουρίστες έχουν διαφορετικές προτιμήσεις από τους νέους ταξιδιώτες. Επιπλέον, στην υποκίνηση της ζήτησης, συμβάλλουν αρκετοί επιμέρους παράγοντες, όπως είναι:

- Η εκπαίδευση: Όσο ανεβαίνει το επίπεδο της μόρφωσης και της εκπαίδευσης, τόσο αυξάνεται η τάση για πραγματοποίηση ταξιδιών.

- Η αστικοποίηση: Στα μεγάλα αστικά κέντρα οι πολίτες έχουν υψηλότερα επίπεδα στρες, με συνέπεια να επιθυμούν να ταξιδεύσουν περισσότερο, επομένως δίνουν βάση στην ποιότητα και στο περιβάλλον του προορισμού που θα επισκεφθούν.
- Ο ταξιδιωτικός κλάδος: Οι Tour-Operators και τα πακέτα που προσφέρουν, όπως και οι προτάσεις που γίνονται στους ενδιαφερόμενους ταξιδιώτες υποκινούν άμεσα τη ζήτηση του προορισμού.
- Το μάρκετινγκ: Είναι από τα σημαντικότερα μέσα για τη διάδοση του προορισμού, καθώς οι τουρίστες επηρεάζονται από την καλή εικόνα που σχηματίζουν για τον προορισμό, είτε από σχόλια φίλων και γνωστών τους, είτε από διαφημιστικό υλικό.
- Θέλητρα του προορισμού: Αυτό που σκέφτεται ο κάθε τουρίστας πριν ξεκινήσει το ταξίδι του είναι αν και κατά πόσο ταυτίζονται και ικανοποιούνται τα ενδιαφέροντά του στον κάθε προορισμό.

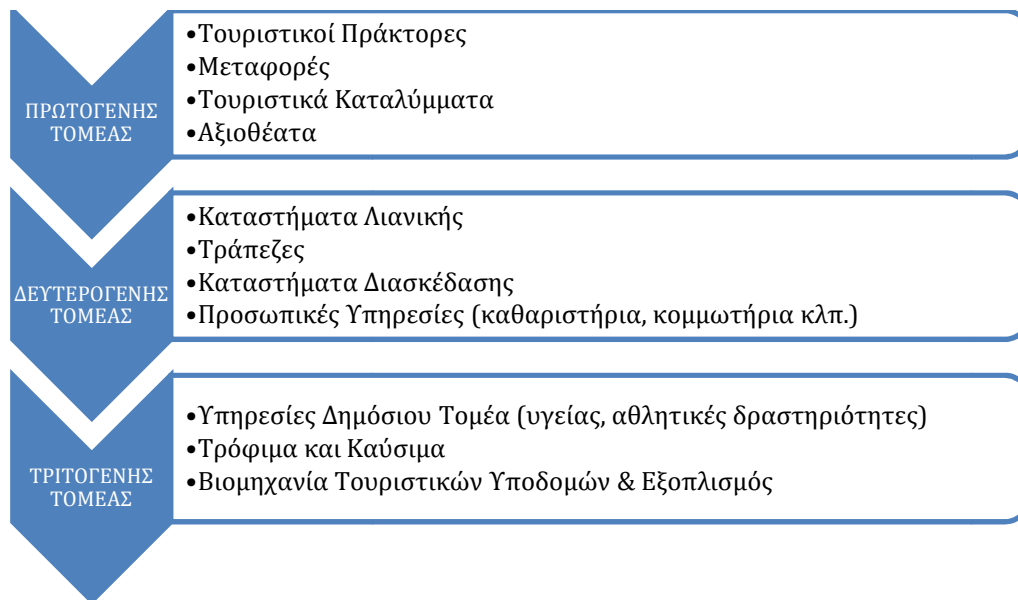
Τα παραπάνω μπορούν να υποκινήσουν τη ζήτηση και να αυξήσουν την προσέλευση τουριστών σε έναν προορισμό που συνεπάγεται ότι μακροπρόθεσμα υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να καθιερωθεί σαν προορισμός και να έχει μεγάλη επισκεψιμότητα. Αυτό σημαίνει ότι μπορεί ο προορισμός να επωφεληθεί από τις θετικές επιπτώσεις του τουρισμού σε όλους τους τομείς αλλά ειδικότερα στον τομέα του περιβάλλοντος, όπου ανάμεσά τους είναι κυρίως η προστασία και διατήρηση των φυσικών και αρχαιολογικών χώρων, καθώς συμβάλλει στην εύρεση και διάθεση πόρων με τους οποίους θα μπορούν να βελτιωθούν, στην αναβάθμιση και βελτίωση του περιβάλλοντος, δηλαδή ένας τόπος μπορεί να γίνει καθαρότερος, πιο καλαίσθητος, καλύτερα συντηρημένος κλπ. προκειμένου να είναι πιο ελκυστικός στους επισκέπτες, και τέλος να βελτιωθούν οι υποδομές γενικότερα, όπως το οδικό δίκτυο, η ύδρευση, η αποχέτευση κλπ.

Ωστόσο, πολλοί φοβούνται την αύξηση του τουρισμού και τη συνδέουν με αρνητικές για το περιβάλλον και την εικόνα του προορισμού συνέπειες, όπως οπτική και ατμοσφαιρική ρύπανση, δημιουργία συνωστισμού, αύξηση της ηχορύπανσης, καταστροφές σε αρχαιολογικούς και ιστορικούς χώρους και γενικότερα επιβάρυνση του περιβάλλοντος.

Σε κάθε περίπτωση, η αύξηση του τουρισμού σημαίνει και αύξηση των μέτρων και υποδομών προστασίας απέναντι τις αρνητικές συνέπειες και τους κινδύνους και έμφαση στις θετικές συνέπειες προκειμένου ο προορισμός να είναι βιώσιμος και να αναπτύσσεται συνεχώς.

Διάφορες χώρες ανά τον κόσμο, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας, απευθύνονται στον τουρισμό, και προσπαθούν να τον εκμεταλλευτούν οικονομικά προκειμένου να συμβάλει στην ανάπτυξή της. Χαρακτηριστικά, ο τουρισμός συμβάλει στα κρατικά έσοδα. Η συμβολή του αυτή κατατάσσεται σε δύο κατηγορίες οι οποίες είναι άμεση συμβολή και έμμεση συμβολή. Άμεση συμβολή χαρακτηρίζονται τα έσοδα από τη φορολόγηση εισοδήματος των επιχειρήσεων ή ιδιωτών που αποκομίζεται από τουριστικές δραστηριότητες, ενώ έμμεση συμβολή είναι τα έσοδα από τους δασμούς και τη φορολόγηση των τουριστικών αγαθών ή υπηρεσιών που χρησιμοποιούν οι τουρίστες. Σε γενικές γραμμές, η φορολόγηση του τουρισμού μπορεί να αποφέρει σημαντικά κρατικά έσοδα, ιδίως σε αναπτυσσόμενες χώρες οι οποίες βασίζονται στον τουρισμό. Ωστόσο, η υψηλή φορολόγηση μπορεί να αυξήσει στις τιμές, αποθαρρύνοντας το τουριστικό κοινό και μειώνοντας τη συνολική ανταγωνιστικότητα

σε σχέση με άλλα κράτη. Στις αναπτυσσόμενες χώρες, συνήθως τα κρατικά οικονομικά μέτρα που λαμβάνονται, όπως τα προαναφερθέντα, εφαρμόζονται από τα κράτη σε συνεργασία με εξειδικευμένους οργανισμούς που έχουν ιδρύσει και ονομάζονται «οργανισμοί τουριστικής ανάπτυξης».



Γράφημα 1 Κλάδοι της τουριστικής βιομηχανίας, Πηγή: Lickorish & Jenkins, 2004

Παραπάνω παρατίθενται οι τομείς και οι κλάδοι της τουριστικής βιομηχανίας, σύμφωνα με την οικονομική εξάρτηση του κράτους αλλά και τη μεταξύ τους εξάρτηση. Συγκεκριμένα, οι πρώτοι δύο τομείς συμβάλλουν άμεσα στην οικονομία, ενώ ο τρίτος τομέας έμμεσα, δηλαδή είναι κλάδοι που επωφελούνται από τους δύο παραπάνω τομείς. Βέβαια, αξίζει να σημειωθεί πως υπάρχει και ο παράγοντας του τουριστικού οικονομικού πολλαπλασιαστή, που σημαίνει ότι οι τουριστικές δαπάνες συμβάλλουν θετικά στις τοπικές αγορές, δημιουργούν την ανάγκη ύπαρξης νέων επιχειρήσεων για να καλυφθούν καλύτερα οι ανάγκες των επισκεπτών, που εν συνεχεία συμβάλλει στην αύξηση της δημοτικότητας του, όπου δημιουργούνται επιπλέον δαπάνες με αύξηση των εσόδων και τη δημιουργία περισσότερων επιχειρήσεων στην ευρύτερη περιοχή. (Lickorish & Jenkins 2004)

1.2. Ανάπτυξη: Συμβολή του τουρισμού

Προκειμένου να υπάρξει τουριστική ανάπτυξη, καλό θα ήταν να πληρούνται κάποιες προϋποθέσεις και όχι να κυριαρχεί η αντίληψη η οποία κυριαρχεί στις περισσότερες αναπτυσσόμενες χώρες ότι ο τουρισμός είναι ένα εύκολο και γρήγορο μέσο που οδηγεί στην ανάπτυξη. Μπορεί να οδηγήσει όντως στην ανάπτυξη, αλλά πάντοτε με την ύπαρξη του σωστού σχεδιασμού και κατάλληλες προδιαγραφές, όπως είναι η δημιουργία των απαραίτητων εγκαταστάσεων, η ύπαρξη σωστών υπηρεσιών εξυπηρέτησης των τουριστών, να υπάρχει κατάλληλη γεωγραφική τοποθεσία του προορισμού, να έχει χαμηλά κόστη και να είναι προσβάσιμος ο προορισμός, όπως άλλωστε αναφέρθηκε παραπάνω και τέλος να υπάρχει ευνοϊκό κλίμα για τη δημιουργία επενδύσεων. Ένας παράγοντας που μπορεί να ωφελήσει που να συνδυάζει όλα τα παραπάνω είναι η ύπαρξη ενός αερολιμένα συνεργαζόμενος με τις κατάλληλες αεροπορικές εταιρείες. Επεξηγηματικά, αυτό σημαίνει ότι ο προορισμός θα είναι προσβάσιμος, θα έχει χαμηλό κόστος αλλά και γρήγορο τρόπο μεταφοράς. Επίσης, μέσω των κατάλληλων επενδύσεων μπορούν να δημιουργηθούν οι κατάλληλες εγκαταστάσεις και σε αυτό βοηθάει και ο κρατικός μηχανισμός αλλά και οι διεθνείς οργανισμοί με επιδοτήσεις, ευνοϊκότερη φορολόγηση, δανεισμό με χαμηλούς τόκους κλπ.

Από οικονομικής σκοπιάς, η τουριστική ανάπτυξη έχει αρκετά πλεονεκτήματα και συνεισφέρει με ποικίλους τρόπους σε διάφορους τομείς. Οι κυριότεροι είναι:

1. **Αύξηση των ροών συναλλάγματος:** Δημιουργούν αύξηση των εσόδων με τα οποία εξυπηρετούνται οι κρατικές ανάγκες αλλά και επενδύονται στην περαιτέρω τουριστική ανάπτυξη.
2. **Συμβολή στο Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ):** Συνδυαστικά με τις συναλλαγματικές ροές και αν αφαιρεθούν τα κόστη του τουρισμού, διαφαίνεται η συμβολή του τουρισμού στην κρατική οικονομία.
3. **Μείωση στο έλλειμμα του ισοζυγίου πληρωμών:** Τόσο οι αναπτυσσόμενες, όσο και οι ανεπτυγμένες χώρες αντιμετωπίζουν κατά καιρούς προβλήματα στο ισοζυγίο τους. Ο τουρισμός μπορεί να περιορίσει αυτό το έλλειμμα και γι αυτό στρέφεται σε εκείνον ο κρατικός μηχανισμός για στήριξη και για ανάπτυξη.
4. **Αύξηση θέσεων εργασίας:** Ο τουρισμός αυξάνει άμεσα την απασχόληση σε περιοχές οι οποίες δραστηριοποιούνται έντονα στον τομέα, αλλά συνήθως αυτές οι θέσεις εργασίας δεν απαιτούν μεγάλη εξειδίκευση και αυτό οφείλεται στην εποχικότητα, με συνέπεια να υπάρχουν μαζικές προσλήψεις αλλά και απολύσεις κατά την έναρξη και το τέλος της τουριστικής σεζόν αντίστοιχα.
5. **Δημιουργία εσόδων για τον οικονομικά ενεργό πληθυσμό:** Η αύξηση της απασχόλησης που αναφέρθηκε προηγουμένως δημιουργεί έσοδα στους επαγγελματίες του τουρισμού ενός προορισμού, με συνέπεια εκείνοι με τη σειρά τους (και σε συνδυασμό με τον τουριστικό πολλαπλασιαστή που αναφέρθηκε προηγουμένως) να κινητοποιούν την τοπική αγορά και οικονομία.

Άλλος ένας τομέας του ωφελείται οικονομικά από την τουριστική ανάπτυξη είναι η περιφερειακές οικονομίες και η τοπική αυτοδιοίκηση. Συγκεκριμένα, περιορίζει τη διαφορά εισοδήματος που μπορεί να έχουν οι κάτοικοι των περιφερειών με τους κατοίκους των αστικών κέντρων. Επίσης, ο τουρισμός τονώνει τη δημιουργία αναπτυξιακών έργων αυξάνοντας το βιοτικό επίπεδο του πληθυσμού. Βέβαια, προκειμένου να υπάρξει εξαρχής τουρισμός, πρέπει να πληρούνται κάποιες προϋποθέσεις, όπως να υπάρχουν οι κατάλληλες υποδομές και εγκαταστάσεις για τη φιλοξενία και παραμονή των τουριστών, αλλά και να υπάρχει κατάλληλα εκπαιδευμένο προσωπικό, ικανό να προσφέρει τουριστικές υπηρεσίες ικανοποιητικού επιπέδου. Επιπροσθέτως, ο τουρισμός δημιουργεί την ανάγκη στις περιφέρειες για διαρθρωτικές αλλαγές και χάραξη ορθής πολιτικής οικονομικής ανάπτυξης, προκειμένου να υπάρχει αποτελεσματικός συντονισμός αλλά να δημιουργηθούν επενδύσεις. (Ηγουμενάκης 2013), (Holden 2008)

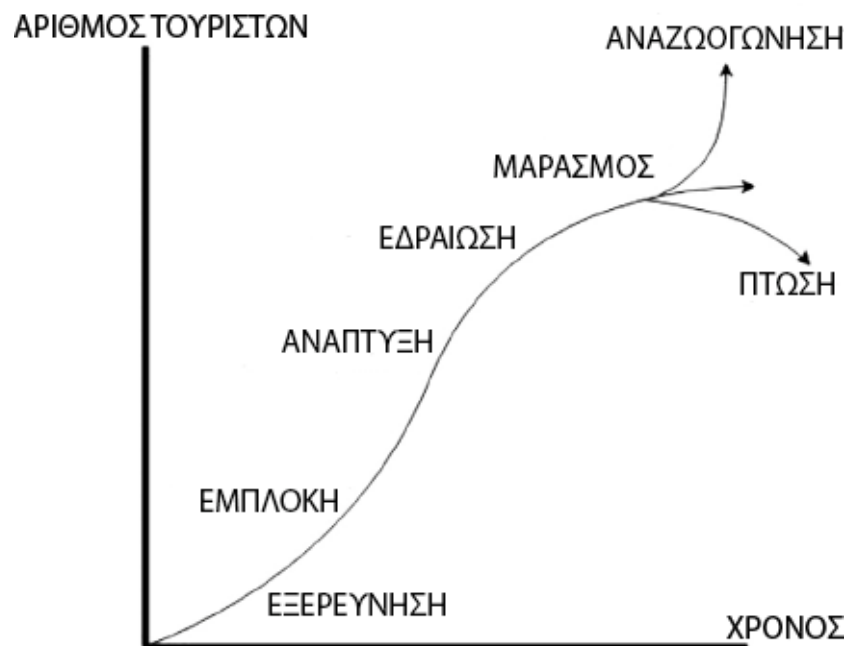
Βέβαια, στην Ελλάδα, οι τοπικές αυτοδιοικήσεις είναι κατακερματισμένες και συνήθως δεν έχουν πολλούς διαθέσιμους οικονομικούς πόρους, επομένως, ίσως υπάρχουν δυσκολίες στο συντονιστικό κομμάτι. Άλλο ένα συχνό πρόβλημα που παρατηρείται στην ελληνική αυτοδιοίκηση είναι ότι οι υπεύθυνοι έχουν έλλειψη γνώσεων και εμπειρίας στο τουριστικό κομμάτι, επομένως η όποια στήριξη και προώθηση υπάρχει γίνεται από τον κεντρικό κρατικό μηχανισμό.

Σε γενικές γραμμές, στόχος πολλών κυβερνήσεων ανά τον κόσμο ήταν να κατανείμουν ομοιόμορφα την ανάπτυξη σε όλη τη χώρα και να μην υπάρχει μόνο στα μεγάλα αστικά κέντρα. Ο τουρισμός υλοποιεί ακριβώς αυτό, δηλαδή δημιουργείται σε περιοχές όπου είναι μακριά από τις μητροπόλεις, δίνοντας ευκαιρίες και προοπτικές ανάπτυξης στις περιφέρειες. Βέβαια, υπάρχουν παραδείγματα συγκεκριμένων περιφερειών που λόγω της προτίμησης τους από τους τουρίστες αναπτύχθηκαν πολύ περισσότερο από άλλες, δημιουργώντας έτσι ανισότητες, καθώς επωφελούνται αρκετά από τις τουριστικές δαπάνες και τις επενδύσεις, ενώ άλλες περιφέρειες παραμελούνται. Βέβαια, εισάγεται ο όρος της «φέρουσας ικανότητας», όπου σύμφωνα με τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού¹, είναι η μέγιστη χρήση του προορισμού χωρίς να υπάρχουν αρνητικές επιπτώσεις στην κοινωνία ή το περιβάλλον και ταυτοχρόνως να μην υπάρχει μείωση του επιπέδου ικανοποίησης των επισκεπτών. Αυτό σημαίνει ότι αν μια τοπική κοινωνία ή περιφέρεια επιλέξει το δρόμο της μεγάλης ανάπτυξης, που συνεπάγεται αύξηση στην τουριστική κίνηση, καλό θα ήταν να έχει όσο το δυνατόν καλύτερο σχεδιασμό για να καθίσταται βιώσιμη η ανάπτυξή.

¹ Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού (World Tourism Organization) ανήκει στον Ο.Η.Ε και έχει επιφορτιστεί με το καθήκον της δημιουργίας αειφόρου τουρισμού, κυρίως στις αναπτυσσόμενες χώρες, θεσπίζοντας παγκόσμιο κώδικα δεοντολογίας για τον τουρισμό ώστε όλες οι χώρες-μέλη και οι επιχειρήσεις να μπορούν να συνεργαστούν και να περιορίσουν τις αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού. Ιδρύθηκε το 1975 και περιλαμβάνει 158 συνεργαζόμενες χώρες, συμπεριλαμβανομένης και της Ελλάδας.

Πηγές: (unwto.org), (mintour.gov.gr ελληνικό υπουργείο τουρισμού)

Ωστόσο, πέραν από το κατά πόσο εφαρμόζεται η αειφορία σε έναν προορισμό, δεν παύει να υπάρχει ο κύκλος ζωής του κάθε τουριστικού προορισμού. Και με αυτό εννοούνται τα στάδια εξέλιξης που μπορεί να πραγματοποιήσει ένας προορισμός.



Γράφημα 2 Απεικόνιση κύκλου ζωής ενός τουριστικού προορισμού σύμφωνα με τον Butler.

Στο παραπάνω γράφημα φαίνονται τα στάδια εξέλιξης, τα οποία έχουν ανοδική πορεία, μέχρι τη φάση του μαρασμού, που είτε υπάρχει ανάκαμψη μέσω της ανανέωσης, είτε υπάρχει σταδιακή πτώση του προορισμού. Συγκεκριμένα:

- Εξερεύνηση: Σε αυτό το στάδιο υπάρχουν ελάχιστοι ταξιδιώτες με τις τοπικές εγκαταστάσεις να είναι λίγες και τις επιχειρήσεις να ανήκουν σε ντόπιους.
- Εμπλοκή: Αρχίζουν οι συχνότερες εμφανίσεις τουριστών, οι τοπικοί παράγοντες αντιλαμβάνονται και βασίζονται στην ανάπτυξη μέσω του τουρισμού. Ακόμη, αρχίζει η ζήτηση για κατασκευή υποδομών για τους τουρίστες, όπως καταλύματα, επισιτιστικές μονάδες κλπ.
- Ανάπτυξη: Οι τουριστικές υποδομές αυξάνονται και οι επιχειρήσεις ξεκινούν να φεύγουν από την κυριότητα των ντόπιων. Επιπλέον, υπάρχει χρήση του μάρκετινγκ και ο πληθυσμός των επισκεπτών κατά την υψηλή περίοδο κινητικότητας (σεζόν) ξεπερνά τον πληθυσμό των τοπικών κατοίκων.
- Εδραίωση: Ξεκινά η μείωση του αριθμού των τουριστών. Παράλληλα, η τοπική οικονομία εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από την τουριστική δραστηριότητα. Τέλος, αρχίζει η φθορά των εγκαταστάσεων και γίνονται πλέον αισθητές οι αρνητικές επιπτώσεις του τουρισμού.
- Μαρασμός: Ο προορισμός συνεχίζει να έχει αφίξεις, αλλά πλέον θεωρείται κορεσμένος, με λίγες νέες επιχειρήσεις να ιδρύονται, ενώ η ιδιοκτησία ξεκινάει πάλι να περνάει στην κυριότητα του τοπικού πληθυσμού.
- Πτώση: Είναι ένα από τα δύο πιθανά σενάρια, μετά τη φάση του μαρασμού. Σε αυτό το σημείο, ο προορισμός δεν μπορεί να φτάσει στα επίπεδα ανταγωνισμού και

χάνει σημαντικά έδαφος. Οι τοπικές επιχειρήσεις χάνουν την αξία τους και οι τοπικές ιδιοκτησίες αυξάνονται.

- Αναζωογόνηση: Είναι η δεύτερη εναλλακτική τροχιά που μπορεί να ακολουθήσει ένας προορισμός. Σε αυτή τη φάση, αξιοποιούνται νέοι πόροι, φυσικοί ή τεχνητοί, προκειμένου να μπορέσουν να κρατήσουν τον τουρισμό στον προορισμό.

Σε κάθε περίπτωση είναι ένα ευρέως διαδεδομένο μοντέλο και έχει παραδείγματα σε όλο τον κόσμο, βέβαια, κάθε προορισμός είναι ξεχωριστός και μπορεί να ακολουθήσει το δικό του μονοπάτι χωρίς απαραίτητα να συμπίπτει με το συγκεκριμένο μοντέλο. (Ανδριώτης 2005)

1.3. Εμπλεκόμενοι παράγοντες

Όπως έγινε λόγος παραπάνω, στην τουριστική ανάπτυξη συμβάλλουν τόσο ο **ιδιωτικός**, όσο και ο **δημόσιος τομέας**. Ο κάθε τομέας έχει τους δικούς του στόχους και χαρακτηριστικά. Για παράδειγμα, ο ιδιωτικός τομέας έχει σαν κύριο στόχο να μεγιστοποιεί τα κέρδη του. Στον τουρισμό, στον ιδιωτικό τομέα εντάσσονται οι κυριότερες επιχειρήσεις που εξυπηρετείται ο τουρίστας (ξενοδοχεία, εστιατόρια, αεροπορικές εταιρείες), μικρού και μεγάλου μεγέθους και ασχολείται με την εκμετάλλευση των ευκαιριών που παρουσιάζονται. Ο δημόσιος τομέας είναι λίγο πιο σύνθετος στη λειτουργία του. Δηλαδή μπορεί να εμπλακεί στην τουρισμό για κοινωνικούς λόγους (όπως είναι ο κοινωνικός τουρισμός), οικονομικούς λόγους (οι οποίοι αναλύθηκαν προηγουμένως ως οικονομικά οφέλη του τουρισμού), περιβαλλοντικούς λόγους (όπως είναι διατήρηση του φυσικού περιβάλλοντος) αλλά και πολιτικούς λόγους (για παράδειγμα χρησιμοποιείται σαν μέσο για ανάδειξη του διεθνούς χαρακτήρα του κράτους ή για χρήση των οικονομικών οφελών για την ευρύτερη κρατική ανάπτυξη).

Το κράτος κατέχει σημαντική θέση σχετικά με την τουριστική ανάπτυξη γι αυτό και εφαρμόζει διάφορες τεχνικές προκειμένου να ευνοήσει την τουριστική ανάπτυξη, τις εφαρμογή τουριστικής πολιτικής (επίλυση προβλημάτων σχετικά με τον τουρισμό, θέσπιση μέτρων καταπολέμησης αρνητικών επιπτώσεων του τουρισμού κ.λπ.), εφαρμογή στρατηγικών τουριστικής ανάπτυξης (όπως είναι ο συντονισμός των διοικητικών οργάνων του τουρισμού), προγραμματισμός ανάπτυξης (επιλογή και εφαρμογή ρυθμιστικών πλαισίων για καταγραφή και επίλυση αναπτυξιακών ζητημάτων), νομοθετικές παρεμβάσεις (κάτι τέτοιο επιλύει και ρυθμίζει τα τεχνικά προβλήματα επιμέρους παραγόντων και επιτρέπει την εύρυθμη λειτουργία τους) και τέλος τόνωση της επιχειρηματικότητας αλλά και της τουριστικής δραστηριότητας γενικότερα (χρήση επιδοτήσεων, δημοσίων ερευνών, διεθνές μάρκετινγκ κ.λπ.). (Ηγουμενάκης 2013)

Επιπλέον, ειδικότερα στα αναπτυσσόμενα κράτη, ο κρατικός παράγοντας έχει τη στήριξη διάφορων διεθνών οργανισμών. Συγκεκριμένα, οργανισμοί όπως η Ευρωπαϊκή Ένωση και ο Οργανισμός Ηνωμένων Εθνών προάγουν την ανάπτυξη σε αναπτυσσόμενα κράτη με διάφορους τρόπους (π.χ διεθνής προβολή, επιδοτούμενα αναπτυξιακά προγράμματα) προκειμένου να ενισχυθούν οι οικονομίες των κρατών αυτών και στη συνέχεια να ευνοηθούν

οι υπόλοιπες διεθνείς συνεργασίες που έχουν τα κράτη μεταξύ τους (εισαγωγές αγαθών, εξυπηρέτηση εξωτερικού χρέους κ.α.).

Βέβαια, σημαντικός είναι και ο τοπικός παράγοντας του εκάστοτε προορισμού. Αναλυτικότερα, οι κάτοικοι μιας τουριστικής περιοχής μπορούν να συμμετέχουν στα οφέλη της τουριστικής ανάπτυξης αλλά και στη λήψη αποφάσεων σχετικά με τον τουριστικό σχεδιασμό (Ανδριώτης 2005). Επιπροσθέτως, η κοινοτική συμμετοχή στις τουριστικές δραστηριότητες μπορεί να ευνοήσει την ανάπτυξη με όρους οι οποίοι ωφελούν τόσο εκείνους, όσο και το κράτος. Ακόμα, η άμεση και έμμεση εμπλοκή του τοπικού στοιχείου συμβάλλει και στον καλύτερο αφογκρασμό και επίλυση από το κράτος προβλημάτων που μπορούν να δημιουργηθούν στους τόπους υποδοχής. Τέλος, ο ντόπιος πληθυσμός δικαιούται την συμμετοχή στις αποφάσεις (έχοντας την κατάλληλη εκπαίδευση βέβαια) γιατί είναι η άμεση αποδέκτες του τουριστικού σχεδιασμού. (Ηγουμενάκης 2013)

1.4. Σχεδιασμός τουριστικής ανάπτυξης

Ο σχεδιασμός της τουριστικής ανάπτυξης, σύμφωνα με τους Lickorish & Jenkins (2004) μπορεί να χωριστεί σε έξι φάσεις:

1. Καθορισμός των στόχων της ανάπτυξης: Ο τουρισμός έχει μεγάλο αντίκτυπο σε πολλούς τομείς (κοινωνικός, περιβαλλοντικός, πολιτιστικός), επομένως γίνεται έρευνα για το πού θα εστιάσει.
2. Διατύπωση τουριστικής πολιτικής: Βάσει των επιλεγέντων στόχων, χαράζεται μια πολιτική για την επίτευξή τους. Μπορεί να περιλαμβάνει την προβολή του τουριστικού προϊόντος και την επιλογή τύπου τουριστών, αναλόγως τους στόχους.
3. Συγκρότηση κατευθυντήριων γραμμών με ορισμό παραμέτρων για τον τουριστικό προγραμματισμό και την υλοποίησή του.
4. Πρόγραμμα εφαρμογής προκειμένου να επιτευχθούν οι στόχοι που τέθηκαν.
5. Την ανάπτυξη του ελεγκτικού μηχανισμού με στόχο να ελέγξει αν και κατά πόσο επιτυγχάνονται οι προβλεπόμενοι στόχοι.
6. Διαδικασία επανελέγχου και επανασχεδιασμό της συνολικής τουριστικής πολιτικής εάν αυτό κριθεί απαραίτητο.

Παραπάνω έγινε αναφορά του τουριστικού σχεδιασμού σε ένα ευρύτερο θεωρητικό πλαίσιο. Ωστόσο, μπορεί κανείς να αναλογιστεί και το τεχνικό μέρος του σχεδιασμού. Αναλυτικότερα, συνήθως χαράζεται ένα σχέδιο για εφαρμογή σε βάθος τετραετίας ή πενταετίας. Σε αυτό το σχέδιο λαμβάνονται υπόψη όσο το δυνατόν περισσότερα χαρακτηριστικά και πόροι των τουριστικών προορισμών. Αρχικά, γίνεται η ανάλυση της ζήτησης, όπου, παρά τη δυσκολία της, είναι ο ακρογωνιαίος λίθος του τουριστικού σχεδιασμού. Και αυτό γιατί αναλύεται σε τρεις πτυχές: ιστορικά, τρέχουσα ζήτηση και πρόβλεψη μελλοντικής ζήτησης. Σε επόμενη φάση υπάρχει η ανάλυση προσφοράς, όπου εντοπίζονται στη χώρα τυχόν αξιοθέατα, εγκαταστάσεις και γενικότερα ότι μπορεί να προσφέρει στον επισκέπτη. Έτσι, επιλέγονται οι καταλληλότεροι προορισμοί με κριτήριο την προσβασιμότητα, τις εγκαταστάσεις και το πόσο

ελκυστικοί φαίνονται. Άλλος ένας κρίσιμος τομέας είναι ο προϋπολογισμός και οι πόροι χρηματοδότησης του εγχειρήματος. Αφού λοιπόν καθοριστούν οι πόροι χρηματοδότησης, το σχέδιο περνάει στη φάση της υλοποίησης. Είναι ίσως το σημαντικότερο κομμάτι, καθώς γίνονται πράξη όλα όσα σχεδιάστηκαν αρχικά (με ίσως πιθανή αφαίρεση κάποιων κομματιών σε περίπτωση ελλιπούς χρηματοδότησης) και βρίσκονται εξειδικευμένοι επαγγελματίες προκειμένου να υπάρξει όσο το δυνατόν αποδοτικότερη υλοποίηση. Έπειτα, υπάρχει η φάση του ελέγχου και της αξιολόγησης, όπου συνήθως γίνεται σύσταση μια επιτροπής από ειδικούς οι οποίοι ελέγχουν κατά πόσο επιτεύχθηκαν οι αρχικοί στόχοι στο συγκεκριμένο εγχείρημα. Επιπλέον, το σχέδιο αξιολογείται για τη βιωσιμότητά του και εξετάζεται η επιρροή του από κοινωνικής και οικονομικής άποψης. Lickorish & Jenkins 2004

Αξίζει να σημειωθεί πως ο τουριστικός σχεδιασμός μπορεί να εστιάζει σε εθνικό, περιφερειακό, ακόμη και τοπικό πλαίσιο. Χώρες όπως η Ισπανία και η Γαλλία δίνουν έμφαση στον περιφερειακό σχεδιασμό προκειμένου να υλοποιηθεί ο εθνικός σαν σύνολο.

1.5. Προβλήματα της τουριστικής ανάπτυξης

Είναι γεγονός ότι παρά τα οφέλη που προκύπτουν από την τουριστική ανάπτυξη εν μέσω του σωστού σχεδιασμού, υπάρχουν και σημαντικά προβλήματα που πρέπει να λαμβάνονται υπόψη και μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά το σχεδιασμό και τη τουριστική ανάπτυξη γενικότερα. Κάποια από αυτά είναι

- **Οι χώροι και καταλύματα υποδοχής επισκεπτών περιορισμένης χωρητικότητας** ή η μεγάλη γεωγραφική απόσταση από τις κύριες τουριστικές αγορές είναι αρνητικός παράγοντας, καθώς όσο ελκυστικός και αν είναι ο προορισμός, οι ταξιδιώτες δεν θα τον προτιμήσουν καθώς δεν έχει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις.
- **Διαρθρωτικές δυσκολίες** οι οποίες μπορεί να έχουν πληθώρα μορφών, όπως υποβαθμισμένο συγκοινωνιακό δίκτυο, ελλείψεις τεχνολογικές υποδομές και περιορισμένη παρουσία στα G.D.S², ελλείψεις σε ανθρώπινους πόρους και εξειδικευμένο εργατικό δυναμικό.
- **Αναποτελεσματική τουριστική πολιτική ή απουσία της:** Παραπάνω αναλύθηκαν τα πλεονεκτήματα από τη χρήση της κατάλληλης τουριστικής πολιτικής και σχεδιασμού. Είναι εύκολο να αντιληφθεί κανείς πως ένας προορισμός ή μια περιφέρεια δεν μπορεί να ευνοηθεί σε μεγάλο βαθμό και συνεπώς να οργανωθεί καλύτερα, αν δεν έχει δημιουργήσει ένα πλάνο ανάπτυξης.

Όπως και να έχει, η ανάπτυξη μέσω του τουρισμού αποτελεί γεγονός και είναι διαθέσιμη για όποιον προορισμό και περιφέρεια πληροί τις προϋποθέσεις και υπάρχει διάθεση σε τοπικό

² Τα G.D.S (Global Distribution Systems) είναι παγκόσμια καταναλωτικά συστήματα και χρησιμοποιούνται από τους τουριστικούς πράκτορες και τα ταξιδιωτικά γραφεία για πραγματοποίηση κυρίως αεροπορικών κρατήσεων αλλά και άλλων ταξιδιωτικών υπηρεσιών, όπως κρατήσεις ξενοδοχείων, κρουαζιέρας, ενοικιάσεις αυτοκινήτων και γενικότερα παροχή ταξιδιωτικών πληροφοριών. Τα κυριότερα συστήματα που χρησιμοποιούνται παγκοσμίως είναι Amadeus, Sabre, Galileo και Worldspan. Πηγή: Παπαγεωργίου 2007

επίπεδο που να την ευνοεί. Επομένως, πρέπει να γίνεται σωστή καταγραφή των αναγκών και των ζητούμενων, αλλά και των διαθέσιμων πόρων και στη συνέχεια να χαράζεται ένα στρατηγικό σχέδιο ανάπτυξης, το οποίο μακροπρόθεσμα να περιορίζει τις αρνητικές επιπτώσεις του τουριστικού προϊόντος.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^ο: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Σε αυτό το κεφάλαιο θα αναλυθούν οι αεροπορικές εταιρείες και θα κατηγοριοποιηθούν. Ακόμη, θα γίνει αναφορά στα χαρακτηριστικά τους καθώς και σε πρακτικές που εφαρμόζουν στη λειτουργία τους, όπως είναι το μοντέλο λειτουργίας των εταιρειών χαμηλού κόστους.

Οι αεροπορικές εταιρείες χωρίζονται κατά κύριο λόγο σε δύο μεγάλες κατηγορίες, ανάλογα με τον τρόπο και το μοντέλο λειτουργίας τους:

A) Low Cost Carrier (L.C.C.) Εταιρείες χαμηλού κόστους

B) Full Service National Carrier (F.S.N.C.) Επίσημος εθνικός αερομεταφορέας.

Κάθε τύπος αεροπορικής εταιρείας από τις προαναφερθείσες έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά ως προς τον τρόπο λειτουργίας της. Αρχικά, οι LCC χρησιμοποιούν τη βασικό ναύλο του εισιτηρίου (base fare) και αφήνουν τον πελάτη ελεύθερο να επιλέξει ποιες επιπλέον υπηρεσίες θα επιλέξει από αυτές που έχουν διαθέσιμες. Κοινώς, χρησιμοποιούν μια μέθοδο a la carte, όπου ανάλογα κοστολογούν τις υπηρεσίες της. Τέτοιες υπηρεσίες μπορεί να είναι εξυπηρέτηση σε γραμμή προτεραιότητας, έξτρα χειραποσκευή και αποσκευή, σνακ-γεύμα, τύπος καθίσματος (τύπου business, με επιπλέον χώρο για άνεση), internet, κουβέρτα, μαξιλάρι κ.λπ. Το κύριο χαρακτηριστικό τους είναι ότι παρέχουν το βασικό ναύλο σε χαμηλή τιμή, επομένως είναι πιο ελκυστικές σε οικονομικά ευαίσθητους επιβάτες. Ταυτόχρονα, αυτή η στρατηγική μειώνει τα λειτουργικά κόστη της εταιρείας, καθώς οι επιβάτες προσέχουν το βάρος και τον αριθμό των αποσκευών της. Συνάμα, δημιουργεί επιπλέον έσοδα από τις υπηρεσίες που παρέχονται στους πελάτες. Να σημειωθεί πως έχουν σχετικά αυστηρή πολιτική, με ιδιαίτερα αυξημένες χρεώσεις όσον αφορά τις «απερισκεψίες» των επιβατών όπως τις υπέρβαρες αποσκευές, αλλαγή πτήσης κ.α., από όπου αναπληρώνονται τα χαμένα έσοδα από τις χαμηλές τιμές των εισιτηρίων. Ταυτόχρονα, οι LCC καταφέρνουν να έχουν χαμηλότερα λειτουργικά κόστη με διάφορες στρατηγικές της, η επιλογή περιφερειακών αερολιμένων, όπου υπάρχει χαμηλότεροι φόροι και χρήση ενός συγκεκριμένου τύπου αεροσκάφους για όλο το στόλο τους, από όπου εξασφαλίζει καλύτερη τιμή στην αγορά του, χαμηλότερα έξοδα συντήρησης καθώς και χαμηλότερα έξοδα εκπαίδευσης προσωπικού (τεχνικών, πιλότων, αεροσυνοδών) επειδή όλοι εκπαιδεύονται για έναν μόνο τύπο αεροσκάφους. (*Jaap G. de Wit, Joost Zuidberg (2012)*)

Ο δεύτερος κυρίαρχος τύπος αεροπορικών εταιρειών είναι οι εθνικοί αερομεταφορείς ή FSNC. Έτσι ονομάζονται οι αεροπορικές εταιρείες που είτε είναι ιδιωτικές ή δημόσιες και τις επιλέγει ένα κράτος σαν επίσημο και κύριο τρόπο αερομεταφορών. Στην Ελλάδα αρχικά ήταν οι Ολυμπιακές Αερογραμμές (Olympic Airways) ενώ πλέον είναι η Αεροπορία Αιγαίου (Aegean Airlines). Αν και ο όρος προέρχεται από την εποχή όπου οι αεροπορικές εταιρείες ήταν δημόσιες, χρησιμοποιείται ακόμα για να περιγράψει τον τρόπο και το μοντέλο

λειτουργίας των μεγάλων, κύριων αεροπορικών εταιρειών κλασικού τύπου. Επομένως, με αυτόν τον χαρακτηρισμό εννοούνται οι συμβατικές αεροπορικές εταιρείες. Η κύρια δραστηριότητά τους είναι η μεταφορά επιβατών και η παροχή επιπλέον υπηρεσιών, η κατηγορία business, παροχή lounge για τους επιβάτες της στα κατά τόπους αεροδρόμια, αυξημένες προωθητικές ενέργειες και προγράμματα επιβράβευσης πελατών (π.χ. πίστωση μιλίων σε συγκεκριμένες κατηγορίες ναύλων, όπου οι πελάτες μπορούν να τα χρησιμοποιήσουν σε επόμενα ταξίδια κερδίζοντας εκπτώσεις και διάφορες άλλες παροχές, όπως εκπτώσεις σε ενοικιάσεις αυτοκινήτων, καταλύματα, ακόμα και δωρεάν μετακίνηση), δημιουργία συμμαχιών (alliances) με άλλες διεθνείς αεροπορικές εταιρείες, με σκοπό την αύξηση της ανταγωνιστικότητάς τους. Βέβαια, με την είσοδο των LCC στην αγορά, κάτι το οποίο άλλαξε ριζικά τον τρόπο με τον οποίο βλέπουν οι επιβάτες την αεροπορική εταιρεία, οι FSNC έχουν αρχίσει να μειώνουν παροχές που παρείχαν χωρίς κόστος προηγουμένως για τους πελάτες, και αντ'αυτού να τις χρεώνουν επιπλέον, βάσει καταλόγου, προκειμένου να μειωθεί η τιμή του βασικού ναύλου. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι αποσκευές, όπου παλαιότερα ήταν συνηθισμένο να συμπεριλαμβάνονται στην αρχική τιμή του εισιτηρίου μία αποσκευή, ενώ πλέον όλες σχεδόν οι αεροπορικές εταιρείες τις χρεώνουν ξεχωριστά. Αυτή η πρακτική που αρχικά χρησιμοποιούνταν από τις LCC και πλέον και τις FSNC ονομάζεται **Fare Unbundling** (αποδόμηση του ναύλου). Αναλυτικότερα, όπως αναφέρθηκε και προηγουμένως, επειδή οι εταιρείες θέλουν να έχουν χαμηλή τιμή εισιτηρίου για ανταγωνιστικούς λόγους, αφαιρούν από το εισιτήριο παροχές όπου ενδεχομένως ο πελάτης να μην επιθυμεί ή να μην κάνει χρήση (π.χ. αποσκευή, γεύμα-σνακ κ.λπ.) χαμηλώνοντας την τιμή του βασικού εισιτηρίου και εφόσον ο πελάτης επιθυμεί οπωσδήποτε κάποια υπηρεσία, του είναι διαθέσιμη βάσει κοστολογίου. Από ιστορικής άποψης, η πρώτη εταιρεία χαμηλού κόστους που το εφάρμοσε, ήταν η Easy Jet το 1997, όπου παρείχε έκπτωση \$2,5 στα online εισιτήρια, κάτι το οποίο αργότερα, κυρίως από το 2005 και ύστερα, έχει επεκταθεί σε χρεώσεις καταλόγου σε επιπλέον αποσκευές, στον τομέα food & beverage, όπως άλλωστε αναφέρθηκε παραπάνω. Βέβαια, από το 2013 και έπειτα όλο και περισσότερες εταιρείες έχουν αρχίσει να κατηγοριοποιούν τις υπηρεσίες τους σε πακέτα (π.χ. economy-light, premium-plus κλπ.) με σκοπό τον καλύτερο έλεγχο των υπηρεσιών τους. Τα παραπάνω είχαν σαν συνέπεια την άτυπη δημιουργία μίας τρίτης κατηγορίας μοντέλου λειτουργίας αεροπορικών εταιρειών, των hybrid εταιρειών. Το προαναφερθέν μοντέλο λειτουργίας είναι το μοντέλο που τείνουν να χρησιμοποιούν οι FSNC όλο και περισσότερο. Συγκεκριμένα, είναι ο τρόπος λειτουργίας όπου οι συμβατικές εταιρείες δανείζονται χαρακτηριστικά από τον τρόπο λειτουργίας των εταιρειών χαμηλού κόστους. Επομένως, θα πρέπει κανείς να εστιάσει στο υπάρχον μοντέλο λειτουργίας των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους.

Σχεδόν όλες οι εταιρείες χαμηλού κόστους χρησιμοποιούν δύο κύριες στρατηγικές στον τρόπο λειτουργίας τους, το **fare unbundling**, που προαναφέρθηκε, και την **point to point** εξυπηρέτηση. Σε αυτό το σημείο, καλό θα ήταν να αναλυθεί ο όρος *point to point*. Γενικά, σε ένα αεροπορικό ταξίδι ο επιβάτης ξεκινάει από ένα σημείο (point A) για να φτάσει σε ένα άλλο (point B). Συνήθως για να καταστεί αυτό δυνατόν, ο επιβάτης πρέπει να μεταβεί σε ένα κεντρικό αεροδρόμιο δίαυλο (hub). Τα hub αεροδρόμια είναι τα διεθνή αεροδρόμια μεγάλης κίνησης και τα κεντρικά κάθε χώρας. Χαρακτηριστικά hub αεροδρόμια που ορίζονται από την έρευνα *The evolving low cost business model: network implications of fare unbundling*

and connecting flights in Europe, είναι του Άμστερνταμ, της Κοπεγχάγης, της Φρανκφούρτης, του Ελσίνκι, του Λονδίνου (Χίθροου), της Λισαβόνας, της Μαδρίτης, του Μονάχου, το Ορλί και το Σαρλ ντε Γκολ στο Παρίσι, της Πράγας, το Φιουμιτσίνο στη Ρώμη, το Αρλάντα στη Στοκχόλμη, της Βιέννης, της Βαρσοβίας και της Ζυρίχης. Να σημειωθεί ότι τα συγκεκριμένα έχουν επιλεγθεί από την έρευνα επειδή έχουν μεγάλο μέγεθος και για το γεγονός ότι το μεγαλύτερο ποσοστό των πτήσεων της πραγματοποιείται από εταιρείες τύπου FSNC. Επομένως, η LCC προτιμάει να συνδέει δύο σημεία απευθείας, χωρίς διέλευση από κεντρικό αεροδρόμιο Hub. Ένα παράδειγμα στα ελληνικά δεδομένα, είναι ένας επιβάτης από το νησί τις Ρόδου να επιθυμεί να μεταβεί στο νησί της Κέρκυρας. Σε αυτή την περίπτωση, με μία συμβατική αεροπορική εταιρεία θα έπρεπε να πραγματοποιήσει δύο πτήσεις, α) Ρόδος-Αθήνα (όπου βρίσκεται ο hub Διεθνής Αερολιμένας «Ελευθέριος Βενιζέλος») και β) Αθήνα-Κέρκυρα (όπου βρίσκεται το point περιφερειακό αεροδρόμιο του προορισμού του). Τώρα, από την σκοπιά των αεροπορικών εταιρειών, όπως προαναφέρθηκε, μία συμβατική εταιρεία θα πραγματοποιούσε το παραπάνω δρομολόγιο με δύο πτήσεις, μέσω ενός κεντρικού αεροδρομίου Hub, ενώ μία εταιρεία χαμηλού κόστους το πιθανότερο θα ήταν να του προσφέρει τη μετακίνηση από το ένα αεροδρόμιο στο άλλο απευθείας, χωρίς να πραγματοποιήσει στάση.

Η παραπάνω στρατηγική (point to point) επιλέγεται από τις εταιρείες καθώς τους επιτρέπει να χαμηλώνουν τα κόστη τους, καθώς τα μικρότερα, περιφερειακά αεροδρόμια δεν έχουν υψηλή φορολόγηση, σε αντίθεση με τα κεντρικά, όπου χρεώνουν τις εταιρείες σαφώς παραπάνω. Άλλο ένα πλεονέκτημα είναι ότι τα μικρότερα αεροδρόμια έχουν αισθητά χαμηλότερη κίνηση, κάτι το οποίο δίνει στις συνεργαζόμενες αεροπορικές εταιρείες τη δυνατότητα να προγραμματίζουν τις πτήσεις τους όποια ώρα, μέρα αλλά και με όποια συχνότητα επιθυμούν, καθώς δεν θα χρειάζεται να υπόκεινται στο τεράστιο κύμα προγραμματισμένων, μαζικών αναχωρήσεων που παρατηρείται σε κεντρικά hub αεροδρόμια. Ωστόσο, αυτό έχει αρχίσει να αλλάζει, καθώς όλο και περισσότερες LCC έχουν αρχίσει συνεργασίες με μεγαλύτερες εταιρείες (χαρακτηριστικά παραδείγματα τέτοιων συνεργασιών είναι η JetBlue με την Emirates και η Air Berlin με την Etihad). Η προαναφερθείσα συνεργασία γίνεται με τη μορφή codeshare. Τέτοιου είδους συνεργασίες πραγματοποιούνται για δύο σκοπούς:

A) Επιτρέπει την ταχύτερη και αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση του ολοένα αυξανόμενου αριθμού επιβατών στην Ευρώπη (εκ των οποίων οι περισσότεροι χρησιμοποιούν τα hub αεροδρόμια), κάτι το οποίο μακροπρόθεσμα επιλύει το πρόβλημα της πυκνότητας της κίνησης των αεροδιαδρόμων, ειδικά τις εποχές όπου κάθε περιοχή έχει ιδιαίτερη αυξημένη κίνηση.

B) Επιτρέπει την διασύνδεση των εταιρειών με μακρινές αγορές. Το τελευταίο επιτυγχάνεται μέσω των συμφωνιών «Codeshare» που αναφέρθηκε προηγουμένως. Αυτές οι συμφωνίες επί της ουσίας, επιτρέπουν πτήσεις της εταιρείας να πραγματοποιούνται υπό τη διαχείριση μίας άλλης συνεργαζόμενης εταιρείας. Με αυτόν τον τρόπο, ο πελάτης της αεροπορικής εταιρείας μπορεί να πραγματοποιήσει πτήσεις σε μέρη που αρχικά δεν εξυπηρετούσε η εταιρεία άμεσα, αλλά συνεργάζεται με τις εταιρείες που δραστηριοποιούνται εκεί. Δηλαδή, η συνεργαζόμενη εταιρεία, που συνήθως είναι μικρότερη, επιτρέπει στην μεγαλύτερη εταιρεία να διαχειρίζεται

τις πτήσεις της. Ένα παράδειγμα, προκειμένου να γίνει πιο κατανοητό, είναι η συνεργασία Emirates με JetBlue που αναφέρθηκε παραπάνω. Η Emirates είναι μία εταιρεία που εδρεύει και πραγματοποιεί πτήσεις κυρίως σε Ευρώπη, Ασία και Μέση Ανατολή, ενώ η JetBlue είναι μία εταιρεία χαμηλού κόστους που δραστηριοποιείται στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. Συνεπώς, ένας επιβάτης ο οποίος επιθυμεί να μεταβεί στις Η.Π.Α από την Ευρώπη και στη συνέχεια να μεταβεί σε μία συγκεκριμένη πόλη, μπορεί να ταξιδέψει μέχρι το JFK της Νέας Υόρκης με Emirates και στη συνέχεια να συνεχίσει το ταξίδι του μέχρι το Miami ταξιδεύοντας με τη JetBlue και συνεπώς κάνοντας χρήση του εταιρικού δικτύου της Emirates. (Emirates.com)

Τέτοιες συμφωνίες είναι ωφέλιμες τόσο για τις συμβατικές εταιρείες, καθώς επεκτείνουν το δίκτυο τους με διαφορετικούς προορισμούς με χαμηλό εταιρικό κόστος, όσο και για τις LCC οι οποίες μπορούν να αυξήσουν την κίνησή τους και να εξυπηρετήσουν πελάτες προερχόμενους από τις μεγαλύτερες συνήθως εταιρείες.

Άλλη μια πρακτική που συχνά επιστρατεύουν οι συμβατικές αερογραμμές για να ανταγωνιστούν με τις εταιρείες χαμηλού κόστους, είναι να αποκτούν δικές τους θυγατρικές εταιρείες χαμηλού κόστους. Χαρακτηριστικά παραδείγματα είναι η K.L.M που έχει στην ιδιοκτησία της την Transavia, η Lufthansa με την German Wings, η Iberia με την Iberia Express κλπ. Αυτή η στρατηγική επιτρέπει στις συμβατικές εταιρείες να έχουν διαθέσιμα μέσα για να ανταγωνιστούν άμεσα τις LCC, χωρίς να χρειαστεί να αλλάξουν το εταιρικό προφίλ της κύριας εταιρείας.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο : ΑΝΑΛΥΣΗ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ

Παρακάτω, θα αναλυθούν τα χαρακτηριστικά των εταιρειών χαμηλού κόστους, όπως και το επιβατικό τους κοινό. Ακόμη, θα αναφερθούν στρατηγικές που εφαρμόζουν.

Είναι σαφές πως ο τομέας των αερομεταφορών είναι σύνθετος και τα τελευταία χρόνια οι εταιρείες έχουν αρχίσει να ανταγωνίζονται πιο άμεσα, υιοθετώντας νέα μοντέλα λειτουργίας, νέες στρατηγικές με συνέπεια ο επιβάτης να έχει τις επιλογές ως προς το ταξίδι του.

Επιπλέον, ο νεοσύστατος τύπος αεροπορικών εταιρειών που ονομάζεται εταιρείες χαμηλού κόστους γίνεται όλο και περισσότερο ο κυρίαρχος τρόπος αεροπορικών μετακινήσεων στην Ευρώπη. Ωστόσο, είναι εμφανές ότι αντιμετωπίζουν δυσκολίες και μειώνεται η ανάπτυξη τους από το γεγονός ότι μειώνονται οι συχνότητες των δρομολογίων τους, ενώ παράλληλα αυξάνονται οι αποστάσεις που πρέπει να καλύψουν τα δρομολόγιά τους. Εν ολίγοις, μπορεί κανείς να πει πως έχουν αρχίσει να αλλάζουν και αυτές το μοντέλο λειτουργίας τους.

Σύμφωνα έρευνες που έχουν πραγματοποιηθεί σε σχέση με τις εταιρείες χαμηλού κόστους, έχει παρατηρηθεί πως οι LCC κατέχουν σημαντικό μερίδιο αγοράς, της τάξεως του 61%, σε μονοπωλιακά δρομολόγια και ότι το 21% εκ των δρομολογίων τους καταλήγει σε ένα hub αεροδρόμιο, που σημαίνει ότι οι περισσότερες εταιρείες τα αποφεύγουν. Ακόμη, οι περισσότεροι ταξιδιώτες αναψυχής επιλέγουν τις LCC, καθώς δεν είναι ευαίσθητοι με το χρόνο, σε αντίθεση με τους ταξιδιώτες για επαγγελματικούς λόγους, για τους οποίους μεγάλο ρόλο παίζει η ακρίβεια και ο προγραμματισμός. Οι συγκεκριμένες εταιρείες επιλέγονται από ταξιδιώτες αναψυχής γιατί ενδιαφέρονται για δημοφιλείς τουριστικούς προορισμούς, καθώς οι εταιρείες που κάνουν fare unbundling έχουν υψηλότερα ποσοστά συμμετοχής σε πυκνότερα δρομολόγια, που γίνονται συνήθως σε τουριστικούς προορισμούς. Βέβαια, υπάρχουν περιπτώσεις όπου οι εταιρείες χαμηλού κόστους επιλέγονται και από τους ταξιδιώτες για επαγγελματικούς λόγους (business travellers) και αυτό συμβαίνει γιατί όπως αναφέρθηκε προηγουμένως, οι LCC έχουν υψηλά ποσοστά συμμετοχής σε πυκνά δρομολόγια, που έχει σαν συνέπεια να δημιουργούνται συνδεδεμένα δρομολόγια (connecting flight), κάτι το οποίο είναι δημοφιλές και προτιμάται από αυτόν τον τύπο επιβατών. Σε γενικές γραμμές, οι LCC απευθύνονται σε πολλούς τύπους επιβατών και αυτό οφείλεται στο μοντέλο λειτουργίας τους. Χαρακτηριστικά, τις προτιμούν επιβάτες οι οποίοι πηγαίνουν διακοπές ή επισκέπτονται συγγενείς. Σε αυτό παίζει μεγάλο ρόλο ο χαμηλός ναύλος, ο οποίος καθιστά το αεροπορικό ταξίδι πραγματοποιήσιμο και ίσως τον οικονομικότερο τρόπο μετακίνησης. Όμως, παρόλο που οι μεγάλες επιχειρήσεις δεν επιλέγουν συχνά τις LCC σαν τρόπο μετακίνησης των υπαλλήλων και στελεχών τους, τις προτιμούν ιδιαίτερα οι μικρές και μεσαίες επιχειρήσεις, επειδή πλέον τους επιτρέπεται η οικονομική μετακίνηση του προσωπικού τους (που παλαιότερα ίσως να μην αποτελούσε καν επιλογή) και το βλέπουν σαν μέσο ανάπτυξης και προώθησης των συμφερόντων τους. Αυτό το γεγονός δεν περνά απαρατήρητο από τις LCC, διότι κάνουν προσπάθειες να απευθυνθούν και στο business κοινό. Συγκεκριμένα παραδείγματα αποτελούν οι EasyJet, όπου έχει ειδικές προσφορές για

εταιρικούς ταξιδιώτες (κάρτα Plus για συχνούς επιβάτες με χαμηλότερους ναύλους, παροχή υπηρεσιών καταλόγου χωρίς χρέωση στα business πακέτα, τις επιπλέον χειραποσκευή και βαλίτσα, δυνατότητα αλλαγής και επαναπρογραμματισμού της πτήσης με Flexible εισιτήρια και πλατφόρμα διαχείρισης της κράτησης), η Vueling που έχει ειδικά διαμορφωμένα VIP Lounge για τους επιβάτες της και η Ryanair όπου παρέχει παρόμοια κατηγορία ναύλου με την EasyJet, προσφέροντας πακέτα στοχευμένα για πιο αναβαθμισμένο (premium) τύπο επιβατών που με επιπλέον κόστος περιλαμβάνει, εκτός των άλλων, προτεραιότητα στις ουρές αναμονής (πύλη αναχώρησης και έλεγχο ασφαλείας) και δυνατότητα επιλογής οποιασδήποτε θέσης από τον επιβάτη. Ακόμη, η Ryanair έχει αντιληφθεί τις προοπτικές του εταιρικού ταξιδιού και έχει εντάξει στον κύκλο δραστηριοτήτων της εταιρείας τη δυνατότητα ενοικίασης αεροσκαφών 60 θέσεων (τύπου Boeing 737-700), στοχεύοντας έτσι μεγάλες εταιρείες, αθλητικές οργανώσεις κλπ. (EasyJet.com), (Vuelingpass.com), (Ryanair.com & Ryanair Jet Hire)

Συμπερασματικά, οι LCC αλλάζουν και προσαρμόζονται συνεχώς, σύμφωνα με τις αλλαγές στην αγορά, δημιουργούν νέες ανταποκρίσεις (σύνδεση πτήσεων) στο Ευρωπαϊκό έδαφος οι οποίες μπορούν να χρησιμεύσουν τόσο στους business όσο και στους leisure (ταξιδιώτες αναψυχής) κοινό. Τέλος, οι ανταποκρίσεις μπορούν να επιτρέψουν την πραγματοποίηση πτήσεων long-haul, μεγάλης διάρκειας. (*Xavie Fageda, Pere Suau-Sanchez, Keith J.Mason 2015*)

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο : ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ

Στο συγκεκριμένο κεφάλαιο θα γίνει ανάλυση των αεροδρομίων, των βασικών τους λειτουργιών και προϋποθέσεων για την ομαλή τους λειτουργία. Επιπροσθέτως θα γίνει αναφορά στους τρόπους συνεργασίας με τις αεροπορικές εταιρείες που αναφέρθηκαν στο προηγούμενο κεφάλαιο, αναφορά παραδειγμάτων αλλά και αναφορά στα ελληνικά αεροδρόμια και σύγκριση τους με αεροδρόμια του εξωτερικού.

4.1. Ανάλυση αεροδρομίων και παραδείγματα

Σε γενικές γραμμές, τα αεροδρόμια χωρίζονται σε 3 κατηγορίες:

1. **Μεγάλα hubs** (που αναλύθηκαν προηγουμένως)
2. **Δευτερεύοντα ή σε μεταβατικότητα** αεροδρόμια (είναι συνήθως μικρά, τοπικά αεροδρόμια που επειδή έχει αυξηθεί η κίνησή τους, αλλάζουν σταδιακά μορφή και τρόπο λειτουργίας, παραπέμποντας όλο και περισσότερο σε hubs).
3. **Τοπικά** αεροδρόμια (είναι τα αεροδρόμια που συναντάμε στην επαρχία, και έχουν χαμηλότερη δραστηριότητα από τα μεγαλύτερα των αστικών).

Τα αεροδρόμια, σύμφωνα με τον Προφυλλίδη 2010, έχουν τις εξής κύριες λειτουργίες:

1. Προσγείωση και απογείωση αεροσκαφών.
2. Στάθμευση των αεροσκαφών κατά την αποβίβαση και επιβίβαση των μεταφερόμενων.
3. Στάθμευση του αεροσκάφους κατά την πραγματοποίηση διαδοχικών πτήσεων.
4. Προετοιμασία της επιβίβασης και αποβίβασης (έλεγχος εισιτηρίων, ελέγχους ασφαλείας, παράδοση και παραλαβή αποσκευών κ.λπ.).
5. Διατήρηση καταστημάτων στο χώρο του αεροδρομίου για εμπορική χρήση προς τους επιβάτες.
6. Μεταφορά των επιβατών και των αποσκευών από και προς το αεροσκάφος.
7. Συντήρηση, επισκευές, καθαρισμό, έλεγχο και ανεφοδιασμό των αεροσκαφών.
8. Ύπαρξη και συντήρηση χώρων και εγκαταστάσεων για τους εργαζομένους και την ασφάλεια και εξυπηρέτηση των επιβατών (υπηρεσία πολιτικής αεροπορίας, τουριστικές υπηρεσίες, εγκαταστάσεις πυροσβεστικής, αστυνομίας, υπηρεσιών υγείας και συστήματα εναέριας κυκλοφορίας).

Όπως αναλύθηκε προηγουμένως, οι ήδη υπάρχουσες εταιρείες (LCC και FSNC) έχουν αρχίσει να αλλάζουν τα μοντέλα και τον τρόπο λειτουργίας τους, με αποτέλεσμα τη δημιουργία νέων ειδών, όπως αναφορικά τις υβριδικές εταιρείες. Αυτές οι αλλαγές στα επιχειρησιακά μοντέλα των εταιρειών παρουσιάζουν εξίσου προοπτικές επιχειρησιακής ανάπτυξης και για τους αερολιμένες, καθώς είναι πλέον σαφές ότι η αγορά αλλάζει ριζικά τα τελευταία χρόνια. Ωστόσο, αυτές οι αλλαγές της αγοράς μπορούν να ωφελήσουν ιδιαίτερα τα

δευτερεύοντα αεροδρόμια προκειμένου γεφυρωθεί το χάσμα μεταξύ των αεροδρομίων σε μεταβατικότητα και τα hubs. Βέβαια, καθίσταται σαφές πως για υπάρξει οποιαδήποτε βελτίωση, τα ίδια τα αεροδρόμια επιφορτίζονται με το να κάνουν σωστή διαχείριση του ήδη υπάρχοντος δικτύου τους. Κοινώς, σωστό ωρολόγιο προγραμματισμό πτήσεων, ανταποκρίσεων κλπ.

Ακόμη, σύμφωνα με τη μελέτη «The evolving low cost business model: Network implications of fare bundling and connecting flights in Europe», που αναφέρθηκε και παραπάνω, τα αεροδρόμια που ενδιαφέρονται και μπορούν να προσελκύσουν τις εταιρείες χαμηλού κόστους & όσες τείνουν προς την υβριδική λειτουργία, θα πρέπει να έχουν τις εξής προδιαγραφές:

1. **Εμπορικός ενεργός:** Να επιδιώκουν νέες συνεργασίες και δημιουργία νέων δρομολογίων.
2. **Σωστός αρχιτεκτονικός σχεδιασμός:** Να υπάρχει σωστή εργονομική διάταξη και άνεση, προκειμένου να μπορούν οι επιβάτες να κινούνται ελεύθερα στους χώρους, χρησιμοποιώντας υπηρεσίες και πραγματοποιώντας αγορές στα εμπορικά καταστήματα του αεροδρομίου.
3. **Αποτελεσματική διαχείριση:** εναέρια κίνησης ώστε να αποφεύγεται ο συνωστισμός της αεροπορικής κίνησης και ο αερολιμένας να μπορεί να ανταποκριθεί σε περιόδους τυχόν υψηλής κυκλοφορίας.
4. **Καλή εμπειρία ταξιδιού:** Ο ταξιδιώτης να αποκομίζει μια πολλή καλή εμπειρία από το ταξίδι του και από την παραμονή του στο αεροδρόμιο, κάτι που συνήθως επιτυγχάνεται με την παρουσία ενός lounge (καθιστικού) και την ύπαρξη ποιοτικών καταστημάτων και υπηρεσιών.
5. **Ορθή διοίκηση:** Να πραγματοποιείται σωστή και αποτελεσματική διαχείριση των εγκαταστάσεων, να μπορούν να επιτυγχάνονται ανταποκρίσεις μεταξύ διαφορετικών εταιρειών και self-help hubbing (βλ. παρακάτω).

Παραπάνω έγινε λόγος για το «self-help hubbing». Αυτό αποτελεί μία νέα τάση των επιβατών και εν ολίγοις είναι η χρήση του αεροδρομίου point για hub. Αναλυτικότερα, οι LCC έχουν την τάση να χρησιμοποιούν περιφερειακούς αερολιμένες (point), όπως έγινε αναφορά σε προηγούμενο κεφάλαιο. Ένα, ένα αεροδρόμιο τύπου «point» μπορεί να εξυπηρετείται και από τις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, δημιουργώντας έτσι άτυπα ένα δίκτυο εταιρειών διαθέσιμο στον επιβάτη. Επειδή λοιπόν οι LCC δεν εφαρμόζουν συμφωνίες code share, προκειμένου ο επιβάτης να μετακινηθεί αυτόματα από την μία πτήση/εταιρεία στην επόμενη με ένα εισιτήριο, πολλοί επιβάτες προτιμούν να μεταβαίνουν με μία εταιρεία στο αεροδρόμιο και από εκεί να έχουν αγοράσει οι ίδιοι το άλλο εισιτήριο για τη συνέχεια του ταξιδιού τους με μία άλλη LCC, κάνοντας έτσι μια μορφή αυτοεξυπηρετούμενου hubbing, εξού και όρος self-help hubbing. (Aviationfacts.eu)

Η δυνατότητα σύνδεσης πτήσεων, όπως και η προσέλκυση εταιρειών χαμηλού κόστους είναι δύο πολύ βασικά χαρακτηριστικά που καλό θα ήταν να στρέψουν την κατεύθυνση τους όλα τα ευρωπαϊκά και κατά συνέπεια ελληνικά αεροδρόμια. Και αυτό γιατί πλέον οι LCC είναι ένας πολύ σημαντικός παράγοντας των σύγχρονων αεροπορικών ταξιδιών, καθώς ολοένα

γίνονται ο κυρίαρχος τρόπος μετακίνησης στην Ευρώπη. Βέβαια, λόγω του ότι είναι ένα νέο είδος εταιρειών που έχει έντονη απήχηση στο επιβατικό κοινό, τα σύγχρονα αεροδρόμια οφείλουν να πραγματοποιήσουν κάποιες απαραίτητες αλλαγές, προκειμένου να επωφεληθούν τόσο τα ίδια τα αεροδρόμια και οι αεροπορικές εταιρείες, όσο οι επιβάτες, οι οποίοι αυξάνονται διαρκώς.

Ένα αξιοσημείωτο παράδειγμα αεροδρομίων που αλλάζουν την πολιτική τους προκειμένου να εκμεταλλευτούν πλήρως, αλλά και να ευνοήσουν τη διαρκή αύξηση LCC στο χώρο, αποτελούν το Gatwick στο Λονδίνο και το Malpensa στο Μιλάνο. Αυτά τα αεροδρόμια προσφέρουν, έναντι κάποιας αμοιβής φυσικά, να μεταφέρουν τις αποσκευές των επιβατών που πραγματοποιούν self-help hubbing από τη μία πτήση τους στην επόμενη. Άλλη μία πρακτική που εφαρμόζουν τα παραπάνω αεροδρόμια είναι η ασφαλιστική αποζημίωση σε περίπτωση απώλειας πτήσης. Να σημειωθεί πως ένα μειονέκτημα και ταυτόχρονα αποθαρρυντικός λόγος του self-help hubbing είναι ο κίνδυνος να αργοπορήσει η μία πτήση και κατά συνέπεια ο επιβάτης να χάσει τη δεύτερη. Κάτι τέτοιο δεν αποζημιώνεται από την εταιρεία καθώς η αυτοεξυπηρετούμενη σύνδεση πτήσεων πραγματοποιείται εξ ολοκλήρου με ευθύνη των ίδιων των επιβατών. Άλλο ένα παράδειγμα αεροδρομίου που προσαρμόζει την πολιτική του προκειμένου να επωφεληθεί όσο το δυνατόν περισσότερο από τις συνεχείς αλλαγές πολιτικών των αεροπορικών εταιρειών, είναι το αεροδρόμιο του Ντίσελντορφ, που εφαρμόζει ένα σύστημα ανταποκρίσεων / hubbing που το έχει ονομάσει «Next Generation Hub» και το έχει κατοχυρώσει πνευματικά. Με αυτό το σύστημα, αντί να αρκεστεί στις ήδη συνεργαζόμενες εταιρείες, προσπαθεί να φτιάξει ένα σύμπλεγμα, συνδυάζοντας τις πτήσεις του, ή να βρει νέες, ενδιαφερόμενες εταιρείες, σύμφωνα με τις προτιμήσεις των επιβατών για hubbing. Επομένως, αεροδρόμια σαν τα προαναφερθέντα καταφέρνουν μέσω μικρών αλλαγών να κερδίζουν περισσότερα κέρδη αλλά και να εξυπηρετούν καλύτερα τους επιβάτες που τα προτιμάνε, με συνέπεια να προσελκύουν ακόμα περισσότερες LCC, αυξάνοντας τη δυναμική τους και την ανταγωνιστική τους ικανότητα. (*Pere Suau-Sanchez, Augusto Voltes-Dorta, Hector Rodríguez-Deniz, 2017*)

Ένας επιπλέον λόγος επιτυχίας των αεροδρομίων είναι η συνεχής αναζήτηση νέων συνεργασιών προκειμένου να αυξάνονται οι δραστηριότητες του αερολιμένα αλλά και της ευρύτερης περιοχής που εδρεύει. Αυτό μπορεί να επιτευχθεί με πολλούς τρόπους. Όπως γράφτηκε παραπάνω, υπάρχουν διάφορα κριτήρια με τα οποία οι LCC επιλέγουν συγκεκριμένα αεροδρόμια για να επεκτείνουν τις δραστηριότητές τους. Όμως, υπεύθυνη είναι κάθε φορά η διοίκηση του αεροδρομίου για την τελική υπογραφή της συμφωνίας με μία αεροπορική εταιρεία. Ένας παράγοντας ωστόσο που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι η διαπραγματευτική ικανότητα του κάθε αεροδρομίου. Χαρακτηριστικά, τα μικρότερα, περιφερειακά αεροδρόμια έχουν χαμηλότερη ισχύ και συνεπώς διαπραγματευτική ικανότητα, σε σχέση με τα μεγαλύτερα αεροδρόμια. (*Xavie Fageda, Pere Suau-Sanchez, Keith J.Mason, 2015*)

Βέβαια, έχουν πλεονεκτήματα καθώς ενισχύονται από την τοπική κοινωνία και ταυτόχρονα την ενισχύουν άμεσα, καθώς δημιουργούνται θέσεις άμεσης αλλά και έμμεσης εργασίας, υπάρχει αύξηση επισκεπτών και κατά συνέπεια αύξηση της κινητικότητας της περιοχής. Άλλο ένα βασικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα που έχουν τα μικρότερα αεροδρόμια έναντι

των μεγαλύτερων είναι ότι παίζουν βασικό ρόλο στο μοντέλο λειτουργίας των LCC, το οποίο έχει ως βασικό χαρακτηριστικό την αποφυγή της απευθείας σύγκρουσης με τις FSNC, που στην περίπτωση των αεροδρομίων μεταφράζεται σε προτίμηση κυρίως μικρότερων, περιφερειακών αεροδρομίων, έναντι μεγαλύτερων, όπου υπάρχει η κύρια δραστηριότητα των FSNC. Τα μοντέλα που χρησιμοποιούν κάποιες LCC της Ryanair, EasyJet και Vueling έχουν σαν βασική αρχή τη χρήση περιφερειακών αεροδρομίων, όπου οι χρεώσεις είναι χαμηλότερες, επομένως έχουν μεγαλύτερο περιθώριο κέρδους και μπορούν να προσφέρουν χαμηλότερες, πιο ανταγωνιστικές τιμές. Βέβαια, οι LCC συνεργάζονται και με μεγάλα αεροδρόμια (που συχνά τα συνδέουν με μικρότερα), τα οποία όμως εφαρμόζουν μια διαφορετική πρακτική απέναντι στις εταιρείες χαμηλού κόστους, κατασκευάζοντας νέους τερματικούς σταθμούς ειδικά για αυτές. Παραδείγματα αποτελούν ο τερματικός T3 στο Σαρλ ντε Γκολ στο Παρίσι και το T5 στο JFK της Νέας Υόρκης. Όσον αφορά τα Ελληνικά δεδομένα, ο διεθνής αερολιμένας Αθηνών έχει προβλέψει για τις LCC διαθέτοντας τους το κτήριο του δορυφορικού σταθμού. Εκεί εξυπηρετούνται εταιρείες όπως Ryanair, German Wing, Vueling, EasyJet και άλλες. Ακόμη, είναι εμφανές ότι δίνεται η απαραίτητη προσοχή σε αυτό το κομμάτι, καθώς ο δορυφορικός σταθμός ανακαινίστηκε το 2017 και αυξήθηκε η χωρητικότητά του, προκειμένου να ανταποκριθεί στη γενικότερα αυξημένη κίνηση του αεροδρομίου. (*Frederic Dobruszkes, Moshe Givoni, Timothy Vowles, 2017*), (*aia.gr*)

4.2. Ελληνικά αεροδρόμια



ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ
ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ 2017

ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ	Κίνηση Εσωτερικού			Κίνηση Εξωτερικού			Συνολική Κίνηση		
	2017	2016	%2017/2016	2017	2016	%2017/2016	2017	2016	%2017/2016
Ιανουάριος	430.901	438.315	-1,7%	775.908	654.529	18,5%	1.206.809	1.092.844	10,4%
Φεβρουάριος	440.259	450.527	-2,3%	685.075	619.767	10,5%	1.125.334	1.070.294	5,1%
Μάρτιος	501.473	511.686	-2,0%	879.036	776.487	13,2%	1.380.509	1.288.173	7,2%
Απρίλιος	526.326	528.783	-0,5%	1.117.161	945.969	18,1%	1.643.487	1.474.752	11,4%
Μάιος	636.834	649.400	-1,9%	1.237.244	1.151.082	7,5%	1.874.078	1.800.482	4,1%
Ιούνιος	733.990	687.074	6,8%	1.442.131	1.269.992	13,6%	2.176.121	1.957.066	11,2%
Ιούλιος	843.976	796.623	5,9%	1.718.569	1.579.022	8,8%	2.562.545	2.375.645	7,9%
Αύγουστος	824.322	798.454	3,2%	1.723.526	1.568.147	9,9%	2.547.848	2.366.601	7,7%
Σεπτέμβριος	754.874	725.650	4,0%	1.545.356	1.406.896	9,8%	2.300.230	2.132.546	7,9%
Οκτώβριος	697.053	588.090	18,5%	1.350.655	1.185.781	13,9%	2.047.708	1.773.871	15,4%
Νοέμβριος	479.448	486.146	-1,4%	966.689	846.580	14,2%	1.446.137	1.332.726	8,5%
Δεκέμβριος	452.848	490.184	-7,6%	972.812	861.814	12,9%	1.425.660	1.351.998	5,4%
Σύνολο	7.322.304	7.150.932	2,4%	14.414.162	12.866.066	12,0%	21.736.466	20.016.998	8,6%

Πίνακας 1 Επιβατική κίνηση εσωτερικού-εξωτερικού Διεθνή αερολιμένα Αθηνών για το 2016-2017, Πηγή: aia.gr

Είναι εμφανές και στον παραπάνω πίνακα ότι το «Ελευθέριο Βενιζέλος», παρουσιάζει συνολικά ανοδική πορεία των δραστηριοτήτων κατά τα τελευταία δύο έτη (2016-2017). Ωστόσο, φαίνεται πως είχε μεγαλύτερη αύξηση των δραστηριοτήτων του στις κινήσεις εξωτερικού (1,6 εκατομμύρια επιβάτες) σε σχέση με τις κινήσεις εσωτερικού (172 χιλιάδες). Μπορεί κανείς να συμπεράνει πως το κομμάτι των εσωτερικών πτήσεων είναι χαμηλότερο και έχει μειωμένους, αλλά αισιόδοξους ρυθμούς ανάπτυξης. Βέβαια, σύμφωνα με πηγές του αερολιμένα, ο χαμηλός αριθμός επιβατικής κίνησης οφείλεται στο μειωμένο αριθμό προσφερόμενων θέσεων από τις αεροπορικές εταιρείες τους χειμερινούς μήνες.

Παρά την απόδοσή του, το «Ελευθέριος Βενιζέλος» αντιμετωπίζει, όπως και τα περισσότερα αεροδρόμια στον κόσμο, προβλήματα κατά την υψηλή περίοδο τουριστικής δραστηριότητας, λόγω της αυξημένης κίνησης που πρέπει να εξυπηρετηθεί από τον αερολιμένα. Δηλαδή, υπάρχει το ζήτημα της εποχικότητας, όπως και σε αρκετά αεροδρόμια στον κόσμο. Τώρα, όσον αφορά το κομμάτι του συγκεκριμένου αεροδρομίου, γίνεται ευθέως αντιληπτό κοιτάζοντας τους μήνες Μάιο, Ιούνιο, Ιούλιο, Αύγουστο, Σεπτέμβριο και Οκτώβριο. Από εκεί φαίνεται και η ελληνική τουριστική σεζόν, όπως και η κορύφωσή της, κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο. Αξιοσημείωτο είναι πως για το έτος 2017 ο αερολιμένας κατέγραψε αύξηση ρεκόρ, φτάνοντας τα 21,7 εκατομμύρια επιβάτες, που ως επί των πλείστων είναι αποτέλεσμα της αύξησης της κίνησης του εξωτερικού.

Σε Ευρωπαϊκό επίπεδο (Ευρώπη των 28), σύμφωνα με τη EUROSTAT, το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» ήταν στην 22^η θέση από τα 146 που συμπεριελήφθησαν.

Rank	Country	Airport	Total air transport (in 1000 passengers)	of which			Growth of total air transport 2015-2016 (%)	Total number of passenger flights (in 1000)	Growth of total number of flights 2015-2016 (%)
				National air transport	International intra-EU-28 air transport	International extra-EU-28 air transport			
1	UK	London/Heathrow	75 672	4 645	26 257	44 770	1.0	471	0.2
2	FR	Paris/Charles de Gaulle	65 849	6 055	26 040	33 755	0.3	444	0.9
3	NL	Amsterdam/Schiphol	63 550	0.5	37 890	25 659	9.3	467	6.2
4	DE	Frankfurt/Main	60 669	6 943	25 211	28 514	-0.4	435	-0.9
5	ES	Madrid/Barajas	49 178	14 133	21 585	13 460	6.2	354	1.5
6	ES	Barcelona/El Prat	43 750	11 789	24 837	7 124	11.0	293	6.7
7	UK	London/Gatwick	43 143	3 870	28 317	10 956	7.2	277	5.6
8	DE	München	42 159	9 593	20 709	11 858	3.2	375	3.9
9	IT	Roma/Fiumicino	41 569	12 470	17 991	11 108	3.3	310	-0.2
10	FR	Paris/Orly	31 238	14 143	10 795	6 300	5.3	235	1.5
11	DK	Copenhagen/Kastrup	28 946	1 880	19 123	7 944	9.2	254	4.6
12	IE	Dublin	27 709	82	23 299	4 328	11.2	200	8.5
13	ES	Palma De Mallorca	26 230	5 803	19 179	1 248	10.6	186	11.1
14	UK	Manchester	25 598	2 295	16 477	6 827	10.9	184	12.2
15	SE	Stockholm/Arlanda	24 698	5 275	13 776	5 647	6.7	220	3.7
16	UK	London/Stansted	24 317	2 051	20 997	1 269	8.0	153	5.6
17	DE	Düsseldorf	23 497	4 476	11 933	7 088	4.7	209	3.2
18	AT	Wien/Schwechat	23 318	509	15 405	7 405	2.5	220	-0.1
19	PT	Lisboa	22 463	3 068	13 941	5 453	11.7	178	10.5
20	BE	Brussels/National	21 769	2	15 362	6 406	-6.4	192	-7.5
21	DE	Berlin/Tegel	21 245	7 769	9 596	3 880	1.2	179	1.1
22	EL	Athina/Eleftherios Venizelos	20 009	7 157	8 959	3 892	10.6	176	8.4
23	IT	Milano/Malpensa	19 312	2 693	9 926	6 692	4.7	150	4.0
24	FI	Helsinki/Vantaa	17 181	2 679	10 443	4 059	4.6	157	-0.5
25	ES	Malaga/Costa del Sol	16 620	2 274	12 982	1 363	15.7	115	13.5
26	DE	Hamburg	16 191	5 339	7 866	2 985	3.9	143	1.4
27	UK	London/Luton	14 642	1 043	12 132	1 467	19.4	101	18.0
28	CZ	Praha/Ruzyně	12 990	36	9 332	3 622	9.5	126	6.5
29	PL	Warszawa/Chopina	12 848	1 424	7 989	3 435	14.5	142	8.7
30	FR	Nice/Côte d'Azur	12 422	4 440	5 754	2 229	3.4	146	5.1
37	HU	Budapest/Liszt Ferenc Intern	11 383	0	9 204	2 179	11.3	84	4.7
39	RO	Bucuresti/Henri Coanda	10 979	873	8 487	1 619	18.4	99	12.4
57	CY	Larnaka	6 628	0	3 840	2 788	24.7	50	26.9
64	LV	Riga	5 385	1.6	3 943	1 440	4.6	62	-0.9
69	MT	Luqa	5 080	0.3	4 648	432	10.0	36	4.7
73	BG	Sofia	4 964	157	4 068	739	22.4	44	18.7
87	LT	Vilnius	3 811	0.4	2 820	991	14.3	37	6.8
94	LU	Luxembourg	2 984	0.7	2 686	298	12.5	47	11.1
102	HR	Zagreb/Pleso	2 757	444	1 642	670	7.0	35	4.6
118	EE	Lennart Meri Tallinn	2 215	17	1 763	435	2.5	32	0.4
132	SK	Bratislava/M.R. Stefanik	1 746	19	1 444	283	12.2	15	12.6
146	SI	Ljubljana/Brnik	1 404	0	857	547	-2.2	21	-0.9

Source: Eurostat (online data code: avia_paoa)

Πίνακας 2 Κορυφαία αεροδρόμια στην Ευρώπη για το έτος 2016, σύμφωνα με τον αριθμό των επιβατών που μεταφέρθηκαν

Όπως φαίνεται, τα πρώτα 10 αεροδρόμια στη λίστα είναι τα μεγάλα Hub της Ευρώπης αλλά και παγκόσμια, για αυτό εξηγείται και ο ιδιαίτερα αυξημένος αριθμός επιβατών που εξυπηρετούν. Βέβαια, παρατηρεί κανείς πως ο αερολιμένα Αθηνών κατέχει αρκετά καλή θέση και συναγωνίζεται ευθέως αερολιμένες μεγαλύτερων χωρών, όπως το Μιλάνο, το Τέγκελ, τη Κόστα ντελ Σολ, κ.α. Βέβαια, κάποια από αυτά τα αεροδρόμια υπάρχουν σε πόλεις ή χώρες όπου υπάρχουν και άλλα αεροδρόμια, όπως για παράδειγμα το Τέγκελ στο Βερολίνο, με 21 εκατομμύρια κινήσεις επιβατών, υπάρχει μαζί με το αεροδρόμιο της Φρανκφούρτης, όπου σημειώνονται 60 εκατομμύρια κινήσεις επιβατών. Σε κάθε περίπτωση, το «Ελευθέριος Βενιζέλος» έχει αποτελέσματα καλύτερα από κάθε άλλη χρονιά από την αρχή της λειτουργίας του, σε σημείο που πλέον να συμπεριλαμβάνεται στα κυριότερα της Ευρώπης. Επομένως, για να αυξηθεί η ανταγωνιστικότητά του, καλό θα ήταν να βρεθούν

λύσεις που θα το καταστήσουν ακόμα πιο αποδοτικό, λύνοντας προβλήματα όπως η εποχικότητα που προαναφέρθηκε. Προκειμένου να βρεθεί μια συμφέρουσα λύση, το καλύτερο θα ήταν να βρεθούν οι γενεσιουργές αιτίες που υπάρχουν.

Σε αυτό το πρόβλημα συμβάλλουν οι μη προγραμματισμένες πτήσεις (charter), που συνήθως καταφθάνουν εκτός των συμφωνημένων ωραρίων, με συνέπεια η άφιξη του να συμπίπτει με τις προγραμματισμένες, τακτικές, πτήσεις. Επομένως, δημιουργείται συμφόρηση στον αεροδιάδρομο με συνέπεια να δημιουργείται πρόβλημα και με τη ροή των επιβατών. Αξίζει να σημειωθεί πως όσο μεγαλύτερος είναι ο αεροδιάδρομος, τόσο ευκολότερα εξυπηρετείται η ροή των επιβατών. Το «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι ένα εκ των δύο ελληνικών αεροδρομίων που διαθέτουν δύο αεροδιαδρόμους, με το άλλο να είναι το αεροδρόμιο «Μακεδονία» στη Θεσσαλονίκη. (aia.gr)

4.3. Περιφερειακά αεροδρόμια

Βέβαια, στην Ελλάδα υπάρχουν αρκετά αεροδρόμια που εξυπηρετούν και αυτά τη διαρκώς αυξανόμενη τουριστική κίνηση. Σύμφωνα με την Υ.Π.Α (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας), που είναι και ο αρμόδιος ρυθμιστικός φορέας, υπάρχουν 39 λειτουργικά αεροδρόμια συνολικά σε όλη την Ελλάδα:

A/A	ΟΝΟΜΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ	A/A	ΟΝΟΜΑ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ
1	Αθηνών "Ελ.Βενιζέλος"-	21	Κοζάνης-kozani.....
2	Αγχιάλου(Βόλου) -Aghialos(Volos)	22	Κυθήρων-Kythira.....
3	Ακτιου (Πρεβέζης)- Aktio	23	Κώ-koz.....
4	Αλεξανδούπολης-Alexandroupoli	24	Λέρου-Ieros....
5	Αράξου- Araxos....	25	Λήμνου-Iimnos.....
6	Αστυπάλαιας-Astypalea..	26	Μήλου-Milos....
7	Ζακύνθου - Zakynthos....	27	Μυκόνου-Mykonos...
8	Ηρακλείου -Iraklio....	28	Μυτιλήνης-Mytilini....
9	Θεσσαλονίκης - Thessaloniki	29	Νάξου-Naxos....
10	Ικαρίας -Icaria.....	30	Πάρου-Paros....
11	Ιωαννίνων -Ioannina.....	31	Ρόδου-Rodos....
12	Καβάλας -Kavala.....	32	Σάμου-Samos....
13	Καλαμάτας-Kalamata.....	33	Σαντορίνης-Santorini....
14	Κάλυμνος-Kalimnos....	34	Σητείας-Sitia....
15	Καρπάθου-Karpathos....	35	Σκιάθου-Skiathos....
16	Κάσου-Kassos....	36	Σκύρου-Skyros...
17	Καστελλορίζου-Kastellorizo...	37	Σύρου-Syros...
18	Καστοριάς-Kastoria....	38	Χανίων-Chania...
19	Κερκύρας-Kerkyra....	39	Χίου-Chios....
20	Κεφαλληνίας-Kefallinia....		

Πίνακας 3 Αερολιμένες εσωτερικού και εξωτερικού, 2016 Πηγή: Υ.Π.Α

Όπως είναι εμφανές και στον πίνακα, υπάρχει ένα δίκτυο αεροδρομίων ικανό να εξυπηρετήσει σχεδόν ολόκληρη τη χώρα. Για να γίνει αυτό καλύτερα αντιληπτό, μπορεί κανείς να επισκεφθεί τον ιστότοπο της Υ.Π.Α, όπου υπάρχουν οι αερολιμένες τοποθετημένοι στο χάρτη:



Εικόνα 1 Χάρτης αερολιμένων στην [ιστοσελίδα της Υ.Π.Α](#)

Τώρα, όπως είναι εμφανές, υπάρχει ένας διαχωρισμός σε τρεις κατηγορίες:

1. Κρατικοί διεθνών συγκοινωνιών: Περιλαμβάνονται 15 αερολιμένες
2. Κρατικοί εσωτερικών συγκοινωνιών: Περιλαμβάνονται 25 αερολιμένες
3. Δημοτικοί αερολιμένες: Περιλαμβάνονται 4 αερολιμένες

Βέβαια, θα παρατηρήσει κανείς πως αν αθροιστεί ο αριθμός των αεροδρομίων, το αποτέλεσμα δεν είναι 39 όπως προαναφέρθηκε, αλλά 44. Αυτό συμβαίνει γιατί στην ιστοσελίδα της Υ.Π.Α περιλαμβάνονται και αερολιμένες οι οποίοι χαρακτηρίζονται τελούν υπό καθεστώς αναστολής λειτουργίας και αυτοί είναι: κρατικός αερολιμένας Αγρινίου, κρατικός αερολιμένας Σπάρτης, κρατικός αερολιμένας Ανδραβίδας και κρατικός αερολιμένας Καστελλίου. Επιπλέον, στους κρατικούς αερολιμένες εσωτερικών συγκοινωνιών συμπεριλαμβάνεται και η μονάδα εξυπηρέτησης αεροσκαφών γενικής αεροπορίας (Μ.Ε.Γ.Α.Π) που εδρεύει στην περιοχή Πάχη, στα Μέγαρα Αττικής, από την οποία δεν πραγματοποιούνται εμπορικές πτήσεις, αλλά έχει επικουρικό ρόλο στο έργο της αεροπορίας, φιλοξενώντας σχολές εκπαίδευσης και εταιρείες γενικής αεροπορίας καθώς και τις αερολέσχες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο : ΙΔΙΩΤΙΚΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

Παρακάτω, θα γίνει αναφορά στο θεωρητικό και πρακτικό πλαίσιο των ιδιωτικοποιήσεων σαν παγκόσμιο φαινόμενο, όπως αναφορά θα γίνει και στα ελληνικά αεροδρόμια σε σχέση με τις ιδιωτικοποιήσεις και τις επικείμενες αλλαγές που θα λάβουν χώρα. Τέλος, θα αναφερθούν παραδείγματα αεροδρομίων και διεθνείς έρευνες του φαινομένου.

Παραπάνω, η Υ.Π.Α κάνει λόγο για κρατικούς αερολιμένες και δημοτικούς. Ωστόσο, αρκετοί από τους αερολιμένες που αναφέρονται ως «Κρατικοί» και «Δημοτικοί» έχουν περάσει σε στάδιο ιδιωτικοποίησης. Οι ιδιωτικοποιήσεις, ή αλλιώς αποκρατικοποιήσεις, δεν είναι κάτι καινούργιο στα παγκόσμια αεροπορικά δεδομένα. Μάλιστα, η πρώτη παγκόσμια, μεγάλης κλίμακας ιδιωτικοποίηση έλαβε χώρα στο Ηνωμένο Βασίλειο το 1984. Από εκείνη τη χρονική στιγμή και έπειτα, το φαινόμενο επεκτάθηκε σε ολόκληρο τον κόσμο, με όλο και περισσότερες ευρωπαϊκές και μη χώρες να επιλέγουν αυτή τη λύση για τα προβλήματα διαχείρισης που αντιμετώπιζαν τα εγχώρια αεροδρόμια. Πλέον, σε μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε από την A.C.I–Europe (Airports Council International)³ το 2010, βρέθηκε ότι το 13% των αεροδρομίων στην Ευρώπη ήταν δημόσια, ενώ το 9% ήταν πλήρως ιδιωτικοποιημένα. Ακόμη, η περισσότερη αεροπορική μετακίνηση επιβατών πραγματοποιούνταν από αερολιμένες πλήρως ή μερικώς ιδιωτικοποιημένους. Σε γενικά πλαίσια, οι μαζικές αποκρατικοποιήσεις άρχισαν στα τέλη της δεκαετίας του 1980 στο Ηνωμένο Βασίλειο εν συνεχεία κυριάρχησαν στην ανατολική Ευρώπη κατά τη δεκαετία του 1990. Σε αυτό το γεγονός βέβαια συνέβαλε και η πτώση του κομμουνιστικού καθεστώτος. Όσον αφορά τις Η.Π.Α, οι ιδιωτικοποιήσεις ανέκαθεν ήταν πιο συνηθισμένο φαινόμενο. Εκεί θεωρούνται σαν μία μορφή leasing, όπου στόχο έχει την ανάπτυξη ενός project υποδομών αμοιβαίου καλού, για αυτό και ονομάζονται Public-Private Partnership.

Σε γενικές γραμμές, θεωρείται πως οι ιδιωτικοποιήσεις αυξάνουν την κινητοποίηση προκειμένου να αυξηθεί η αποδοτικότητα. Επιπλέον, εισάγουν μια πιο εμπορικά προσανατολισμένη διοίκηση αλλά και αυξάνουν την ανταγωνιστικότητα των τιμών. Άλλο ένα όφελος προς το δημόσιο είναι ότι τα υφιστάμενα χρέη αλλά και τα μελλοντικά επιχειρηματικά ρίσκα επιβαρύνουν μόνο την ιδιωτική εταιρεία.

Βέβαια, πολλοί ανησυχούν πως οι αποκρατικοποιήσεις θα δημιουργήσουν μακροπρόθεσμα ένα ιδιωτικό μονοπώλιο, το οποίο θα επιφυλάσσει υψηλές χρεώσεις αλλά και χαμηλής ποιότητας υπηρεσίες. Αυτό θα οφείλεται στο γεγονός ότι οι ιδιωτικές επιχειρήσεις έχουν σαν κοινή πρακτική να πραγματοποιούν περικοπές σε διάφορους τομείς προκειμένου να αυξηθεί το κέρδος. Αυτού το είδους οι περικοπές μπορούν ακόμη να επιβαρύνουν τους εργαζόμενους, καθώς υπάρχουν πιθανότητες να επιδεινωθούν οι συνθήκες εργασίας όσων αφορά τους τομείς της υγείας αλλά και της ασφάλειας.

³ Ο οργανισμός A.C.I–Europe ιδρύθηκε το 1991 και είναι ένας Ευρωπαϊκός εμπορικός σύνδεσμος ο οποίος έχει δημιουργηθεί για να προωθεί τα συμφέροντα των αεροδρομίων. Στο ενεργητικό του έχει περισσότερες από 600 εταιρείες διαχείρισης αερολιμένων όλων των μεγεθών σε 58 Ευρωπαϊκές χώρες, οι οποίες περιλαμβάνουν πάνω από το 90% της εμπορικής εναέρια κίνησης στην Ευρώπη. Επιπροσθέτως, τα μέλη του υποδέχονται πάνω από 2 δισεκατομμύρια επιβάτες και 23 εκατομμύρια κινήσεις αεροσκαφών συνολικά κάθε έτος από το 1990.

Πηγή: aci-europe.org

Η Α.Σ.Ι που αναφέρθηκε προηγουμένως, διαχωρίζει τις αποκρατικοποιήσεις σε πέντε κατηγορίες, με βάση το καθεστώς ιδιοκτησίας:

1. Δημόσια εταιρεία διαχείρισης των αερολιμένων σαν μέρος της διοίκησης
2. Το δημόσιο να έχει στην κατοχή του την πλειοψηφία των μετοχών της ιδιωτικής εταιρείας που διαχειρίζεται τον αερολιμένα
3. Ιδιωτική εταιρεία να κατέχει την πλειοψηφία των μετοχών της εταιρείας διαχείρισης του αερολιμένα
4. Πλήρως ιδιωτικοποιημένες εταιρείες διαχείρισης αερολιμένων
5. Δημόσιες εταιρείες διαχείρισης αερολιμένων με μορφή και τρόπο λειτουργίας παρόμοιο με αυτόν των ιδιωτικών εταιρειών.

Στις αναπτυσσόμενες χώρες, η πιο συνηθισμένη πρακτική είναι η παραχώρηση του αεροδρομίου για προκαθορισμένο χρονικό διάστημα. Αυτό συμβαίνει για δύο λόγους:

Α) Άμεση ανάγκη για επέκταση και εκσυγχρονισμό: Πολλές φορές, λόγω της βραδυκίνησης γραφειοκρατίας αλλά και το μη αποδοτικό χαρακτήρα γενικότερα, που χαρακτηρίζει το δημόσιο, τυχαίνει αεροδρόμια να έχουν προοπτικές ανάπτυξης, αν και εφόσον εκσυγχρονιστούν για να καλύπτουν τις σύγχρονες ανάγκες, και αυτό να μην γίνεται αντιληπτό από τον κρατικό μηχανισμό ή να γίνεται όντως αντιληπτό αλλά να μην είναι εφικτό λόγω οικονομικών ή άλλων δυσκολιών, επομένως δημιουργείται ο δεύτερος λόγος παρακάτω.

Β) Έλλειψη πόρων από την κυβέρνηση και τους δημόσιους οργανισμούς: Αυτό συμβαίνει όταν ένα κράτος αντιμετωπίζει οικονομικές δυσκολίες, επομένως πρέπει να πραγματοποιήσει ορισμένες περικοπές και σε αυτό το πλαίσιο θίγεται η συντήρηση ή η ανάπτυξη των αερολιμένων, που αναλόγως τις συνθήκες βεβαίως, δεν είναι μια καλή στρατηγική κίνηση, διότι τα αεροδρόμια είναι παραγωγικά μέσα που μπορεί να οδηγήσουν στην ανάπτυξη.

Κατά γενική ομολογία, το δημόσιο συνεχίζει να έχει στην κατοχή του ένα μέρος από την κυριότητα του αεροδρομίου και δεν το παραχωρεί 100% στις ιδιωτικές εταιρείες για τη διαχείρισή του. Να σημειωθεί πως αυτός ο τρόπος ιδιωτικοποίησης είναι ο δημοφιλέστερος μεταξύ των ευρωπαϊκών αεροδρομίων.

Τώρα, από τεχνικής άποψης και λόγω της φύσεως και τρόπου λειτουργίας της αεροπορικής βιομηχανίας, υπάρχουν δύο κυρίαρχες αιτίες που οδηγούν τις εκάστοτε κυβερνήσεις στο να αποκρατικοποιήσουν τα κρατικά αεροδρόμια:

- i. **Τα αεροδρόμια δεν μπορούν να ανταποκριθούν πλέον στον ολοένα αυξανόμενο φόρτο εργασίας.** Επομένως, στρέφονται στον ιδιωτικό τομέα για εξασφάλιση πόρων, προκειμένου να μπορέσουν να αυξήσουν υλικοτεχνικά το ενεργητικό τους και να αυξήσουν μακροπρόθεσμα την απόδοσή τους, κάνοντας πάντα χρήση των νέων υποδομών.
- ii. **Αρκετά αεροδρόμια έχουν αποδείξει πως μπορούν να λειτουργούν αποδοτικότερα σαν αυτόνομες ιδιωτικές εταιρείες.** Αυτό συμβαίνει γιατί ο παγκόσμιος κλάδος της

αεροπορίας παρουσιάζει μεγάλη δυναμική και παράλληλα είναι εξαιρετικά ανταγωνιστικός. Επομένως, προκειμένου να μπορεί ένας αερολιμένας να ακολουθήσει τα διεθνή πρότυπα και να μπορέσει να πετύχει, το καλύτερο που έχει να κάνει, δεδομένου ότι έχει μη ικανοποιητική αποδοτικότητα και πάσχει από πάγια διοικητικά προβλήματα ή δυσκολίες εξασφάλισης των απαραίτητων πόρων, είναι να ιδιωτικοποιηθεί και να λειτουργήσει στα πρότυπα ιδιωτικής εταιρείας, προκειμένου να αυξηθεί η κινητοποίηση και η ανταγωνιστικότητα και να υλοποιήσει τους στόχους του υιοθετώντας ένα εταιρικό (corporate) προφίλ.

Σύμφωνα με την έρευνα «The objectives and outcomes of airport privatization» της Anne Graham το 2011, οι ερευνητές, στην πλειοψηφία τουλάχιστον, σε έρευνες με παρόμοια θεματολογία, κατέληξαν στον συμπέρασμα πως οι ιδιωτικοποιήσεις κατάφεραν να μετατρέψουν το δημόσιο μονοπώλιο σε ιδιωτικό. Κάτι που φυσικά είχε πληθώρα αρνητικών επιπτώσεων στους επιβάτες, όπως, εκτός των άλλων, πτώση της ποιότητας των υπηρεσιών που προηγουμένως παρέχονταν σε σαφώς καλύτερο επίπεδο αλλά και αυξήσεις στις χρεώσεις. Συμπερασματικά λοιπόν, οι προηγούμενοι ερευνητές κατέληξαν στο συμπέρασμα πως το κράτος οφείλει να δημιουργήσει και να εφαρμόσει κατάλληλα νομικά ρυθμιστικά πλαίσια, προκειμένου να επωφελούνται όλοι από τις αποκρατικοποιήσεις και να μην λαμβάνουν χώρα κερδοσκοπικές τακτικές.

Γενικά, η έρευνα καταλήγει πως τα ευρήματα από τα αεροδρόμια ήταν ανάμεικτα όσον αφορά την απόδοση των δημοσίων αερολιμένων έναντι των ιδιωτικοποιημένων. Ενδεικτικά, ο Vogel ο οποίος το 2006 ανέλυσε 35 ευρωπαϊκά αεροδρόμια για την περίοδο 1990-2000, κατέληξε στο συμπέρασμα πως τα μερικώς ή πλήρως ιδιωτικοποιημένα αεροδρόμια είχαν πιο αυξημένους δείκτες αποδοτικότητας σε σχέση με τα δημόσια. Ο Vogel το αιτιολόγησε λέγοντας πως εστίασε σε κυριότερα σύμφωνα με εκείνον χαρακτηριστικά, όπως η αποδοτικότητα λειτουργίας, η δομή κεφαλαίου και η αξιοποίηση περιουσιακών στοιχείων. Ο Hooper, ο οποίος πραγματοποίησε την έρευνά του το 2002 σε χώρες εκτός των ευρωπαϊκών, όπως Κίνα, Μαλαισία και Ινδία, συμπέρανε πως σε αυτές τις αγορές, οι αποκρατικοποιήσεις έχουν ως κυριότερο στόχο τη ρευστοποίηση κεφαλαίων και πως οι αρμόδιες κυβερνήσεις γνώριζαν τους μονοπωλιακούς κινδύνους που επεφύλασσαν αυτές οι συμφωνίες, αλλά συναίνεσαν στο εγχείρημα πάραυτα, χωρίς να προβούν στη δημιουργία των απαραίτητων ρυθμιστικών πλαισίων.

Βέβαια, υπήρχαν πολλοί παράγοντες που ελήφθησαν υπόψη στα συμπεράσματα, όπως ότι συγκεκριμένες γεωγραφικές περιοχές ή χώρες είχαν αύξηση της απόδοσης σε σχέση με άλλες. Κάθε επιμέρους αγορά έχει τις δικές της ιδιαιτερότητες και κινδύνους, που καλό θα ήταν να ληφθούν υπόψη στις συμφωνίες των ιδιωτικοποιήσεων, προκειμένου να εφαρμόζεται κάθε φορά ένα μοντέλο διαχείρισης ειδικά διαμορφωμένο για την κάθε χώρα και αερολιμένα και να μην εφαρμόζονται απευθείας μοντέλα που λειτούργησαν σε άλλες χώρες του εξωτερικού.

5.1. Ιδιωτικοποιήσεις αερολιμένων στην Ελλάδα

Όπως έγινε αναφορά και προηγουμένως, το παγκόσμιο κύμα των ιδιωτικοποιήσεων δεν έχει αφήσει την Ελλάδα ανέπαφη. Συγκεκριμένα, η ελληνική κυβέρνηση υπέγραψε στις 14 Δεκεμβρίου του 2015 συμφωνία όπου αποφασίστηκε η παραχώρηση της διαχείρισης 14 δημοσίων αεροδρομίων στη Fraport Greece, η οποία λειτουργεί ως θυγατρική της Fraport AG, που είναι παγκόσμια εταιρεία διαχείρισης αερολιμένων, γερμανικών συμφερόντων. Οι μέτοχοι της Fraport Greece σύμφωνα με αναφορά της για το λογιστικό έτος είναι η Fraport AG με ποσοστό 73,40%, η κυπριακών συμφερόντων εταιρεία διαχείρισης αερολιμένων SLENTEL LIMITED με ποσοστό ιδιοκτησίας 16,60% και τέλος η MARGUERITE⁴ 10%. (Fraport.gr)

Στόχος της Fraport Greece, σύμφωνα πάντα με την εταιρεία, είναι να εκσυγχρονίσει και να αναβαθμίσει τις υποδομές των αεροδρομίων, να εκπαιδεύει συνεχώς το προσωπικό στελέχωσης αλλά και να επιτρέψει την ανάπτυξη των τοπικών οικονομιών μέσω προγραμμάτων και συνεργασίας. Από τεχνικής άποψης, η εταιρεία έχει δεσμευτεί να επενδύσει μέχρι το 2021 το ποσό των 400 εκατομμυρίων ευρώ, ενώ μέχρι το τέλος της περιόδου παραχώρησης (40 χρόνια μετά), υποστηρίζει πως θα πραγματοποιηθούν επενδύσεις ύψους ενός δισεκατομμυρίου ευρώ. Ακόμη, στόχος της είναι τα αεροδρόμια να γίνουν τύπου C σύμφωνα με τα νέα LoS⁵ (Level of Service) της IATA. (Fraport-greece.com)

Αυτή τη στιγμή έχει στον κύκλο δραστηριοτήτων της 14 ελληνικά αεροδρόμια, συγκεκριμένα στις τοποθεσίες: Άκτιο, Ζάκυνθος, Θεσσαλονίκη, Καβάλα, Κέρκυρα, Κεφαλονιά, Κως, Λέσβος, Μύκονος, Ρόδος, Σάμος, Σαντορίνη, Σκιάθος και Χανιά. Μπορεί κανείς να δει τα πλάνα που έχει για το κάθε αεροδρόμιο με μια επίσκεψη στη σελίδα της εταιρείας. Εκεί, υπάρχει κατάλογος με τα περιφερειακά αεροδρόμια και τα έργα που σκοπεύει να πραγματοποιήσει προκειμένου τα αεροδρόμια να είναι πιο αποδοτικά και ανταγωνιστικά. (Fraport-greece.com)

Ενδεικτικά, στον αερολιμένα Θεσσαλονίκης «Μακεδονία», όπου θα γίνουν και οι περισσότερες εργασίες σε σχέση με τους υπόλοιπους αερολιμένες, τα έργα βελτίωσης που θα πραγματοποιηθούν σύμφωνα με το πλάνο της εταιρείας είναι αναδιοργάνωση του χώρου

⁴ Η MARGUERITE (πλήρης ονομασία «Marguerite Airport Greece S.A.R.L») είναι μία ευρωπαϊκή εταιρεία επενδύσεων από το Ευρωπαϊκό Ταμείο Marguerite I που συστάθηκε το 2010 με την υποστήριξη μεγάλων ευρωπαϊκών χρηματοπιστωτικών ιδρυμάτων, με κεφάλαια ύψους 710 εκατομμύρια ευρώ. Στόχος του είναι οι επενδύσεις υποδομών σε χώρες στην Ευρωπαϊκή ένωση σε τομείς όπως μεταφορές, ενέργεια, ανανεώσιμες πηγές ενέργειας και άλλα. Πλέον, η προσπάθεια συνεχίζεται και με το πρόγραμμα Marguerite II. Αυτή τη στιγμή η εταιρεία έχει 20 επενδύσεις ύψους τουλάχιστον 700 εκατομμυρίων ευρώ σε 13 χώρες της Ευρώπης, ανάμεσά τους και της Κροατίας, όπου έχει επενδύσει στο Αεροδρόμιο του Ζάγκρεμπ.

Πηγή: marguerite.com

⁵ Η IATA και ο A.C.I έχουν δημιουργήσει τα επίπεδα εξυπηρέτησης / υπηρεσιών ή αλλιώς Level of Service, τα οποία είναι επίπεδα όπου κατηγοριοποιούνται οι υπηρεσίες των αεροδρομίων που προσφέρονται. Συγκεκριμένα, έχουν προκαθοριστεί κάποια επίπεδα υπηρεσιών από τη παραπάνω σύμπραξη οργανισμών και τα αεροδρόμια που πληρούν τις προδιαγραφές χαρακτηρίζονται Optimal / καταλληλότερα. Μεγέθη που μετρώνται είναι ο χρόνος αναμονής για έλεγχο διαβατηρίου, τετραγωνικά μέτρα αεροδρομίου ανά επιβάτη, χρόνος και τύπος check-in (self-service ή σε γκισέ), χρόνος αναμονής αποσκευών κλπ. Ο τύπος C που αναφέρθηκε έχει και αυτός συγκεκριμένες προδιαγραφές, όπως 1,7 τ.μ ανά επιβάτη στο χώρο παραλαβής αποσκευών, 1,2 τ.μ στο χώρο check-in κλπ. Πηγές: (iata.com), (mit.edu.com)

στάθμευσης των αεροσκαφών, δημιουργία νέου τερματικού σταθμού, επέκταση τερματικού σταθμού κατά 30.988 m² και δημιουργία νέας πρόσβασης, ανακαίνιση του υπάρχοντος τερματικού σταθμού, δημιουργία νέου πυροσβεστικού σταθμού, επέκταση της εγκατάστασης επεξεργασίας λυμάτων ή σύνδεση με το δημοτικό δίκτυο, εγκατάσταση συστήματος «HBS inline screening»⁶ για τον έλεγχο των αποσκευών, ανακαίνιση του οδοστρώματος στους χώρους προσγείωσης-απογείωσης-στάθμευσης αεροσκαφών, 47% αύξηση των σταθμών Check-in (από 30 σε 44), 75% αύξηση των ζωνών παραλαβής αποσκευών (από 4 σε 7), 50% αύξηση του συνολικού αριθμού πυλών (από 16 σε 24) και διπλασιασμός των σημείων ασφαλείας και ελέγχου του αεροδρομίου (από 6 σε 12).

Άλλο ένα κομβικό αεροδρόμιο, λόγω της τοποθεσίας του και της υψηλής τουριστικής κίνησης που εξυπηρετεί, είναι το αεροδρόμιο της Μυκόνου, όπου και σε αυτό θα πραγματοποιηθούν σημαντικά έργα. Εν συντομία, είναι τα εξής: Επέκταση και αναδιαμόρφωση του τερματικού σταθμού, συγκεκριμένα 50% αύξηση της συνολικής έκτασης του αεροσταθμού σε 13.350 m² με την ανέγερση νέου τμήματος αεροσταθμού, 33% αύξηση των σταθμών Check-in (από 12 σε 16), δημιουργία νέου πυροσβεστικού σταθμού, αναδιοργάνωση του χώρου στάθμευσης των αεροσκαφών, 17% αύξηση του συνολικού αριθμού πυλών (από 6 σε 7) και τέλος 25% αύξηση των σημείων ασφαλείας και ελέγχου του αεροδρομίου (από 4 σε 5).

Ακόμα, στην έρευνα συμπεριλήφθηκε ο αερολιμένας Λέσβου «Οδυσσέας Ελύτης», καθώς είναι ένα ουδέτερο, μέσο αεροδρόμιο χωρίς ιδιαίτερα υψηλή κίνηση. Σύμφωνα λοιπόν με τη Fraport Greece, στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο θα λάβουν χώρα οι παρακάτω βελτιώσεις: Δημιουργία νέου τερματικού Σταθμού αλλά και νέου πυροσβεστικού σταθμού, 29% αύξηση των σταθμών Check-in (από 7 σε 9), τοποθέτηση νέας εγκατάστασης επεξεργασίας λυμάτων, σύσταση νέου χώρου στάθμευσης αεροσκαφών και 185% αύξηση της συνολικής έκτασης του αεροδρομίου σε 7.185m².

Τα τρία παραπάνω αεροδρόμια επιλέχθηκαν προκειμένου να υπάρχει μια αντικειμενική εικόνα για τις βελτιώσεις που θα πραγματοποιηθούν. Αναλυτικότερα, το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης επιλέχθηκε γιατί είναι το μεγαλύτερο από άποψη μεγέθους αλλά και έργων που θα πραγματοποιηθούν, το αεροδρόμιο Μυκόνου γιατί έχει σημαντική παρουσία στον εισερχόμενο τουρισμό, αλλά συνάμα δοκιμάζεται στην εποχικότητα και το αεροδρόμιο Λέσβου, γιατί είναι ένα μέσο αεροδρόμιο, χωρίς έντονη τουριστική δραστηριότητα, επομένως μπορεί κανείς να σκιαγραφήσει το προφίλ των μέσων, μη-τουριστικών αεροδρομίων της χώρας και τις αλλαγές που θα λάβουν χώρα. Επομένως, βλέποντας κανείς τα project της εταιρείας για τους αερολιμένες συμπεραίνει πως θα γίνουν βελτιώσεις τόσο αισθητικές, όσο και τεχνικές. Επιπροσθέτως, υπάρχουν ομοιότητες μεταξύ των εργασιών που αναφέρονται, κάτι που ίσως αποτελεί παράγοντα για να σκιαγραφηθούν οι ελλείψεις που είχαν και

⁶ Το σύστημα HBS (Hold Baggage Screening) είναι μία μέθοδος ελέγχου των αποσκευών των επιβατών. Χρησιμοποιεί τέσσερις κύριους παράγοντες: κτηριακές αλλαγές, προκειμένου να εγκατασταθεί το σύστημα, δημιουργία διαβιβαστικών συστημάτων, χρήση και βελτίωση των συστημάτων απεικόνισης και διοικητικές / οργανωτικές αλλαγές. Το συγκεκριμένο σύστημα εφαρμόζει τον έλεγχο ασφαλείας σε δύο εκδοχές: αυτόματο σύστημα ενσωματωμένο στο σύστημα διαχείρισης αποσκευών και ανεξάρτητο μη αυτόματο σύστημα όπου υπάρχει στο χώρο υποδοχής. Στα ελληνικά αεροδρόμια θα εφαρμοστεί η πρώτη, αυτοματοποιημένη εκδοχή (in-line). Πηγή: iaa.gov.il

συνεχίζουν να έχουν τα αεροδρόμια, υπό το προηγούμενο καθεστώς λειτουργίας. Όσον αφορά το αισθητικό κομμάτι, και στα τρία αεροδρόμια, αλλά και σε όλα όσα έχει αναλάβει η Fraport Greece, γίνεται είτε ανακαίνιση είτε δημιουργία ή επέκταση του τερματικού σταθμού. Κάτι τέτοιο αφενός θα εκσυγχρονίσει τις εγκαταστάσεις σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά, αλλά και παγκόσμια πρότυπα, αφετέρου θα αλλάξει την εικόνα που έχει ο επισκέπτης κατά την παραμονή του στα αεροδρόμια. Άλλη μια κοινή παρέμβαση είναι η αύξηση των σταθμών check-in, που αποτελεί ένα βασικό σημείο με το οποίο έρχεται σε άμεση επαφή ο επιβάτης. Τώρα, από τεχνικής άποψης, είναι εμφανής η έμφαση στις εγκαταστάσεις ασφαλείας (δημιουργία πυροσβεστικού σταθμού), που είναι βασική υποδομή για την καταστολή καταστροφών και κινδύνων. Χαρακτηριστικά, σε δύο από τα τρία παραδείγματα γίνεται αύξηση της ασφάλειας, αλλά και αύξηση του αριθμού των πυλών (στα αεροδρόμια με έντονη τουριστική δραστηριότητα), κάτι που διευκολύνει κατά πολύ τη ροή των επιβατών με συνέπεια το αεροδρόμιο να λειτουργεί με μεγαλύτερη ταχύτητα, ειδικά κατά την τουριστική σεζόν, αυξάνοντας έτσι συνολικά την αποδοτικότητά του. Το τελευταίο σε συνδυασμό με την επέκταση του αεροσταθμού επιτρέπει την αύξηση των επιβατών που μπορούν να εξυπηρετηθούν κατά την ίδια χρονική στιγμή στο αεροδρόμιο, περιορίζοντας έτσι το πρόβλημα που γράφθηκε παραπάνω, ότι δηλαδή συχνά υπάρχει αυξημένη κίνηση κατά τους θερινούς μήνες με αποτέλεσμα να υπάρχουν καθυστερήσεις.

Είναι εμφανές πως οι ιδιωτικοποιήσεις είναι ένα αμφιλεγόμενο ζήτημα, με κάποιους να υποστηρίζουν ότι μπορούν να ευνοήσουν την ανάπτυξη και κάποιους να υποστηρίζουν ότι θα δημιουργήσουν μονοπώλιο, με αρνητικές επιπτώσεις στους επιβάτες και στην αγορά γενικότερα. Όπως και να έχει, υπάρχουν καταγεγραμμένες περιπτώσεις που λειτούργησαν είτε θετικά είτε αρνητικά. Οι παράγοντες που έφεραν το κάθε αποτέλεσμα είναι αρκετοί και ίσως να μην μπορούν να ληφθούν όλοι υπόψη. Σε κάθε περίπτωση όμως, το καλύτερο είναι να γίνεται όσο το δυνατόν εκτενέστερη και αντικειμενική έρευνα, προκειμένου να βρεθούν και να αναλυθούν με υπευθυνότητα και σχεδιασμό οι πιθανοί κίνδυνοι και λόγοι επιτυχίας. Ακόμη, είναι σημαντικό να ληφθεί υπόψη πως ένα μοντέλο ιδιωτικοποιήσεων μίας χώρας στην οποία είχε επιτυχία δεν είναι πανάκεια που μπορεί να επιτρέψει τη χρήση του με την ίδια επιτυχία σε διαφορετικές χώρες. Για τα ελληνικά δεδομένα, οι αποκρατικοποιήσεις αποτελούν γεγονός, καθώς πολλές ελλείψεις αλλά και πολλοί κίνδυνοι έρχονται στο προσκήνιο με την πάροδο του χρόνου. Σίγουρα μπορούν να ευνοήσουν την ανάπτυξη, αλλά μπορεί και να την αναστείλουν με κακές πολιτικές και σχεδιασμό. Αυτό ίσως αποτελέσει το θέμα μελλοντικών ερευνών, στις οποίες οι μελετητές μπορούν να ερευνήσουν αν οι ιδιωτικοποιήσεις ωφέλησαν ή έφθειραν τις τοπικές κοινωνίες, όπως και να αναλύσουν την αποδοτικότητα των αερολιμένων πριν και μετά τις ιδιωτικοποιήσεις, από μακροοικονομική οπτική γωνία.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6^ο : ΑΠΟΔΟΤΙΚΟΤΗΤΑ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ ΚΑΙ ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΣΥΜΒΟΛΗΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Σε αυτό το κεφάλαιο γίνεται λόγος για την αποδοτικότητα των ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων αλλά και γενικότερα, καθώς και η εξάρτηση του εισερχόμενου τουρισμού στην Ελλάδα από τα εναέρια μέσα.

Όπως αναλύθηκε και παραπάνω, στην Ελλάδα υπάρχουν αρκετά αεροδρόμια, δεδομένου του μεγέθους της χώρας. Αυτά τα αεροδρόμια είναι το κυριότερο μέσο που χρησιμοποιείται για την άφιξη τουριστών στη χώρα. Παρακάτω, υπάρχει ένας πίνακας όπου δείχνει τις αφίξεις επιβατών για το έτος 2015, καθώς και τις χώρες από όπου προέρχονται.

Χώρες προέλευσης	Αεροπορικώς	Οδικώς	Θαλασσίως	Σιδηροδρομικώς
Χώρες Ευρωζώνης	7.628.130	206.415	374.727	122
Γερμανία	2.554.843	165.478	89.925	105
Γαλλία	1.470.630	8.749	42.722	0
Ιταλία	1.176.254	1.142	177.931	0
Ολλανδία	622.213	1.486	15.409	0
Βέλγιο	475.173	2.691	4.660	0
Κύπρος	468.417	0	1.674	0
Λοιπές	860.601	26.870	42.407	17
Χώρες ΕΕ εκτός Ευρωζώνης	4.272.682	2.344.139	145.918	2.072
Ηνωμένο Βασίλειο	2.370.791	8.916	17.462	0
Πολωνία	653.027	97.234	4.053	88
Ρουμανία	110.108	405.681	24.142	358
Σουηδία	345.436	3.257	2.875	4
Τσεχία	419.817	14.621	2.253	12
Βουλγαρία	29.472	1.782.467	87.119	1.584
Λοιπές	344.032	31.964	8.012	26
Λοιπές Χώρες Ευρώπης	1.270.903	4.418.610	48.813	3.132
Ρωσία	473.404	33.499	5.863	24
Αλβανία	16.245	474.098	1.032	5
Ελβετία	359.989	0	31.259	0
Σερβία	40.411	685.480	1.305	636
ΠΓΔΜ	262	3.018.363	2.157	2.276
Λοιπές	380.591	207.171	7.196	190
Λοιπές Χώρες	1.809.387	1.011.689	62.703	12
Τουρκία	102.304	1.003.061	47.671	10
Ισραήλ	114.460	0	1.409	0
ΗΠΑ	745.860	0	4.390	0
Καναδάς	180.950	0	1.348	0
Αυστραλία	179.774	1.769	1.621	0
Λοιπές	486.038	6.859	6.263	2
Σύνολο αφίξεων**	14.981.102	7.980.854	632.161	5.339

Πίνακας 4 Αφίξεις ανά χώρα προέλευσης και μέσο για το έτος 2015, Πηγή: SETE

Γίνεται αμέσως αντιληπτό πως συγκριτικά με τους τρόπους μετακίνησης (αεροπορικά, οδικώς και θαλασσίως), τα πρωτεία έχουν οι εναέριες μετακινήσεις. Ακόμη, φαίνεται πως σε πολλές χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Ευρωζώνης, με εξαίρεση τη Βουλγαρία και τη Ρουμανία, η πλειοψηφία με μεγάλη διαφορά, έρχεται στην Ελλάδα αεροπορικά, συνεπώς κάνοντας χρήση των αεροδρομίων. Βέβαια, μεγάλα ποσοστά κάποιων γειτονικών χωρών, όπως η Τουρκία, η Σερβία, η Αλβανία, η Βουλγαρία, η Π.Γ.Δ.Μ και η Ρουμανία προτιμούν τις οδικές μετακινήσεις. Αυτό είναι πλήρως κατανοητό, καθώς είναι οικονομικότερος αλλά και ταχύτερος, ειδικά σε περιοχές που είναι περισσότερο κοντά στα Ελληνικά σύνορα, παρά σε κάποιο αεροδρόμιό, εντός των δικών τους συνόρων.

Επομένως, είναι πολύ εύκολο να σημειωθεί η χρήση, αλλά και η εξάρτηση του ελληνικού εισερχόμενου τουρισμού από τα αεροδρόμια. Επί της ουσίας, τα αεροδρόμια αποτελούν την άμεση σύνδεση της Ελλάδας με τον υπόλοιπο κόσμο, άρα θα μπορούσε κανείς να πει πως είναι και ένα από τα σημαντικότερα έργα που θα μπορούσε να έχει ένας περιφερειακός νομός.

Όπως έγινε αναφορά σε προηγούμενο κεφάλαιο, στην Ελλάδα υπάρχουν 39 λειτουργικά αεροδρόμια. Παρακάτω ακολουθεί αναλυτικός πίνακας με τα αεροδρόμια και την κίνησή τους κατά τα έτη 2014 – 2016.

Αερολιμένες	Σύνολο επιβατών			Συμμετοχή αερολιμένα στο σύνολο (%)	Μεταβολή (%)	Μεταβολή (%)
	2014	2015	2016			
	Αφίξεις και Αναχωρήσεις	Αφίξεις και Αναχωρήσεις	Αφίξεις και Αναχωρήσεις	2016	2015/2014	2016/2015
Σύνολο	44.592.274	48.811.600	52.992.396	100,00	9,46	8,57
Αθηνών	15.134.529	18.043.726	19.973.704	37,69	19,22	10,70
Αράξου	146.408	147.560	127.650	0,24	0,79	-13,49
Ακτίου	358.245	388.295	472.870	0,89	8,39	21,78
Αλεξανδρούπολης	158.737	168.631	161.635	0,31	6,23	-4,15
Αστυπάλαιας	13.771	14.095	12.014	0,02	2,35	-14,76
Αγιάλου	65.483	24.697	22.080	0,04	-62,28	-10,60
Ζακύνθου	1.188.147	1.268.497	1.415.712	2,67	6,76	11,61
Ηρακλείου	6.024.958	6.057.355	6.742.746	12,72	0,54	11,32
Θεσσαλονίκης	4.950.726	5.341.293	5.687.325	10,73	7,89	6,48
Ικαρίας	39.686	42.894	41.239	0,08	8,08	-3,86
Ιωαννίνων	79.395	86.523	97.122	0,18	8,98	12,25
Καβάλας	222.965	243.745	258.239	0,49	9,32	5,95
Καλαμάτας	236.338	188.209	227.980	0,43	-20,36	21,13
Καλύμνου	24.512	24.575	18.631	0,04	0,26	-24,19
Καρπάθου	203.412	222.805	218.422	0,41	9,53	-1,97
Κάσου	3.478	4.456	3.843	0,01	28,12	-13,76
Καστελλόριζου	8.192	8.019	6.907	0,01	-2,11	-13,87
Καστοριάς	4.104	4.972	6.323	0,01	21,15	27,17
Κέρκυρας	2.383.378	2.438.016	2.764.559	5,22	2,29	13,39
Κεφαλονιάς	479.432	492.502	538.199	1,02	2,73	9,28
Κοζάνης	2.703	3.242	4.223	0,01	19,94	30,26
Κυθήρων	38.892	37.870	34.493	0,07	-2,63	-8,92
Κω	2.213.464	2.143.860	1.901.495	3,59	-3,14	-11,31
Λέρου	29.221	28.897	25.215	0,05	-1,11	-12,74
Λήμνου	92.957	99.761	87.232	0,16	7,32	-12,56
Μήλου	39.238	50.589	48.700	0,09	28,93	-3,73
Μυκόνου	778.729	876.057	999.026	1,89	12,50	14,04
Μυτιλήνης	460.220	481.422	411.285	0,78	4,61	-14,57
Νάξου	31.741	43.951	35.135	0,07	38,47	-20,06
Πάρου	39.859	43.182	74.288	0,14	8,34	72,03
Ρόδου	4.552.056	4.579.023	4.942.386	9,33	0,59	7,94
Σάμου	396.308	403.150	346.780	0,65	1,73	-13,98
Σαντορίνης	1.179.808	1.495.890	1.685.695	3,18	26,79	12,69
Σητείας	34.873	27.015	20.903	0,04	-22,53	-22,62
Σκιάθου	315.397	353.083	395.001	0,75	11,95	11,87
Σκύρου	12.833	21.593	16.040	0,03	68,26	-25,72
Σύρου	15.432	14.684	17.891	0,03	-4,85	21,84
Χανίων	2.447.566	2.702.283	2.953.278	5,57	10,41	9,29
Χίου	185.081	195.183	196.130	0,37	5,46	0,49

Πίνακας 5 Επιβατική κίνηση κατά αερολιμένα 2014-2016. Πηγές: Υ.Π.Α και ΕΛΣΤΑΤ

Όσον αφορά τη συνολική κίνηση, το 2016 υπάρχει αύξηση κατά 8,57% σε σχέση με το 2015, όπως αύξηση 9,46% υπάρχει και στην κίνηση του 2015 έναντι του 2014. Αυτό είναι γεγονός μεγάλης σημασίας, καθώς μεταφράζεται σε αυξημένα έσοδα για το Ελληνικό κράτος με την προοπτική ανάπτυξης, μέσω κατάλληλων σχεδίων. Βέβαια, καλύτερα θα ήταν να αναλυθεί η αύξηση της κινητικότητας με βάση τα αεροδρόμια.

Επομένως, όπως είναι εμφανές, για το έτος 2016 ο αερολιμένας Αθηνών κατέχει την πρώτη θέση όσον αφορά την κίνηση των επιβατών. Ωστόσο, το ποσοστό της συνολικής κίνησης που κατέχει είναι σχεδόν 38%, με το υπόλοιπο 62% να εξυπηρετείται από το υπόλοιπο δίκτυο περιφερειακών αερολιμένων της χώρας, με βασικούς αερολιμένες του Ηρακλείου (ποσοστό 12,72%) και της Θεσσαλονίκης (ποσοστό 10,73%). Συμπερασματικά, η περισσότερη κίνηση

πραγματοποιείται στα περιφερειακά αεροδρόμια, αλλά παρά την αύξηση της συνολικής αεροπορικής κίνησης στη χώρα, 18 περιφερειακά αεροδρόμια παρουσιάζουν μείωση της κίνησής τους την περίοδο 2015-2016. Ακόμη, 8 περιφερειακοί αερολιμένες παρουσιάζουν πτώσης της κίνησής τους και για την περίοδο 2014-2015. Βέβαια υπάρχουν και περιπτώσεις, όπως τα αεροδρόμια Καλαμάτας και Σύρου, όπου η μείωση του 2014-2015 διακόπηκε και την περίοδο 2015-2016 υπάρχει θετικό πρόσημο.

Η μείωση της κίνησης συγκεκριμένων περιφερειακών αερολιμένων, σε συνδυασμό με τη συνολική αύξηση της τουριστικής κίνησης μεταφράζεται ενδεχομένως σε πώλωση σε μεγαλύτερα αεροδρόμια. Σε κάθε περίπτωση, η πώση της κινητικότητας των επιμέρους αερολιμένων χρήζει ξεχωριστής διερεύνησης.

Σύμφωνα με τα αεροδρόμια που υπάρχουν στο ελληνικό έδαφος, η χώρα και οι περιφέρειες φαίνεται να έχουν προδιαγραφές ανάπτυξης. Βέβαια, οι αερολιμένες είναι μόνο μέρος του ευρύτερου οικονομικού συστήματος στην Ελλάδα που βασίζεται στον τουρισμό.

6.1. Οικονομική συμβολή του τουρισμού στην περιφερειακή ανάπτυξη

Στατιστικά, στην Ελλάδα κατά το έτος 2017 αφίχθησαν 30,2 εκατομμύρια τουρίστες, συμπεριλαμβανομένων των επιβατών κρουαζιέρας. Σε μια σύντομη ανάλυση, παρατηρείται πως υπάρχει αύξηση από τα 28,1 εκατομμύρια τουριστών του 2016, όπως και ότι οι περισσότεροι τουρίστες (ποσοστό 68%) είναι πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και περισσότεροι από έναν τους δύο προέρχονται από χώρα μέλος της Ευρωζώνης. Σχετικά με τον τρόπο μετακίνησής των τουριστών, 18 εκατομμύρια αφίχθησαν αεροπορικά, παρουσιάζοντας αύξηση της τάξεως του 9,9% συγκριτικά με το 2016, 8,3 εκατομμύρια μετέβησαν οδικώς, δηλαδή αυξημένοι κατά 8,7% σε σχέση με τα 7,6 εκατομμύρια του 2016. Εν αντιθέσει, οι θαλάσσιες μετακινήσεις (συμπεριλαμβανομένης της κίνησης του τουρισμού κρουαζιέρας) παρουσίασαν ποσοστιαία μείωση 4,6%, συγκεκριμένα από 4,1 εκατομμύρια αφίξεις το 2016, σε 3,9 εκατομμύρια για το έτος 2017. Αναφορικά, το 2017 υπάρχει αύξηση του τουρισμού συνολικά, βέβαια αξιοσημείωτο είναι πως η αύξηση συμβαίνει σε όλους τους τρόπους μετακίνησης (αεροπορικά και οδικώς), εκτός από το θαλάσσιο, δηλαδή κυρίως τις κρουαζιέρες. Αυτό είναι κάτι θετικό για την περιφερειακή ανάπτυξη, καθώς ο τουρισμός από τις κρουαζιέρες μένει στάσιμος σε έναν προορισμό ή πραγματοποιεί σύντομες και κοντινές μετακινήσεις, ενώ τώρα οι ταξιδιώτες μπορούν να περιφέρονται ελεύθερα και να ανακαλύπτουν νέους προορισμούς χωρίς να περιορίζουν χρονικά την επίσκεψή τους, βάσει του προγράμματος της κρουαζιέρας. Άρα, οι ταξιδιώτες είναι αποδοτικότεροι έτσι και ευνοούν περισσότερο την περιφερειακή ανάπτυξη.

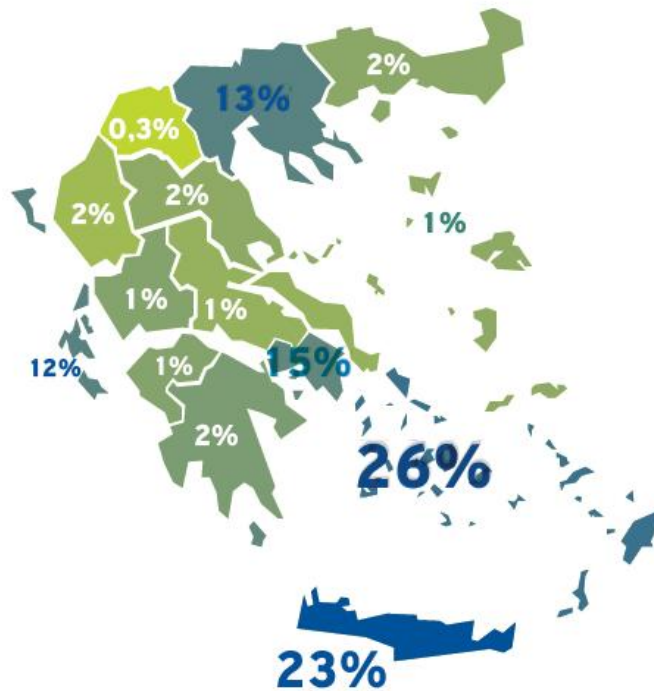
Ο τουρισμός, όπως έγινε ήδη αναφορά, είναι η βασική πηγή εσόδων της Ελληνικής οικονομίας. Σύμφωνα με τα τελευταία στοιχεία του SETE στην έκθεσή του για τη συμβολή του τουρισμού στην ελληνική οικονομία «*Ο τουρισμός στην ελληνική οικονομία 2016-2017*», ο τουρισμός συνέβαλε στο ΑΕΠ της Ελλάδας 27,5% για το έτος 2017 (το οποίο μεταφράζεται σε 18,3 δισεκατομμύρια ευρώ άμεση και 30,2 δισεκατομμύρια έμμεση συμβολή), ενώ παρατηρήθηκε αύξηση σε σχέση με το 2016, όπου τότε συνέβαλε 25,5% (με 16,7 δισεκατομμύρια ευρώ άμεση και 27,6 δισεκατομμύρια ευρώ έμμεση συμβολή).

Επιπροσθέτως, ο τουρισμός συμβάλει στην απασχόληση. Συγκεκριμένα ο κλάδος των καταλυμάτων και της εστίασης, έχουν το μεγαλύτερο ποσοστό δαπάνης του τουρισμού, 45,3% και 18% αντίστοιχα, όπου σύμφωνα με τον πολλαπλασιαστή του ΑΕΠ (άμεσες και έμμεσες θέσεις απασχόλησης) η απασχόληση που γεννάται από τον τουρισμό κυμαίνεται από 37,2% έως 44,8% της συνολικής απασχόλησης (στοιχεία για το 2017).

Σε σχέση με την κάλυψη του ελλείμματος του εμπορικού ισοζυγίου, το 2017 ήταν μια καλή χρονιά για την Ελλάδα. Αναλυτικά, οι εισπράξεις από τον τουρισμό έφτασαν τα 14,7 δισεκατομμύρια ευρώ, πραγματοποιώντας αύξηση από το 2016 κατά 1,458 εκατομμύρια. Συνεπώς, καλύφθηκε κατά 80% η διαφορά στο εμπορικό ισοζύγιο (το οποίο ήταν -18,35 δισεκατομμύρια ευρώ για το 2017 και -16,52 για το 2016). Όμως, το 2017 οι τουριστικές εισπράξεις που πραγματοποιήθηκαν είναι ίσες με το 74% των συνολικών εισπράξεων όλων των προϊόντων που εξήχθησαν από την Ελλάδα, χωρίς βέβαια να συμπεριλαμβάνονται οι εξαγωγές που αφορούσαν πλοία και καύσιμα. Επίσης, αν συμπεριληφθούν οι εισπράξεις από

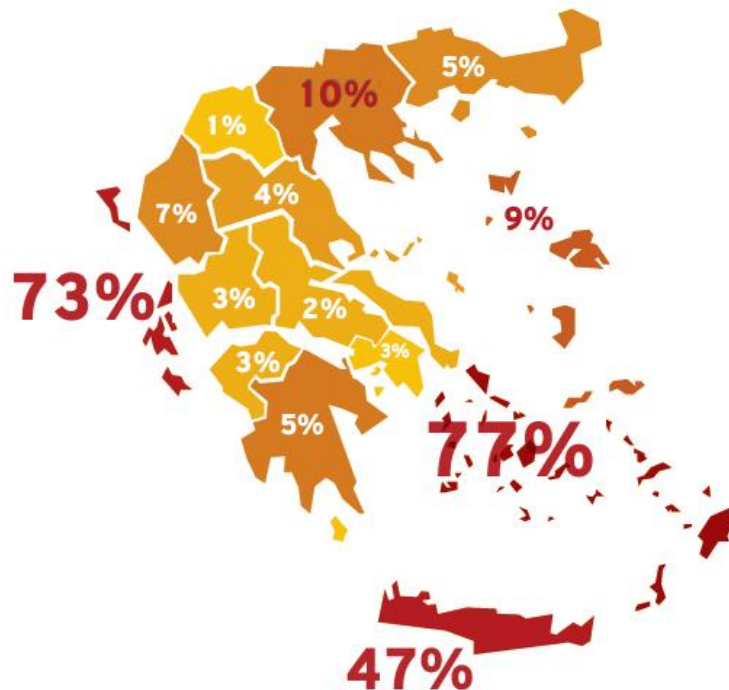
θαλάσσιες αλλά και αεροπορικές μεταφορές τις υπόλοιπες ταξιδιωτικές εισπράξεις, τότε το ποσοστό από 74% φτάνει το 82%.

Όπως έγινε λόγος σε προηγούμενες ενότητες, το κράτος επωφελείται του τουρισμού από την τουριστική κίνηση που υφίσταται στις περιφέρειες. Συγκεκριμένα, οι ελληνικές περιφέρειες το 2017 ευνοήθηκαν από τον τουρισμό, καθώς το 89% των κρατικών εσόδων από τον εισερχόμενο τουρισμό προέρχεται από εκεί. Στο παρακάτω γράφημα φαίνονται τα ποσοστά τους.



Γράφημα 3 Κατανομή εσόδων από τον εισερχόμενο τουρισμό, 2017, Πηγή: SETE

Οι πέντε πιο δυναμικές περιφέρειες φαίνονται να είναι το νότιο αιγαίο με ποσοστό 26%, η Κρήτη με 23%, η Αττική με 15%, η κεντρική Μακεδονία με 13% και τα Ιόνια Νησιά με 12%. Όπως φαίνεται, σχεδόν το μισό μέρος των τουριστικών εσόδων προέρχεται από το νότιο Αιγαίο και την Κρήτη αθροιστικά. Το παραπάνω γράφημα δίνει μια εικόνα για το πως αλληλεπιδρούν οι τοπικές οικονομίες σε σχέση με την εθνική και τον τουρισμό. Με το παρακάτω γράφημα σκιαγραφείται ακόμα περισσότερο η σχέση της περιφερειακής οικονομίας με τον τουρισμό.



Γράφημα 4 Άμεση συμβολή του τουρισμού στο ΑΕΠ της περιφέρειας για το 2017, Πηγή: SETE

Παραπάνω φαίνεται πόσο συμβάλει ο τουρισμός στη διαμόρφωση του ΑΕΠ της κάθε περιφέρειας. Κάτι τέτοιο είναι στοιχείο αναφοράς για να εντοπιστεί κατά πόσο η κάθε τοπική οικονομία εξαρτάται από τον τουρισμό. Χαρακτηριστικά, στο νότιο Αιγαίο το 77% του ΑΕΠ προέρχεται από τον τουρισμό. Αυτό σημαίνει πως η οικονομία των δημοφιλέστερων προορισμών στην Ελλάδα εξαρτάται άμεσα από τον τουρισμό. Παράλληλα, σε προορισμούς όπως είναι η Κρήτη, που ενώ συμβάλλει με παρόμοια ποσοστά στα έσοδα από τον τουρισμό, το 47% του ΑΕΠ της προέρχεται από τον τουρισμό. Σίγουρα είναι μεγάλο ποσοστό, αλλά κρίνοντας από το γεωγραφικό μέγεθος και το χαρακτήρα του νησιού, η τοπική οικονομία βασίζεται και σε άλλους τομείς, όπως για παράδειγμα αγροτικές καλλιέργειες, κτηνοτροφία κλπ. και δεν εξαρτάται στο μεγαλύτερο μέρος τους από τον τουρισμό.

Ωστόσο, εκτός από το ποσό των εισπράξεων, ενδιαφέρον έχει η εθνικότητα και συνεπώς η χώρα καταγωγής των τουριστών που επισκέπτονται περισσότερο την κάθε περιφέρεια, αλλά και ο συσχετισμός εθνικότητας-ποσού δαπάνης, ώστε να σχηματιστεί ένα προφίλ τουριστών και τα τοπικά σχέδια ανάπτυξης να εστιάσουν σε τουριστικές αγορές και ενδιαφέροντα των τουριστών που ενδυναμώνουν περισσότερο την τοπική οικονομία. Παρακάτω παρουσιάζονται δύο γραφήματα με την εθνικότητα των επισκεπτών που δαπανούν τα περισσότερα χρήματα στις κατά τόπους περιφέρειες αλλά και με εκείνους που τις επισκέπτονται περισσότερο.



Γράφημα 5 Επισκέψεις ανά εθνικότητα για το 2017. Πηγή: SETE

Στο παραπάνω γράφημα απεικονίζονται οι ελληνικές περιφέρειες και οι τρεις πρώτες εθνικότητες τουριστών που επισκέπτονται σε μεγαλύτερο αριθμό την κάθε περιοχή. Ένα τέτοιο γράφημα είναι σημαντικό, καθώς φαίνονται πολύ γρήγορα και ξεκάθαρα οι χώρες από όπου βασίζεται η Ελλάδα στον εισερχόμενο τουρισμό. Εύκολα διακρίνεται πως σχεδόν σε όλες τις περιφέρειες (10 από τις 13) υπάρχει η Γερμανία σε μία από τις τρεις πρώτες θέσεις. Ακολουθώντας, υπάρχει η Μεγάλη Βρετανία σε μεγάλη πλειοψηφία (8 από τις 13 περιφέρειες) και η Γαλλία (4 στις 13 περιφέρειες).

Είναι εξίσου σημαντικό να ειπωθεί πως σύμφωνα με την ίδια έρευνα του SETE (*Ανάλυση εισερχόμενου τουρισμού στην Ελλάδα, ανά περιφέρεια, ανά αγορά 2017*), εντοπίστηκε πως κατά μέσο όρο ο κάθε επισκέπτης επισκέπτεται 1,14 περιφέρειες στατιστικά (μεταξύ 1 με 1,2 περιφέρειες), με εξαίρεση τους επισκέπτες από τις Η.Π.Α οι οποίοι επισκέπτονται 1,64 περιφέρειες, κάτι που δικαιολογείται καθώς διανύουν μεγάλο σε διάρκεια ταξίδι και προσπαθούν να επισκεφθούν όσο το δυνατόν περισσότερα μέρη. Επιπλέον, υπάρχει και ένα ποσοστό 1,24 από «Λοιπές Χώρες», οι οποίοι έρχονται και αυτοί από μακρινές τοποθεσίες, όπως οι τουρίστες των Η.Π.Α.



Γράφημα 6 Μεγαλύτερες εισπράξεις ανά εθνικότητα επισκεπτών για το 2017. Πηγή: SETE

Σε αυτό το γράφημα φαίνεται ποιοι ταξιδιώτες και από ποια χώρα έκαναν τη μεγαλύτερη δαπάνη ανά περιφέρεια. Η δαπάνη βέβαια εξαρτάται περισσότερο από τον αριθμό των τουριστών και λιγότερο από την κατά κεφαλή δαπάνη. Για παράδειγμα, στο παραπάνω γράφημα φαίνεται ότι σε όλες περιφέρειες η Γερμανία η Γαλλία και η Μεγάλη Βρετανία είναι μέσα στην πρώτη τριάδα, που είναι λογικό να είναι οι πρώτες σε δαπάνες, καθώς είναι και οι πρώτες χώρες που συμπεριλαμβάνονται στην πρώτη τριάδα σε επισκεψιμότητα (παραπάνω γράφημα).

Σαφέστατα, ο τόπος προέλευσης των τουριστών και η συμβολή της κάθε χώρας στις εκάστοτε περιφέρειες αποτελεί σημείο αναφοράς για την τουριστική ανάπτυξη. Ίσως όμως θα ήταν καλύτερο να αναλυθεί περισσότερο η κατά κεφαλήν οικονομική συμβολή των τουριστών κάθε χώρας προκειμένου να υπάρχει μια ξεκάθαρη εικόνα συνολικά για τον εισερχόμενο τουρισμό.

Μέση τουριστική δαπάνη ανά χώρα προέλευσης (σε €) / Average Spend per Trip by country of origin (in €)									
Χώρες προέλευσης	Countries of Origin	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Χώρες Ευρωζώνης	Eurozone	741	751	735	762	731	734	625	638
Αυστρία	Austria	817	823	823	898	861	919	700	649
Βέλγιο	Belgium	728	731	795	822	762	773	690	648
Γαλλία	France	738	731	782	786	772	785	677	700
Γερμανία	Germany	796	820	784	838	811	799	678	689
Ισπανία	Spain	645	872	714	756	570	710	636	535
Ιταλία	Italy	642	668	640	623	630	614	521	523
Κύπρος	Cyprus	653	687	658	618	570	530	476	528
Ολλανδία	Netherlands	841	751	653	706	661	687	624	676
Χώρες ΕΕ εκτός Ευρωζώνης	EU countries outside Eurozone	530	538	571	559	482	500	425	410
Δανία	Denmark	572	588	637	575	610	598	549	525
Ηνωμένο Βασίλειο	United Kingdom	690	686	739	734	743	842	672	688
Ρουμανία	Romania	417	319	416	435	346	331	381	326
Σουηδία	Sweden	538	564	596	615	594	628	536	551
Τσεχία	Czech Republic	543	535	514	532	452	462	439	390
Λοιπές Χώρες	Other Countries	605	597	605	612	542	496	482	503
Αλβανία	Albania	323	297	314	331	293	299	236	229
Αυστραλία	Australia	1.357	1.420	1.327	1.370	1.305	1.295	1.076	1.218
Ελβετία	Switzerland	966	967	991	961	896	958	768	760
ΗΠΑ	USA	1.202	1.099	1.139	1.219	1.107	1.257	935	941
Καναδάς	Canada	1.185	1.207	1.281	1.388	1.125	1.222	925	909
Ρωσία	Russia	1.099	1.005	1.079	989	925	822	732	710
Σύνολο Ερευνας Συνόρων	Total Border Survey	640	639	646	653	590	580	514	522

Πίνακας 5 Μέση τουριστική δαπάνη ανά χώρα προέλευσης, Πηγή: SETE

Όπως φαίνεται και στον πίνακα 5, για το έτος 2017 ο μέσος όρος δαπάνης των τουριστών από τις χώρες της Ευρωζώνης είναι 638€ ανά ταξίδι, ενώ των χωρών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εκτός της Ευρωζώνης είναι 410€ και των υπόλοιπων χωρών είναι 503€

Αξιοσημείωτο είναι πως τα τελευταία δύο χρόνια (2016, 2017) υπάρχει μια σχετική μείωση στη μέση τουριστική δαπάνη όλων των κατηγοριών που προαναφέρθηκαν, παρόλο που τα δύο τελευταία χρόνια τα κρατικά έσοδα από τον τουρισμό σημείωσαν αύξηση (σύμφωνα με τα στοιχεία του SETE). Αυτό ίσως αιτιολογείται καθώς τα έτη 2016 και 2017 αυξήθηκαν σε μεγάλο βαθμό οι αφίξεις, επομένως τα έσοδα δημιουργήθηκαν από περισσότερους επισκέπτες με μικρότερες κατά κεφαλήν δαπάνες. Γενικεύοντας τη τελευταία πρόταση μπορεί να ειπωθεί πως το κράτος επωφελείται περισσότερο από την ποσότητα και όχι τόσο την ποιότητα.

Στον πίνακα 5 φαίνεται πως η υψηλότερη κατά κεφαλήν δαπάνη, με διαφορά, για το έτος 2017 γίνεται από τους Αυστραλούς επισκέπτες και με μικρή διαφορά ακολουθούν οι επισκέπτες από τις Η.Π.Α. Σε ευρωπαϊκό επίπεδο πρώτοι είναι οι Γάλλοι και στη δεύτερη θέση οι από τη Γερμανία ενώ στην Τρίτη είναι οι επισκέπτες από το Ηνωμένο Βασίλειο. Κάτι τέτοιο είναι πολύ σημαντικό καθώς από αυτές τις χώρες προέρχονται οι περισσότεροι επισκέπτες τις Ελληνικές περιφέρειες.

Σε επόμενη φάση θα αναλυθούν οι κύριες χώρες-πηγές των τουριστών των Ελληνικών περιφερειών και η σχέση τους με τα περιφερειακά αεροδρόμια.

Γερμανία: Η συγκεκριμένη χώρα βρίσκεται στην πρώτη τριάδα στις 10 από τις 13 περιφέρειες σχετικά με την επισκεψιμότητα και στις 11 από τις 13 περιφέρειες σχετικά με τις δαπάνες. Στατιστικά, οι πρώτες προτιμήσεις των Γερμανών τουριστών στην ελληνική αγορά είναι η Κρήτη, η κεντρική Μακεδονία και το νότιο Αιγαίο. Το κλίμα για τη Γερμανία είναι θετικό, εξαιτίας της καλής οικονομικής πορείας που διαγράφει η χώρα (π.χ αυξανόμενο ΑΕΠ) και υπάρχει αύξηση 34% στη ζήτηση για αεροπορικές μετακινήσεις. Σε όλα τα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια υπάρχει θετική μεταβολή των ποσοστών τους σχετικά με τον προγραμματισμό πτήσεων για το 2018. Οι μεγαλύτερες αυξήσεις διακρίνονται στο Ηράκλειο, στην Κω, στην Κέρκυρα και στη Ρόδο, ενώ το 2018 δημιουργήθηκαν δύο επιπλέον συνδέσεις στο αεροδρόμιο της Κεφαλονιάς και της Σητείας που δεν υπήρχαν το 2017.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΣΤΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ Α/Δ			
	2018	Δ 2018/17	Δ%
Σύνολο	3.712.183	946.429	34%
Ηράκλειο	1.100.212	267.051	32%
Θεσσαλονίκη	678.310	104.472	18%
Ρόδος	558.856	114.255	26%
Κως	481.867	145.574	43%
Κέρκυρα	329.429	114.374	53%
Χανιά	112.282	26.849	31%
Καβάλα	74.100	7.410	11%
Σαντορίνη	53.612	15.536	41%
Μύκονος	49.512	12.144	32%
Ζάκυνθος	46.834	29.024	163%
Σάμος	39.272	22.188	130%
Άκτιο	38.055	11.541	44%
Καλαμάτα	33.599	9.639	40%
Άραξος	32.319	7.182	29%
Κεφαλονιά	23.292	23.292	
Σκιάθος	16.740	1.620	11%
Κάρπαθος	16.200	13.050	414%
Σητεία	13.340	13.340	
Μυτιλήνη	8.304	5.728	222%
Βόλος	6.048	2.160	56%

Πίνακας 6 Προγραμματισμός αεροπορικών θέσεων από Γερμανία στα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια για τη θερινή περίοδο του 2018. Πηγή: SETE

Μεγάλη Βρετανία: Συμπεριλαμβάνεται στην τριάδα 8 περιφερειών όσον αφορά την επισκεψιμότητα και στην τριάδα 8 περιφερειών σε σχετικά με τις τουριστικές δαπάνες, καθώς είναι η σημαντικότερη χώρα καταγωγής τουριστών στις περιφέρειες Ιονίων νήσων, βορείου Αιγαίου αλλά και της δυτικής Ελλάδας. Σύμφωνα με τα στοιχεία των διανυκτερεύσεων, οι προτιμότερες περιφέρειες είναι η περιφέρεια Ιονίων νήσων, η Κρήτη και το νότιο Αιγαίο. Παρά την κρίση της επικείμενης αποχώρησης της Μεγάλης Βρετανίας

από την Ευρωπαϊκή ένωση, με επακόλουθο τη συναλλαγματική πτώση της λίρας, η ζήτηση θέσεων αυξήθηκε σημαντικά με ποσοστό 13%. Την κυριότερη αύξηση παρουσιάζουν τα αεροδρόμια στην Κέρκυρα, στην Κεφαλονιά, στη Θεσσαλονίκη και στη Ρόδο.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΣΤΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ Α/Δ			
	2018	Δ 2018/17	Δ%
Σύνολο	3.827.734	449.095	13%
Κέρκυρα	655.363	63.286	11%
Ρόδος	545.472	45.487	9%
Ηράκλειο	522.743	12.116	2%
Ζάκυνθος	451.604	31.292	7%
Κως	285.614	44.890	19%
Κεφαλονιά	280.006	60.165	27%
Θεσσαλονίκη	229.790	54.635	31%
Χανιά	193.458	16.838	10%
Σαντορίνη	156.539	20.933	15%
Άκτιο	141.552	30.433	27%
Σκιάθος	114.322	13.087	13%
Μύκονος	110.607	13.655	14%
Καλαμάτα	57.847	15.710	37%
Καβάλα	25.565	1.135	5%
Σάμος	15.807	8.878	128%
Μυτιλήνη	14.960	5.280	55%
Βόλος	14.095	10.495	292%
Λήμνος	12.390	780	7%

Πίνακας 7 Προγραμματισμός αεροπορικών θέσεων από Μεγάλη Βρετανία στα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια για τη θερινή περίοδο του 2018. Πηγή: SETE

Γαλλία: Έχει την τρίτη θέση αναφορικά με τις τουριστικές δαπάνες. Περιλαμβάνεται στην τριάδα 4 περιφερειών σε σχέση με την επισκεψιμότητα και τις τουριστικές δαπάνες. Ο δημοφιλέστερος προορισμός των Γάλλων τουριστών από πλευράς επισκεψιμότητας είναι η περιφέρεια στερεάς Ελλάδας, ενώ από πλευράς αριθμού διανυκτερεύσεων είναι η περιφέρεια Κρήτης, η περιφέρεια νοτίου Αιγαίου και η περιφέρεια Αττικής. Το μέλλον για την προοπτική των τουριστών από τη Γαλλία φαίνεται ευοίωνα σύμφωνα με τα στοιχεία του SETE, καθώς παρουσιάζεται αύξηση της ζήτησης κατά 15% συνολικά στις αεροπορικές θέσεις. Βέβαια, αυτή η αύξηση δεν είναι ομοιόμορφη, καθώς ναι μεν υπάρχουν προορισμοί που αυξάνονται οι προγραμματισμένες αεροπορικές θέσεις για το 2018, αλλά υπάρχουν και προορισμοί όπου υπάρχει μείωση. Χαρακτηριστικά, αύξηση υπάρχει ζήτησης στο Ηράκλειο, στη Ρόδο, στην Κέρκυρα, τις Κυκλάδες, την Καλαμάτα και τον Βόλο, ενώ μείωση καταγράφεται στα Χανιά, στην Κω και στον Άραξο. Βέβαια, αξίζει να σημειωθεί πως υπήρξε νέα σύνδεση πτήσεων στη Σητεία, η οποία δεν υπήρχε στα δεδομένα του 2017.

Ιταλία: Είναι μέσα στην τριάδα σε δύο περιφέρειες όσον αφορά την επισκεψιμότητα και τις τουριστικές εισπράξεις. Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία των διανυκτερεύσεων, πρώτες περιφέρειες στις προτιμήσεις των τουριστών από την Ιταλία είναι η περιφέρεια νοτίου

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΣΤΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ Α/Δ			
	2018	Δ 2018/17	Δ%
Σύνολο	1.314.498	158.787	14%
Μύκονος	216.033	34.086	19%
Σαντορίνη	185.065	33.245	22%
Ρόδος	165.326	-11.593	-7%
Κέρκυρα	143.448	46.637	48%
Ηράκλειο	132.981	-2.091	-2%
Θεσσαλονίκη	98.673	17.958	22%
Χανιά	70.119	13.230	23%
Κως	68.574	9.492	16%
Ζάκυνθος	62.342	187	0%
Κεφαλονιά	48.735	8.945	22%
Σκιάθος	44.864	1.892	4%
Κάρπαθος	31.398	1.121	4%
Άκτιο	24.127	1.776	8%
Σάμος	14.996	3.224	27%
Άραξος	4.914	1.890	63%
Καλαμάτα	2.903	-1.212	-29%

Πίνακας 9 Προγραμματισμός αεροπορικών θέσεων από την Ιταλία στα Ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια για τη θερινή περίοδο του 2018. Πηγή: SETE

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΘΕΣΕΩΝ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΣΤΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ Α/Δ			
	2018	Δ 2018/17	Δ%
Σύνολο	946.637	125.714	15%
Ηράκλειο	408.389	4.652	1%
Ρόδος	161.713	54.808	51%
Κέρκυρα	102.220	16.359	19%
Σαντορίνη	83.695	35.293	73%
Μύκονος	63.243	28.952	84%
Θεσσαλονίκη	44.381	-6.880	-13%
Καλαμάτα	21.308	1.285	6%
Κως	20.036	-7.295	-27%
Χανιά	19.566	-6.234	-24%
Σητεία	10.584	10.584	
Βόλος	6.048	576	11%
Άραξος	5.454	-6.386	-54%

Πίνακας 8 Προγραμματισμός αεροπορικών θέσεων από Γαλλία στα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια για τη θερινή περίοδο του 2018. Πηγή: SETE

Αιγαίου, η περιφέρεια Ιονίων Νήσων και η Κρήτη. Η Ελλάδα είναι στην 5^η θέση, όσον αφορά τις προτιμήσεις των Ιταλών για διακοπές σε παγκόσμιο επίπεδο και έχει τη 2^η θέση στις προτιμήσεις τους στη Μεσόγειο. Συνολικά, η ζήτηση για το 2018 παρουσίασε αύξηση 14%, χωρίς όμως να κατανέμεται ομοιόμορφα, καθώς υπάρχει μείωση ζήτησης σε αερολιμένες, όπως της Ρόδου, του Ηρακλείου και της Καλαμάτας, αλλά υπάρχει αύξηση στη Θεσσαλονίκη, στις Κυκλάδες, στα νησιά του Ιονίου, στα Χανιά, στην Κω, στην Κάρπαθο, στη Σκιάθο, στον Άραξο και στη Σάμο.

Η.Π.Α: Οι επισκέπτες από τις Η.Π.Α εμφανίζονται στην τριάδα τεσσάρων περιφερειών αναφορικά με την επισκεψιμότητα και τις τουριστικές δαπάνες,

ειδικά στην περιφέρεια Αττικής. Επιπλέον, τουρίστες από την αμερικάνικη αγορά έχουν υψηλότερη δαπάνη ανά ταξίδι και επισκέπτονται περισσότερες περιφέρειες (1,64 όπως ήδη αναφέρθηκε). Τώρα σχετικά με τις διανυκτερεύσεις, οι περιφέρειες που προτιμούν είναι η Αττική, το βόρειο και το νότιο Αιγαίο. Από οικονομικής άποψης η συναλλαγματική ισοτιμία του δολαρίου έχει υποτιμηθεί έναντι του ευρώ, ωστόσο η καταναλωτική εμπιστοσύνη κυμαίνεται σε αυξημένα επίπεδα. Τέλος, δεν υπάρχουν προγραμματισμένες πτήσεις από τις Η.Π.Α στα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια.

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΑΝΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ 2017 - 2018				
Αριθμός θέσεων				
ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ	2018	2017	Δ	Δ%
Σύνολο	19.366.453	16.388.443	2.978.010	18%
Ηράκλειο	4.335.542	4.081.840	253.702	6%
Ρόδος	3.226.371	2.687.783	538.588	20%
Θεσσαλονίκη	2.283.230	1.867.570	415.660	22%
Κέρκυρα	1.994.565	1.630.970	363.595	22%
Κως	1.616.900	1.222.384	394.516	32%
Χανιά	1.432.337	1.243.306	189.031	15%
Ζάκυνθος	1.083.714	977.130	106.584	11%
Σαντορίνη	701.505	552.379	149.126	27%
Μύκονος	630.324	462.300	168.024	36%
Κεφαλονιά	438.115	330.914	107.201	32%
Άκτιο	390.398	336.023	54.375	16%
Σκιάθος	258.146	238.734	19.412	8%
Σάμος	207.007	143.688	63.319	44%
Καλαμάτα	172.415	139.955	32.460	23%
Καβάλα	165.368	152.371	12.997	9%
Άραξος	121.124	104.240	16.884	16%
Κάρπαθος	120.576	107.704	12.872	12%
Μυτιλήνη	89.685	56.721	32.964	58%
Βόλος	41.114	24.764	16.350	66%
Σητεία	37.253	6.780	30.473	449%
Λήμνος	13.518	14.858	-1.340	-9%
Κύθηρα	6.166	3.725	2.441	66%
Χίος	1.080	2.304	-1.224	-53%

Πίνακας 10 Σύγκριση προγραμματισμένων αεροπορικών θέσεων θερινής περιόδου στα περιφερειακά αεροδρόμια μεταξύ 2017 και 2018. Πηγή: SETE

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑΤΙΣΜΟΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΘΕΣΕΩΝ ΘΕΡΙΝΗΣ ΠΕΡΙΟΔΟΥ ΑΝΑ ΕΞΕΤΑΖΟΜΕΝΗ ΑΓΟΡΑ ΣΤΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ 2017-2018				
Αριθμός Θέσεων				
Χώρες Προέλευσης	2018	2017	Δ	Δ%
Σύνολο	19.366.453	16.388.443	2.978.010	18%
Ην. Βασίλειο	3.827.734	3.378.639	449.095	13%
Γερμανία	3.712.183	2.765.754	946.429	34%
Ιταλία	1.314.498	1.155.711	158.787	14%
Πολωνία	1.287.777	824.253	463.524	56%
Ρωσία	1.225.585	1.334.649	-109.064	-8%
Ολλανδία	1.047.705	949.294	98.411	10%
Γαλλία	946.637	820.923	125.714	15%
Σουηδία	667.997	618.211	49.786	8%
Τσεχία	519.065	433.815	85.250	20%
Ελβετία	504.350	441.321	63.029	14%
Δανία	503.988	431.846	72.142	17%
Αυστρία	457.551	384.145	73.406	19%
Βέλγιο	443.813	433.242	10.571	2%
Κύπρος	289.782	269.479	20.303	8%
Ρουμανία	141.055	129.216	11.839	9%
Τουρκία	95.308	86.108	9.200	11%
Βουλγαρία	6.924	14.210	-7.286	-51%
Λοιπά	2.374.501	1.917.627	456.874	24%

Πίνακας 11 Σύγκριση προγραμματισμένων αεροπορικών θέσεων θερινής περιόδου, μεταξύ 2017 και 2018 ανά χώρα προέλευσης επισκεπτών. Πηγή: SETE

Οι συνολικές κινήσεις από το εξωτερικό στα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια για τη θερινή περίοδο φαίνονται ιδιαίτερα θετικές, με αύξηση που φτάνει το 18%, κάτι που μεταφράζεται σε νέο ρεκόρ αφίξεων για τα ελληνικά δεδομένα. Βέβαια, καλό θα ήταν να διατηρείται μία επιφύλαξη σε σχέση με τα παραπάνω δεδομένα, καθώς συμβαίνουν διαρκώς μεταβολές στον προγραμματισμό και την πληρότητα των πτήσεων, αλλά σε κάθε περίπτωση αποτελεί αντικειμενικό κριτήριο για την αξιολόγηση των προοπτικών του τουρισμού στις ελληνικές περιφέρειες.

Αξιοσημείωτες θετικές μεταβολές σημειώνουν οι αγορές της Γερμανίας (+34%), του Ηνωμένου Βασιλείου (+13%), της Πολωνίας (+56%), της Ιταλίας (+14%) και της Γαλλίας (+15%). Παραταύτα, υπάρχει και μείωση στις αγορές της Ρωσίας (-8%) και της Βουλγαρίας (-54%), αν και εν μέρει αυτό μπορεί να δικαιολογηθεί γιατί το ρωσικό νόμισμα (Ρούβλι) έχει υποτιμηθεί συναλλαγματικά έναντι του Ευρώ, γεγονός που επηρεάζει τις τιμές των τουριστικών υπηρεσιών, και η αγορά της γειτονικής Βουλγαρίας προτιμά τις μεταφορές οδικώς και πραγματοποιεί αεροπορικές κρατήσεις την τελευταία στιγμή. Τέλος, οι παραπάνω αγορές αφορούν το 76% του εισερχόμενου τουρισμού και είναι ιδιαίτερος σημαντικό πως οι περισσότερες αγορές παρουσιάζουν αύξηση των προτιμήσεων για τα ελληνικά αεροδρόμια και προορισμούς.

Αεροπορική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού :2007-2016
Domestic and international air traffic:2007-2016

Έτος- Year	Πτήσεις αεροσκαφών Aircraft traffic	Επιβάτες(χιλιάδες) Passengers(thousands)		Εμπορεύματα και ταχυδρομείο(τόνοι) Freight and mail(tons)	
		Επιβασθέντες Embarked	Αποβιβασθέντες Disembarked	Φορτωθέντα Loaded	Εκφορτωθέντα Unloaded
2007	455.199	20.785	20.530	61.418	82.476
2008	440.914	20.491	20.346	62.751	84.452
2009	457.706	19.899	19.746	58.211	71.189
2010	428.859	19.220	19.083	52.078	64.696
2011	410.226	19.508	19.323	47.062	55.032
2012	382.781	18.398	18.260	42.451	47.116
2013	375.362	19.284	19.173	42.605	45.337
2014	415.250	22.350	22.242	43.383	46.271
2015	444.249	24.468	24.344	47.090	45.526
2016	469.553	26.546	26.447	51.274	49.748

Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας

Source: Civil Aviation Service

Πίνακας 12 Αεροπορική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού 2007-2016 στα ελληνικά αεροδρόμια

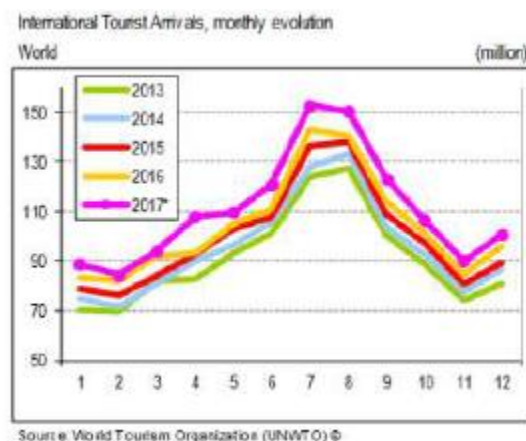
Όπως γράφθηκε και παραπάνω, οι αεροπορικές κινήσεις στα περιφερειακά αεροδρόμια για το έτος 2017 αποτελούν νέο ρεκόρ για τα ελληνικά δεδομένα. Σε γενικές γραμμές, οι συνολικές κινήσεις τα τελευταία έτη έχουν αυξηθεί αισθητά. Όπως είναι εμφανές και στον πίνακα 12, από 40 περίπου εκατομμύρια το 2007, έχουν φτάσει αισίως τα 52 το 2016 και υπάρχουν στοιχεία που φανερώνουν ακόμη περισσότερες αυξήσεις. Αυτό είναι πολύ ενθαρρυντικό για την προσδοκώμενη ανάπτυξη των αερολιμένων, καθώς όσο αυξάνονται οι κινήσεις, τόσο αυξάνονται και τα έσοδα. Αυτά τα έσοδα μπορούν να βοηθήσουν τα αεροδρόμια στην ανάπτυξη και στον εκσυγχρονισμό τους. Βέβαια, έχει παρατηρηθεί πως η αύξηση δεν κατανέμεται ομοιόμορφα σε όλα τα αεροδρόμια, με αρκετούς αερολιμένες να έχουν σαφώς μεγαλύτερη κινητικότητα από άλλους. Ακόμη, τα ίδια έτη, υπάρχουν αεροδρόμια που σημειώνουν μείωση στις δραστηριότητές τους.

Σε κάθε περίπτωση, οι αυξημένες κινήσεις των αερολιμένων είναι ένα ευχάριστο γεγονός συνολικά για την ελληνική οικονομία και μέσω των κατάλληλων μεθοδεύσεων, αυτή η αύξηση μπορεί να είναι μικρή σε σχέση με εκείνες που θα έρθουν μελλοντικά.

6.2. Ζήτημα εποχικότητας

Βέβαια, όπως έγινε λόγος σε προηγούμενο κεφάλαιο, ο ελληνικός τουρισμός αντιμετωπίζει προβλήματα, με ένα από αυτά τα είναι η εποχικότητα. Αναλυτικότερα, οι τουρίστες που επισκέπτονται την Ελλάδα, την προτιμούν λόγω του τουριστικού προϊόντος της, που άτυπα είναι «Ήλιος & Θάλασσα» πρωτίστως και δευτερευόντως ο περιηγητισμός. Αυτό δημιουργεί μία έντονη δραστηριότητα στο τρίτο τρίμηνο κυρίως του έτους. Προηγουμένως έγινε αναφορά στην αύξηση της αεροπορικής δραστηριότητας αυτήν την περίοδο. Αυτή η αύξηση είναι αποτέλεσμα του άτυπου εθνικού προϊόντος (ήλιος & θάλασσα), το οποίο είναι αποδοτικότερο αλλά και πιο έντονο τους θερινούς μήνες. Αν μη τι άλλο, έχει και αρνητικές επιπτώσεις σε όλους τους τομείς του τουρισμού, καθώς δεν μπορεί πάντα να προβλεφθεί με ακρίβεια η ζήτηση, επομένως οι ήδη υπάρχουσες εγκαταστάσεις δεν μπορούν να καλύψουν τις ανάγκες με την ίδια αποτελεσματικότητα. Είναι φυσικό επακόλουθο του μαζικού τουρισμού και πολλές φορές, ειδικά κατά την αδυναμία ορθής αποδοτικότητας, αφήνει δυσάρεστες εντυπώσεις στους επισκέπτες. Από οικονομικής άποψης, για το έτος 2017 στην Ελλάδα το 57% των αφίξεων του εισερχόμενου τουρισμού αλλά και το 61% των εσόδων από τον τουρισμό πραγματοποιήθηκε κατά το 3^ο τρίμηνο του έτους, ενώ για το 2016 το 3^ο τρίμηνο του έτους έλαβε χώρα το 56% των αφίξεων και το 61% των εσόδων. Επομένως, παρατηρείται πως επιβεβαιώνεται η ύπαρξη της εποχικότητας, όπως διαφαίνεται και η σταθερότητά της από τα ίδια σχεδόν ποσοστά τόσο για το 2017 όσο και για το 2016.

Ωστόσο, εποχικότητα δεν υφίσταται κατ αποκλειστικότητα στα ελληνικά δεδομένα, αλλά έχει παγκόσμιες διαστάσεις. Χαρακτηριστικά, με την πάροδο των ετών, το φαινόμενο γίνεται όλο και πιο έντονο. Αυτό αποδεικνύεται αν δει κανείς το γράφημα 7, από τον Παγκόσμιο Οργανισμό Τουρισμού



Γράφημα 7 Εξέλιξη διεθνών τουριστικών αφίξεων ανά μήνα (σε εκατομμύρια), Πηγή: UNWTO, Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού

Όπως είναι φανερό και στο γράφημα 7, οι αφίξεις του τουρισμού σε παγκόσμια κλίμακα αυξάνονται ιδιαίτερα κατά την περίοδο από τον Ιούνιο μέχρι και το Σεπτέμβριο, όπως περίπου και στα Ελληνικά δεδομένα, επομένως η εποχικότητα στην ελληνική τουριστική αγορά είναι συνέπεια ενός ευρύτερου παγκόσμιου φαινομένου. Επίσης, όπως γράφτηκε παραπάνω, η καμπύλη της εποχικότητας χρόνο με το χρόνο οξύνεται όλο και περισσότερο με

αποκορύφωμα εκείνη του έτους 2017, όπου υπάρχει και η μεγαλύτερη με διαφορά σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, ιδίως στην αύξηση-όξυνση που παρατηρείται κατά τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, όπου παρατηρείται αύξηση ρεκόρ. Οι παραπάνω πληροφορίες μπορούν να φανούν χρήσιμες, προκειμένου η ελληνική τουριστική βιομηχανία να προετοιμαστεί κατάλληλα για τα επόμενα χρόνια, γιατί σύμφωνα και με τα παγκόσμια δεδομένα, το φαινόμενο της εποχικότητας έχει διαρκώς αυξητικές τάσεις και σύμφωνα με τα στοιχεία των τελευταίων τριών ετών 2015, 2016, 2017 η αύξηση πραγματοποιείται με ταχύτατους ρυθμούς.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7^ο : ΚΡΙΤΙΚΗ ΑΠΟΤΙΜΗΣΗ ΕΡΕΥΝΑΣ

Σε αυτό το τελευταίο κεφάλαιο της έρευνας λαμβάνει χώρα η κριτική αποτίμηση της έρευνας και γίνονται προτάσεις βελτίωσης, προκειμένου να υπάρξει μια αποδοτικότερη ανάπτυξη στις περιφέρειες. Αυτές οι προτάσεις συνοπτικά είναι αύξηση της συνδεσιμότητας μεταξύ των ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων, αλλά και μεταξύ ελληνικών αεροδρομίων και διεθνών, αύξηση της εμπορικής εκμετάλλευσης των αεροδρομίων με στόχο την αύξηση της προσβασιμότητάς τους προς τις αεροπορικές εταιρείες και τη στροφή προς νέους τύπους επισκεπτών

7.1. Τρόποι ενδυνάμωσης των περιφερειακών αεροδρομίων

Τα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια, όπως και ο τουρισμός, καταγράφουν μία πολύ θετική πορεία τα τελευταία χρόνια και έχουν προοπτικές να συνεχίσουν και στο μέλλον αυτή τη θετική πορεία. Όμως, ο τομέας της αεροπορίας είναι αλληλένδετος και άμεσα συνεργαζόμενος με τον τουρισμό. Και οι δύο τομείς, που θεωρούνται βιομηχανίες, αλλάζουν δραστικά και η αγορά μεταβάλλεται τακτικά. Σε αυτό συμβάλλει η υψηλή ανταγωνιστικότητα που παρατηρείται μεταξύ τόσο των αεροπορικών εταιρειών, όσο και μεταξύ των προορισμών.

Σχετικά με τις αεροπορικές εταιρείες, συνεχώς ιδρύονται νέες εταιρείες, με νέα μοντέλα λειτουργίας (π.χ LCC) και οι παλιές εταιρείες αλλάζουν με τη σειρά τους το μοντέλο λειτουργίας του για να μπορούν να συμβαδίσουν και να είναι κερδοφόρες. Αυτές οι αλλαγές μπορεί να είναι αλλαγές στρατηγικής πωλήσεων (π.χ νέες συμπράξεις με άλλες εταιρείες) ή δημιουργία νέων συνεργασιών με αεροδρόμια, είτε περιφερειακά είτε κύρια.

Από τη σκοπιά του επιβάτη-καταναλωτή, συνεχώς συμβαίνουν μειώσεις και διαχωρισμός των ναύλων, με συνέπεια το αεροπορικό ταξίδι να γίνεται πιο προσβάσιμο σε περισσότερες κοινωνικές ομάδες και περιοχές.

Τώρα, όσον αφορά τους προορισμούς, με την άνοδο των LCC, ο χάρτης των προορισμών και του είδους ταξιδιωτών έχει αλλάξει ριζικά. Δηλαδή, σύμφωνα με το μοντέλο των περισσότερων LCC, κύριο χαρακτηριστικό τους είναι η συνεργασία κυρίως με περιφερειακά αεροδρόμια, διότι έχουν χαμηλές χρεώσεις σε σχέση με τα κύρια. Αυτή η τακτική τους επιτρέπει όχι μόνο καλύτερη τιμολόγηση και ευνοϊκότερη μεταχείριση, αλλά και την ανάδειξη νέων προορισμών, οι οποίοι προηγουμένως ήταν στην αφάνεια, καθώς εξαρτιόταν σε μεγάλο βαθμό από τις FSNC, ενώ τώρα μπαίνουν στα ταξιδιωτικά σχέδια πολλών επιβατών, καθώς είναι μια φθηνότερη λύση, αλλά και ένας φαινομενικά ανεξερεύνητος προορισμός.

Αυτή η αύξηση τουριστικής δραστηριότητας δημιουργεί επιπλέον έσοδα στην τοπική οικονομία και προωθείται η ανάπτυξη. Βέβαια, σε επόμενο στάδιο η τοπική κοινωνία οφείλει

να ξεκινήσει τον ορθό προγραμματισμό και την οριοθέτηση αυτής της ανάπτυξης προκειμένου να είναι επωφελής για τον τοπικό πληθυσμό, αλλά και να μην επιβαρυνθεί με τις αρνητικές συνέπειες ο προορισμός. Να συνταχθεί ένας σχέδιο το οποίο θα περιλαμβάνει όλους τους τομείς (ιδιωτικό και δημόσιο), ντόπιο πληθυσμό, εθνικό, ακόμη και τους επισκέπτες και να τους συντονίζει, ώστε να ευνοηθεί η αύξηση της αποδοτικότητας.

Σημείο αναφοράς αποτελούν τα οικονομικά οφέλη του τουρισμού, τα οποία μπορούν να δώσουν στον κρατικό μηχανισμό και συνεπώς τις περιφέρειες, τους απαραίτητους πόρους ανάπτυξης και εκσυγχρονισμού.

Η Ελλάδα, όπως προαναφέρθηκε, είναι μία χώρα που βασίζεται στον τουρισμό και το θεωρεί μέσο για την ανάπτυξή της. Από οικονομικής άποψης, τα νούμερα δείχνουν να είναι και να έχουν την τάση να παραμείνουν θετικά.

Σε αυτό συμβάλει ο κρατικός μηχανισμός που έχει επιτρέψει την απαραίτητη δημιουργία εγκαταστάσεων προκειμένου η Ελλάδα να είναι μία χώρα φιλόξενη για τους τουρίστες. Βέβαια υπάρχουν και προβλήματα, όπως είναι η πόλωση των τουριστών σε συγκεκριμένες περιφέρειες αλλά και η εποχικότητα, που δημιουργεί εμπόδια στον τουριστικό σχεδιασμό.

Σε κάθε περίπτωση, παρά την καλή επίδοση, η χώρα είναι καλύτερο να προσδοκά την αποδοτικότερη εκμετάλλευση του τουριστικού της προϊόντος και την εξεύρεση λύσεων στα ζητήματα που δημιουργούνται.

Θα μπορούσε κανείς να πει πως το καλύτερο μέσο που έχει διαθέσιμο για την επίλυση των ζητημάτων και την περαιτέρω ανάπτυξη είναι τα αεροδρόμια. Συγκεκριμένα, κάθε ελληνικός τουριστικός προορισμός ή η περιφέρεια έχει τουλάχιστον ένα αερολιμένα. Αυτοί οι αερολιμένες μπορούν να αξιοποιηθούν με τον κατάλληλο τρόπο προκειμένου να υπάρξει ακόμα μεγαλύτερη ροή επισκεπτών. Ένας τρόπος για να επιτευχθεί αυτός ο στόχος είναι να υπάρξουν περισσότερες point-to-point συνδέσεις.

7.2. Ανάπτυξη μέσω περισσότερων συνδέσεων point-to-point

Οι εταιρείες low cost, οι οποίες έχουν γίνει πλέον ο πιο διαδεδομένος τρόπος μετακίνησης στην Ευρώπη, έχουν σαν κύριο συστατικό στον τρόπο λειτουργίας τους δύο κύριες πρακτικές: το **fare unbundling** και τη σύνδεση **point-to-point**.

Όπως φαίνεται και στον πίνακα 4, περισσότερες από τις μισές τουριστικές αφίξεις πραγματοποιούνται από πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης αεροπορικώς. Επομένως, οι αερολιμένες και οι κρατικοί φορείς πρέπει να έχουν την προσοχή τους στραμμένη στις LCC και την εξέλιξή του. Επίσης, με τις κατάλληλες κινήσεις μπορεί να υπάρξει καλύτερη συνεργασία αμοιβαίου καλού, τόσο για τις περιφέρειες, όσο για τις LCC. Συγκεκριμένα, οι LCC θα μπορούσαν να αυξήσουν τις τουριστικές αφίξεις, αν είχαν περισσότερες απευθείας συνδέσεις από χώρες του εξωτερικού με ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια. Μία υποψήφια χώρα είναι η Γαλλία, στην οποία ο ελληνικός τουρισμός βασίζεται αρκετά κρίνοντας από

τους πίνακες 5 και 6. Ωστόσο σύμφωνα με το πίνακα 11 έχει μεν αρκετές αφίξεις, αλλά δεν πλησιάζουν αριθμητικά εκείνες της Γερμανία και της Μεγάλης Βρετανίας, από τις οποίες η ελληνική οικονομία έχει παρόμοια εξάρτηση (με εκείνη της Γαλλίας). Επιπλέον, σύμφωνα με τον πίνακα 8, η Γαλλία δεν συνδέεται απευθείας με όσα περιφερειακά αεροδρόμια συνδέονται η Γερμανία και η Μεγάλη Βρετανία (20 και 18 αντίστοιχα, ενώ η Γαλλία με 12). Η παραπάνω πρόταση βασίζεται στο γεγονός ότι το 2018 δημιουργήθηκε σύνδεση μεταξύ της Γαλλίας και του περιφερειακού αεροδρομίου της Σητείας, έχοντας μάλιστα προγραμματίσει ήδη 10.584 θέσεις. Εν συνεχεία, μπορεί να υπάρχουν και άλλα αεροδρόμια τα οποία μπορούν να ευνοηθούν από μία ανάλογη συνεργασία χώρας-αερολιμένα. Πάντως, σε κάθε περίπτωση, η συνεργασία με περισσότερες LCC ανοίγει ένα νέο κανάλι μετακίνησης επιβατών προς τα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια, ακόμη και στις αγορές που ήδη συνδέονται με την Ελλάδα και υπάρχει μεγάλος αριθμός αφίξεων, όπως η Γερμανία, η Μεγάλη Βρετανία, που ήδη αναφέρθηκαν, αλλά και η Ιταλία, που έχουν συγκεντρωτικά το μεγαλύτερο ποσοστό δαπανών και είναι στην Ευρώπη. Ωστόσο, μπορεί να δημιουργηθούν και συνδέσεις με αγορές που δεν είναι τόσο κορεσμένες, όπως η Δανία, η Τσεχία και η Σουηδία, οι οποίες δεν είναι στην Ευρωζώνη και μπορεί να υπάρξει όφελος από το συνάλλαγμα. Παράλληλα, μπορούν να δημιουργηθούν νέες συνδέσεις με αναδυόμενες αγορές σε αναπτυσσόμενες χώρες, όπως είναι η Πολωνία, που παρουσιάζει θετικά στοιχεία.

Επίσης, παρατηρήθηκε πως τόσο οι αφίξεις των τουριστών, όσο και οι δαπάνες συγκεντρώνονται κατά μεγάλο ποσοστό σε συγκεκριμένες περιφέρειες. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, σύμφωνα και με το γράφημα 3, είναι οι περιφέρειες νοτίου Αιγαίου, Κρήτης, Αττικής, Κεντρικής Μακεδονίας και Ιονίων νήσων. Κάτι τέτοιο δεν είναι κακό, όμως περιορίζει την κινητικότητα της αγοράς, καθώς οι υπόλοιπες περιφέρειες έχουν ποσοστά μέχρι 2% των εσόδων προερχόμενων από τον τουρισμό. Αυτό σχετίζεται άμεσα και με τον προγραμματισμό των αεροπορικών θέσεων στον πίνακα 10, όπου τα αεροδρόμια παρατίθενται με αύξουσα σειρά, αναλόγως τον αριθμό προγραμματισμένων θέσεων. Αν παρατηρήσει κάποιος θα δει πως από το αεροδρόμιο Ακτίου και κάτω, οι προγραμματισμένες θέσεις είναι σαφώς μειωμένες με τις παραπάνω που περιλαμβάνουν τα αεροδρόμια Ηρακλείου, Ρόδου, Θεσσαλονίκης, Κέρκυρα, Κω, Χανίων, Ζακύνθου, Σαντορίνης, Μυκόνου και Κεφαλονιάς, τα οποία όλα υπάγονται στις προαναφερθείσες περιφέρειες που συγκεντρώνουν τα περισσότερα τουριστικά έσοδα. Ακόμη, το ζήτημα επιδεινώνεται καθώς, σύμφωνα με έρευνα του SETE που προαναφέρθηκε οι η μεγαλύτερη πλειοψηφία τουριστών επισκέπτεται κατά μέσο όρο μία περιφέρεια.

7.3. Δίκτυο διασυνδέσεων περιφερειακών αεροδρομίων

Αυτό το ζήτημα μπορεί να αντιμετωπιστεί και να δημιουργήσει παραπάνω οικονομική κινητικότητα και σε άλλες περιφέρειες με τη σύνδεση ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων μεταξύ τους. Δηλαδή την απευθείας σύνδεση των κορεσμένων τουριστικά περιφερειών (π.χ νότιο Αιγαίο) με περιφέρειες που προσφέρουν παρόμοια τουριστικά προϊόντα και υπηρεσίες (π.χ βόρειο Αιγαίο). Με αυτόν τον τρόπο θα υπάρξει μια

αποτύκνωση των φαινομενικά τετριμμένων τουριστικά περιοχών και θα έρθουν στο προσκήνιο νέοι προορισμοί με το ίδιο θετικές συνέπειες τόσο για τις περιφέρειες, όσο και για το κράτος. Αυτό το εγχείρημα μπορεί να λειτουργήσει σε συνδυασμό με την προβολή των ελληνικών προορισμών στο εξωτερικό, αλλά και τη δημιουργία τουριστικών πακέτων στα ελληνικά τουριστικά πρακτορεία, αλλά και στα διεθνή, τα οποία θα συμπεριλαμβάνουν προορισμούς σε παραπάνω από μία περιφέρεια.

Ένα χρήσιμο εργαλείο στη σύνδεση point-to-point είναι πάλι η ύπαρξη των LCC. Επιπροσθέτως, τα αεροδρόμια θα μπορούσαν να χαμηλώσουν τις χρεώσεις τους, προκειμένου να κλείσουν καλύτερες συμφωνίες και να αποκτήσουν όσο το δυνατόν περισσότερες συνεργασίες με LCC και παράλληλα οι εταιρείες να προσφέρουν ένα χαμηλά τιμολογημένο εισιτήριο προς τους υποψήφιους νέους επιβάτες. Βέβαια, κάτι τέτοιο φαινομενικά θα σήμαινε χαμηλότερα έσοδα για τους αερολιμένες. Όμως, υπάρχουν εναλλακτικές μέθοδοι για να αποκτήσουν επιπλέον έσοδα τα αεροδρόμια, που θα τους επέτρεπε τη μείωση των χρεώσεών τους. Μία από αυτές, που θα αναλυθεί παρακάτω είναι η εκμετάλλευση των εμπορικών καταστημάτων εντός των αεροδρομίων.

7.4. Εμπορική εκμετάλλευση των αεροδρομίων

Τα σύγχρονα αεροδρόμια σε όλο τον κόσμο αλλάζουν μορφή και μετατρέπονται σε εμπορικά καταστήματα, όπου οι επιβάτες-πελάτες μπορούν να πραγματοποιήσουν αγορές και να χρησιμοποιήσουν υπηρεσίες, όπως σε κάθε άλλο εμπορικό κέντρο. Επομένως, στόχος των αεροδρομίων στο συγκεκριμένο κομμάτι, όπως και κάθε άλλης επιχείρησης, είναι να μεγιστοποιήσει τα κέρδη της εξυπηρετώντας καλύτερα τους επιβάτες-πελάτες και προτρέποντάς τους να χρησιμοποιούν περισσότερο τις υπηρεσίες τους προκειμένου να αυξηθούν τα έσοδά τους. Βέβαια, υπάρχουν πολλοί παράγοντες που επηρεάζουν τα έσοδα των αεροδρομίων από εμπορικές δραστηριότητες. Κάποιοι από αυτούς είναι ο όγκος και η φύση των επιβατών, τα επίπεδα άγχους που μπορεί να έχουν οι επιβάτες, ο χρόνος που δαπανάται από τους επιβάτες στο αεροδρόμιο, εμπορικές συμφωνίες μεταξύ επιχειρήσεων και αερολιμένα, τοποθεσία και μέγεθος αεροδρομίου. Αναφορικά, σε μία έρευνα που είχε πραγματοποιηθεί την περίοδο 2004-2005 στη Γερμανία, είχε βρεθεί πως στα αεροδρόμια με κίνηση μικρότερη από 4 εκατομμύρια επιβάτες το ποσοστό των εσόδων τους από εμπορική δραστηριότητα ήταν 36%, ενώ σε εκείνα με κίνηση πάνω από δέκα εκατομμύρια επιβάτες το ποσοστό των εσόδων τους κατά μέσο όρο ήταν 47%.

Βέβαια, η ίδια έρευνα περιλαμβάνει στα συμπεράσματά της πως σημασία έχουν και τα εμπορεύματα που πωλούνται, και αυτό είναι ένα στοιχείο που μπορεί να οδηγήσει στον καλύτερο προγραμματισμό των επιχειρήσεων. Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι οι πτώσεις πωλήσεων των τσιγάρων, οι οποίες συνέβησαν λόγω αλλαγής πολιτικής της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Όμως, αυτό είχε σαν συνέπεια την αύξηση πωλήσεων των αλκοολούχων. Ακόμη ένα συμπέρασμα που καταλήγει η έρευνα είναι πως η ταχύτερη και αποτελεσματικότερη εξυπηρέτηση των πελατών οδηγεί σε αύξηση του χρόνου που περνάνε σε άλλα καταστήματα, καθώς ο χρόνος που παραμένουν στον αερολιμένα είναι ο ίδιος.

Ένα μέτρο που μπορεί να βοηθήσει το τελευταίο, είναι οι επιβάτες να περνάνε πρώτα από τους ελέγχους ασφαλείας και μετά να μεταβαίνουν στο χώρο των καταστημάτων. Έτσι έχουν μια χαλαρότερη διάθεση και μπορούν να πραγματοποιήσουν τις αγορές τους πιο άνετα. (Anne Graham 2008)

Ο παράγοντας ικανοποίησης των επιβατών στο χώρο του αεροδρομίου είναι πολύ σημαντικός, τόσο για τις αγορές, όσο και για τη συνολική εμπειρία του επιβάτη. Στα ελληνικά δεδομένα, χαρακτηριστική είναι η βράβευση του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» από το Skytrax⁷ World Airport Awards⁸ από τους ίδιους του επιβάτες ως το Καλύτερο Αεροδρόμιο στη νότια Ευρώπη για το 2018 και 39^ο στην παγκόσμια κατάταξη. (aia.gr), (worldairportawards.com)

Το παράδειγμα του «Ελευθέριος Βενιζέλος» μπορούν να το ακολουθήσουν και τα περιφερειακά αεροδρόμια, καταγράφοντας και κατανοώντας τις ανάγκες και επιθυμίες των πελατών τους, κάτι που ίσως δημιουργήσει ένα θετικότερο κλίμα στους αερολιμένες που κάτι που σε συνεργασία με τις κατάλληλες εμπορικές επιχειρήσεις μπορεί να δώσει οικονομική ώθηση στις στα έσοδα και κατά συνέπεια στις δραστηριότητες του αερολιμένα.

Η εμπορευματική εκμετάλλευση των αεροδρομίων και η σημασία της δεν φαίνεται να περνά απαρατήρητη από τη Fraport Greece, η οποία υπέγραψε σύμβαση με τη θυγατρική εταιρεία της Dufry με την επωνυμία «Καταστήματα Αφορολόγητων Ειδών» για 30 έτη. Ουσιαστικά, η παραπάνω εταιρεία θα έχει τον αποκλειστικό έλεγχο όλων των εμπορικών δραστηριοτήτων σε όλους τους ελεγχόμενους χώρους των αερολιμένων που τελούν υπό τη διαχείριση της Fraport Greece και μέσω της σύμβασης που υπογράφηκε προβλέπεται ο υπερδιπλασιασμός των παρόντων εμπορικών χώρων από 5000 συνολικά τετραγωνικά μέτρα που είναι σήμερα, σε 12000, με έναρξη των εργασιών το 2017 και προβλεπόμενη λήξη το 2021. Βέβαια, να αξίζει να σημειωθεί πως η εταιρεία «Καταστήματα Αφορολόγητων Ειδών» δραστηριοποιούνταν ήδη στα ίδια αεροδρόμια που προέβλεπε η συμφωνία. (Fraport-greece.com)

Σε κάθε περίπτωση, τα έσοδα από τις εμπορικές δραστηριότητες των αεροδρομίων είναι ένας σημαντικός παράγοντας για τη λειτουργία του αεροδρομίου και μπορεί να κάνει τη διαφορά. Επιπλέον, αυτά τα έσοδα μπορούν να χρησιμοποιηθούν από τις διοικήσεις των αερολιμένων προκειμένου, όπως ήδη αναφέρθηκε, να μειωθούν οι χρεώσεις των αεροδρομίων προς τις συνεργαζόμενες αεροπορικές εταιρείες (που μπορεί να οδηγήσει σε αύξηση των συνεργασιών με νέες αεροπορικές εταιρείες αλλά και αύξηση της κίνησης από τις ήδη συνεργαζόμενες), ενώ παράλληλα να διατηρήσει ο αερολιμένας το ίδιο (ή και μεγαλύτερο) περιθώριο κέρδους.

⁷ Ο Skytrax ιδρύθηκε το 2018 και τα γραφεία του είναι το Λονδίνο. Ειδικεύεται στην έρευνα και έλεγχο ποιότητας, όπως και τη παροχή συμβουλευτικής βοήθειας στην αεροπορική βιομηχανία. Βαθμολογεί τα αεροδρόμια σε παγκόσμιο επίπεδο, βάσει του δικού του συστήματός, που κατατάσσει τα αεροδρόμια βάσει ποιότητας εγκαταστάσεων και ποιότητας εξυπηρέτησης προσωπικού. Πηγή: Skytraxratings.com

⁸ Τα World Airport Awards ξεκίνησαν το 1999 με την πρώτη έρευνα ικανοποίησης επιβατών του Skytrax. Πραγματοποιούνται μέσω ερωτήσεων σε επιβάτες και είναι ανεξάρτητος θεσμός, με στόχο την αντικειμενικότητα και χρηματοδοτείται εξολοκλήρου από τον Skytrax. Πηγή: worldairportawards.com

7.5. Νέες κατηγορίες επισκεπτών

Όπως αναλύθηκε σε προηγούμενο κεφάλαιο, η άνοδος των LCC έχει δώσει τη δυνατότητα σε αρκετούς ανθρώπους να ταξιδεύουν. Εξαιτίας των χαμηλών τιμών αρκετοί άνθρωποι που αρχικά δεν διέθεταν χρήματα για ταξίδι ή δεν είχαν το αεροπλάνο σαν κύριο μέσο για τα ταξίδια τους, πλέον μπορούν να ταξιδεύουν σε διάφορους προορισμούς.

Ένας βασικός λόγος των χαμηλών τιμών των LCC είναι το μοντέλο λειτουργίας τους, που όπως αναλύθηκε βασίζεται σε δύο κύριες λειτουργίες: **A) προβλέπει ξεχωριστές χρεώσεις στα πλαίσια του fare unbundling (αποδόμηση του ναύλου)** και **B) χρήση κυρίως περιφερειακών αεροδρομίων**.

Στην πρώτη κύρια λειτουργία του μοντέλου (fare unbundling) συμπεριλαμβάνονται οι διάφορες επιπλέον χρεώσεις για όποιες υπηρεσίες χρησιμοποιεί ο εκάστοτε επιβάτης. Μία από τις δημοφιλέστερες παροχές αρκετών LCC είναι η παροχή δωρεάν χειραποσκευής για τους επιβάτες στη βασική τιμή του εισιτηρίου και ίσως η επιπλέον χρέωση της κύριας αποσκευής. Αυτή η στρατηγική έχει σαν συνέπεια από τους επιβάτες να προσπαθούν να μεταφέρουν μόνο τα βασικά τους πράγματα στη χειραποσκευή, προκειμένου να ευνοηθούν από τη βασική τιμή του ναύλου. Το τελευταίο, έχει ευνοήσει νέες κατηγορίες επισκεπτών σε νέους προορισμούς και σε νέες μορφές ταξιδιού, όπως είναι το **backpacking**. Το συγκεκριμένο είδος ταξιδιού αφορά νέους (ηλικιακές ομάδες βάσει ερευνών 15-25 ετών) αλλά έχει γίνει δημοφιλές και σε μεγαλύτερους ταξιδιώτες (ηλικίες 26-44 ετών). Είναι συνήθως ταξιδιώτες αναψυχής και οργανώνουν οι ίδιοι το ταξίδι του (δηλαδή δεν προτιμούν κάποιο έτοιμο τουριστικό πακέτο), επισκέπτονται πολλαπλούς προορισμούς και είναι ανοιχτοί στο ενδεχόμενο μιας αλλαγής της τελευταίας στιγμής στο δρομολόγιό τους, ακόμα και μετά την άφιξή τους στη χώρα του προορισμού. Τα κύρια χαρακτηριστικά των ταξιδιωτών είναι οικονομική επιλογή καταλύματος, η έμφαση που δίνουν στη συναναστροφή με το γηγενή πληθυσμό αλλά και άλλους ταξιδιώτες και η τάση τους για συμμετοχή τους σε ψυχαγωγικές δραστηριότητες. Επιπροσθέτως, δείχνουν προτίμηση για εξερεύνηση και ένταξη νέων εμπειριών και περιπετειών στο ταξίδι τους. (Barbara Adkins & Eryn Grant, 2007)

Αυτό το είδος επισκεπτών, σε συνδυασμό με το δεύτερο κύριο χαρακτηριστικό του μοντέλου λειτουργίας των LCC, που είναι η χρήση των περιφερειακών αεροδρομίων, δημιουργούν ένα ιδανικό κλίμα για την πραγματοποίηση ταξιδιών. Αναλυτικότερα, το backpacking, ευνοείται ιδιαίτερα από τις χαμηλές τιμές των LCC, όπως και από τη μετάβαση σε περιφερειακά αεροδρόμια, προκειμένου να εξερευνηθούν φαινομενικά ανεξερεύνητοι και μη κορεσμένοι προορισμοί. Ακόμη, η τάση για συναναστροφή με το τοπικό στοιχείο και η εμπλοκή τους στις τοπικές κοινωνίες ίσως είναι χρήσιμο στη διάδοση της κουλτούρας και της εικόνας του προορισμού σε υπόλοιπες χώρες του εξωτερικού.

Στην Ελλάδα η παρούσα μορφή ταξιδιού έχει προοπτικές να ευημερήσει και να βοηθήσει την περιφερειακή οικονομία. Συγκεκριμένα, όπως φαίνεται και στον πίνακα 13 κατά τα έτη 2015 και 2016 υπάρχει ένα σημαντικό ποσοστό περιηγητικού τουρισμού, το οποίο μάλιστα αυξάνεται κατά 4% και αφορά μη Ευρωπαίους τουρίστες. Επίσης, παρατηρεί κανείς πως το

επίπεδο εκπαίδευσης αυτών των τουριστών είναι ανώτερο σε σχέση με τους ταξιδιώτες από τις υπόλοιπες κατηγορίες.

Ταξιδιωτικό προφίλ εισερχόμενου τουρισμού στην Ελλάδα τα έτη 2015 - 2016						
	Σύνολο Κόσμου		Σύνολο Ευρώπης		Μη Ευρωπαϊκές Χώρες	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
Επισκέπτες (σε χιλ.)	19.711	20.992	17.618	19.035	2.093	1.957
Διακοπές ταξιδιού	88% διακοπές	89% διακοπές	89% διακοπές	90% διακοπές	78% διακοπές	78% διακοπές
Τύπος διακοπών	64% Ήλιος & Θάλασσα	70% Ήλιος & Θάλασσα	68% Ήλιος & Θάλασσα	75% Ήλιος & Θάλασσα	34% Περιηγητικός τουρισμός	38% Περιηγητικός τουρισμός
Ενταξιδιώτες	59% τον/την σύντροφο	68% τον/την σύντροφο	57% τον/την σύντροφο	68% τον/την σύντροφο	74% τον/την σύντροφο	63% τον/την σύντροφο
Ρόλο επισκεπτών	περισσότερες γυναίκες	περισσότερες γυναίκες	περισσότερες γυναίκες	περισσότερες γυναίκες	περισσότερες γυναίκες	περισσότεροι άνδρες
Ηλικιακή διάρθρωση	22% 35-44 ετών και 21% 45-54 ετών	23% 45-54 ετών και 22% 35-44 ετών	22% 35-44 ετών και 22% 45-54 ετών	22% 35-44 και 22% 45-54 ετών	33% 25-34 ετών και 28% 35-44 ετών	26% 45-54 ετών και 22% 35-44 & 55-64 ετών
Οικογενειακό εισόδημα	57% ανώτερο	58% ανώτερο	57% ανώτερο	57% ανώτερο	57% ανώτερο	67% ανώτερο
Επίπεδο εκπαίδευσης	62% ανώτερο	62% ανώτερο	60% ανώτερο	61% ανώτερο	81% ανώτερο	78% ανώτερο
Τύπος καταλύματος	29% σε 4* ξενοδοχείο	30% σε 4* ξενοδοχείο	30% σε 4* ξενοδοχείο	30% σε 4* ξενοδοχείο	21% σε πλοίο/σκάφος/ κρουαζιέρα/yacht	26% σε 4* ξενοδοχείο
Πηγές ενημέρωσης	Internet και ταξιδιωτικό πρακτορείο					
Πηγές ενημέρωσης μέσω Internet	Ιστοσελίδα καταλύματος και προορισμού	Ιστοσελίδα καταλύματος και προορισμού	Ιστοσελίδα καταλύματος και προορισμού	Ιστοσελίδα καταλύματος και προορισμού	Ιστοσελίδα προορισμού και Λοιπά	Ιστοσελίδα προορισμού και καταλύματος
Λέσο κράτησης	Internet και ταξιδιωτικό πρακτορείο					
Κατάληξη κράτησης μέσω Internet	προσωπικός υπολογιστής/Notebook/ Tablet					
Κράτηση διαμονής μέσω πλατφόρμας διαμοιρασμού	2%	3%	2%	3%	Μ.Δ.	Μ.Δ.

Πίνακας 13 Ταξιδιωτικό προφίλ εισερχόμενου τουρισμού στην Ελλάδα κατά τα έτη 2015 – 2016. Πηγή: SETE

Ταξιδιωτικό προφίλ Μη Ευρωπαίων στην Ελλάδα τα έτη 2015 - 2016

	Μη Ευρωπαϊκές Χώρες		ΗΠΑ		Λοιπές Μη Ευρωπαϊκές Χώρες	
	2015	2016	2015	2016	2015	2016
πισκέπτες (σε χιλ.)	2.093	1.957	796	822	1.297	1.135
κοπός ταξιδιού	78% διακοπές	78% διακοπές	84% διακοπές	85% διακοπές	74% διακοπές	73% διακοπές
τύπος διακοπών	34% Περιηγητικός τουρισμός	38% Περιηγητικός τουρισμός	34% Περιηγητικός τουρισμός	35% Περιηγητικός τουρισμός & Κρουαζιέρα	34% Περιηγητικός τουρισμός	41% Περιηγητικός τουρισμός
υπαξιιώτες	74% τον/την σύντροφο	63% τον/την σύντροφο	62% τον/την σύντροφο	57% τον/την σύντροφο	83% τον/την σύντροφο	68% τον/την σύντροφο
ύλο επισκεπτών	περισσότερες γυναίκες	περισσότεροι άνδρες	περισσότεροι άνδρες	περισσότεροι άνδρες	περισσότερες γυναίκες	περισσότερες γυναίκες
λικιακή διάρθρωση	33% 25-34 ετών και 26% 35-44 ετών	26% 45-54 ετών και 22% 35-44 & 55-64 ετών	25% 45-54 ετών και 24% 55-64 ετών	27% 45-54 ετών και 23% 55-64 ετών	47% 25-34 ετών και 35% 35-44 ετών	25% 45-54 ετών και 23% 35-44 ετών
ικογενειακό εισόδημα	57% ανώτερο	67% ανώτερο	67% ανώτερο	67% ανώτερο	51% ανώτερο	66% ανώτερο
πίπεδο εκπαίδευσης	81% ανώτερο	78% ανώτερο	71% ανώτερο	78% ανώτερο	87% ανώτερο	78% ανώτερο
τύπος καταλύματος	21% σε πλοίο/σκάρφος/κρουαζιέρα/yacht	26% σε 4* ξενοδοχείο	41% 5* ξενοδοχείο	36% σε 5* ξενοδοχείο	24% σε 3* ξενοδοχείο	35% σε 4* ξενοδοχείο
πηγή ενημέρωσης	Internet και ταξιδιωτικό πρακτορείο					
πηγή ενημέρωσης μέσω internet	Ιστοσελίδα προορισμού και λοιπά	Ιστοσελίδα προορισμού και καταλύματος	Ιστοσελίδα προορισμού και αξιολόγησης	Ιστοσελίδα προορισμού και καταλύματος	Λοιπά και ιστοσελίδα καταλύματος	ιστοσελίδα καταλύματος και προορισμού
έσο κράτησης	Internet και ταξιδιωτικό πρακτορείο					
ανάγνωση κάρτας μέσω internet	προσωπικός υπολογιστής/Notebook/Tablet					
κράτηση διαμονής μέσω ταξιδιωτικού πρακτορείου	-	-	-	1%	-	-

Πίνακας 14 Ταξιδιωτικό προφίλ Μη Ευρωπαίων επισκεπτών στην Ελλάδα τα έτη 2015 - 2016. Πηγή: SETE

Αναλυτικότερα, στον πίνακα 14, όπου και γίνεται ανάλυση του ταξιδιωτικού προφίλ των μη Ευρωπαίων τουριστών, που αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό του περιηγητικού τουρισμού. Αυτό όμως που προκαλεί εντύπωση, είναι η άνοδος που έχει ο περιηγητικός τουρισμός από το 2015 στο 2016, από 34% σε 41% αντίστοιχα. Παρά το γεγονός πως είναι μόνο τα δεδομένα δύο ετών, δείχνει να υπάρχει ένα θετικό κλίμα που θα μπορούσε να ευνοήσει τον τουρισμό στην Ελλάδα.

Βέβαια, μεγάλο είναι το ποσοστό που προτιμούν την Ελλάδα σαν τόπο διακοπών για το κύριο τουριστικό προϊόν της που είναι «Ήλιος και Θάλασσα». Πάραυτα, ο περιηγητικός τουρισμός και το backpacking μπορούν να συνδυαστούν με το κλασικό τουριστικό προϊόν. Άλλωστε, αυτό είναι και το ελληνικό συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι άλλων παγκόσμιων προορισμών.

Συμπερασματικά, οι νέες αλλαγές που συμβαίνουν στο χώρο των αερομεταφορών επηρεάζουν και το τουριστικό κοινό και κατά συνέπεια την τουριστική ζήτηση. Μία περιφέρεια και ένας συγκεκριμένος προορισμός, αν επιθυμούν τον τουρισμό σαν δρόμο ανάπτυξης, οφείλουν, σε συνεργασία με τον κρατικό μηχανισμό και τους αερολιμένες να απευθύνονται σε αρκετές ομάδες ταξιδιωτών, όπως οι επισκέπτες που προτιμούν τον περιηγητισμό και το backpacking καθώς είναι μορφές τουρισμού που επιτρέπουν την εξερεύνηση ανεξερεύνητων και μη κορεσμένων προορισμών και την εμπλοκή τους με το τοπικό στοιχείο.

Είναι γεγονός πως τα περιφερειακά αεροδρόμια έχουν κομβικό ρόλο στην υποκίνηση της ζήτησης ενός προορισμού. Αυτό συμβαίνει σε συνεργασία με τις αεροπορικές εταιρείες οι οποίες δραστηριοποιούνται στο συγκεκριμένο αερολιμένα. Επιπλέον, σημασία έχουν και οι υπόλοιποι προορισμοί που καλύπτει η εκάστοτε αεροπορική εταιρεία με το δίκτυό της, καθώς αυτοί είναι και οι δίαυλοι που συνδέεται ο αρχικός προορισμός. Με όσες περισσότερες εταιρείες συνεργάζεται ο αερολιμένας, τόσο περισσότερες επιλογές μετάβασης θα παρέχονται στους υποψήφιους επισκέπτες. Αυτοί οι επισκέπτες, όπως προαναφέρθηκε, παρέχουν τα μέσα (κυρίως οικονομικά) για ανάπτυξη στην ευρύτερη περιοχή. Αν ο σχεδιασμός γίνει με σωστό τρόπο η περιοχή μπορεί να καθιερωθεί σαν προορισμός και να υπάρξει σταθερή ροή επισκεπτών, που μεταφράζεται σε σταθερή εισροή εσόδων, δηλαδή πόρους για ανάπτυξη.

Πολλοί ελληνικοί προορισμοί είναι ήδη καθιερωμένοι διεθνώς, όπως το νότιο Αιγαίο. Υπάρχουν βέβαια και προορισμοί λιγότερο δημοφιλείς, παρόλο που έχουν παρόμοια φυσικά χαρακτηριστικά, όπως το βόρειο Αιγαίο. Μέσω των κατάλληλων κινήσεων, όλοι μπορούν να επωφεληθούν από τον εισερχόμενο τουρισμό, ο οποίος είναι πολλά υποσχόμενος για την ελληνική οικονομία. Χαρακτηριστικές λύσεις που προτάθηκαν παραπάνω είναι οι δημιουργία επιπλέον διαδρομών μεταξύ των ελληνικών περιφερειακών αεροδρομίων, αλλά και διεθνών, χρησιμοποιώντας παράλληλα το μοντέλο λειτουργίας των LCC, εντατικοποίηση της εμπορευματικής εκμετάλλευσης των αεροδρομίων, προκειμένου τα αεροδρόμια να εξασφαλίσουν τους απαραίτητους πόρους για να εκσυγχρονιστούν και να συμβάλλουν περισσότερο στην περιφερειακή ανάπτυξη και την προσέλκυση νέων κατηγοριών επισκεπτών, προκειμένου να υπάρχει ποικιλία στο εισερχόμενο τουριστικό κοινό, με διαφορετικά ενδιαφέροντα, που θα συνδράμουν περαιτέρω στην εξερεύνηση και την ανάδειξη των ελληνικών προορισμών.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. Ανδριώτης, Κ. (2005). Τουριστική ανάπτυξη & σχεδιασμός. Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.
2. Ζαφειρόπουλος, Κ. (2015). Πώς γίνεται μια επιστημονική εργασία; Επιστημονική έρευνα και συγγραφή εργασιών. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
3. Ηγουμενάκης, Γ. & Ηγουμενάκης, Ν. (2013). Τουριστική ανάπτυξη: μια αποτίμηση της δυναμικής και της συμβολής στην οικονομική ανάπτυξη. Αθήνα: Εκδοτικός οίκος “Φαίδιμος”.
4. Παπαγεωργίου, Α. (2007). Οργάνωση & λειτουργία τουριστικών γραφείων: προγραμματισμός ταξιδιού – σύνθεση τουριστικών πακέτων. Αθήνα: Εκδοτικός οίκος “Interbooks”.
5. Προφυλλίδης, Β. (2010). Αεροπορικές μεταφορές & αεροδρόμια. Αθήνα: Εκδόσεις Παπασωτηρίου.
6. Σιώμκος, Γ. (2003). Εισαγωγή στο στρατηγικό μάρκετινγκ. Αθήνα: Εκδόσεις Αθ. Σταμούλης.
7. Barbara Adkins, Eryn Grant (2007). Backpackers as a Community of Strangers: The Interaction Order of an Online Backpacker Notice Board, *Qualitative Sociology Review* NO 3, 188-190. Retrieved September 25, 2018 from http://www.qualitativesociologyreview.org/ENG/Volume7/QSR_3_2_Adkins_Grant.pdf
8. Budd , L., Francis, G., Humphreys, I., & Ison , S. (2014). Grounded: Characterising the market exit of European low cost airlines. *Journal of Air Transport Management*, NO 34, 78-85. Retrieved June 20, 2018 from <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0969699713001129>
9. Fani Hatziiioannidu, Amalia Polydoropoulou (2017). Passenger Demand And Patterns Of Tourists’ Mobility In The Aegean Archipelago With Combined Use Of Big Datasets From Mobile Phones And Statistical Data From Ports And Airports, *Transportation Research Procedia* NO 25, 2309-2329. Retrieved May 10, 2018 from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352146517307494>
10. Fragoudaki, A. & Giokas, D. (2015). Airport performance in a tourism receiving country: Evidence from Greece. *Journal of Air Transport Management*, NO 52, 80-89. Retrieved June 12, 2018 from <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0969699715001453>
11. Frederic Dobruszkes, Moshe Givoni, Timothy Vowles (2017). Hello major airports, goodbye regional airports? Recent changes in European and US low-cost airline airport choice, *Journal of Air Transport Management* NO 59, 50-62. Retrieved August 3, 2018 from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699716302848?via%3Dihub>

12. Graham, A. (2009). How important are commercial revenues to today's airports?. *Journal of Air Transport Management*, NO 15, 106-111. Retrieved July 5, 2018 from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S096969970800152X?via%3Dihub>
13. Graham, A. (2011). The objectives and outcomes of airport privatisation. *Research in Transportation Business & Management*, NO 1, 3-14. Retrieved July 1, 2018 from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2210539511000058?via%3Dihub>
14. Graham, A.(2012). Understanding the low cost carrier and airport relationship: A critical analysis of the salient issues, *Journal of Tourism Management*, NO 36, 66-76. Retrieved July 10, 2018 from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0261517712002245?via%3Dihub>
15. Holden, A (2008). Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις στον τουρισμό. Αθήνα: Εκδόσεις Παπαζήση
16. Jaap G. de Wit, Joost Zuidberg (2012). The growth limits of the low cost carrier model, *Journal of Air Transport Management*, NO 21, 17-63. Retrieved July 25, 2018 from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699711001359>
17. Lickorish, L. & Jenkins, C. (2004). Μια εισαγωγή στον τουρισμό. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.
18. Patrick Zeigler, Romano Pagliari, Pere Suau-Sanchez, Paolo Malighettic, Renato Redondid (2017). Low-cost carrier entry at small European airports: Low-cost carrier effects on network connectivity and self-transfer potential, *Journal of Transport Geography*, NO 60, 68-79. Retrieved July 18, 2018 from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0966692316301624?via%3Dihub>
19. Pere Suau-Sanchez, Augusto Voltes-Dorta, Hector Rodríguez-Deniz (2017). An assessment of the potential for self-connectivity at European airports in holiday markets, *Journal of Tourism Management*, NO 62, 54-64. Retrieved July 10, 2018 from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0261517717300742?via%3Dihub>
20. Xavie Fageda, Pere Suau-Sanchez, Keith J.Mason (2015). The evolving low-cost business model: Network implications of fare bundling and connecting flights in Europe, *Journal of Air Transport Management*, NO 42 , 289-296. Retrieved July 30, 2018 from <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0969699714001501?via%3Dihub>

ΔΙΚΤΥΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ

1. ΕΛΣΤΑΤ, ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΤΗΣ ΧΩΡΑΣ, 2016 (2018, 1 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <http://www.statistics.gr/documents/20181/8ca8b967-a93e-44f2-a49d-f72f57c1cbf2>
2. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Αερολιμένες (2018, 11 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <http://www.ypa.gr/our-airports>
3. Υπουργείο Τουρισμού, Διεθνείς Οργανισμοί (2018, 16 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <http://www.mintour.gov.gr/ForeignAffairs/InternationalOrganizations>
4. ACI Europe, About Us (2018, 19 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <http://www.aci-europe.org/about/profile.html>
5. Athens International Airport Eleftherios Venizelos, Επιχειρηματική Αριστεία (2018, 28 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/awards/business-excellence>
6. Athens International Airport Eleftherios Venizelos, Η Εταιρεία Αεροδρομίου (2018, 28 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/the-airport-company/>
7. Aviation Facts, Self-Connectivity: Network Connectivity Redefined (2018, 5 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από http://aviationfacts.eu/uploads/thema/file_en/57681a7970726f08b5000000/Self-connectivity_Fact_sheet.pdf
8. EasyJet, Business network (2018, 9 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από https://www.easyjet.com/en/business?link_meganav
9. Emirates, Go further with our JetBlue Partnership (2018, 21 Αυγούστου). Ανακτήθηκε από https://www.emirates.com/lt/english/destinations_offers/travel_beyond/travel-partners/jetblue.aspx
10. Eurostat, Top airports in the EU-28 in terms of total passengers carried in 2016 (2018, 29 Αυγούστου). Ανακτήθηκε από https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=File:Top_airports_in_the_EU-28_in_terms_of_total_passengers_carried_in_2016.png
11. Fraport Greece, ΕΚΘΕΣΗ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ ΤΟΥ Δ.Σ ΤΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ FRAPORT ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ «B» Α.Ε (2018, 11 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από https://www.fraport-greece.com/uploads/page_art/0/237/GR_FRAPORT_REGIONAL_AIRPORTS_OF_GREECE_B_SOCIETE_ANONYME_2017.pdf
12. Fraport Greece, Η Fraport Greece και η θυγατρική της Dufry “Καταστήματα Αφορολογίτων Ειδών” υπέγραψαν σύμβαση 30 ετών για 14 Ελληνικά αεροδρόμια (2018, 30 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <https://www.fraport-greece.com/ell/kentro-typou/nea/i-fraport-greece-kai-i-thygatriki-tis-dufry-katastimata-aforologiton-eidon-ypegripsan-simbasi-0-eton-gia-14-ellinika-aerodromia->
13. Fraport Greece, Σχετικά με εμάς (2018, 11 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <https://www.fraport-greece.com/eng>
14. Fraport, About Us (2018, 11 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <https://www.fraport.com/en/our-company/fraport/about-us.html>
15. Fraport-Greece, Προφίλ Αεροδρομίων (2018, 11 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <https://www.fraport-greece.com/ell/profil-aerodromion>

16. Fraport-Greece, Τα 14 Περιφερειακά Αεροδρόμια της Ελλάδας (2018, 30 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από https://www.fraportgreece.com/uploads/page_art/0/34//fraport_entypo%20A4_GR.pdf
17. IATA, About Us (2018, 10 Ιουνίου). Ανακτήθηκε από <https://www.iata.org/about/Pages/index.aspx>
18. IATA, Level of Service Concept, (2018, 12 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <https://www.iata.org/services/consulting/airport-pax-security/Pages/level-of-service.aspx>
19. ICAO, About Us (2018, 3 Οκτωβρίου). Ανακτήθηκε από <https://www.icao.int/about-icao/Pages/default.aspx>
20. Israel Airport Authority , HBS System (2018, 12 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <http://www.iaa.gov.il/en-US/rashot/projects/Pages/HBSSystem.aspx>
21. Marguerite, Current Investments (2018, 11 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <http://www.marguerite.com/fund-overview/investments/>
22. MIT, Defining Capacity of Airport Passenger Buildings, Dr. Richard de Neufville (2018, 12 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από http://ardent.mit.edu/airports/ASP_current_lectures/ASP%2004/Defining_Capacity04.pdf
23. Ryanair, Flexi Plus (2018, 9 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/flying-with-us/flexi-plus>
24. Ryanair. Corporate Jet (2018, 9 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <https://www.ryanair.com/gb/en/plan-trip/flying-with-us/corporate-jet-hire>
25. SETE Intelligence, Η συμβολή του Τουρισμού στην ελληνική οικονομία το 2017 (2018, 5 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από http://www.insete.gr/Portals/0/meletes-INSETE/01/2018_SymvolhTourismou-2017.pdf
26. SETE Intelligence, Ανάλυση εισερχόμενου τουρισμού στην Ελλάδα ανά Περιφέρεια και ανά αγορά, 2017 (2018, 5 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από http://www.insete.gr/Portals/0/meletes-INSETE/01/2018_Balance Of Travel Services 2017-Summary.pdf
27. SETE Intelligence, Βασικά Μεγέθη Εισερχόμενου Τουρισμού (2018, 1 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από http://www.insete.gr/Portals/0/statistics/Key_figures_of_incoming_Tourism 2018.xlsx
28. SETE Intelligence, Διεθνείς Αεροπορικές Αφίξεις: Απολογισμός 2015 & 2016 (2018, 5 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <http://www.insete.gr/Portals/0/meletes-INSETE/09/YPA%CE%91%CE%99%CE%91-2015-2016.pdf>
29. SETE Intelligence, Οι προοπτικές του εισερχόμενου τουρισμού στην Ελλάδα το 2018 (2018, 5 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από http://www.insete.gr/Portals/0/meletes-INSETE/01/2018_Outlook-2018.pdf
30. SETE Intelligence, Προφίλ εισερχόμενου τουρισμού για διακοπές στην Ελλάδα, 2015-2016 (2018, 2 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από http://www.insete.gr/Portals/0/meletes-INSETE/01/2018_Profil Eiserxomenou Tourismou 2015-2016-Summary.pdf
31. Skytrax Ratings, About Skytrax (2018,). Ανακτήθηκε από <https://skytraxratings.com/about>
32. Vueling Pass, Benefits (2018, 9 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <http://www.vuelingpass.com/index.php/en/vueling-pass-benefits/air-lounges-access>
33. World Airport Awards, World's Top 100 Airports 2018 (2018, 28 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από http://www.worldairportawards.com/Awards/world_airport_rating.html
34. World Tourism Organization, Who we are (2018, 16 Σεπτεμβρίου). Ανακτήθηκε από <http://www2.unwto.org/content/who-we-are-0>