



ΔΙΕΘΝΕΣ  
ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟ  
ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

**ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ, ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ:

«Η ΣΥΜΒΟΛΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ  
ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΠΡΟΟΡΙΣΜΟΥ»

ΕΠΙΒΛΕΠΩΝ ΚΑΘΗΓΗΤΗΣ: ΔΡ. ΚΑΣΣΙΑΝΙΔΗΣ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ

Ο ΦΟΙΤΗΤΗΣ:

ΓΕΩΡΓΙΟΥ ΓΕΩΡΓΙΟΣ

137/17

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ 2022

## Περιεχόμενα

Εισαγωγή .....	7
Abstract.....	9
1 <sup>ο</sup> Κεφάλαιο: Ο τουρισμός.....	11
1.1. Ιστορική Αναδρομή στην Έννοια του Τουρισμού .....	11
1.2. Μορφές Τουρισμού .....	13
1.3. Το Φαινόμενο του Εναλλακτικού Τουρισμού.....	14
1.5. Εξωτερικός και Εσωτερικός Τουρισμός.....	18
1.6. Ζήτηση και Προσφορά Τουριστικού Προϊόντος.....	18
1.7. Η Σημερινή Τουριστική Ανάπτυξη και οι Επιπτώσεις της.....	20
2 <sup>ο</sup> Κεφάλαιο: Οι Αερομεταφορές.....	23
2.1. Το σύστημα των αερομεταφορών .....	23
2.2. Επιρροή του κλάδου των Αερομεταφορών στην Οικονομία .....	24
2.3. Οι λόγοι της Εξάπλωσης των Αεροπορικών Μεταφορών .....	26
2.4. Βιώσιμη ανάπτυξη των αερομεταφορών .....	27
2.5. Αεροπορικές Εταιρίες και Ανταγωνισμός .....	29
2.6. Οι επιδράσεις των αερομεταφορών .....	31
2.6.1. Επιδράσεις στην οικονομία .....	31
2.6.2. Επιδράσεις στην κοινωνία.....	32
2.6.3. Επιδράσεις στο φυσικό περιβάλλον.....	33
3 <sup>ο</sup> Κεφάλαιο: Τουρισμός και Αερομεταφορές στην Ελλάδα.....	41
3.1. Σχέση του τουρισμού με τις αερομεταφορές .....	41
3.2. Η ανάπτυξη των αερομεταφορών ως μέσο μετακίνησης των τουριστών.....	44
3.3. Ο ρόλος των μεταφορών στην ανάπτυξη προορισμών.....	51
3.5. Οι βασικοί μοχλοί των συνεργειών Αεροπορίας και Τουρισμού για την Παγκόσμια Οικονομική Ανάκαμψη .....	52

4° Κεφάλαιο: Περίπτωση της Ελλάδας .....	55
4.1. Η εξέλιξη των Αερομεταφορών στην Ελλάδα .....	55
4.2. Γεωγραφική Τοποθεσία Ελλάδας.....	57
4.3. Τουρισμός και Οικονομική Ανάπτυξη.....	57
4.4. Η ανάπτυξη Αεροπορικών Μεταφορών στην Ελλάδα .....	61
4.5. Η Παρουσία Αεροπορικών Εταιρειών Χαμηλού Κόστους στην Ελλάδα .....	63
4.5.1. Βασικά Χαρακτηριστικά .....	64
4.5.2. Γιατί οι ξένες Αεροπορικές Εταιρείες φεύγουν από την Ελλάδα.....	65
4.6. Αεροδρόμια στην Ελλάδα και Ανάπτυξη .....	67
4.7. Οφέλη Ιδιωτικοποίησης Αεροδρομίων .....	69
4.8. Ιστορική αναδρομή Αερομεταφορών στην Ελλάδα .....	70
4.9. Ελληνικές Αεροπορικές Εταιρείες .....	71
4.9.1. Aegean Airlines .....	72
4.9.2. OlympicAir.....	72
4.9.3. SkyExpress .....	72
4.9.4. Ellinair .....	72
4.9.5. AstraAirlines.....	73
4.9.6. Orange2Fly .....	73
4.9.7. Olympus Airways .....	73
4.9.8. Bluebird.....	73
4.9.9. Lumiwings.....	74
4.9.10. Air Meditarranean.....	74
4.9.11. GainJet.....	74
4.9.12. Amjet.....	74
4.10. Ελληνικά Αεροδρόμια .....	74
4.11. Συνδεσιμότητα.....	76

Συμπεράσματα .....	78
Βιβλιογραφία .....	80

## **Κατάλογος Πινάκων**

Πίνακας 1 Διάρκεια ζωής Αερίων.....	35
Πίνακας 2 Ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από τα μέσα μεταφοράς .....	35
Πίνακας 3 Συνολική κίνηση επιβατών εσωτερικού στην Ελλάδα 1991-2011 .....	68
Πίνακας 4 Συνολική κίνηση επιβατών εξωτερικού στην Ελλάδα 1991-2011.....	68

## **Κατάλογος Εικόνων**

Εικόνα 1 Εκπομπές κινητήρα δικινητήριου αεροσκάφους μετά από 1 ώρα πτήσης με 150.....	36
Εικόνα 2 Η ιεραρχία της διαχείρισης αποβλήτων.....	38
Εικόνα 3 Πτήση Ολυμπιακής Αεροπορίας.....	56
Εικόνα 4 Αεροπλοΐα Αιγαίου .....	56

## Εισαγωγή

Ο κλάδος του τουρισμού και των αεροπορικών μεταφορών αλληλοσυμπληρώνονται. Ο τουρισμός εξαρτάται από τις μεταφορές για να φέρει επισκέπτες, ενώ ο κλάδος των μεταφορών εξαρτάται από τον τουρισμό για να δημιουργήσει ζήτηση για τις υπηρεσίες του. Η ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας αντανακλά άμεσα στις αεροπορικές μεταφορές. Τα τελευταία 25 χρόνια, ο αριθμός των διεθνών τουριστών έχει υπερδιπλασιαστεί. Η επέκταση του διεθνούς τουρισμού έχει μεγάλο αντίκτυπο στην πειθαρχία της γεωγραφίας των μεταφορών.

Οι μεταφορές είναι η αιτία και το αποτέλεσμα της ανάπτυξης του τουρισμού. Αρχικά, οι βελτιωμένες εγκαταστάσεις έχουν τονώσει τον τουρισμό και η επέκταση του τουρισμού τονώνει τις μεταφορές. Η προσβασιμότητα είναι η κύρια λειτουργία πίσω από τα βασικά των τουριστικών μεταφορών. Για την πρόσβαση στις περιοχές που στοχεύουν κυρίως, οι τουρίστες θα χρησιμοποιούν οποιοδήποτε μέσο μεταφοράς. Ωστόσο, οι αεροπορικές μεταφορές είναι ο κύριος τρόπος διεθνούς τουρισμού. Οι αερομεταφορές διαδραματίζουν κυρίαρχο ρόλο στις διαπεριφερειακές μετακινήσεις τουριστών, κάτι που συνήθως συνεπάγεται ταξίδια σε μεγάλες αποστάσεις. Οι ρυθμοί ανάπτυξης της διεθνούς εναέριας κυκλοφορίας συνδέονται με τους ρυθμούς ανάπτυξης του διεθνούς τουρισμού. Ελκυστικά πακέτα εκδρομών, ανταγωνιστικά αεροπορικά εισιτήρια προσελκύουν όλο και περισσότερους τουρίστες μέρα με τη μέρα, επομένως ο κλάδος επεκτείνεται γρήγορα.

Οι πολιτικές μεταφορών και οι αποφάσεις των κυβερνήσεων μπορούν να κάνουν μεγάλη διαφορά στους προορισμούς που είναι διαθέσιμοι στους τουρίστες, για παράδειγμα, το αεροδρόμιο Suvarnabhumi, Μπανγκόκ, Ταϊλάνδη. Οι αεροπορικές μεταφορές είναι πολύ προηγμένες από τον τρόπο μεταφοράς. Οι αεροπορικές μεταφορές έχουν φέρει επανάσταση στη γεωγραφική πτυχή των αποστάσεων. Οι πιο απομακρυσμένες περιοχές μπορούν πλέον να επιτευχθούν, κάθε ταξίδι σε όλο τον κόσμο μπορεί να μετρηθεί σε ώρες ταξιδιού. Με αεροσκάφη που μπορούν να φτάσουν έως και τα 1950 km/h, ο διεθνής τουρισμός δεν είναι πλέον μια διαρκής περιπέτεια.

Περίπου 6,7 εκατομμύρια θέσεις εργασίας παγκοσμίως υπάρχουν στον τουριστικό κλάδο που υποστηρίζονται άμεσα από τις δαπάνες ξένων επισκεπτών που φτάνουν αεροπορικά. Λαμβάνοντας υπόψη τόσο τις υπερπόντιες προσωπίδες όσο

και το εργατικό δυναμικό που απασχολείται, μπορεί να ειπωθεί ότι η βιομηχανία είναι γιγάντια σε σχήμα «Η μεγαλύτερη βιομηχανία ταξιδιών και τουρισμού στον κόσμο». Το πόσο μεγάλος είναι ο κλάδος των αεροπορικών εταιρειών και το μερίδιο αγοράς του είναι ένα παράδειγμα που θα σας δώσει μια ξεκάθαρη εικόνα - στα στατιστικά φαίνεται ότι η American Airlines εξοικονομεί 40.000 \$ ΗΠΑ σε ένα χρόνο, αφαιρώντας μια ελιά από κάθε σαλάτα που σερβίρεται μόνο στην πρώτη θέση. Ο ρόλος των διεθνών αεροπορικών εταιρειών στη συνολική τουριστική δραστηριότητα είναι να παρέχουν μαζικές και γρήγορες μεταφορές μεταξύ των χωρών υπό ασφαλείς, τυποποιημένες και οικονομικές συνθήκες. Η σχέση του με την τουριστική βιομηχανία γίνεται καλύτερα κατανοητή με την ανάλυση της συνολικής δραστηριότητας του τουρισμού στα μέρη της. Λόγω της γρήγορης και αποτελεσματικής μεταφοράς, οι άνθρωποι παρακινούνται να ταξιδεύουν για διάφορους λόγους, καθώς οι προορισμοί έχουν γίνει πιο προσιτοί. Μερικοί από αυτούς τους λόγους για να ταξιδέψετε είναι Αξιοθέατα - ιστορικά, πολιτιστικά, κοινωνικά και τεχνολογικά αξιοθέατα Χαλάρωση - παραλία και ορεινά θέρετρα Αθλητισμός - βουνό, αναρρίχηση, σκι, σέρφινγκ, καταδύσεις Ειδικού ενδιαφέροντος - Εκδρομές μελέτης για την τέχνη, την ιστορία, τη θρησκεία, τον πολιτισμό και επιστήμη. Αγορές - προσωπικούς και επαγγελματικούς Επιχειρηματικούς Κυβερνητικούς - πολιτικούς, πολιτιστικούς, κοινωνικούς και επιστημονικούς λόγους. Η ταξιδιωτική βιομηχανία απαιτεί μια αποτελεσματική υποδομή, η οποία μαζί αποτελεί την τουριστική βιομηχανία που είναι η δεύτερη μεγαλύτερη βιομηχανία στον κόσμο.



## **Abstract**

The tourism and Air Transport industry complement each other. Tourism depends on transportation to bring visitors, while the transportation industry depends on tourism to generate demand for its services. The growth in the tourism industry directly reflects on air transportation. Over the last 25 years, the number of international tourists has more than doubled. The expansion of international tourism has a large impact on the discipline of transport geography.

Transport is the cause and the effect of the growth of tourism. To start with, the improved facilities have stimulated tourism, and the expansion of tourism has stimulated transport. Accessibility is the main function behind the basics of tourism transport. To access the areas that are mainly aimed, tourists will use any transportation mode. However, air transport is the main mode of international tourism. Air transport plays a dominant role in inter-regional movements of tourists, which normally entails travel over long-distance. Growth rates of international air traffic are pegged with growth rates of international tourism. Attractive package tours, competitive airfare attract more and more tourists day by day, therefore the industry is expanding rapidly.

Transport policies and decisions of governments can make a big difference in the destinations available to tourists, for instance, the Suvarnabhumi airport Bangkok, Thailand. Air transport is far advance than the transport mode. Air transport has revolutionized the geographical aspect of distances; the most remote areas can now be attained, any journey around the world can be measured in terms of hours of traveling. With jets that, can reach up to 1950 km/hrs, international tourism is no longer an ongoing adventure.

About 6.7 million jobs worldwide are in the tourism industry directly supported by the spending of foreign visitors arriving by air. Taking into account both the overseas visors and workforce employed it can be said that the Industry is giant in shape “The worlds largest industry of Travel and Tourism”. How big the airline industry and its market share are an example that will give you a clear image - in statistics, it is shown that American Airlines saves US\$40,000 in a year by eliminating one olive from each salad served in first-class only. The role of international airlines in the total tourism business is to provide mass and quick

transportation between countries under safe, standardized, and economical conditions. Its relationship to the tourism industry is better understood by breaking down the entire activity of tourism into its parts. Because of quick and efficient transportation, people are spurred to travel for various reasons as destinations have become more accessible. Some of these reasons to travel are Sightseeing - historical, cultural, social and technological sights Relaxation - beach and mountain resorts Sport - mountain, climbing, skiing, surfing, scuba diving Special Interest - Study tours on art, history, religion, culture, and science. Shopping - personal and professional Business Governmental - political, cultural, social and scientific reasons. The travel industry requires an efficient infrastructure which put together constitutes the tourism industry which is the world's second-largest industry.

# 1<sup>ο</sup> Κεφάλαιο: Ο τουρισμός

## 1.1. Ιστορική Αναδρομή στην Έννοια του Τουρισμού

Το φαινόμενο της αύξησης του τουρισμού έχει παρατηρηθεί τα τελευταία χρόνια, όχι μόνο σ' ότι αφορά ως χώρα προορισμού κάποια που βρίσκεται στο εξωτερικό αλλά και την Ελλάδα (Βαρβαρέσου, 2005). Η διαμορφωθείσα οικονομική κατάσταση της κάθε χώρας, παρουσιάζεται ως ένας σημαντικός παράγοντας από τον οποίο εξαρτάται ο τουρισμός της συγκεκριμένης χώρας καθώς και το ποσοστό αύξησής του.

Το ίδιο βέβαια ισχύει και για την οικονομική ευημερία των κατοίκων αυτής της χώρας, ή/και την ευημερία που μπορεί να υπάρχει ανάμεσα σε κράτη σχετικά με το πολιτιστικό και φυσικό περιβάλλον των χωρών αυτών. Από τη στιγμή βέβαια που σε κάποια χώρα το οικονομικό περιβάλλον χαρακτηρίζεται ως ήρεμο και «υγιές», τότε ο κάθε τουρίστας μπορεί να επισκεφτεί τη χώρα αυτή οποιαδήποτε περίοδο με σκοπό την πραγματοποίηση των διακοπών που εκείνος επιθυμεί (Ζαχαράτος&Τσάρτας, 2008).

Σημειώνεται δε πως οι παράμετροι από τους οποίους εξαρτάται η ανάπτυξη του τουρισμού σε μια χώρα, είναι διαφορετικοί και συντελούν στους στόχους οι οποίοι έχουν τεθεί αρχικά από τις αρμόδιες αρχές για την ανάπτυξη του τουρισμού και τουριστικού προϊόντος. Φυσικά οι παράμετροι αυτοί επηρεάζουν τους συγκεκριμένους στόχους που θέτονται κάθε φορά.

Κατά την άποψη του Κοκκώση βέβαια, οι παράμετροι αυτοί μπορούν να επηρεάσουν σημαντικά την ανάπτυξη του τουρισμού σε μια χώρα. Η διαφορά τους σχετίζεται με την «φέρουσα ικανότητα» της κάθε υπό ανάπτυξη τουριστικής περιοχής, τόσο σε διεθνές και τοπικό επίπεδο. Έτσι λοιπόν, αναφέρεται σχετικά πως οι παράγοντες εκείνοι οι οποίοι επηρεάζουν την ανάπτυξη του τουρισμού, παρουσιάζονται ως εξής (Βαρβαρέσου, 2005).

- Χαρακτηριστικά τουριστικής ζήτησης
- Τουριστικοί πόροι της χώρας ή της εκάστοτε περιοχής
- Επιρροή υπαρκτών προτύπων τουριστικής ανάπτυξης σε προσφορά

- Φορείς, οργανισμοί και κοινωνικο-επαγγελματικές ομάδες που έχουν σχέση με τη διαδικασία τουριστικής ανάπτυξης
- Τουριστικές επιχειρήσεις
- Τουριστική πολιτική
- Τουριστικοί πόροι μιας χώρας ή μιας περιοχής.

Όσον αφορά τους τουριστικούς πόρους μιας χώρας ή μιας περιοχής, αυτοί θεωρούνται πολύ σημαντικοί αφού καθορίζουν την τουριστική ανάπτυξη αυτής. Αν οι πόροι αυτοί θεωρούνται πλούσιοι και ανεπτυγμένοι, τότε η περιοχή αυτή μπορεί να ανταπεξέλθει στον τουριστικό ανταγωνισμό και ειδικότερα από τη στιγμή που διαθέτει το συγκεκριμένο ανταγωνιστικό πλεονέκτημα. Οι πόροι αυτοί μπορεί να είναι (Βαρβαρέσου, 2005).

- φυσικοί (κλίμα, γεωμορφολογία, φυσικό περιβάλλον)
- πολιτιστικοί (παράδοση, ήθη και έθιμα)

Δεν είναι τυχαίο άλλωστε ότι στην κατηγορία αυτή των πόρων αναφέρονται και οι υποδομές και οι υπηρεσίες της χώρας ή της περιοχής υποδοχής τουρισμού. Συγκεκριμένα, γίνεται αναφορά σε συγκοινωνίες, χώρους διασκέδασης και αναψυχής, μέσα μαζικής μεταφοράς και πρακτορεία. Οι τουριστικοί πόροι είναι απαραίτητο να αναπτύσσονται σε μια περιοχή όπου είναι απαραίτητη και η τουριστική αύξηση. Η διαχείριση των πόρων αυτών πρέπει να είναι ορθή και άριστη.

Καταλυτικό ρόλο όμως κατέχουν και οι διάφορες κοινωνικο-επαγγελματικές ομάδες οι οποίες συγκροτήθηκαν λόγω της τουριστικής ανάπτυξης σε μια διαφορετική περιοχή ή χώρα. Η λειτουργία τους είναι η πλέον σημαντική για την τουριστική ανάπτυξη αφού επηρεάζουν και αναλαμβάνουν σε μεγάλο βαθμό την έντονη παρουσία του τουρισμού και της πολιτικής του.

Σημειώνεται επίσης πως μέχρι πριν από μερικά χρόνια, υπήρχε ένα σοβαρό μειονέκτημα σ' ότι αφορούσε τις τουριστικές επιχειρήσεις σε σχέση με την διεθνοποίηση του τουρισμού και την ανάδειξη των τουριστικών αγορών. Το οικονομικό κλίμα που επικρατούσε ήταν ιδιαίτερα θετικό για τις επιχειρήσεις αυτές οι οποίες βρίσκονταν σε κάποια σημαντική θέση κατάταξης τουριστικών αποδράσεων. Σιγά σιγά όμως ο ρόλος τους άρχισε να γίνεται πιο δυνατός και σε αυτό συντέλεσε και η αλλαγή που υπέστη το τουριστικό προϊόν, είτε στην Ελλάδα είτε παγκοσμίως.

Παρακάτω αναφέρονται τα πλεονεκτήματα τα οποία προκύπτουν από την ανάπτυξη του τουρισμού στην Ελλάδα:

- Αύξηση η οποία σημαντική σε εισροή συναλλάγματος και μείωση του ισοζυγίου συναλλαγών
- Ανάπτυξη και μεγέθυνση κλάδων της οικονομίας οι οποίοι έχουν άμεση σχέση με τον τουρισμό. Σαν αποτέλεσμα η εγχώρια παραγωγική και εμπορική δραστηριότητα ενδυναμώνεται σε εθνικό και τοπικό επίπεδο
- Οι θέσεις εργασίας αυξάνονται και μειώνεται η ανεργία
- Αυξάνονται τα εισοδήματα τοπικής αυτοδιοίκησης αλλά και των κατοίκων των τουριστικών περιοχών
- Η οικονομία στο γενικό της σύνολο αυξάνεται από τις πολλαπλασιαστικές επιδράσεις του τουρισμού. Έτσι παρατηρείται μια αύξηση συναλλαγών με ποιοτικά και ποσοτικά αποτελέσματα.

Παρόλα αυτά όμως υπάρχουν και κάποια μειονεκτήματα που αναφέρονται ως εξής (Βαρβαρέσου, 2005):

- Δημιουργία πληθωριστικών τάσεων σε αρχικά στάδια ανάπτυξης τουρισμού
- Μεγάλα επίπεδα αύξησης τιμών γης και σε ακίνητα
- Τα καταναλωτικά πρότυπα ενδυναμώνονται. Πολλές αυτές είναι ακατάλληλα για το ντόπιο πληθυσμό αφού έρχονται σε αντίθεση με τις αξίες και την οικονομία του.
- Η μείωση του τουρισμού, ιδιαίτερα αν είναι απότομη μπορεί να δημιουργήσει κάποια οικονομικά και κοινωνικά προβλήματα όπως απώλεια οικονομικών πόρων, ανεργία, μείωση πόρων τοπικής αυτοδιοίκησης ή και ύφεση στον τουρισμό. Ειδικά αν μια χώρα εξαρτάται απόλυτα από τον τουρισμό τότε οι επιδράσεις είναι ιδιαίτερα αρνητικές.

## **1.2. Μορφές Τουρισμού**

Ο τουρισμός στις μέρες μας διαχωρίζεται σε έξι (6) βασικές κατηγορίες ως εξής (Ζαχαράτος&Τσάρτας, 2008):

- Μαζικός τουρισμός. Αναφέρεται σε μαζική συμμετοχή τουριστών, ανεξάρτητα από την τουριστική δραστηριότητα. Σε κρατήσεις μαζικού

τουρισμού αναφέρεται το σύστημα GITμέσα από το οποίο δίνονται ολοκληρωμένες και αλληλοεξαρτώμενες υπηρεσίες ή πακέτα που αναφέρουν τόπο προορισμού, μεταφορικά μέσα και κατάλυμα.

- Ατομικός τουρισμός. Είναι το ακριβώς αντίθετο είδος τουρισμού από τον μαζικό. Αφορά μεμονωμένα άτομα τα οποία έχουν αγοράσει τουριστικά πακέτα και οι ίδιοι διαχειρίζονται τις διακοπές τους. Σε αυτήν την περίπτωση υπάρχει το σύστημα ΠΤτο οποίο και προσφέρει τουριστικά πακέτα σε μεμονωμένους τουρίστες. Τα πακέτα αυτά περιλαμβάνουν καταλύματα, τουριστικούς προορισμούς και μεταφορικά μέσα.
- Εσωτερικός τουρισμός. Πρόκειται για τον τουρισμό ο οποίος λαμβάνει χώρα στο εσωτερικό και μέσα στα φυσικά όρια μιας περιοχής.
- Εξωτερικός τουρισμός. Πραγματοποιείται από τουρίστες οι οποίοι εγκαταλείπουν τη χώρα τους για ένα χρονικό διάστημα και επισκέπτονται μια άλλη χώρα του εξωτερικού για καθαρά τουριστικούς λόγους.
- Συνεχής τουρισμός. Είναι η περίπτωση του τουρισμού εκείνου ο οποίος πραγματοποιείται σε όλη τη διάρκεια του χρόνου σε αντίθεση με τις υπόλοιπες μορφές τουρισμού. Οι δραστηριότητες αυτής της μορφής τουρισμού, επηρεάζονται από τις κλιματολογικές συνθήκες οι οποίες υπάρχουν σε κάποιες χώρες και οι οποίες σταματούν ανά διαστήματα. Οι πιο σημαντικές μορφές του συγκεκριμένου τουρισμού είναι ο καλοκαιρινός και ο τουρισμός παραχείμασης ή των χειμερινών σπορ.
- Εποχιακός τουρισμός. Το βασικό του χαρακτηριστικό είναι ότι δε διαρκεί όλο το χρόνο σε αντίθεση με τον εποχιακό τουρισμό ή το συνεχή τουρισμό. Οι κλιματολογικές συνθήκες επηρεάζουν τις δραστηριότητές του και για αυτό το λόγο και αναστέλλονται προσωρινά για κάποιο μικρό διάστημα. Οι πλέον βασικές μορφές αυτού του τουρισμού είναι ο γενικός τουρισμός το καλοκαίρι και ο τουρισμός παραχείμασης αλλά και ο τουρισμός των χειμερινών σπορ

### ***1.3. Το Φαινόμενο του Εναλλακτικού Τουρισμού***

Αποτελεί μια μορφή βιώσιμης τουριστικής ανάπτυξης ή/και πολυδραστηριότητας η οποία λαμβάνει χώρα στο ύπαιθρο ή σε αγροτικές περιοχές (Βαρβαρέσου, 2005). Είναι η μορφή εκείνου του τουρισμού η οποία αποτελεί και μια

παράλληλη ανάπτυξη δραστηριοτήτων που σαν σκοπό έχουν την αναβάθμιση των περιοχών αυτών καθώς και την οικονομική στήριξη αυτών μέσω:

- Της ήπιας και μικρής κλίμακας προσφοράς τουριστικών υπηρεσιών
- Της τοπικής αγροτικής παραγωγής
- Της δημιουργίας και εμπορίας παραδοσιακών προϊόντων
- Του πολιτιστικού και φυσικού πλούτου

Ο εναλλακτικός τουρισμός παρουσιάζει ένα ιδιαίτερο ενδιαφέρον στις μέρες μας αφού απευθύνεται σε επιχειρήσεις οι οποίες έχουν την έδρα τους στη ύπαιθρο, σε αγροτικές περιοχές και σχετικά καταλύματα. Στις επιχειρήσεις αυτές υπάρχουν παραδοσιακά εστιατόρια, καφενεία, παραγωγοί και έμποροι τοπικών προϊόντων. Επίσης υπάρχουν μουσεία κάθε είδους και διάφοροι πολιτιστικοί σύλλογοι όπως ορειβατικοί, φυσιολατρικοί, γυναικείοι, αγροτικοί, τοπική αυτοδιοίκηση και σχολεία. Με αυτό τον τρόπο και σύμφωνα με τις προσδοκίες των επιχειρηματιών, αναπτύσσεται μια αγροτουριστική δραστηριότητα σε αυτές τις περιοχές η οποία φέρνει οφέλη οικονομικά και προσωπικά (Ζαχαράτος & Τσάρτας, 2008).

Η σχέση αλληλοβοήθειας που υπάρχει ανάμεσα σε αυτούς τους επιχειρηματίες αλλά και με τους τουρίστες, είναι σημαντική και ειδικότερα από τη στιγμή που ο κάθε επισκέπτης σε αυτές τις περιοχές αποτελεί έναν θαυμαστή και φίλο, έναν ταξιδιώτη που σαν σκοπό έχει να θαυμάσει την ομορφιά των τόπων και να έχει μια ήρεμη και ήσυχη ανάπαυλα κάποιων ημερών από την πολυτάραχη ζωή του. Η φυσική κληρονομιά των τόπων διακοπών είναι ξεχωριστή και μοναδική. Ο εναλλακτικός τουρισμός διαθέτει μια διαφορετική φιλοσοφία η οποία εστιάζεται σε μια ανθρώπινη, διαπροσωπική και άμεση σχέση στους κατοίκους της περιοχής και στους επισκέπτες.

Έτσι είναι πολύ σημαντικό, κάθε τουρίστας να βρεθεί σε επαφή με τη φύση, την καλλιέργεια της γης, την περισυλλογή του καρπού και με τους κατοίκους. Πολλά από τα ήθη και έθιμα αυτών των τόπων γίνονται γνωστά όπως και κάποιες από τις καθημερινές εργασίες των κατοίκων. Όπως ο αργαλειός, το κέντημα, η παρατήρηση των ζώων, των πουλιών, το κρασί, το τσίπουρο, η αίσθηση του τρύγου, η χρήση του κρόκου, η γεύση του μελιού και η συλλογή μανιταριών.

Ένας άλλος σκοπός του εναλλακτικού τουρισμού είναι και ο τρόπος με τον οποίο ο κάθε επισκέπτης θα γνωρίσει και θα περπατήσει σε δασώδη μονοπάτια. Θα

γνωρίσει ορμητικά ποτάμια και θα γνωρίσει τα φυσικά τοπία του τουριστικού προορισμού. Η δυνατότητα που δίνεται για αθλητικές δραστηριότητες στη φύση, είναι επίσης σημαντική. Η ξενάγηση σε εκκλησίες και μοναστήρια μοναδική, τα αρχαιολογικά ευρήματα σημαντικά και ο καθημερινός τρόπος ζωής ή η συμμετοχή σε πανηγύρια και εκδηλώσεις μοναδική εμπειρία.

Κάτω από αυτό το πρίσμα, ο κάθε επισκέπτης γίνεται κομμάτι του τόπου έστω και αν πρόκειται για λίγο και αποκτά γνώσεις γύρω από την περιοχή που πήγε. Ο εναλλακτικός τουρισμός πέρα από τα παραπάνω χαρακτηριστικά έχει αποκτήσει και την ιδιότητα της μορφής αυτού του τουρισμού ο οποίος αναφέρεται στην αναζήτηση της αυθεντικότητας και της φυσικής επαφής, της άρνησης των απρόσωπων τουριστικών πακέτων και την αποφυγή κοσμικών παραλιών. Η εθελοντική εργασία μπορεί να γίνει κομμάτι των διακοπών και ταυτόχρονα δίνει την δυνατότητα να προστατεύεται το περιβάλλον και να γίνεται τρόπος ζωής. Βάσει των ανωτέρω λοιπόν, ορισμένες μορφές εναλλακτικού τουρισμού που εντοπίζονται στις μέρες μας, είναι οι εξής:

- Αγροτουρισμός
- Συνεδριακός τουρισμός
- Ορειβατικός και περιπατητικός
- Τουρισμός υγείας
- Αθλητικός τουρισμός
- Χειμερινός τουρισμός
- Παράκτιος τουρισμός, παραποτάμιος, θαλάσσιος τουρισμός και τουρισμός των υδροβιότοπων
- Θρησκευτικός τουρισμός
- Αστικός τουρισμός.

Ο μαζικός τουρισμός δεν μπορεί να αντικατασταθεί από τις παραπάνω μορφές τουρισμού, ειδικά δε από τον παραθαλάσσιο μαζικό τουρισμό. Απλά έχει συμπληρωματικό χαρακτήρα και προσφέρει τη δυνατότητα για ανάπτυξη οικονομική και κοινωνική σε περιοχές περιφέρειας. Υπάρχουν και ορισμένες ειδικές μορφές τουρισμού οι οποίες ανήκουν στον εναλλακτικό τουρισμό και χαρακτηρίζονται από την ύπαρξη κινήτρων για κάποια ειδική υποδομή. Ο εναλλακτικός τουρισμός προσφέρει τη δυνατότητα ενός διαφορετικού τρόπου διακοπών σε κάποιους



ανθρώπους και έχει απόλυτη σχέση με τη προστασία της τοπικής κουλτούρας, τη προστασία του φυσικού περιβάλλοντος και του ανθρωπογενούς καθώς και με την αποφυγή των υπηρεσιών του οργανωμένου τουρισμού (Βαρβαρέσου, 2005).

Σύμφωνα με τα παραπάνω ο εναλλακτικός τουρισμός μπορεί να προσφέρει στους τουρίστες τις παρακάτω συναρπαστικές δραστηριότητες σε μια περιοχή:

- Κατάβαση ποταμού. Είναι μια δραστηριότητα με πολλές συγκινήσεις. Χαρακτηριστικό είναι το παράδειγμα το οποίο αναφέρεται στη πρώτη κατάβαση στην Ελλάδα στον ποταμό Αχελώο περίπου στα τέλη της δεκαετίας του 1980. Στις μέρες μας πλέον η δραστηριότητα αυτή γίνεται σε όλα τα ποτάμια της Ελλάδας και συγκεκριμένα από τις αρχές Νοεμβρίου μέχρι τις αρχές Ιουνίου.
- Rafting. Ο αριθμός των ανθρώπων που ασχολούνται σε αυτή τη δραστηριότητα αγγίζει τους 30.000. Η δραστηριότητα αυτή γίνεται ολοένα και πιο δημοφιλής. Δεν είναι τυχαίο ότι οι εταιρείες που τη διοργανώνουν ακολουθούν κανόνες ασφαλείας.
- Canoe. Διεξάγεται κυρίως σε λίμνες αλλά και σε ήρεμα περάσματα ποταμών. Οι εταιρείες που το διοργανώνουν προσφέρουν και τον απαραίτητο εξοπλισμό. Η δραστηριότητα αυτή γίνεται όλο το χρόνο και προσφέρει στιγμές χαλάρωσης κοντά σε μοναδική χλωρίδα και δίνει επίσης και τη δυνατότητα παρατήρησης σπάνιων ειδών πουλιών και υδρόβιων ζωντανών.
- Ορειβασία. Είναι η πιο δύσκολη μορφή πεζοπορίας η οποία έχει ως στόχο τη κατάκτηση κάποιας κορυφής. Στη δραστηριότητα αυτή η απόσταση δεν είναι σημαντική. Το σημαντικό είναι ότι κάθε ώρα πρέπει να καλύπτονται 300 μέτρα υψομετρικής διαφοράς. Κάτι τέτοιο σημαίνει ότι κάποιος προκειμένου να ανέβει 1.000 μέτρα θα χρειαστεί 4 ώρες αν κάνει και κάποιες στάσεις.
- Πεζοπορία. Διακρίνεται σε απλή και ορεινή. Στην απλή, η μικρότερη απόσταση που διανύεται είναι 5 χιλ. Τα εδάφη στα οποία γίνεται έχουν μια μικρή κλίση και τα άτομα έχουν ελαφρύ εξοπλισμό. Στη δεύτερη κατηγορία διανύεται μια απόσταση 1520 χιλ. και περίπου χρειάζονται 5-8 ώρες. Υπάρχει ειδικός εξοπλισμός. Η πεζοπορία γίνεται σε οποιοδήποτε βουνό και βασικά η υψομετρική διαφορά της διαδρομής είναι 500-600 μ.

### ***1.5. Εξωτερικός και Εσωτερικός Τουρισμός***

Η κύρια διάκριση του τουριστικού προϊόντος είναι σε εξωτερικό και εσωτερικό. Ειδικότερα ο εσωτερικός τουρισμός πραγματοποιείται από τον πληθυσμό μιας χώρας και πάντα εντός αυτής. Ο εσωτερικός τουρισμός είναι πολύ σημαντικός κυρίως από οικονομική άποψη. Ειδικότερα μέσω αυτού η χώρα διατηρεί τα έσοδα - κέρδη για αυτήν αφού δεν υπάρχει ροή τουριστών προς το εξωτερικό. Για να είναι η εφικτή αλλά και αποτελεσματική η ανάπτυξη της εν λόγω κατηγορίας τουρισμού χρειάζεται να δημιουργούνται τα κατάλληλα καταλύματα φιλοξενίας για τους ντόπιους τουρίστες, να αναπτύσσονται αλλά και να βελτιώνονται τα δίκτυα και τα μέσα μεταφοράς (Ανδριώτης, 2005).

Ο εξωτερικός τουρισμός από την άλλη πραγματοποιείται από άτομα που διαμένουν σε μια χώρα μόνιμα και την εγκαταλείπουν για να επισκεφτούν άλλη/ άλλες με κύριο σκοπό την ικανοποίηση τουριστικών αναγκών. Υπάρχουν δύο είδη τουρισμού σε μια χώρα. Η πρώτη περίπτωση υφίσταται όταν μόνιμοι κάτοικοι μιας χώρας την επισκέπτονται. Πρόκειται για ενεργητικό τουρισμό, αφού το κύριο χαρακτηριστικό του είναι η εισροή συναλλάγματος. Η δεύτερη περίπτωση υφίσταται όταν οι κάτοικοι της χώρας επισκέπτονται άλλες χώρες για τουριστικούς σκοπούς. Έτσι ο εξωτερικός τουρισμός χαρακτηρίζεται ως παθητικός, καθώς το κύριο χαρακτηριστικό του είναι η εκροή συναλλάγματος (Ανδριώτης, 2005).

### ***1.6. Ζήτηση και Προσφορά Τουριστικού Προϊόντος***

Τα κύρια χαρακτηριστικά του τουριστικού προϊόντος είναι η ανελαστικότητα, η συμπληρωματικότητα και η ανομοιογένεια. Ειδικότερα η ζήτηση για αυτό είναι εποχική και συχνά αλλάζει χωρίς κάτι τέτοιο να είναι αναμενόμενο. Επιπρόσθετα, καθώς το τουριστικό προϊόν είναι στην πραγματικότητα ένα σύνολο υπηρεσιών, η τελική προσφερόμενη ποιότητα επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες. Επομένως, η μεταβλητότητα του τουριστικού προϊόντος είναι αναπόφευκτη (Βαρβαρέσος, 2000).

Συγκεκριμένα όπως και για ένα απλό καταναλωτικό προϊόν, έτσι και στην περίπτωση του τουριστικού προϊόντος ο καταναλωτής περνάει από μια συγκεκριμένη διαδικασία, πριν φθάσει στην τελική του επιλογή. Κατά τη διάρκεια αυτής επηρεάζεται από πολλούς παράγοντες. Πάνω στο θέμα αυτό υπάρχουν πολλές

μελέτες. Ειδικότερα, αρκετές είναι οι ερευνητικές μελέτες που επικεντρώνονται στην διερεύνηση των παραγόντων εκείνων που επηρεάζουν την απόφαση για επίσκεψη ενός τουριστικού προορισμού.

Μερικοί ερευνητές, καταλήγουν στο ότι η απόφαση για τουρισμό επηρεάζεται κυρίως από το σκοπό και το κίνητρο πραγματοποίησης του ταξιδιού. Το κίνητρο είναι συνήθως η ανάγκη για περιπέτειες, αλλά και η πεποίθηση ότι ο τουριστικός προορισμός προσφέρει τη δυνατότητα για ανακάλυψη όμορφων και ενδιαφερόντων τοποθεσιών. Άλλοι ερευνητές από την άλλη, διαχωρίζουν τους παράγοντες που επηρεάζουν την απόφαση για επίσκεψη ενός τουριστικού προορισμού σε γενικούς και ειδικούς. Στην πρώτη κατηγορία συμπεριλαμβάνονται ο τρόπος κράτησης, τα είδη τουριστικών καταλυμάτων, το κίνητρο για διακοπές κλπ. ενώ στην άλλη τα αξιοθέατα, το φυσικό περιβάλλον, η διαθεσιμότητα ψυχαγωγικών υπηρεσιών, το κόστος του τουριστικού προορισμού κλπ.

Επιπρόσθετα, αρκετοί είναι οι ερευνητές σύμφωνα με τους οποίους οι αποφάσεις που λαμβάνει ο καταναλωτής αναφορικά με την αγορά ενός τουριστικού προϊόντος, και ειδικότερα σε ότι αφορά τις δαπάνες που πρόκειται να πραγματοποιήσει σε ένα τουριστικό προορισμό, επηρεάζονται από την προηγούμενη επίσκεψη - αγορά.

Επιπλέον, η ζήτηση για το τουριστικό προϊόν επηρεάζεται από την προβολή του. Η τελευταία αποτελεί θεμέλιο λίθο για την επιτυχία του. Η άποψη αυτή υποστηρίζεται από πολλούς ερευνητές σύμφωνα με τους οποίους η ζήτηση επηρεάζεται από το λογότυπο, τον τρόπο προώθησης του τουριστικού προϊόντος, από τις δημόσιες σχέσεις και τη διαφήμιση που πραγματοποιούν οι υπεύθυνοι φορείς και γενικώς από την εικόνα των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών.

Τέλος, στη σημερινή εποχή που χαρακτηρίζεται από έντονη οικονομική κρίση, η ζήτηση για το τουριστικό προϊόν επηρεάζεται και από οικονομικούς παράγοντες όπως το επίπεδο των τιμών, αλλά και το κόστος χρόνου (χρονικό διάστημα που χρειάζεται ένας επισκέπτης για να φθάσει στον τουριστικό προορισμό) (Mello, et al., 2002). Από την άλλη πλευρά, σε ό,τι αφορά την προσφορά του τουριστικού προϊόντος αυτή αναφέρεται σε όλα τα στοιχεία τα οποία άμεσα ή έμμεσα επηρεάζουν τον επισκέπτη για την εικόνα που θα σχηματίσει για τον τουριστικό

προορισμό. Πρόκειται για ξενοδοχεία και άλλα τουριστικά καταλύματα, αλλά και για τουριστικά γραφεία, υπηρεσίες μεταφοράς κλπ. (Πατσουράτης, 2002).

### ***1.7. Η Σημερινή Τουριστική Ανάπτυξη και οι Επιπτώσεις της***

Στη σημερινή εποχή η τουριστική βιομηχανία γνωρίζει πολύ μεγάλη ανάπτυξη και αποτελεί σημαντικό μέρος του Παγκοσμίου Ακαθάριστου Προϊόντος (Βαρβαρέσος, 2000). Υπό αυτή την έννοια, ο τουρισμός αποτελεί μια από τις κυριότερες πηγές συναλλάγματος και εισροής κεφαλαίων, καθώς συμβάλλει στην ανάπτυξη εργασιακών σχέσεων ακόμα και σε περιοχές στις οποίες η εύρεση εργασίας είναι δύσκολη. Με αυτό τον τρόπο, ο τουρισμός συμβάλλει στην περιφερειακή ανάπτυξη και προσφέρει ποικίλες, νέες, επιχειρηματικές ευκαιρίες.

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω ο τουρισμός περιορίζει το φαινόμενο της εσωτερικής μετακίνησης προς τα αστικά κέντρα, καθώς και την άμβλυνση των οικονομικών περιφερειακών ανισοκατανομών του εθνικού προϊόντος. Επιπρόσθετα μέσω του τουρισμού αναπτύσσονται και άλλοι κλάδοι της οικονομίας όπως κατασκευές, αφού η ζήτηση οδηγεί σε ανάγκη για υποδομές, ώστε να εξασφαλιστούν βασικές υπηρεσίες και διευκολύνσεις, οι οποίες να ενθαρρύνουν την εκροή τουριστικών δραστηριοτήτων.

Σε γενικές γραμμές ο τουρισμός συνεισφέρει στο εισόδημα και στη βελτίωση της ποιότητας ζωής, βελτιώνει το βιοτικό επίπεδο της τοπικής κοινωνία, ενισχύει τις επενδύσεις και τις υποδομές. Από την άλλη πλευρά, επαυξάνει τα κρατικά έσοδα, άμεσα μέσω της φορολογίας σε εισοδήματα και έμμεσα μέσω εισφορών που προκύπτουν από φόρους σε δασμούς σε αγαθά και υπηρεσίες προς τους τουρίστες. Τέλος, όσον αφορά στη συμβολή του τουρισμού στη μείωση του ελλείμματος του Ισοζυγίου Πληρωμών, αυτό προσδιορίζεται από τις εισροές και εκροές συναλλάγματος που αφορούν τουριστικά προϊόντα (Ηγουμενάκης και συν., 1999).

Παρά τις θετικές επιπτώσεις του τουρισμού, η μεγάλη ανάπτυξή του κρύβει και πολλούς κινδύνους που είναι συνήθως κοινωνικοί αλλά και περιβαλλοντικοί, λόγω της μεγάλης κατανάλωση μη ανανεώσιμων φυσικών πόρων, για παράδειγμα (Ηγουμενάκης και συν., 1999). Ειδικότερα στη σημερινή εποχή, το τουριστικό προϊόν ελέγχεται σε μεγάλο βαθμό από πολυεθνικές επιχειρήσεις που στοχεύουν κυρίως στην μεγάλη παραγωγή και στο μαζικό τουρισμό.

Αρκετοί είναι οι ερευνητές, οι οποίοι επισημαίνουν ότι ο μαζικός τουρισμός συχνά οδηγεί σε αρνητικές οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές συνέπειες για μια χώρα. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι συχνά τα τουριστικά έσοδα διαρρέουν στο εξωτερικό, καθώς οι τουριστικές επιχειρήσεις αγοράζουν εισαγόμενα προϊόντα, απασχολούν ξένο προσωπικό, ενώ συγχρόνως ενδέχεται οι μεγάλες ξενοδοχειακές μονάδες να ανήκουν σε άτομα μη κατοίκους της ενδοχώρας (Ανδριώτης, 2005).

Επιπρόσθετα, οι touroperators, διαδραματίζουν πολύ σημαντικό ρόλο τόσο θετικό όσο όμως και αρνητικό, όπως αποδεικνύεται από ποικίλες έρευνες. Ειδικότερα τα τελευταία χρόνια οι στρατηγικές κάθετης ολοκλήρωσης μεταξύ των touroperators έχουν οδηγήσει στη δημιουργία ολιγοπωλιακών συνθηκών στις κύριες αγορές μαζικού τουρισμού όπως είναι η Αγγλία, η Γερμανία και η Σκανδιναβία. Έτσι υπάρχουν λίγοι μεγάλοι touroperators και πολυάριθμοι μικροί.

Σημειώνεται ότι η ποικιλομορφία των δραστηριοτήτων των touroperators οδηγεί σε αρνητικές περιβαλλοντικές και κοινωνικές επιπτώσεις στους τουριστικούς προορισμούς και την κοινωνία, αφού συχνά οι διοργανωτές ταξιδιών εκμεταλλεύονται τη θέση τους εις βάρος των προμηθευτών και των προορισμών. Τέτοιες επιδράσεις περιλαμβάνουν την ατμοσφαιρική ρύπανση, την κατανάλωση των πόρων, την αύξηση των αποβλήτων, τις κοινωνικές αλληλεπιδράσεις μεταξύ των φιλοξενούμενων και των ντόπιων, την έλλειψη ισορροπίας στην εισοδηματική διανομή στην τοπική οικονομία της χώρας - προορισμό κλπ.

Ενδιαφέρουσα προς αυτή την κατεύθυνση είναι η έρευνα των Dodos&Kuehnel, (2010) οι οποίοι διερευνούν τον βαθμό στον οποίο οι στρατηγικές και οι πολιτικές που εφαρμόζουν οι touroperators επηρεάζουν θετικά το κοινωνικό σύνολο μιας τουριστικής περιοχής. Αναλυτικότερα οι ερευνητές εξετάζουν τον βαθμό στον οποίο οι touroperators δίνουν έμφαση στην «εταιρική κοινωνική ευθύνη τους», δηλαδή αν εφαρμόζουν δράσεις που αναπτύσσονται στο πλαίσιο αντιμετώπισης κοινωνικών και περιβαλλοντικών ζητημάτων.

Για το σκοπό αυτό οι Dodos&Kuehnel(2010) πραγματοποιούν έρευνα σε δείγμα καναδικών touroperators και καταλήγουν στο συμπέρασμα ότι τελικά οι touroperators δε δίνουν έμφαση σε πρακτικές Εταιρικής Κοινωνικής Ευθύνης και επομένως δεν συμβάλλουν ακόμα, τουλάχιστον με αυτό τον τρόπο, στη βελτίωση των συνθηκών ζωής της περιοχής/χώρας στην οποία δραστηριοποιούνται.



## **2<sup>ο</sup> Κεφάλαιο: Οι Αερομεταφορές**

### ***2.1. Το σύστημα των αερομεταφορών***

Καθοριστική σημασία στην ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών έπαιξε η εξέλιξη της αεροναυπηγικής επιστήμης και τεχνολογίας, η οποία επέτρεψε στα αεροσκάφη να βελτιώσουν την απόδοση και τον τρόπο λειτουργίας τους, προσδίδοντας ασφάλεια και ταχύτητα στη χρήση τους. Με την ταχεία αύξηση των αεροπορικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων, δόθηκε έμφαση στην κατασκευή υποδομών, όπως αεροδρόμια και διάδρομοι εναερίου κυκλοφορίας, καθώς και στη δημιουργία διαφόρων φορέων εκμετάλλευσης των παραγωγικών δομών. Τέλος η εξέλιξη των συστημάτων εναέριας κυκλοφορίας κατέστησαν τις αερομεταφορές μία βιομηχανία υψηλής και ταχείας ανάπτυξης, η οποία ακολουθεί τους ρυθμούς ανάπτυξης της οικονομίας. Κατ' αυτόν τον τρόπο δημιουργήθηκε ένα σύστημα αερομεταφορών, το οποίο περιλαμβάνει τους κατασκευαστές των αεροσκαφών, τις αεροπορικές εταιρείες, την εναέριο κυκλοφορία, τα συστήματα πλοήγησης και τα αεροδρόμια και το οποίο λειτουργεί στο ευρύτερο κοινωνικό, οικονομικό, πολιτικό και φυσικό εξωτερικό περιβάλλον (Schmitt&Gollnick, 2016).

Ωστόσο ο αεροπορικός κλάδος παρουσιάζει ισχυρές κυκλικές διακυμάνσεις, καθώς επηρεάζεται σημαντικά από την καθοδική ή ανοδική τάξη ανάπτυξης της οικονομίας, ενώ είναι ιδιαίτερα ευάλωτος σε διεθνείς κρίσεις, όπως οι ενεργειακές κρίσεις του 1973 και του 1979, ο πόλεμος του Περσικού Κόλπου το 1991, οι τρομοκρατικές επιθέσεις στη Νέα Υόρκη το 2001, ο πόλεμος του Ιράκ, η οικονομική κρίση του 2008-2010 και λίαν προσφάτως η πανδημία του κορωνοϊού SARS-CoV-2. Από την ανάλυση του ICAO σχετικά με τα οικονομικά αποτελέσματα των αεροπορικών εταιρειών προκύπτει ότι έχουμε συνήθως στις αεροπορικές εταιρείες 4-5 χρόνια με αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα που ακολουθούνται από 5-6 χρόνια με θετικά οικονομικά αποτελέσματα (Προφυλλίδης, 2010).

Από το 1995 η παγκόσμια οικονομία μετρούμενη ως ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 2,8% ετησίως, ενώ η παγκόσμια αεροπορική μεταφορά επιβατών (σε RPK) αυξήθηκε με μέσο ετήσιο ρυθμό ανάπτυξης 5% (ICAO, χ.χ.). Ωστόσο όπως προαναφέρθηκε κατά την πανδημία του κορωνοϊού το 2020 η κατάσταση στις αερομεταφορές είναι δραματική και με αβέβαιο μέλλον. Ωστόσο η ιστορία έχει δείξει ότι η παγκόσμια

πολιτική αεροπορία πάντοτε επιβιώνει των κρίσεων. Το καίριο λοιπόν ερώτημα δεν είναι αν η αεροπορική κίνηση θα επανέλθει, αλλά πότε θα επανέλθει.

## ***2.2. Επιρροή του κλάδου των Αερομεταφορών στην Οικονομία***

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

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

Οι αερομεταφορές παρέχουν ζωτικά οικονομικά οφέλη:

- Οι αερομεταφορές παρέχουν το μοναδικό παγκόσμιο μεταφορικό δίκτυο, που είναι ουσιώδες για το παγκόσμιο εμπόριο και τον τουρισμό. Παίζουν ζωτικό ρόλο στην δημιουργία οικονομικής ανάπτυξης, ειδικά στις αναπτυσσόμενες χώρες.
- Οι αερομεταφορές μεταφέρουν πάνω από 2 δισεκατομμύρια επιβάτες ετησίως και το 40% των διηπειρωτικών εξαγόμενων αγαθών (σε αξία).
- Το 40% των διεθνών τουριστών ταξιδεύουν σήμερα αεροπορικάς.
- Η βιομηχανία των αερομεταφορών προσφέρει 5 εκατομμύρια άμεσες και 5,8 εκατομμύρια έμμεσες θέσεις εργασίας παγκοσμίως.



- Η παγκόσμια οικονομική συμβολή των αερομεταφορών (άμεση και έμμεση) εκτιμάται σε 2.960 δισεκατομμύρια δολάρια, που αντιστοιχούν στο 8% του παγκόσμιου Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ).
- Οι 900 αεροπορικές εταιρίες του πλανήτη έχουν συνολικό στόλο σχεδόν 22.000 αεροσκαφών. Εξυπηρετούν περίπου 1.670 μέσω ενός μεταφορικού δικτύου αρκετών εκατομμυρίων χιλιομέτρων που διευθύνεται από 160 παρόχους υπηρεσιών αεροπορικής πλοήγησης.
- Το 25% των πωλήσεων όλων των εταιριών εξαρτώνται από τις αερομεταφορές. Το 70% των επιχειρήσεων αναφέρουν το ότι εξυπηρετούν μεγαλύτερη αγορά είναι βασικό όφελος της χρήσης των αεροπορικών υπηρεσιών.
- Οι αερομεταφορές έχουν ποσοστό πληρότητας από 65 ως 75%, που είναι υπερδιπλάσιο από αυτό των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών.
- Οι αερομεταφορές καλύπτουν πλήρως το κόστος υποδομής. Σε αντίθεση με το οδικό και σιδηροδρομικό δίκτυο, συμμετέχουν άμεσα στον εθνικό πλούτο, μέσω της φορολογίας.

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

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

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

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

### **2.3. Οι λόγοι της Εξάπλωσης των Αεροπορικών Μεταφορών**

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

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

Η ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών οφείλεται στις φθηνές τιμές: το επείγον ζήτημα είναι να δημιουργηθούν μηχανισμοί που θα αυξήσουν αυτές τις τιμές. Υπάρχει αυξανόμενη πολιτική επιθυμία για τέτοιους μηχανισμούς: φόροι εκπομπής ρύπων, εμπορίου καυσίμων, φόροι αναχώρησης και φόροι καυσίμων. Για παράδειγμα, το 2010 οι υπουργοί Οικονομικών της Ευρωπαϊκής Ένωσης ζήτησαν ένα Ευρωπαϊκό φόρο αεροπορικών καυσίμων με σκοπό να εισπράξουν δισεκατομμύρια ανά έτος για να χρηματοδοτήσουν τους σκοπούς του Millennium Development προγράμματος. Αυτός ο φόρος θα μπορούσε επίσης να βοηθήσει να μειωθεί η μαζική μη βιώσιμη ανάπτυξη της αεροπορικής μεταφορικής βιομηχανίας και να μειωθεί σημαντικά η επιρροή της στη κλιματική αλλαγή.

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

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

#### **2.4. Βιώσιμη ανάπτυξη των αερομεταφορών**

Μεταξύ των αερομεταφορών και της βιώσιμης ανάπτυξης τίθεται ένα καίριο ερώτημα: κατά πόσον η ανάπτυξη των αερομεταφορών θα πρέπει να περιοριστεί στο οικονομικό και κοινωνικό επίπεδο, προκειμένου να διατηρηθούν οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις του κλάδου σε επιτρεπτά όρια; Το ερώτημα αυτό είναι περισσότερο ηθικό, καθώς αφορά στις αξίες, στις στάσεις και στις πεποιθήσεις των εμπλεκόμενων φορέων του κλάδου, πολύ περισσότερο απ' ότι αφορά στις τεχνολογίες και τις πρακτικές λειτουργίας.

Τελικά, ωστόσο, το καθήκον του καθορισμού της κατεύθυνσης των αερομεταφορών (και της ευρύτερης) πολιτικής εναπόκειται στους υπεύθυνους λήψης αποφάσεων. Οι υπεύθυνοι χάραξης πολιτικής πρέπει στη συνέχεια να προσπαθήσουν να συνδυάσουν αυτήν την πορεία δράσης, με τις αρχές και τις επιταγές της αιεφόρου ανάπτυξης. Αν και το έργο αυτό αποτελεί μία τρομερή πρόκληση, είναι ο μόνος τρόπος με τον οποίο μπορεί να βρεθεί ένας συμβιβασμός μεταξύ της αεροπορικής και

της οικονομικής ανάπτυξης γενικότερα και της προστασίας του φυσικού περιβάλλοντος. Θεωρητικά ενώ η εκτέλεση μίας τέτοιας πράξης εξισορρόπησης είναι ελκυστική, στην πράξη ο συνδυασμός ενός ευρέος φάσματος αντικρουόμενων οικονομικών, κοινωνικών και περιβαλλοντικών προβλημάτων δεν είναι καθόλου απλός.

Γίνεται λοιπόν εμφανές ότι η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί μία πολιτική έννοια που δημιουργεί δύσκολα ερωτήματα σχετικά με τη διακυβέρνηση, τη συμμετοχή, την εξουσία και τη δικαιοσύνη. Οι έννοιες της βιώσιμης ανάπτυξης χρησιμοποιήθηκαν πολύ εύκολα στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών, επειδή η ιδέα φάνηκε να ανταποκρίνεται στην υπόσχεση για ταχεία ανάπτυξη της αεροπορικής βιομηχανίας, εξαιτίας των σημαντικών οικονομικών και κοινωνικών ωφελειών που προσφέρει. Έτσι με την πρώτη ματιά, η επιθυμία για «βιώσιμη ανάπτυξη» προφανώς νομιμοποίησε τις εντεινόμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις που προκύπτουν από την ανάπτυξη των αερομεταφορών. Στην πραγματικότητα οι αρχές της βιώσιμης ανάπτυξης απαιτούν πολλά περισσότερα από τη χρήση προτύπων για την εξοικονόμηση καυσίμων, προκειμένου να μειωθούν οι εκπομπές αερίων ρύπων και ο θόρυβος και τις ευσεβείς δηλώσεις ότι οι αυξανόμενες περιβαλλοντικές επιπτώσεις του κλάδου θα περιοριστούν από τις τεχνολογικές και λειτουργικές εξελίξεις. Στη πιο έγκυρή της μορφή η βιώσιμη ανάπτυξη απαιτεί ριζικές αλλαγές στις διαδικασίες και στους θεσμούς της διακυβέρνησης, συμπεριλαμβανομένης της πραγματικής και δίκαιης συμμετοχής στη λήψη αποφάσεων και στη χάραξη πολιτικής, προκειμένου να προωθηθεί η δικαιοσύνη, η ευημερία και η ποιότητα ζωής για τους ανθρώπους σε όλο τον κόσμο.

Ωστόσο το γεγονός ότι η ιδέα της βιώσιμης ανάπτυξης είναι πιο ριζοσπαστική από ό,τι θεωρείται συνήθως, παρουσιάζει μερικές νέες ευκαιρίες για τη βιομηχανία των αεροπορικών μεταφορών, καθώς και σημαντικές προκλήσεις (Daley, 2010). Όπως χαρακτηριστικά λέει ο Adams(2009) «η πράσινη ανάπτυξη δεν αφορά στον τρόπο διαχείρισης του περιβάλλοντος, αλλά το ποιος έχει τη δύναμη να αποφασίζει πώς θα το διαχειρίζεται. Στο επίκεντρο πρέπει να είναι η ικανότητα των φτωχών να υπάρχουν με τους δικούς τους όρους. Ως εκ τούτου στην καρδιά της πράσινης ανάπτυξης δεν περιλαμβάνεται μόνο η επιδίωξη νέων μορφών οικονομικής λογιστικής ή οικολογικών κατευθυντήριων γραμμών ή νέων δομών σχεδιασμού, αλλά μία προσπάθεια ανακατεύθυνσης των περιβαλλοντικών και αναπτυξιακών αλλαγών,

ώστε να διατηρηθεί ή να ενισχυθεί η ικανότητα των ανθρώπων να διατηρήσουν τα προς το ζην και να κατευθύνουν τις δικές τους δεσμεύσεις με τη φύση, πέρα από το μετά-νεωτερισμό και τα καθεστώτα της παγκοσμιοποιημένης οικονομίας και την εκμετάλλευση των περιθωριοποιημένων ανθρώπων και της φύσης. Η βιώσιμη ανάπτυξη αποτελεί έναν τρόπο για να μιλάμε για τη μελλοντική μορφή του κόσμου. Η σύλληψη του μέλλοντος με αυτούς τους όρους σηματοδοτεί την αρχή μίας διαδικασίας πολιτικού προβληματισμού και δράσης, όχι το τέλος. Το να ζητούμε την αειφόρο ανάπτυξη δεν σημαίνει να σχεδιάσουμε ένα σχέδιο για το μέλλον, αλλά να δηλώσουμε τις προθέσεις μας και μία πρόκληση για δράση».

Βάσει των ανωτέρω γίνεται κατανοητό ότι, η σχέση μεταξύ αεροπορικών μεταφορών και βιώσιμης ανάπτυξης αφορά ουσιαστικά τον οραματισμό και την εξερεύνηση εναλλακτικών μελλοντικών τρόπων δράσης για την αεροπορία - και για την κοινωνία γενικότερα - για την εφαρμογή σχεδίων μέσω των οποίων θα επιτευχθούν τα πιο επιθυμητά αποτελέσματα. Η επαρκής κατανόηση της βιώσιμης ανάπτυξης είναι ζωτικής σημασίας για την επιτυχία αυτών των σχεδίων. Εάν οι υπερβολικά αδύναμες εκδοχές της αειφόρου ανάπτυξης υποστηρίζονται από ισχυρές ομάδες συμφερόντων και υιοθετηθούν από τους υπεύθυνους χάραξης πολιτικής, τότε ο κλάδος των αερομεταφορών δεν θα προσφέρει τελικά στους ανθρώπους τίποτα παραπάνω από μια επιφανειακή «πράσινη λύση» στα διάφορα περιβαλλοντικά προβλήματα και μια αυξανόμενη συμβολή στην αλλαγή του κλίματος. Εάν, από την άλλη πλευρά, ισχυρότερες εκδόσεις βιώσιμης ανάπτυξης εφαρμοστούν στη χάραξη της πολιτικής ανάπτυξης των αεροπορικών μεταφορών, η αεροπορία θα μπορούσε ενδεχομένως να αλλάξει τη μελλοντική μορφή του κόσμου με πολύ πιο δημιουργικό, καινοτόμο και εποικοδομητικό τρόπο.

## ***2.5. Αεροπορικές Εταιρίες και Ανταγωνισμός***

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

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

Για παράδειγμα αν δεν παρθούν μέτρα για να μειωθεί η περιβαλλοντική ζημιά από τις αερομεταφορές, τότε υπάρχει μεγαλύτερη ζημιά στους ανθρώπους και στο

περιβάλλον από την περιβαλλοντική αλλαγή: μεγαλύτερη αύξηση του επιπέδου της θάλασσας, πλημμύρες, τυφώνες, ζημιές στις καλλιέργειες και ξηρασία.

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

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

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

Υπάρχουν δύο στοιχεία πάνω σ' αυτή την άποψη:

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

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

- Ισχυρισμοί ότι θα ήταν άδικο εντός του αεροπορικού τομέα

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

Σαν απάντηση, η βιομηχανία ισχυρίζεται ότι οποιαδήποτε μονόπλευρη πράξη (στην κατεύθυνση ενός διεθνούς συστήματος) θα πρέπει να αντιμετωπιστεί μιας και «αν βάλουμε φόρους σε Ευρωπαϊκό επίπεδο θα μπορούσε να επιδυνώσει την

ανταγωνιστικότητα για τις αεροπορικές εταιρίες των χωρών της Ε.Ε» (Anderson, 2005).

## **2.6. Οι επιδράσεις των αερομεταφορών**

Από μακροπρόθεσμη ιστορική σκοπιά, οι αερομεταφορές διπλασιάζονται σε μέγεθος κάθε 15 χρόνια και έχουν συντελέσει στον πολλαπλασιασμό της παραγωγής της αεροπορικής βιομηχανίας με ένα συντελεστή ανώτερο του 30. Η ανάπτυξη των αερομεταφορών συγκρινόμενη με το παγκόσμιο ΑΕΠ, διαπιστώνουμε ότι πολλαπλασιάστηκε περισσότερο από πέντε φορές από το 1960. Σύμφωνα με την Aviation Benefits Report του 2019 δεν αποτελεί μυστήριο γιατί ο ρυθμός αύξησης των αερομεταφορών αντιμετωπίζει με συνέπεια τους κύκλους ύφεσης, καθώς ο συγκεκριμένος τομέας αντιστέκεται στις εν λόγω οικονομικές δυσχέρειες, ακριβώς επειδή χρησιμεύει ως ένα από τα πλέον αποτελεσματικά εργαλεία για τον τερματισμό τους.

### **2.6.1. Επιδράσεις στην οικονομία**

Σύμφωνα με πρόσφατες εκτιμήσεις της ATAG, η συνολική οικονομική επίδραση του κλάδου σε παγκόσμιο επίπεδο έφτασε τα 2,7 τρισεκατομμύρια δολάρια, που αντιστοιχεί στο 3,6% του παγκόσμιου Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντος (ΑΕΠ) το 2016. Επιπλέον ο κλάδος των αερομεταφορών διαθέτει και προσφέρει 65,5 εκατομμύρια θέσεις εργασίας παγκοσμίως, εκ των οποίων οι άμεσες θέσεις ανέρχονται σε 10,2 εκατομμύρια. Οι αεροπορικές εταιρίες, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας και οι φορείς διαχείρισης αεροδρομίων απασχολούν περίπου 3,5 εκατομμύρια εργαζόμενους, ενώ 5,6 εκατομμύρια επιπλέον θέσεις σχετίζονται έμμεσα με τη λειτουργία των αεροδρομίων. Ο κλάδος των αεροναυτικών κατασκευών (αεροσκαφών, συστημάτων και κινητήρων) απασχολεί 1,2 εκατομμύρια εργαζόμενους. Τέλος 55,3 εκατομμύρια έμμεσες θέσεις εργασίας στον τουρισμό σχετίζονται έμμεσα με την πολιτική αεροπορία. Η πλειονότητα από τα 1,4 δισεκατομμύρια τουριστών που διασχίζουν τα σύνορα της χώρας τους κάθε χρόνο, ταξιδεύουν στον προορισμό τους αεροπορικώς. Σύμφωνα με τα στοιχεία της ATAG το 2016 οι αερομεταφορές έμμεσα υποστήριξαν 37 εκατομμύρια θέσεις εργασίας στον

τουριστικό τομέα, συμβάλλοντας κατά περίπου 897 δισεκατομμύρια δολάρια ετησίως στο παγκόσμιο ΑΕΠ.

Επιπλέον οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν την κινητήρια δύναμη του παγκόσμιου και ηλεκτρονικού εμπορίου, διευκολύνοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την παγκοσμιοποίηση της παραγωγής και της διάθεσης αγαθών. Οι μικρές ποσότητες αεροπορικού φορτίου αντιπροσωπεύουν μεγάλες αξίες στο παγκόσμιο εμπόριο. Συγκεκριμένα το 2018 εμπορεύματα αξίας 6,8 τρισεκατομμυρίων δολαρίων μεταφέρθηκαν αεροπορικώς, αντιπροσωπεύοντας το 35% του παγκόσμιου εμπορίου κατά αξία, παρά το γεγονός ότι αντιπροσωπεύουν λιγότερο από το 1% κατά όγκο. Τέλος περίπου το 90% των δεμάτων ηλεκτρονικού εμπορίου μεταξύ επιχειρήσεων και τελικών καταναλωτών μεταφέρονται αεροπορικώς. Το μερίδιο ηλεκτρονικού εμπορίου των προγραμματισμένων διεθνών χιλιομέτρων αυξήθηκε από 16% σε 88% μεταξύ των ετών 2010 και 2018 και εκτιμάται ότι θα αυξηθεί στο 96% μέχρι το 2025 (IHLG, 2019).

#### *2.6.2. Επιδράσεις στην κοινωνία*

Οι αερομεταφορές αποτελούν μακράν τον ασφαλέστερο και αποτελεσματικότερο τρόπο μαζικής μεταφοράς μεγάλων αποστάσεων ανά τον κόσμο. Το υψηλό επίπεδο ασφάλειας που τις χαρακτηρίζει τις αποτελεί επίτευγμα της αποφασιστικότητας και των προσπαθειών της αεροπορικής κοινότητας σε παγκόσμιο επίπεδο.

Συχνά οι αερομεταφορές χρησιμεύουν ως το μοναδικό μέσο μεταφοράς για την παροχή υγειονομικής περίθαλψης και προμήθειας τροφίμων σε πολλές απομακρυσμένες περιοχές και κοινότητες του πλανήτη. Ενδεικτικά αναφέρουμε ότι το 2017 το Παγκόσμιο Πρόγραμμα Παροχής Τροφής (WFP) παρέδωσε πάνω από 111.000 τόνους τροφίμων αεροπορικώς για να ανακουφίσει θύματα πλημμυρών, συγκρούσεων και ασθενειών, ενώ η Υπηρεσία Ανθρωπιστικής Βοήθειας του ΟΗΕ μετέφερε πάνω από 300.000 εξειδικευμένου προσωπικού για παροχή βοήθειας σε διάφορες περιοχές του κόσμου.

Επιπλέον οι αερομεταφορές συμβάλλουν στη βελτίωση της ποιότητας ζωής των ανθρώπων, καθώς διευρύνουν τις κοινωνικές, ψυχαγωγικές και πολιτιστικές εμπειρίες των ταξιδιωτών. Το χαμηλό κόστος και η εύκολη πρόσβαση στα



αεροπορικά ταξίδια αύξησε το φάσμα των τουριστικών προορισμών. Δόθηκε κατ' αυτόν τον τρόπο η δυνατότητα στους ανθρώπους να μετακινούνται ανά τον κόσμο είτε για λόγους απασχόλησης, είτε για λόγους εκπαίδευσης ή εξαιτίας του τρόπου ζωής του καθενός, ενώ διεύρυνε τη γνωριμία νέων πολιτισμών και την κατανόηση τους. Η Διεθνής Οργάνωση Εργασίας (ILO) εκτιμά ότι οι οικονομικοίμετανάστες αποτελούν το 4,4% όλων των εργαζομένων παγκοσμίως και ότι ένας στους 6 εργαζόμενους ταξίδεψε αεροπορικώς σε χώρες υψηλού εισοδήματος(IHLG, 2019).

### *2.6.3. Επιδράσεις στο φυσικό περιβάλλον*

Τα αεροδρόμια και οι αεροπορικές μεταφορές έχουν προφανείς αρνητικές επιρροές στο φυσικό περιβάλλον, τόσο σε τοπικό επίπεδο στην περιοχή του αεροδρομίου, όσο και σε συνολικό επίπεδο για τον πλανήτη και την ανθρωπότητα. Τα άτομα και οι κοινωνίες έχουν πλέον υψηλό βαθμό ευαισθητοποίησης για θέματα που σχετίζονται με το περιβάλλον, η οποία ωστόσο ποικίλλει από χώρα σε χώρα και από περιοχή σε περιοχή, ανάλογα με τις κοινωνικές, οικονομικές και πολιτικές αντιλήψεις που επικρατούν. Ενώ στο παρελθόν η κατασκευή αεροδρομίων αποτελούσε το επίκεντρο βελτιστοποίησης της μεταφορικής ικανότητας μίας χώρας, μέσα από τη μεγιστοποίηση του αριθμού κινήσεως αεροσκαφών και εξυπηρετούμενων επιβατών, σήμερα δυσχεραίνεται η λειτουργία τους, καθώς τίθενται όλο και περισσότεροι περιορισμοί που αφορούν άμεσα ή έμμεσα το φυσικό και ανθρωπογενές περιβάλλον (Graham, 2018). Πλέον αναζητείται ένας διαρκής συμβιβασμός και εξισορρόπηση ανάμεσα στη βελτιστοποίηση του οικονομικού και τεχνικού αποτελέσματος και την ελαχιστοποίηση των αρνητικών περιβαλλοντικών επιπτώσεων (Προφυλλίδης, 2016).

Ως συνέπεια της περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης αναδεικνύεται πλέον στο σχεδιασμό των αεροδρομίων και το κριτήριο της περιβαλλοντικής ικανότητας (Uphametal., 2003), η οποία νοείται ως η ικανότητα του περιβάλλοντος (φυσικού και ανθρωπογενούς) να ανεχθεί και αποδεχθεί τις συνέπειες των δραστηριοτήτων ενός αεροδρομίου. Έτσι η στόχευση της οικονομικής βελτιστοποίησης πρέπει να ευθυγραμμισθεί με περιβαλλοντικούς στόχους και κριτήρια και να τεθούν όρια στις περιβαλλοντικές επιπτώσεις.

Η διεθνής βιβλιογραφία έχει καταγράψει πλήρως τις αρνητικές περιβαλλοντικές επιπτώσεις των αερομεταφορών, οι οποίες είναι οι παρακάτω:

- Αεροπορικός θόρυβος:

Ο θόρυβος από τη λειτουργία των αεροσκαφών αποτελεί την πιο σημαντική περιβαλλοντική επίπτωση που γίνεται αισθητή και για την οποία διατυπώνονται οξύτερες διαμαρτυρίες, κυρίως από τους περίοικους των αεροδρομίων. Παρά τις σημαντικές προόδους στην τεχνολογία των αεροσκαφών που επέτρεψαν τη μείωση της στάθμης του εκπεμπόμενου θορύβου κατά 20 dB(A) σε σύγκριση με 40 χρόνια πριν και που συντέλεσαν στην κατά 75% μείωση της ακουστικής όχλησης, οι υψηλοί ρυθμοί αύξησης του αεροπορικού μεταφορικού έργου αντιστάθμισαν τις όποιες ωφέλειες. Σύμφωνα με τον Προφυλλίδη (2010) οι βασικές πηγές θορύβου σε ένα αεροδρόμιο είναι:

- Η προσγείωση και απογείωση αεροσκαφών.
- Η ανάστροφη ισχύς στους κινητήρες για ακινητοποίηση του αεροσκάφους.
- Η τροχοδρόμηση αεροσκαφών.
- Οι δοκιμές των κινητήρων των αεροσκαφών.
- Ο συγκοινωνιακός θόρυβος.

Για τον περιορισμό του αεροπορικού θορύβου ο ICAO, προβλέπει την πιστοποίηση θορύβου των αεροσκαφών, την οποία έχει υιοθετήσει και ο EASA σε ευρωπαϊκό επίπεδο. Επιπλέον η ΕΕ, στο πλαίσιο της καταπολέμησης του περιβαλλοντικού θορύβου, διαμόρφωσε μια κοινή προσέγγιση για την αποφυγή, την πρόληψη και τον κατά προτεραιότητα περιορισμό των επιβλαβών επιπτώσεων της έκθεσης στον περιβαλλοντικό θόρυβο.

Τέλος, σύμφωνα με τον Ευρωπαϊκό Κανονισμό 598/2014 περί κανόνων και διαδικασιών για την επιβολή περιορισμών λειτουργίας λόγω θορύβου στους αερολιμένες της Ένωσης στο πλαίσιο μίας ισορροπημένης προσέγγισης, τα αεροδρόμια με περισσότερες από 50.000 κινήσεις πολιτικών αεροσκαφών ανά ημερολογιακό έτος, οφείλουν να εκπονούν ΣΧΘ και να θεσπίσουν περιορισμούς λειτουργίας. Στην Ελλάδα ο ΔΑΑ εκπονεί ΣΧΘ από το 2011, ενώ μόλις το 2019 ο Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης» και ο Διεθνής Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» ξεπέρασαν το όριο των 50.000 κινήσεων.

- Ατμοσφαιρική ρύπανση σε τοπικό επίπεδο

Κατά τη λειτουργία ενός αεροδρομίου οι πηγές ατμοσφαιρικής ρύπανσης είναι οι κινητήρες των αεροσκαφών, οι διάφορες εγκαταστάσεις εντός του αεροδρομίου, η οδική και σιδηροδρομική κυκλοφορία για προσπέλαση του αεροδρομίου, αλλά και εντός αυτού (Προφυλλίδης, 2010). Οι ρύποι που προκαλούνται επηρεάζουν τις γειτονικές προς το αεροδρόμιο περιοχές, ενώ κατά την πορεία του αεροσκάφους οι ρύποι που εκπέμπονται επηρεάζουν ευρύτερες περιοχές και συνολικά τον πλανήτη. Συνεπώς η ατμοσφαιρική ρύπανση από τη λειτουργία των αεροπορικών μεταφορών οφείλει να μελετηθεί τόσο σε τοπικό όσο και σε παγκόσμιο επίπεδο (Daley, 2010).

**Πίνακας 1 Διάρκεια ζωής Αερίων**

Εκπομπή αερίων	Διάρκεια ζωής
Διοξείδιο του άνθρακα (CO <sub>2</sub> )	50-200 χρόνια
Μεθάνιο (CH <sub>4</sub> )	8-10 χρόνια
Οζόν (O <sub>3</sub> )	Μερικούς μήνες
Υδρατμοί νερού (H <sub>2</sub> O)	Μερικές εβδομάδες
Οξειδία του αζώτου (NO <sub>x</sub> )	Μερικές εβδομάδες
Contrails, νέφη cirrus	Μέχρι μερικές εβδομάδες

Πηγή: Schmitt&Gollnick (2016)

Οι εκπεμπόμενοι ρύποι και οι αναλυτικές τιμές των συγκεντρώσεών τους καταγράφονται με τη βοήθεια ειδικών διατάξεων που αποτελούν αντικείμενο της περιβαλλοντικής τεχνικής και περιγράφονται αναλυτικά από τον ICAO.

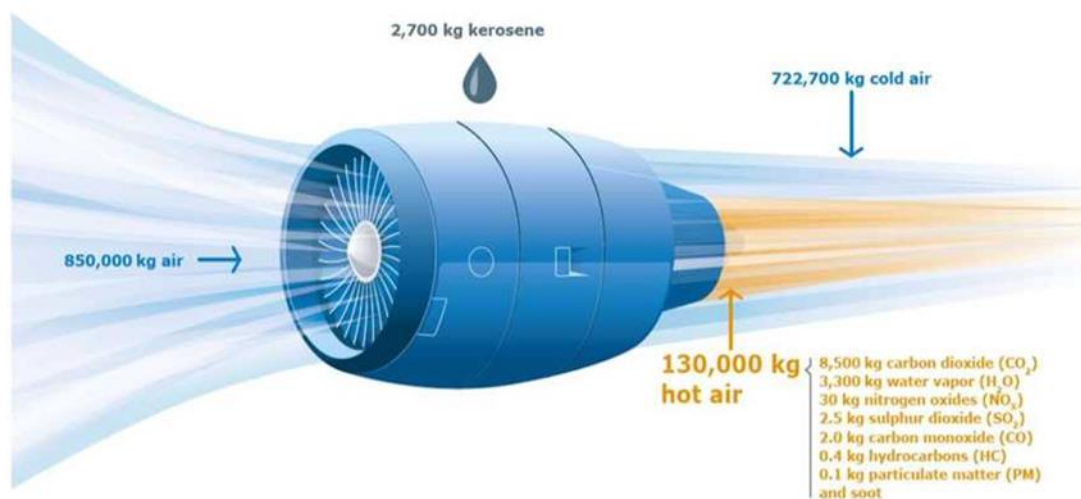
Με βάση τις καταγραφόμενες συγκεντρώσεις ρύπων, τα μετεωρολογικά δεδομένα και το ανάγλυφο της περιοχής και με τη χρήση μοντέλων υπολογισμού της διάχυσης των αερίων ρύπων στην ατμόσφαιρα, υπολογίζονται οι συγκεντρώσεις ρύπων στις διάφορες θέσεις στις οποίες υπάρχει οικιστική ανάπτυξη ή άλλες χρήσεις γης. Οι καταγραφόμενες και υπολογιζόμενες συγκεντρώσεις ρύπων πρέπει να συγκρίνονται αφενός με τα επιτρεπόμενα όρια εκπομπών ρύπων που έχουν θεσμοθετηθεί σε εθνικό επίπεδο και αφετέρου με τα όρια ποιότητας που έχουν θεσπίσει διάφοροι διεθνείς οργανισμοί όπως ο ΠΟΥ και η ΕΕ (Ashfordetal., 2013).

**Πίνακας 2 Ατμοσφαιρική ρύπανση που προκαλείται από τα μέσα μεταφοράς**

Μέσο Μεταφοράς	Αεροπλάνο	Σιδηρόδρομος	Λεωφορείο	ΙΧ
Διοξείδιο του άνθρακα CO <sub>2</sub> (γραμ./χλμ.)	840	60	59	200
Οξειδία του αζώτου NO <sub>x</sub> (γραμ./χλμ.)	6,4	0,08	0,2	0,34

Υδρογονάνθρακες (γραμ./χλμ. επιβ.)	1,4	0,02	0,08	0,15
Μονοξείδιο του άνθρακα CO	8,1	0,05	0,15	1,3
Όγκος μολυνόμενου αέρα <sup>^3</sup> /χλμ. επιβ.)	95.000	1.200	3.300	5.900
Κατανάλωση ενέργειας (γραμ. μονάδων ισοδύναμου άνθρακα/χλμ. επιβ.)	365	31	27	90
Κατάληψη χώρου <sup>^2</sup> /επιβάτη)	1,5	7	12	120

Πηγή: Προφυλλίδης (2010)



**Εικόνα 1 Εκπομπές κινητήρα δικινητήριου αεροσκάφους μετά από 1 ώρα πτήσης με 150 Επιβαίνοντες**

Πηγή: Προφυλλίδης (2010)

- Συμβολή στο φαινόμενο του θερμοκηπίου και στην κλιματική αλλαγή

Τα αεροσκάφη εκπέμπουν το σημαντικό αέριο του θερμοκηπίου, το διοξείδιο του άνθρακα (CO<sub>2</sub>), το οποίο αν και δεν αποτελεί ρύπο, συμβάλει στην αύξηση του φαινομένου του θερμοκηπίου και κατ' επέκταση στην ακτινοβολήση του κλίματος. Επιπλέον οι εκπομπές οξειδίων του αζώτου (NO<sub>x</sub>) των αεροσκαφών είναι υπεύθυνα για την καταλυτική παραγωγή όζοντος (O<sub>3</sub>) που δρα ως ισχυρό αέριο του θερμοκηπίου, ενώ συμβάλλουν και στη δημιουργία ενός ακόμα αερίου του

θερμοκηπίου, του μεθανίου (CH<sub>4</sub>). Επίσης εκπέμπουν σωματίδια αιθάλης και θεικού άλατος, τα οποία έχουν διαφορετικές επιπτώσεις ακτινοβολίας στο κλίμα. Τέλος τα αεροσκάφη δημιουργούν contrails(μονοπάτια συμπύκνωσης) και σύννεφα cirrus, οι κλιματικές επιπτώσεις των οποίων δεν είναι ακόμη πλήρως κατανοητές. Περαιτέρω ανησυχίες έχουν εκφραστεί σχετικά με τις πιθανές περιβαλλοντικές επιπτώσεις ενός αυξανόμενου στόλου υπερηχητικών αεροσκαφών που ταξιδεύουν σε μεγάλα υψόμετρα (στη μεσοστρωτόσφαιρα), τα οποία θα μπορούσαν να συμβάλλουν στην καταστροφή του στρατοσφαιρικού όζοντος (Daley, 2010).

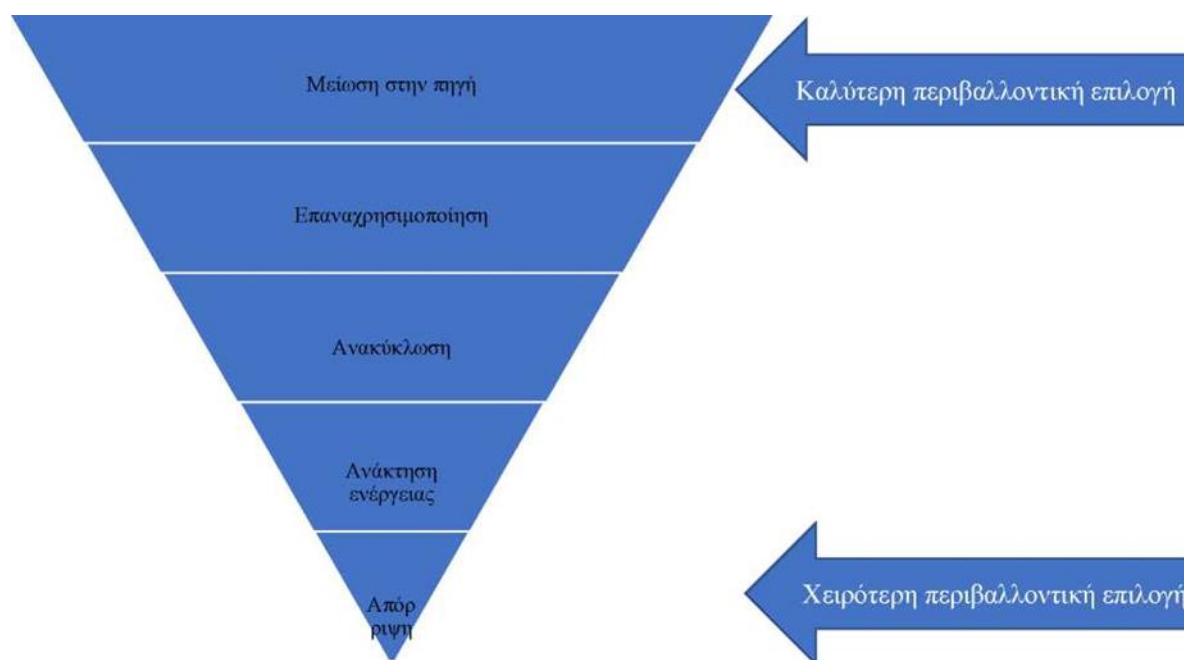
Σύμφωνα με τους Schmitt&Gollnick(2016), γενικά οι μεταφορές συνεισφέρουν κατά 18% στις παγκόσμιες εκπομπές CO<sub>2</sub>, ενώ οι αερομεταφορές μόνες κατέχουν ποσοστό μόλις 2%. Αντίθετα η παραγωγή ηλεκτρικής ενέργειας και θέρμανσης συνεισφέρουν σε ποσοστό 32%, η αγροτική παραγωγή κατά 24%, η βιομηχανία κατά 16% και οι διάφορες άλλες μορφές κατανάλωσης ενέργειας κατά 10%. Το ίδιο συμβαίνει και για τις εκπομπές οξειδίων του αζώτου, στις οποίες συνεισφέρουν οι αερομεταφορές μόλις σε ποσοστό 5%.

- Ρύπανση εδάφους και υδάτων

Πέραν της ατμοσφαιρικής ρύπανσης που προκαλούν οι αεροπορικές δραστηριότητες, δύνανται να προκαλέσουν ρύπανση των υδάτων και του εδάφους (Wells&Young, 2004), μέσω των λυμάτων και των αποβλήτων των αεροδρομίων, τα οποία μπορούν να διακριθούν στις παρακάτω κατηγορίες:

- Αστικά λύματα από τη διαβίωση του προσωπικού και των ταξιδιωτών στους χώρους των αερολιμένων.
- Ειδικά αστικά λύματα από τις χημικές τουαλέτες των αεροσκαφών.
- Επιφανειακές απορροές από όμβρια ύδατα που περιέχουν προϊόντα έκπλυσης των διαδρόμων προσγείωσης και απογείωσης.
- Βιομηχανικά απόβλητα από διαρροές καυσίμων, είτε από τις υπόγειες δεξαμενές αποθήκευσης καυσίμων, είτε από διαρροές κατά τον ανεφοδιασμό των αεροσκαφών.
- Βιομηχανικά απόβλητα από τη συντήρηση των οχημάτων εξυπηρέτησης των αεροσκαφών.
- Βιομηχανικά απόβλητα από τη συντήρηση των αεροσκαφών και από ειδικές διαδικασίες, όπως η αποπαγοποίηση.

Γίνεται λοιπόν σαφές ότι η ροή απορριμμάτων ενός αεροδρομίου περιλαμβάνει μία μεγάλη ποικιλία υλικών όπως γυαλί, χαρτί, ξύλο, μέταλλα, χημικά, απόβλητα τροφίμων, πετρελαιοειδή, έλαια, χημικά κ.ά. Στην εικόνα παρακάτω απεικονίζεται η ιεραρχία στη διαχείριση αποβλήτων, με απώτερο σκοπό την ελαχιστοποίηση παραγωγής αποβλήτων στην πηγή, τη μεγιστοποίηση των ευκαιριών για επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση υλικών και την ελαχιστοποίηση αφενός της ποσότητας των αποβλήτων που θα απορριφθούν σε χώρους υγειονομικής ταφής και αφετέρου της χρήσης τοξικών χημικών διάσπασής τους (Ashfordetal., 2013), σύμφωνα με την κείμενη εθνική και ευρωπαϊκή περιβαλλοντική νομοθεσία.



**Εικόνα 2 Η ιεραρχία της διαχείρισης αποβλήτων**

Πηγή: Ashfordetal. (2013)

- Βιοποικιλότητα και κατανάλωση φυσικών πόρων

Τα αεροδρόμια τείνουν να κατασκευάζονται σε ανοιχτή ύπαιθρο κοντά σε μεγάλα αστικά κέντρα και ως εκ τούτου, πολλά περιβάλλονται από οικοσυστήματα που μπορούν να έχουν ιδιαίτερη αξία όσον αφορά στη βιοποικιλότητα τους. Μέσα στα όρια του αεροδρομίου, τα θέματα λειτουργίας και ασφάλειας δημιουργούν ένα περιβάλλον που είναι εχθρικό προς την χλωρίδα και την πανίδα της περιοχής. Επίσης προβλήματα μπορεί να προκύψουν εάν ευαίσθητα είδη ή ενδιαιτήματα εμφανίζονται σε γειτονικούς χώρους και είναι ευαίσθητα στο θόρυβο των αεροσκαφών. Λαμβάνοντας υπόψη ότι τα αεροδρόμια καταλαμβάνουν μεγάλες χερσαίες εκτάσεις,

υπάρχει μεγάλη πιθανότητα να περιέχονται σε αυτές απομονωμένοι πληθυσμοί ευαίσθητων ειδών γλωρίδας και πανίδας. Σε αυτές τις περιπτώσεις σχεδόν οποιαδήποτε ανάπτυξη αεροπορικής δραστηριότητας μπορεί να επηρεάσει τη βιοποικιλότητα της περιοχής, γεγονός που απαιτεί εκτεταμένο συντονισμό μεταξύ των περιβαλλοντικών υπηρεσιών των αεροδρομίων και των αρμόδιων οργανισμών και φορέων (Culberson, 2011).

Στο πλαίσιο της αειφόρου ανάπτυξης, τα αεροδρόμια όχι μόνο πρέπει να διαχειρίζονται τα υπάρχοντα κτήματά τους για την προώθηση της βιοποικιλότητας και την προστασία των οικοτόπων, αλλά και η ικανότητά τους να αναπτύσσουν νέες υποδομές μπορεί επίσης να περιοριστεί σοβαρά από ευαίσθητους τόπους ή ακόμη και είδη στη γύρω εξοχή που προστατεύονται από διεθνείς και εθνικές συμβάσεις και κανονισμούς. Η αειφόρος ανάπτυξη θα απαιτούσε από τα αεροδρόμια να αντισταθμίσουν τις δυσμενείς οικολογικές τους επιπτώσεις μέσω προγραμμάτων διαχείρισης τοπίου και οικοτόπων, μετριασμού και αποκατάστασης τυχόν επιπτώσεων. Αν και η ανάπτυξη των αεροδρομίων διευκολύνεται, η πρόκληση της προστασίας της βιοποικιλότητας επιδεινώνεται ιδιαίτερα από το ζήτημα πρόσκρουσης των πτηνών στα αεροσκάφη, αν και υπάρχουν μερικά αξιοσημείωτα παραδείγματα όπου έχει επιτευχθεί ισορροπία στο συγκεκριμένο τομέα (Ashford et al., 2013).

- Χρήσεις γης

Κάθε αεροδρόμιο, όσο μικρό και αν είναι, διαταράσσει τις χρήσεις γης και τις ισορροπίες της περιοχής στην οποία λειτουργεί. Ζητούμενο λοιπόν είναι να επιδιωχθεί η μέγιστη συμβατότητα των λειτουργιών του αεροδρομίου με τις παρακείμενες χρήσεις, η οποία σύμφωνα με τον Προφυλλίδη (2010) μπορεί να μεγιστοποιηθεί με:

- Την κατάλληλη χωροθέτηση του αεροδρομίου, όσο γίνεται πιο μακριά από υφιστάμενες χρήσεις γης, για τις οποίες το αεροδρόμιο συνιστά όχληση.
- Το σχεδιασμό των νέων χρήσεων γης και την απαγόρευση όσων δεν είναι συμβατές με τη λειτουργία του αεροδρομίου.
- Το σχεδιασμό των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου, ώστε να ελαχιστοποιούνται οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις.
- Την εξασφάλιση αποθέματος γης, ώστε να είναι δυνατή η μελλοντική επέκταση των εγκαταστάσεων του αεροδρομίου.

- Τα κατάλληλα μέτρα (ενεργητικά και παθητικά) περιορισμού της ηχορρύπανσης και της ατμοσφαιρικής ρύπανσης.

Σύμφωνα με την Εθνική Νομοθεσία χρησιμοποιείται ως μέτρο αξιολόγησης του αεροπορικού θορύβου ο δείκτης NEF, σύμφωνα με τον οποίο ορίζονται τρεις ζώνες όχλησης που προκύπτουν από τη χάραξη των ισοθορυβικών καμπύλων (Παυλόπουλος & Μικρούδης, 2003):

- Ζώνη 1: Η ηχητική όχληση είναι μεγάλη και απαγορεύονται όλες οι χρήσεις γης με εξαίρεση τις βιομηχανικές και εμπορικές δραστηριότητες, με την προϋπόθεση όμως ότι έχουν ληφθεί τα κατάλληλα μέτρα ηχομόνωσης. Ο δείκτης όχλησης για τη ζώνη 1 είναι μεγαλύτερος από 40 NEF.
- Ζώνη 2: Η ηχητική όχληση είναι μέση και δεν τίθενται περιορισμοί σε ορισμένες χρήσεις γης. Αποκλείονται νοσοκομεία, σχολεία, θέατρα. Η ανέγερση πολυκατοικιών επιτρέπεται εφόσον ληφθούν τα κατάλληλα μέτρα ηχομόνωσης. Η ανέγερση ανεξάρτητων μονοκατοικιών αντενδείκνυται. Ο δείκτης όχλησης στη ζώνη 2 είναι μεταξύ 30 και 40 NEF.
- Ζώνη 3: Η ηχητική όχληση είναι χαμηλή και δεν τίθενται περιορισμοί στις χρήσεις γης. Ο δείκτης όχλησης είναι μικρότερος από 30 NEF.

Η ατμοσφαιρική ρύπανση σε τοπικό επίπεδο από τη λειτουργία ενός αεροδρομίου συνήθως είναι συμβατή με τις παρακείμενες χρήσεις γης. Σε συνολικό παγκόσμιο επίπεδο, οι ρύποι που προκαλούν οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν μικρό σχετικά ποσοστό, σε σύγκριση με τις βιομηχανικές και οικιστικές δραστηριότητες και βρίσκονται εκτός των ρυθμίσεων διακρατικών συμφωνιών περιβαλλοντικού χαρακτήρα, όπως το Πρωτόκολλο του Κιότο (Προφυλλίδης, 2010).



## **3<sup>ο</sup> Κεφάλαιο: Τουρισμός και Αερομεταφορές στην Ελλάδα**

### **3.1. Σχέση του τουρισμού με τις αερομεταφορές**

Υπάρχουν στενοί δεσμοί μεταξύ των αεροπορικών μεταφορών και του διεθνούς τουρισμού. Ο τουρισμός τόσο σε διεθνές όσο και σε τοπικό επίπεδο, έχει επιτύχει σημαντικές καινοτομίες οι οποίες με τη σειρά τους οδηγούν στην ανάπτυξη και τον μετασχηματισμό στην αεροπλοΐα και πιο συγκεκριμένα στην δημιουργία νέων αεροπορικών προορισμών αλλά και την δημιουργία μεγαλύτερου ανταγωνισμού ή την εμφάνιση νέων αεροπορικών εταιριών. Από την άλλη πλευρά, οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν ένα πολύ σημαντικό στοιχείο της παγκοσμιοποίησης, όπου, με την ανάπτυξη των διεθνών εμπορικών σχέσεων στις οικονομίες ολόκληρης της υφής, είναι ανοικτές σε νέες προκλήσεις προκειμένου να δημιουργήσουν νέα προϊόντα και υπηρεσίες τα οποία θα καλύπτουν τις ανάγκες των πελατών τους. Μεγάλο ρόλο σε ότι αφορά την διαδικασία ανάπτυξης του παγκοσμίου τουρισμού παίζουν τα ανεξάρτητα κράτη των οποίων ο σκοπός τους είναι η προαγωγή της ανάπτυξης των αερομεταφορών και συνεπώς την ώθηση των εθνικών τους οικονομιών. Γι' αυτό το λόγο κάθε κράτος οφείλει να γνωρίζει το επίπεδο της ζήτησης, μέσα από την συλλογή μακροοικονομικών στατιστικών στοιχείων, προκειμένου να καθορίσει την κάλυψή της μέσα από διημερείς ή πολυμερείς εμπορικές συμφωνίες και συνθήκες, ή να λάβει υπόψη άλλους παράγοντες οι οποίοι θα συντελέσουν αποτελεσματικά στην ανάπτυξη του διεθνούς τουρισμού.

Οι αεροπορικές μετακινήσεις των τουριστών γενικά διακρίνονται σε εθνικές και διεθνείς. Η πλειοψηφία των μετακινήσεων των τουριστών με εναέρια μέσα πραγματοποιείται μεταξύ διαφορετικών κρατών, και οι εθνικές αερομεταφορές συνήθως αποτελούν ένα μόνο κομμάτι του συνολικού ταξιδιού, αν και υπάρχουν αεροπορικές εταιρείες που εξειδικεύονται μόνο σε εσωτερικές διαδρομές. Βέβαια οι εσωτερικές διαδρομές επιτυγχάνουν κέρδη σε περιπτώσεις μεγάλων αγορών όπως είναι οι ΗΠΑ ή η Κίνα. Στις υπόλοιπες όμως των περιπτώσεων, ιδίως σε εκείνες των μικρών κρατών ο όγκος των πραγματοποιούμενων πτήσεων εσωτερικού δίνει στενά περιθώρια κέρδους, εκτός εάν ο τομέας των εσωτερικών αερομεταφορών προστατεύεται οικονομικά και χρηματοδοτείται από το ίδιο το κράτος. Αν και υπάρχουν αεροπορικές εταιρίες που εστιάζουν αποκλειστικά και μόνο στις εσωτερικές πτήσεις, το μερίδιο αγοράς τους είναι συνήθως αρκετά περιορισμένο.

Έτσι για παράδειγμα η αεροπορική εταιρεία της Βραζιλίας PassaredoLinhasAeros (ANAC) η οποία πραγματοποιεί τέτοιες εσωτερικές πτήσεις κατείχε μόνο το 0,59% του μεριδίου αγοράς αερομεταφορών για τη συγκεκριμένη χώρα το 2010. Συνεπώς η ουσία των αερομεταφορών εκφράζεται μέσα από τα επιχειρηματικά ταξίδια ή και τους υφιστάμενους ή νέους τουριστικούς προορισμούς. Για αυτό το λόγο, η μεγαλύτερη αλλαγή που έχει συμβεί στο τελευταίο μισό του 20<sup>ου</sup> αιώνα αποτελεί η απελευθέρωση της βιομηχανίας αεροπορικών πτήσεων, η οποία με τη σειρά της συνέβαλε στην ανάπτυξη του διεθνούς τουρισμού.

Οι διαδικασίες απελευθέρωσης των αερομεταφορών σε ορισμένες περιοχές του κόσμου συνεχώς επιταχύνονται τα τελευταία χρόνια. Οι συγκεκριμένες διαδικασίες σημαίνουν την εξαφάνιση των εμποδίων που δρουν αρνητικά στην ανάπτυξη των αερομεταφορών μεταξύ διαφορετικών κρατών. Η άρση των εμποδίων πραγματοποιείται μέσα από την μείωση του ρόλου που έχει το κράτος σε δραστηριότητες μεταξύ διαφορετικών ομάδων ενδιαφέροντος. Για πολλές δεκαετίες ο τομέας των αερομεταφορών υπήρχε η αποκλειστική περιοχή των κυβερνήσεων των επιμέρους κρατών και οι οποίες ρύθμιζαν τις αποφάσεις για όλα τα θέματα της αεροπλοΐας όπως τον αριθμό των συνδέσεων, τους προορισμούς αλλά και τις τιμές των εισιτηρίων. Υπήρχε μάλιστα και η πρακτική όπου ζημιόγρονες πτήσεις λειτουργούσαν κανονικά, ενώ πτήσεις με υψηλή ζήτηση δεν υλοποιούνταν ή διακόπτονταν. Έτσι ο διεθνής τουρισμός απειλούνταν από ισχυρή δυνατότητα ανάπτυξης. Τα ακριβά εισιτήρια και ο μικρός αριθμός πτήσεων σήμαινε ότι οι αεροπορικές πτήσεις αποτελούσαν ένα πολυτελή τρόπο μετακίνησης για την πλειοψηφία των τουριστών, όπου μόνο λίγοι από εκείνους βρίσκονταν σε θέση να χρησιμοποιήσουν για την μετακίνησή τους σε άλλους προορισμούς πέρα από τις πατρίδες τους.

Η εκκίνηση των διαδικασιών απελευθέρωσης του κλάδου πρώτα στις ΗΠΑ το 1978 και έπειτα στην Ευρωπαϊκή Ένωση από τα μέσα της δεκαετίας του '80, σηματοδότησε με τη σειρά του την απαρχή μιας εντονότερης ζήτησης για αεροπορικές υπηρεσίες μεταφορών, και συνεπώς, την εμφάνιση νέων αεροπορικών εταιρειών οι οποίες ανέπτυξαν την αγορά αερομεταφορών χαμηλού κόστους (Lowcost ή nofrillscarriers). Τα παραπάνω στοιχεία οδήγησαν στην ανάπτυξη του παγκοσμίου τουρισμού, του οποίου οι τάσεις κινούνται ανοδικά από τις αρχές της δεκαετίας του '90 έως και σήμερα.

Πέρα από την αύξηση της τουριστικής κίνησης μετά από την αντίστοιχη αύξηση της ζήτησης των αεροπορικών υπηρεσιών μετακίνησης τουριστών, διαφαίνεται και η μείωση της τουριστικής ανάπτυξης, όταν περιοριστεί ο όγκος των ταξιδιωτών που χρησιμοποιούν τα εναέρια μέσα για την κάλυψη των τουριστικών τους αναγκών. Ένα τέτοιο παράδειγμα εμφανίζεται στην περίπτωση της Αιγύπτου. Τους πρώτους μήνες του 2011 ξέσπασαν ταραχές στη χώρα, οι οποίες με τη σειρά τους οδήγησαν στην προσωρινή απομάκρυνση των τουριστών και την διακοπή των πτήσεων από έναν μέρος των αεροπορικών εταιρειών σε σημαντικούς τουριστικούς προορισμούς της Αιγύπτου όπως το Sharm- elSheikh ή Hurghada. Σταδιακά όσο η κατάσταση άρχισε να εκτονώνεται με την ομαλοποίηση της πολιτικής κατάστασης, άρχισαν σταδιακά να κάνουν την εμφάνισή τους οι πρώτες πτήσεις των αεροπορικών εταιρειών προς τους τουριστικούς προορισμούς. Η κατάρριψη όμως του αεροσκάφους που ανήκε στην ρωσική εταιρεία αερομεταφορών Metrojetto Οκτώβριο του 2015 δεν αφήνει αμφιβολίες ότι η ειρήνη στην περιοχή δεν έχει παγιωθεί οριστικά και αυτό το γεγονός υποδαυλίζει την καλή φήμη του αιγυπτιακού τουριστικού προϊόντος στο σύνολό του.

Εκτός από τους ανθρωπογενείς παράγοντες που σχετίζονται με τον περιορισμό των πτήσεων, άρα και την υποβάθμιση του τουρισμού σε έναν συγκεκριμένο ή και πολλαπλούς τουριστικούς προορισμούς που επηρεάζονται από αυτούς, υπάρχουν και τυχαία γεγονότα ή κίνδυνοι από αιτίες που προέρχονται από το φυσικό περιβάλλον. Μια τέτοια περίπτωση αποτελεί η μείωση της τουριστικής κίνησης ιδίως στις περιοχές της Βόρειας Ευρώπης λόγω της έκρηξης του ηφαιστείου της Ισλανδίας Eyjafjallajokull. Τονέφος από ηφαιστειακή τέφρα που δημιουργήθηκε από την έκρηξη η οποία κάλυψε ολόκληρο τον ευρωπαϊκό χώρο, παρέμεινε στην ατμόσφαιρα για μια εβδομάδα, παραλύοντας τις εναέριας συγκοινωνίες και τις τουριστικές μετακινήσεις. Υπολογίζεται ότι το κλείσιμο των αεροδρομίων σε πολλές περιοχές της Ευρώπης είχε σαν αποτέλεσμα την απώλεια 3,3 δισεκατομμυρίων ευρώ για τις αεροπορικές εταιρείες αλλά και γενικότερα για το όλο επιχειρησιακό περιβάλλον της αεροπορικής βιομηχανίας. Είναι δύσκολο να υπολογιστούν οι άμεσες απώλειες στον τουριστικό κλάδο, αν και σύμφωνα με κάποιες εκτιμήσεις περισσότεροι από 2 εκατομμύρια επισκέπτες από όλο τον κόσμο, ματαίωσαν τις πτήσεις τους στην Ευρώπη εκείνη την περίοδο, γεγονός που σημαίνει απώλειες της τάξης του ενός δισεκατομμυρίου ευρώ για τους touroperators. Θα πρέπει να

προστεθούν επίσης οι απώλειες των ξενοδοχειακών μονάδων και άλλων τομέων που σχετίζονται με τον τουρισμό όπως είναι οι ενοικιάσεις αυτοκινήτων ή οι υπηρεσίες ταξί.

Με παρόμοιο τρόπο η παρούσα πολιτική αστάθεια αλλά και οι πολεμικές επιχειρήσεις στην Συρία το 2015, ως αποτέλεσμα των τρομοκρατικών ενεργειών οργανώσεων που δρουν στην χώρα αλλά και σε γειτονικά με αυτήν κράτη, δημιουργεί ένα υπέρμετρα αρνητικό κλίμα για την εξομάλυνση των επιπτώσεων του τουριστικού προϊόντος της. Αυτή την περίοδο διαπιστώνεται ότι δεν υπάρχει κάποιο κράτος στην περιοχή της Β. Αφρικής το οποίο να παρουσιάζει μια σταθερή πολιτική κατάσταση και επομένως ένα περιβάλλον ασφαλείας για τους τουριστικούς της επισκέπτες. Αν και από ότι φαίνεται οι τρομοκρατικές οργανώσεις περιορίζονται, ο κίνδυνος για την ύπαρξη τρομοκρατικών επιθέσεων είναι ακόμη υπαρκτός. Δεν θα πρέπει να παραγνωριστεί και η παγκόσμια οικονομική κατάσταση που έχει περιέλθει ολόκληρος ο πλανήτης μέσα από την οικονομική κρίση του 2009 η οποία έχει ως αποτέλεσμα την μείωση της αγοραστικής δύναμης πολλών ανθρώπων οι οποίοι προτιμούν να χρησιμοποιήσουν τα όποια χρήματά τους προκειμένου να καλύψουν περισσότερο βασικές και βιοποριστικές τους ανάγκες σε σχέση με τις ανάγκες τους για ψυχαγωγία και προσωπική ευχαρίστηση. Από την άλλη η ανάγκη για τουρισμό είναι ακόμη επιτακτική σε όλους τους ανθρώπους και οι αερομεταφορές έρχονται ακριβώς προκειμένου να καλύψουν τα κενά στις ανθρώπινες αναζητήσεις για νέους προορισμούς αλλά και την απαίτηση των χωρών για μεγαλύτερη οικονομική ανάπτυξη.

### ***3.2. Η ανάπτυξη των αερομεταφορών ως μέσο μετακίνησης των τουριστών***

Υπάρχουν πολλές ημερομηνίες οι οποίες ξεχωρίζουν στην ιστορία της σύγχρονης αεροπλοΐας από την ημέρα που οι αδερφοί Ράιτ πραγματοποίησαν την πρώτη τους πτήση με μηχανοκίνητο μέσο βαρύτερο του αέρα. Λίγες όμως από αυτές τις ημερομηνίες έχουν μεγαλύτερη σημασία από την 1<sup>η</sup> Απριλίου του 1997. Η συγκεκριμένη ημέρα, μετά από πολλές προσπάθειες συνεννόησης και αργών διαδικασιών, συμβολίζει την δημιουργία της ενιαίας αγοράς αερομεταφορών της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Από εκείνη την ημέρα και έπειτα, οι αεροπορικές εταιρίες της

Ευρώπης έχουν την δυνατότητα να λειτουργούν σε μια αγορά η οποία χαρακτηρίζεται από σχεδόν πλήρη ελευθερία από εμπόδια που αφορούν την είσοδο νέων εταιριών στην αγορά, την χωρητικότητα της αγοράς, καθώς και τις τιμολογιακές πολιτικές των εταιριών. Η πολιτική επιλογή που πάρθηκε σχετικά με την απελευθέρωση της αγοράς των αερομεταφορών στην Ευρωπαϊκή Ένωση είναι εξαιρετικής σημασίας γιατί μετέβαλε οριστικά το παλαιότερο σύστημα των σφικτών κανονισμών επέμβασης στην εμπορική ελευθερία των αεροπορικών εταιριών.

Η σημασία της απελευθέρωσης της αγοράς των αερομεταφορών αποτελεί γεγονός υψίστης σημασίας όσον αφορά την αυτή καθ' αυτήν βιομηχανία του τουρισμού. Οι αεροπορικές εταιρείες απελευθερώθηκαν από τον ρόλο τους ως προμηθευτές κλειστού τύπου πτήσεων charter (inclusivetour). Με βάση αυτόν τον τύπο αεροπορικής μετακίνησης τουριστών, οι touroperators θα έπρεπε να μεριμνήσουν για την εύρεση καταλύματος για κάθε επιβάτη στον τουριστικό προορισμό της αρεσκείας του, προσφέροντας ένα «ολιστικό πακέτο» υπηρεσιών. Για πρώτη φορά στην ιστορία τους, οι αεροπορικές εταιρείες μπορούσαν να πουλήσουν πλέον πτήσης τύπου charter ανοικτού τύπου, όπου οι τουρίστες μπορούν να ταξιδέψουν χωρίς επιβεβαίωση καταλύματος, δημιουργώντας πολύ μεγαλύτερη ζήτηση από πλευράς τουριστών. Επιπλέον πρωτοεμφανιζόμενες για την εποχή εταιρείες όπως η EasyJet αναπτύχθηκαν μέσα από την στρατηγική χαμηλού κόστους που εφάρμοζαν, ενώ παλαιότερες, ήδη γνωστές επιχειρήσεις όπως η Ryanair, μπόρεσαν να αλλάξουν την στρατηγική τους και έτσι να αποκτήσουν ανταγωνιστικό πλεονέκτημα έναντι των ισχυρών τότε αεροπορικών εταιριών. Παράλληλα, ένα νέο είδος αεροπορικών υπηρεσιών εμφανίστηκε για πρώτη φορά, το οποίο πρόσφερε σημαντικά μειωμένο κόστος αγοράς εισιτηρίων με αντάλλαγμα περισσότερο βασικές υπηρεσίες αεροπορικής μετακίνησης. Μια ανταλλαγή την οποία υποδέχθηκαν με ενθουσιασμό οι τουριστικοί επιβάτες.

Ο αντίκτυπος από την απελευθέρωση της αγοράς των αεροπορικών εταιριών αποτέλεσε μια στρατηγική επανάσταση σε ότι αφορά την ανάπτυξη των μετακινήσεων των τουριστών με εναέρια μέσα. Η ζήτηση στα αεροπορικά ταξίδια αυξήθηκε κατακόρυφα, υποδαυλισμένη από την μακροπρόθεσμη οικονομική ανάπτυξη και σταθερότητα η οποία δημιουργούσε αυξήσεις στο πραγματικό εισόδημα. Νέες αγορές εμφανίστηκαν, όπως είναι οι αγορές για μικρές ανάπαυλες του Σαββατοκύριακου ή την παρακολούθηση μιας μουσικής συναυλίας. Επιπλέον

αυξήθηκαν οι τιμές αγοράς των ακινήτων, λόγω της αυξανόμενης άφιξης τουριστών, οι οποίοι ζητούσαν ένα προσωρινό ή και μόνιμο κατάλυμα για τις διακοπές τους. Για τις ίδιες τις αεροπορικές εταιρείες, δημιουργήθηκε ένα εντελώς πρωτόγνωρο κλίμα νέων επιχειρησιακών ευκαιριών αλλά και προκλήσεων, προκαλώντας με τη σειρά του την εμφάνιση νέων στρατηγικών αλλά και την ανάγκη για μεταστροφή των ήδη υπαρχόντων και μέχρι τότε, επιτυχημένων υφιστάμενων (Pearce, 2013).

Οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους άρχισαν να επεκτείνονται σε τέτοιο βαθμό που λίγοι είχαν προβλέψει, όσον αφορά την ανάπτυξη αλλά, γεγονός το οποίο είναι πιο σημαντικό, την κερδοφορία τους. Για τις αεροπορικές εταιρείες τύπου charter, από την άλλη, τα πράγματα άρχισαν να πηγαίνουν όλο και πιο δύσκολα. Οι εταιρείες charter μέχρι τότε αποτελούσαν την ιδανική λύση φθηνών διακοπών γιατί έλεγχαν τις αγορές πλήρους πακέτου διάρκειας μέχρι δύο εβδομάδες. Από την άλλη πλευρά, οι εταιρείες αυτές δέχθηκαν την πίεση εξωτερικών παραγόντων όπως ήταν ο συνδυασμός φθηνότερων τιμών εισιτηρίων και η απόκτηση πολυτελών κατοικιών ή μεμονωμένων διαμερισμάτων από τους τουρίστες στους τόπους προορισμού, με αποτέλεσμα να αλλάξουν οι συνθήκες ζήτησης. Έτσι το πιο ελκυστικό τουριστικό προϊόν βρέθηκε να είναι αυτό που ρυθμίζει ολιγοήμερες διακοπές με εύκαμπτους όρους, όπως ένα διήμερο ή τριήμερο σε κοντινούς προορισμούς, σε σχέση με το παλαιότερο σύστημα των καθορισμένων διακοπών διάρκειας δύο εβδομάδων. Στην αναζήτηση του νέου αυτού τύπου διακοπών, το μοντέλο των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους αποδείχθηκε ότι είναι πολύ πιο αποτελεσματικό στο να ικανοποιήσει τις ανάγκες των τουριστών, σε σχέση με το μοντέλο που εφαρμόζονταν από τις παραδοσιακές εταιρείες charter (Pilarski, 2007).

Ως αποτέλεσμα των παραπάνω αλλαγών, πολλές εταιρείες charter χρειάστηκαν να επανασχεδιάσουν τις επιχειρησιακές τους δραστηριότητες. Ορισμένες ουσιαστικά άλλαξαν το επιχειρησιακό τους μοντέλο ώστε να υιοθετήσουν εκείνο των στρατηγικών χαμηλού κόστους, όπως για παράδειγμα η Γερμανική εταιρεία AirBerlin (Pilarski, 2007). Οι συγκεκριμένες αεροπορικές επιχειρήσεις έχουν αναπτύξει ιστοσελίδες προκειμένου να εφαρμόσουν τις δικές τους τεχνικές μάρκετινγκ και πωλήσεων στον τελικό καταναλωτή και ουσιαστικά συναγωνίζονται τις εταιρείες χαμηλού κόστους με τα ίδια τους τα όπλα. Άλλες αεροπορικές εταιρείες όπως η Βρετανική FirstChoice Airways έχουν μετατοπίσει με επιτυχία τις δραστηριότητά τους

σε αγορές με υψηλότερα επίπεδα παροχής υπηρεσιών και έχουν επικεντρωθεί αποκλειστικά σε ταξίδια μακρινών προορισμών.

Όσον αφορά τις «παραδοσιακές» αεροπορικές επιχειρήσεις, μέχρι να συμβεί η απελευθέρωση των αγορών αερομεταφοράς, χρησιμοποιούσαν τον προστατευτισμό που απολάμβαναν από τις επιμέρους κυβερνήσεις προκειμένου να δημιουργήσουν ένα δικό τους κλίμα εργασίας και τιμολογιακής πολιτικής, ακόμα και στις περιπτώσεις όπου οι εταιρείες αυτές δεν ήταν σε θέση να ελέγξουν αποτελεσματικά τα κόστη τους. Όμως, η απελευθέρωση της συγκεκριμένης αγοράς είχε ως αποτέλεσμα να αφαιρεθεί αυτό το δίκτυ ασφαλείας. Έτσι πολλοί αερομεταφορείς βρέθηκαν να διαχειρίζονται το κόστος τους με τέτοιο τρόπο ώστε να είναι ακατάλληλος για το σύγχρονο ανταγωνιστικό περιβάλλον και για μια αγορά η οποία έχει γίνει πολύ πιο ευαίσθητη όσον αφορά τις τιμές σε πολλά από τα τμήματά της σε σχέση με το παρελθόν. Συνεπώς, ένα μεγάλο μέρος των αεροπορικών εταιρειών οδηγήθηκαν στην αλλαγή των μέχρι τώρα στρατηγικών και τακτικών τους, ενώ άλλες, όπως συμβαίνει στην περίπτωση της Alitalia, φαίνεται ότι είναι ακόμα δεμένες στο άρμα του παρελθόντος και δεν φαίνονται ικανές να προσαρμοστούν στα νέα δεδομένα.

Επιπλέον οι αεροπορικές εταιρείες αποτελούν παράγοντα ανάπτυξης των οικονομιών αλλά και οι ίδιες αναπτύσσονται όταν βελτιώνονται οι οικονομικοί όροι των χωρών και των αγορών. Βασικά οι αερομεταφορές πάντοτε ήταν και πάντοτε θα είναι μια κυκλική βιομηχανία. Όταν αυξάνεται το Ακαθάριστο Εθνικό Προϊόν (ΑΕΠ), αυξάνεται παράλληλα και το ατομικό εισόδημα και συνεπώς η ζήτηση για αεροπορικά ταξίδια παρουσιάζουν μια αντίστοιχη αύξηση. Τα τελευταία χρόνια η τουριστική πλευρά των αερομεταφορών έχει ωφεληθεί σε πολλές χώρες που βρίσκονται σε μακρά περίοδο οικονομικής ανάπτυξης. Αυτό με τη σειρά του έχει οδηγήσει στην αύξηση της ζήτησης, η οποία υποστηρίζεται με την παράλληλη πτώση του κόστους των αεροπορικών εισιτηρίων. Την ίδια στιγμή οι ωφέλειες από την οικονομική αυτή ανάπτυξη έχουν κατανεμηθεί ανισομερώς, ιδιαίτερα στις πιο ανεπτυγμένες οικονομικά χώρες όπως οι ΗΠΑ, αλλά και στις αναπτυσσόμενες οικονομίες όπως είναι η Ινδία και η Βραζιλία.

Αυτού του είδους η οικονομική ανάπτυξη έχει δημιουργήσει σημαντικές ωφέλειες στις αεροπορικές εταιρείες με αποτέλεσμα η αγορά των αερομεταφορών να έχει αυξηθεί σε μεγάλο βαθμό. Ακόμα περισσότερο η αύξηση του ατομικού

εισοδήματος έχει αρχίσει να αλλάζει τη φύση του τι οι εταιρείες θεωρούν ως «ιδιαιτέρως σημασίας» επιβάτες, δηλαδή εκείνους που πληρώνουν υψηλά κόμιστρα για το ταξίδι τους, χρησιμοποιώντας τις πολυτελείς υπηρεσίες που τους παρέχονται από την πρώτη, επαγγελματική ή διάφορες οικονομικές θέσεις υψηλού κομίστρου (premiuemeconomyclass) των αεροπορικών εταιρειών. Μέχρι την προηγούμενη δεκαετία η συνήθης πρακτική των εταιρειών αυτών ήταν να χορηγούν τέτοιου είδους υπηρεσίες σε πελάτες υψηλού κύρους που ταξίδευαν για επαγγελματικούς κυρίως σκοπούς ξοδεύοντας σημαντικά πιο μεγάλα ποσά για την απόκτησή τους. Τα τελευταία όμως χρόνια αυτή η πρακτική έχει μεταβληθεί σε μεγάλο βαθμό και ορισμένες εταιρείες δηλώνουν ότι περισσότερο από το 40% των επιβατών τους που χρησιμοποιεί θέσεις υψηλού κομίστρου αποτελούνται από τουρίστες οι οποίοι είναι διατεθειμένοι να πληρώσουν περισσότερα για μεγαλύτερη άνεση σε ταξίδια μεγάλης απόστασης.

Από την άλλη πλευρά η υπανάπτυξη των υπηρεσιών υψηλού κόστους σε περιόδους ανάπτυξης δημιουργεί ένα σημαντικό θέμα για το τι μέλει γενέσθαι στις στρατηγικές των επιχειρήσεων στις περιπτώσεις οικονομικής ύφεσης ή κάμψης. Η έμφαση που δίνεται στις εταιρείες στους επιβάτες που χρησιμοποιούν υψηλού κόστους υπηρεσίες καθώς και η παραγγελία ολοένα και μεγαλύτερου αριθμού αεροσκαφών για την ανάπτυξη των στόλων τους ενδέχεται να αποτελεί μια ατυχή κίνηση ιδιαίτερα στην περίοδο που η παγκόσμια οικονομία βρίσκεται σε μια περίοδο με αργή οικονομική ανάπτυξη. Μια τέτοια περίοδο έχει προκαλέσει μεγάλα αρνητικά προβλήματα σε αερομεταφορείς που προσφέρουν πολυτελείς υπηρεσίες σε όλες τις θέσεις, ακόμη και στις οικονομικές, όπως η Silverjet, οι οποίες έχουν εισέλθει στην αγορά διηπειρωτικών διαδρομών τα τελευταία χρόνια (Shaw, 2011).

Παράλληλα με τις προσπάθειες μείωσης του κόστους τόσο για τους πελάτες τους, όσο και για τις ίδιες οι αεροπορικές εταιρείες έχουν αρχίσει να δίνουν ιδιαίτερη προσοχή στο θέμα της ασφάλειας των επιβατών τους. Το θέμα αυτό δεν περιορίζεται μόνο στο ζήτημα της συντήρησης των αεροσκαφών ή τους κανονισμούς που διέπουν τα αεροπορικά ταξίδια αλλά επεκτείνεται σε εξωγενείς πολιτικούς παράγοντες με κυριότερο αυτόν της τρομοκρατίας ο οποίος αποτελεί μια συνεχή και αυξανόμενη απειλή. Η αεροπορική βιομηχανία κατανοεί ότι στην περίπτωση πρόκλησης ενός περιφερειακού πολέμου, ή την πρόκληση ενός μεγάλου τρομοκρατικού κτυπήματος, η ζήτηση για τον συγκεκριμένο προορισμό πέφτει κατακόρυφα και αναμένεται να



ανακάμψει σε πολύ μεταγενέστερο χρόνο. Όταν ιδίως η τρομοκρατική ενέργεια συνδέεται με την αεροπλοία, όπως στην περίπτωση του τρομοκρατικού κτυπήματος στους δίδυμους πύργους της Νέας Υόρκης, τον Σεπτέμβριο του 2001), οι συνέπειες στις αερομεταφορές είναι τρομακτικές.

Ο αντίκτυπος αυτών των συνεπειών φαίνεται επίσης και στην αλλαγή των πολιτικών των αεροδρομίων τα οποία λαμβάνουν αυστηρότερα μέτρα για την προστασία τους, ιδιαίτερα στις ΗΠΑ και την Μεγάλη Βρετανία. Οι επιβάτες με τη σειρά τους γίνονται το υποκείμενο ολοένα και περισσότερο επίπονων διαδικασιών ελέγχου στην αρχή αλλά και το τέλος του ταξιδιού τους και αυτό συνεπάγεται μεγαλύτερη ταλαιπωρία και καθυστερήσεις, ιδίως για τους επιβάτες επαγγελματικής θέσης που ταξιδεύουν σε διηπειρωτικούς προορισμούς, όπου η χρήση κάποιου εναλλακτικού μέσου, είναι ανέφικτη. Αντίθετα οι τουριστικοί επιβάτες διαθέτουν περισσότερες επιλογές όπως το να πραγματοποιήσουν διακοπές στο σπίτι τους ή σε κοντινούς προορισμούς ή και το να μην πραγματοποιήσουν καθόλου διακοπές, αν διαπιστώσουν ότι ο τόπος προορισμού αντιμετωπίζει προβλήματα που σχετίζονται με την ασφάλειά τους. Κατά συνέπεια οι αεροπορικές εταιρείες προσπαθούν να εφαρμόσουν νέες πρακτικές, σε συνεργασία με τις αντίστοιχες αρχές ασφαλείας, οι οποίες ελαχιστοποιούν τις όποιες αναταραχές στους χώρους των αεροδρομίων καθώς και την υιοθέτηση τεχνολογιών, οι οποίες θα δημιουργούν λιγότερο ενοχλητικές συνθήκες για τους επιβάτες.

Οι συνθήκες για τις αεροπορικές εταιρείες όπως αυτές έχουν διαμορφωθεί τα τελευταία χρόνια έχουν αλλάξει και τα δημογραφικά δεδομένα με τα οποία οι εταιρείες αυτές εστιάζουν τις υπηρεσίες και τα προϊόντα τους στους τουριστικούς επιβάτες. Έτσι μέχρι τα τελευταία χρόνια το διαφημιστικό υλικό των περισσότερων αεροπορικών εταιρειών και touroperators στην Ευρώπη επικεντρώνονταν στην «τέλεια οικογένεια» που δεν ήταν άλλη από την λεγόμενη «πυρηνική», δηλαδή εκείνη που αποτελούνταν από τον πατέρα, την μητέρα και δύο παιδιά, συνήθως το ένα αγόρι και το άλλο κορίτσι. Το πρόβλημα όμως με το συγκεκριμένο στερεότυπο έγκειται στο γεγονός ότι η πραγματικότητα στις αερομεταφορές έχει ανατραπεί σε μεγάλο βαθμό. Σε πολλά από τα κράτη της Νοτιοδυτικής Ευρώπης, της Βόρειας Αμερικής αλλά κυρίως στην Ιαπωνία και την περιοχή που καλύπτει την Νοτιοδυτική Ασία και την Αυστραλία, ο πληθυσμός έχει αρχίσει να γηράσκει σε πολύ γρήγορους ρυθμούς. Οι γεννήσεις ολοένα και μειώνονται ενώ πολλές οικογένειες προτιμούν να

μην κάνουν καθόλου παιδιά, ενώ οι ο μέσος όρος προσδόκιμου ζωής αυξάνεται σημαντικά, με αποτέλεσμα οι πιο ηλικιωμένοι να ζουν περισσότερο. Σύμφωνα με τον Graham(2018) η αεροπορική αγορά, πλέον, έχει κατακερματιστεί σε πολλά υπό-τμήματα και το γεγονός αυτό επηρεάζει τις τουριστικές αερομεταφορές, οι οποίες δεν αντικατοπτρίζουν την παραδοσιακή οικογένεια. Νέοι άνθρωποι, εργαζόμενοι ή φοιτητές, αποτελούν ένα αυξανόμενο κομμάτι αυτής της αγοράς, ενώ ανύπανδρα ζευγάρια, εργένηδες και ομοφυλόφιλα άτομα αποτελούν επίσης ένα άλλο κομμάτι της αγοράς, όπως επίσης και τα άτομα εκείνα όπου τα παιδιά τους έχουν αφήσει την οικογενειακή στέγη και απολαμβάνουν, μέχρις ώρα, την υψηλών αποδοχών σύνταξή τους ή άλλες οικονομικές ενισχύσεις που ενδέχεται να λαμβάνουν από την αγορά ακινήτων. Συνεπώς οι αεροπορικές επιχειρήσεις αναλαμβάνουν να δημιουργήσουν επιπρόσθετα προϊόντα και υπηρεσίες προκειμένου να προσαρμοστούν και να καλύψουν ακριβώς τις ανάγκες των ανεξάρτητων αυτών ατόμων.

Η αλλαγή αυτή στα δημογραφικά όπως αναλύθηκε παραπάνω, δημιουργεί επίσης μια επιπρόσθετη αλλαγή στις μεταβαλλόμενες συνήθειες, προτιμήσεις και τάσεις όσον αφορά τους τουριστικούς επιβάτες και το γεγονός αυτό δημιουργεί περεταίρω προκλήσεις αλλά και σημαντικές νέες ευκαιρίες. Οι άνθρωποι από τον τουρισμό αναμένουν να λάβουν νέες εμπειρίες μέσα από την ανάπτυξη δραστηριοτήτων αναψυχής και ελεύθερου χρόνου (χόμπι) αντί απλά να χαλαρώνουν δίπλα σε μια πισίνα ενός ξενοδοχείου. Έτσι οι ταξιδιωτικές και αεροπορικές εταιρείες προσπαθούν να ενσωματώσουν το στοιχείο της δημιουργικότητας στα τουριστικά τους προγράμματα, όπως είναι οι περίπατοι, το γκολφ, η επίσκεψη σε ιστορικά μνημεία ή μουσεία κ.α.

Σημαντικό είναι επίσης και το ενδιαφέρον των τουριστών για τους εξωτικούς προορισμούς, το οποίο και αποτελεί την σημαντικότερη αλλαγή που επέφεραν οι κοινωνικοί παράγοντες στις σύγχρονες αερομεταφορές. Είναι πλέον προφανές ότι οι τουριστικοί προορισμοί περνούν μέσα από διακριτούς κύκλους ζωής, οι οποίοι σε πολλές περιπτώσεις μπορεί να είναι πολύ μικροί σε διάρκεια. Στην περίπτωση της Μεγάλης Βρετανίας το 1960, οι περισσότεροι κάτοικοί της έβλεπαν τις διακοπές τους ως μια ολιγοήμερη ανάπαυλα σε κάποια αγγλική ακτή, αν ο καιρός το επέτρεπε. Μετά το 1960 όμως, η άποψη αυτή άλλαξε ραγδαία με τις διακοπές να μετατοπίζονται στην ηπειρωτική Ευρώπη και ιδιαίτερα στην Μεσόγειο με τις τρεις χώρες Ισπανία, Ιταλία και Ελλάδα να παίρνουν τον πρώτο ρόλο. Το κύριο στοιχείων

αυτών των τουριστικών προορισμών ήταν ότι προσέφεραν κάτι το διαφορετικό και συνδύαζαν το κύρος με την πολυτέλεια. Με το πέρασμα όμως των χρόνων αν και οι συγκεκριμένοι προορισμοί εξακολουθούν ακόμα και σήμερα να είναι ιδιαίτερα δημοφιλείς, οι πιο συνειδητοποιημένοι και περιπετειώδεις τουριστικοί ταξιδιώτες επιθυμούν να ανακαλύψουν νέους και πιο εξωτικούς προορισμούς διακοπών. Η δεκαετία του 1980 δημιούργησε μια έκρηξη, η οποία συνεχίστηκε και στις επόμενες δεκαετίες, με την ανάπτυξη αρχικά των ΗΠΑ, αλλά και χώρες όπως η Κένυα και η Ταϊλάνδη εμφανίστηκαν έπειτα ως ιδιαίτερα σημαντικοί τουριστικοί προορισμοί.

### ***3.3. Ο ρόλος των μεταφορών στην ανάπτυξη προορισμών***

Το κόστος των αεροπορικών μεταφορών επηρεάζει άμεσα το κόστος των τουριστικών προϊόντων και επηρεάζει την επιλογή του τουριστικού προορισμού. Η σταθερή μείωση του κόστους των αεροπορικών ταξιδιών τα καθιστά ως ανταγωνιστική μορφή μεταφοράς για τους τουρίστες. Αυτή η μείωση του κόστους των αεροπορικών ναύλων προέρχεται εν μέρει από την ανάπτυξη και εξέλιξη της τεχνολογίας κατασκευάζοντας μεγαλύτερα και ταχύτερα αεροσκάφη που μπορούν να μεταφέρουν περισσότερους επιβάτες και σε λιγότερο χρόνο και στο γεγονός ότι οι αεροπορικές εταιρείες αναβάθμισαν τους στόλους τους και κατέστησαν τα μεταχειρισμένα αεροσκάφη διαθέσιμα με χαμηλό κόστος και σε καλή κατάσταση σε άλλες αεροπορικές εταιρείες (Pender&Baum, 2000)

Η απόσταση και η τιμή ναύλου επηρεάζουν την επιλογή ενός συγκεκριμένου προορισμού και η ανάπτυξη ενός προορισμού εν μέρει εξαρτάται από τη δομή του συστήματος μεταφορών που εξυπηρετούν τον προορισμό.

Παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή ενός προορισμού αλλά και την επιλογή μέσου μεταφοράς είναι :

- η απόσταση ενός προορισμού από τον τόπο διαμονής επηρεάζει την επιλογή του μέσου μεταφοράς που θα επιλεγεί για την πραγματοποίηση του ταξιδιού. Γι 'αυτό και για ταξίδια εντός της χώρας είναι πιθανό να επιλεγεί το αυτοκίνητο ενώ για μακρινά ταξίδια σε άλλη χώρα ο ταξιδιώτης παρουσιάζει ισχυρή προτίμηση να μεταφερθεί αεροπορικώς.

- το κόστος της μεταφοράς, ο χρόνος του ταξιδιού και η απόσταση από τον τόπο διαμονής είναι παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή ενός προορισμού
- καθώς η απόσταση αυξάνει το κόστος του μέσου μεταφοράς αυξάνεται και αποκτά μεγαλύτερη σημασία.
- το ταξίδι των διακοπών έχει έναν αριθμό κρυφών δαπανών που δεν είναι πάντα εμφανείς στους τουρίστες. Ο εντοπισμός και η ταυτοποίηση αυτών μπορεί να μεταβάλει τις επιλογές του μέσου μεταφοράς καθώς μπορεί να αντικατασταθεί από έναν άλλο
- η πρόσβαση σε διεθνή αεροδρόμια αποτελεί ζωτικό στοιχείο στην ανάπτυξη των διεθνών αγορών, ιδιαίτερα εκεί όπου απαιτείται η μετακίνηση μέσω θαλάσσης ή μεγάλων χερσαίων αποστάσεων

Οι προορισμοί που επιθυμούν να αναπτυχθούν πρέπει να προσδιορίζουν και να επενδύουν στην κατάλληλη υποδομή μεταφορών. Η επέκταση σε διακρατικές αγορές μπορεί να απαιτεί αναβαθμισμένο αεροδρόμιο ενώ οι διεθνείς αγορές θα απαιτήσουν πρόσβαση ένα προσβάσιμο διεθνές αεροδρόμιο (Prideaux, 1999).

### ***3.5. Οι βασικοί μοχλοί των συνεργειών Αεροπορίας και Τουρισμού για την Παγκόσμια Οικονομική Ανάκαμψη***

Η αεροπορική συνδεσιμότητα μεταξύ των εθνών έχει δημιουργήσει ένα κρίσιμο θεμέλιο για τις τουριστικές αγορές και τις αλυσίδες αξίας, με περισσότερους από τους μισούς από τους 1,5 δισεκατομμύριο τουρίστες στον κόσμο πριν από την πανδημία να ταξιδεύουν αεροπορικώς, δημιουργώντας περίπου 900 δισεκατομμύρια δολάρια σε παγκόσμιο ΑΕΠ κάθε χρόνο.

Η Αεροπορία υποστηρίζει άμεσα 15 από τους 17 Στόχους Βιώσιμης Ανάπτυξης (SDG) του ΟΗΕ στο πλαίσιο της Ατζέντας 2030, αλλά τους υποστηρίζει επίσης έμμεσα μέσω των σημαντικών επιπτώσεών της στην τουριστική ανάπτυξη.

«Επιταχύνοντας τις αεροπορικές καινοτομίες στην ψηφιοποίηση, τα μη επανδρωμένα εναέρια οχήματα και τις εφαρμογές τεχνητής νοημοσύνης και blockchain, είμαστε σε θέση να οδηγήσουμε σε κρίσιμες αποδόσεις και να βελτιώσουμε τις δυνατότητες του κλάδου μας να δημιουργήσει οικονομική ανάπτυξη,

να δημιουργήσει θέσεις εργασίας και να διευκολύνει το εμπόριο και τον τουρισμό», σημείωσε ο Δρ. .

Ο Γενικός Γραμματέας της ΔΟΠΑ επέστησε την προσοχή των συμμετεχόντων στο γεγονός ότι ο αντίκτυπος της πανδημίας στα αεροπορικά ταξίδια θα είναι ακόμα βαθιά αισθητός το 2021.

Οι τελευταίες προβλέψεις του ICAO δείχνουν ότι ο όγκος διεθνών επιβατών παραμένει κάπου από 66 έως 76% κάτω από τον όγκο πριν από την πανδημία.

«Για μια βιώσιμη ανάκαμψη από την κρίση του COVID-19», δήλωσε ο Δρ. Liu, «η μεγιστοποίηση και η εξισορρόπηση των οφελών του τουρισμού και των αερομεταφορών απαιτεί τη δημιουργία ρυθμιστικών περιβαλλόντων, συνεκτικών πολιτικών, υποδομών ποιότητας και ολοκληρωμένων στρατηγικών για την πλήρη αξιοποίηση των οφελών που προσφέρει τεχνολογικά πλεονεκτήματα.»

Στις εκδηλώσεις και τα συμπόσια καινοτομίας του Παγκόσμιου Φόρουμ Αεροπορίας του ICAO, οι υπουργοί μεταφορών και οι επικεφαλής διεθνών οργανισμών έχουν αντιμετωπίσει πολυάριθμες προκλήσεις και ευκαιρίες που προκύπτουν από την αεροπορική καινοτομία και τις τεχνολογίες αιχμής.

Από αυτές τις συζητήσεις προέκυψαν αρκετές βασικές εκτιμήσεις, συμπεριλαμβανομένης της ανάγκης για ουσιαστικές και συστημικές επενδύσεις E&A και υποδομής που συσχετίζονται με αξιόπιστο βαθμό επενδυτικής βεβαιότητας και βιώσιμες μακροπρόθεσμες αξιολογήσεις επιχειρηματικών περιπτώσεων.

«Είναι λοιπόν σημαντικό για εμάς να δημιουργήσουμε ένα ευνοϊκό περιβάλλον για την αξιολόγηση και την εφαρμογή νέων καινοτομιών, ένα περιβάλλον που θα επικεντρώνεται στα αποτελέσματα που βασίζονται στην απόδοση και όχι στις απαιτήσεις της τεχνολογίας», τόνισε ο Δρ. Liu. «Αυτό παρέχει δυναμική ανάπτυξη και ανάπτυξη τόσο μεταξύ των καθιερωμένων παλαιών παικτών της αεροδιαστημικής όσο και των μικρών και μεσαίων νεοφυών επιχειρήσεων».

Ολοκλήρωσε τις παρατηρήσεις της σημειώνοντας πόσο σημαντικό θα είναι να ενοποιηθούν οι προσπάθειες σχεδιασμού και ανάπτυξης για τις αεροπορικές και τουριστικές υποδομές και να θεσπιστεί χρηστή διακυβέρνηση για ταχεία λήψη αποφάσεων και βελτιστοποίηση διαδικασιών.

Προσβλέποντας στη μελλοντική συνεργασία ICAO/UNWTO που θα βοηθήσει τις χώρες να ακολουθήσουν αξιόπιστες στρατηγικές ανάκαμψης από τις επιπτώσεις του COVID-19, η Δρ. Liu αφιέρωσε επίσης χρόνο για να εκφράσει την ευγνωμοσύνη και τη βαθιά της εκτίμηση στην κυβέρνηση της Σαουδικής Αραβίας για τη φιλοξενία του νέου γραφείου του ΟΗΕ και για την υποστήριξη που παρέχει ήδη στο Περιφερειακό Γραφείο Μέσης Ανατολής του ICAO στο Κάιρο, Αίγυπτος (ICAO, 2021).

## **4<sup>ο</sup> Κεφάλαιο: Περίπτωση της Ελλάδας**

### ***4.1. Η εξέλιξη των Αερομεταφορών στην Ελλάδα***

Στην Ελλάδα , η ιστορία του κλάδου των εμπορικών αερομεταφορικών δραστηριοτήτων χρονολογείται από το 1931, όπου είναι και η έναρξη του πρώτου κύκλου, με πρώτη αεροπορική εταιρεία την «Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών»(ΕΕΕΣ) που πέταξε από την 1-7-1931 έως την 27-10-1940. Στις 10 Ιουλίου 1931, το «Αθήναι», δωδεκαθέσιο αεροπλάνο τύπου JunkersG.24 ημενηολόγιο SX-ACA και αριθμό κατασκευής 962 απογειώθηκε από το Τατόι Αττικής και προσγειώθηκε στο αεροδρόμιο του Σέδες, της Θέρμης Θεσσαλονίκης. Το πλήρωμα αποτελούσαν ο κυβερνήτης, ο συγκυβερνήτης, ο ιπτάμενος μηχανικός και ο ασυρματιστής.

Πρώτος επιβάτης, ο πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος.

Το αεροσκάφος αυτό ήταν ένα από τα 4 του αρχικού στόλου της «Ελληνικής Εταιρίας Εναερίων Συγκοινωνιών Α<sup>^</sup>» (ΕΕΕΣ), της πρώτης πολιτικής αεροπορικής εταιρείας στην Ελλάδα που πραγματοποίησε πτήση. <<http://www.tonivlio.gr>>

Συνεχίζεται με την Τ.Α.Ε(ΤεχνικάίΑεροπορικάί Εκμεταλλεύσεις Α.Ε.)στις 3-9-1946, την εμφάνιση άλλων τριών νέων το 1947 (ΕΛΛ.Α.Σ, Α.Μ.Ε και ΔΑΙΔΑΛΟΣ) και την συγχώνευση τους το 1951 μετονομαζόμενες σε νέα Τ.Α.Ε. τον Ιούλιο του 1951, η οποία τελικά κατέληξε σε πτώχευση.

Στις 6 Απριλίου 1957 ξεκινά ο 2ος κύκλος με την εμφάνιση της ΟλυμπιακήςΑεροπορίας(OLYMPICAIRWAYS) του Αριστοτέλη Ωνάση, της οποίας το πρώτο και πρωινό δρομολόγιο στην ιστορία της ελληνικής εναέριας συγκοινωνίας ήταν το Αθήνα - Θεσσαλονίκη και μάλιστα με ελικοφόρο DOUGLASDC-3, λειτουργούσε εντελώς προνομιακά - μονοπωλιακά μέχρι το 1992.



**Εικόνα 3 Πτήση Ολυμπιακής Αεροπορίας**

Έπειτα εμφανίζεται ο 3ος κύκλος του κλάδου με την απελευθέρωση των ευρωπαϊκών (συνεπώς και εθνικών) ουρανόων και την είσοδο των πρώτων ελληνικών ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών (Αεροπλοΐα Αιγαίου / Aegean Aviation με ιδρυτές τους Αντώνιο και Νικόλαο Σμιγδαλά το 1992 και SEEA (South East European Airlines) με ιδρυτές τους Πιλαδάκης και Πανταζόπουλος το 1992, εκκινώντας τοιούτο τρόπο με μια νέα εποχή στην Εθνική βιομηχανία αερομεταφορών με χαρακτηριστικά ραγδαίας ανάπτυξης, δυναμικής αλλά και αστάθειας, μεταφέροντας το 2000 περίπου 8,5 εκ. επιβάτες.



**Εικόνα 4 Αεροπλοΐα Αιγαίου**



## **4.2. Γεωγραφική Τοποθεσία Ελλάδας**

Η ιδιαίτερη γεωπολιτική θέση της Ελλάδας στον Ευρωπαϊκό και διεθνή χώρο και τα γεωμορφολογικά χαρακτηριστικά της , κάνουν τις αερομεταφορές να κατέχουν εξέχουσα θέση στο σύστημα μεταφορών της χώρας.

Η Ελλάδα βρίσκεται στη ΝΑ άκρη της Ευρώπης και καταλαμβάνει το νότιο τμήμα της Βαλκανικής Χερσονήσου. Είναι χώρα βαλκανική και εισχωρεί βαθιά στα νερά της Μεσογείου. Βρίσκεται στο σταυροδρόμι, ανάμεσα στην Ανατολή και Δύση. Στην Ελλάδα οι αερομεταφορές με βάση την γεωγραφική θέση της χώρας μας αλλά και το έντονο ανάγλυφο της, διαδραματίζουν ένα ιδιαίτερο ρόλο. Η γεωγραφική ιδιομορφία της χώρας μας, με την τεράστια ακτογραμμή και το μεγάλο νησιωτικό σύμπλεγμα, αναδεικνύει τις μεταφορές ως ζωτικό παράγοντα και βασικό συντελεστή για την περαιτέρω εξέλιξη και ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας. Η ποιότητα, το σύστημα διανομής, καθώς και το κόστος των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών επηρεάζουν την διαμόρφωση του τουριστικού προϊόντος και στην χώρα μας. Λόγω της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας, οι αεροπορικές μεταφορές έχουν Μεγάλη σημασία για τις ελληνικές εξαγωγικές επιχειρήσεις, συνδέοντας πολλές πόλεις του κόσμου και προσφέροντας την μεταφορά αεροπορικών φορτίων και αποτελεί μια φυσική πύλη στο νοτιοανατολικό άκρο της Κοινότητας και της Ευρώπης γενικότερα. Οι αερομεταφορές είναι ένας βασικός παράγοντας του τουρισμού στην Ελλάδα, αφού περίπου το 70% των ξένων επισκεπτών φτάνουν στη χώρα αεροπορικώς για να ανακαλύψουν την πολιτιστική κληρονομιά της Ελλάδας, την καταγάλανη θάλασσα και τα πράσινα βουνά σε συνδυασμό με τη γοητεία της εξωτικής φύσης (Η Εφημερίδα, 2013).

## **4.3. Τουρισμός και Οικονομική Ανάπτυξη**

Ο τουρισμός στις μέρες αποτελεί μια κυρίαρχη οικονομική δραστηριότητα για την Ελλάδα αλλά και για πολλές χώρες. Ο ρόλος του για την οικονομική ανάπτυξη αναμένεται να αναπτυχθεί περαιτέρω στο μέλλον, καθώς ο ελεύθερος χρόνος, οι διακοπές, η αναψυχή κερδίζουν μια κεντρική θέση στις σύγχρονες κοινωνίες. Κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες ο τουρισμός έχει αποδείξει καθαρά ότι έχει τη

δυνατότητα να δημιουργεί πλούτο και οικονομική άνθηση για ολόκληρες περιφέρειες και προορισμούς, θέσεις εργασίας και ευημερία για τους κατοίκους τους. Περιοχές και τόποι στηρίζονται ή προσβλέπουν σ' αυτόν για το μέλλον τους. Η κυριότερη πρόκληση για την τουριστική οικονομία και τους προορισμούς είναι η διαχείριση της τουριστικής δραστηριότητας -με δεδομένη την περαιτέρω ανάπτυξης της κατά τα επόμενα χρόνια- έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν υπερβαίνει τα όρια των διαθέσιμων πόρων, καθώς και τις δυνατότητες αναπαραγωγής των εν λόγω πόρων. Καθώς ο τουρισμός στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην περιβαλλοντική, πολιτιστική και κοινωνική ποιότητα, - εάν δεν υπάρχει η δέουσα διαχείριση - κινδυνεύει να επιδεινώσει ή ακόμα και να καταναλώνει τη δική του βάση πόρων παραγωγής εσόδων, και επομένως να καταστεί οικονομικά και κοινωνικά μη βιώσιμος. Η βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού σήμερα συνδέεται περισσότερο με την ανάπτυξη της ποιότητας παρά της ποσότητας.

Για όλο τον κόσμο, ο τουρισμός αποτελεί μία σημαντική ευκαιρία και εναλλακτική δυνατότητα για τις περιοχές σε οικονομική καθυστέρηση ή παρακμή. Μπορεί να αποτελέσει μία πηγή οικονομικής δραστηριότητας με τεράστιο δυναμικό κοινωνικής και επιχειρηματικής ανάπτυξης καθώς και απασχόλησης. Με τη μετατροπή της οικονομικής βάσης μπορεί να καθιερωθεί ένα νέο παραγωγικό σύστημα, με περισσότερο μέλλον και «ποιότητα» ζωής. Σε ολόκληρη την Ευρώπη, βρίσκονται σε εξέλιξη διάφορα σχέδια τουριστικής ανάπτυξης ολόκληρων περιοχών με αλλαγή ακολουθούμενης στρατηγικής, προσανατολισμού και προτύπου περιοχής. Η κεντρική επιλογή τους -παρατηρεί κανείς- σ' όλους, είναι ένας ποιοτικός τουρισμός που ενσωματώνει και βασίζεται στο φυσικό και πολιτιστικό περιβάλλον. Ο ανταγωνισμός σ' αυτό το επίπεδο μεταξύ των διάφορων περιοχών στην Ευρώπη θα ενταθεί στο μέλλον αφού νέοι ποιοτικοί και δυναμικοί προορισμοί θα προστίθενται διαρκώς.

Μελέτες εκτιμούν ότι 200.000 θέσεις εργασίας υποστηρίζονται από τις δαπάνες των ξένων επισκεπτών που ταξιδεύουν στην Ελλάδα αεροπορικά. Λόγο της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας, οι αεροπορικές μεταφορές έχουν μεγάλη σημασία για τις ελληνικές εξαγωγικές επιχειρήσεις, συνδέοντας πολλές πόλεις του κόσμου και προσφέροντας την μεταφορά αεροπορικών φορτίων. Οι αερομεταφορές είναι ο βασικότερος παράγοντας του τουρισμού στην Ελλάδα, αφού περίπου το 70% των ξένων επισκεπτών φτάνουν στη χώρα αεροπορικά.

Υπάρχει μια ώριμη εξαγωγική βιομηχανία που παράγει εισόδημα παρά την κρίση: τον Τουρισμό. Υπάρχουν ήδη πληρώσει όλες τις βασικές υποδομές: αεροδρόμια, λιμάνια, δρόμους, ξενοδοχεία, μαγαζιά και μουσεία. Ακόμη κι αν αυτές οι υποδομές δεν είναι όσο καλές, εξυπηρετούν 9 εκ. αφίξεις μέσα σε τρεις μόλις μήνες. Όλον τον υπόλοιπο χρόνο δεν εξυπηρετούν ούτε 8 εκ.

Υπάρχουν μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης χωρίς να απαιτούνται τεράστιες επενδύσεις και δραστική αναδιοργάνωση του παραγωγικού ιστού, όπως στην υπόλοιπη οικονομία. Υπάρχουν τρεις βασικές και σχετικά εύκολες πολιτικές για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας:

- Η πολιτική χορήγησης βίζα
- Η πολιτική αερομεταφορών
- Η πολιτική θαλάσσιου τουρισμού

Αν λυθούν τα χέρια της τουριστικής βιομηχανίας στους τρεις αυτούς τομείς, τότε θα εισπράξουν επιπλέον τουλάχιστον 5 δισ. ευρώ (σχεδόν 3% του ΑΕΠ) την επόμενη χρονιά που θα εφαρμοστούν. Με μιας θα ανακοπεί η ύφεση.

#### 1. Πολιτική χορήγησης βίζα

Σύμφωνα με τον ΣΕΤΕ, η σημερινή διαδικασία χορήγησης βίζα στερεί στην Ελλάδα ως και 2,7% του ΑΕΠ, καθώς και 80-100χιλ θέσεις εργασίας. Για τις χώρες που καταργήθηκε η απαίτηση βίζας, η αύξηση του τουριστικού ρεύματος ήταν θεαματική. Ξέρατε πως οι αφίξεις από την «ΠΓΔΜ» είναι πλέον τρίτες σε πλήθος, πίσω από Γερμανία και Αγγλία, και πάνω από Ιταλία και Γαλλία;

Και τα νούμερα αυξάνονται αν θεσμοθετηθεί και η χορήγηση βίζας μακράς διάρκειας ή και άδειας παραμονής σε όσους αγοράζουν σπίτια άνω των 300.000 ευρώ. Υπάρχουν ήδη 180 χιλιάδες αδιάθετα ακίνητα: αν το 5% πουληθεί σε τέτοια τιμή, προστίθενται άλλα 2,7δισ. ευρώ.

#### 2. Πολιτική αερομεταφορών

Η δεύτερη πολιτική επέμβαση που πρέπει να εφαρμοστεί άμεσα αφορά στο 70% του Τουρισμού που φτάνει στη χώρα μας από αέρος. Είναι προφανές πως χωρίς αερομεταφορές δεν υφίσταται τουριστική βιομηχανία. Το μόνο μέσο άμεσης αποτελεσματικότητας για τη ραγδαία αύξηση της ζήτησης είναι η μείωση του

κόστους των εισιτηρίων, και ειδικά για τους 9 μήνες εκτός υψηλής περιόδου, με έμφαση στα περιφερειακά αεροδρόμια. Ο πιο αποδοτικός κι εφαρμόσιμος τρόπος είναι η μείωση των φόρων, οι οποίοι αποτελούν πάνω από το 50% του κόστους των εισιτηρίων. Οι αεροπορικές εταιρείες δε φέρνουν μόνο ανθρώπους αλλά και τα χρήματα στις τσέπες τους, που τα ξοδεύουν όλα εδώ. Με βάση τη μέση δαπάνη ανά επισκέπτη (639 ευρώ) και πετυχαίνοντας 20% αύξηση στις αεροπορικές αφίξεις με μείωση φόρων 35%, η οικονομία θα είχε επιπλέον 1,5δισπ άμεσα έσοδα (χωρίς να υπολογίζουμε το όφελος στο εμπόριο και την παραγωγή) ενώ το Δημόσιο θα αντιστάθμιζε πλήρως τα φορολογικά έσοδα.

### 3. Πολιτική Θαλάσσιου τουρισμού

Η τρίτη πολιτική άμεσης ανταπόδοσης για τη ραγδαία αύξηση των εσόδων από τον Τουρισμό είναι η άμεση άρση οποιουδήποτε καμποτάζ στο θαλάσσιο τουρισμό. Δε διώχνεται κανένα μα κανένα πλοίο, όσο μικρό ή μεγάλο κι αν είναι, ό,τι σημαία και να έχει. Τα πλοία είναι απλώς ένα μέσον: τους ανθρώπους πρέπει να έρχονται. Πρέπει να γεμίσουν τα Ελληνικά νησιά και τα παράλια, τα λιμάνια και οι μαρίνες, από τουριστικά σκάφη αναψυχής, ποστάλια και κρουαζιερόπλοια.

Ο ανταγωνισμός για τις θέσεις ελλιμενισμού θα δώσει ανάπτυξη στις περιφερειακές μαρίνες, και σε συνδυασμό με φθηνές πτήσεις σε ακριτικούς προορισμούς θα φέρει τους επιβάτες από τον Άραξο ως τη Σκιάθο, κι από τη Λήμνο ως τη Σητεία.

Ο ΣΕΤΕ υπολογίζει ότι μόνο από την κρουαζιέρα χάνουμε 1δισπ έσοδα λόγω του καμποτάζ, καθώς και 40χιλ. θέσεις εργασίας. Ακόμη και η Τουρκία έχει ήδη ξεπεράσει στο θαλάσσιο τουρισμό, έχοντας πολύ λιγότερα παράλια και νησιά. Η Γαλλία έχει σχεδόν 20 φορές περισσότερες θέσεις ελλιμενισμού σκαφών. Υπάρχουν καταντήσε ουραγοί σε έναν τομέα της οικονομίας μας που υποτίθεται ότι έχουμε σαφές συγκριτικό πλεονέκτημα.

Και ο λόγος είναι οι περιοριστικές διατάξεις που προστατεύουν μερικές μικρές προνομιούχες συντεχνίες και την κρατική γραφειοκρατία. Όταν το ΠΑΜΕ, η ΠΟΕ-ΟΤΑ και οι λιμενεργάτες κινητοποιούνται, είναι μόνο για τα δικά τους προνόμια και όχι για το καλό της πατρίδας μας. Δεν είναι τυχαίο πως εκεί που

πιάνουν τα κρουαζιερόπλοια, οι τοπικές κοινωνίες τους πετάνε στη θάλασσα όταν πάνε να κλείσουν τον λιμάνι.

Οι μελέτες δείχνουν πως η μισή μας ανάπτυξη την επόμενη δεκαετία θα προέλθει από τον Τουρισμό. Τα νούμερα είναι ξεκάθαρα. Με τρεις καίριες πολιτικές παρεμβάσεις γίνεται να ανακοπεί η ύφεση. Αν ήταν πραγματικά προοδευτικοί και σκεφτόταν το καλό της χώρας, θα λύνοντας τα χέρια στον Τουρισμό για να βγάλει από την κρίση (Η Εφημερίδα, 2013).

#### ***4.4. Η ανάπτυξη Αεροπορικών Μεταφορών στην Ελλάδα***

Οι αεροπορικές μεταφορές είναι ένας από τους πλέον αποτελεσματικούς μοχλούς παρέμβασης στην κοινωνική, οικονομική, χωροταξική - περιβαλλοντική, πληθυσμιακή, πολιτιστική και αναπτυξιακή εξέλιξη ενός τόπου. Ειδικά για την ελληνική οικονομία ο τομέας είναι μεγάλης σπουδαιότητας, δεδομένου ότι η συντριπτική πλειοψηφία των τουριστικών μετακινήσεων (περίπου 75%) πραγματοποιείται αεροπορικώς.

Η εξυπηρέτηση των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα πραγματοποιείται μέσω ενός εκτεταμένου δικτύου 40 αεροδρομίων, ένα εκ των οποίων, της Καλύμνου είναι υπό κατασκευή. Από τα αεροδρόμια της χώρας τα 5 μεγαλύτερα (Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου, Κέρκυρας) εξυπηρετούν το 85% της συνολικής αεροπορικής κίνησης. Από τα υπόλοιπα 35 αεροδρόμια, παρά το γεγονός ότι εξυπηρετούν μικρό σχετικά ποσοστό της συνολικής κίνησης, τα 20 εξυπηρετούν και έκτακτη κίνηση εξωτερικού.

Το ελληνικό δίκτυο αεροδρομίων είναι πολύ εκτεταμένο σε σχέση με την έκταση και τον πληθυσμό της χώρας, αυτό κατέστη απαραίτητο λόγω της γεωφυσικής ιδιομορφίας της Ελλάδας. Συγκεκριμένα η Ελλάδα είναι μια κατ' εξοχήν νησιωτική χώρα, με συμπαγείς ορεινούς όγκους στο ηπειρωτικό της τμήμα. Η αεροπορική σύνδεση είναι κατά συνέπεια απαραίτητη για τη σύνδεση της περιφέρειας με τα αστικά κέντρα. Επιπλέον η Ελλάδα δεν διαθέτει χερσαία σύνορα με τις υπόλοιπες χώρες της ευρωπαϊκής ένωσης, ενώ λόγω της γεωγραφικής της θέσης αποτελεί μια φυσική πύλη στο νοτιοανατολικό άκρο της Κοινότητας και της Ευρώπης γενικότερα.

Παρά τις προσπάθειες της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Υ.Π.Α.) για τη βέλτιστη εξυπηρέτηση των αεροδρομίων (διάδρομοι, τροχόδρομοι, χώροι στάθμευσης αεροσκαφών, κτιριακές εγκαταστάσεις κλπ.), αυτή παραμένει ανεπαρκής ως προς την υφιστάμενη και προβλεπόμενη μελλοντική ζήτηση. Τέλος υπάρχει έλλειψη ευρείας εφαρμογής της τηλεματικής και της εφαρμογής της κοινωνίας της πληροφορίας στα πλαίσια ενός ολοκληρωμένου συστήματος, κάτι το οποίο θα συμβάλλει στην παροχή υψηλότερων επιπέδων ασφαλείας και διαχείρισης των επιχειρησιακών λειτουργιών.

Ο τομέας των αερομεταφορών έχει μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης τόσο παγκοσμίως όσο και στην Ελλάδα, τάση η οποία πιστοποιείται από τη μέχρι τώρα εξέλιξή του. Για παράδειγμα σε ευρωπαϊκό επίπεδο το αεροπλάνο κατά την εικοσιπενταετία 1970-1995 τριπλασίασε το μερίδιό του στην αγορά των επιβατικών μεταφορών. Μια παρόμοια τάση παρατηρείται και στη χώρα. Κατά τα τελευταία έτη παρατηρείται μια ιδιαίτερη αύξηση του επιβατικού αερομεταφορικού έργου που εξυπηρετείται από το σύνολο των αεροδρομίων της χώρας.

Σε συνέδριο του αεροπορικού χώρου που πραγματοποιήθηκε στις 15 Δεκεμβρίου 2012 στην Αλεξανδρούπολη με θέμα «Η συμβολή των αερομεταφορών στην περιφερειακή ανάπτυξη» σε συνεργασία με την Ελληνική Αεροπορική Ένωση (ΕΑΕ) και συμμετέχοντες επαγγελματίες, στελέχη, επιστήμονες, ακαδημαϊκούς από όλο το φάσμα του αεροπορικού κόσμου της χώρας, κατέληξαν στα εξής κύρια συμπεράσματα:

- Τα αεροδρόμια αποτελούν βασικούς πυλώνες της ανάπτυξης μίας περιοχής και πρέπει να αναδιοργανωθούν για να διασφαλιστεί η βιωσιμότητά τους.
- Η αποκρατικοποιήσεις των αερολιμένων θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε περίπτωσης και να δοθεί δυνατότητα συμμετοχής σε αυτές της περιφερειακής και τοπικής αυτοδιοίκησης.
- Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών θα πρέπει να αποτελεί βασική προτεραιότητα των δραστηριοτήτων και των δράσεων στο χώρο των αερομεταφορών.
- Η ανάπτυξη των αερολιμένων θα πρέπει να σχεδιαστεί μέσα από επιστημονική μελέτη και καθοδήγηση, έτσι ώστε να λάβει τα επιθυμητά χαρακτηριστικά και να έχει απτά και βιώσιμα αποτελέσματα.

- Οι φορείς των τοπικών κοινωνιών πρέπει να συμμετέχουν στις αποφάσεις για τις αερομεταφορές και να έχουν λόγο στα νέα σχήματα διαχείρισης των αερολιμένων.
- Ο τουρισμός έχει σαν βασικό πυλώνα στήριξης τα αεροδρόμια και μπορεί να αποφέρει πολλαπλά οφέλη για τις προβληματικές περιοχές και για αυτό κάθε απόφαση θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη και αυτή τη διάσταση, όχι μόνο οικονομικά κριτήρια και προβλέψεις.
- Η τοπική αυτοδιοίκηση σε συνεργασία με τους κατάλληλους ιδιωτικούς φορείς και επιχειρήσεις μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στην επιτυχία της διαχείρισης των υποδομών των αερομεταφορών.
- Οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας της χώρας και ιδιαίτερα ο Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας έχουν επιτύχει σημαντικά επιτεύγματα στο τομέα στήριξης του τουρισμού και έχουν λάβει για αυτό εθνική και διεθνή αναγνώριση.
- Οι αερολιμένες των παραμεθόριων περιοχών θα πρέπει να αποκρατικοποιηθούν λαμβάνοντας υπόψη τη γεωγραφική τους θέση και τον ειδικό ρόλο που διαδραματίζουν για την ασφάλεια.
- Υπάρχουν σημαντικές δυνατότητες εναλλακτικής ανάπτυξης των αερολιμένων και των αερομεταφορών μέσα από δράσεις όπως η εκπαίδευση χειριστών, η στήριξη των επιχειρήσεων ευρωπαϊκών οργανισμών, η εξυπηρέτηση της γενικής αεροπορίας και η διεύρυνση των εμπορικών δραστηριοτήτων εντός των υποδομών των αεροσταθμών.

#### ***4.5. Η Παρουσία Αεροπορικών Εταιρειών Χαμηλού Κόστους στην Ελλάδα***

Οι εταιρείες χαμηλού κόστους (LowCostCarriers) είναι σχετικά νέα δίκτυα διανομής και εξυπηρετούν στόχους στρατηγικής ανάπτυξης ενός προορισμού. Το ανταγωνιστικό τους πλεονέκτημα είναι το χαμηλό κόστος, που το μεταφέρουν στον πελάτη με τη μείωση τιμής εισιτηρίου. Βασίζονται στην κατάργηση μεσαζόντων, στη μείωση δαπανηρών υπηρεσιών, στην επιλογή αεροδρομίων με χαμηλά τέλη και επιλέγουν προορισμούς που δεν ξεπερνούν τις 3-4 ώρες ταξιδιού.

Οι εταιρείες χαμηλού κόστους, στους τουριστικούς προορισμούς όπου αναπτύσσονται, θα μπορούσαν να επιμηκύνουν την τουριστική περίοδο και να

αυξήσουν των αριθμό των αφίξεων . Στην Ελλάδα , όμως με τη μέχρι σήμερα πολιτική τους , παρατηρούμε ότι , οι εταιρείες χαμηλού κόστους επιλέγουν να δραστηριοποιούνται και προσπαθούν να βρουν το χώρο τους μέσα στις περιόδους αιχμής , όπου οι μεταφορές είναι ήδη αυξημένες με μεταφορικό έργο , που έχει δημιουργηθεί από τους TourOperators και τον οργανωμένο τουρισμό , καθώς και τους εθνικούς αερομεταφορείς . Το γεγονός ,ότι προσφέρονται φτηνά εισιτήρια με τη βοήθεια επιχορηγήσεων από τους προορισμούς , δεν σημαίνει ότι αυξάνεται ο αριθμός αφίξεων επιμηκύνεται η τουριστική περίοδος , αφού απλώς μετατοπίζεται το πλήθος των επισκεπτών από τα τσάρτερ και τους εθνικούς αερομεταφορείς, στις πτήσεις χαμηλού κόστους, και μόνο για τη θερινή περίοδο. Αυτό υποχρεώνει τόσο την Ευρωπαϊκή Ένωση, όσο και την πλευρά των υπόλοιπων αεροπορικών εταιρειών , να τάσσεται απερίφραστα υπέρ του ελεύθερου και ανόθευτου ανταγωνισμού στον τομέα των αερομεταφορών , χωρίς κανένα προστατευτισμό για καμιά απολύτως εταιρεία.

Οι κυριότερες αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους που επιχειρούν στην Ελλάδα είναι:

Air Berlin, Airone, AirTransat, AirBaltic, Arkefly, Astra Airlines, Brussels Airlines, Condor, EasyJet, German Wings, Iberia Express, Jet2, Jetairfly, Meridiana fly, Minoan Air, Monarch Airlines, Ryanair, Sky Express, Smart Wings, Thomas Cook Airlines, Transavia, TUIfly, Volotea, Vueling Austrian ,AirDolomiti, Air Italy, Sundor, El lal, Samair .

#### *4.5.1. Βασικά Χαρακτηριστικά*

Οι αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους δεν περιλαμβάνουν δωρεάν γεύματα και ποτά κατά την διάρκεια της πτήσης, δεν υπάρχει συγκεκριμένη κράτηση θέσεων, υπάρχει στενή διάταξη των θέσεων, δηλαδή μικρή απόσταση μεταξύ των καθισμάτων ανάμεσα στις σειρές ώστε να χωρέσουν περισσότερα καθίσματα μέσα στο αεροσκάφος και δεν είναι συχνά τα προγράμματα πτήσεων. Ο λόγος που ορισμένες αεροπορικές εταιρείες προσφέρουν εισιτήρια σε αρκετά φθηνότερη τιμή έχει να κάνει με παροχές που στις παραδοσιακές εταιρείες συμπεριλαμβάνονται στην τιμή των εισιτηρίων ενώ στις χαμηλού κόστους όχι. Διαφορές υπάρχουν επίσης και



σε θέματα μέγιστου βάρους αποσκευών και χρέωσης υπέρβαρου, όπου σε θέματα υπερβάσεων οι χαμηλού κόστους εταιρείες είναι πιο αυστηρές από ότι οι υπόλοιπες.

Προτιμούν ώρες πτήσεων που δεν στοιχίζουν τόσο ακριβά όσο κάποιες άλλες. Οι εταιρείες κάνουν χρήση δευτεροβάθμιων αερολιμένων για να έχουν χαμηλά λειτουργικά κόστη που περιλαμβάνουν χαμηλές αμοιβές αερολιμένων, χαμηλότερο κόστος για την συντήρηση και την κατάρτιση πληρώματος σε σχέση με τις συμβατικές αεροπορικές εταιρίες λόγω του ομοιογενούς στόλου, υψηλή παραγωγικότητα των πόρων και υψηλό ποσοστό πωλήσεων μέσω διαδικτύου. Οι εταιρίες έχουν δικά τους συστήματα κρατήσεων στα οποία έχει πρόσβαση ο καταναλωτής. Η κράτηση μπορεί να γίνει είτε τηλεφωνικά, είτε μέσω της ιστοσελίδας της εταιρίας στο Διαδίκτυο όπου επιτυγχάνεται και η χαμηλότερη χρέωση. Αυτό οφείλεται στη γενικότερη θεώρηση μείωσης κόστους μιας και προσφέροντας στον καταναλωτή το δέλεαρ της επίτευξης χαμηλότερης τιμής μέσω της δικτυακής κράτησης, τον κινητοποιεί προς αυτή την κατεύθυνση, με συνέπεια οι εταιρίες να χρειάζεται να απασχολούν ακόμα πιο περιορισμένο αριθμό προσωπικού. Επίσης σημαντικό είναι ότι οι εταιρείες αυτές χρησιμοποιούν συνήθως ένα συγκεκριμένο τύπο αεροσκάφους, με σκοπό να επιτυγχάνεται καλύτερη τιμή από τους προμηθευτές αεροσκαφών λόγω μαζικής παραγωγής και αγοράς.

#### *4.5.2. Γιατί οι ξένες Αεροπορικές Εταιρείες φεύγουν από την Ελλάδα*

«Χαμηλές πτήσεις» σημειώνονται στην ελληνική αεροπορική αγορά, καθώς η περιορισμένη επιβατική κίνηση οδηγεί σε μείωση δρομολογίων από τις εταιρείες που πετούν από και προς τη χώρα, με τους επίδοξους ταξιδιώτες να δυσκολεύονται πλέον να βρουν εισιτήρια, οι τιμές των οποίων είναι σε πολλές περιπτώσεις και πολύ «τσουχτερές». Η οικονομική συγκυρία από τη μια, που έχει πλήξει την κινητικότητα εντός της χώρας, και η πολιτική αστάθεια από την άλλη, που αποθαρρύνει την εισροή τουριστών, διαμορφώνουν μια δυσχερή εικόνα της αεροπορικής αγοράς. Παράλληλα, το υψηλό κόστος του αεροδρομίου «Ελ. Βενιζέλος» απομακρύνει τις εταιρείες από την Αθήνα, οι οποίες πλέον επιλέγουν να πετούν από και προς περιφερειακά αεροδρόμια με σημαντικά χαμηλότερες χρεώσεις.

Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι πολλές εταιρείες, κυρίως χαμηλού κόστους, έχουν σταματήσει να χρησιμοποιούν τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ), ενώ

υπάρχουν εταιρείες που δεν τον επέλεξαν ούτε και τις εποχές που η κίνηση ήταν αυξανόμενη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η AirBerlin που πετά σε 18 ελληνικά αεροδρόμια, όχι όμως της Αθήνας, αλλά και η Condor η οποία εκτελεί πτήσεις σε 8 αεροδρόμια της χώρας, πλην του ΔΑΑ. Πληροφορίες μάλιστα αναφέρουν ότι η Lufthansa σε μια προσπάθεια περιορισμού του λειτουργικού της κόστους σκοπεύει να συρρικνώσει τη χωρητικότητά της σε όλη την Ευρώπη και κυρίως στις «προβληματικές» πόλεις, όπως είναι και η Αθήνα, και να αντικαταστήσει μερίδιο των πτήσεων της με τη χαμηλού κόστους θυγατρική της, την Germanwings.

Όσον αφορά την κίνηση στα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας, κύκλοι της αγοράς σημειώνουν ότι την περασμένη σεζόν παρατηρήθηκε αύξηση με μοναδική εξαίρεση τα δύο μεγάλα (μη περιφερειακά) αεροδρόμια της χώρας, αυτά της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

Είναι χαρακτηριστικό ότι εκτός από την επιβατική κίνηση του ΔΑΑ, η οποία έχει σημειώσει κατά το διάστημα Ιανουαρίου - Οκτωβρίου 2012 μείωση 11%, ακόμη και η κίνηση εμπορευμάτων εμφανίζει σημαντική κάμψη καταδεικνύοντας ότι, εκτός από τους ταξιδιώτες, ούτε ο εμπορευματικός τομέας του αεροδρομίου κινείται σε θετικούς ρυθμούς. Η μεγαλύτερη πτώση στην επιβατική κίνηση παρατηρήθηκε στον ΔΑΑ τον Μάιο (-15,8%), η οποία συνδέθηκε σε πολύ μεγάλο βαθμό με την πολιτική αστάθεια. Αντιστοίχως, ο επόμενος μήνας, ο Ιούνιος, ήταν ο χειρότερος για την κίνηση εμπορευμάτων καθώς αυτή περιορίστηκε κατά 14,4% σε σχέση με τον αντίστοιχο μήνα του 2011. Η πιο περιορισμένη μείωση της κίνησης σημειώθηκε τον περασμένο Οκτώβριο, οπότε και συγκρατήθηκε στο 8,2%, ενώ όσον αφορά την κίνηση εμπορευμάτων, ο Μάιος εμφάνισε την πιο συγκρατημένη μείωση κατά 10,1%.

Οι προσπάθειες της διοίκησης του ΔΑΑ στην παρούσα φάση επικεντρώνονται στην ενίσχυση της επιβατικής κίνησης του αεροδρομίου της Αθήνας. Στόχος είναι η προσέλκυση νέων αεροπορικών εταιρειών και η «διατήρηση» των υφιστάμενων εταιρειών μέσω της παροχής κινήτρων. Στο επίκεντρο βρίσκεται η μείωση των χρεώσεων του αεροδρομίου κατά 30% μέσω πακέτων προσφορών που παρέχονται σε υφιστάμενους αλλά και νέους πελάτες.

Σήμερα από το αεροδρόμιο της Αθήνας πετούν συνολικά 60 αεροπορικές εταιρείες προς 110 διαφορετικούς προορισμούς, εκ των οποίων οι 34 στο εσωτερικό της χώρας. Εκ των εταιρειών αυτών, οι 11 είναι χαμηλού κόστους και

πραγματοποιούν δρομολόγια προς 20 προορισμούς και 21 αεροδρόμια. Αξίζει να σημειωθεί ότι η τρίτη εταιρεία σε κίνηση μετά την Aegean και την Olympic είναι η EasyJet. Όσον αφορά τα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων, στον ΔΑΑ δραστηριοποιούνται η AirChina, που πετά μέσω Μονάχου στο Πεκίνο, και με απευθείας πτήσεις στις ΗΠΑ η Delta Airlines μόνο τους θερινούς μήνες, ενώ το προσεχές καλοκαίρι στη γραμμή της Νέας Υόρκης εισέρχεται και η Qatar Airways (Η Εφημερίδα, 2013).

#### ***4.6. Αεροδρόμια στην Ελλάδα και Ανάπτυξη***

Τα ελληνικά αεροδρόμια αποτελούν τις κύριες διεθνείς πύλες εισόδου της Ελλάδας και εξυπηρετούν σημαντική κίνηση εξωτερικού. Η εγκατάσταση του νέου εκσυγχρονισμένου συστήματος ελέγχου και διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, και η σταδιακή αναβάθμισή του στα επόμενα χρόνια οδήγησε στη σταδιακή αύξηση της χωρητικότητας του εναέριου χώρου, που έδωσε τη δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγαλύτερου αριθμού αεροσκαφών και διακινουμένων επιβατών. Τα ελληνικά αεροδρόμια είναι χωρισμένα σε κίνηση εσωτερικού - εξωτερικού και κάποια μόνο σε κίνηση εσωτερικού λόγω του περιορισμένου μήκους του διαδρόμου προσγειοαπογειώσεων τους. Στα πλαίσια μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής ανάπτυξης των μεταφορών και αεροδρομίων στην Ελλάδα η ΥΠΑ μελετά και υλοποιεί σημαντικό αριθμό έργων. Σε μεγάλο βαθμό η χρηματοδότηση των έργων αυτών βασίζεται στο Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων (ΤΕΕΑ), και σε μικρότερο βαθμό από χρηματοδοτήσεις κοινοτικών πλαισίων στήριξης..

Απώτερος σκοπός των ανωτέρω είναι η εξασφάλιση της περαιτέρω ανεμπόδιστης εξυπηρέτησης των αερομεταφορών στα πλαίσια του ενοποιημένου χώρου της Ε.Ε. και της ανάπτυξης των περιοχών της χώρας.

Στα πλαίσια μιας στρατηγικής ανάπτυξης των αεροδρομίων στην Ελλάδα, λαμβάνονται υπόψη η υφιστάμενη κίνηση, οι προοπτικές και τα χαρακτηριστικά της ζήτησης (εποχικότητα, εβδομαδιαία, ημερήσια κατανομή), καθώς επίσης και οι γενικότερες αναπτυξιακές πολιτικές της χώρας, αλλά και ο ρόλος κάθε αεροδρομίου στο Διερωπαϊκό δίκτυο αερομεταφορών. «σύμφωνα με την ευρωπαϊκή επιτροπή - Βρυξέλλες ανακοίνωση της επιτροπής στο ευρωπαϊκό κοινοβούλιο, το συμβούλιο,

την ευρωπαϊκή οικονομική και κοινωνική επιτροπή και την επιτροπή των περιφερειών.»

**Πίνακας 3** Συνολική κίνηση επιβατών εσωτερικού στην Ελλάδα 1991-2011

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ	σε
	ΑΦ.+	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1991	105306	3318846	3318712	27389	25396
1992	115898	3340391	3341487	27081	27081
1993	127499	3271677	3271813	27342	27342
1994	127565	3395661	3389672	29763	29765
1995	135252	3660572	3653970	30640	30683
1996	145115	4064377	4055412	28616	27540
1997	164879	4621880	4620680	27871	27675
1998	167701	4427465	4389715	21815	21675
1999	200527	5219042	5162982	19567	19685
2000	222962	6024624	6100445	22188	22004
2001	199529	5233269	5344853	20382	26427
2002	171441	4562874	4672378	17015	18801
2003	195948	4968967	5061410	19841	20480
2004	212216	5615088	5620146	15462	21968
2005	200672	5652345	5733562	16017	20144
2006	211854	6004154	6075932	17073	20516
2007	222848	6569217	6642967	17797	19841
2008	214364	6473941	6521907	17008	19720
2009	240126	6802618	6845291	14357	16141
2010	216203	6200867	6266594	13857	15847
2011	189373	5564753	5632815	10579	11923

Πηγή: ΥΠΑ, 2022

**Πίνακας 4** Συνολική κίνηση επιβατών εξωτερικού στην Ελλάδα 1991-2011

ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ	σε
	ΑΦ.+	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1991	118074	6408535	6541712	32082	26508
1992	143206	8079572	8100144	36093	28014
1993	149398	8528791	8580017	40088	30677

1994	160974	9744071	9784720	42171	32580
1995	157113	9364402	9410301	44524	34201
1996	153990	8909696	8799504	37599	28489
1997	167612	9654144	9174131	65406	37597
1998	175713	10096844	9542191	57596	34139
1999	196097	11239502	11183209	63110	32868
2000	204347	11893322	12213493	61549	37602
2001	196663	12367419	12612970	61050	28675
2002	188841	12083551	12159366	60510	29175
2003	199825	12002828	11992021	55938	30252
2004	207635	11974593	12029964	60785	33016
2005	202491	12477752	12583177	57370	31843
2006	217565	13255595	13377831	58339	34147
2007	232351	13960621	14141574	56744	35648
2008	226550	13871614	13969457	59163	37126
2009	217580	12943487	13054090	48782	35947
2010	212660	12882480	12953632	43755	31171
2011	220853	13758094	13875659	37819	30450

Πηγή: ΥΠΑ, 2022

#### **4.7. Οφέλη Ιδιωτικοποίησης Αεροδρομίων**

Ένα νέο σχέδιο της Ελληνικής κυβέρνησης στον προγραμματισμό για την αξιοποίηση και ανάπτυξη των αεροδρομίων στην Ελλάδα θα εφαρμοστεί μέσω της ιδιωτικοποίησης αυτών. Πρόκειται για μια διεθνή υποχρέωση της χώρας, αλλά ταυτόχρονα συνιστά μια πολύδιαδομένη και επιτυχημένη πρακτική πολλών ευρωπαϊκών χωρών. Απώτερος σκοπός αυτής της στρατηγικής είναι:

- Να δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας.
- Να μετατραπούν τα αεροδρόμια από απλές πίστες προσγείωσης-απογείωσης σε τοπικούς πόλους ανάπτυξης, με πρόσθετες εμπορικές και άλλες δραστηριότητες.
- Να στηριχτεί ο τουρισμός, εφόσον τα αεροδρόμια αποτελούν την πύλη εισόδου στην χώρα και θεμελιώδη άξονα της τουριστικής πολιτικής.

- Να βελτιωθούν οι προσφερόμενες υπηρεσίες στο επιβατικό κοινό, αυξάνοντας έτσι και την επιβατική κίνηση, προς ενίσχυση των Ελλήνων και ξένων αερομεταφορέων.
- Να συνδεθούν αποτελεσματικότερα όλες οι περιοχές της χώρας και ιδίως τις νησιωτικές.

#### **4.8. Ιστορική αναδρομή Αερομεταφορών στην Ελλάδα**

Στην Ελλάδα, ο κλάδος των εμπορικών αερομεταφορών χρονολογείται από το 1931, με πρώτη αεροπορική εταιρεία την «Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών» (ΕΕΕΣ) πραγματοποιώντας την πρώτη πτήση με ένα δωδεκαθέσιο αεροσκάφος τύπου JunkersG.24heστις 10 Ιουλίου 1931, από το ΤατόιΑττικής στο αεροδρόμιο του Σέδες, της Θέρμης Θεσσαλονίκης και με πρώτο επιβάτη τον πρωθυπουργό της Ελλάδος Ελευθέριο Βενιζέλο

Το Σεπτέμβριο του 1946 ιδρύεται η Τ.Α.Ε (ΤεχνικάΪΑεριπορικάΪΕκμεταλλεύσεις Α.Ε.) και το 1947 ιδρύθηκαν άλλες 3 αεροπορικές η ΕΛΛ.Α.Σ, η Α.Μ.Ε και ΔΑΙΔΑΛΟΣ οι οποίες συγχωνεύτηκαν το 1951 μετονομαζόμενες σε νέαΤΑΕGreeceNationalAirlines η οποία τελικά πτώχευσε το 1957 και πέρασε στα χέρια του Ελληνικού Δημοσίου. Μετά από συμφωνία με το Ελληνικό Δημόσιο η ΤΑΕ αγοράζεται από τον Έλληνα μεγιστάνα Αριστοτέλη Ωνάση και μετονομάζεται στις 6 Απριλίου 1957 σε Ολυμπιακή Αεροπορία (OlympicAirways1956-2009), όπου με ένα ελικοφόρο DOUGLASDC-3 έκανε το δρομολόγιο Αθήνα - Θεσσαλονίκη. Η εταιρεία αναπτύσσεται με γοργούς ρυθμούς τη δεκαετία του '60 και το 1971 ιδρύθηκε η Ολυμπιακή Αεροπλοΐα(OlympicAviation1971-2003) που εκτελούσε μόνο πτήσεις εσωτερικού. Το αναπάντεχο γεγονός του θανάτου του γιού του Ωνάση, Αλέξανδρου άλλαξε την πορεία της εταιρείας με αποτέλεσμα τον Ιανουάριο του 1975 την μεταβιβάζει στο Ελληνικό Δημόσιο. Το 1992 ίδρυσαν ως θυγατρική τις Μακεδονικές Αερογραμμές. Στις 12 Δεκεμβρίου 2003 λόγω προβλημάτων στον όμιλο υπήρξε μία αναδιάρθρωση και διαχωρίστηκαν οι Μακεδονικές Αερογραμμές από τον όμιλο και μετονομάστηκαν σε Ολυμπιακές Αερογραμμές (OlympicAirlines) αναλαμβάνοντας όλες τις πτητικές λειτουργίες της Ολυμπιακής Αεροπορίας και συγχωνεύτηκε με την Ολυμπιακή Αεροπλοΐα. Το τέλος των Ολυμπιακών Αερογραμμών ήρθε στις 30

Σεπτέμβριου του 2009 όπου και εξαγοράζεται από τον όμιλοMIGκαι μετονομάζεται από την 1<sup>η</sup> Οκτωβρίου 2009 σε OlympicAir. Στις 22 Φεβρουαρίου 2010 η OlympicAirκαι η AegeanAirlinesανακοίνωσαν ότι κατέληξαν σε συμφωνία συγχώνευσης κάτι που η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν το επέτρεψε επικαλούμενη λόγους ανταγωνισμού αλλά στη συνέχεια τον Οκτώβριο του 2013 έδωσε την έγκριση και έτσι ολοκληρώθηκε η συγχώνευση στις 23 Οκτωβρίου 2013 με την εξαγορά του 100% των μετοχών της OlympicAirαπό την AegeanAirlines.

Με την απελευθέρωση των ευρωπαϊκών ουρανών το 1992 σηματοδοτείται η ίδρυση των πρώτων ελληνικών ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών Αεροπλοΐα Αιγαίου / AegeanAviation(1992 μέχρι σήμερα) και SEEA(SouthEastEuropeanAirlines1992-1995), VenusAirlines(1992-1996) και Interjet(1992 μεχρι σήμερα) πρωτοπόροι της νέας εποχής αερομεταφορών. Το 1993 ιδρύθηκε η CretanAirlines(1993-1995) και το 1994 εμφανίστηκαν η ApolloAirways(1994-1997), η AirGreece(1994-1999) η οποία συγχωνεύθηκε το 1999 με την AegeanAirlines, και η CronusAirlines(1994-2001) η οποία συγχωνεύθηκε το 2001 με την AegeanAirlines. Το 1999 εμφανίσθηκε η AxonAirlines(1999-2001) και η GalaxyAirlines(1999-2001). Το 2005 ιδρύθηκαν η SkyExpress(2005 μέχρι σήμερα) και η Gainjet(2005 μέχρι σήμερα) ενώ το 2006 εμφανίζεται η HellenicImperialAirways(2006-2012). Το 2008 κάνουν την εμφάνιση τους η AthensAirways(2008-2010), η AirgoAirlines(2008-2011) και η AstraAirlines(2008 μέχρι σήμερα) ενώ το 2009 ιδρύεται η Amjet(2009 μέχρι σήμερα). Το 2012 ξεκίνησε το πτητικό της έργο η SkyGreeceAirlines( 2012-2015), το 2013 η Ellinair, το 2015 η Orange2Flyκαι το 2018 η Lumiwingsοι οποίες τελούν πτητικό έργο μέχρι και σήμερα.

#### ***4.9. Ελληνικές Αεροπορικές Εταιρείες***

Στην Ελλάδα σήμερα δραστηριοποιούνται 14 αεροπορικές εταιρείες με άδεια πτητικής εκμετάλλευσης (AOCAirworthinessOperatorsCertificate). Από αυτές οι 6 εκτελούν προγραμματισμένες πτήσεις , οι 5 εκτελούν ναυλωμένες πτήσεις και κάνουν εκμισθώσεις αεροσκαφών, οι 2 εκτελούν ιδιωτικές και VIPπτήσεις και οι 2 έχουν απλά την άδεια πτητικής εκμετάλλευσης εν ισχύ.

#### 4.9.1. AegeanAirlines

Η Aegean ιδρύθηκε το 1992 και πραγματοποιούσε πτήσεις εσωτερικού από Αθήνα σε Θεσσαλονίκη, Ρόδο και Ηράκλειο. Το 1999 εξαγόρασε την AirGreece και το 2001 συγχωνεύτηκε με την Cronus Airlines. Από τότε μέχρι σήμερα έχει διανύσει πολύ δρόμο και με σταθερά βήματα έχει γίνει ο μεγαλύτερος αερομεταφορέας στην Ελλάδα με 37 αεροσκάφη τύπου AirbusA320, 11 AirbusA321, 1 AirbusA319 και 1 Learjet.

#### 4.9.2. OlympicAir

Πρώην Ολυμπιακές Αερογραμμές ιδρύθηκαν τον Απρίλιο του 1957 από τον Αριστοτέλη Ωνάση οι οποίες στη συνέχεια κρατικοποιήθηκαν και στις 29 Σεπτεμβρίου του 2009 πέρασαν στα χέρια της MIG και μετονομάστηκαν σε Olympic Air. Στη συνέχεια μπήκε κάτω από την ομπρέλα της Aegean Airlines εκτελώντας κύριως πτήσεις εσωτερικού και δρομολόγια των άγονων γραμμών με τα 10 αεροσκάφη τύπου DEHAVILLAND CANADADHC-8 και 2 αεροσκάφη τύπου ATR-42.

#### 4.9.3. SkyExpress

Η Sky Express ιδρύθηκε τον Ιούλιο του 2005 με βάση το Ηράκλειο της Κρήτης. Εκτελεί δρομολόγια εσωτερικού και επι το πλείστον δρομολόγια των άγονων γραμμών με τα 9 αεροσκάφη τύπου ATR-42, τα 4 αεροσκάφη τύπου ATR-72 και τα 2 αεροσκάφη τύπου BaeJetstream41.

#### 4.9.4. Ellinair

Η Ellinair ιδρύθηκε το Φεβρουάριο του 2013 από τον μεγαλύτερο ταξιδιωτικό πράκτορα των Βαλκανίων τον όμιλο Μουζενίδη και έχει βάση στη Θεσσαλονίκη. Εκτελεί δρομολόγια εσωτερικού από Θεσσαλονίκη και Αθήνα προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες του πρακτορείου, κι από το 2015 πραγματοποιεί τακτικές και ναυλωμένες πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού προς περίπου 40 προορισμούς με τα 4 αεροσκάφη τύπου BoeingB737-300, τα 2 αεροσκάφη τύπου AirbusA320 και τα 2 αεροσκάφη τύπου AirbusA319.



#### *4.9.5. AstraAirlines*

Η AstraAirlines ιδρύθηκε στις 5 Ιουλίου του 2008 με βάση το αεροδρόμιο “Μακεδονία” της Θεσσαλονίκης. Εκτελούσε ναυλωμένες πτήσεις μέχρι το 2010 και την άγονη γραμμή Θεσσαλονίκη - Χίο, αλλά από το 2012 εκτελούσε άλλες 5 άγονες γραμμές καθώς και δρομολόγια εξωτερικού προς Ουκρανία και Ρωσία, με τα 2 αεροσκάφη τύπου ATR42, το 1 αεροσκάφος τύπου ATR72, 1 αεροσκάφος τύπου Bae146, 1 αεροσκάφος τύπου BoeingB737-300 καθώς και 1 αεροσκάφος τύπου BoeingB737-400.

#### *4.9.6. Orange2Fly*

Η Orange2Fly ιδρύθηκε το Σεπτέμβριο του 2015 και εκτελεί ναυλωμένες πτήσεις και κάνει εκμισθώσεις αεροσκαφών. Ο στόλος της αποτελείται από 4 αεροσκάφη τύπου AirbusA320.

#### *4.9.7. OlympusAirways*

Η OlympusAirways ιδρύθηκε την 1<sup>η</sup> Σεπτεμβρίου του 2015 και εκτελεί ναυλωμένες πτήσεις και κάνει εκμισθώσεις αεροσκαφών. Ο στόλος της αποτελείται από 3 αεροσκάφη τύπου AirbusA321 και 1 αεροσκάφος τύπου AirbusA319.

#### *4.9.8. Bluebird*

Η Bluebird ιδρύθηκε το 2008 με βάση το αεροδρόμιο “Ν. Καζαντζάκης” του Ηρακλείου και εκτελεί ναυλωμένες πτήσεις και κάνει εκμισθώσεις αεροσκαφών. Το καλοκαίρι του 2018 εκτέλεσε πτήσεις από το Τελ Αβίβ προς 7 ευρωπαϊκές πόλεις ενώ για το καλοκαίρι του 2019 έχει προγραμματίσει να κάνει πτήσεις από το Τελ Αβίβ προς 14 ευρωπαϊκές πόλεις. Ο στόλος της αποτελείται από 2 αεροσκάφη τύπου BoeingB737 300 και 1 αεροσκάφος τύπου BoeingB737 800.

#### *4.9.9. Lumiwings*

Η Lumiwings ιδρύθηκε το 2018 και εκτελεί ναυλωμένες πτήσεις και κάνει εκμισθώσεις αεροσκαφών. Ο στόλος της αποτελείται από 2 αεροσκάφη τύπου Boeing B737 300.

#### *4.9.10. AirMeditarranean*

Η AirMeditarranean ιδρύθηκε το 2017 και εκτελεί ναυλωμένες πτήσεις και κάνει εκμισθώσεις αεροσκαφών. Ο στόλος της αποτελείται από 2 αεροσκάφη τύπου Boeing B737 400

#### *4.9.11. GainJet*

Η GainJet ιδρύθηκε το 2005 και εκτελεί ιδιωτικές και VIP πτήσεις με τα 3 αεροσκάφη τύπου Canadair Challenger, 1 αεροσκάφος τύπου Gulfstream IV, 1 αεροσκάφος τύπου Boeing B737 400, 1 αεροσκάφος τύπου Boeing B757 και 1 αεροσκάφος τύπου McDonnell Douglas MD-80

#### *4.9.12. Amjet*

Η Amjet ιδρύθηκε το 2009 και εκτελεί ιδιωτικές και VIP πτήσεις με το 1 αεροσκάφος τύπου Dassault Falcon 50 και το 1 αεροσκάφος τύπου McDonnell Douglas MD-80.

Τέλος Interjet ιδρύθηκε το 1992 και έχει 1 αεροσκάφος τύπου Embraer ERJ-135 600/650 και η LifeLine Aviation Greece με 1 αεροσκάφος τύπου Cessna 550 Citation.

### ***4.10. Ελληνικά Αεροδρόμια***

Λόγω του ότι η Ελλάδα είναι μία κατ'εξοχήν νησιωτική χώρα και με συμπαγείς ορεινούς όγκους στο ηπειρωτικό τμήμα έχει ένα εκτεταμένο δίκτυο αεροδρομίων σε σχέση με την έκταση και τον πληθυσμό της. Η ύπαρξη αεροπορικής

μεταφοράς επιβάλλεται για να είναι εφικτή η σύνδεσιμότητάς της περιφέρειας με τα μεγάλα αστικά κέντρα.

Η εξυπηρέτηση των αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα πραγματοποιείται μέσω ενός εκτεταμένου δικτύου 40 αεροδρομίων όπου τα 5 μεγαλύτερα (Αθηνών, Θεσσαλονίκης, Ηρακλείου, Ρόδου, Κέρκυρας) εξυπηρετούν το 85% της συνολικής αεροπορικής κίνησης. Από το σύνολο των αεροδρομίων τα 15 είναι διεθνών συγκοινωνιών τα 25 εσωτερικών συγκοινωνιών και 4 δημοτικοί αερολιμένες.

- Κρατικοί Αερολιμένες Διεθνών Συγκοινωνιών

Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών "ΕΛ. ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ"

Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης "Μακεδονία"

Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου "Διαγόρας"

Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου "Ν.Καζαντζάκης"

Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας Ι. Καποδίστριας Κρατικός Αερολιμένας Κώ "Ιπποκράτης"

Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης "Δημόκριτος"

Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης "Οδ. Ελύτης"

Κρατικός Αερολιμένας Λήμνου "Ηφαιστος"

Κρατικός Αερολιμένας Χανίων "Ι. Δασκαλογιάννης"

Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλληνίας "ΑνναΠολλάτου"

Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου "Δ. Σολωμός"

Κρατικός Αερολιμένας Σάμου "Αρίσταρχος ο Σάμιος"

Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας "Μ. Αλέξανδρος"

Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας "Καπετάν Βασ. Κωνσταντακόπουλος"

Κρατικοί Αερολιμένες Εσωτερικών Συγκοινωνιών

Κρατικός Αερολιμένας Αστυπάλαιας

Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων "Βασιλεύς Πύρρος"

Κρατικός Αερολιμένας Χίου "Όμηρος"

Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου  
Κρατικός Αερολιμένας Σκιάθου "Α.Παπαδιαμάντης"  
Κρατικός Αερολιμένας Κοζάνης "Φίλιππος"  
Κρατικός Αερολιμένας Καστοριάς "Αριστοτέλης"  
Κρατικός Αερολιμένας Καρπάθου Κρατικός Αερολιμένας Σαντορίνης  
Κρατικός Αερολιμένας Κυθήρων "Αλέξανδρος Αριστοτέλους Ωνάσης"  
Κρατικός Αερολιμένας Μήλου  
Κρατικός Αερολιμένας Σκύρου  
Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου  
Κρατικός Αερολιμένας Ακτίου  
Κρατικός Αερολιμένας Πάρου  
Κρατικός Αερολιμένας Σύρου "Δημήτριος Βικέλας"  
Κρατικός Αερολιμένας Αράξου  
Κρατικός Αερολιμένας Νάξου  
Κρατικός Αερολιμένας Καλύμνου  
Κρατικός Αερολιμένας Ικαρίας "Ικαρος"  
Μονάδα εξυπηρέτησης αεροσκαφών Γενικής Αεροπορίας

- Δημοτικοί Αερολιμένες

Δημοτικός Αερολιμένας Καστελόριζου Δημοτικός Αερολιμένας Κάσου Δημοτικός Αερολιμένας Λέρου Δημοτικός Αερολιμένας Σητείας

#### **4.11. Συνδεσιμότητα**

Δεν υπάρχει κοινά αποδεκτός ορισμός για τη συνδεσιμότητα των αεροπορικών μεταφορών. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) περιγράφει την συνδεσιμότητα από αέρος ως «την ικανότητα ενός δικτύου να μετακινεί έναν επιβάτη από το ένα σημείο στο άλλο με τον μικρότερο δυνατό αριθμό συνδέσεων και χωρίς αύξηση του ναύλου, εστιάζοντας, από εμπορική άποψη, το

χρόνο σύνδεσης με τη μέγιστη διευκόλυνση που τελικά θα είναι προς όφελος των επιβατών».

Η συνδεσιμότητα των αερομεταφορών αποτελεί καταλύτη για την οικονομική ανάπτυξη, την απασχόληση, το εμπόριο και την κινητικότητα στην Ευρώπη. Η συνάφεια είναι βασική, διότι όλες οι περιφέρειες στην Ευρώπη πρέπει να συμπεριληφθούν στην οικονομική επιτυχία της ΕΕ. Αυτό είναι δυνατό μόνο εάν συνδέονται (εξίσου) με δυναμικές αγορές. Αυτό δεν συμβαίνει σήμερα, δεδομένου ότι υπάρχουν απομακρυσμένες περιοχές, που δεν επωφελούνται **πάντα από επαρκείς** συνδέσεις μεταξύ του αεροδρομίου τους και αεροδρομίων μεγάλων αστικών πόλεων της χώρας τους. Η αύξηση της συνδετικότητας επιτρέπει στις τοπικές οικονομίες να αναπτυχθούν προσελκύοντας νέες επιχειρήσεις και δημιουργώντας νέες θέσεις εργασίας. Διευρύνει επίσης την κινητικότητα των πολιτών σε απομακρυσμένες περιοχές της Ευρώπης.

Συχνά είναι δύσκολο να συνδεθούν οι απομακρυσμένες περιφέρειες με το οικονομικό κέντρο γεγονός που οδηγεί σε οικονομικά μειονεκτήματα στις περιοχές αυτές και οικονομική ανισότητα στην Ευρώπη.

Ένα καλό μέσο για την αντιμετώπιση αυτού του προβλήματος είναι η επιβολή υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) που εξασφαλίζει τη διασύνδεση μεταξύ των απομακρυσμένων περιοχών και των αστικών κέντρων της Ευρώπης.

## Συμπεράσματα

Οι αεροπορικές μεταφορές και ο τουρισμός είναι άρρηκτα συνδεδεμένοι μεταξύ τους. Αν και ορισμένα τμήματα του τουρισμού ενδέχεται να μην περιλαμβάνουν αεροπορικές μεταφορές για λόγους που σχετίζονται με μικρές αποστάσεις (π.χ. εσωτερικός τουρισμός και «διαμονή»), προτιμήσεις περιήγησης (π.χ. ταξίδια με πούλμαν, σιδηρόδρομο και πλοίο, συμπεριλαμβανομένων κρουαζιέρων) ή ακόμη και με αρνητική στάση κυρίως λόγω περιβαλλοντικών ανησυχιών, η ίδια η εμφάνιση του μαζικού τουρισμού αναψυχής και των επαγγελματικών ταξιδιών από τη δεκαετία του 1960 έχει συνδεθεί σε μεγάλο βαθμό με την τεχνολογική πρόοδο (δηλαδή την άνοδο των τζετ αεροσκαφών) και τις εξελίξεις της αγοράς (π.χ. απορρύθμιση και απελευθέρωση) στις αεροπορικές μεταφορές. Το 58% των διεθνών τουριστών ταξίδεψε αεροπορικώς το 2018 (δηλαδή στην εποχή πριν από τον COVID-19) έναντι 35% το 1980. Επιπλέον, οι αεροπορικές μεταφορές είχαν άμεση επίδραση στην απασχόληση στον τουρισμό που υπολογίζεται σε 19,6 εκατομμύρια θέσεις εργασίας σε τομείς όπως τα ξενοδοχεία, εστιατόρια και αξιοθέατα επισκεπτών. Όταν ληφθούν επίσης υπόψη τα διάφορα πολλαπλασιαστικά αποτελέσματα, ο συνολικός αντίκτυπος ανήλθε σε 44,8 εκατομμύρια θέσεις εργασίας και 1 τρισεκατομμύριο δολάρια στο παγκόσμιο ΑΕΠ.

Η ζήτηση αεροπορικών μεταφορών είναι σε μεγάλο βαθμό παράγωγης φύσης, δηλαδή, πολύ λίγοι επιβάτες πετούν για λόγους πτήσεων. Οι περισσότεροι πετούν για να πάνε κάπου και να κάνουν κάτι. Με άλλα λόγια, η ζήτηση αεροπορικών μεταφορών εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από χωρικά σταθερές δραστηριότητες που σχετίζονται κυρίως με τον τουρισμό για αναψυχή, επιχειρήσεις, επισκέψεις φίλων και συγγενών και άλλους σκοπούς. Επιπλέον, το αεροπορικό φορτίο διαδραματίζει σημαντικό ρόλο στην αλυσίδα εφοδιασμού και την εφοδιαστική, ειδικά σε ακμάζουσες αλλά και απομακρυσμένες τουριστικές περιοχές. Τόσο οι αεροπορικές μεταφορές όσο και ο τουρισμός είναι έντονα κυκλικές και ιδιαίτερα ευαίσθητες στις αλλαγές στο οικονομικό, κοινωνικό και πολιτικό περιβάλλον. Αλλά όπως και με πολλές άλλες σχέσεις μεταξύ κοινωνικοοικονομικών φαινομένων, αυτή είναι μια πολύπλοκη σχέση που χαρακτηρίζεται επίσης από μη γραμμικότητα και αμφίδρομη αιτιότητα. Στην πραγματικότητα, οι βελτιώσεις στην προσβασιμότητα που προκύπτουν από νέες/πρόσθετες υποδομές αεροδρομίου και η δημιουργία απευθείας αεροπορικών συνδέσεων μπορεί να τονώσουν τον τουρισμό σε έναν προορισμό

μειώνοντας το χρηματικό και το κόστος που σχετίζεται με το χρόνο. Ταυτόχρονα, εάν οι ροές εισερχόμενου τουρισμού σε μια περιφερειακή περιοχή ξεπεράσουν ένα ορισμένο όριο, τότε οι επενδυτές μπορεί να πειστούν να διοχετεύσουν πόρους στις αεροπορικές μεταφορές για να βοηθήσουν τον εν λόγω προορισμό να πραγματοποιήσει το πλήρες δυναμικό ανάπτυξής του. Αυτό που είναι σημαντικό, φυσικά, είναι να διασφαλιστεί ότι αυτός ο αυτοενισχυόμενος μηχανισμός δεν θα καταλήξει να κάνει έναν προορισμό θύμα της δικής του επιτυχίας λόγω κακής διαχείρισης ή/και υπέρβασης της φέρουσας ικανότητάς του.

Ο σύνδεσμος των αεροπορικών μεταφορών και του τουρισμού έχει πολύ σημαντικές επιπτώσεις στην οικονομική, κοινωνική και περιβαλλοντική βιωσιμότητα των προορισμών. Ως εκ τούτου, μια οπτική της κοινωνικής επιστήμης είναι απαραίτητη για την ολοκληρωμένη αντιμετώπιση του θέματος.

## Βιβλιογραφία

Ελληνόγλωσση

Ανδριώτης, Κ. (2005). *Τουριστική Ανάπτυξη & Σχεδιασμός*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.

Βαρβαρέσος, Σ. (2000). *Τουρισμός*. Αθήνα: Εκδόσεις Προπομπός

Βαρβαρέσου, Σ. (2005). *Τουρισμός, έννοιες, μεγέθη, δομές*. Αθήνα: Εκδόσεις Σάκκουλα.

Ζαχαράτος Γ. & Τσάρτας Π. (2008). *Τουριστικός Τομέας*. Αθήνα: Εκδόσεις Προπομπός.

Ηγουμενάκης Ν.Γ., Κραβαρίτης Κ.Ν. & Λύτρας Π.Ν. (1999). *Εισαγωγή στον τουρισμό*. Αθήνα: Εκδόσεις Interbooks.

Η Εφημερίδα (2013). *Τουρισμός και ανάπτυξη (μέρος Α')*. Ανακτήθηκε 20 Ιουνίου 2022 από: <https://www.iefimerida.gr/content/84378/τουρισμός-και-ανάπτυξη-μέρος-α#ixzz204mNY2Q>

Πατσουράτης, Β. (2002). *Η ανταγωνιστικότητα του ελληνικού τουριστικού προϊόντος*. Ινστιτούτο Τουριστικών Ερευνών και Προβλέψεων, Αθήνα.

Παυλόπουλος, Ν. & Μικρούδης, Γ. (2003). *Αεροπορικός θόρυβος και η Οδηγία 2002/49/ΕΚ. 1ο Διεθνές Συνέδριο: Αεροδρόμια, σχεδιασμός και λειτουργία*. Ανακτήθηκε 20 Ιουνίου 2022 από: [http://library.tee.gr/digital/m1901\\_1950/m1935/m1935\\_paulopoulos.pdf](http://library.tee.gr/digital/m1901_1950/m1935/m1935_paulopoulos.pdf)

Προφυλλίδης, Β. (2010). *Αεροπορικές Μεταφορές και Αεροδρόμια*. Αθήνα: Παπασωτηρίου.

Προφυλλίδης, Β. (2016). *Οικονομική των Μεταφορών*. Αθήνα: Παπασωτηρίου.

ΥΠΑ (2022). *Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας*. Ανακτήθηκε 20 Ιουνίου 2022 από: <http://www.ypa.gr/>

Ξενόγλωσση

Adams, W. (2009). *Green Development: Environment and sustainability in a developing world*. London: Routledge.



- Anderson, R. (2005). *Airports Council International Europe*.
- Ashford, N., Stanton, M., Moore, C., Coutu, P., & Beasley, J. (2013). *Airport Operations*. New York: McGraw Hill.
- Culberson, S. (2011). Environmental Impacts of Airports. Στο N. Ashford, S. Mumayiz, & P. Wright, *Airport Engineering: Planning, Design and Development of 21st Century Airports*. New Jersey: John Wiley & Sons, Inc.
- Daley, B. (2010). *Air Transport and the Environment*. Surrey: Ashgate.
- Dodos R. &Kuehnel J. (2010). CSR among Canadian mass tour operators: good awareness but little action. *International Journal of Contemporary Hospitality Management*, 22(2), pp 221-244.
- Graham, A. (2018). *Managing Airports: An international perspective*. Oxon: Routledge.
- ICAO (2021). *Aviation and tourism synergies key drivers for global economic recovery*. Retrieved June 20 2022 from: <https://www.icao.int/Newsroom/Pages/Aviation-and-tourism-synergies-key-drivers-for-global-economic-recovery.aspx>
- IHLG. (2019). *Industry High Level Group-Aviation Benefits-IHLG Report*. Retrieved June 20 2022 from: <https://www.icao.int/sustainability/Pages/IHLG.aspx>
- Pearce, B. (2013). *Profitability and the Air Transport Value Chain*. Switzerland: International Air Transport Association.
- Pender, L.& Baum, T. (2000). Have the frills really left the European airline industry? *International Journal of Tourism Research*, 2(6), pp. 423-436.
- Pilarski, A. (2007). *Why can't we make money in Aviation?* UK: Ashgate.
- Prideaux, B. (2000). The role of the transport system in destination development. *Tourism management*, 21(1), pp. 53-63.
- Schmitt, D., &Gollnick, V. (2016). *Air Transport System*. Wien: Springer.
- Sewill, B. (2003). *The Hidden Cost of Flying*. Retrieved June 20 2022 from: <https://www.airportwatch.org.uk/publications/Hidden%20Cost%20Final.pdf>
- Shaw, S. (2011). *Airline Marketing and Management*. UK: Ashgate.

Upham, P., Thomas, C., Gillingwater, D., & Raper, D. (2003). Environmental capacity and airport operations: current issues and future prospects. *Journal of Air Transport Management*, 9(3), pp. 145-151.

Wells, A. & Young, S. (2004). *Airport Planning and Management*. New York: McGrawHill.