

**ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ & ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ
ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ**

ΘΕΜΑ:

**Η Συμβολή των αερομεταφορών στην Ελλάδα, οικονομική ανάπτυξη,
ιστορία της ανάπτυξης στα αεροπλάνα**

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

ΚΥΡΙΑΖΙΔΗ ΠΑΝΑΓΙΩΤΗ

ΑΜ: (087/13)

Επιβλέπων:

Κασσιανίδης Παναγιώτης

ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ, ΙΟΥΝΙΟΣ 2018

Περίληψη:

Η χρήση των αεροπορικών μεταφορών και η οικονομική δραστηριότητα αλληλεξαρτώνται. Οι αεροπορικές μεταφορές παρέχουν απασχόληση και επιτρέπουν ορισμένες οικονομικές δραστηριότητες που εξαρτώνται από τη διαθεσιμότητα υπηρεσιών αεροπορικών μεταφορών. Η οικονομία, με τη σειρά της, οδηγεί τη ζήτηση για υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών με αποτέλεσμα τη σχέση ανάδρασης μεταξύ των δύο.

Ο στόχος αυτής της εργασίας είναι να συμβάλει στην κατανόηση της σχέσης μεταξύ αεροπορικών μεταφορών και οικονομικής δραστηριότητας. Πιο συγκεκριμένα, η παρούσα εργασία επιδιώκει να αναπτύξει ένα μοντέλο ανατροφοδότησης για να περιγράψει τη σχέση μεταξύ των αεροπορικών μεταφορών και της οικονομικής δραστηριότητας και να εντοπίσει παράγοντες που διεγείρουν ή καταστέλλουν την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών. Για την επίτευξη των στόχων αυτών, η εργασία αυτή χρησιμοποιεί μια διερευνητική ερευνητική μέθοδο που συνδυάζει συνοπτικά δεδομένα ανασκόπησης της βιβλιογραφίας και αναλύσεις μελετών περιπτώσεων.

Η ανάλυση της περιπτώσιολογικής μελέτης σε επίπεδο επιμέρους χώρας γίνεται για να περιγράψει τον αντίκτυπο των αεροπορικών μεταφορών για κάθε μεμονωμένη οικονομία. Αυτά τα ευρήματα βοηθούν στην ανάπτυξη ενός μοντέλου ανατροφοδότησης που περιγράφει τη σχέση μεταξύ των αεροπορικών μεταφορών και της οικονομικής δραστηριότητας.

Συγκεκριμένα, η ανάλυση χρησιμοποιείται για να περιγράψει τον τρόπο με τον οποίο οι ροές αεροπορικών μεταφορών επιβατών και εμπορευμάτων επιτρέπουν στις οικονομίες

ροές αγαθών, υπηρεσιών, γνώσεων, τουρισμού, επενδύσεων, εμβασμάτων και εργασίας και πώς οι ροές των αεροπορικών μεταφορών μπορούν να επηρεάσουν τον παράγοντα.

Στη συνέχεια, το μοντέλο ανατροφοδότησης διευρύνεται για να εκτελέσει ποσοτική ανάλυση της εξέλιξης των επιτρεπτών επιπτώσεων των αεροπορικών μεταφορών σε μια συγκεκριμένη οικονομία.

Οι παράγοντες εντοπίζονται τόσο από την πλευρά προσφοράς αεροπορικών μεταφορών όσο και από πλευράς ζήτησης.

Η ζήτηση για αεροπορικές μεταφορές διαπιστώθηκε ότι επηρεάζεται άμεσα από εξωγενείς διαταραχές της ζήτησης, οικονομική ύφεση, πολιτικές και οικονομικές κυρώσεις και την ανάπτυξη άλλων μέσων μεταφοράς. Η ανάλυση εντοπίζει επίσης τους ακόλουθους παράγοντες μεταβολής που επηρεάζουν έμμεσα τη ζήτηση μεταβάλλοντας τα οικονομικά χαρακτηριστικά της χώρας: οικονομική απελευθέρωση, θεσμικές και πολιτικές μεταρρυθμίσεις, υποστήριξη επενδύσεων στις υποδομές, διακυμάνσεις των συναλλαγματικών ισοτιμιών, πολιτική και μακροοικονομική σταθερότητα, αυξανόμενη καταναλωτική ζήτηση και αλλαγές στις πρακτικές διαχείρισης .

Τα αποτελέσματα αυτής της εργασίας μπορούν να βοηθήσουν στην καθοδήγηση περαιτέρω αναπτυξιακών προσπαθειών, επενδύσεων και πολιτικών αποφάσεων που σχετίζονται με τη χρήση των αεροπορικών μεταφορών, ιδίως στις αναπτυσσόμενες οικονομίες.

Λέξεις κλειδιά: Αερομεταφορές, αεροπλάνα, οικονομία, ιστορία

Abstract:

The use of air transport and economic activity are interdependent. Air transport provides employment and allows certain economic activities that depend on the availability of air transport services. The economy, in turn, leads the demand for air transport services, resulting in a feedback relationship between the two.

The aim of this work is to help understand the relationship between air transport and economic activity. More specifically, this paper seeks to develop a feedback model to describe the relationship between air transport and economic activity and to identify factors that stimulate or suppress the development of air transport. To achieve these goals, this work uses an exploratory research method that combines summary literature review data and case study analyzes.

The analysis of the case study at country level is done to describe the impact of aviation for each individual economy. These findings help to develop a feedback model that describes the relationship between air transport and economic activity.

In particular, the analysis is used to describe how flows of passenger and freight air transport allow the flows of goods, services, knowledge, tourism, investment, remittances and labor flows to the economies and how air traffic flows can affect the factor.

The feedback model is then expanded to perform a quantitative analysis of the evolution of the perceived impacts of air transport on a particular economy.

The factors are identified both on the supply side and on the demand side.

Demand for air transport was found to be directly affected by external demand shocks, economic recession, political and economic sanctions, and the development of other modes of transport. The analysis also identifies the following factors of change that indirectly affect demand by changing the economic characteristics of the country: economic liberalization, institutional and political reforms, support for infrastructure investment, exchange rate fluctuations, political and macroeconomic stability, growing consumer demand and changes in practices management.

The results of this work can help guide further development efforts, investments and policy decisions related to the use of air transport, especially in developing economies.

Keywords: Air transport, airplanes, economy, history

Πίνακας περιεχομένων

Περίληψη:	i
Abstract:	iii
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 ^ο : Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	1
1.1. Εισαγωγή.....	1
1.2 Το Όνειρο της Πτήσης	2
1.3 Προσέγγιση βασισμένη στην επιστήμη της Φυσικής.....	3
1.4 Η τεχνική προσέγγιση	6
1.5 Η αρχή της πολιτικής αεροπορικής μεταφοράς	11
1.6 Η εποχή των τζετ.....	17
1.7 Ανάπτυξη της λειτουργίας των πολιτικών μεταφορών (Αερογραμμές και Αεροδρόμια).....	19
1.7.1 Αερογραμμές.....	19
1.7.2 Ανάπτυξη των αεροδρομίων	21
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 ^ο : ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	23
2.1 Πρώιμες επιχειρηματικές και οικονομικές πρακτικές στον τομέα των ταξιδιών.....	23
2.2 Τα μεσοπολεμικά χρόνια.....	27
2.3 Μεταπολεμικές πρακτικές.....	31
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3 ^ο : ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ - ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: ΕΠΙΠΤΩΣΕΙΣ, ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ, ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ	34
3.1 Κατηγοριοποίηση αεροδρομίων.....	34
3.2 Σχέση μεταξύ του αεροδρομίου και της περιφέρειας.....	37
3.3 Οικονομική συμμετοχή των αερολιμένων	42
3.3.1 Καταλυτική επίπτωση των αερολιμένων	45
3.3.2 Οδήγηση των αεροδρομίων στην τουριστική ανάπτυξη.....	47
3.4 Κοινωνική συμμετοχή των αερολιμένων	49
3.5 Περιβαλλοντολογικές επιπτώσεις των αερομεταφορών	52
3.6 Οι αερομεταφορές στον ελλαδικό χώρο.....	54
3.7 Υποστηρικτικές πολιτικές.....	57
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4 ^ο : Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ ..	61
4.1 Τα Περιφερειακά Αεροδρόμια στον τομέα της Αεροπορίας	61
4.2 Οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους.....	64
4.3 Ιδιωτικοποίηση των αερολιμένων και των αερομεταφορών.....	69
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5 ^ο : ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ.....	72
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	75

Ελληνόγλωσση βιβλιογραφία και άρθρα	75
Ξενόγλωσση βιβλιογραφία και άρθρα	76
Πηγές από το διαδίκτυο και online άρθρα	80

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο: Η ΙΣΤΟΡΙΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

1.1. Εισαγωγή

Η ιστορική εξέλιξη των αεροπορικών μεταφορών ξεκινά με μια σύντομη ανασκόπηση των μύθων και των θρύλων, με το όνειρο της πτήσης, που είναι τόσο παλιοί όσο και η ανθρωπότητα. Το επόμενο μέρος καλύπτει τη φυσική προσέγγιση της πτήσης, ξεκινώντας από το Da Vinci και τα σχέδια του που φέρουν οχήματα, μέσω του αερόστατου θερμού αέρα του Montgolfier, του Sir George Cayley και των αρχών του πτήσης. Το μέρος σχετικά με την τεχνική προσέγγιση καλύπτει εν συντομία τις διάφορες προσπάθειες του Clement Ader, Otto Lilienthal μέχρι τους αδελφούς Wright, οι οποίοι τελικά το 1903 κατάφεραν να πετάξουν με ένα όχημα βαρύτερο από τον αέρα. Ακολουθεί την έναρξη των εμπορικών αεροπορικών μεταφορών στην Ευρώπη και τις ΗΠΑ μεταξύ των δύο παγκόσμιων πολέμων. Στη δεκαετία του 1950, η ηλικία αεριωθούμενων αεροσκαφών στις πολιτικές αερομεταφορές ξεκίνησε με καταστροφή του Comet, αλλά όλα τα μαθήματα από αυτά τα αεροπορικά ατυχήματα βοήθησαν άλλες εταιρείες να ξεκινήσουν με επιτυχία αυτά τα νέα αεροσκάφη πολιτικού αεροσκάφους που εξακολουθούν να πετούν σήμερα. Οι παράμετροι σχεδιασμού του αεροσκάφους για την ταχύτητα, την εμβέλεια, το μέγεθος και την αποδοτικότητα των καυσίμων και την εξέλιξή τους τον περασμένο αιώνα απευθύνονται σύντομα για να εξαχθούν τα πρότυπα και η ωριμότητα του σημερινού συστήματος αεροπορικών μεταφορών.

1.2 Το Όνειρο της Πτήσης

Το όνειρο της πτήσης είναι τόσο παλιό όσο και η ανθρωπότητα. Σε όλους τους πολιτισμούς (παλιούς και νέους όπως οι Έλληνες, οι Κινέζοι, οι Ρωμαίοι, οι Ίνκας, οι Κέλτες και άλλοι) οι Θεοί έχουν ορισμένες δυνατότητες να πετάζουν και να περάσουν εύκολα μεταξύ της γης και του ουρανού. Κάποιοι θαρραλέοι άνθρωποι προσπάθησαν να αντιγράψουν αυτή την ικανότητα παρακολουθώντας εντατικά την πτήση των πτηνών και προσαρμόζοντας ορισμένους μηχανισμούς από αυτούς. Η ελληνική μυθολογία μιλάει για τον ιδιοφυή Δαίδαλο, ο οποίος ήταν τότε ένας εξαιρετικός καλλιτέχνης και πρωτοπόρος. Καθώς ο βασιλιάς της Κρήτης, ο Μίνωας ήθελε να διατηρήσει τις δυνατότητές του ως αρχιτέκτονα μόνο για το δικό του κέρδος, ο Δαίδαλος αποφάσισε να δραπετεύσει κατασκευάζοντας και κατασκευάζοντας ένα ιπτάμενο όχημα, το οποίο αποτελείται από φτερά "στερεωμένα με νήμα και κερί, με μια κάμψη ακριβώς όπως τα πουλιά".

Στην Κίνα, οι χαρταετοί κατασκευάστηκαν και έπαιξαν επίσης κάποιο μυστικιστικό ρόλο ως στοιχείο μεταξύ του ουρανού και της γης. Αλλά οι λεπτομέρειες για τις τεχνικές προσπάθειες και τα επιτεύγματά τους δεν είναι τόσο καλά τεκμηριωμένες.

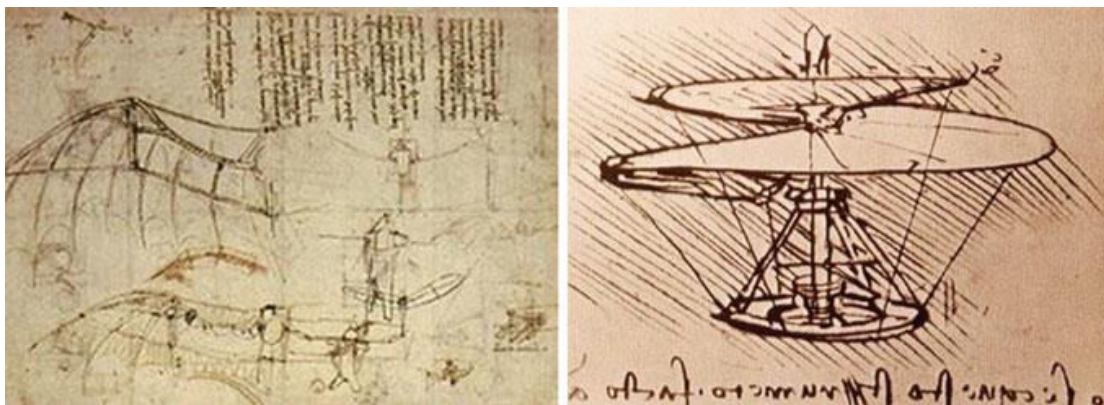
Η χριστιανική θρησκεία μας γνωρίζει επίσης και κάποια όντα με ιπτάμενες ικανότητες, αγγέλους και δαίμονες, που μπορούν - με τη βοήθεια φτερών - να ταξιδεύουν μεταξύ ουρανού και γης και υποκόσμου / κόλασης. Αυτές οι ιδέες και οι θρύλοι της πτήσης είναι μέρος των πολιτιστικών ή θρησκευτικών συνηθειών μας κατά τους αιώνες.

Πίσω από τη φαντασία της πτήσης, που μπορεί να βρεθεί σε όλους τους παλιούς πολιτισμούς, υπάρχουν και τα βασικά συναισθηματικά στοιχεία της ανθρωπότητας για την ελευθερία και την κινητικότητα. Η ικανότητά του ανθρώπου να πετάξει σαν ένα πουλί σημαίνει για αυτόν να ξεφύγει από την περιοχή του και να ανακαλύψει νέους τόπους, νησιά, έναν καλύτερο κόσμο, και τέλος τον παράδεισο.

Αλλά η πραγματοποίηση των επιτυχών πτήσεων δεν έχει αναφερθεί μέχρι την αρχή της "Αναγέννησης" και αμέσως το όνομα του διάσημου καλλιτέχνη Leonardo da Vinci ξεκινά να κάνει τις εμφανίσεις του στο μηχανολογικό-τεχνικό παρασκήνιο.

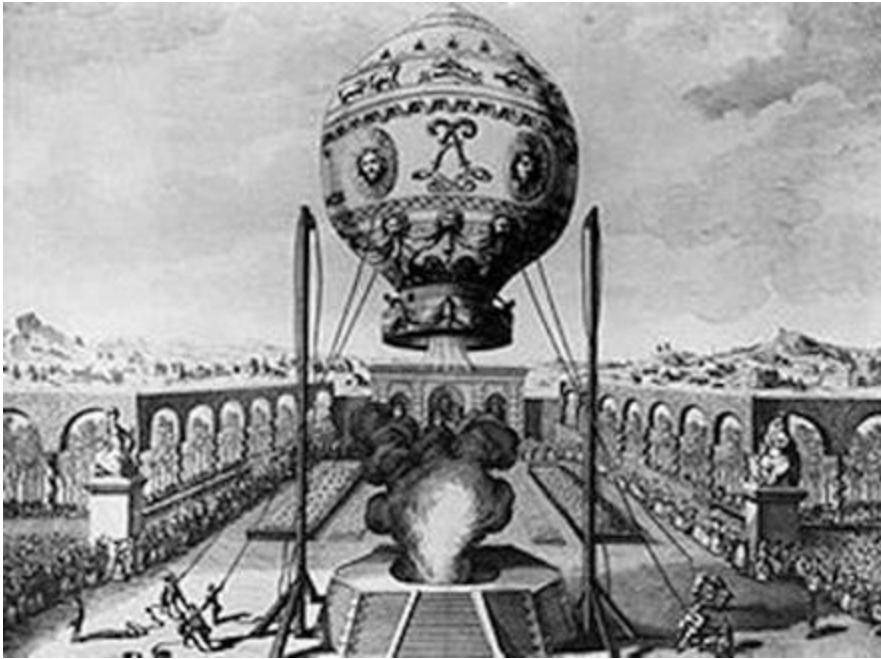
1.3 Προσέγγιση βασισμένη στην επιστήμη της Φυσικής

Ο Leonardo έχει δηλώσει ότι «τα ανθρώπινα όντα θα μπορούσαν να αναχωρήσουν στον αέρα με τη βοήθεια μηχανών με μεγάλες πτέρυγες, οι οποίες έπρεπε να σχεδιαστούν για να ξεπεράσουν την αντίσταση του αέρα». Πολλά σχέδια δείχνουν διαφορετικές αρχές των ιπτάμενων οχημάτων του: μερικά δείχνουν έναν άνθρωπο, που βρίσκεται οριζόντια στη συσκευή του και τα χέρια και τα πόδια στερεώνονται ή ελέγχουν μερικά καλώδια ή ράβδους. Άλλοι δείχνουν ένα άτομο που ελέγχει έναν μηχανισμό πτύχωσης για να μετακινήσει τα πτερύγια πάνω και κάτω. Άλλοι δείχνουν ένα είδος βίδας, το οποίο μπορεί να περιστραφεί από μια κίνηση νήματος και το οποίο θα ανυψωθεί κατακόρυφα όταν επιταχυνθεί επαρκώς.



Επίσης, υπάρχει ένα σύστημα αλεξίπτωτου στο αρχείο του. Έτσι, στα σχέδια του προβλήθηκαν πολλές διαφορετικές αρχές πτήσης και φαίνεται ότι είχε κατασκευάσει επίσης πολλά μοντέλα για να δοκιμάσει τις αρχές του.

Το επόμενο βήμα μπορεί να το δει κανείς με τους αδελφούς Montgolfier, οι οποίοι κατά τύχη ανέπτυξαν το μπαλόνι θερμού αέρα. Είχαν κατασκευάσει ένα μπαλόνι και μέσω αυτού κατάφεραν να ανακαλύψουν την αρχή των αερόστατων θερμού αέρα. Η πτήση του αερόστατου τους που έγινε μπροστά στον βασιλιά των Βερσαλλιών το 1783 αναφέρεται ως μια παράσταση για όλες τις αισθήσεις προσφέροντας ένα τεράστιο θέαμα, έχοντας προβάλει τους τρεις πρώτους επιβάτες να σηκώνονται, έναν κόκορα, ένα πρόβατο και ένα σκυλί.



Η αρχή των αερόστατων θερμού αέρα θεωρήθηκε αμέσως ως μια πολύ καλή ευκαιρία για να χρησιμοποιηθεί στις στρατιωτικές υπηρεσίες. Αλλά το μειονέκτημα που έγινε επίσης σύντομα εμφανές ήταν ότι το μπαλόνι δεν ήταν ελεγχόμενο. Το αερόστατο ακολουθούσε τον άνεμο χωρίς τη δυνατότητα να ορίσει μια συγκεκριμένη κατεύθυνση πτήσης. Έτσι το ενδιαφέρον για τα αερόστατα εξαφανίστηκε γρήγορα.

Χρειάστηκαν πολλά ακόμα χρόνια, πριν ο Sir George Cayley (1773-1857) καθορίσει και αναπτύξει κάποιες στοιχειώδεις αρχές ουσιαστικά σημαντικές για τη μελλοντική επιτυχία των πτητικών οχημάτων

Υπολόγισε τις αρχές της πτήσης στην διατριβή του "Η τέχνη της πτήσης ή της αεροναυτιλίας".

- ✚ Διαχωρισμός των δυνάμεων που ασκούν την πτέρυγα στον ανεγκυστήρα και την οπισθέλκουσα (κάθετη ανύψωση και οριζόντια δύναμη έλξης)
- ✚ Σταθερότητα και έλεγχος ως βασικές αρχές για ένα ιπτάμενο όχημα
- ✚ Ανυψώστε για να αντισταθμίσετε τη μάζα που οδηγεί σε δομές ελαφρού βάρους
- ✚ Ανεξάρτητη ώθηση για την αντιστάθμιση της αεροδυναμικής οπισθέλκουσας

Κατασκεύασε πολλά μοντέλα, τα οποία απέδειξαν με επιτυχία αυτές τις θεωρητικές αρχές. Ορισμένοι ιστορικοί βλέπουν στον Cayley τον πατέρα του σύγχρονου

αεροσκάφους. Αλλά πρέπει να δηλωθεί, είχε κατασκευάσει μόνο μοντέλα και δεν είχε ακόμα την τελική ιδέα για τη σωστή δύναμη προώθησης.

Στην αρχή του δέκατου ένατου αιώνα διαπιστώσαμε πολλές προσπάθειες να προχωρήσουμε στην ανάπτυξη της ατμομηχανής ως σύστημα προώθησης, αλλά απέτυχαν όλες οι προσπάθειες να χρησιμοποιηθούν ατμομηχανές για τα ιπτάμενα οχήματα. Αυτή ήταν μια ψευδή κατεύθυνση χωρίς επιτυχημένες διατάξεις σχεδίασης.

Η φυσική επιστημονική κοινότητα, κοιτάζοντας και σχολιάζοντας τις προσπάθειες για την ανθρώπινη πτήση, δεν τα κατάφερε να φανεί χρήσιμη. Η σαφής δήλωσή τους ήταν ότι θα ήταν φυσικά αδύνατο να έχουμε ιπτάμενους οργανισμούς / οχήματα, που είναι μεγαλύτεροι από τους αετούς και τις όρνιθες. Ο γερμανός φυσικός Hermann Helmholtz δήλωσε το 1873:

... στην ανάπτυξη των μεγάλων πτηνών, όπως οι γύπες, η φύση βρήκε τα όρια της, όπου με τους τρόπους λειτουργίας των μυών και τις συνθήκες διατροφής έχουν επιτύχει το μέγιστο μέγεθος, ώστε να έχουν τη δυνατότητα να παραμένουν στον αέρα αρκετή ώρα δίχως να κινούν τα φτερά τους. Κάτω από αυτές τις συνθήκες είναι σπάνια πιθανό ότι ένας άνθρωπος - ακόμη και με τους πιο εξελιγμένους μηχανισμούς των πτερυγίων - μπορεί να είναι σε θέση να σηκώσει τη σωματική του μάζα και να τον κρατήσει εκεί με τη χρήση της δύναμης των μυών του...

Επομένως, δεν μπορεί να αναμένεται καμία ελπίδα και ενθάρρυνση από την επιστημονική κοινότητα την εποχή εκείνη.

Παρ'όλα αυτά υπήρχαν ακόμα συνεχείς προσπάθειες και πολύ πάθος για την ανάπτυξη ενός πραγματικού ιπτάμενου οχήματος, το οποίο θα ήταν ελεγχόμενο. Η απαίτηση από τους αυτοκράτορες, τους βασιλιάδες και τους ηγεμόνες του κόσμου για ένα τέτοιο όχημα για στρατιωτικούς και επιτηρητικούς σκοπούς εξακολουθούσε να είναι προφανής, παρέχοντας - όπως θα λέγαμε σήμερα - «ζήτηση της αγοράς».

1.4 Η τεχνική προσέγγιση

Στο δεύτερο μισό του δέκατου ένατου αιώνα, έγιναν πολλές προσπάθειες για να ξεπεραστούν όλες οι απαισιόδοξες απόψεις των επιστημόνων σχετικά με το "όνειρο της πτήσης". Μπορούμε να δούμε δύο διαφορετικές και ανταγωνιστικές φιλοσοφίες τον δέκατο ένατο αιώνα: Πετώντας σύμφωνα με την αρχή "Ελαφρύτερο από τον αέρα" και πετώντας ακολουθώντας την αρχή "Βαρύτερο από τον αέρα".

Η ιδέα που φέρει "Ελαφρύτερο από τον αέρα" έληξε στην ανάπτυξη αερόπλοιων, τα οποία είχαν μια μονάδα προώθησης και μπορούσαν εύκολο να ελεγχθούν. Αυτή η αρχή ήταν δοκιμασμένη πρώτα από τους αδελφούς Montgolfier και κορυφώθηκε αργότερα στην ανάπτυξη μεγάλων αεραγωγών από τον Graf Zeppelin. Οι Zeppelins του τελικά κατάφεραν να διασχίσουν τον Ατλαντικό μεταξύ 1931 και 1937 με εντυπωσιακό φορτίο επιβατών (~ 50 ατόμων). Ωστόσο, με την καταστροφή του Zeppelin ZL 129 στις 7 Μαΐου 1937 στο Lakehurst, η εμπορική μεταφορά με αερόπλοια αυτού του τύπου έληξε αμέσως.

Η αρχή της πτήσης "Βαρύτερο από τον αέρα" θεωρήθηκε πιο προβληματική. Η επιστημονική κοινότητα χαρακτήρισε την αρχή αυτή ως αδύνατη για την ανθρωπότητα και δεν παρείχε υποστήριξη και βοήθεια. Όλοι οι άνθρωποι, οι οποίοι εξακολουθούσαν να είναι πεπεισμένοι ότι ήταν δυνατή η πτήση με μηχανές "βαρύτερες από τον αέρα", θεωρούνταν «ανόητοι» και απελπισμένοι ουτοπιστές. Οι ενθουσιώδες που εργάζονταν στην έννοια του "βαρύτερου από τον αέρα" ακολούθησαν δύο διαφορετικές αρχές:

- ✚ Η πρώτη αφορούσε ένα είδος πτερυγίου που μοιάζει με αυτό που χρησιμοποιούσαν τα πουλιά για την πτήση.
- ✚ Η δεύτερη αφορούσε μια σταθερή πτέρυγα αλλά με πολύ ισχυρή κινητήρια δύναμη για την επιτάχυνση του οχήματος.

Κάποια ενθάρρυνση παρατηρήθηκε, όταν εμφανίστηκαν οι μεγάλοι ατμοκινητήρες, που αναπτύχθηκαν για το σιδηρόδρομο και τα μεγάλα ατμόπλοια. Αλλά οι ατμομηχανές ήταν πολύ βαριές για να χρησιμοποιηθούν στο ιπτάμενο όχημα.

Στη Γαλλία, πρέπει να αναφερθούν οι δύο μηχανικοί, οι οποίοι συνέβαλαν σημαντικά στην ανάπτυξη ιπτάμενων μηχανών με σταθερά πτερύγια, ο Alphonse Renaud και ο Clement Ader. Το 1876, ο Renaud κατοχύρωσε ένα σχέδιο για ένα μεγάλο αμφίβιο αεροσκάφος με καινοτόμα χαρακτηριστικά, όπως αναδιπλούμενους τροχούς, ένα κλειστό θάλαμο, ένα μοχλό ελέγχου τόσο για τα πηδάλια όσο και για τους ανελκυστήρες και δίδυμους έλικες που οδηγούνται από έναν κινητήρα που κρύβεται στην άτρακτο . Ο σχεδιασμός ήταν εκπληκτικά πρωτοπόρος, αλλά δεν υπήρχε κινητήρας που να ήταν αρκετά ελαφρύς ώστε να μπορέσει να κάνει ένα τέτοιο αεροπλάνο να πετάξει.

Ο ClémentAder (1841-1926) επικεντρώθηκε στο πρόβλημα των «βαρύτερων από τον αέρα» ιπτάμενων μηχανών και το 1890 έχτισε ένα ατμοκίνητο, μονοπλάνο με φτερά παρόμοια με αυτά της νυχτερίδας, το οποίο ονόμασε “Eole”. Αναφέρεται μάλιστα ότι κατάφερε να πετάξει σε απόσταση 50 μ. Η ατμομηχανή που χρησιμοποιούσε ήταν ακατάλληλη για συνεχή και ελεγχόμενη πτήση, ένα πρόβλημα που θα μπορούσε να λυθεί με τη χρήση ενός βενζινοκινητήρα. Μεταξύ 1894 και 1897 ο ClémentAder δημιούργησε μια μεγαλύτερη μηχανή που έμοιαζε με το “Eole” και την ονόμασε “Avion”. Οι εργασίες διακόπηκαν έπειτα από ένα ατύχημα το 1897 και δεν συνεχίστηκαν λόγω έλλειψης οικονομικών πόρων.

Κατά την περίοδο μεταξύ του 1850 και του 1900, πραγματοποιήθηκαν πολλές σημαντικές εξελίξεις, όχι μόνο στη Γαλλία αλλά και σε όλο τον κόσμο, στη Βραζιλία, την Αυστραλία, το Ηνωμένο Βασίλειο και τις ΗΠΑ.

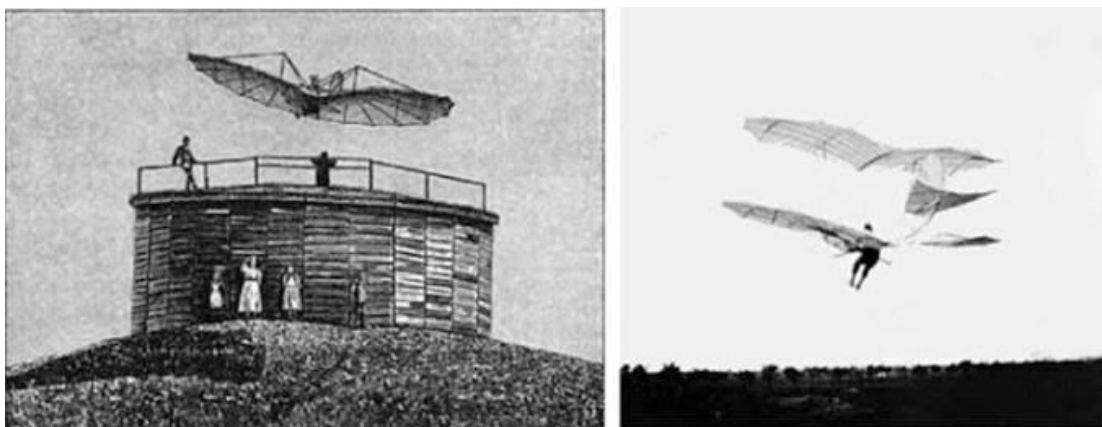
Μια σημαντική ανακάλυψη ξεκίνησε με τον Otto Lilienthal. Αυτός και ο αδελφός του ο Γκούσταβ ήταν γοητευμένοι από τους πελαργούς. Ανακάλυψαν λοιπόν καθώς τους παρατηρούσαν ότι νεαροί πελαργοί - όταν προσπαθούσαν να απογειωθούν - άρχιζαν πάντοτε την πτήση τους κόντρα στον άνεμο, ένα πολύ σημαντικό διδακτικό μάθημα το οποίο εξακολουθούμε να χρησιμοποιούμε σήμερα στις αεροπορικές επιχειρήσεις.

Ο Otto Lilienthal ανακάλυψε τη σημασία της ταχύτητας προς τα εμπρός, που είναι παρόμοια απαραίτητη από τον μηχανισμό πτερυγισμού των πουλιών. Ανέπτυξε μια κυκλική περιστρεφόμενη συσκευή που ονομάζεται "Rundlauf", όπου δοκίμαζε τα σχήματα των φτερών, πρώτες επίπεδες πλάκες που χρησιμοποιήθηκαν σε αεροσκάφη

και να αντιγράφει τα προφίλ των φτερών των πελαργών, αυτό τον οδήγησε στο να κατασκευάσει ένα ολοκληρωμένο σύστημα φτερών για αεροσκάφη.

Ολόκληρη η συστηματική του προσέγγιση και η έρευνα σχετικά με τα προφίλ πτέρυγας δημοσιεύθηκε τελικά από αυτόν σε ένα βιβλίο το 1989 με τίτλο "Der Vogelflug als Grundlageder Fliegekunst". Είναι η πρώτη φορά που ένας εφευρέτης δημοσίευσε ανοιχτά τις δικές του γνώσεις, η οποία χρηματοδοτήθηκε ιδιωτικά και συνεπώς βοήθησε άλλους εφευρέτες και ανταγωνιστές στον αγώνα για την πρώτη επιτυχημένη πτήση.

Το 1890, ο Otto Lilienthal άρχισε να αναπτύσσει το πρώτο του "ολισθαίνον όχημα", με φτερά με καμπύλες. Οι πρακτικές δοκιμές ολίσθησης ξεκίνησαν το 1891 από ένα λόφο κοντά στο Βερολίνο.



Ευτυχώς, ο Otto Lilienthal ήταν ένας επιτυχημένος μηχανικός και επιχειρηματίας, ο οποίος κέρδισε πολλά χρήματα με τη δική του εταιρία παραγωγής καυστήρων και μηχανημάτων θέρμανσης και μπορούσε να χρηματοδοτήσει όλες τις προσωπικές του πτήσεις, την τεχνική έρευνα και τις αναγκαίες δοκιμές από τον εαυτό του. Δεν υπήρχε εκείνη την εποχή διαθέσιμο στρατιωτικό ή ερευνητικό πρόγραμμα για να ζητήσει να χρηματοδοτηθεί.

Συνολικά, ο Lilienthal ανέπτυξε 18 διαφορετικά ολισθαίνοντα οχήματα και πραγματοποίησε περίπου 300 πτήσεις, η μεγαλύτερη πτήση ήταν μεγαλύτερη από 250 μέτρα. Προσπάθησε επίσης να ενσωματώσει έναν ελαφρύ κινητήρα, αλλά ο σωστός κινητήρας δεν υπήρχε γι 'αυτόν. Ο ξαφνικός του θάνατος μετά από ένα αεροπορικό ατύχημα σταμάτησε την μέχρι εκείνη τη στιγμή αξιόλογη δουλειά του. Όμως, όλες οι

γνώσεις και οι συζητήσεις του με σημαντικούς ανθρώπους όπως ο Langley, ο Joukowski και πολλοί άλλοι, ενέπνευσαν άλλους εφευρέτες όπως τον Ader και τους αδελφούς Wright να συνεχίσουν και να χρησιμοποιήσουν την θεωρία που ανέπτυξε ο Otto Lilienthal. Σημαντικό να αναφέρουμε επίσης είναι ότι ο Otto Lilienthal ήταν ο πρώτος πραγματικός πιλότος των ολισθαίνων οχημάτων.

Με τον ανοιχτό χαρακτήρα του να δημοσιεύει και να γνωστοποιεί την εμπειρία του, με τον ρόλο του πιλότου ενός ολισθαίνοντος οχήματος και με τον ενθουσιασμό του, να χρηματοδοτεί όλες τις ερευνητικές και δοκιμαστικές του προσπάθειες, ο Otto Lilienthal μπορεί να θεωρηθεί ως ένας από τους κεντρικούς μηχανικούς, που ανέπτυξαν την επιστήμη των αερομεταφορών.

Επιτυχημένοι ήταν τότε οι αδελφοί Wright στη Βιρτζίνια, οι οποίοι κατάφεραν να αναπτύξουν ένα ιπτάμενο όχημα ικανό να απογειωθεί και να προσγειωθεί με πιλότο επί του σκάφους.

Οι αδελφοί του Wright, ο Ορβίλ (1871-1948) και ο Wilbur (1867-1912), ήταν δύο Αμερικανοί που εφήυραν και δημιούργησαν το πρώτο επιτυχημένο αεροπλάνο στον κόσμο κάνοντας την πρώτη ελεγχόμενη, ισχυρή και βιώσιμη πτήση βασισμένη στη θεωρία «βαρύτερα από τον αέρα», την 17 Δεκεμβρίου του 1903. Στα δύο επόμενα χρόνια, τα αδέλφια ανέπτυξαν την πτήση του πρώτου πρακτικού αεροσκάφους σταθερής πτέρυγας.

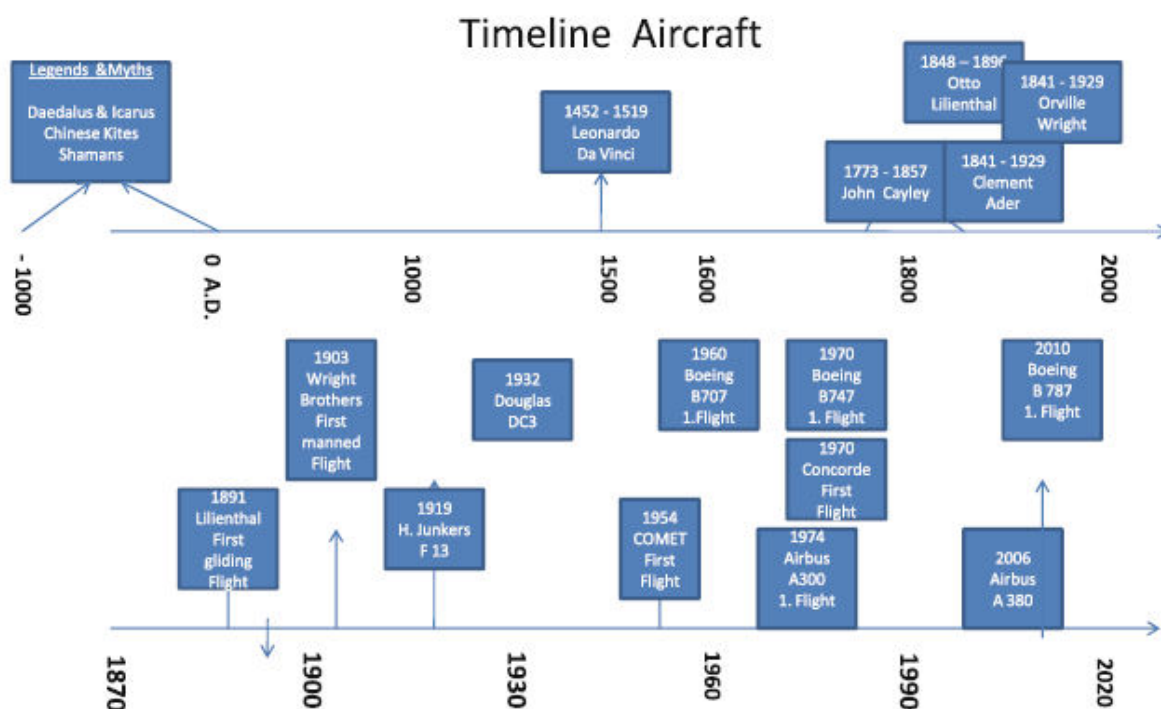


Η θεμελιώδης εξελικτική αρχή των αδελφών ήταν η περαιτέρω ανάπτυξη του ελέγχου των τριών αξόνων, που θα επέτρεπε στον πιλότο να κατευθύνει αποτελεσματικά το αεροσκάφος και να διατηρεί την ισορροπία του.

Με την είδηση, ότι οι αδελφοί Ράιτ είχαν αποδείξει την πρώτη αυτόνομη πτήση με μια μηχανή βαρύτερη από τον αέρα, μια νέα ώθηση δόθηκε σε όλους τους λάτρεις των αεροσκαφών σε όλες τις χώρες.

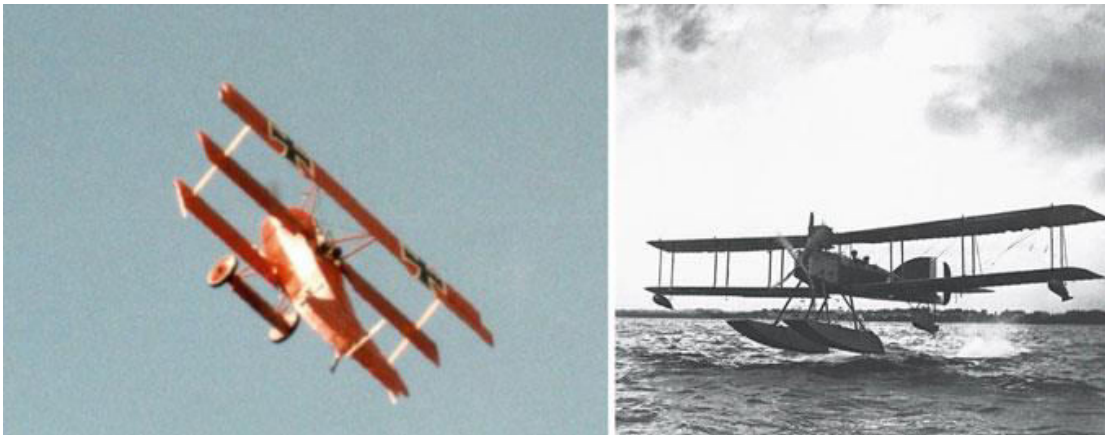
Το 1909, ο Louis Bleriot, ένας Γάλλος αεροπόρος, έκανε την πρώτη διέλευση του αεροπλάνου του διασχίζοντας τη Μάγλη.

Μέσα στα επόμενα 10 χρόνια, αναπτύχθηκαν πολλά καινούργια μηχανήματα ιπτάμενων μηχανών, πολύ διαφορετικές έννοιες, διαφορετικές διαμορφώσεις ουράς, πολλαπλές πτέρυγες, διαφορετικοί κινητήρες πρόωσης και ενσωματωμένες μηχανές. Επίσης, οι εθνικοί φορείς / κυβερνήσεις άρχισαν να ενδιαφέρονται για αυτά τα ιπτάμενα οχήματα. Ξεκίνησε η εθνική έρευνα και εμφανίστηκαν εθνικοί στρατιωτικοί χορηγοί στη σκηνή.



Κατά τη διάρκεια του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου (1914-1918), αναφέρεται ότι έχουν κατασκευαστεί και έχουν χρησιμοποιηθεί πάνω από 80.000 ιπτάμενα οχήματα. Ωστόσο, συμφωνήθηκε και από όλους τους ειδικούς ότι τα ιπτάμενα οχήματα δεν αποτέλεσαν αποφασιστικό στοιχείο κατά τη διάρκεια αυτού του πολέμου παρά την τεράστια αυτή επένδυση σε αεροσκάφη και παρά την μεγάλη πρόοδο μέσα σε 15 χρόνια από την πρώτη πτήση το 1903 έως το τέλος του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου.

Το 1918, το μεγαλύτερο αεροσκάφος βομβαρδισμών του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου (βομβιστής Gotha και βομβαρδιστής Handley Page) είχε μάζα απογείωσης άνω των 5 τόνων.



1.5 Η αρχή της πολιτικής αεροπορικής μεταφοράς

Οι πολιτικές αεροπορικές μεταφορές ξεκίνησαν μετά τον πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο παράλληλα σε διαφορετικούς τομείς. Το Junkers F 13 ήταν το πρώτο παγκοσμίως μεταφορικό αεροσκάφος, φτιαγμένο εξολοκλήρου από μέταλλο, στον κόσμο, το οποίο αναπτύχθηκε στη Γερμανία από τον Hugo Junkers στο τέλος του Πρώτου Παγκόσμιου Πολέμου. Πρόκειται για ένα προηγμένο μονοπλάνο με πτέρυγα προβόλου, το οποίο θα μπορούσε να φιλοξενήσει τέσσερις επιβάτες.



Το Junkers F13 αποτελεί την πρώτη προσπάθεια να αξιοποιηθεί η εμπειρία όλων των στρατιωτικών οχημάτων και να αναπτυχθεί από αυτή μια εμπορική μηχανή που σκοπό θα έχει τη γενικότερη μεταφορά πληθυσμού. Ο Hugo Junkers, ο δημιουργός του F13, είχε το όραμα να χρησιμοποιηθεί το αεροσκάφος του ως μέσο μεταφοράς.

Παραδόξως, το F 13 έχει όλα τα τυπικά χαρακτηριστικά των σημερινών αεροσκαφών. Έχει ήδη μια ενιαία πτέρυγα προβόλου, μια κλασική ουρά, δύο κινητήρες με έλικες και μια λογική καμπίνα ατράκτου. Έτσι, μόλις 16 χρόνια μετά την πρώτη πτήση από τους αδελφούς Wright, έχει ήδη αναπτυχθεί σχεδόν τέλεια διαμόρφωση για τις αεροπορικές μεταφορές με όλα τα χαρακτηριστικά ενός αεροσκάφους μεταφοράς, όπως τα γνωρίζουμε σήμερα:

- ✚ μια ανεμπόδιστη καμπίνα
- ✚ ένα μπροστινό πιλοτήριο
- ✚ μια άτρακτο για να φιλοξενήσει το ωφέλιμο φορτίο (δεν έχει ακόμη υποστεί πίεση)
- ✚ ένα κλασικό tailplane για έλεγχο και σταθερότητα
- ✚ ένας κινητήρας τοποθετημένος μπροστά από την άτρακτο (οι κανόνες πιστοποίησης δεν είχαν ακόμη επινοηθεί)

Το F13 ήταν ελάχιστα επιτυχημένο, καθώς η αγορά δεν ήταν ακόμη έτοιμη και η αποδοχή και η υποδομή για τις αεροπορικές μεταφορές έπρεπε ακόμη να αναπτυχθούν. Ωστόσο, χτίστηκαν 360 μονάδες από το F13. Άλλοι κατασκευαστές αεροσκαφών όπως ο Anthony Fokker άρχισαν επίσης να αναπτύσσουν εμπορικά αεροσκάφη, αλλά δεν ήταν πολύ επιτυχημένοι.

Η πραγματική ώθηση για τις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές δεν έχει ακόμη ξεκινήσει. Η αξιοπιστία και η ασφάλεια ήταν ακόμη ένα πολύ δύσκολο θέμα και δεν είναι ακόμη ικανοποιητική λύση. Η υποδομή με αεροδρόμια που βρίσκονται σε καλή θέση πάνω από τις ηπείρους δεν ήταν διαθέσιμη. Οι επιβάτες δεν πίστευαν πραγματικά στην αξιοπιστία των αεροσκαφών και η ζήτηση από το κοινό για εμπορικές αεροπορικές μεταφορές δεν ήταν αρκετά δυνατή. Οι στατιστικές δείχνουν ότι οι πιλότοι γενικά σε αυτή τη χρονική περίοδο είχαν κατά μέσο όρο, εμπειρία πτήσης, μικρότερη των 10 ετών.

Στον κόσμο και συγκεκριμένα στις ΗΠΑ, το αεροσκάφος χρησιμοποιήθηκε κυρίως για τη μεταφορά ταχυδρομικών δεμάτων. Μια μεγάλη ώθηση στις αεροπορικές μεταφορές άρχισε το 1925 στις ΗΠΑ, όταν η κυβέρνηση απέσυρε το αερο-ταχυδρομείο και ανέθεσε σε ιδιωτικούς ανταγωνιστές της μεταφορές αυτού του τύπου για να μειώσει το κόστος. Αυτή ήταν μια πρώτη ώθηση για να μειωθεί ο χρόνος ταξιδιού του ταχυδρομείου.

Το επόμενο βήμα ακολούθησε το 1926, με το αμερικανικό "Air Commerce Act", το οποίο έθεσε στην αεροναυτιλία, την αδειοδότηση πιλότων και αεροσκαφών καθώς και τη διερεύνηση ατυχημάτων υπό κυβερνητικό έλεγχο. Αυτό ήταν το πρώτο βήμα στην δημιουργία ενός "συστήματος ασφαλείας".

Τα αεροσκάφη δεν είχαν ακόμη αρκετό εύρος για να ταξιδέψουν μεταξύ Ευρώπης και ΗΠΑ. Ο Charles A. Lindbergh άνοιξε τη νέα διατλαντική περιοχή με την άμεση ατομική του πτήση το 1927 από τη Νέα Υόρκη στο Παρίσι. Αυτή η θεαματική πτήση είχε μεγάλο δημόσιο ενδιαφέρον και βοήθησε στην ανάδειξη των νέων δυνατοτήτων των σύγχρονων αεροσκαφών και στο να κάνει τις πτήσεις πιο δημοφιλείς σε όλους τους ανθρώπους.

Ο Αυστραλός Charles Kingsford Smith ήταν ο πρώτος που πέταξε στον Ειρηνικό Ωκεανό. Το πλήρωμά του έφυγε από το Όκλαντ της Καλιφόρνια για να πραγματοποιήσει την πρώτη πτήση ως την Αυστραλία σε τρία στάδια μέσα σε 20 ώρες, όπου προσγειώθηκε στις 9 Ιουνίου 1928 μετά από συνολική πτήση περίπου 7.400 μιλίων.

Τα δρομολόγια άμεσης αλληλογραφίας από την Ευρώπη στην Αφρική και τη Νότια Αμερική ανοίχτηκαν το 1930. Το 1930 εμφανίστηκε το μοντέλο Boeing "Monomail", το οποίο είχε ήδη ανασυρόμενο πλαίσιο, κάτι που ήταν αεροδυναμικά πολύ σωστό ως προς τον σχεδιασμό, μειώνοντας σημαντικά την κατανάλωση καυσίμων.

Το επόμενο βήμα αναμένονταν από το "αεροσκάφος υψηλού υψομέτρου", το οποίο θα έπρεπε να πετάει πάνω από τα κανονικά σύννεφα (βελτιώνοντας έτσι την άνεση ταξιδιού) και επίσης να αυξάνει την ταχύτητα του στον αέρα χωρίς σημαντική αύξηση καύσης καυσίμου. Οι νέες έννοιες του κινητήρα και τα καλύτερα και πιο αξιόπιστα όργανα για να πετάξουν μέσα από σύννεφα αναπτύχθηκαν και βοήθησαν σε αυτό το σκοπό.

Περίπου το 1935 εμφανίστηκε στην αγορά το πρώτο αεροσκάφος μεγάλης εμβέλειας. Από στατιστικά στοιχεία όλων των γερμανικών αεροδρομίων το 1938 προκύπτει ότι έχουν μεταφερθεί 315.000 επιβάτες, 9725 δέματα αλληλογραφίας και 7165 τόνοι εμπορευμάτων, με ποσοστό αεροπορικών μεταφορών 72,1% για επιβάτες, 16,1% για ταχυδρομείο και 11,8% για τις εμπορευματικές μεταφορές. (Treibel W, 1992)

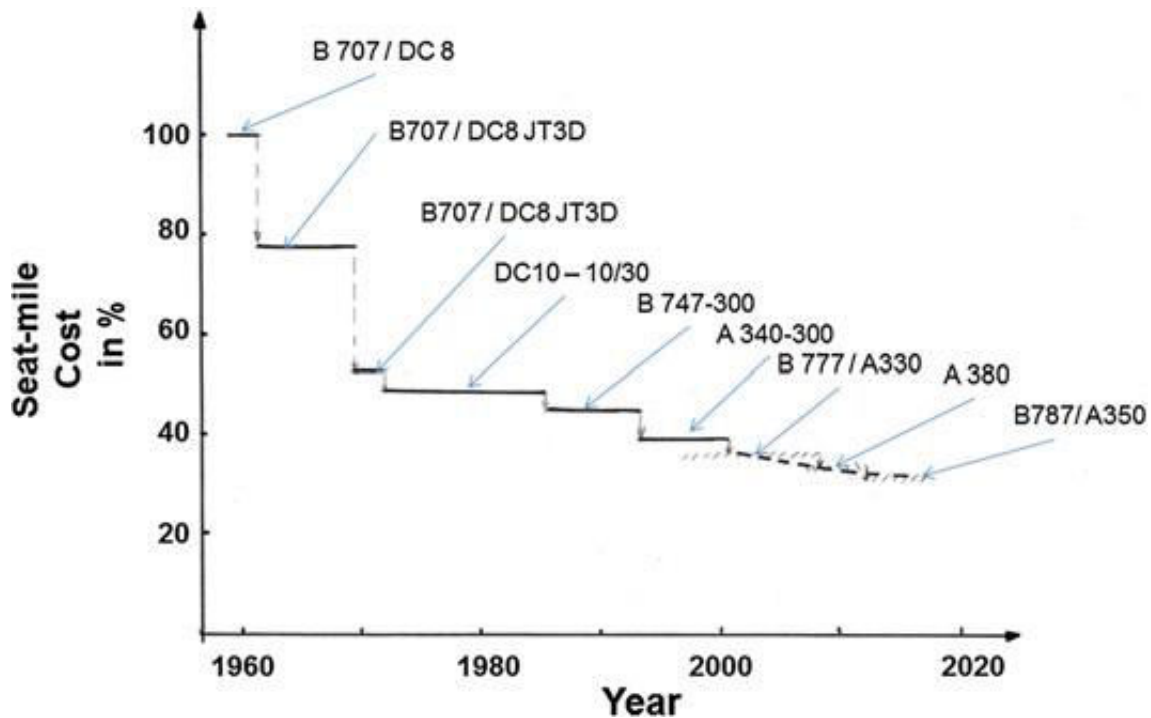
Το 1939, ο Β Παγκόσμιος Πόλεμος ξεκίνησε στην Ευρώπη και όλες οι μηχανικές προσπάθειες αφορούσαν στρατιωτικά αεροσκάφη. Η αύξηση της ταχύτητας και της εμβέλειας και η καλύτερη ευελιξία ήταν οι κύριοι παράγοντες για την ανάπτυξη αεροσκαφών. Οι πρώτες μηχανές αεριωθουμένων εμφανίστηκαν στη Γερμανία με το ME 262. Οι πρώτες έννοιες των φτερωτών πτέρυγας για πτήσεις υψηλής ταχύτητας αναπτύχθηκαν το 1937 από τον A. Busemann, επιτρέποντας υψηλότερες ταχύτητες μέχρι την ταχύτητα του ήχου. (Meier H, 2006) (Hirschel E., 2001)

Το στρατιωτικό αεροσκάφος κατέστη ο κυρίαρχος παράγοντας στην ανωτερότητα του Β Παγκοσμίου Πολέμου, με ταχύτητα και ευελιξία ως κυρίαρχα χαρακτηριστικά απόδοσης. Μετά τον Β Παγκόσμιο Πόλεμο, οι στρατιωτικές προσπάθειες φαινόταν να

μειώνονται για πρώτη φορά, αλλά με τον αποκλεισμό του δρόμου για το Δυτικό Βερολίνο τον Ιούνιο του 1948 από τη Ρωσία, ο Ψυχρός Πόλεμος ξεκίνησε μεταξύ Δύσης και Ανατολής και η ανάπτυξη στρατιωτικών αεροσκαφών ήταν ακόμα πολύ υψηλή. Ωστόσο, ο αποκλεισμός των οδικών μεταφορών από τη Δυτική Γερμανία στο Βερολίνο προκάλεσε την ώθηση στις πολιτικές αερομεταφορές και οι Δυτικοί Σύμμαχοι διαχειρίστηκαν επιτυχώς 11 μήνες στήριξης της πόλης του Βερολίνου μόνο με αεροπορικές μεταφορές μεταξύ της Δυτικής Γερμανίας και της απομονωμένης πόλης του Βερολίνου.

Όσον αφορά την αστική πλευρά, η ανάκαμψη της από τα δύσκολα και φτωχά χρόνια του πολέμου θα διαρκούσε αρκετό καιρό, με αποτέλεσμα, για πρώτη φορά να χρειαστεί μια νέα οικονομική επένδυση με σκοπό την ανάπτυξη της μακροπρόθεσμης σταθερότητας στον οικονομικό τομέα και, δεύτερον, της πολιτικής σταθερότητας. Ξεκίνησε έτσι στον δυτικό κόσμο στις αρχές της δεκαετίας του '50 η οικονομική ανάπτυξη και η δημιουργία ειρήνης μεταξύ των μεγάλων χωρών. Η οικονομική ανάπτυξη απαιτούσε περισσότερα ταξίδια στον δυτικό κόσμο και οι αερομεταφορές βρήκαν την ευκαιρία τους για την ανάδειξη των πλεονεκτημάτων που μπορούσαν να προσφέρουν, όπως για παράδειγμα την εξοικονόμηση χρόνου σε ταξίδια μεταξύ των ΗΠΑ και της Ευρώπης. Η ανάπτυξη αυτή απαιτούσε τη δημιουργία νέων οχημάτων αεροπορικών μεταφορών. Όλες οι τεχνολογίες, που αναπτύχθηκαν πριν και κατά τη διάρκεια του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, ήταν τώρα διαθέσιμες και για τις πολιτικές αερομεταφορές και πολλά νέα αεροσκάφη εμφανίστηκαν στην αναπτυσσόμενη αγορά. Η μεγαλύτερη ώθηση προήλθε από την πλευρά του κινητήρα, όπου οι αεριωθούμενοι κινητήρες επέτρεψαν να πετούν ταχύτερα και ακόμη υψηλότερα. Σε σύγκριση με το αεροσκάφος με έλικα, το αεριωθούμενο αεροσκάφος αύξησε την ταχύτητα σχεδόν κατά 2 φορές περισσότερο, οδηγώντας σε σημαντικές μειώσεις χρόνου στις διηπειρωτικές διαδρομές.

Οι αεριωθούμενοι κινητήρες καταναλώνουν περισσότερο καύσιμο ανά υψόμετρο και ώρα. Αλλά το μειονέκτημα της υψηλότερης κατανάλωσης καυσίμου αντισταθμίστηκε από την υψηλότερη ταχύτητα ($Ma = 0,8$, σε σύγκριση με το $Ma = 0,5$) και τη μεγαλύτερη υψομετρική ικανότητα, επιτρέποντας πτήσεις πάνω από τα σύννεφα και αποφεύγοντας έτσι τις κρίσιμες καιρικές συνθήκες.



Η μεγάλη αλλαγή στις πολιτικές αεροπορικές μεταφορές –εποχή των τζετ - ξεκίνησε με το COMET, που αναπτύχθηκε από τη βρετανική εταιρεία de Havilland. Αυτό το νέο αεροσκάφος μεταφοράς επέτρεψε έναν καλύτερο τρόπο πτήσης, ειδικά η μείωση του χρόνου για διαδρομές μεγάλης εμβέλειας, έγιναν γρήγορα αποδεκτές από την πλευρά των επιβατών. Ωστόσο, ορισμένα εντελώς απροσδόκητα ατυχήματα κατά τη διάρκεια της πτήσης του Comet I οδήγησαν σε μια πολύ κρίσιμη κατάσταση για τις αεροπορικές μεταφορές. Οι βρετανικές αρχές κατέβαλαν κάθε δυνατή προσπάθεια για να διευκρινίσουν τη βασική αιτία των ατυχημάτων αυτών και δημιούργησαν ένα μεγάλο υπόστεγο το οποίο θα μπορούσε να προσομοιάσει τις συνθήκες πτήσης εξωτερικών εναέριων ταξιδιών. Τέλος, ανακαλύφθηκε ότι τα χαρακτηριστικά κόπωσης του υλικού της ατράκτου αποτέλεσαν τον κύριο λόγο για αυτές τις καταστροφές στον αέρα. Τα αποτελέσματα της έρευνας έδειξαν πως τα παράθυρα στην άτρακτο, σχεδιασμένα ως ορθογώνια στοιχεία, ήταν η βασικότερη αιτία, διότι μετά από αρκετούς αερόκυκλους εμφάνιζαν κάποιες ρωγμές, γεγονός που οδηγούσε στην μετέπειτα αποσύνθεση της ατράκτου και σε μια συνολική απώλεια του αεροσκάφους κατά τη διάρκεια της πτήσης.

Μια νέα αρχή γεννήθηκε στο σχεδιασμό των αεροσκαφών: η κόπωση του υλικού ως μείζονος σχεδιαστικού στοιχείου για τις ατράκτους των αεροσκαφών. Καθώς όλες οι εξετάσεις και οι μελέτες συζητήθηκαν πολύ ανοιχτά, οι άλλοι κατασκευαστές

επωφελήθηκαν από τα δεδομένα που είχαν συλλεχθεί από τα ατυχήματα που συνέβησαν.

Η εταιρία de Havilland που κατασκεύασε τα αεροσκάφη Comet και έχει την τιμή να κατασκευάσει το πρώτο αεροσκάφος πολιτικής αεριωθούμενης αεροπλοΐας δυστυχώς δεν τα κατάφερε να προχωρήσει αρκετά καλά στην αγορά καθώς το Comet IV, το επόμενο μοντέλο που σχεδίασε η εταιρία, δεν έλαβε κέρδος για το θάρρος και τον καινοτόμο σχεδιασμό του. Η μελλοντική επιχειρηματική δραστηριότητα για την ανάπτυξη καλών αεριωθούμενων πολιτικών αεροσκαφών λήφθηκε από τις αμερικανικές εταιρείες Boeing και Douglas.

1.6 Η εποχή των τζετ

Η πολιτική αεροπορική μεταφορά με αεριωθούμενους κινητήρες ξεκίνησε με μια μεγάλη αποτυχία, την καταστροφή του Comet. Το θάρρος των εξαιρετικών ευρωπαϊκών / βρετανικών ταλέντων μηχανικής δεν ανταμείφθηκε από την επιτυχή αποδοχή της αγοράς.

Μετά την αποτυχία από το Comet, οι Αμερικανοί κατασκευαστές Boeing και McDonald-Douglas ανέπτυξαν τα αεροσκάφη τους με τζετ κινητήρα, το B-707 και το DC-8 περίπου παράλληλα και τα δύο έγιναν αρκετά επιτυχημένα στην αγορά. Και τα δύο είχαν σχεδιαστεί για περίπου 175 επιβάτες, αυξάνοντας έτσι το ωφέλιμο φορτίο κατά περίπου 75% σε σύγκριση με τα παλαιότερα αεροσκάφη μεγάλης εμβέλειας όπως το DC-7 και το Lockheed L-1049, γνωστότερο ως "έξοχος αστερισμός".

Τα αεριωθούμενα αεροσκάφη ήταν ωστόσο πιο θορυβώδη κατά τη διάρκεια της απογείωσης και της προσγείωσης. Αλλά αυτό δεν θεωρήθηκε σημαντικό μειονέκτημα, καθώς αυτό αντιπροσωπεύει επίσης τη νέα δυναμική αισιοδοξία και τη νέα θετική οικονομική ώθηση μετά το Β Παγκόσμιο Πόλεμο. Με τη μεγαλύτερη καμπίνα, το άμεσο λειτουργικό κόστος μειώθηκε κατά περίπου 15% σε σύγκριση με τα παλαιότερα αεροσκάφη όπως το DC-7 και το DC-6.

Οι αεροπορικές μεταφορές στον Ατλαντικό Ωκεανό έγιναν ταχύτερες και εντός 6-8 ωρών θα μπορούσε κανείς να βρίσκεται από την ανατολική ακτή της Αμερικής στην δυτική ακτή της Ευρώπης (Λονδίνο, Παρίσι), πράγμα που σημαίνει ότι ένα ταξίδι μεταξύ Βόρειας Αμερικής και Ευρώπης θα μπορούσε να γίνει εντός μιας ημέρας.

Ήδη από το 1956 οι αμερικανικές αεροπορικές εταιρείες μεταφέρουν περισσότερους επιβάτες από το σιδηρόδρομο. Αλλά πρέπει επίσης να υπενθυμίσουμε ότι ο σιδηρόδρομος στις ΗΠΑ δεν ήταν τόσο καθιερωμένος σε σύγκριση με την Ευρώπη. Ωστόσο, οι αεροπορικές μεταφορές προσέφεραν μεγαλύτερη ευελιξία και ήταν ευκολότερο να εγκατασταθούν μερικά νέα αεροδρόμια, αντί να επενδύονται σε βαριά υποδομή σιδηροδρομικών γραμμών. Το 1957 περισσότεροι επιβάτες ταξίδεψαν στον Βόρειο Ατλαντικό δια μέσω του αέρα παρά με το πλοίο. Ο μεγάλος στόλος κρουαζιερόπλοιων υπέστη σημαντικές ζημιές.

Τα επόμενα βήματα ανάπτυξης έγιναν φυσικά. Η μεγαλύτερη καμπίνα απαιτούσε μεγαλύτερα αεροσκάφη και τα μεγαλύτερα αεροσκάφη χρειάζονταν μεγαλύτερες πτέρυγες που χρειαζόταν μεγαλύτερες ποσότητες καυσίμων, κάτι που οδήγησε σε μεγαλύτερη εμβέλεια για τα αεροσκάφη και έτσι μπορούσαν να προσφέρουν πιο άμεσες διαδρομές πάνω από το νερό όπως τα δρομολόγια από τη Νότια Αμερική προς την Αφρική και την Ευρώπη.

Το B-747 - αρχικά στρατιωτικό σχέδιο για ένα μεγάλο στρατιωτικό αεροσκάφος μεταφορών - έδωσε μεγάλη ώθηση στις ικανότητες των αεροπορικών μεταφορών και το βελτιωμένο ταξιδιωτικό κόστος. Τα περισσότερα αεροδρόμια παρόλα αυτά δεν ήταν πραγματικά προετοιμασμένα να φιλοξενήσουν αυτά τα νέα μεγάλα "Jumbo-Jets" Νέοι τερματικοί σταθμοί αεροσκαφών έπρεπε να παρασχεθούν στα αεροδρόμια. Πρέπει να αναπτυχθούν νέες διαδικασίες για τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, τις διαδικασίες διαχωρισμού αεροσκαφών κλπ., Ωστε να εξασφαλιστεί ένα ασφαλές και τακτικό σύστημα αεροπορικών μεταφορών. Οι αεροπορικές μεταφορές έγιναν πιο διεθνείς επιχειρήσεις και ο ΔΟΠΑ, ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας καθίσταται ισχυρότερος για τη θέσπιση διεθνών κανόνων για τις συνεχώς αυξανόμενες αεροπορικές μεταφορές παγκοσμίως και για τον καθορισμό διεθνών προτύπων για όλους τους συμμετέχοντες και μετόχους των αεροπορικών μεταφορών.

Η εισαγωγή της μηχανής αεριωθουμένων έχει αυξήσει το κόστος ανά μίλι κατά περίπου 22% σε σύγκριση με το προηγούμενο αεροσκάφος με έμβολο, ωστόσο το πλεονέκτημα της αυξημένης ταχύτητας, του υψομέτρου και του μεγαλύτερου μεγέθους αεροσκάφους αποτέλεσαν συντριπτικά επιχειρήματα. Το σημερινό κόστος μιλίων (smc) είναι ο μόνος πραγματικός οδηγός για όλα τα νέα σχέδια αεροσκαφών. Εν μέρει, μπορεί να επιτευχθεί μείωση του SMC με το σχεδιασμό μεγαλύτερων αεροσκαφών, επιτρέποντας μείωση του κόστους λόγω των επιπτώσεων μεγέθους. Το άλλο μέρος προέρχεται από νέα στοιχεία της τεχνολογίας, καθώς αυτά έχουν μόλις εισαχθεί στα νέα σχέδια αεροσκαφών από την Boeing και την Airbus (B787 και A350), τα οποία στη συνέχεια πρέπει να οδηγήσουν σε ένα πραγματικό όφελος στο κόστος μιλίων θέσεων (smc). Η βελτίωση του SMC θα πρέπει να είναι τουλάχιστον της τάξης του 10%. έτσι ώστε η αεροπορική εταιρεία να έχει ένα σαφές πλεονέκτημα στη λειτουργία και μπορεί να καλύψει το σύνολο του κόστους που εξαρτάται από την εισαγωγή ενός νέου αεροπλάνου στον υπάρχον δικό της στόλο.

1.7 Ανάπτυξη της λειτουργίας των πολιτικών μεταφορών (Αερογραμμές και Αεροδρόμια)

1.7.1 Αερογραμμές



Στο ξεκίνημα των αεροπορικών μεταφορών, το αερόπλοιο χρησιμοποιήθηκε για την εκτέλεση των αστικών μεταφορών. Η πρώτη εταιρεία, που ξεκίνησε με τακτικές αεροπορικές μεταφορές, ήταν η DELAG (Deutsche Luftschiffahrts-Aktiengesellschaft). Ιδρύθηκε το 1909 με κυβερνητική βοήθεια και εκμεταλλεύτηκε αερόπλοια που κατασκευάστηκαν από την Zeppelin Corporation. Η έδρα της ήταν στη Φρανκφούρτη. Η ιδέα ήταν να δημιουργηθούν τακτικές αεροπορικές μεταφορές μεταξύ μεγάλων πόλεων της Γερμανίας. Το 1914 - πριν από την έναρξη του 1ου Παγκοσμίου Πολέμου, η DELAG λειτούργησε επτά αερόστατα σε περίπου 1500 δρομολόγια συνολικής εμβέλειας 175.000 χλμ. Και μετέφερε 18.500 επιβάτες χωρίς σοβαρούς θανάτους.

Η μεταφορά ταχυδρομείου βρίσκεται στην αρχή της επιχείρησης εμπορικών αεροσκαφών σταθερής πτέρυγας. Στις ΗΠΑ, το ταχυδρομείο ξεκίνησε την πρώτη τακτική ταχυδρομική μεταφορά μεταξύ Φιλαδέλφειας και Νέας Υόρκης. Επίσης, στην Ευρώπη η μεταφορά ταχυδρομείου ξεκίνησε την εμπορική λειτουργία μετά τον Α' Παγκόσμιο Πόλεμο. Το 1920 άρχισε η πρώτη αεροπορική αποστολή μεταξύ των διακοντίων και οι πρώτες νυχτερινές πτήσεις ξεκίνησαν ένα χρόνο αργότερα. Ωστόσο, τα ποσοστά ατυχημάτων ήταν ακόμη υψηλά και οι κανονικοί επιβάτες δεν βασιζόνταν ακόμα και δεν πίστευαν στις αεροπορικές μεταφορές. Οι τέσσερις παλαιότερες αεροπορικές εταιρείες που εξακολουθούν να υπάρχουν αλλά χρησιμοποιούν σταθερά αεροσκάφη είναι η KLM της Ολλανδίας, η Avianca της Κολομβίας, η Qantas της Αυστραλίας και οι Τσεχικές Αερογραμμές της Τσεχίας. Η KLM πέταξε για πρώτη φορά τον Μάιο του 1920, ενώ η Qantas (η οποία σημαίνει Queensland και Northern Territory Aerial Services Limited) ιδρύθηκε στο Queensland της Αυστραλίας στα τέλη του 1920.

Οι πραγματικές διηπειρωτικές και διεθνείς αεροπορικές μεταφορές ξεκίνησαν στα τέλη της δεκαετίας του 1930. Τα νέα σχέδια αεροσκαφών, όπως τα DC4, B307, He 111, FW 200 και Ju 90, αύξησαν σημαντικά την ταχύτητα και την εμβέλειά τους, καθιστώντας τις αεροπορικές μεταφορές πιο ελκυστικές για τον επιβάτη και τις αεροπορικές εταιρείες. Ο Β' Παγκόσμιος Πόλεμος σταμάτησε πολλές από αυτές τις εξελίξεις των πολιτικών μεταφορών, καθώς όλες οι τεχνικές δεξιότητες άρχισαν να σχεδιάζουν στρατιωτικά αεροσκάφη.

Μετά τον Β' Παγκόσμιο Πόλεμο, η τεχνογνωσία της τεχνολογίας αεροναυπηγικής μεταφέρθηκε στην πολιτική αεροπορική μεταφορά. Ο κινητήρας τζετ εισήχθη για την πολιτική αεροπορική μεταφορά. Στα τέλη της δεκαετίας του '60, τα αεροσκάφη Boeing B-707, Douglas DC-8, Sud Aviation - Caravelle, Tupolev Tu-104, εμφανίστηκαν στην αγορά και καθιέρωσαν την κυριαρχία των αεριωθούμενων αεροσκαφών σε πτήσεις μικρής και μεγάλης εμβέλειας, οι εθνικές αεροπορικές εταιρείες ενδιαφέρονται να τις αγοράσουν και να εκμεταλλευτούν και να αναπτύξουν το διεθνές τους δίκτυο. Ωστόσο, έπρεπε να αναπτυχθούν διεθνείς συμφωνίες για την οικοδόμηση εμπιστοσύνης για τους ταξιδιώτες.

1.7.2 Ανάπτυξη των αεροδρομίων



Η ανάπτυξη των αερολιμένων ακολούθησε την ανάγκη ορισμένων φορέων να θέλουν να προσφέρουν υπηρεσίες μεταφορών μεταξύ δύο σημείων και συνεπώς χρειάζονται την απαραίτητη υποδομή. Αυτό ξεκίνησε με ένα πράσινο λιβάδι που εξυπηρετούσε στην προσγείωση – απογείωση του αεροπλάνου και μερικά υπόστεγα για να μπορούν να προετοιμαστούν οι διατυπώσεις πριν την πτήση. Οι περισσότεροι από αυτούς τους τομείς δεν είχαν αποκλειστικό διάδρομο, αλλά παρείχαν ένα μεγάλο πεδίο κυκλικού χώρου, όπου τα αεροσκάφη μπορούσαν να απογειώνονται και να προσγειώνονται σε

οποιαδήποτε προτιμώμενη κατεύθυνση που να σχετίζεται με τις συνθήκες του ανέμου στο αεροδρόμιο. Οι πλακόστρωτες περιοχές δημιουργήθηκαν πρώτα σε εκείνες τις θέσεις, όπου οι επιβάτες ξεκινούσαν και αποβιβάζονταν. Αργότερα οι ασφαλτοστρωμένοι διάδρομοι εγκαταστάθηκαν για να επιτρέψουν προσγειώσεις και απογειώσεις σχεδόν σε όλες τις καιρικές συνθήκες και κατά τη διάρκεια της ημέρας και της νύχτας.

Στη δεκαετία του 1930 τέθηκε σε λειτουργία ο φωτισμός. Αυτά τα φώτα είχαν ως σκοπό να επισημάνουν τη σωστή κατεύθυνση και τη γωνία κάμψης. Τα χρώματα και τα διαλείμματα φλας αυτών των φώτων έγιναν τυποποιημένα στο πλαίσιο του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO). Στη δεκαετία του 1940 εισήχθη το σύστημα προσέγγισης γραμμής κλίσης. Αυτό συνίστατο από δύο σειρές φανών που σχημάτιζαν χοάνη που υποδεικνύει τη θέση ενός αεροσκάφους.

Μετά τον Δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, ο σχεδιασμός του αεροδρομίου έγινε πιο εξελιγμένος. Τα επιβατικά κτίρια ομαδοποιήθηκαν σε μια κεντρική μονάδα, με διαδρόμους διατεταγμένους σε ομάδες γύρω από τον τερματικό σταθμό και τους τροχούς για να συνδεθεί ο διάδρομος και η περιοχή τερματικού σταθμού. Αυτή η ρύθμιση επέτρεψε την επέκταση των εγκαταστάσεων. Αλλά επίσης σήμαινε ότι οι επιβάτες έπρεπε να προχωρήσουν περισσότερο για να φτάσουν στο αεροπλάνο τους.

Η κατασκευή του αεροδρομίου σημείωσε άνοδο κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1960 με την εισαγωγή κυκλοφορίας αεροσκαφών. Οι διάδρομοι έπρεπε να επεκταθούν στα 3000 μέτρα (9800 ft). Τα πεδία κατασκευάστηκαν από οπλισμένο σκυρόδεμα χρησιμοποιώντας μια μηχανή ολίσθησης που παράγει μια συνεχή πλάκα χωρίς διαταραχές κατά μήκος. Στις αρχές της δεκαετίας του 1960 παρατηρήθηκε επίσης η εισαγωγή συστημάτων τζετ γέφυρας σε σύγχρονα τερματικά αεροδρομίων, μια καινοτομία που εξάλειψε την επιβίβαση των επιβατών σε εξωτερικούς χώρους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2^Ο: ΟΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

2.1 Πρώιμες επιχειρηματικές και οικονομικές πρακτικές στον τομέα των ταξιδιών



Κατά τα μέσα του δέκατου ένατου αιώνα, οι επικρατούσες συνθήκες στην Ελλάδα δεν ευνοούσαν μια συστηματική τουριστική ανάπτυξη. Η χώρα ασχολήθηκε με τις προσπάθειες σταθεροποίησης του πολιτικού της συστήματος. Στα τέλη του 19ου αιώνα οι σιδηροδρομικές μεταφορές και τα οδικά δίκτυα ήταν ακόμη ανεπαρκείς. Το 1880, η Ελλάδα υπό την ηγεσία του Χαρίλαου Τρικούπη ξεκίνησε συνεχείς προσπάθειες για οικονομική ανάπτυξη. Η βελτίωση των επικοινωνιών και των μεταφορών υπήρξε κεντρική στις προσπάθειες αυτές. Κατά το τελευταίο τρίτο του αιώνα, οι σχεδόν απουσιάζουσες τότε σιδηροδρομικές διαδρομές πολλαπλασιάστηκαν και η ναυσιπλοΐα ατμού προέκυψε.

Οι πρώτοι αλλοδαποί επισκέπτες - κυρίως αριστοκράτες και διανοούμενοι - συνοδεύονταν από μεταφορείς γνωστούς ως "Δραγουμάνοι", των οποίων το καθήκον ήταν κυρίως να ερμηνεύουν και να συνοδεύουν τους επισκέπτες. Μερικοί εξεγερμένοι

έγιναν επαγγελματίες εκμεταλλεζόμενοι τις βελτιωμένες συνθήκες επικοινωνίας το τελευταίο τέταρτο του 19ου αιώνα και εργάστηκαν ιδιωτικά καλωσορίζοντας τους επισκέπτες στο λιμάνι, οργανώνοντας εκδρομές κατόπιν αιτήματος και καθοδηγώντας τους τουρίστες σε διάφορα μέρη, όπως αρχαιολογικούς χώρους στην Αττική και αλλού. Σταδιακά τους συνόδευαν περιστασιακά σε κρουαζιέρες στα νησιά του Αιγαίου.

Την ίδια περίοδο πραγματοποιήθηκαν σημαντικές εκδηλώσεις στην Ελλάδα, προσελκύοντας επισκέπτες. Το Πανεπιστήμιο Jubilee και ο γάμος του Πρίγκιπα Κωνσταντίνου ήταν μερικοί από αυτούς. Αργότερα, ο εορτασμός για την πεντηκονταετή επέτειο της Γαλλικής Αρχαιολογικής Σχολής στην Αθήνα και η αναβίωση των σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων του 1896 ώθησαν τους αλλοδαπούς να ταξιδέψουν στην Ελλάδα. Επιπλέον, η σημασία της ελληνικής μετανάστευσης στη δεκαετία του 1890 ειδικά στην Αμερική άνοιξε νέες ευκαιρίες για τις επιχειρήσεις ταξιδιών. Οι επισκέπτες που φτάνουν στην Ελλάδα παροτρύνονται από τα ταξιδιωτικά εγχειρίδια για να συμφωνήσουν, με τον οδηγό ταχυμεταφορών. Σε λίγα χρόνια, η συμφωνία αυτή απέκτησε καθεστώς επίσημης σύμβασης, το οποίο υπογράφηκε από τα δύο μέρη. Η σύμβαση συντάχθηκε από την Societe des Courriers d 'Athènes και περιείχε πλήρη περιγραφή του δρομολογίου, λεπτομερείς ρυθμίσεις για την τροφοδοσία, τι θα συνέβαινε σε περίπτωση ασθένειας κλπ.

Μέχρι τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο δημοσιεύτηκαν περισσότερα ταξιδιωτικά εγχειρίδια, τα οποία παρουσίαζαν λεπτομέρειες για τον τομέα των υπηρεσιών (ναυτιλιακές εταιρείες, ταξιδιωτικά γραφεία, ξενοδοχεία, εστιατόρια κλπ.), Τα οποία είχαν επεκταθεί. Στις αρχές του αιώνα, οι εταιρείες ατμόπλοιων φαινόταν να έχουν πενταπλασιαστεί από την προηγούμενη δεκαετία και οι τουριστικές υπηρεσίες να έχουν τετραπλασιαστεί. Εκτός από την έκδοση εισιτηρίων για τους σιδηροδρόμους και τα πλοία, οι οργανώσεις διενήργησαν ξεναγήσεις μετά την υποδοχή των αγγλικών και Αμερικανών ταξιδιωτών στο λιμάνι. Προκειμένου να μεταφερθούν στο κέντρο της πόλης, τα αμαξάκια αλόγων χρησιμοποιήθηκαν για ταξιδιώτες πρώτης κατηγορίας και εκπαιδεύτηκαν για ταξιδιώτες δεύτερης κατηγορίας. Μια επίσκεψη στην Ακρόπολη ήταν μια μοναδική εκδρομή, χρειάστηκαν τρεις ημέρες για το Σούνιο και δεκαπέντε ημέρες για την Ολυμπία.

Όποιος μιλούσε αγγλικά -ένα πολύ σπάνιο προσόν τότε- θα μπορούσε να αναλάβει το έργο της καθοδήγησης των επισκεπτών σε όλη τη χώρα και να τους δείξει τα διάσημα ελληνικά μνημεία. Ένας ενεργός ξεναγός για τα τελευταία δεκαπέντε χρόνια του 19ου αιώνα ήταν ο Παναγιώτης Γκιόλμας, που προερχόταν από την Κεφαλονιά. Εκπαιδεύτηκε στη Γερμανία και στη συνέχεια εργάστηκε για τον Thomas Cook στο Λονδίνο για λίγο, πριν αποφασίσει να ασκήσει το επάγγελμά του στην Ελλάδα. Χρησιμοποιώντας τους γνωστούς του ξεκίνησε την καθοδήγηση η οποία σύντομα οδήγησε στην ίδρυση του πρώτου ελληνικού τουριστικού πρακτορείου στην Αθήνα το 1902. Στα τέλη του αιώνα λειτουργούσαν στην Αθήνα και άλλα γραφεία μετανάστευσης και οργανώνονταν μεταναστευτικές διατυπώσεις εισιτήρια για τους μετανάστες και τις οικογένειές τους, χειρισμούς εγγράφων, συμπλήρωση απαραίτητων εντύπων κλπ.) για Έλληνες που εγκαταλείπουν τη χώρα για να βρουν μια καλύτερη ζωή στο εξωτερικό, κατευθύνοντας κυρίως στην Αμερική. Η μετανάστευση ήταν τόσο έντονη, αφού όλα τα ταξιδιωτικά γραφεία είχαν πολλούς πελάτες.

Αυτά τα γραφεία μετανάστευσης μπορούν να θεωρηθούν πρόδρομοι ταξιδιωτικών γραφείων. Επιπλέον, ο όγκος της μετανάστευσης στην Αμερική είχε παρακινήσει πολλούς Έλληνες να ιδρύσουν ταξιδιωτικές επιχειρήσεις στην Αμερική, ειδικά στη Νέα Υόρκη, για να εξυπηρετήσουν το αυξανόμενο ενδιαφέρον των Ελληνοαμερικανών να επιστρέψουν στην Ελλάδα για να επισκεφθούν τις οικογένειές τους ή να φέρουν τις συζύγους τους ή άλλους συγγενείς.

Ο παλαιότερος ελληνικός οργανισμός αυτού του τύπου ιδρύθηκε στη Νέα Υόρκη το 1893. Μέχρι το 1910, τουλάχιστον δέκα τέτοιοι οργανισμοί λειτουργούσαν στη Νέα Υόρκη. Αργότερα, οι Ελληνο-Αμερικανοί ίδρυσαν και υποκαταστήματα στην Ελλάδα.

Το γεγονός είναι ότι η πρωτοβουλία για την ίδρυση ταξιδιωτικών πρακτορείων στην Ελλάδα με τουριστικό προσανατολισμό ανήκε στον Thomas Cook, ο οποίος είχε ανοίξει το δρόμο στις τουριστικές επιχειρήσεις και του οποίου το υποκατάστημα στην Αθήνα άνοιξε πριν από το 1890. Ο Γκιόλμας και ο Πολέμης δημιούργησαν τα δικά τους ταξιδιωτικά γραφεία στην περιοχή του Κουκ, για να επωφεληθούν από την εγγύτητά του. Η τοποθεσία ήταν η πλατεία Συντάγματος, που ήταν ήδη το κέντρο της Αθήνας στην κορυφή της οποίας βρισκόταν διάφορα διάσημα ξενοδοχεία. Ο Πολέμης ήταν

πλοιοκτίτης από την Άνδρο. Ωστόσο, το ταξιδιωτικό γραφείο του δεν επιβίωσε για περισσότερο από δέκα χρόνια. Αντίθετα, το πρακτορείο του Γκιόλμα είναι ακόμα ενεργό, και τώρα βρίσκεται στην τρίτη του γενιά. Οι οργανισμοί εκείνη την εποχή ήταν πολύ λειτουργικοί και αδιαφοροποίητοι. Έβρισκαν τους πελάτες τους, κυρίως πηγαίνοντας στο λιμάνι κατά τη διάρκεια των αφίξεων ατμόπλοιών και διαφημίζοντάς τους διάφορες εκδρομές.

Κατά τη διάρκεια αυτής της περιόδου ο τουρισμός ήταν μια αποκλειστικά ιδιωτική υπόθεση. Επιπλέον, οι επιχειρήσεις ήταν μικρές. Οι τράπεζες δεν ενδιαφέρονται ούτε για τον τουρισμό ούτε για τις μικρές επιχειρήσεις. Τα ταξιδιωτικά γραφεία βασίζονταν στη δική τους χρηματοδότηση, η οποία δεν φαίνεται να είναι πρόβλημα, καθώς οι κεφαλαιακές απαιτήσεις εκκίνησης ήταν χαμηλές. Έπρεπε να βρεθούν κατάλληλοι χώροι, κάποια έπιπλα και ίσως μια τηλεγραφική μηχανή, επειδή τα τηλέφωνα ήταν πολύ λίγα και η αλληλογραφία ήταν το βασικό μέσο επικοινωνίας των επιχειρήσεων. Ο Γκιόλμας αποκτά κεφάλαια για να επενδύσει στην επιχείρησή του, πουλώντας τη γη που κατείχε στην πατρίδα του, την Κεφαλονιά. Ο Πόλεμης χρησιμοποίησε κεφάλαια από τις ναυτιλιακές του δραστηριότητες. Όλες οι επιχειρήσεις ήταν οικογενειακές και λειτουργούσαν, συνήθως από αδελφούς και υιούς, δεδομένου ότι εξακολουθούσε να μην είναι κοινό για τις γυναίκες να εργάζονται σε τέτοια επαγγέλματα. Ο Γκιόλμας ξεκίνησε την επιχείρηση με τον αδελφό του και αργότερα ο οργανισμός ονομάστηκε GhiolmanBros (Brothers). Ομοίως, ο οργανισμός του Πολέμη, ομοίως ιδρύθηκε από δύο αδέρφια και ονομάστηκε PolemisBros.

2.2 Τα μεσοπολεμικά χρόνια



Κατά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο (1914-18) οι ταξιδιωτικές επιχειρήσεις είτε διέκοψαν τις δραστηριότητές τους είτε αποφάσισαν να μην διαφημίσουν. Τα στοιχεία από τις πηγές μας είναι αραιά. Πολλές εφημερίδες σταμάτησαν την κυκλοφορία τους κατά τη διάρκεια του πολέμου και ο αριθμός των ταξιδιωτικών εγχειριδίων μειώθηκε.

Μετά τον πόλεμο, η κυβέρνηση άρχισε να συνειδητοποιεί τη σημασία του τουρισμού και των ταξιδιών, ενώ οι εφημερίδες άρχισαν να αναφέρονται στην ταξιδιωτική βιομηχανία. Ο Ελευθέριος Βενιζέλος, πολιτικός και δύο φορές Πρωθυπουργός (1910-1915) (1928-1932) έκανε τις πρώτες προσπάθειες για την ανάπτυξη του τουρισμού στην Ελλάδα. Για το σκοπό αυτό το Τμήμα Ξένων και Εκθέσεων του Υπουργείου Οικονομίας ιδρύθηκε το 1914 και αφορούσε την ελληνική συμμετοχή στην παγκόσμια έκθεση που πραγματοποιήθηκε στο Σαν Φρανσίσκο το 1915.

Μια άλλη δραστηριότητα του Τμήματος ήταν η δημοσίευση ενός επίσημου ταξιδιωτικού οδηγού με τίτλο "Guideofficiel de communication de Grèce". Σύντομα, ο νόμος 1698 εκδόθηκε το 1919, για να δημιουργήσει τις προϋποθέσεις για να προσελκύσει επισκέπτες και να κάνει τη διαμονή τους άνετη. Ο νόμος ορίζει τα καθήκοντα του Τμήματος Ξένων Γλωσσών και των Εκθέσεων που περιελάμβανε την εποπτεία και την υποστήριξη των ταξιδιωτικών γραφείων.

Ωστόσο, το σημαντικότερο βήμα των κυβερνήσεων του Βενιζέλου ήταν το θεμέλιο του Εθνικού Οργανισμού Τουρισμού (ΕΟΤ) το 1929. Δημιουργήθηκε από τον οργανισμό ένα σχολείο για τα τουριστικά επαγγέλματα και ένα ξεχωριστό σχολείο οδηγών, το οποίο βελτίωσε το επίπεδο γνώσης και κατάρτισης φιλοξενία και καθοδήγηση. Ο ΕΟΤ

λειτουργήσε μέχρι το 1936, όταν το καθεστώς του Μεταξά αφαίρεσε την αυτονομία του και το ενσωμάτωσε στην «υπό γραμματεία του Τουρισμού και του Τύπου». Ο ΕΟΤ άρχισε να λειτουργεί ως αυτόνομος οργανισμός και πάλι το 1950, έχοντας πολλά τμήματα, ένα από τα οποία είχε την ευθύνη της ίδρυσης και λειτουργίας ταξιδιωτικών γραφείων, καθώς και την εποπτεία και τον έλεγχο των δραστηριοτήτων τους.

Μετά τον Πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, τα ταξίδια απέκτησαν σταδιακά το χαμένο έδαφος. Οι τουρίστες από όλη την Ευρώπη και την Αμερική επισκέφθηκαν την Ελλάδα, η μετανάστευση έφτασε στο αποκορύφωμα μέχρι οι ΗΠΑ να εφαρμόσουν ένα περιοριστικό σύστημα ποσοτώσεων το 1921 περιορίζοντας τη μετανάστευση. Οι Έλληνες ομογενείς συνέχισαν να ταξιδεύουν στην Ελλάδα για να επισκεφθούν τις οικογένειές τους και τα ταξιδιωτικά γραφεία διοργάνωσαν κρουαζιέρες στο εξωτερικό για την ελληνική αστική τάξη. Οι Έλληνες άρχισαν να ταξιδεύουν στην Ελλάδα και στο εξωτερικό για να ανακαλύψουν νέους τόπους, ανθρώπους και πολιτισμούς. Τα ταξίδια à forfait και toutcompris προσέφεραν ευκαιρίες για ταξίδια με προπληρωμή συγκεκριμένου ποσού. Μεταξύ των μεσαίων τάξεων στην Ελλάδα και στο εξωτερικό προέκυψαν νέα ταξίδια, τα οποία, συνοδευόμενα από τις μεγάλες αλλαγές στις δημόσιες πολιτικές, επιτάχυναν το ρυθμό ανάπτυξης του τουρισμού.

Τα ελληνικά ταξιδιωτικά γραφεία πολλαπλασιάστηκαν και περισσότεροι ξένοι ίδρυσαν υποκαταστήματα στην Ελλάδα. Το 1920 ιδρύθηκε ο Ελληνικός Σύνδεσμος Τουριστικών και Μεταναστευτικών Οργανισμών. Επιπλέον, ορισμένοι οργανισμοί προσέγγισαν την FIAV (Federation International des Agences de Voyages) και έγιναν μέλη. Στρατηγικές συμμαχίες προέκυψαν μεταξύ των ελληνικών οργανισμών και των ξένων τουριστικών οργανισμών για τον εισερχόμενο και εξερχόμενο τουρισμό. Ωστόσο, υπήρξαν περιπτώσεις κατά τις οποίες οι ελληνικές κοινοπραξίες φάνηκαν να χειρίζονται τις εγχώριες τουριστικές δραστηριότητες στα τέλη της δεκαετίας του 1920, προκειμένου να ανταποκριθούν στην οικονομική ύφεση και αργότερα στην εκδήλωση του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, όταν ο διεθνής τουρισμός μειώθηκε βαθμιαία.

Καθώς ο ανταγωνισμός έγινε ισχυρότερος, η ανάγκη για διοικητικές τακτικές κατέστη αναγκαία. Οι οργανισμοί δεν έχασαν πραγματικά τον οικογενειακό τους χαρακτήρα, αλλά σταδιακά προσέλαβαν περισσότερους υπαλλήλους. Η διαφήμιση

χρησιμοποιήθηκε ευρέως, σε εφημερίδες, ταξιδιωτικά εγχειρίδια και φυλλάδια. Το 1930 άρχισε να κυκλοφορεί ένα νέο περιοδικό που ειδικεύεται στον τουρισμό, με την επωνυμία «Τουριστική Ελλάδα», το οποίο ήταν ίσως το πρώτο περιοδικό που επικεντρώθηκε στον τουρισμό. Η "Βιομηχανική Επιθεώρηση" περιείχε επίσης άρθρα σχετικά με τον τουρισμό μετά το 1936.

Παρόλο που η έρευνά μας είναι ακόμα στην αρχή, παρατηρούμε ότι ένα νέο πρότυπο λαμβάνει χώρα στον τομέα σταδιακά κατά τη διάρκεια των μεσοπολεμικών χρόνων. Τα ταξιδιωτικά γραφεία στην Αθήνα αυξήθηκαν, ενώ όσοι δραστηριοποιούνταν στον Πειραιά περιορίζονταν στη μεταφορά επιβατών. Η εξειδίκευση αυτή θα μπορούσε να οφείλεται στη σταδιακή ανάπτυξη διεθνών τουριστικών πρακτόρων που συνεργάστηκαν με πρακτορεία στην Αθήνα, συνδιοργανώνοντας ομαδικές κρουαζιέρες και ταξίδια, καθώς και στην ανάπτυξη αεροπορικών μεταφορών. Το 1939 η Deutsche Lufthansa πετούσε έξι φορές την εβδομάδα, από την Αθήνα στη Νοτιοανατολική Ευρώπη (Σόφια, Βελιγράδι, Βουδαπέστη, Βιέννη και Βερολίνο).

Κατά την δεκαετία του '30, η δημόσια πολιτική για την ανάπτυξη του τουρισμού έγινε πιο συστηματική, μιμούμενη τις πρωτοβουλίες άλλων ευρωπαϊκών χωρών. Στην Ιταλία, τα ειδικά κουπόνια προσφέρουν εκπτώσεις στους τουρίστες για διαμονή άνω των δέκα ημερών. Στη Γερμανία κυκλοφόρησε ειδικό τουριστικό νόμισμα με παρόμοιες εκπτώσεις. Στη Σερβία προσφέρθηκε πενήντα τοις εκατό έκπτωση σε σιδηροδρομικά ταξίδια για είκοσι ημέρες διαμονής. Η Ελλάδα επικεντρώνεται κυρίως στην οργάνωση τουριστικών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών παρά στην ανάπτυξη στρατηγικών. Παρά το γεγονός αυτό προσέφερε ανάλογες εκπτώσεις (35-50% ανάλογα με το χρόνο διαμονής). Κατά τη διάρκεια του τελευταίου μέρους της δεκαετίας του '30, πραγματοποιήθηκαν σημαντικά βήματα σχετικά με τα ταξιδιωτικά γραφεία. ο νόμος 864 το 1937 ήταν ο πρώτος του είδους που διακηρύχθηκε για τις ταξιδιωτικές επιχειρήσεις. Ο νόμος διέκρινε τα ταξιδιωτικά γραφεία από τους τουριστικούς οργανισμούς. Τα ταξιδιωτικά γραφεία θα πρέπει να έχουν αποκλειστικό ρόλο, δηλαδή το θέμα των εισιτηρίων, ενώ οι τουριστικές υπηρεσίες θα μπορούσαν επίσης να χειριστούν οργανωμένες εκδρομές ατόμων μεμονωμένα ή σε ομάδες. Το θέμα των εισιτηρίων ήταν μια κερδοφόρα δραστηριότητα, καθώς οι προμήθειες για τους οργανισμούς ήταν πολύ υψηλές. Οι εταιρείες ατμοπλοϊκών θα πληρώσουν το 18-30%

της τιμής εισιτηρίου, ανάλογα με τις συνολικές πωλήσεις του πρακτορείου. Αυτό ήταν ένα υψηλό ποσοστό αν ληφθεί υπόψη ότι σήμερα, παρόμοιες προμήθειες φτάνουν το πολύ στο 9%. Η διαφοροποίηση ήταν αποτέλεσμα του νόμου 864. Οι τουριστικοί οργανισμοί χωρίστηκαν σε εκείνους που χειρίζονταν εγχώρια και εκείνους που χειρίζονταν τον γενικό τουρισμό. Ο νόμος διέκρινε επίσης τους εκτοπισμένους οργανισμούς ότι θα ήταν απαραίτητη ειδική άδεια για την εκτέλεση καθηκόντων σχετικά με τη μετανάστευση. Η απαραίτητη άδεια για ένα τουριστικό γραφείο κόστιζε δύο χιλιάδες δραχμές και ανανεώνονταν κάθε χρόνο. Σε μια προσπάθεια παροχής κινήτρων σε νέους επιχειρηματίες, δεν απαιτήθηκε καμία πληρωμή για την πρώτη ανανέωση.

Ο νόμος επέβαλε επίσης περιορισμούς στους τίτλους των οργανισμών καθώς και ορισμένους ρητούς κανόνες σχετικά με τις επιδόσεις των τουριστικών λειτουργιών. Ένας υπάλληλος του ξενοδοχείου, για παράδειγμα, ή ένας σοφέρ δεν θα μπορούσε να λειτουργήσει ως πρακτορείο ταξιδιών. Ο σκοπός αυτών των περιορισμών ήταν να εισαχθεί κάποια τάξη στην επικρατούσα κατάσταση με την οποία ο καθένας να ενεργεί ως πράκτορας. Σε πολλές περιπτώσεις τα εισιτήρια για εκδρομές και κρουαζιέρες πωλούνταν σε καφετέριες, εστιατόρια, καταστήματα καπνού κλπ. Το 1938, μετά την ίδρυση της Σχολής Τουριστικών Μελετών, ο πρόεδρος της Θεόδωρος Πετρακόπουλος κάλεσε όλους τους εργαζόμενους σε ξενοδοχεία, εστιατόρια, καφετέριες και γαλακτοκομεία να παρακολουθήσουν μαθήματα, αναγνωρίζοντας την ισχυρή διασύνδεση αυτών των εγκαταστάσεων με τουριστικές δραστηριότητες.

Τα προαναφερθέντα μέτρα προκάλεσαν αρχικά προβλήματα στον τομέα των ταξιδιών. Οι πράκτορες δυσκολεύτηκαν να ιδρύσουν και να διατηρήσουν μια επιχείρηση, επειδή έπρεπε να πληρώσουν για να πάρουν άδεια και να την ανανεώνουν κάθε χρόνο. Επιπλέον, οι νόμοι ενεργοποιούν τους μηχανισμούς για την απόσυρση των αδειών και των προστίμων, σε περιπτώσεις μη τήρησης του νόμου. Για την εποπτεία και τον έλεγχο των τουριστικών δραστηριοτήτων η τουριστική αστυνομία ιδρύθηκε το 1935.

Αυτά τα πρώιμα βήματα που σχετίζονται με την ανάπτυξη του τουρισμού στην Ελλάδα έχασαν σημαντικό έδαφος με το ξέσπασμα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου. Ο εμφύλιος πόλεμος που ακολούθησε διέκοψε αυτή τη σημαντική φάση ανάπτυξης. Πολλές

επιχειρήσεις αντιμετώπισαν προβλήματα όπως το ταξιδιωτικό πρακτορείο Ghiolman Bros, το οποίο οδηγήθηκε σχεδόν σε πτώχευση.

Δεν διατίθενται επαρκή στοιχεία για να μιλήσουμε με βεβαιότητα για τη χρηματοδότηση, αλλά μια προσωρινή υπόθεση που απορρέει από τις προσωπικές μαρτυρίες και την παρατήρηση των επιχειρησιακών δομών είναι ότι η χρηματοδότηση εξακολουθεί να προσφέρεται ιδιωτικά για τους ταξιδιωτικούς πράκτορες.

2.3 Μεταπολεμικές πρακτικές



Η Ελλάδα επέστρεψε στην σχετική ομαλότητα στη δεκαετία του πενήντα. Παρά την αστάθεια του πολιτικού συστήματος που ακολούθησε, ο τουρισμός επανενεργοποιήθηκε ως επιθυμητή οικονομική δραστηριότητα. Ο Εθνικός Οργανισμός Τουρισμού επανεμφανίστηκε και η Ελλάδα έλαβε κεφάλαιο μέσω του σχεδίου Marshall. Το κεφάλαιο που απορρέει από το Σχέδιο, που επενδύθηκε στον τομέα του τουρισμού μέχρι το 1952 ήταν περίπου έξι εκατομμύρια δολάρια. Το Σχέδιο περιλάμβανε επίσης ένα ειδικό τμήμα ανάπτυξης του ταξιδιού (TAT). Σκοπός του ήταν να ενθαρρύνει την κινητοποίηση Αμερικανών τουριστών σε διατλαντικά ταξίδια για στόχους εξωτερικής πολιτικής. Δεν είμαστε ακόμα βέβαιοι για τον τρόπο με τον οποίο εφαρμόστηκε αυτή η πολιτική στην περίπτωση της Ελλάδας αλλά με οποιονδήποτε τρόπο φάνηκε να ταιριάζει στις προτεραιότητες των ελληνικών αρχών, αφού οι

Αμερικανοί επισκέπτες ξόδευαν πολύ περισσότερο από τους Ευρωπαίους και η πολιτική αυτή επέτρεψε την επέκταση της εισροής τουρισμού.

Ο αναξωογονημένος Εθνικός Οργανισμός Τουρισμού έδωσε ιδιαίτερη προσοχή στα ταξιδιωτικά γραφεία. Στο παρελθόν, διάφορα ταξιδιωτικά γραφεία ήταν μέλη του συμβουλίου της. Ο Δημήτριος Παπαευστρατίου, ο εκπρόσωπος του Οργανισμού American Express στην Αθήνα, βρισκόταν στο διοικητικό συμβούλιο του στις δύο πρώτες δεκαετίες λειτουργίας του. Ο Κωνσταντίνος Αθανασούλας, ιδιοκτήτης του τουριστικού γραφείου "Ερμής" και αργότερα ο Γεώργιος Τσαλδάρης, ιδιοκτήτης του τουριστικού πρακτορείου "Horizon" ήταν επίσης μέλη του διοικητικού συμβουλίου του ΕΟΤ. Μια από τις πρώτες ενέργειες του ΕΟΤ ήταν η σύσταση επιτροπής για τη χορήγηση αδειών σε τουριστικά γραφεία. Σταδιακά ανέπτυξε προγράμματα συνεργασίας με οργανισμούς σε θέματα όπως διοργάνωση εκδρομών VIP.

Τα σχέδια ταξιδιού άλλαζαν μετά τον πόλεμο και εισήχθησαν τακτικές προώθησης του μαζικού τουρισμού. Η έννοια των πακέτων διακοπών αναδύθηκε σε παγκόσμιο επίπεδο, συνδέοντας τα ταξίδια με τον ελεύθερο χρόνο. Οι αεροπορικές μεταφορές έφεραν μια επανάσταση στην ιστορία ταξιδιών. Διάφορες ξένες εταιρείες όπως η TWA (American Airlines) και η SAS (Scandinavian Airlines) παρείχαν πολλές πτήσεις την εβδομάδα, συνδέοντας την Ελλάδα με άλλες χώρες. Η TAE (Greek Airlines) λειτουργούσε ήδη την δεκαετία του σαράντα, αλλά η σημαντικότερη ελληνική εταιρεία ήταν η Ολυμπιακή Αεροπορία που ιδρύθηκε το 1957 και λειτουργεί μέχρι σήμερα.

Τα τουριστικά γραφεία πολλαπλασιάστηκαν γρήγορα. σύμφωνα με το περιοδικό «Ξένια», που εκδόθηκε από τον ΕΟΤ, το 1950 λειτουργούσαν δεκαπέντε τουριστικά γραφεία στην Αθήνα. Τη δεκαετία του '50, τα ελληνικά ταξιδιωτικά γραφεία απέκτησαν εξουσία στη διεθνή σκηνή. Ο Ιωάννης Αρβανιτίδης έγινε πρόεδρος της FIAV για τα έτη 1950-52. Η "Τουριστική Εβδομάδα" ανέφερε την ύπαρξη σαράντα ενός πρακτορείων το 1961, και το ίδιο έτος σύμφωνα με τα τουριστικά εγχειρίδια, δημιουργήθηκαν άλλες είκοσι έξι επιχειρήσεις. Σύμφωνα με το δελτίο της Εθνικής Στατιστικής Υπηρεσίας το 1969 το άθροισμα των ταξιδιωτικών, τουριστικών και μεταναστευτικών υπηρεσιών ήταν 974. Η δομή του τομέα ξεκίνησε σταδιακά. Υπήρχαν δύο Σωματεία για οργανισμούς τώρα, ένας για τα τουριστικά γραφεία και ένας για τους ταξιδιωτικούς και

μεταναστευτικούς οργανισμούς. Τα τουριστικά γραφεία της Αθήνας εξακολουθούσαν να είναι οικογενειακές επιχειρήσεις - οι περισσότερες από αυτές - παρόλο που υπήρχαν κάποιες ξένες, και συνέχισαν να αναπτύσσονται καθώς ο τουρισμός αναπτύχθηκε. Η μετανάστευση εξακολουθούσε να αποτελεί σημαντική παράμετρο που επηρεάζει την προαναφερθείσα πρόοδο. Επιπλέον, σημειώθηκε αύξηση του αριθμού των οργανισμών που λειτουργούν σε άλλες ελληνικές πόλεις πλην της Αθήνας και του Πειραιά. Σε πολλές περιπτώσεις οι μεγάλοι οργανισμοί της Αθήνας ίδρυσαν υποκαταστήματα στις περιοχές, αντί να έχουν εκπροσώπους όπως και πριν. Αξίζει να σημειωθεί ότι τα τουριστικά πρακτορεία συνδέονταν με τοπικές εκδόσεις για τον τουρισμό όπως η εφημερίδα "Τουριστική Κωσ" που κυκλοφόρησε τη δεκαετία του 50 στην Κω. Ο διευθυντής του ήταν ιδιοκτήτης τουριστικού γραφείου, ο Γεράσιμος Ματθαίος, ένας από τους τέσσερις τουλάχιστον που λειτουργούσαν στο νησί. Η εφημερίδα προώθησε τον τουρισμό στα ελληνικά νησιά διαφημίζοντας τις ομορφιές τους και ταυτόχρονα περιλάμβανε διαφήμιση άλλων τουριστικών επιχειρήσεων. Εξυπηρετούσε επίσης οικονομικούς σκοπούς για την επιχείρηση ταξιδιών του ιδιοκτήτη μέσω των κερδών της και της πιθανής χρηματοδότησης από τον ΕΟΤ.

Η έρευνά μας είναι ελλιπής όσον αφορά τις μεταπολεμικές πρακτικές, αλλά φαίνεται ότι η ιδιωτική πρωτοβουλία για τη χρηματοδότηση τουριστικών οργανισμών επικράτησε εδώ και πολλά χρόνια. Κατά τη δεκαετία του '50 δημιουργήθηκαν εταιρείες στην Ελλάδα και πολλές εταιρείες έγιναν μετοχικές. Για παράδειγμα, το κεφάλαιο του οργανισμού «Helios» περιελάμβανε σαράντα μετοχές της δεκαετίας του εξήντα. Επιπλέον, προκειμένου να χρηματοδοτήσουν τις δραστηριότητές τους, εξέδωσαν νέα αποθέματα. Τέλος, κατά τη δεκαετία του '70, η κυβέρνηση αναδείχθηκε ως εγγυητής για τα δάνεια κεφαλαίου κίνησης (τα δανειακά κεφάλαια θα μπορούσαν να φθάσουν το 12% των πωλήσεων) των τουριστικών γραφείων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3^ο: ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ - ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ: ΕΠΠΤΩΣΕΙΣ, ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ, ΠΟΛΙΤΙΚΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ

3.1 Κατηγοριοποίηση αεροδρομίων



Τα αεροδρόμια σε ολόκληρη την Ευρώπη διαφέρουν σε μέγεθος και λειτουργία, καθώς εξυπηρετούν διαφορετικές περιοχές και ομάδες πελατών και συνήθως θέτουν διαφορετικούς οικονομικούς ή κοινωνικούς στόχους. Ως εκ τούτου, υπάρχει ανάγκη στην παγκόσμια βιβλιογραφία για τα αεροδρόμια να ταξινομηθούν ώστε να μπορούν να εξεταστούν αποτελεσματικότερα.

Καταρχάς, η απόφαση του Συμβουλίου και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου σχετικά με τις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη του διευρωπαϊκού δικτύου καθόρισε τρεις κατηγορίες αερολιμένων. (Official Journal, 2005)

1. Τα διεθνή σημεία σύνδεσης (γενικά με ετήσιο όγκο επιβατών όχι μικρότερο από 5.000.000)
2. Κοινοτικά σημεία σύνδεσης (γενικά με ετήσιο όγκο επιβατών μεταξύ 1.000.000 και 4.999.999)
3. Τα περιφερειακά σημεία σύνδεσης και τα σημεία προσβασιμότητας (γενικά με ετήσιο όγκο επιβατών μεταξύ 250.000 και 999.999)

Η Επιτροπή των Περιφερειών, από την πλευρά της, πρότεινε πέντε κατηγορίες ευρωπαϊκών αερολιμένων στη γνωμοδότηση της 2ης Ιουλίου 2003 σχετικά με τις περιφερειακές ικανότητες των αερολιμένων. (Official Journal, 2005)

1. Σημαντικοί αερολιμένες (άνω των 25 εκατομμυρίων επιβατών, τέσσερις αερολιμένες), αντιπροσωπεύοντας περίπου το 30% της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας
2. Τα εθνικά αεροδρόμια (10 έως 25 εκατομμύρια επιβάτες, 16 αερολιμένες), αντιπροσωπεύουν περίπου το 35% της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας
3. 15 αερολιμένες με 5 έως 10 εκατομμύρια επιβάτες που αντιπροσωπεύουν περίπου το 14% της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας
4. 57 αερολιμένες από 1 έως 5 εκατομμύρια επιβάτες αντιπροσωπεύουν περίπου το 17% της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας
5. 67 αερολιμένες με 200.000 έως 1 εκατομμύριο επιβάτες που αντιπροσωπεύουν περίπου το 4% της ευρωπαϊκής εναέριας κυκλοφορίας

Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι υπάρχει μια ευρεία επικάλυψη μεταξύ αυτών των δύο συστημάτων ταξινόμησης και για τους σκοπούς αυτών των κατευθυντήριων γραμμών έχει ορίσει τις ακόλουθες τέσσερις κατηγορίες. (Official Journal, 2005)

1. κατηγορία Α, εφεξής "μεγάλα κοινοτικά αεροδρόμια", με περισσότερους από 10 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως
2. κατηγορία Β, περιλαμβάνει "εθνικά αεροδρόμια, με ετήσιο όγκο επιβατών μεταξύ 5 και 10 εκατομμυρίων

3. η κατηγορία Γ περιλαμβάνει "μεγάλα περιφερειακά αεροδρόμια" με ετήσιο όγκο επιβατών μεταξύ 1 και 5 εκατομμυρίων
4. κατηγορία Δ, εφεξής "μικρά περιφερειακά αεροδρόμια", με ετήσιο όγκο επιβατών μικρότερο από 1 εκατομμύριο

Παρ' όλα αυτά, στη βιβλιογραφία εκτός από την παραπάνω ταξινόμηση, χρησιμοποιούνται ορισμένες άλλες κατηγορίες για τη διάκριση των αεροδρομίων. Για παράδειγμα, σε μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε από την Deutsche Bank αναφέρεται ότι θα ήταν εύλογο να οριστούν οι αερολιμένες σε κατηγορίες ανάλογα με τη λειτουργία τους και την ελκυστικότητα της λεκάνης απορροής τους. Επομένως, τα αεροδρόμια κατηγοριοποιούνται(Christianetal. in Heymann E., 2005):

1. Τα πρωτεύοντα αεροδρόμια, τα οποία λειτουργούν με κόμβους (αεροδρόμια)
2. Τα δευτερεύοντα αεροδρόμια, αυτοί οι αερολιμένες που δεν λειτουργούν ως κόμβοι, αλλά διαθέτουν ωστόσο μια ελκυστική λεκάνη απορροής. Είναι ενσωματωμένα στα δίκτυα δρομολογίων των τακτικών αεροπορικών εταιρειών και προσφέρουν μεγάλη ποικιλία πτήσεων προς ευρωπαϊκούς προορισμούς.
3. Τριτογενή αεροδρόμια, τα οποία ορίζονται ως όλα τα άλλα διεθνή αεροδρόμια. Στις περισσότερες περιπτώσεις, ενσωματώνονται στο διεθνές σύστημα αεροπορικών μεταφορών κυρίως από τη Lufthansa.
4. Τα τεταρτογενή αεροδρόμια είναι πρώην στρατιωτικά ή περιφερειακά αεροδρόμια, τα οποία εξυπηρετούνται κυρίως από αερομεταφορείς χαμηλού κόστους (LCC).

Επιπλέον, ο Jarach (2001) χρησιμοποιεί σχεδόν την ίδια διάκριση που βασίζεται στον τομέα της εμπορίας και κατηγοριοποιεί τα αεροδρόμια ως εξής:

1. Πρωτεύον διανομέας (π.χ. Paris CDG, London Heathrow)
2. Δευτερεύον διανομέας (π.χ. Βασιλεία, Βαρκελώνη)
3. Περιφερειακό αεροδρόμιο (π.χ. Στουτγάρδη, Λονδίνο)
4. Αεροδρόμιο χαμηλού κόστους (λ.χ. Λονδίνο Στάνστεντ, Λονδίνο Λούτον)

Ο κ. Bradbourn Philip στην έκθεσή του σχετικά με το μέλλον των περιφερειακών αερολιμένων και των αεροπορικών υπηρεσιών στην ΕΕ θεωρεί ότι οι ταξινομήσεις των αερολιμένων είναι ανεπαρκείς για να καθορίσουν τι αποτελεί περιφερειακό αερολιμένα. Δεδομένου ότι συμβάλλουν σημαντικά στην κοινωνία της Ευρώπης, είναι επείγουσα ανάγκη να διατυπωθεί ένας σαφής, συγκεκριμένος, συνεπής και ακριβής ορισμός για τα περιφερειακά αεροδρόμια. (Bradbourn, 2011)

3.2 Σχέση μεταξύ του αεροδρομίου και της περιφέρειας



Η μελέτη των σχέσεων μεταξύ των αεροδρομίων και της περιφερειακής ανάπτυξης, ένα κοινό χαρακτηριστικό που απορρέει από τη βιβλιογραφία, είναι ότι αρκετές μελέτες αναφέρουν τη σημασία των αερολιμένων για την εδαφική ανάπτυξη και υποστηρίζουν ότι τα αεροδρόμια έχουν τη δυνατότητα να αποτελέσουν τη βάση ανάπτυξης μιας περιοχής. (Cidell, 2006) Υπάρχουν πολλοί διαφορετικοί παράγοντες που επηρεάζουν την περιφερειακή ανάπτυξη. Ο Graham (1998) επισημαίνει ότι εάν αναθεωρήσουμε την ιστορία, θα μπορούσε να γίνει αντιληπτό ότι οι μεταφορές, γενικά, ανήκουν στις

σημαντικότερες. Η απουσία επαρκούς υποδομής και υπηρεσιών μεταφορών μπορεί να αποτελέσει καθοριστικό εμπόδιο για την ανάπτυξη μιας περιοχής. (Graham, 1998)

Το αεροδρόμιο, όπου και αν βρίσκεται, εξυπηρετεί την ενδοχώρα του, παρέχοντας οικονομικά και κοινωνικά οφέλη στους ντόπιους πολίτες. Θεωρείται ως υπηρεσία στην επικράτεια παρόμοια με εκείνη ενός νοσοκομείου, ενός σχολείου ή ενός πολιτιστικού κέντρου. Είναι σημαντικό, ακόμη και στην περίπτωση ενός μικρού περιφερειακού αερολιμένα, να παρέχεται στην περιοχή δραστηριότητες και υπηρεσίες που επιτρέπουν την αποδοτικότερη και κατάλληλη χρήση και ανάπτυξη σύμφωνα με τον εθνικό και περιφερειακό σχεδιασμό.

Έτσι, όπως είναι ευρέως αποδεκτό, ένας διεθνής αερολιμένας μπορεί να έχει σημαντικές επιπτώσεις πέρα από και αρκετά μακριά το ίδιο το αεροδρόμιο. Αυτές οι επιπτώσεις αφορούν την αστική ανάπτυξη, την άμεση και έμμεση απασχόληση και πολλούς άλλους συναφείς τομείς, κυρίως οικονομικούς και κοινωνικούς. Αυτός ο αντίκτυπος εκτός της περιφέρειας του αεροδρομίου περιγράφηκε ως την ανάπτυξη της «αετρόπολης». Η "Aetropolis" επεκτείνεται μέσα σε μια ακτίνα 70 χιλιομέτρων μακριά από την περιοχή που έχει εγκατασταθεί ο αερολιμένας.

Η λειτουργία ενός αερολιμένα, ανεξάρτητα από το μέγεθός του, δυναμώνει και ενισχύει οικονομικά την τοπική περιοχή. Στην πραγματικότητα δημιουργείται ένας ενάρτετος κύκλος μεταξύ του αεροδρομίου και της επικράτειας: ο πρώτος είναι ένας σημαντικός πόρος για το δεύτερο, αλλά ταυτόχρονα ο δεύτερος θα πρέπει να είναι σε θέση να κάνει την απαραίτητη ζεστασιά στον πρώτο. Το αεροδρόμιο παράγει οικονομική αξία σε δύο μέτωπα στην περιοχή (Amoroso και Caruso, 2010):

- ✚ Ως οικονομική δραστηριότητα από μόνη της: είναι το προϊόν της συγκέντρωσης επενδύσεων και της παροχής υπηρεσιών που συνδέονται με τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας, τη διοικητική διαχείριση και τη λογιστική του αεροδρομίου
- ✚ Ως μέσο στήριξης της περιφερειακής οικονομίας, καθώς μπορεί να προσφέρει στις επιχειρήσεις και το κοινό τη δυνατότητα γρήγορης και αξιόπιστης μεταφοράς για την ανάπτυξη επιχειρήσεων, εμπορίου και προσφοράς

υπηρεσιών που μπορούν να ενισχύσουν την προσβασιμότητα σε εθνικό, διεθνές και διηπειρωτικό χώρο.

Γενικά, τα αεροδρόμια χρησιμοποιούνται ως εργαλείο που αυξάνει την αποτελεσματική «διεθνή προσβασιμότητα» της περιοχής. Τα τελευταία χρόνια, η ανάπτυξη των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους, οι οποίοι τείνουν να δημιουργούνται κυρίως σε περιφερειακούς αερολιμένες, λόγω του χαμηλότερου κόστους λειτουργίας και διαχείρισης και της περιορισμένης συμφόρησης, διαδραμάτισαν σημαντικό ρόλο σε αυτό το γεγονός.

Οι Amoroso και Caruso (2010) πιστεύουν επίσης ότι η αλληλεξάρτηση μεταξύ του αεροδρομίου και της γύρω περιοχής εκφράζεται μέσω μιας σχέσης που μπορεί να χαρακτηριστεί ως "σύνθετη και συνεργατική". Η παρουσία ενός αερολιμένα σε μια περιοχή είναι ενδογενής και εξωγενής και μπορεί να αποτελέσει σημαντικό στρατηγικό πλεονέκτημα για την επίλυση προβλημάτων. Προσελκύει εσωτερικές επενδύσεις, καθώς αποτελεί ελκυστικό πόλο για τις επιχειρήσεις να εγκατασταθούν στην περιοχή, δημιουργώντας ευκαιρίες απασχόλησης για τους κατοίκους της περιοχής και ως εκ τούτου ενισχύει ολόκληρη την οικονομία. (Amoroso και Caruso, 2010)

Επιπλέον, υπό την προϋπόθεση ότι η λειτουργία του εξασφαλίζει σταθερό και αποδοτικό μέσο μεταφοράς, μπορεί να αποτελέσει ένα αποτελεσματικό εργαλείο μάρκετινγκ για την περιοχή. Ένας επιτυχημένος αερολιμένας μπορεί να βελτιώσει την αντίληψη μιας πόλης σε ένα διεθνές περιβάλλον. Οι διεθνείς μεταφορικές συνδέσεις είναι ένας από τους κρίσιμους παράγοντες που επηρεάζουν τη διεθνή αναγνώριση μιας πόλης, μαζί με εκπαιδευτικές εγκαταστάσεις και επίπεδα ειδικευμένου εργατικού δυναμικού. Η λειτουργία των αεροδρομίων μπορεί να προσφέρει μια μοναδική ταυτότητα σε μια περιοχή, ενεργώντας ως ισχυρό πλεονέκτημα στην πολιτική μάρκετινγκ της πόλης, να αποτελέσει ακόμη και ένα εμπορικό σήμα για την περιοχή, να το τοποθετήσει στον παγκόσμιο χάρτη και να βελτιώσει την ελκυστικότητά του για επενδύσεις. Όπως ανέφερε ο Heymann (2005), η ιδέα της ύπαρξης ενός τοπικού αεροδρομίου απευθύνεται σε πολλούς περιφερειακούς πολιτικούς εν μέρει για λόγους κύρους. (Heymann, 2005)

Η παρουσία ενός αεροδρομίου μπορεί επίσης να βελτιώσει τον πολλαπλασιασμό των τουριστικών δραστηριοτήτων. Ο τουριστικός τομέας μπορεί να αναπτυχθεί με τη βελτίωση της προσπελασιμότητας και της λειτουργίας ενός αεροδρομίου, με αποτέλεσμα σημαντικά γεγονότα να φιλοξενούνται στην περιοχή ως αθλητικές εκδηλώσεις, πολιτιστικές εκδηλώσεις ή συνέδρια. Tariadoretai. (2008), ισχυρίζονται ότι ορισμένες περιφερειακές περιοχές έγιναν ελκυστικός τουριστικός προορισμός λόγω της αναδιαμόρφωσης του αεροδρομίου τους. Με αυτόν τον τρόπο, όχι μόνο οι ντόπιοι πολίτες απέκτησαν καλύτερη αεροπορική πρόσβαση, αλλά και σημαντικές οικονομικές συνέργειες για την κοινωνία.

Εκτός από το γεγονός ότι ο αερολιμένας εξυπηρετεί τον πληθυσμό, ένα άλλο κρίσιμο σημείο της σχέσης τους είναι ότι το τελευταίο συνιστά τη λεκάνη απορροής του αεροδρομίου. Η λεκάνη απορροής ή η περιοχή έλξης διαδραματίζει σημαντικό ρόλο για την περαιτέρω ανάπτυξη του αεροδρομίου. Οι πιο σημαντικοί παράγοντες από τους οποίους εξαρτάται είναι (Amoroso και Caruso, 2010):

- α) μόνιμο πληθυσμό,
- β) ετήσιο μέσο εισόδημα,
- γ) το επίπεδο της απασχόλησης,
- δ) τομείς εργασίας

Επιπλέον, ο Robertson (1995) αναφέρθηκε στη δυνατότητα των αερολιμένων να φέρουν την αναγέννηση σε μια περιοχή. Η κατασκευή νέων υποδομών ή η ανάπτυξη παλαιών και εγκαταλελειμμένων αερολιμένων μπορεί να βοηθήσει στην αναδιάρθρωση της οικονομίας μιας περιοχής, διευρύνοντας το φάσμα των βιομηχανιών της. Είναι ένα πολύ συχνά φαινόμενο ένα επιχειρηματικό πάρκο που θα εγκατασταθεί στη διαθέσιμη γη ενός αερολιμένα. Συχνά, αυτά τα επιχειρηματικά πάρκα χρησιμοποιούνται από επιχειρήσεις με κάποια σύνδεση με τον αερολιμένα ή την αεροδιαστημική βιομηχανία. Διαφορετικά, επιλέγονται ως τοποθεσίες για εταιρείες που κάνουν εντατική χρήση των αεροπορικών μεταφορών.

Μεταξύ όλων των ανωτέρω τριτογενών επιπτώσεων, πρέπει να συμπεριληφθεί ο συμπληρωματικός ρόλος του αερολιμένα. Στην πραγματικότητα, ένας αερολιμένας δεν προσφέρει μόνο αεροπορικές υπηρεσίες και εκτός από τη στρατηγική σημασία που πρέπει να αναγνωριστεί, είναι επίσης ένα σημείο συνάντησης για επιχειρηματίες και ένα κέντρο υποδοχής για τους τουρίστες.

Δεδομένου ότι οι αερολιμένες εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από τις διεθνείς αγορές και την επιχειρηματική δραστηριότητα, θα μπορούσε να υποστηριχθεί ότι οι βιομηχανίες που σχετίζονται με τα αεροδρόμια επηρεάζονται λιγότερο από την εγχώρια οικονομική ύφεση, προσδίδοντας στην τοπική οικονομία μεγαλύτερη ανθεκτικότητα. Παρόλα αυτά, οι αεροπορικές μεταφορές μπορούν σαφώς να επηρεαστούν από άλλες διεθνείς εκδηλώσεις και από τις ιδιοτροπίες μιας πολύ ανταγωνιστικής αγοράς αεροπορικών ταξιδιών. (Robertson, 1995).

Από την άλλη πλευρά, η αλληλεπίδραση μεταξύ της γύρω περιοχής και του αεροδρομίου προκαλεί ορισμένες αρνητικές εξωτερικές επιπτώσεις. Στην περιοχή κοντά στο αεροδρόμιο υπάρχουν αυξημένα επίπεδα θορύβου και εκπομπών καυσίμων λόγω της λειτουργίας του αεροδρομίου. Ωστόσο, σύμφωνα με το θέμα αυτό, υπάρχουν πολλές πολιτικές από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, οι οποίες εγγυώνται αποδεκτά επίπεδα εκπομπών, ενώ σε μικρούς περιφερειακούς αερολιμένες θεωρούνται ακόμη και αμελητέες. Ένα άλλο αρνητικό σημείο αυτής της σχέσης, που χαρακτηρίζεται ως «ακανθώδες ζήτημα» από τους Amoroso και Caruso (2010), είναι η εξάρτηση των αερολιμένων από τις εθνικές και κρατικές πολιτικές. Αυτές οι πολιτικές δεν θεωρούνται ιδιαίτερα δεκτικές στις ανάγκες συγκεκριμένων περιοχών και, καθώς δεν υπάρχει επαρκής επικοινωνία με τις τοπικές κυβερνήσεις, τα αεροδρόμια φαίνεται να μην είναι πολύ συνεκτικά με την αστική και περιφερειακή κυβέρνηση. Ωστόσο, πρόσφατα, έχει εγκριθεί μεγαλύτερη συμμετοχή των στρατηγικών για την ανάπτυξη των αεροδρομίων στις πολιτικές αστικού σχεδιασμού.

3.3 Οικονομική συμμετοχή των αερολιμένων



Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνώρισε τη σημασία των μεταφορών στην οικονομική ανάπτυξη στη Λευκή Βίβλο για τις μεταφορές (Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, 2001): «Είναι δύσκολο να φανταστούμε μια έντονη οικονομική ανάπτυξη που μπορεί να δημιουργήσει θέσεις εργασίας και πλούτο χωρίς ένα αποτελεσματικό σύστημα μεταφορών που επιτρέπει την πλήρη αξιοποίηση της εσωτερικής αγοράς και την παγκοσμιοποίηση του εμπορίου ».

Ο συνολικός οικονομικός αντίκτυπος των αερολιμένων μπορεί να εξεταστεί στα πλαίσια των ακόλουθων θέσεων (Airports Council International, 2004):

- ✚ άμεση: απασχόληση και εισόδημα που συνδέεται εξ ολοκλήρου ή σε μεγάλο βαθμό με τη λειτουργία ενός αερολιμένα
- ✚ έμμεση: απασχόληση και εισόδημα που παράγεται στην οικονομία της περιοχής μελέτης στην αλυσίδα των προμηθευτών αγαθών και υπηρεσιών
- ✚ επαγόμενη: απασχόληση και το εισόδημα που δημιουργείται στην οικονομία της περιοχής μελέτης από τη δαπάνη εισοδήματος από τους άμεσους και έμμεσους εργαζόμενους
- ✚ καταλυτική: η απασχόληση και τα έσοδα που παράγονται στην οικονομία της περιοχής μελέτης από τον ευρύτερο ρόλο του αερολιμένα στη βελτίωση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων και στην προσέλκυση οικονομικών

δραστηριοτήτων, όπως οι εισερχόμενες επενδύσεις και ο εισερχόμενος τουρισμός

Σύμφωνα με τους Brathen και Halpern (2011), οι τρεις πρώτες επιπτώσεις μπορούν σχετικά εύκολα να μετρηθούν και να ποσοτικοποιηθούν και, ως εκ τούτου, οι επιπτώσεις αυτές μελετώνται περισσότερο στη βιβλιογραφία. Ωστόσο, οι καταλυτικές επιπτώσεις, οι οποίες διαδραματίζουν τον σημαντικότερο ρόλο της συμβολής ενός αερολιμένα στην περιφερειακή ανάπτυξη, είναι αρκετά δύσκολο να ποσοτικοποιηθούν.

Το πιο άμεσα ορατό οικονομικό όφελος του τομέα των αερομεταφορών είναι η απασχόληση εργατικού δυναμικού στο αεροδρόμιο ή κοντά στα αεροδρόμια. Οι αερολιμένες είναι συχνά οι μεγαλύτερες συγκεντρώσεις απασχόλησης στις εθνικές και περιφερειακές οικονομίες τους και οι περιοχές γύρω από τα αεροδρόμια έχουν χαμηλότερη από την μέση ανεργία (International Airport Council, 2004).

Ο Hakfoort (2010), μελετώντας τον περιφερειακό οικονομικό αντίκτυπο του αεροδρομίου Schiphol του Άμστερνταμ, ανέφερε ότι ο συνολικός πολλαπλασιαστής άμεσης απασχόλησης στον αερολιμένα είναι περίπου 2. Αυτό σημαίνει ότι μία εργασία στο αεροδρόμιο οδηγεί σε περίπου μία εργασία έμμεσης και επαγγελματικής απασχόλησης .

Ομοίως, το Airport Council International (2004), μελετώντας 25 διαφορετικούς αερολιμένες, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια υποστηρίζουν σήμερα, κατά μέσο όρο, περίπου 950 θέσεις εργασίας ανά εκατομμύριο επιβατών. Ο αριθμός αυτός είναι λίγο χαμηλότερος από τις «τυπικές» 1000 θέσεις εργασίας ανά εκατομμύριο επιβάτες, κάτι που εκτιμήθηκε από αρκετές μελέτες της δεκαετίας του '90, λόγω του γεγονότος ότι τα τελευταία χρόνια οι αεροπορικές εταιρείες κατάφεραν να αυξήσουν την παραγωγικότητά τους επιτυγχάνοντας οικονομίες κλίμακας και πολλοί αερολιμένες ιδιωτικοποιήθηκαν. Η ανάπτυξη των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους στην Ευρώπη την ίδια περίοδο ενισχύει επίσης αυτό το γεγονός. Ωστόσο, ο Robertson (1995) ισχυρίστηκε ότι αυτός ο λόγος δεν μπορεί να θεωρηθεί δεδομένος και ποικίλλει σε διάφορους αερολιμένες. Στην πραγματικότητα, περισσότερες θέσεις εργασίας από αυτόν τον μέσο όρο μπορούν να επιτευχθούν με παράγοντες όπως οι αεροπορικές εταιρείες που ιδρύουν βάσεις, εγκαταστάσεις συντήρησης, εμπορευματικές μεταφορές

και χρήσεις που σχετίζονται με το αεροδρόμιο επιτρέπονται επιτόπου. Από την προαναφερθείσα μελέτη εκτιμάται ότι κατά μέσο όρο για κάθε 1000 θέσεις εργασίας που υποστηρίζονται από ευρωπαϊκούς αερολιμένες υπάρχουν περίπου 2.100 έμμεσες / επαγόμενες θέσεις εργασίας που υποστηρίζονται σε εθνικό επίπεδο, 1.100 έμμεσες / επαγόμενες θέσεις εργασίας που υποστηρίζονται σε περιφερειακό επίπεδο ή 500 έμμεσες / περιφερειακά. Τελικά, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι για κάθε εκατομμύριο επιβάτες (μονάδες φόρτου εργασίας), που είναι το μέγεθος ενός συνήθους περιφερειακού αερολιμένα, μπορούν να υποστηριχθούν οι ευρωπαϊκές αερολιμένες: 2.950 θέσεις εργασίας σε εθνικό επίπεδο, 2.000 θέσεις εργασίας σε περιφερειακό επίπεδο, 1.425 θέσεις εργασίας υπό περιφερειακά.

Επιπλέον, ένας αερολιμένας συμβάλλει στην περιφερειακή οικονομία, ως ίδιο έργο υποδομής. Η υλοποίηση της επένδυσης αυξάνει το εισόδημα και την απασχόληση σε περιφερειακό επίπεδο, λόγω των δραστηριοτήτων των κατασκευαστικών εταιρειών και των προμηθευτών τους. Στην περίπτωση κατασκευής αεροδρομίου, οι δραστηριότητες αυτές είναι ο σχεδιασμός της εγκατάστασης, η κατασκευή (επιπρόσθετων) διαδρόμων, η κατασκευή των τερματικών σταθμών και των υπόστεγων, η εγκατάσταση συστημάτων πλοήγησης και ούτω καθεξής. Αντίθετα, κατά τη διάρκεια της κατασκευής της υποδομής μπορεί να υπάρξει αύξηση της φορολογίας ή υψηλότερου επιτοκίου ως αποτέλεσμα δημόσιου δανεισμού στην κεφαλαιαγορά που θα μπορούσε να επηρεάσει αρνητικά την κατανάλωση στην περιοχή. Αυτές οι επιδράσεις, θετικές ή αρνητικές, διαρκούν μόνο για την περίοδο κατασκευής και χαρακτηρίζονται ως προσωρινές επιδράσεις (Hakfoortetal, 2010).

Μια κρίσιμη πτυχή είναι το πώς το εισόδημα που αποκτάται από τους μισθούς και την απασχόληση κατανέμεται ή επενδύεται στην περιοχή. Ο Robertson (1995) υποστηρίζει την άποψη ότι πολλά από τα οφέλη για την απασχόληση είναι αρκετά τοπικά και μέσα σε 30 λεπτά ο χρόνος οδήγησης του αεροδρομίου. Σε αυτό το 30 λεπτό με το αυτοκίνητο από το αεροδρόμιο είναι πιθανό να δαπανηθεί επίσης, μεγάλο μέρος του εισοδήματος από την επαγόμενη απασχόληση που αποκτήθηκε από τις δαπάνες των υπαλλήλων που σχετίζονται με το αεροδρόμιο. Η έμμεση απασχόληση, που βασίζεται σε επιχειρήσεις προμηθευτών, μπορεί να είναι πολύ διαδεδομένη, αλλά σημαντική είναι και η τοπική περιφέρεια, ιδίως όταν αυτό περιλαμβάνει ένα σημαντικό βιομηχανικό

κέντρο και κέντρο εξυπηρέτησης. Ως εκ τούτου, θα ήταν δίκαιο να υποστηρίξουμε ότι τα αεροδρόμια ενδέχεται να μην έχουν τη δυνατότητα να κατανέμουν τα οφέλη σε όλα τα μέρη μιας περιοχής, ανάλογα με το μέγεθός τους. Φαίνεται σαφές ότι η πλειονότητα των θέσεων που σχετίζονται με το αεροδρόμιο είναι πολύ προσιτές στην πιο τοπική περιοχή γύρω από αυτές, συμπεριλαμβανομένου του κύριου πληθυσμιακού κέντρου που εξυπηρετεί ο αερολιμένας.

Η θέση κοντά στο αεροδρόμιο των πολυεθνικών εταιρειών που κάνουν έντονη χρήση του αεροδρομίου, όπως οι καινοτόμες εταιρείες υψηλής τεχνολογίας, οι φαρμακευτικές βιομηχανίες, η βιοτεχνολογία ή οι ηλεκτρονικές συστάδες κλπ., Οι οποίες αποτελούν ένα μεγάλο πυρήνα απασχόλησης, ενισχύουν επίσης αυτή την άποψη.

3.3.1 Καταλυτική επίπτωση των αερολιμένων

Τα αεροδρόμια αποτελούν την απαραίτητη υποδομή για ένα ευρύ φάσμα οικονομικών δραστηριοτήτων. Η σημαντικότερη οικονομική συμβολή της βιομηχανίας αερομεταφορών είναι μέσω της επίδρασής της στις επιδόσεις άλλων βιομηχανιών και ως παράγοντα διευκόλυνσης της ανάπτυξής τους. Αυτός ο ευρύτερος οικονομικός ρόλος είναι γνωστός ως ο καταλυτικός αντίκτυπος που προκύπτει από την επίδραση που μπορεί να έχει η πρόσβαση στην αεροπορική υπηρεσία στην περιοχή που εξυπηρετεί ο αερολιμένας.

Υπάρχουν δύο βασικοί τύποι καταλυτικών επιπτώσεων των αερολιμένων (Brathen and Halpern, 2011):

- ✚ οι επιπτώσεις που σχετίζονται με την περιφερειακή οικονομική ανταγωνιστικότητα ως αποτέλεσμα της ικανότητας των αερολιμένων να προωθήσουν τις εξαγωγικές δραστηριότητες, συμπεριλαμβανομένου του τουρισμού, να ενισχύσουν τις επιχειρηματικές δραστηριότητες και την παραγωγικότητα και να επηρεάσουν τις θέσεις των εταιρειών και τις επενδυτικές αποφάσεις

- ✚ οι επιπτώσεις που σχετίζονται με την περιφερειακή προσβασιμότητα και την κοινωνική ανάπτυξη ως αποτέλεσμα της ικανότητας των αερολιμένων να εξασφαλίζουν πρόσβαση στις περιφέρειες παρέχουν στους κατοίκους ευκαιρίες να ταξιδεύουν (π.χ. για εργασία ή αναψυχή, να διατηρούν επαφή με φίλους ή συγγενείς ή να έχουν πρόσβαση σε υπηρεσίες όπως η υγεία και η εκπαίδευση) και επηρεάζουν τη θέση και τη διατήρηση των κατοίκων

Τα πλεονεκτήματα που αποφέρουν οι αερομεταφορές μέσω των αεροδρομίων βελτιώνουν όλες τις πτυχές των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων, συμπεριλαμβανομένων των πωλήσεων, της παραγωγής, της εξυπηρέτησης πελατών και της καινοτομίας. Τα αεροδρόμια επηρεάζουν συνήθως τις αποφάσεις της τοποθεσίας της εταιρείας και την ανταγωνιστικότητα. Η παρουσία ενός διεθνούς αεροδρομίου φαίνεται όχι μόνο να προσελκύει νέες επενδύσεις από τις ξένες εταιρείες αλλά και να διατηρεί ήδη υπάρχουσες εταιρείες στην περιοχή, προωθεί την επιτυχία των εξαγωγών των εταιρειών που βρίσκονται στην περιοχή μέσω της παροχής συνδέσεων μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων στις βασικές αγορές και εξασφαλίζει η επέκταση των υφιστάμενων εταιρειών ενόψει του ανταγωνισμού με άλλες περιφέρειες. Επιπλέον, δεδομένου ότι οι εταιρείες που χρησιμοποιούν τον αερολιμένα απαιτούν υψηλόβαθμους και μορφωμένους εργαζόμενους, ο αερολιμένας διατηρεί στην περιοχή τους ειδικευμένους πολίτες και τους εμποδίζει να μεταναστεύσουν στις πρωτεύουσες. Όπως αποκάλυψε μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε για λογαριασμό της IATA (Oxford Economics Forecasting, 2006), η πρόσβαση σε καλές διεθνείς συγκοινωνιακές συνδέσεις επηρεάζει την απόφαση του 43% του συμμετέχοντος να ζήσει και να εργαστεί.

Επιπλέον, οι αεροπορικές μεταφορές παρέχουν πρόσβαση στις κύριες αγορές, επιτρέποντας την παγκοσμιοποίηση της παραγωγής και της ανταλλαγής προϊόντων μεταξύ των χωρών, διευκολύνοντας έτσι το παγκόσμιο εμπόριο. Η παγκόσμια εμπορία αγαθών και υπηρεσιών και το εμπόριο με απομακρυσμένες αγορές είναι πλέον δυνατή, με αποτέλεσμα την αύξηση των πωλήσεων. Πάνω από το 80% των επιχειρήσεων ανέφεραν ότι οι αεροπορικές υπηρεσίες είναι μερικές φορές σημαντικές για τις

πωλήσεις τους, καθώς σχεδόν το 60% τους θεωρεί ζωτικής σημασίας ή πολύ σημαντικές. Οι εταιρείες ανέφεραν ότι, κατά μέσο όρο, το 25% όλων των πωλήσεων εξαρτώνται από τις αεροπορικές υπηρεσίες (Air ActionGroup, 2008). Οι επιχειρήσεις σε όλο τον κόσμο έχουν την ικανότητα να παραδίδουν προϊόντα στους πελάτες τους γρήγορα και αξιόπιστα και να μειώνουν το κόστος εκμετάλλευσης οικονομικών κλίμακας με τη χρήση βελτιωμένων συγκοινωνιακών συνδέσεων, αυξάνοντας έτσι την παραγωγικότητά τους. Οι αερολιμένες επιτρέπουν την υλοποίηση άμεσων ξένων επενδύσεων σε λιγότερο αναπτυγμένες περιοχές, μειώνοντας τις περιφερειακές ανισότητες στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Μια καλή υποδομή μεταφορών μπορεί επίσης να ενθαρρύνει μεγαλύτερες δαπάνες για έργα έρευνας και ανάπτυξης των επιχειρήσεων, που δρουν ως καινοτομία.

3.3.2 Οδήγηση των αεροδρομίων στην τουριστική ανάπτυξη

Ένας άλλος πολύ σημαντικός καταλυτικός αντίκτυπος των αερολιμένων είναι η ανάπτυξη του τουρισμού, που αναπτύσσεται ταχύτατα την τελευταία περίοδο, κυρίως λόγω της άνθησης των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους που χρησιμοποιούν δευτεροβάθμια ή περιφερειακά αεροδρόμια και ανοίγουν νέες αγορές μέσω των ριζοσπαστικών τους υπηρεσιών.

Οι αερολιμένες συνδέονται στενά με την ανάπτυξη του εισερχόμενου τουρισμού. Πολλοί προορισμοί διακοπών σε απομακρυσμένες περιοχές της Ευρώπης, όπως τα ισπανικά και τα ελληνικά νησιά, δεν θα ήταν εύκολα προσβάσιμα χωρίς αεροπορικές υπηρεσίες. Στην πραγματικότητα, πάνω από το 80% των τουριστών που φτάνουν στα ελληνικά νησιά όπως η Κρήτη, η Ρόδος και η Κέρκυρα φτάνουν αεροπορικώς. Ακόμη και για τις μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις, τα αεροπορικά ταξίδια μπορούν να αντιπροσωπεύουν ένα τρίτο ή περισσότερους ξένους επισκέπτες. Για παράδειγμα, το 70% των αλλοδαπών τουριστών στο Ηνωμένο Βασίλειο φτάνουν αεροπορικώς, το 21% όλων των ξένων τουριστικών αφίξεων στην Ελλάδα ταξιδεύουν μέσω του αεροδρομίου της Αθήνας και το 32% των ξένων τουριστών στην περιοχή της Λισαβόνας φτάνουν

στο αεροδρόμιο της Λισαβόνας. Άλλα στατιστικά στοιχεία δείχνουν ότι σχεδόν 10 εκατομμύρια τουρίστες φθάνουν στον χώρο της Ile de France αεροπορικώς, δαπανώντας 3 δισεκατομμύρια ευρώ. Το αεροδρόμιο της Βιέννης είναι επίσης αναπτυξιακή μηχανή για τον τουρισμό στην Αυστρία, καθώς περίπου το 37% των τουριστών ταξιδεύουν αεροπορικώς για μέσες 4,7 ημέρες και δαπανώνται περίπου 130 € ημερησίως για ταξιδιώτες αναψυχής και 426 € για επαγγελματίες ταξιδιώτες (Airports Council International, 2004). Έτσι, η ανάπτυξη καλών άμεσων συνδέσεων αεροπορικών δρομολογίων είναι πολύ σημαντική για την ανάπτυξη του τουρισμού και της οικονομίας στις περιοχές αυτές.

Ως εκ τούτου, η συμβολή του τουρισμού στην περιφερειακή ανάπτυξη είναι λιγότερο από προφανές και θα πρέπει να ληφθεί υπόψη από τις τοπικές κυβερνήσεις κατά τα προσεχή έτη, καθώς φαίνεται ότι υπάρχουν αυξανόμενες τάσεις στον τομέα. Η εκτεταμένη χρήση του Διαδικτύου, η οποία εκθέτει τους ανθρώπους σε πολλά διαφορετικά αξιοθέατα και ήχους απομακρυσμένων τοποθεσιών και επιτρέπει την επικοινωνία μεταξύ τους, σύμφωνα με τον πολυπολιτισμικό χαρακτήρα της κοινωνίας που δημιουργήθηκε σε ένα παγκοσμιοποιημένο περιβάλλον, θα δημιουργήσει πρόσθετη ζήτηση για τουρισμό στο εγγύς μέλλον. Σύμφωνα με τη Διεθνή Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών (IATA), οι αριθμοί επιβατών αναμένεται να διπλασιαστούν σχεδόν μέχρι το 2030.

Μια πολύ σημαντική πτυχή για την περιοχή είναι εάν η επένδυση σε έναν αερολιμένα θα ωφελήσει πράγματι την περιοχή οικονομικά ή το εισόδημα θα δαπανηθεί σε γειτονικές περιοχές. Αυτό εξαρτάται από το αν οι τουρίστες που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο ξοδεύουν τα χρήματά τους στην τοπική επικράτεια ή χρησιμοποιούν τα δευτερεύοντα αεροδρόμια μόνο για να έχουν πρόσβαση στην περιοχή και να ταξιδεύουν αμέσως μέσω συστημάτων πολυτροπικών μεταφορών στον κύριο προορισμό τους. Στην περίπτωση αυτή, χάνονται πιθανά έσοδα για την περιοχή.

3.4 Κοινωνική συμμετοχή των αερολιμένων



Πέρα από όλα τα οικονομικά οφέλη που παράγουν τα αεροδρόμια για την περιοχή, υπάρχει σημαντική συμβολή στην κοινωνία ως σύνολο. Αν υποθέσουμε ότι, σε οικονομικό επίπεδο, σε μικρό επίπεδο, το οικονομικό κέρδος προέρχεται από τη διαφορά μεταξύ κόστους και εσόδων, η κατάσταση δεν είναι η ίδια σε μακροοικονομικό επίπεδο, όπου λαμβάνονται υπόψη μακροπρόθεσμα ζητήματα και κοινωνικοί παράγοντες όπως ο πολιτικός ή των πολιτιστικών δεν μπορεί να αγνοηθεί (Amoroso και Caruso, 2010).

Οι αερολιμένες ως υποδομή μεταφορών έχουν άμεσες και έμμεσες κοινωνικές επιπτώσεις στους μεμονωμένους χρήστες, στις επιχειρήσεις και στην περιοχή συνολικά, βελτιώνοντας την ποιότητα ζωής και των υπηρεσιών και παρέχοντας κοινωνική συνοχή. Αυτά τα οφέλη αναβαθμίζουν το επίπεδο ζωής των πολιτών και δεν είναι μετρήσιμα, όπως στην περίπτωση οικονομικών οφελών. Μόνο το κόστος ευκαιρίας για την ανάπτυξη ενός αερολιμένα μπορεί να μετρηθεί, με την έννοια της χρήσης των εισροών για την κατασκευή ενός αερολιμένα, για την επένδυση σε άλλη υποδομή ή έργο που θα συμβάλει στην κοινωνία.

Οι αερολιμένες διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην ενσωμάτωση ορισμένων από τις πιο απομακρυσμένες περιοχές της Ευρώπης, όπως τα ελληνικά νησιά, η Σκωτία, η Σκανδιναβία και η Ισπανία. Αυτό θα έχει αντίκτυπο στις τοπικές οικονομίες και μπορεί να εξασφαλίσει τη διατήρηση τοπικών υπηρεσιών, όπως η εκπαίδευση και η υγειονομική περίθαλψη. Η προσβασιμότητα μπορεί να είναι σημαντική για τη διατήρηση ειδικευμένου εργατικού δυναμικού. Ως αποτέλεσμα, αυτές οι απομακρυσμένες περιοχές χαρακτηρίζονται συνήθως από χαμηλά ποσοστά ανεργίας, καθώς ένα σύγχρονο σύστημα μεταφορών τους εμποδίζει να μεταναστεύσουν. Έτσι, η τοπική οικονομία ενισχύεται. Για τους προαναφερθέντες σημαντικούς κοινωνικούς και οικονομικούς παράγοντες, πολλές αεροπορικές υπηρεσίες που συνδέουν τις περιφερειακές κοινότητες στην Ευρώπη με τις μεγάλες πόλεις τους έχουν τεθεί υπό «Υποχρεώσεις Δημόσιας Υπηρεσίας», οι οποίες υποστηρίζονται οικονομικά από περιφερειακές ή εθνικές κυβερνήσεις. Η κοινωνική σημασία των αεροπορικών μεταφορών που θα παρέχουν πρόσβαση θα αυξηθεί με τη διεύρυνση της ΕΕ. Είναι ευρέως αποδεκτό ότι χωρίς την πρόσβαση σε αεροπορικές υπηρεσίες πολλοί πολίτες της Ευρωπαϊκής Ένωσης θα στερηθούν τη συμμετοχή τους στον σύγχρονο κόσμο, γεγονός που συνεπάγεται επιπτώσεις στην ποιότητα της ζωής τους. Στην περίπτωση αυτή, θα αυξηθούν οι περιφερειακές ανισότητες στην Ένωση.

Επιπλέον, εκτός από το γεγονός ότι οι υπηρεσίες αεροπορικών μεταφορών σε απομακρυσμένες περιοχές είναι συχνά ζωτικής σημασίας για τη διασφάλιση πρόσβασης σε βασικές υπηρεσίες, όπως νοσοκομεία, πανεπιστήμια και κολέγια, διευκολύνει επίσης την παροχή ανθρωπιστικής βοήθειας οπουδήποτε στη γη. Σε περίπτωση έκτακτης ανάγκης ή φυσικής καταστροφής (σεισμός, πυρκαγιά, τσουνάμι), η πρόσβαση στην άμεση βοήθεια διατίθεται μόνο μέσω του αέρα, με αεροπλάνα ή ακόμα και ελικόπτερα. Η επείγουσα παράδοση ιατρικών προμηθειών και οργάνων για μεταμόσχευση πραγματοποιείται και μέσω των αεροδρομίων.

Η αεροπορία διαδραματίζει πολύ σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της "οικονομίας της γνώσης". Είναι σημαντικό οι έρευνες, οι πανεπιστημιακοί καθηγητές και άλλοι διανοούμενοι να συμμετέχουν σε συνέδρια σε όλο τον κόσμο, να συναντώνται με άλλους συναδέλφους και να ανταλλάσσουν τις απόψεις τους. Ο Debbage (1999) υποστήριξε ότι παρόλο που οι τεχνολογικές καινοτομίες έχουν κάνει την επικοινωνία

μεταξύ των ανθρώπων πολύ απλή, εξακολουθούν να υπάρχουν τομείς που εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από την άμεση επαφή με άλλους συναδέλφους. Αυτή η ευκαιρία για ταξίδια, συμβάλλει στην αύξηση της καινοτομίας και της εξέλιξης στην επιστημονική κοινότητα. Είναι επίσης πιο εφικτό για τους νέους σπουδαστές να σπουδάζουν για μια χρονική περίοδο σε μια ξένη χώρα, επιτυγχάνοντας καλύτερη κατανόηση της ικανότητάς τους. Το φαινόμενο της «πολιτιστικής εγγύτητας» που δηλώνει η Noteboom όταν η ανταλλαγή γνώσεων ανταλλάσσεται ευκολότερα αυξάνεται καθώς το επίπεδο κοινών εμπειριών αυξάνεται, επιτυγχάνεται η χρήση των αεροδρομίων, ελαχιστοποιώντας τις αποστάσεις μεταξύ των χωρών. (Noteboom, 1999 in Song W, and Ma Y., 2006)

Επιπλέον, τα κοινωνικά οφέλη που προέρχονται από τα ταξίδια αναψυχής και τον τουρισμό είναι πραγματικά και σημαντικά. Οι άνθρωποι έχουν την ευκαιρία να ταξιδεύουν σε όλο τον κόσμο που επισκέπτονται φίλους ή συγγενείς, διατηρώντας τα παραδοσιακά και οικογενειακά έθιμά τους, καθώς και εξερευνώντας νέους πολιτισμούς, διευρύνοντας τους πνευματικούς ορίζοντές τους. Η πρόσβαση στα ταξίδια διακοπών είναι ένας άλλος σημαντικός δείκτης ποιότητας ζωής για όλες τις ευρωπαϊκές περιφέρειες.

3.5 Περιβαλλοντολογικές επιπτώσεις των αερομεταφορών



Υπάρχει μια μικρή ομάδα ανθρώπων που αντιτίθενται στην κατασκευή ή την ανάπτυξη αεροδρομίων λόγω των επιπτώσεών τους στο περιβάλλον. Οι επιπτώσεις αυτές αφορούν σχεδόν αποκλειστικά τα φαινόμενα της ατμοσφαιρικής ρύπανσης και του θορύβου. Εντούτοις, αυτές οι αντιδράσεις μπορεί να εμφανιστούν κυρίως στους αερολιμένες τύπου A και B, δεδομένου ότι οι εκπομπές ρύπων αερίων και ο θόρυβος από περιφερειακούς αερολιμένες είναι αρκετά κάτω από τα πιο περιοριστικά πρότυπα και θεωρούνται αμελητέες. Παρόλα αυτά, ο κλάδος της αεροπορικής αεροπορίας κάνει μεγάλα βήματα για τον έλεγχο των επιπτώσεών της στο περιβάλλον. Ως εκ τούτου, οι προτάσεις για σοβαρή τιμωρία των αεροπορικών μεταφορών με βάση τις περιβαλλοντικές επιδόσεις είναι άδικες. Μια βιώσιμη προσέγγιση απαιτεί την εξισορρόπηση του κόστους και των οφελών.

Σήμερα, τα σύγχρονα αεροσκάφη επιτυγχάνουν απόδοση καυσίμου 3,5 λίτρων ανά επιβάτη ανά 100 χιλιόμετρα ή 67 γαλόνια ανά επιβάτη ανά 100 μίλια, ο οποίος είναι κατά 70% πιο αποδοτικός από ό, τι πριν από 40 χρόνια. Υπάρχουν μερικά είδη αεροσκαφών, ακόμη πιο φιλικά προς το περιβάλλον, όπως το Airbus A380 και το Boeing 787 που καταναλώνουν λιγότερο από 3 λίτρα ανά 100 χλμ. Και μπορούν να συγκριθούν ευνοϊκά με μικρά οικογενειακά αυτοκίνητα. Η IATA στοχεύει στη μέση βελτίωση της απόδοσης καυσίμου κατά 1,5% ετησίως έως το 2020. (Air Transport Action Group, 2008)

Η συμβολή των αεροπορικών μεταφορών στην αλλαγή του κλίματος αντιπροσωπεύει το 2% των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα από τον άνθρωπο και αυτό μπορεί να φθάσει το 3% έως το 2050. Η εξέλιξη αυτή βασίζεται στην αύξηση των εκπομπών CO₂ των αερομεταφορών κατά 2-3% ετησίως, με ετήσια αύξηση της κυκλοφορίας κατά 5% . Για το 2010, οι συνολικές εκπομπές αυξήθηκαν κατά 3,5% σε 649 εκατ. Τόνους CO₂, έναντι 627 εκατ. Τόνων το 2009. Η αύξηση αυτή οφείλεται στην αύξηση της παραγωγικής ικανότητας κατά 5,2% με ταυτόχρονη μείωση κατά 1, 7% από την αποτελεσματικότητα. Στον τομέα αυτό, ο στόχος της IATA είναι να μειώσει τις καθαρές εκπομπές CO₂ κατά 50% μέχρι το 2050 σε σύγκριση με το 2005. Ο κλάδος των αεροπορικών μεταφορών εργάζεται προς την κατεύθυνση μιας ουδέτερης ανάπτυξης άνθρακα, η οποία δεν μεταφράζεται σε αύξηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα παρά την αύξηση της κυκλοφορίας ένα πρώτο βήμα προς ένα μέλλον χωρίς άνθρακα. (International Air Transport Association, 2011)

Όσον αφορά την ηχορύπανση, τα αεροσκάφη που εισέρχονται σήμερα στο στόλο είναι 20 ντεσιμπέλ (db) πιο αθόρυβα από τα συγκρίσιμα αεροσκάφη πριν από 40 χρόνια. Αυτό αντιπροσωπεύει μείωση κατά 75% της ηχορύπανσης.(Air Transport actionGroup, 2008)

Η IATA ακολουθεί μια στρατηγική πυλώνων για την αντιμετώπιση της κλιματικής αλλαγής. Εκτιμάται ότι με βελτιωμένες λειτουργίες, μέχρι 6% ετησίως μπορούν να εξοικονομηθούν καύσιμα και CO₂. Επιπλέον, η IATA συμβάλλει στη διατήρηση των καυσίμων με τη συγκέντρωση βέλτιστων πρακτικών, την έκδοση οδηγιών, την επίσκεψη αεροπορικών εταιρειών και τη συνεχή εκπαίδευση. Οι Πράσινες Ομάδες της το 2011 έλαβαν 19 εκθέσεις αεροπορικών εταιρειών σχετικά με την εφαρμογή εξοικονόμησης καυσίμων και από το 2004 εξοικονομούν 78,6 εκατομμύρια τόνους εκπομπών CO₂ και 16,5 δισεκατομμύρια δολάρια σε κόστος καυσίμων (International Air Transport Association, 2011b). Τέλος, τα τελευταία χρόνια έχουν καταβληθεί πολλές προσπάθειες για τη δημιουργία αεροσκάφους που θα λειτουργεί μόνο με ηλιακή ενέργεια, μια καινοτομία που θα εξαλείψει τις εκπομπές καυσίμων και CO₂ όταν θα γίνει πραγματικότητα.

3.6 Οι αερομεταφορές στον Ελληνικό χώρο



Είναι ευρέως αποδεκτό ότι η ιδιαίτερη γεωμορφολογία της Ελλάδας, με πολλά βουνά στην ηπειρωτική χώρα και χιλιάδες μικρά νησιά που βρίσκονται στη Δύση, Ανατολή και Νότιο τμήμα της χώρας, σύμφωνα με ένα μη καλά οργανωμένο δίκτυο μεταφορών, οδήγησε στην ανάπτυξη πολλών μικρά περιφερειακά αεροδρόμια. Η αεροπορία κατέχει εξέχουσα θέση στο σύστημα μεταφορών της χώρας και τα αεροδρόμια είναι οι κύριες πύλες εισόδου εκατομμυρίων ανθρώπων, ιδίως το καλοκαίρι. Σε σύγκριση με άλλες χώρες της Ευρώπης και λαμβάνοντας υπόψη τον πληθυσμό της Ελλάδας, θα μπορούσε να θεωρηθεί ότι υπάρχει επαρκής αριθμός αεροδρομίων στη χώρα. (Costaki, Skayannis, 2008, Tsoukaetal.)

Όσον αφορά τη χωρική τους θέση, τα πρώτα αεροδρόμια που κατασκευάστηκαν στη δεκαετία του 1930 και μέχρι δύο δεκαετίες μετά τον Παγκόσμιο Πόλεμο, βρίσκονταν κυρίως στην ηπειρωτική χώρα. Η κακή ποιότητα των οδικών μεταφορών κατά την περίοδο αυτή καθιστούσε ελκυστικούς τους αερολιμένες. Μετά το 1957, όταν η Ολυμπιακή Αεροπορία εμφανίστηκε στην ελληνική αεροπορική βιομηχανία, κατασκευάστηκαν νέα αεροδρόμια. Κατά την περίοδο αυτή, τα αεροδρόμια κατασκευάστηκαν κυρίως σε νησιά κυρίως για να εξυπηρετήσουν τους στόχους της Ολυμπιακής Αεροπορίας, οι οποίοι ήταν να αυξηθεί ο όγκος των επιβατών μέσω της ανάπτυξης του τουρισμού. Το μοντέλο αυτό εφαρμόζεται μέχρι σήμερα και η ανάπτυξη των αερολιμένων στην ηπειρωτική χώρα δεν είναι σημαντική. Θα πρέπει επίσης να αναφερθεί ότι οι πρώτοι αερολιμένες λειτουργούσαν ταυτόχρονα για πολιτικούς και

στρατιωτικούς σκοπούς, οπότε η χωρική τους θέση συνδέεται και με θέματα εθνικής ασφάλειας και εθνικής άμυνας.(Skayannis, 2008)

Γενικά, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η χωρική θέση των αερολιμένων δεν βασίστηκε ούτε σε συγκεκριμένες πολιτικές ή σχεδιασμό ούτε σε ανάλυση σκοπιμότητας, αλλά εντοπίστηκε μάλλον τυχαία. Το γεγονός αυτό οδήγησε σε κακή ποιότητα και ανεπαρκές επίπεδο εξυπηρέτησης των ελληνικών αερομεταφορών κατά τα επόμενα χρόνια.

Σήμερα, υπάρχουν 45 αεροδρόμια στην Ελλάδα για αστική χρήση και πολλά άλλα που λειτουργούν μόνο ως στρατιωτικά αεροδρόμια. Από τα αεροδρόμια αυτά, 15 χαρακτηρίζονται διεθνή αεροδρόμια, 26 είναι εθνικά αεροδρόμια και υπάρχουν επίσης 4 δημοτικά αεροδρόμια. Υπάρχουν 5 αεροδρόμια που έχουν κλείσει και δεν λειτουργούν πια. Οι εθνικοί και οι δημοτικοί αερολιμένες αποτελούνται από καθορισμένα σημεία εισόδου / εξόδου (9 αερολιμένες), ad hoc καθορισμένα σημεία εισόδου (5 αεροδρόμια) και εσωτερικά αεροδρόμια (11 αερολιμένες). (CivilAviation Authority, 2012)

Στην Ελλάδα, η εναέρια κυκλοφορία τείνει να επικεντρώνεται σε λίγα αεροδρόμια. Σύμφωνα με τον Αδαμίδη (2008), τα πέντε μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ελλάδας (Αθήνα, Θεσσαλονίκη, Ηράκλειο, Ρόδος, Κέρκυρα) μεταφέρουν το 80% της συνολικής κίνησης και μόνο οι δύο μεγαλύτεροι αερολιμένες μεταφέρουν πάνω από το 50% των συνολικών επιβατών. Επιπλέον, το 39% των επιβατών και το 92% των εμπορευμάτων μεταφέρονται μέσω του Ελευθέριου Βενιζέλου στην Αθήνα. Τα περιφερειακά αεροδρόμια λειτουργούν συνήθως μόνο για να εξυπηρετούν τις ανάγκες των περιφερειών τους και πολλά από αυτά δεν είναι ακόμη οικονομικά βιώσιμα. Είναι αναγκαίο τα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια να ξεπεράσουν τα προβλήματά τους και να συμμετάσχουν πληρέστερα στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών.

Όπως ανακοινώθηκε από την Ελληνική Αεροπορική Εταιρεία (2006), τα ελληνικά περιφερειακά αεροδρόμια δεν διαθέτουν τρέχουσα υποδομή. Αυτοί οι αερολιμένες κατασκευάστηκαν με χρήματα από τον κρατικό προϋπολογισμό και δημιουργήθηκαν με την αίσθηση της χαμηλότερης δαπάνης. Πρέπει να εκσυγχρονιστούν προκειμένου να ανταποκριθούν σε μια μελλοντική αύξηση της ζήτησης για αεροπορικές υπηρεσίες.

Πρέπει να εξασφαλιστεί περισσότερη χρηματοδότηση, αλλά το κράτος δεν μπορεί να αντέξει οικονομικά περισσότερα χρήματα από τον κρατικό προϋπολογισμό.

Με αυτή την έννοια επιβλήθηκε το 1992, το καθήκον εκσυγχρονισμού και ανάπτυξης των αεροδρομίων. Εκτός αυτού, ο κ. Κουτσοδάκης στην ανακοίνωση της Ελληνικής Αεροπορικής Εταιρείας (2006) υποστήριξε την άποψη ότι τα περιφερειακά αεροδρόμια εξυπηρετούν πολύ μικρό αριθμό αεροσκαφών (περίπου 300). Ο πληθυσμός και τα οικονομικά πρότυπα της χώρας μπορούν να υποστηρίξουν τουλάχιστον 1000 ή 1500 αεροσκάφη και αυτός είναι ο μόνος παράγοντας που μπορεί να λύσει τα οικονομικά προβλήματα των περιφερειακών αερολιμένων. Επιπλέον, ο Αδαμίδης (2008) ισχυρίστηκε ότι οι περιφερειακοί αερολιμένες θα πρέπει να προσελκύσουν αερομεταφορείς χαμηλού κόστους για να τις χρησιμοποιήσουν για απευθείας πτήσεις, ενώ θα πρέπει επίσης να ενισχυθεί και η διατροφική συνεργασία. Μια πολύ σημαντική πηγή χρηματοδότησης θα μπορούσε να είναι η απλή ή ολική ιδιωτικοποίηση μικρών περιφερειακών αερολιμένων, η οποία θα βελτίωνε τη λειτουργία, αλλά ταυτόχρονα μπορεί να αυξήσει την τιμή των εισιτηρίων. Πρόσφατα, η κυβέρνηση της Ελλάδας υπό την πίεση του Διεθνούς Νομισματικού Ταμείου πρότεινε ένα σχέδιο ιδιωτικοποίησης για τα αεροδρόμια στην Ελλάδα. Ωστόσο, λόγω του ρευστού πολιτικού περιβάλλοντος κατά την περίοδο που γράφεται αυτή η διατριβή, παραμένει άγνωστο αν η διαδικασία αυτή θα συνεχιστεί ή όχι.

Στο μέλλον, τα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια στην Ελλάδα θα μπορούσαν να διαδραματίσουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη της χώρας μέσω της ανάπτυξης του τουρισμού. Προκειμένου να γίνει πραγματικότητα, θα πρέπει να υιοθετηθεί μια διαχείριση προορισμού. Οι δυνατότητες κάθε αερολιμένα πρέπει να είναι δυνατόν να εξυπηρετούνται από τις δυνατότητες κάθε προορισμού. Με άλλα λόγια, υπάρχουν μερικά μικρά νησιά που εξυπηρετούνται μόνο μερικές πτήσεις την εβδομάδα. Αυτές οι πτήσεις θα αυξάνονταν, υπό την προϋπόθεση ότι θα είναι διαθέσιμη η κατάλληλη υποδομή για την επιτυχή υποστήριξη του αυξημένου αριθμού επισκεπτών στην περιοχή. Επίσης, ο Σκαγιάννης (2008) δήλωσε ότι, εφόσον η Ελλάδα έχει στρατηγική θέση στον χάρτη της Ευρώπης, μπορεί να διαδραματίσει ρόλο μεταφορικού κόμβου στην περιοχή της Μεσογείου. Στο πλαίσιο αυτό, οι αερολιμένες πρέπει να συνάπτουν συμμαχίες με μεταφορείς προκειμένου να συμβάλουν στην περιοχή τους.

3.7 Υποστηρικτικές πολιτικές



Η Κοινότητα, εκτός από την εξέταση των αναγκών του τομέα, καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την εξασφάλιση και την ενίσχυση όλων των κοινωνικών και οικονομικών επιπτώσεων που αναφέρθηκαν παραπάνω, τις οποίες θα μπορούσαν να παράσχουν οι αεροπορικές μεταφορές. Σε αυτό το πλαίσιο, επιβάλλει διάφορους κανονισμούς και οδηγίες για τα κράτη μέλη της και για τον τομέα ως σύνολο.

Η ελευθέρωση της αγοράς αεροπορικών μεταφορών, η οποία τέθηκε σε ισχύ το 1993 και έγινε πραγματικότητα το 1997, θεωρείται η σημαντικότερη κοινοτική πολιτική στον τομέα. Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μέσω της "Τρίτης δέσμης μέτρων για τον αέρα" με βάση τους κανονισμούς 2407/92(OJEU-1992/No L 240/1), 2408/92 (OJEU-1992/No L 240),2409/92 (OJEU-1992/No L 240/15)δημιούργησαν μια ενιαία αγορά στον κλάδο των αερομεταφορών. Οι πολιτικές αυτές καλύπτουν τέσσερις βασικούς τομείς: την πρόσβαση στην αγορά, τον έλεγχο της ικανότητας, τους ναύλους και την έκδοση αδειών λειτουργίας για τις εταιρείες.

Σύμφωνα με τους Gillen και Niemeier (2006), το κεντρικό κίνητρο των τριών πακέτων απελευθέρωσης της αγοράς των αεροπορικών μεταφορών ήταν να περιοριστεί η περαιτέρω εμπορική ανάπτυξη των εθνικών εταιρειών σημαίας στις οποίες τηρούνταν τα κράτη. Όταν ο περιορισμός των δικαιωμάτων πλήρους καμποτάζ εξαφανίστηκε μετά το άνοιγμα της αγοράς σε όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς, ο ανταγωνισμός

στον τομέα αυξήθηκε με ταχείς ρυθμούς, παρέχοντας αποτελεσματικότερες υπηρεσίες και χαμηλότερες τιμές για τους καταναλωτές.

Ωστόσο, όπως περιγράφει ο Morell (1998), τα πρώτα χρόνια μετά την πλήρη έναρξη του ευρωπαϊκού ουρανού, η δυναμική της αγοράς δεν άλλαξε τόσο πολύ όσο αναμενόταν. Τα διπλοπόλια των φορέων σημαίας δεν αμφισβητήθηκαν πολύ εντατικά και οι πλήρεις ευέλικτοι ναύλοι συνέχισαν να αυξάνονται σιγά-σιγά. Ήταν η είσοδος των μεταφορέων της LCC στην αγορά, εκμεταλλευόμενη τον κανονισμό 2409/92, ο οποίος επέτρεπε στους μεταφορείς να καθορίζουν ελεύθερα τις τιμές που άλλαζαν τον τομέα της αεροπορίας στην Ευρώπη.

Ως επακόλουθο, η απελευθέρωση έφερε μια νέα πολιτική επιλογή στους διευθυντές μικρών περιφερειακών αερολιμένων που ήταν άδειοι όλα τα προηγούμενα χρόνια. Η επιλογή αυτή Barrett (2004) δηλώνει ότι είναι η λειτουργία του αεροδρομίου ως επιχείρησης παρά το γεγονός ότι βρίσκεται στον δημόσιο τομέα. Μια αποτελεσματική λύση για τη μετατροπή των ζημιών σε κέρδη είναι η προσέλκυση αεροπορικής εταιρείας προς τον αερολιμένα, η οποία θα δημιουργούσε κυκλοφορία και έσοδα αντίστοιχα. Στο πλαίσιο της διαδικασίας ελευθέρωσης, η σχέση μεταξύ αεροδρομίων και αεροπορικών εταιρειών άλλαξε σε περιφερειακούς αερολιμένες.

Επιπλέον, η ελευθέρωση της αγοράς αερομεταφορών είχε σημαντικές επιπτώσεις στον κλάδο της αναψυχής (Παπαθεοδώρου, 2002). Δεν υπάρχει πλέον διάκριση όπως πριν από την απελευθέρωση μεταξύ τακτικών αεροπορικών εταιρειών και χάρτες, καθώς οι πρώτοι μπορούν τώρα να εισέλθουν στην αγορά των τελευταίων και αντίστροφα. Εκτός από αυτό, υπάρχουν τώρα τρεις παίκτες στην αγορά αναψυχής. Οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους χρησιμοποιούνται κυρίως από πελάτες που έχουν μεγάλη ελαστικότητα ως προς την τιμή, όπως οι τουρίστες αναψυχής για τουρισμό πόλης. Ωστόσο, η απελευθέρωση δεν αποδείχθηκε ευεργετική για όλους τους προορισμούς. Δεδομένου ότι ο ανταγωνισμός των αεροπορικών εταιρειών επικεντρώθηκε σε πιο δημοφιλείς προορισμούς του τουρισμού αναψυχής και οι εθνικοί μεταφορείς θα ήθελαν να συνεχίσουν τις ασύμφορες διαδρομές, οι μονοπωλιακές τιμές συνέβησαν για τους λιγότερο δημοφιλείς προορισμούς της περιφέρειας. Συνεπώς, οι αποκλίσεις μεταξύ αναπτυγμένων και υπανάπτυκτων περιοχών εντείνονται.

Σε μια προσπάθεια ποσοτικοποίησης των πλεονεκτημάτων της απελευθέρωσης, ο Arndt (Arndt, 2004, Gillen και Niemeier, 2006) έδειξε ότι για την περίοδο 1989-2000 οι ναύλοι μειώθηκαν κατά 31% σε 35%, οι πτήσεις αυξήθηκαν κατά 20% σε 54% το πλεόνασμα αυξήθηκε κατά 311 \$ ανά επιβάτη το 1999 σε σύγκριση με το 1989.

Ένα βασικό στοιχείο του Κανονισμού 2408/92, το οποίο αποδεικνύει αναμφίβολα τις προθέσεις της Επιτροπής για κοινωνική συνοχή και την ευαισθησία της απέναντι στις απομακρυσμένες και δυσμενείς περιοχές όσον αφορά την χωρική τους θέση, ήταν η επιβολή "υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας" όσον αφορά τις τακτικές αεροπορικές γραμμές. Πολλά κράτη μέλη έχουν υιοθετήσει υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εξασφαλίσουν επαρκή παροχή αεροπορικών υπηρεσιών από μεταφορείς που διαφορετικά τις θεωρούν ως μη οικονομικές (η Ελλάδα διαθέτει 24 τέτοιες διαδρομές). Σε μια πολύ ενδιαφέρουσα μελέτη που επιχορηγήθηκε από τον Σύνδεσμο Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων πρότεινε ότι τα ΥΔΥ θα μπορούσαν να προχωρήσουν ένα βήμα πέρα από την υπέρβαση των εθνικών συνόρων και να υλοποιηθούν σε ένα διακρατικό περιβάλλον, με στόχο τη σύνδεση των περιφερειών της Ευρώπης. Η σύνδεση περιφερειακών αερολιμένων από διαφορετικές χώρες θα μπορούσε να βοηθήσει την κυκλοφορία των ευρωπαίων πολιτών και να ενισχύσει τον τουρισμό αναψυχής. (Tsartasetal., 2010)

Υπάρχουν επίσης ορισμένες νομοθετικές πράξεις καθώς και οδηγίες που απευθύνονται ειδικά στους αερολιμένες. Μία οδηγία που καλύπτει την επίγεια εξυπηρέτηση πραγματοποιήθηκε το 1996, η οποία επέτρεπε στους αερολιμένες να παρέχουν πρόσβαση σε τρίτους στην αγορά υπηρεσιών εδάφους. Πράγματι, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο με την εν λόγω οδηγία καταργούσε τις μονοπωλιακές πρακτικές που υπήρχαν στο παρελθόν στην αγορά υπηρεσιών εδάφους σε όλα τα κράτη μέλη, επιβάλλοντας ελεύθερο ανταγωνισμό με στόχο την παροχή πιο αποτελεσματικών υπηρεσιών στον καταναλωτή. Αυτή η μελλοντοστραφή οδηγία επέφερε σημαντική αλλαγή στον τομέα των αερομεταφορών, αναβαθμίζοντας την ποιότητα των υπηρεσιών και μειώνοντας το κόστος.

Παρόλο που πολλά περιφερειακά αεροδρόμια μπορούν να λειτουργήσουν και να αποδώσουν καλά όταν εισάγονται επαρκείς αριθμοί επιβατών από αεροπορικές

εταιρείες που μεταφέρουν PSO, οι αεροπορικές εταιρείες προτιμούν να χρησιμοποιούν πιο δημοφιλή αεροδρόμια που να εγγυώνται αποτελεσματική λειτουργία, ταχείες συνδέσεις και όπου διαθέτουν χρονοθυρίδες που δεν επιθυμούν να χάσουν. Ως εκ τούτου, οι αεροπορικές εταιρείες χρειάζονται κάποια κίνητρα για να διατρέξουν τον κίνδυνο ανοίγματος διαδρομών από άγνωστα και μη δοκιμασμένα περιφερειακά αεροδρόμια. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή ρυθμίζει, βάσει των άρθρων 87 και 88 της Συνθήκης, προσωρινή παροχή κρατικών ενισχύσεων στις αεροπορικές εταιρείες υπό ορισμένες προϋποθέσεις, προκειμένου να δημιουργηθούν νέες γραμμές ή νέα δρομολόγια από περιφερειακούς αερολιμένες και να προσελκυστούν οι απαιτούμενοι όγκοι επιβατών να φθάσουν σε μια κρίσιμη μάζα. Επιπλέον, θα γίνουν δεκτές κάποιες ειδικές ρυθμίσεις σχετικά με το θέμα των κρατικών ενισχύσεων για τις εξόχως απόκεντρες περιφέρειες, οι οποίες τιμωρούνται λόγω της ανεπαρκούς προσβασιμότητάς τους. Ωστόσο, η προσφυγή σε δημόσιους πόρους για την ανάπτυξη των αερολιμένων αμφισβητήθηκε επανειλημμένα τόσο από τους ανταγωνιζόμενους αερολιμένες όσο και από τις αεροπορικές εταιρείες που πετούν σε αυτούς τους αερολιμένες και η οποία οδήγησε την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να δημοσιεύσει διευκρινίσεις σχετικά με αυτό το ζήτημα, προκειμένου να διασφαλίσει ισότιμους όρους ανταγωνισμού αεροδρόμια στην Ευρώπη. Σύμφωνα με το ACI (Airports Council International, 2010), η συνολική αξιολόγηση της εφαρμογής αυτών των κατευθυντήριων γραμμών είναι αρνητική. Αναφέρεται χαρακτηριστικά:

«Αυτές οι κατευθυντήριες γραμμές δεν κατόρθωσαν να παράσχουν ένα σαφές νομικό πλαίσιο για τα αεροδρόμια να διαδραματίσουν το ρόλο τους σε μια ανταγωνιστική αεροπορική βιομηχανία. Πολλές καταγγελίες τρίτων σχετικά με εικαζόμενες κρατικές ενισχύσεις έχουν οδηγήσει σε μεγάλο φόρτο εργασίας για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή και δυσανάλογο διοικητικό φόρτο για τους αερολιμένες που υπόκεινται σε έρευνα από την Επιτροπή.»

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, προκειμένου να διασφαλίσει ότι η ανάπτυξη των αερολιμένων θα συμβάλει στην περιφερειακή ανάπτυξη από την άποψη της αειφόρου και φιλικής προς το περιβάλλον ανάπτυξης, ενέκρινε τις οδηγίες 2002/49 / ΕΚ, οι οποίες καθιέρωσαν ένα νέο σενάριο για τα μέτρα διαχείρισης του θορύβου, με αεροπορικές μεταφορές. Η οδηγία 2002/49 / ΕΚ εισήγαγε έναν κοινό δείκτη θορύβου

για όλες τις δραστηριότητες, με στόχο να αποτελέσει τη βάση για την ανάπτυξη κοινοτικών μέτρων για τη μείωση του θορύβου που εκπέμπεται από μεγάλες πηγές. Η οδηγία 2002/30 / ΕΚ αποτελεί ένα ακόμη βήμα για την προσπάθεια περιορισμού του θορύβου εντός και γύρω από τους αερολιμένες της ΕΕ. Ενέχει σοβαρή απειλή για την ανάπτυξη της υποδομής των αερολιμένων, δεδομένου ότι θεσπίζει διαδρομές και διαδικασίες σχετικά με την εισαγωγή περιορισμών λειτουργίας που σχετίζονται με τον θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο: Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΣΤΗΝ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΑΓΟΡΑ

4.1 Τα Περιφερειακά Αεροδρόμια στον τομέα της Αεροπορίας



Η ελευθέρωση της ευρωπαϊκής αγοράς αερομεταφορών, σε συνδυασμό με τη διεύρυνση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και σύμφωνα με τις κανονιστικές πολιτικές που επιβάλλονται στην αγορά, δημιούργησε νέες τάσεις στον τομέα με ορισμένες αλλαγές

στις οργανωτικές και διοικητικές δομές των αερολιμένων, η σχέση μεταξύ αερολιμένων και αεροπορικών εταιρειών και άνοιξε το δρόμο για την είσοδο νέων στάσεων που δημιουργούν ευκαιρίες για κέρδη σε ένα ανταγωνιστικό απορυθμισμένο περιβάλλον.

Σύμφωνα με τον Σκαγιάννη (2008), σε αυτή την ελεύθερη αγορά αεροπορικών μεταφορών, η λειτουργία ενός περιφερειακού αερολιμένα και ο ρόλος που θα είχε εξαρτάται από διάφορους παράγοντες, όπως:

- α) τις πολιτικές των αεροπορικών εταιρειών και τις συμμαχίες τους που στηρίζονται
- β) τις προτιμήσεις των επιβατών,
- γ) τις περιφερειακές και τοπικές πολιτικές που συσχετίζονται με τις ευρωπαϊκές και εθνικές πολιτικές
- δ) σε ορισμένες περιπτώσεις, θέματα εθνικής άμυνας

Ο Τενεκουδης (2001) αναφέρεται στις τάσεις της ζήτησης των επιβατών στον κλάδο και στην κλίση τους να κερδίζουν οφέλη που σχετίζονται με την ασφάλεια και την οικονομία (τόσο του κόστους όσο και του χρόνου) των πτήσεων. Συγκεκριμένα, οι σημαντικότεροι παράγοντες για την εξυπηρέτηση των αεροπορικών μεταφορών είναι η ασφάλεια των πτήσεων, η τιμή του εισιτηρίου και η ακρίβεια των δρομολογίων, ενώ ο αερολιμένας που χρησιμοποιεί μια αεροπορική εταιρεία, ο τύπος των αεροσκαφών ή η δημοτικότητα της αεροπορικής εταιρείας είναι λιγότερο σημαντικοί παράγοντες.

Η πλειοψηφία των περιφερειακών αερολιμένων εξακολουθεί να αποτελεί δημόσιο περιουσιακό στοιχείο, με έμφαση στις κοινωνικές συνεισφορές της, και έχει δύο ιδιαίτερα χαρακτηριστικά που προκαλούν διαφωνία στις περιφερειακές και κρατικές αρχές σχετικά με τον τρόπο αντιμετώπισής τους. Αφενός, δεδομένου ότι αυτοί οι τύποι αερολιμένων προτιμώνται συνήθως από τα LCC, έχουν τη δυνατότητα να συμβάλλουν στην περιοχή, όπως αναφέρθηκε στην προηγούμενη ενότητα. Από την άλλη πλευρά, έχουν κόστος απόδοσης επειδή μπορεί να διαιρέσουν την αεροπορική και επιβατική κίνηση μεταξύ των αεροδρομίων, πράγμα που έχει ως αποτέλεσμα υψηλότερο κόστος καθώς δεν επιτυγχάνεται η οικονομία πυκνότητας και δεν χρησιμοποιείται επαρκώς η χωρητικότητα.

Όπως πιστεύει ο Francis (2004), είναι σημαντικό για τα αεροδρόμια να επανεξετάσουν την παραδοσιακή σχέση αερολιμένων-αερογραμμών, η οποία στο παρελθόν εξαρτιόταν σε μεγάλο βαθμό από τα αεροναυτικά τέλη. Ήδη, από τα μέσα της δεκαετίας του '90 σε διάφορες χώρες του κόσμου, το εμπορικό επιχειρηματικό μοντέλο άρχισε να αντικαθιστά την παραδοσιακή δημόσια υπηρεσία κοινής ωφέλειας της διαχείρισης του αεροδρομίου. Τα αεροδρόμια τείνουν να επικεντρώνονται περισσότερο στα μη αεροναυτικά έσοδα και για το λόγο αυτό καταβάλλουν προσπάθειες για την προσέλκυση των LCC και την παραγωγή περισσότερων τέτοιων εσόδων με την αύξηση του όγκου των επιβατών.

Επιπλέον, υπάρχει ενεργό ενδιαφέρον των ιδιωτών επενδυτών στον τομέα των αερολιμένων. Αξίζει επίσης να αναφερθεί ότι φαίνεται επίσης να υπάρξει αλλαγή στάσης εκ μέρους των δημόσιων αρχών όσον αφορά τη συμβολή των ιδιωτικών επενδύσεων στην ανάπτυξη των αερολιμένων. Η συνεχιζόμενη ιδιωτικοποίηση των αερολιμένων θα δημιουργήσει στο μέλλον μεγάλη ποικιλία στην αγορά αεροπορικών μεταφορών της Ευρώπης.

Όσον αφορά τα προβλήματα που αντιμετωπίζουν οι περιφερειακοί αερολιμένες, θα πρέπει να αναφερθεί ότι, ενώ σε πολλούς διεθνείς αερολιμένες της Ευρώπης φαίνεται να υπάρχει συμφόρηση των μεταφορικών ικανοτήτων, μεγάλος αριθμός μικρών περιφερειακών αερολιμένων βλέπουν τις αεροπορικές εταιρείες που τα χρησιμοποιούν να μεταβούν σε άλλα ανταγωνιστικά αεροδρόμια, περίοδο κρίσης, όπως είναι η σημερινή. Άλλοι μικρότεροι περιφερειακοί αερολιμένες χαρακτηρίζονται από σημαντική ανεπάρκεια υποδομής και από ανεπαρκή επιχειρηματική λειτουργία, δεδομένου ότι διοικούνται από δημόσιες αρχές. Κατά συνέπεια, αυτοί οι αερολιμένες δεν καταφέρνουν να εξασφαλίσουν κρίσιμη μάζα κυκλοφορίας που θα τους καθιστούσε οικονομικά βιώσιμους.

Επιπλέον, η εναέρια κυκλοφορία που επηρεάζει άμεσα τους αερολιμένες είναι πολύ ευάλωτη σε αύξηση της τιμής των καυσίμων και σε άλλες κοινωνικές απειλές, όπως η τρομοκρατία. Οι επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου είχαν ως αποτέλεσμα την απώλεια εσόδων και κερδών για τις αεροπορικές εταιρείες για τα επόμενα χρόνια και την αύξηση του κόστους για πιο ριζοσπαστικά μέτρα ασφαλείας σε όλα τα αεροδρόμια και

τα αεροσκάφη. Κατά συνέπεια, όλες οι αεροπορικές εταιρείες είχαν αρνητικά κέρδη για μια περίοδο πέντε ετών μετά την επίθεση (2001-2006). Όσον αφορά την αύξηση της τιμής των καυσίμων, υπολογίζεται ότι για κάθε δολάριο η τιμή των καυσίμων αυξάνεται, το συνολικό κόστος στον τομέα αυξάνεται για 1,6 δισεκατομμύρια δολάρια. (euro2day, 2012)

Σήμερα, η τρέχουσα κατάσταση των αερολιμένων στην Ευρώπη αποτελεί το μεγαλύτερο εμπόδιο για την ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών. Η αδυναμία αύξησης της παραγωγικότητας οφείλεται στο γεγονός ότι η κατασκευή και η λειτουργία νέων αεροδρομίων ή η ανάπτυξη υφιστάμενων αερολιμένων είναι μια χρονοβόρα και δαπανηρή διαδικασία που απαιτεί προσεκτικό και γρήγορο σχεδιασμό σε ένα πολιτικό περιβάλλον που θα ευνοήσει την προσέλκυση κεφαλαίων και θα εγγυηθεί χορήγηση της απαραίτητης άδειας από τις τοπικές και εθνικές αρχές. Η διάρκεια και το κόστος για την απόκτηση της απαραίτητης άδειας για την κατασκευή χαρακτηρίζεται από τον τομέα των αερομεταφορών ως εντελώς υπερβολικό.

Οι επενδύσεις σε υποδομές που πραγματοποιήθηκαν μέχρι σήμερα και εκείνες που πρόκειται να ολοκληρωθούν στο εγγύς μέλλον δεν επαρκούν για την αντιμετώπιση του μεγάλου προβλήματος της παραγωγικότητας, το οποίο υπάρχει κυρίως στα μεγαλύτερα αεροδρόμια της Ευρώπης. Έτσι, το 2025 αναμένεται ότι περισσότερα από 60 ευρωπαϊκά αεροδρόμια θα αντιμετωπίσουν σημαντικά προβλήματα συμφόρησης, ενώ στα 20 μεγαλύτερα αεροδρόμια ο όγκος των επιβατών θα υπερβεί την υπάρχουσα χωρητικότητα για οκτώ έως δέκα ώρες σε καθημερινή βάση. Αυτό θα σήμαινε ότι τα αεροδρόμια μέχρι το έτος 2020 δεν θα μπορούσαν να εξυπηρετήσουν περισσότερες από 3,7 εκατομμύρια πτήσεις ετησίως και ότι θα επηρεαστούν περισσότεροι από 250 εκατομμύρια επιβάτες. Αυτά τα σημάδια είναι ήδη ορατά, καθώς οι καθυστερήσεις των πτήσεων διπλασιάστηκαν από 23% το 2000 σε 46% το 2006. Το κόστος αυτών των καθυστερήσεων υπολογίζεται σε 1,9 δισ. Ευρώ ετησίως στην ΕΕ των 27 και εάν η περιβαλλοντική διάσταση των καθυστερήσεων είναι το κόστος θα υπερβεί κατά πολύ τα 2 δισ. Ευρώ. (euro2day, 2012)

Ενώ σήμερα, μεταξύ των δέκα μεγαλύτερων αερολιμένων, τέσσερα από αυτά είναι ευρωπαϊκά, με τα προβλήματα χωρητικότητας που αντιμετωπίζουν τα ευρωπαϊκά

αεροδρόμια, εκτιμάται ότι μέχρι το 2025 κανένα από τα ευρωπαϊκά αεροδρόμια δεν θα συμπεριληφθεί μεταξύ τους. Παρ' όλα αυτά, υπάρχουν ταυτόχρονα πολλοί αερολιμένες που δεν χρησιμοποιούνται καθόλου σε όλη την Ευρώπη, γεγονός που έχει αποδειχθεί ελκυστική επιλογή για τις αεροπορικές εταιρείες χωρίς φτερά και τους πελάτες τους. Η συνεργασία αυτών των δύο πλευρών θα έχει θετικές επιπτώσεις τόσο για τους αερολιμένες όσο και για τους αερολιμένες, δεδομένου ότι η συμφόρηση στα αεροδρόμια θα μειωθεί. Ο Barrett (2004) επισημαίνει ότι οι LCC απαιτούν μια 25λεπτη ανάκαμψη και μπορεί να μην επιθυμούν να εξυπηρετήσουν απασχολημένα αεροδρόμια. Δεδομένου ότι οι επιβάτες τους πραγματοποιούν απλές διαδρομές από σημείο σε σημείο, χρειάζονται ένα απλό προϊόν αεροδρομίου αντί για την πολυπλοκότητα του πολυσύχναστου κόμβου με πολλούς τερματικούς σταθμούς, μεγάλες αποστάσεις με τα πόδια κ.λπ. Από την άλλη πλευρά, τα LCC είναι ευπρόσδεκτα από τα κενά αεροδρόμια δημιουργούν μη αεροναυτικά έσοδα από πηγές όπως η τροφοδοσία, το λιανικό εμπόριο και η ενοικίαση αυτοκινήτων. Ως εκ τούτου, κατά την πραγματοποίηση συναλλαγών με αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους, τα αεροδρόμια εμποδίζουν τη μείωση των αεροναυτικών εσόδων σε αντάλλαγμα για επιπλέον μη αεροναυτικά έσοδα. Ο Barrett θεωρεί αυτή την κατάσταση μια τάση για όλα τα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια.

Οι Gillen και Neimeier (2006) πιστεύουν ότι αυτή η στρατηγική μπορεί να οδηγήσει σε ένα άλλο πρόβλημα, μακροπρόθεσμα. Η ζήτηση για LCCs δεν είναι κανιβλιωμένη από άλλους φορείς αλλά παράγεται από άλλες δραστηριότητες και τρόπους. Καθώς οι LCCs αποκτούν μεγαλύτερο μερίδιο στην αγορά, ίσως τείνουν να διευρύνουν το επιχειρησιακό τους μοντέλο και να στραφούν πιο άμεσα στους επαγγελματικούς επιβάτες. Αυτό θα μετατοπίσει τη ζήτηση για υπηρεσίες αερολιμένα σε μεσαία αεροδρόμια. Οι αερολιμένες στα κράτη μέλη της ΕΕ θα κερδίσουν σίγουρα στο σύνολό τους, αλλά είναι απίθανο να είναι περιφερειακοί ή δευτερογενείς αερολιμένες. Αυτές οι αλλαγές στις τάσεις των αερολιμένων αποκαλύπτουν την άποψη που διατυπώνεται στη βιβλιογραφία ότι ο τομέας των αερομεταφορών έχει έντονο κυκλικό χαρακτήρα. (Dobruszkes, 2006)

4.2 Οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους



Οι αερομεταφορείς χαμηλού κόστους, οι οποίοι μπορούν να προσφέρουν ταυτόχρονα ναύλους σε επίπεδο ναύλωσης και την ευκολία προγραμματισμένης υπηρεσίας, εμφανίστηκαν στον αποκεντρωμένο τομέα της ευρωπαϊκής αεροπορίας τη δεκαετία του 1990. Η πρώτη αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους στην Ευρώπη ήταν η Ryanair, η οποία ακολούθησε το επιτυχημένο παράδειγμα της Southwest Airlines (η μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία χαμηλού κόστους στις Ηνωμένες Πολιτείες) και υιοθέτησε μια στρατηγική συνεχιζόμενης και αυστηρής μείωσης του κόστους μεταφέροντας αυτές τις αποταμιεύσεις σε χαμηλότερες τιμές από τους ανταγωνιστές, μέσω της τόνωσης της ζήτησης με χαμηλές τιμές και των αναπτυσσόμενων αγορών που παραμελούνται από ανταγωνιστές όπως δευτερεύουσες διαδρομές ή επισκέψεις σε φίλους και συγγενείς.

Σύμφωνα με τον Dobruszkes (2006), υπάρχουν τρεις παράγοντες που σχετίζονται με την ανάπτυξη των LCC:

- α) η ζήτηση στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών συνδέεται με οικονομικούς κύκλους και έχει σημαντικό σταθερό κόστος που συνδέεται με το υψηλό επίπεδο ιδιοκτησίας των αεροπλάνων
- β) η τιμή των αεροπορικών μεταφορών παραμένει συχνά ένας περιοριστικός παράγοντας για μεγάλο ποσοστό του πληθυσμού

γ) η απελευθέρωση στον τομέα των αεροπορικών μεταφορών επιτρέπει την ελεύθερη δημιουργία νέων υπηρεσιών και, ως εκ τούτου, μπορεί να ενθαρρύνει τη δημιουργία νέων αεροπορικών εταιρειών

Οι LCC προσφέρουν υπηρεσίες από σημείο σε σημείο σε διαδρομές μικρής διαδρομής χωρίς υπηρεσία αποσκευών και οι επιβάτες ταξιδεύουν σε μία κατηγορία χωρίς να κάνουν κράτηση θέσεων. Δεν υπάρχουν δωρεάν ποτά ή γεύματα κατά τη διάρκεια των πτήσεων και δεν υπάρχουν επιχειρηματικά σαλόνια στο αεροδρόμιο, εφαρμόζοντας τη συντηρητική στρατηγική τους για τις δαπάνες. Η απουσία businessclass και η μείωση του χώρου μεταξύ των καθισμάτων τους επιτρέπουν να έχουν 15% περισσότερες θέσεις.

Επιπλέον, οι LCC επιλέγουν να πετούν κυρίως από περιφερειακά αεροδρόμια, μια απόφαση που τους επιτρέπει να χρησιμοποιούν καθημερινά υψηλότερα αεροσκάφη. Ο Dobruszkes (2006) δήλωσε ότι το 2004, οι Ryanair και easyjet έχουν πετάξει 11 ώρες την ημέρα κατά μέσο όρο, έναντι 9,2 για BA ή 7,7 για SN Brussels Airlines, διότι σε αυτούς τους αερολιμένες ο χρόνος ανακύκλωσης είναι ταχύτερος. Τα δευτερεύοντα αεροδρόμια είναι επίσης φθηνότερα. Υπάρχουν χαμηλότερα τέλη αεροδρομίου και εδάφους, επειδή για τους αερολιμένες αυτούς η προσέλκυση τέτοιων αεροπορικών εταιρειών είναι πολύ σημαντική προκειμένου να επιτευχθεί κρίσιμη μάζα επιβατών. Σε πολλές περιπτώσεις, οι LCC λαμβάνουν έμμεση επιχορήγηση από τις τοπικές αρχές της περιοχής που εξυπηρετούν τα αεροδρόμια, με διαφήμιση στην ιστοσελίδα της επιχείρησης, προκειμένου να τους δοθεί κίνητρο να χρησιμοποιήσουν τον αερολιμένα. Τέτοιες ενέργειες έχουν προσελκύσει την προσοχή της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, η οποία δεν τις επικροτεί.

Ένα άλλο χαρακτηριστικό της περικοπής του κόστους είναι το γεγονός ότι χρησιμοποιούν ένα τυποποιημένο στόλο, με αποτέλεσμα χαμηλότερο κόστος εκπαίδευσης. Επίσης, καθώς δεν υπάρχει υπηρεσία κατά την πτήση, τα αεροπλάνα μπορούν να πετάξουν με τον ελάχιστο απαιτούμενο αριθμό προσωπικού. Κατά συνέπεια, επιτυγχάνεται εξοικονόμηση εργασίας. Όσον αφορά το μάρκετινγκ, υπάρχει επίσης ένα πλεονέκτημα που βοηθά να μειωθεί το κόστος. Τα εισιτήρια χαμηλού

κόστους μπορούν κυρίως να αγοραστούν απευθείας μέσω του διαδικτύου ή τηλεφωνικώς, πράγμα που σημαίνει ότι καμία προμήθεια δεν πρέπει να καταβληθεί σε έναν οργανισμό.

Η ευρωπαϊκή ένωση αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους (ELFAA et al, 2007) επισημαίνει ότι οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους έχουν συμβάλει σημαντικά στην ευρωπαϊκή οικονομία, καθώς και περισσότερες ευκαιρίες απασχόλησης, σταθερότερες τουριστικές αγορές και δημιουργία νέων τουριστικών κέντρων. Επιπροσθέτως, οι LCC έχουν βελτιώσει τη συνοχή εντός της ΕΕ, ιδιαίτερα την συνοχή των δυσπρόσιτων περιοχών και των νέων κρατών μελών στην Ευρώπη και έχουν βελτιώσει την ποιότητα ζωής των ευρωπαίων πολιτών που παρέχουν καλύτερες και φθηνότερες ευκαιρίες απασχόλησης, τουρισμού και μεταφορών.

Όπως υπογράμμισε ο Button and Vega (2008), οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους επηρεάζουν και τη μετανάστευση. Στην πραγματικότητα, οι LCC έχουν αυξήσει την πιο προσωρινή και διαδοχική μετανάστευση και τη μετακίνηση σε μεγάλες αποστάσεις. Επειδή οι επισκέψεις στην πατρίδα ήταν φθηνότερες και κατά συνέπεια πιο συχνές, οι πολίτες της ΕΕ τείνουν να μεταναστεύουν περισσότερο από ό, τι τα προηγούμενα χρόνια. Ως δικαιολογία είναι ο αυξανόμενος αριθμός μεταναστών από την Πολωνία στο Ηνωμένο Βασίλειο και η ταυτόχρονη αύξηση των «επισκέψεων φίλων και συγγενών» από τότε που η Ryanair ξεκίνησε δρομολόγια μεταξύ των δύο χωρών.

Όπως γράφηκε παραπάνω, οι LCC λαμβάνουν μερικές φορές μια λεγόμενη συμβολή μάρκετινγκ από τις τοπικές αρχές της περιφέρειας των αεροδρομίων που ενδιαφέρονται να έχουν μια χαμηλού κόστους βάση μεταφορέων. Οι LCC χρησιμοποιούν τις διαφημίσεις των περιοχών για να ζητήσουν χαμηλότερες χρεώσεις. Ως συμπέρασμα, στις πόλεις προσφέρεται ένας νέος τρόπος διαφήμισης σε ένα ευρύ κοινό και η δυνατότητα να λαμβάνουν νέους τουρίστες. Ως εκ τούτου, μπορεί να ειπωθεί ότι τα LCC αποτελούν σημαντικό παράγοντα των εκστρατειών μάρκετινγκ πόλεων στις τουριστικές πολιτικές των περιφερειών.

Σε ορισμένες περιπτώσεις, η χρήση των περιφερειακών αερολιμένων από τα LCC ενδέχεται να έχει κάποια αρνητικά οφέλη τόσο για την περιοχή όσο και για το αεροδρόμιο. Ο Dennis (2004) υποστήριξε την άποψη ότι λόγω του γεγονότος ότι τα

περισσότερα περιφερειακά αεροδρόμια δεν διαθέτουν σταθερούς σιδηροδρομικούς συνδέσμους, οι περισσότεροι επιβάτες που περνούν από το αεροδρόμιο στην περιοχή προσλαμβάνουν ιδιωτικά αυτοκίνητα που επηρεάζουν το περιβάλλον και αυξάνουν την κυκλοφοριακή συμφόρηση στους δρόμους. Οι LCC υπονόμισαν επίσης τις προσπάθειες της κυβέρνησης να κινηθούν σιδηροδρομικές μεταφορές σε μεγάλες αποστάσεις, λόγω της συχνότερης χρήσης από τους επιβάτες των αεροπορικών μεταφορών προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές, λόγω των χαμηλότερων τιμών που προσφέρει η LCCS. Αυτό εξηγεί γιατί σε χώρες με πολύ ακριβό σιδηροδρομικό σύστημα (Γερμανία), οι LCC εξυπηρετούν πολλές εσωτερικές πτήσεις.

4.3 Ιδιωτικοποίηση των αερολιμένων και των αερομεταφορών



Στις περισσότερες ευρωπαϊκές χώρες οι περιφερειακοί αερολιμένες εξακολουθούν να αποτελούν δημόσιο περιουσιακό στοιχείο κατάλληλο για την προώθηση της οικονομικής ανάπτυξης. Αυτές οι χώρες θεωρούν ότι τα περιφερειακά αεροδρόμια έχουν ευρύτερο κοινωνικό χαρακτήρα, συμβάλλοντας στην κοινωνία και την τοπική

περιφέρεια και, συνεπώς, πρέπει να αναπτυχθούν περαιτέρω μέσω δημόσιων πολιτικών και χρηματοδότησης. Ως εκ τούτου, περιφερειακά αεροδρόμια σε πολλές χώρες όπως η Ισπανία, η Σουηδία, η Ελλάδα, η Πορτογαλία και η Ιρλανδία ανήκουν στα κράτη τους, ενώ τα γερμανικά αεροδρόμια (μεγαλύτερα) ανήκουν σε κρατικές ή τοπικές και όχι σε εθνικές κυβερνήσεις. Τα γαλλικά περιφερειακά αεροδρόμια είναι ιδιοκτησία της κεντρικής κυβέρνησης, αλλά διοικούνται από τοπικές κυβερνήσεις.

Αντίθετα, σε άλλες χώρες οι αερολιμένες έχουν μερικώς ή πλήρως ιδιωτικοποιηθεί. Η ιδιωτικοποίηση του αερολιμένα απέκτησε δυναμική στη δεκαετία του '90 με το πρώτο κύμα ιδιωτικοποίησης της Βιέννης (μερίδιο 27%) το 1992, Κοπεγχάγη (25%) το 1994, Αθήνα (45%) το 1996, Ντίσελντορφ (50%) το 1997, Skavsta Stocholm (90%), Φλωρεντία (39%), Τορίνο (41%), Αμβούργο (36%) και Ζυρίχη (50%) το 2000. Στην αρχή ιδιωτικοποιήθηκαν μεγαλύτερα αεροδρόμια και, όπως είναι προφανές, το κύμα ιδιωτικοποιήσεων συμπίπτει με την περίοδο απελευθέρωσης της αγοράς αερομεταφορών. (Gillen και Niemeier, 2006)

Τα μόνα πλήρως ιδιωτικοποιημένα αεροδρόμια είναι στη Μεγάλη Βρετανία, όπου η ιδιοκτησία ανήκει σε μία επιχείρηση, την BAA PLC, από το 1987. Το αεροδρόμιο της Ρώμης Leonardo Da Vinci έχει επίσης πλήρως ιδιωτικοποιηθεί. Αν κοιτάξουμε πέρα από τα ευρωπαϊκά σύνορα, τα αεροδρόμια στην Αυστραλία έχουν επίσης πλήρως ιδιωτικοποιηθεί, ενώ στις ΗΠΑ και τον Καναδά τα αεροδρόμια δεν ακολουθούν τις παγκόσμιες τάσεις προς την πλήρη ιδιωτικοποίηση, παραμένοντας υπό την κυριότητα του κράτους ή της τοπικής κυβέρνησης. Σύμφωνα με τον Cook, ο στόχος μιας κυβέρνησης κατά τη μεταβίβαση της ιδιοκτησίας ενός αεροδρομίου μπορεί να είναι η μείωση της εξάρτησης από κρατικούς πόρους ή η επέκταση του αεροδρομίου και η αύξηση της λεκάνης απορροής του. Άλλοι λόγοι μπορεί να είναι η αδυναμία του δημόσιου τομέα να προσελκύσει επενδύσεις και η αποτελεσματικότητα μιας ιδιωτικής εταιρείας να επικεντρωθεί στις απαιτήσεις των πελατών και στις πολιτικές και τους κανονισμούς. Πολύ συχνά το κράτος μεταφέρει αεροδρόμια προκειμένου να επιλύσει επείγοντα οικονομικά προβλήματα και να ενισχύσει τους προϋπολογισμούς του.

Ως εκ τούτου, σύμφωνα με τον Donnet (2011), οι κυβερνήσεις επιδιώκουν ιδιωτική χρηματοδότηση για την ανάπτυξη αεροδρομίων για την επίτευξη περιφερειακών

στόχων χωροταξίας, αλλά κινδυνεύουν να χάσουν την ικανότητα να συντονίζουν ενεργά τη μελλοντική ανάπτυξη αεροδρομίων στον περιφερειακό σχεδιασμό οικονομικής ανάπτυξης. Αυτό ερμηνεύει το γεγονός ότι πολύ συχνά η πλήρης ιδιωτικοποίηση περιορίζεται καθώς ο πρώην δημόσιος ιδιοκτήτης θέλει να εξασφαλίσει ορισμένα πολιτικά συμφέροντα διατηρώντας ένα ποσοστό του αερολιμένα, είτε της μειονότητας είτε της πλειοψηφίας. Υπάρχουν πολλά διαφορετικά μοντέλα για τη μεταβίβαση ενός αερολιμένα σε ιδιώτες επενδυτές, όπως η επίπλευση μεριδίων ή η πώληση στο εμπόριο, όπου ο ιδιώτης επενδυτής αναλαμβάνει την ευθύνη για την ανάπτυξη και τις δραστηριότητες αερολιμένων για πάντα ή για μερικά μόνο χρόνια. Άλλα μοντέλα είναι οι συμβάσεις παραχώρησης, η χρηματοδότηση έργων (η περίπτωση του αερολιμένα Αθηνών, Ελευθέριος Βενιζέλος) και οι συμβάσεις διαχείρισης όπου οι δημόσιες αρχές εξακολουθούν να έχουν την υψηλότερη επιρροή.

Οι κυριότερες επιπτώσεις της ιδιωτικοποίησης στα αεροδρόμια είναι ότι έγιναν περισσότερο προσανατολισμένες στο κέρδος. Ο Forbes (2002) πιστεύει ότι η ιδιωτικοποίηση μπορεί να βελτιώσει την αποτελεσματικότητα των αερολιμένων, ιδίως σε συγκεκριμένους τομείς όπως οι λιανικές επιχειρήσεις. Ο Niemeier (2011) προσθέτει ότι το τυπικό ιδιωτικό αεροδρόμιο στην Ευρώπη είναι ένας μερικώς ιδιωτικοποιημένος αερολιμένας ο οποίος προσπαθεί να επιδιώξει ευρύ φάσμα στόχων όπως η περιφερειακή ανάπτυξη, η δημιουργία θέσεων απασχόλησης και η ανάπτυξη του τουρισμού. Είναι ευρέως αποδεκτό ότι το ιδιωτικό επιχειρηματικό μοντέλο με κερδοσκοπικό σκοπό οδηγεί συχνότερα σε περαιτέρω διερεύνηση των πιθανών επιπτώσεων στη μείωση του κόστους και στην αύξηση των εσόδων από τη δημόσια διοίκηση. Επιπλέον, η ιδιωτικοποίηση εισήγαγε στα αεροδρόμια νέα μοντέλα διαχείρισης και πολιτικές μάρκετινγκ που αποσκοπούν στην εξυπηρέτηση των χρηστών με μια πιο προσανατολισμένη προς τους πελάτες προσέγγιση και καλύτερες επενδυτικές αποφάσεις. Ωστόσο, οι ιδιωτικές επενδύσεις ενός τέτοιου διαμετρήματος καθιερώνουν ένα κανονιστικό περιβάλλον για να διασφαλιστεί η προστασία των καταναλωτών και οι αερολιμένες να μην λειτουργούν ως μονοπωλιακές εξουσίες.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο: ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο τομέας της πολιτικής αεροπορίας στην Ελλάδα είναι μια από τις πιο σημαντικές βιομηχανίες, καθώς ο τουρισμός είναι ένας από τους σημαντικότερους παραγωγούς εισοδήματος της χώρας. Η είσοδος ιδιωτικών εταιρειών στην ελληνική αγορά ήταν στην πραγματικότητα αποτέλεσμα της μερικής ελευθέρωσης των αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με τον Κανονισμό 2407/92 της ΕΕ, ο οποίος ολοκληρώθηκε στις 01/04/1997 (Τρίτο Πακέτο Απελευθέρωσης του 1992). Πριν από την απελευθέρωση, εδώ και πολλά χρόνια (από τη δεκαετία του 1950) η Ολυμπιακή Αεροπορία Α.Ε. ήταν η μοναδική "εθνική" αεροπορική εταιρεία, αποτελούσε κρατικό μονοπώλιο. Το 2003, οι πτητικές λειτουργίες αποκτήθηκαν από την κρατική εταιρεία Olympic Airlines S.A.

Οι κυριότεροι τοπικοί αερομεταφορείς στην Ελλάδα είναι οι ιδιωτικές εταιρείες Aegean Airlines SA και Olympic Air SA. Η τελευταία ανέλαβε τον αεροπορικό τομέα της κρατικής Ολυμπιακής Αεροπορίας το 2009 και ελέγχθηκε από το Marfin Investment Group (MIG) μέχρι το 2013. Η Aegean μαζί με την Olympic Air αντιπροσώπευαν περίπου το 80% των συνολικών πωλήσεων των τοπικών αερομεταφορέων το 2012.

Εκτός από τους τοπικούς αερομεταφορείς, δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα πάνω από 90 διεθνείς αεροπορικές εταιρείες. Πολλοί από αυτούς έχουν παρουσία στην Ελλάδα μέσω εταιρειών που λειτουργούν ως τοπικά γραφεία (π.χ. Air China, Air France, Alitalia, British Airways, Κυπριακές Αερογραμμές, Egypt Air, El-AlIsrael Airlines, Emirates, Lufthansa, US Airways, κ.λπ.). Άλλοι εκπροσωπούνται στην Ελλάδα από τους Γενικούς Πράκτορες Πωλήσεων (GSA). Οι εταιρείες GSA είναι υπεύθυνες για την πώληση των προϊόντων της αεροπορικής εταιρείας στην περιοχή τους, η οποία περιλαμβάνει αεροπορικά εισιτήρια, χώρο φορτίου κ.λπ. και αντιπροσωπεύουν συνήθως περισσότερες από μία αεροπορικές εταιρείες.

Η σύνδεση των πόλεων και των αγορών αυξάνει την παραγωγικότητα και παρέχει μια βασική υποδομή που εξαρτάται από τις σύγχρονες παγκοσμιοποιημένες επιχειρήσεις. Πολλές από αυτές τις συνδέσεις ζεύγους πόλεων εξαρτώνται από τα αεροδρόμια των κόμβων διαμέσου των οποίων θα δημιουργηθεί η πυκνότητα της κυκλοφορίας που είναι απαραίτητη για τη διατήρησή τους. Όλες οι αεροπορικές εταιρίες που παρέχουν υπηρεσίες στα ελληνικά αεροδρόμια συμβάλλουν στη δημιουργία αυτών των ευρύτερων οικονομικών οφελών.

Έχει αποδειχθεί ότι ο αερολιμένας είναι στενά συνδεδεμένος με την περιοχή που έχει εγκατασταθεί και μπορεί να αλλάξει εντελώς την εικόνα του. Αυτά τα δύο στοιχεία αναπτύσσονται αναλογικά. Η ανάπτυξη του πρώτου συνεπάγεται την ανάπτυξη του τελευταίου. Ένας αερολιμένας έχει άμεσο, έμμεσο και επαγόμενο αντίκτυπο σε μια περιοχή, δημιουργώντας ευκαιρίες για νέες θέσεις εργασίας κοντά στον αερολιμένα και στην ευρύτερη περιοχή και συμβάλλει στο συνολικό ΑΕγχΠ της περιοχής. Ωστόσο, οι σημαντικότερες επιπτώσεις του αεροδρομίου είναι οι καταλυτικές επιπτώσεις σε άλλους κλάδους και τομείς της οικονομίας. Ο σημαντικότερος από αυτούς τους τομείς είναι ο τουριστικός κλάδος. Στην περίπτωση των μικρών περιφερειακών αερολιμένων, η κύρια συμβολή τους στην περιφερειακή ανάπτυξη είναι η αιτία της κυκλοφορίας τουρισμού στην περιοχή και χρησιμοποιούνται κυρίως για τη μεταφορά τουριστών στους προορισμούς διακοπών τους. Επιπλέον, τα αεροδρόμια ενσωματώνουν απομακρυσμένες περιοχές και παρέχουν κοινωνική ένταξη. Παρόλο που ενδέχεται να αποτελέσουν πηγή ρύπανσης για την ατμόσφαιρα, γίνονται εντυπωσιακές προσπάθειες και οι εκπομπές αεροσκαφών μειώνονται σημαντικά. Επιπλέον, η απελευθέρωση της αγοράς αεροπορικών μεταφορών ήταν ο σημαντικότερος κανονισμός για την ανάπτυξη του τομέα, καθώς ο ανταγωνισμός ενισχύθηκε υπέρ των καταναλωτών.

Σε ένα τέτοιο απελευθερωμένο περιβάλλον διαμορφώθηκαν νέες τάσεις στον τομέα των αερομεταφορών. Οι αερολιμένες αρχίζουν να δρουν περισσότερο από τις επιχειρήσεις παρά από μια κοινωνική υπηρεσία, είναι περισσότερο προσανατολισμένες στο κέρδος και δίνουν μεγαλύτερη προσοχή στα μη αεροναυτικά κέρδη και καταβάλλουν προσπάθειες για να γίνουν πιο παραγωγικοί. Αυτές οι τάσεις επιτρέπουν την άνθηση των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους που διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη περιφερειακών αερολιμένων και, συνεπώς, στην περιφερειακή ανάπτυξη. Οι

αερομεταφορείς χαμηλού κόστους προτιμούν να εγκατασταθούν σε μη γνωστούς, δευτερεύοντες, περιφερειακούς αερολιμένες και μέσω της στρατηγικής τους για την κοστολόγηση, επιτυγχάνουν να λειτουργούν με πολύ χαμηλό κόστος, το οποίο μεταφράζεται σε εισιτήρια χαμηλής τιμής για τους καταναλωτές. Ως αποτέλεσμα, τα δευτερεύοντα αεροδρόμια χρησιμοποιούνται ευρέως από επιβάτες ευαίσθητους στις τιμές για λόγους αναψυχής και ταξιδεύουν μέσω της Ευρώπης δημιουργώντας άνευ προηγουμένου κυκλοφορία σε περιφερειακούς αερολιμένες και μείζονα οφέλη για τις περιφέρειες των αερολιμένων. Η απελευθέρωση της αγοράς είχε ως αποτέλεσμα την ιδιωτικοποίηση πολλών ευρωπαϊκών αερολιμένων. Η διαδικασία ιδιωτικοποίησης είχε ως αποτέλεσμα την εισαγωγή νέων πολιτικών διαχείρισης και εμπορίας στους αερολιμένες, πράγμα που σημαίνει εκμετάλλευση των αερολιμένων με κέρδος. Τέλος, αντίθετα με τα μεγάλα αεροδρόμια, τα μικρά περιφερειακά αεροδρόμια φαίνεται να απειλούνται από το σύστημα πολυτροπικών μεταφορών για δρομολόγια μικρών αποστάσεων, τα οποία συνήθως εξυπηρετούνται περισσότερο από περιφερειακά αεροδρόμια και όχι από μεγαλύτερους αερολιμένες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

Ελληνόγλωσση βιβλιογραφία και άρθρα

- ✚ Ανδριώτης, Κ. 2005. Τουριστική Ανάπτυξη & Σχεδιασμός. Εκδόσεις Σταμούλη. Αθήνα 2005

- ✚ Βαρβαρέσου, Στ., 2005, “Τουρισμός, έννοιες, μεγέθη, δομές”, Εκδόσεις Σακουλά 2005

- ✚ Προφυλλίδης Β., 2008, «Οικονομική των Μεταφορών», 4η έκδοση, Εκδ. Παπασωτηρίου, Αθήνα 2008

- ✚ Ζαχαράτος Γ., Τσάρτας Π., 2008, Τόμος Γ’, “Τουριστικός Τομέας”, Έκδοση για Ε.Α.Π.

- ✚ Κατσώνη Κ. Βίκυ , 2010 , Βιομηχανία αεροπορικών μεταφορών και τουρισμός, Εκδόσεις Interbooks

- ✚ Χατζηδάκης Αλέξης, 2015, Τάσεις της Τουριστικής Κίνησης 2008 – 2015, Εθνικό Τυπογραφείο

Ξενογλώσση βιβλιογραφία και άρθρα

- ✚ Air Transport action Group (2008), The economic and social benefits of air transport 2008, brochure produced with the kind sponsorship of IATA

- ✚ Airports Council International (2010), A level playing field for European airports – the need for revised guidelines on State Aid. 16 June 2010

- ✚ Amoroso S., Caruso L. (2010), Regional airport: study on economic and social profitability. Int. J. Sus. Dev. Plann. Vol 5, No2 (2010)

- ✚ Barrett S. (2004), Airports and Communities in a Deregulated Market. Trinity College, Economics Department, paper to Hamburg Conference, February 20th 2004

- ✚ Barrett S. (2004), “How do the demands for airport services differ between fullservice carriers and low-cost carriers?” Journal of Air Transport Management 10 (2004)

- ✚ Bradbourn P. (2011), Report on the future of regional airports and air services in the EU (2011/2196(INI)). European Parliament, Committee on Transport and Tourism 2011

- ✚ Brathen S., Halpern N. (2011), Impact of airports on regional accessibility and social development. Journal of Transport Geography, 19 (2011)

- ✚ Button K., Taylor S. (2000), International air transportation and economic development. *Journal of Air Transport Management*

- ✚ Button K. J., Vega H. (2008), “The effects of Air Transportation on the Movement of Labor, *Geojournal*. January 2008

- ✚ Cidell J. (2006), Regional cooperation and the regionalization of air travel in Central New England. *Journal of Transport Geography*, 2006

- ✚ Dennis N. (2004), Can the European low-cost airline boom continue? Implications for regional airports. Paper presented at the 44th European Congress of European Regional Science Association, 2004

- ✚ Donnet T., Keast R., Walker A. (2011), Fitting Airport Privatisation to Purpose: Aligning Governance, Time and Management Focus, *EJTIR*, Issue 11(2), April 2011

- ✚ Forbes P. (2002), Airport privatisation – How should airport operators and investors react to changing market conditions?, *Association for European Transport* 2002

- ✚ Francis G., Humphreys I., Ison S. (2004), Airports’ perspectives on the growth of low-cost airlines and the remodeling of the airport-airline relationship, *Tourism Management* 25 (2004)

- ✚ Gillen D., Niemeier H. (2006), “Airports Economics, Policy and Management: The European Union”. Comparative Political Economy and Infrastructure Performance: The Case of Airports, Madrid, 2006

- ✚ Hellenic Aviation Society (2006), Development of regional airports in Greece, Press release 03/05/2006

- ✚ Heymann E. (2005), Expansion of regional airports: Misallocation of resources, Deutsche Bank Research, November 18, 2005

- ✚ Kassarda J.D. (2000), Airport-Driven Urban Development. ULI on the future: Cities in the 21st Century, Washington D.C.: Urban Land Institute

- ✚ Official Journal of the European Union (OJEU-1992/No L 240/1). Council Regulation (EEC) No 2407/92 of July 23 1992 on licensing of air carriers, (24.08.92)

- ✚ Oxford Economics Forecasting (2006), The Economic Contribution of the Aviation Industry in the UK. October 2006

- ✚ Papatheodorou A. (2002), Civil aviation regimes and leisure tourism in Europe. Journal of Air Transport Management, 8 (2002)

- ✚ Skayannis P. (2002), The planning of tourism, the infrastructure of transport and the environmental protection in the coast areas of Magnesia: Local interests and perspectives.

- ✚ Skayannis P. (2008), The small regional airports in a transitional period: Challenges and prospects for Greek airports. University of Thessaly

- ✚ Skyrgiannis H., Skayannis P. (2003), Air Transport and Tourism: the role of the N. Anchialos airport, Department of Planning and Regional Development, University of Thessaly

- ✚ Tsartas P., Papatheodorou A., Lagos D., Sigala M., Christou E., Spilanis I., Staurinoudis T. (2010), The importance of Tourism for Greek Economy-Society and policies proposals for tourism growth. Study subsidized by the Association of Greek Tourism Enterprises

Πηγές από το διαδίκτυο και online άρθρα

- ✚ Athens International Airport Eleftherios Venizelos, www.aia.gr
- ✚ Aviation Benefits beyond Borders, www.aviationbenefitsbeyondborders.org
- ✚ Civil Aviation Authority, www.ypa.gr
- ✚ Commission of the European Communities (2001), White Paper, European Transport Policy for 2010: time to decide. Brussels 12.09.2001, www.europa.eu
- ✚ euro2day, “Saturated capacity in Europe but inefficiency of entrepreneurship management and investments in Greece, www.euro2day.gr
- ✚ International Air Transport Association, www.iata.org
- ✚ World Travel and Tourism Council, Travel and Tourism, Economic Impact 2012, Europe. The Authority on World Travel and Tourism. www.wttc.org