ΑΛΕΞΑΝΔΡΕΙΟ ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ ΙΔΡΥΜΑ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΛΟΓΙΣΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΧΡΗΜΑΤΟΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ

ΠΤΥΧΙΑΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ

Με θέμα:

«Ο κλάδος αερομεταφορών στην Ελλάδα»

Ο φοιτητής:
Δερμίσης Ιωάννης

Ο επιβλέπων καθηγητής:
Τέγος Γεώργιος

Πίνακας περιεχομένων

ΕΙΣΑΓΩΓΗ 5
1^{O} ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6
Ιστορική αναδρομή του κλάδου των ελληνικών αερομεταφορών 6
Η πρώτη πτήση 7
Τα αεροπλάνα από το χθες στο σήμερα 7
Η εξέλιξη των αερομεταφορών στην Ελλάδα 9
Ρύθμιση αερομεταφορών στην Ελλάδα 11
Ανάγκη για ρύθμιση των αερομεταφορών 13
Η ανάπτυξη αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα 13
Η παρουσία αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους στην Ελλάδα 16
Παράγοντες που επηρεάζουν τη λειτουργία των αεροδρομίων 17
Ανάλυση ζήτησης αεροπορικών μεταφορών 17
Ζήτηση στις αερομεταφορές 17
Παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση των αεροπορικών μεταφορών 18
Ανάλυση προσφοράς αεροπορικών υπηρεσιών 20
Ελληνικές αεροπορικές εταιρείες - δομή στόλου αεροσκαφών (για το 2016). 20
Παράγοντες που καθορίζουν την προσφορά των αεροπορικών υπηρεσιών . 22
Προοπτικές των διεθνών αγορών ζήτησης αερομεταφορών 22
2° ΚΕΦΑΛΑΙΟ 25
Τουρισμός και αερομεταφορές 25
Γεωγραφική τοποθέτηση Ελλάδας 25
Τουρισμός και οικονομική ανάπτυξη 26
Αεροπορία: Μια κυκλική και οριακή βιομηχανία 29
Οικονομική επίδοση της βιομηχανίας 30
Συμβολή των αερομεταφορών στην ελληνική οικονομία 31
Συμβολή κλάδου αερομεταφορών στο ΑΕΠ και στην οικονομία γενικά 32
Ανάλυση SWOT 34
Ανάλυση SWOT για τις ελληνικές αερομεταφορές 34
Δυνάμεις 34
Αδυναμίες 35
Ευκαιρίες 35
Απειλές 36

Γιατί οι ξένες αεροπορικές εταιρίες φεύγουν από την Ελλάδα 36
Αεροδρόμια στην Ελλάδα και ανάπτυξη 37
3ο ΚΕΦΑΛΑΙΟ..... 40
Ο κλάδος αερομεταφορών σε αριθμούς 40
Κατηγορίες αεροπορικών γραμμών..... 40
Τα αεροδρόμια της Ελλάδας για το 2016..... 41
Χαρακτηριστικά αεροδρομίου 42
Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)..... 43
Κίνηση επιβατών εσωτερικού – εξωτερικού..... 47
Αεροπορική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού κατά αερολιμένα 57
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ..... 62
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ..... 63

Πίνακας 1 Δυνάμεις SWOT ανάλυσης 34
Πίνακας 2 ελληνικά αεροδρόμια με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση εν έτη 2016 41
Πίνακας 3 Κίνηση επιβατών εσωτερικού – εξωτερικού 47
Πίνακας 4 ΚΙΝΗΣΗ ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ 49
Πίνακας 5 ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ 50
Πίνακας 6 ΕΚΤΑΚΤΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ 52
Πίνακας 7 ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ 54
Πίνακας 8 Αεροπορική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού κατά αερολιμένα 57
Πίνακας 9 Αεροπορική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού 2007-2016 .. 58
Πίνακας 10 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ, ... 60

Διάγραμμα 1 ΕΠΕΝΔ.ΚΕΦ. ΣΕ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ .. 31
Διάγραμμα 2 Συνεισφορά αερομεταφορών στο ΑΕΠ 32
Διάγραμμα 3 Σύνολο επιβατών 42
Διάγραμμα 4 Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)2017 43
Διάγραμμα 5 Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)2016 44
Διάγραμμα 6 Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)2015 45
Διάγραμμα 7 Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)2014 45
Διάγραμμα 8 Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)2012 46
Διάγραμμα 9 Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)2011 47
Διάγραμμα 10 Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)2010 47
Διάγραμμα 11 Κίνηση επιβατών εσωτερικού – εξωτερικού 48
Διάγραμμα 12 ΚΙΝΗΣΗ ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ 50
Διάγραμμα 13 ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ 52
Διάγραμμα 14 ΕΚΤΑΚΤΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ 54
Διάγραμμα 15 ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ 56
Διάγραμμα 16 Πτήσεις αεροσκαφών 59
Διάγραμμα 17 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ 61

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Στόχος αυτής της πτυχιακής εργασίας είναι η αναλυτική αναφορά του κλάδο των αερομεταφορών στην Ελλάδα και η εμφάνιση της σπουδαιότητας του κλάδου αυτού στην ελληνική οικονομία. Οι αερομεταφορές αποτελούν άκρως σημαντικό μέρος της τουριστικής ανάπτυξης αλλά και της κοινωνικής συνοχής της Ελλάδας

Κύριοι στόχοι της εργασίας είναι:

- Να εμφανιστεί η σπουδαιότητα και η ανάπτυξη του κλάδου διαχρονικά μέσω ιστορικής αναδρομής.
- Να δούμε πως ακριβώς δουλεύει η αεροπορία ως μια βιομηχανία.
- Την παρουσίαση της συμβολής του κλάδου στο Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν της Ελλάδας.
- Την παρουσίαση των ποσοτικών στοιχείων του κλάδου μέσω των αναλύσεων ζήτησης και προσφοράς.

Μέσω της εργασίας προσπαθούμε να καλύψουμε ένα σημαντικό κενό στη βιβλιογραφία. Επίσης, πραγματοποιείται προσπάθεια του συνδυασμού στατιστικών στοιχείων και της αναπτυξιακής δυναμικότητας του κλάδου παρελθοντικά αλλά και μελλοντικά. Γενικά για αυτήν την σχετική έρευνα δεν υπάρχουν και πολλές ανάλογες προσεγγίσεις σε αυτό το θέμα. Με άλλα λόγια η εργασία αυτή έχει σαν κεντρικό στόχο να καλύψει το φάσμα των πληροφοριών που υπάρχει για τον κλάδο των αερομεταφορών στην Ελλάδα χρησιμοποιώντας την πλούσια βιβλιογραφία του εξωτερικού σε συνδυασμό με την λιγότερο πλούσια ελληνική και τα οικονομικά στοιχεία των ελληνικών εταιρειών του κλάδου αυτού.

1^{O} ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Ιστορική αναδρομή του κλάδου των ελληνικών αερομεταφορών

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

Πρώτος επιβάτης, ο πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος. Το αεροσκάφος αυτό ήταν ένα από τα 4 του αρχικού στόλου της «Ελληνικής Εταιρίας Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε.» (ΕΕΕΣ), της πρώτης πολιτικής αεροπορικής εταιρείας στην Ελλάδα που πραγματοποίησε πτήση. «http://www.tovivlio.gr»

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

Στις 6 Απριλίου 1957 ξεκινά ο 2^{ος} κύκλος με την εμφάνιση της Ολυμπιακής Αεροπορίας του Αριστοτέλη Ωνάση, της οποίας το πρώτο και πρωινό δρομολόγιο στην ιστορία της ελληνικής εναέριας συγκοινωνίας ήταν το Αθήνα- Θεσσαλονίκη και μάλιστα με ελικοφόρο DOUGLAS DC-3, λειτουργούσε εντελώς προνομιακά- μονοπωλιακά μέχρι το 1992.

Έπειτα εμφανίζεται ο 3^{ος} κύκλος του κλάδου με την απελευθέρωση των ευρωπαϊκών(συνεπώς και εθνικών) ουρανών και την είσοδο των πρώτων ελληνικών ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών (Αεροπλοΐα Αιγαίου/ Aegean Aviation) με ιδρυτές τους Αντώνιο και Νικόλαο Σιμιγδαλά το 1992 και SEEA(South East European Airlines) με ιδρυτές τους Πιλαδάκης και Πανταζόπουλος το 1992, ξεκινώντας έτσι μια νέα εποχή στην Εθνική βιομηχανία αερομεταφορών με χαρακτηριστικά ραγδαίας ανάπτυξης, δυναμικής αλλά και αστάθειας, μεταφέροντας το 2000 περίπου 8,5 εκ. επιβάτες. (Βασάκης, 2009)

Η πρώτη πτήση

Πρώτοι που πέταξαν ήταν οι αδερφοί Ράιτ, οι οποίοι αναγνώρισαν τις προσπάθειες του Λίλιενταλ και τα πειράματα του Σανίτ, με τον οποίο βρίσκονταν σε επαφή, έχοντας μελετήσει και το βιβλίο του "Εξέλιξη των ιπτάμενων μηχανών".

Αυτοί, στην αρχή του 20ού αιώνα, πραγματοποίησαν μια συστηματική σειρά πειραμάτων με ιπτάμενες συσκευές, που αρχικά χρησιμοποίησαν ως χαρταετούς, για να μελετήσουν την ευστάθειά τους και τους μηχανισμούς ελέγχου. Κατόπι πειραματίστηκαν με επανδρωμένα ανεμόπτερα που είχαν πηδάλια ελέγχου και επειδή οι γνώσεις τους δεν ήταν ακόμη αρκετές, μελέτησαν σε αεροδυναμική σήραγγα διάφορες κατασκευές τους.

Στο κατοπινό ανεμόπτερο προστέθηκαν ουραία κινητά πτερύγια ευστάθειας και ελέγχου και πραγματοποιήθηκαν πολυάριθμες πτήσεις.

Στη συνέχεια κατασκεύασαν έναν ελαφρό κινητήρα με δύο έλικες, με τη βοήθεια του συνεργάτη τους Τσαρλς Τέιλορ και τον τοποθέτησαν σε ένα νέο διπλανό, με εμπέτασμα δώδεκα μέτρων, που ονόμασαν "Φλάιερ 1".

Με το αεροπλάνο αυτό ο Όρβιλ και ο Γουίλμπερ Ραιτ πραγματοποίησαν στις 17 Δεκεμβρίου του 1903 τέσσερις πτήσεις μικρής διάρκειας, τις πρώτες πραγματικές ελεγχόμενες πτήσεις με κινητήρα στην ιστορία της αεροπορίας.

Με καλύτερο αεροπλάνο και κινητήρα, έχοντας εξάσκηση στην οδήγηση, ο Γουίλμπερ Ράιτ κατόρθωσε το Σεπτέμβριο του επόμενου χρόνου και κάνει την πρώτη πτήση σε κλειστό κύκλο και μάλιστα τέσσερις περιφορές σε πέντε περίπου λεπτά.

Το νέο "Φλάιερ 3", ακόμα καλύτερο, πραγματοποίησε το καλοκαίρι και το φθινόπωρο του 1905 σημαντικές επιδόσεις, διανύοντας δεκάδες χιλιομέτρων, με ταχύτητα περίπου 61 χλμ. την ώρα.

Στην Ευρώπη η πρώτη πτήση αεροπλάνου έγινε το 1906. Ο Αλμπέρτο Σάντος - Ντιμόν στην Μπαγκατέλ κέρδισε το χρηματικό βραβείο της Αερολέσχης της Γαλλίας, διανύοντας μια μικρή απόσταση σε χαμηλό ύψος.(Βασάκης, 2009)

Τα αεροπλάνα από το χθες στο σήμερα

Αξιόλογες τεχνικές καινοτομίες εμφανίστηκαν ήδη το 1920: ανασυρόμενοι τροχοί προσγείωσης και πτερύγια μεταβολής καμπυλότητας πτέρυγας. Βελτιώθηκε παράλληλα η αεροδυναμική μορφή ολόκληρου του αεροπλάνου και κατασκευάστηκαν τελειότεροι κινητήρες, όπως ο Κέρτις D - 12 που τοποθετημένος στα βρετανικά βομβαρδιστικά Φοξ τα έκανε ταχύτερα από τα σύγχρονά τους καταδιωκτικά. Οι κινητήρες, υδρόψυκτοι ή

αερόψυκτοι, απόχτησαν αεροδυναμικό σχήμα και καλύμματα που βελτίωσαν τις επιδόσεις. Οι επιδόσεις αυξήθηκαν σημαντικά και στο διάστημα των δεκαπέντε χρόνων μετά τον πόλεμο η ταχύτητα των αεροπλάνων τριπλασιάστηκε, υπερβαίνοντας τα 600 χλμ. την ώρα, με το βρετανικό υδροπλάνο "Σουπερμαρίν S - 6B" (1931), με κινητήρα δεκαπλάσιας ισχύος από τα καταδιωκτικά του πολέμου και τα 700 χλμ. την ώρα, με το ιταλικό Μάκι (1934), εφοδιασμένο με κινητήρα ΦΙΑΤ των 3.100 ίππων.

Η παράλληλη αύξηση της αυτονομίας των αεροπλάνων επέτρεψε την πραγματοποίηση μιας σειράς εγχειρημάτων στις πτήσεις μεγάλων αποστάσεων: με αεροπλάνο "ΒίκερςΒίμι" οι Βρετανοί Μπράουν και Άλκοκ πέταξαν χωρίς σταθμό τον Ιούνιο του 1919 πάνω από το Βόρειο Ατλαντικό, ενώ οι ομοεθνείς τους Ρος και Σμιθ πραγματοποίησαν την πρώτη πτήση μεταξύ Αγγλίας και Αυστραλίας. Τρία χρόνια αργότερα οι Πορτογάλοι Κουτίνιο και Καμπρόλ πέρασαν το Νότιο Ατλαντικό. Πρώτοι πάνω από το Βόρειο Πόλο πέταξαν οι Αμερικανοί Μπένετ και Μπερντ, το Μάιο του 1926, με αεροπλάνο Φορντ, ενώ μετά από έναν περίπου χρόνο ο ΤσάρλςΛίντμπεργκ πραγματοποίησε το γνωστό εγχείρημα ,της χωρίς σταθμό πτήσης από τη Νέα Υόρκη στο Παρίσι, με μονοπλάνο Ράιαν. Τρία χρόνια αργότερα οι Γάλλοι Μπελόντ και Κοστ πραγματοποιούσαν την αντίθετη διαδρομή, με ένα άνισων πτερύγων διπλάνο Μπρεγκέ. (Τσάρτας, 2008)

Στα μέσα της δεκαετίας του '70 άρχισαν τα δρομολόγια του γαλλοβρετανικού υπερηχητικού δελταπτέρυγου αεροπλάνου Κόνκορντ, το οποίο υπήρξε ένα λαμπρό τεχνικό επίτευγμα της ευρωπαϊκής αεροπορικής βιομηχανίας, αλλά είχε μικρή εμπορική επιτυχία, εξαιτίας του υψηλού λειτουργικού κόστους (ιδιαίτερα μετά την πρώτη ενεργειακή κρίση που ανέβασε απότομα τις τιμές των καυσίμων) και των σκόπιμων εμποδίων που δημιούργησαν οι Η.Π.Α. στην πρόσβασή του στα αμερικανικά αεροδρόμια, με το πρόσχημα του μεγάλου θορύβου. Το σημαντικότερο ίσως γεγονός στον τομέα των κατασκευών της πολιτικής αεροπορίας από τις αρχές της δεκαετίας του '70 ήταν η συγκρότηση της ευρωπαϊκής κοινοπραξίας Airbus, από τη γαλλική Aerospatiale, τη βρετανική British Aerospace και τη γερμανική DeutscheAirbus. Η σειρά των αεροπλάνων που κατασκευάστηκε, φαρδιάς ατράκτου για μέσες και μικρές - μέσες αποστάσεις, είχε πολύ μεγάλη τεχνική και εμπορική επιτυχία, κατακτώντας το ένα τρίτο περίπου της παγκόσμιας αγοράς (εκτός από τις ανατολικοευρωπαϊκές χώρες), εκτοπίζοντας από τη δεύτερη θέση την Μακ Ντόνελ - Ντάγκλας και απειλώντας την ηγεμονία της Μπόινγκ. Τα Airbus, αθόρυβα, άνετα, ευέλικτα, ασφαλή και οικονομικά, παρουσίασαν πλήθος επαναστατικών καινοτομιών και επιβλήθηκαν σ' όλο τον κόσμο.

Αρχικός τύπος ήταν το Airbus A 300 B (1972)· ακολούθησε το Airbus A 300 B4 (1974), του οποίου ο τύπος B4 - 200 έχει μέγιστο βάρος 165 τόνων και χωρητικότητα 336 επιβατών. Από

το 1984 κατασκευάζεται το Airbus A 300 B4 - 600, ενώ ένα χρόνο νωρίτερα άρχισαν οι παραδόσεις του νέου Airbus A 310 - 200. Το 1985 παρουσιάστηκε το αεροπλάνο μεγάλων αποστάσεων Airbus A 310 - 300, ενώ το 1991 - 92 ολοκληρώθηκε η παραγωγή του δικινητήριου Airbus A 330 και του τετρακινητήριου μεγάλων αποστάσεων Airbus A 340.(Βασάκης, 2009)

Η εξέλιξη των αερομεταφορών στην Ελλάδα

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

Πρώτος επιβάτης, ο πρωθυπουργός Ελευθέριος Βενιζέλος.

Το αεροσκάφος αυτό ήταν ένα από τα 4 του αρχικού στόλου της «Ελληνικής Εταιρίας Εναερίων Συγκοινωνιών Α.Ε.» (ΕΕΕΣ), της πρώτης πολιτικής αεροπορικής εταιρείας στην Ελλάδα που πραγματοποίησε πτήση.

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

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

Έπειτα εμφανίζεται ο 3ος κύκλος του κλάδου με την απελευθέρωση των ευρωπαϊκών(συνεπώς και εθνικών) ουρανών και την είσοδο των πρώτων ελληνικών ιδιωτικών αεροπορικών εταιρειών (Αεροπλοΐα Αιγαίου / Aegean Aviation με ιδρυτές τους Αντώνιο και Νικόλαο Σιμιγδαλά το 1992 και SEEA(South East European Airlines) με ιδρυτές τους Πιλαδάκης και Πανταζόπουλος το 1992, εκκινώντας τοιουτοτρόπως μια νέα εποχή στην

Εθνική βιομηχανία αερομεταφορών με χαρακτηριστικά ραγδαίας ανάπτυξης, δυναμικής αλλά και αστάθειας, μεταφέροντας το 2000 περίπου 8,5 εκ. επιβάτες.(Βασάκης, 2009)

Ρύθμιση αερομεταφορών στην Ελλάδα

Ο κλάδος των αερομεταφορών είναι αναμφίβολα ένας κλάδος που χρειάζεται ρύθμιση από την πολιτεία, καθώς διαθέτει έντονη δυναμική και σημαντικές ιδιαιτερότητες. Οι παράγοντες που κάνουν επιτακτική τη ρύθμιση του κλάδου είναι οι εξής:

- Η μετακίνιση πολλών επιβατών ανάλογα με το πόσο κόσμο έχει και την ανάγκη για την ασφάλειά τους.
- Η άμεση επίδραση που έχει ο κλάδος αυτός στο ισοζύγιο των πληρωμών και στην απασχόληση της χώρας.
- Η ανάγκη για παροχή ενός κατώτατου, επαρκούς όμως, δικτύου δρομολογιών μαζί με ένα ικανοποιητικό βαθμό υπηρεσιών
- Η ανάγκη για ποιοτικής παρεχόμενες υπηρεσίες.
- Η σωστή συνεργασία της πολιτείας και των ρυθμιστικών οργάνων είναι σημαντική για την σταθερή λειτουργία και την ανάπτυξη των αερομεταφορών.
- Το βαθμό ευκολίας που έχουν τα αεροσκάφη να διασχίζουν τα εθνικά σύνορα δημιουργεί προβλήματα κυριαρχίας, δικαιοδοσίας και εθνικής άμυνας.
- Σε πολλές χώρες οι εθνικές αερομεταφορές θεωρούνται ως ευκολίες δημόσιας χρησιμότητας, οι οποίες πρέπει να προσφέρουν επαρκές κατώτατο δίκτυο δρομολογίων, καθώς και επίπεδο υπηρεσιών και επιπλέον να συνεισφέρουν στη κοινωνική θέση της χώρας διεθνώς.
- Η υπηρεσίες που προσφέρουν οι αερομεταφορές είναι μη αποθηκεύσιμες και οι πελάτες μπορούν εύκολα να αλλάξουν την μεταφορά τους με αερογραμμή άλλης χώρας.
- Υπάρχει ανάγκη για συμβιβασμό μεταξή εθνικών συμφερόντων και διεθνούς πολιτικής. Άρα, είναι απαραίτητη η ολική ανάπτυξη και η αμοιβαία συνεργασία μεταξύ διαφόρων κυβερνήσεων για την εύρυθμη ανάπτυξη των αερομεταφορών.

Η απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης υλοποιήθηκε σταδιακά, με τρεις δέσμες μέτρων, ειδικότερα με τη λήψη τριών πακέτων μέτρων (Ευρωπαϊκοί Κανονισμοί – Ε.Κ.) που λήφθηκαν το 1987 (οδηγίες 87/601/Ε.Κ. και 87/602/Ε.Κ.), το 1990 (Κανονισμοί 2342/1990, 2343/1990 και 2344/1990) και το 1992 (Κανονισμοί 2407/1992, 2408/1992 και 2409/1992) που

αποτελούν και τη ποιο σημαντική δέσμη μέτρων. Η απελευθέρωση ήταν περιορισμένη στην αρχή, εφόσον από 1/4/1993 εώς 1/4/1997 οι κοινοτικοί αερομεταφορείς με έγκυρη άδεια εκμετάλλευσης είχαν πρόσβαση στις τακτικές ενδοκοινοτικές αερογραμμές με ορισμένους περιορισμούς στην εκτέλεση των δρομολογίων και στην διατεθειμένη χωρητικότητα.

Η απελευθέρωση των αερομεταφορών, ονομαζόμενη ως και Ανοικτοί Ουρανοί, αφορούσε τόσο στην ελεύθερη πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορών στις μεταφορές επιβατών και αντικειμένων μεταξύ κρατών-μελών αλλά καί στο εσωτερικό κάθε κράτους-μέλους. Επίσης με τον Κανονισμό 2409/1992 του Συμβουλίου εφαρμόστηκε και η ελεύθερη διαμόρφωση των αεροπορικών ναύλων. Ο κοινοτικός νομοθέτης επιθυμούσε σύμφωνα με την αρχή της επικουρικότητας να δημιουργήσει ένα ενιαίο σύνολο κανόνων για όλους τους κοινοτικούς αερομεταφορείς που να αφορά το ίδιο επίπεδο και τον ίδιο βαθμό ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα στις εθνικές και διεθνείς μεταφορές, μέσα στο χώρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εισάγοντας το σύστημα της αντικειμενικής ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα έναντι των επιβατών. Την ίδια στιγμή με τον Κανονισμό αυτό επίσης υπάρχει η υποχρέωση ασφάλισης αστικής ευθύνης του κοινοτικού αερομεταφορέα μέχρι ένα ποσό που εξασφαλίζει πως όλα τα πρόσωπα που το δικαιούνται, παίρνουν μια αποζημίωση.

Η Ελλάδα, εφαρμόζοντας αυτήν την πολιτική, έχει πλήρως απελευθερώσει το πλαίσιο λειτουργίας τους από το 1998 επιτρέποντας (τουλάχιστον θεσμικά) την ελεύθερη και ανταγωνιστική ανάπτυξη του αεροπορικού δικτύου. Από 1^{η} Απριλίου 1997 έγινε πλήρης απελευθέρωση των αεροπορικών μεταφορών, έτσι ώστε όλοι οι κοινοτικοί αερομεταφορείς να έχουν δικαίωμα πρόσβασης σε τακτικές ή μη τακτικές πτήσεις στην ηπειρωτική Ελλάδα και μετά την 30^{η} Ιουνίου 1998, με την πλήρη κατάργηση του cabotage έχουν πλέον ελεύθερη πρόσβαση με τακτικές πτήσεις και στα ελληνικά νησιά. Την απελευθέρωση στην Ευρωπαϊκή Ένωση ακολούθησε προσπάθεια αναδιοργάνωσης της αεροπορικής αγοράς σε ζητήματα εμπορικής εκμετάλλευσης, όπως στο σύστημα κρατήσεων θέσεων και επίγειας εξυπηρέτησης των αεροσκαφών. Αργότερα, εκδόθηκε ο Κανονισμός 889/2002 του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης με σκοπό την καθιέρωση ενός συγχρόνου και ασφαλούς συστήματος απεριόριστης ευθύνης του αεροπορικού μεταφορέα.

(Υπουργείο Υποδομών, 2014)

Ανάγκη για ρύθμιση των αερομεταφορών

Ο κλάδος των αερομεταφορών είναι αναμφίβολα ένας κλάδος που χρειάζεται ρύθμιση από την πολιτεία, καθώς διαθέτει έντονη δυναμική και σημαντικές ιδιαιτερότητες. Οι παράγοντες που κάνουν επιτακτική τη ρύθμιση του κλάδου είναι οι εξής:

- Η μετακίνηση πολλών επιβατών ανά τον κόσμο και η ανάγκη για ασφάλεια.
- Η άμεση επίδραση που έχει ο κλάδος στο ισοζύγιο πληρωμών και στην απασχόληση μιας χώρας.
- Η ανάγκη για παροχή ενός κατώτατου, αλλά επαρκούς, δικτύου δρομολογίων καθώς και για ένα βιώσιμο επίπεδο υπηρεσιών.
- Η ανάγκη για ποιοτικές παρεχόμενες υπηρεσίες.
- Η σταθερή συνεργασία της πολιτείας και των ρυθμιστικών οργάνων είναι αναγκαία για την ορθή λειτουργία και την ανάπτυξη των αερομεταφορών.
- Η ευκολία με την οποία μπορούν τα αεροσκάφη να διασχίζουν τα εθνικά σύνορα δημιουργεί προβλήματα κυριαρχίας, δικαιοδοσίας και εθνικής άμυνας.

Στις περισσότερες χώρες οι εθνικές αερομεταφορές θεωρούνται ως ευκολίες δημόσιας χρησιμότητας, οι οποίες απαιτείται να προσφέρουν επαρκές κατώτατο δίκτυο δρομολογίων καθώς και επίπεδο υπηρεσιών και επιπλέον να συνεισφέρουν στο κοινωνικό status της χώρας στο διεθνές στερέωμα.

Το παραγόμενο προϊόν των αερομεταφορών είναι μη αποθηκεύσιμο και οι πελάτες μπορούν εύκολα να αλλάξουν την μεταφορά τους με αερογραμμή άλλης χώρας.

Υπάρχει η ανάγκη για συμβιβασμό μεταξύ των εθνικών συμφερόντων και της διεθνούς πολιτικής. Άρα, είναι αναγκαία η από κοινού ανάπτυξη και η αμοιβαία συνεργασία μεταξύ διαφόρων κυβερνήσεων για την εύρυθμη ανάπτυξη των αερομεταφορών.(Προφυλλίδης, 2008)

Η ανάπτυξη αεροπορικών μεταφορών στην Ελλάδα

Οι αεροπορικές μεταφορές είναι ένας από τους πλέον αποτελεσματικούς μοχλούς παρέμβασης στην κοινωνική, οικονομική, χωροταξική - περιβαλλοντική, πληθυσμιακή, πολιτιστική και αναπτυξιακή εξέλιξη ενός τόπου. Ειδικά για την ελληνική οικονομία ο τομέας είναι μεγάλης σπουδαιότητας, δεδομένου ότι η

συντριπτική πλειοψηφία των τουριστικών μετακινήσεων (περίπου 75%) πραγματοποιείται αεροπορικώς.

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

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

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

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

Σε συνέδριο του αεροπορικού χώρου που πραγματοποιήθηκε στις 15 Δεκεμβρίου 2012 στην Αλεξανδρούπολη με θέμα «Η συμβολή των αερομεταφορών στην

περιφερειακή ανάπτυξη» σε συνεργασία με την Ελληνική Αεροπορική Ένωση (ΕΑΕ) και συμμετέχοντες επαγγελματίες, στελέχη, επιστήμονες, ακαδημαϊκούς από όλο το φάσμα του αεροπορικού κόσμου της χώρας, κατέληξαν στα εξής κύρια συμπεράσματα:

Τα αεροδρόμια αποτελούν βασικούς πυλώνες της ανάπτυξης μίας περιοχής και πρέπει να αναδιοργανωθούν για να διασφαλιστεί η βιωσιμότητά τους.

Η αποκρατικοποιήσεις των αερολιμένων θα πρέπει να λάβουν υπόψη τους τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά της κάθε περίπτωσης και να δοθεί δυνατότητα συμμετοχής σε αυτές της περιφερειακής και τοπικής αυτοδιοίκησης.

Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών θα πρέπει να αποτελεί βασική προτεραιότητα των δραστηριοτήτων και των δράσεων στο χώρο των αερομεταφορών.

Η ανάπτυξη των αερολιμένων θα πρέπει να σχεδιαστεί μέσα από επιστημονική μελέτη και καθοδήγηση, έτσι ώστε να λάβει τα επιθυμητά χαρακτηριστικά και να έχει απτά και βιώσιμα αποτελέσματα.

Οι φορείς των τοπικών κοινωνιών πρέπει να συμμετέχουν στις αποφάσεις για τις αερομεταφορές και να έχουν λόγο στα νέα σχήματα διαχείρισης των αερολιμένων.

Ο τουρισμός έχει σαν βασικό πυλώνα στήριξης τα αεροδρόμια και μπορεί να αποφέρει πολλαπλά οφέλη για τις προβληματικές περιοχές και για αυτό κάθε απόφαση θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη και αυτή τη διάσταση, όχι μόνο οικονομικά κριτήρια και προβλέψεις.

Η τοπική αυτοδιοίκηση σε συνεργασία με τους κατάλληλους ιδιωτικούς φορείς και επιχειρήσεις μπορεί να συμβάλει καθοριστικά στην επιτυχία της διαχείρισης των υποδομών των αερομεταφορών.

Οι υπηρεσίες αεροναυτιλίας της χώρας και ιδιαίτερα ο Έλεγχος Εναέριας Κυκλοφορίας έχουν επιτύχει σημαντικά επιτεύγματα στο τομέα στήριξης του τουρισμού και έχουν λάβει για αυτό εθνική και διεθνή αναγνώριση.

Οι αερολιμένες των παραμεθόριων περιοχών θα πρέπει να αποκρατικοποιηθούν λαμβάνοντας υπόψη τη γεωγραφική τους θέση και τον ειδικό ρόλο που διαδραματίζουν για την ασφάλεια.

Υπάρχουν σημαντικές δυνατότητες εναλλακτικής ανάπτυξης των αερολιμένων και των αερομεταφορών μέσα από δράσεις όπως η εκπαίδευση χειριστών, η στήριξη των επιχειρήσεων ευρωπαϊκών οργανισμών, η εξυπηρέτηση της γενικής αεροπορίας και η διεύρυνση των εμπορικών δραστηριοτήτων εντός των υποδομών των αεροσταθμών.(Προφυλλίδης, 2008)

Η παρουσία αεροπορικών εταιριών χαμηλού κόστους στην Ελλάδα

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

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

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

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

(AIRLINERS, 2019)

Παράγοντες που επηρεάζουν τη λειτουργία των αεροδρομίων

Η δομή των αεροδρομίων παγκοσμίως είναι κομβική (hub) και ακτινική (spoke), περισσότερα περιφερειακά αεροδρόμια είναι συνήθως ακτινικά. Μετά την απελευθέρωση των αερομεταφορών το μέλλον και η βιωσιμότητα των αεροδρομίων εξαρτάται από πολλούς παράγοντες, όπως:

Οι πολιτικές των αερογραμμών που αποκρυσταλλώνονται σε επιχειρηματικά μοντέλα και συμμαχίες.

Οι προτιμήσεις των επιβατών.

Οι περιφερειακές και τοπικές πολιτικές που στην περίπτωση της Ευρώπης συναρτώνται με τις ευρωπαϊκές και τις εθνικές πολιτικές.(AIRLINERS, 2019)

Ανάλυση ζήτησης αεροπορικών μεταφορών

Ζήτηση στις αερομεταφορές

Η ζήτηση στον κλάδο των αερομεταφορών χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα δεδομένου ότι η διακίνηση επιβατών παρουσιάζει σημαντική αύξηση κατά τους θερινούς μήνες και τις εορταστικές περιόδους. Οι αεροπορικές εταιρείες διαμορφώνουν τα δρομολόγια τους ανάλογα με τη ζήτηση που υπάρχει. Η κίνηση των επιβατών παρουσιάζει σταδιακή άνοδο από το 2005 και μετά καθώς η χώρα διαφημίστηκε αρκετά από τους ολυμπιακούς αγώνες. Στην αρχή της κρίσης το 2009 ο κλάδος παρουσίασε κάποια πρώτα σημάδια πτώσης έχοντας μια ελαφριά μείωση στην κίνηση. Η κάμψη ήταν έντονη στα επόμενα χρόνια που ακολούθησαν (2010-2012), όπου ο κλάδος έχασε συνολικά περίπου 3 εκατομμύρια επιβάτες, δηλαδή γύρω στο 10% τς κίνησης.

Από το 2013 ο κλάδος μπήκε εκ νέου σε ανοδική τροχεία, κυρίως λόγω της μεγάλης τουριστικής καμπάνιας για τη χώρα μας και τη γενικότερη ανάπτυξη των αεροπορικών μεταφορών σε όλο των κόσμο. Οι νέοι επιβάτες του κλάδου είναι κατά κύριο λόγο ξένοι επισκέπτες της χώρας μας. Το 2015 οι συνολικές αφίξεις και αναχωρήσεις έφτασαν στον αριθμό ρεκόρ των 48.811.600 και η προβλέψεις για το 2016 είναι ακόμα καλύτερες καθώς στα αποτελέσματα του πρώτου εξαμήνου υπάρχει μια συνολική αύξηση της τάξεως του 8,5%.

(Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας.2019)

Παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση των αεροπορικών μεταφορών

Α) Τουρισμός – εποχικότητα

Το σημαντικότερο παράγοντα ζήτησης των αερομεταφορών αποτελεί το μέγεθος της τουριστικής κίνησης στη χώρα μας. Πιο συγκεκριμένα, περίπου το 50% των επιβατών διακινείται κατά την τουριστική περίοδο αιχμής (Ιούνιος-Σεπτέμβριος). Εκείνη την περίοδο μετακινούνται στα ελληνικά αεροδρόμια εκατομμύρια επιβάτες, κυρίως ξένοι που επιλέγουν τη χώρα μας ως προορισμό διακοπών. Το φαινόμενο της εποχικότητας παρατηρείται περισσότερο σε τουριστικούς προορισμούς και λιγότερο στις μεγάλες πόλεις της Ελλάδας. Όπως είναι αναμενόμενο, οι μεταβολές της τουριστικής κίνησης έχουν άμεσο αντίκτυπο στη ζήτηση των υπηρεσιών του κλάδου, η οποία εμφανίζει υψηλό βαθμό διακύμανσης. Αυτό έγινε αντιληπτό κατά τα έτη 2011 και 2012 όπου η τουριστική κίνηση μειώθηκε αρκετά, με αποτέλεσμα ο κλάδος των αερομεταφορών να επηρεαστεί σημαντικά. Ας δούμε πως αποτυπώνεται η εποχικότητα στον κλάδο μέσα από την ετήσια κίνηση επιβατών στον αερολιμένα της Αθήνας για το 2015.

Β) Η ποιότητα των υπηρεσιών

Επίσης, η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών επηρεάζει σε μεγάλο βαθμό τη ζήτηση των υπηρεσιών του κλάδου και δημιουργεί συνθήκες ανταγωνισμού μεταξύ των εταιρειών των αερομεταφορών όσον αφορά την προσέλκυση του κοινού. Η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών έχει βελτιωθεί κατά πολύ τα τελευταία χρόνια και το γεγονός αυτό αποτελεί συνάρτηση πολλών παραγόντων. Τα αεροσκάφη που δρομολογούνται είναι αρκετά νέα και χαρακτηρίζονται από υψηλότερες ανέσεις. Η μέση ηλικία των αεροσκαφών έχει μειωθεί αισθητά τα τελευταία χρόνια. Ακόμα, θετικά επηρέασε την ποιότητα των αεροπορικών υπηρεσιών η βελτίωση των υποδομών σε αρκετά αεροδρόμια και των μέσων πρόσβασης σε αυτά. Παραδείγματα αποτελούν οι πρόσφατες ανακαινίσεις και επεκτάσεις στα αεροδρόμια της Ρόδου και της Σητείας.

Αξίζει να σημειωθεί το γεγονός ότι τα τελευταία χρόνια λειτουργεί online σύστημα για την έκδοση εισιτηρίων. Με αυτόν τον τρόπο σταμάτησε το συχνό φαινόμενο των

διπλοκρατήσεων και των πλαστών εισιτηρίων. Το σύστημα αυτό έχει εξελιχθεί ακόμα περισσότερο και πλέον γίνονται όλο και περισσότερες κρατήσεις πακέτων μεταφοράς και διακοπών. Έτσι γίνεται συνδυασμός των μετακινήσεων με τις κρατήσεις ξενοδοχείων ή άλλων δωματίων, ενοικιάσεις αυτοκινήτων και σκαφών αναψυχής για εκδρομές και περιηγήσεις.

Γ) Κόστος ταξιδιού για τον επιβάτη

Το κόστος της μετακίνησης αποτελεί ένα βασικό παράγοντα που επηρεάζει τη ζήτηση των αερομεταφορών. Με το ηλεκτρονικό σύστημα κρατήσεων δίνεται η δυνατότητα στον επιβάτη να αγοράσει το εισιτήριο του νωρίς και σε συμφέρουσα τιμή. Η πτώση των τιμών τα τελευταία χρόνια έχει συντελέσει στην σταδιακή αύξηση της ζήτησης για τις αερομεταφορές. Σε αυτό έχει συντελέσει σημαντικά και η είσοδος στην ελληνική αγορά αρκετών low cost (χαμηλού κόστους) εταιρειών που έχουν αλλάξει αισθητά τους συσχετισμούς. Σε πολλές περιπτώσεις πλέον συμφέρει κάποιον να ταξιδέψει με αεροπλάνο αντί για αυτοκίνητο ή πλοίο καθώς το κόστος είναι πολύ μικρότερο. Οι περισσότερες εταιρείες προσπαθούν γενικά τα τελευταία χρόνια να μειώσουν σημαντικά το κόστος τους εισιτηρίου κάνοντας το αεροπλάνο την πρώτη επιλογή μετακίνησης,

Δ) Οι διεθνείς εξελίξεις

Όπως είναι φυσικό, ο κλάδος των αερομεταφορών επηρεάζεται σημαντικά από τις διεθνείς εξελίξεις. Ο κλάδος βασίζεται σημαντικά στους ξένους επιβάτες που επισκέπτονται την χώρα μας, οπότε τυχών διεθνείς εξελίξεις έχουν αντίκτυπο στον κλάδο. Για το 2016 υπάρχουν αρκετές εξελίξεις που μπορούν να επηρεάσουν τη ζήτηση στον κλάδο. Αρχικά οι τρομοκρατικές επιθέσεις στην Τουρκία και στην Ευρώπη, αλλά και οι ροές των προσφύγων ενδεχομένως να οδηγήσουν σε αλλαγές στη ζήτηση. Οι τρομοκρατικές επιθέσεις έχουν δημιουργήσει ένα κλίμα φόβου σε πολλούς επιβάτες που χρησιμοποιούν τα αεροσκάφη για την μετακίνηση τους, καθώς πολλά αεροδρόμια έχουν γίνει στόχοι επιθέσεων. Επίσης μια εξέλιξη σαν το “Brexit” μπορεί να επηρεάσει των κλάδο καθώς μπορεί να μειωθεί η ζήτηση από τους Άγγλους τουρίστες, οι οποίοι επισκέπτονται κατά εκατομμύρια τη χώρα μας κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

(Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας,2019)

Ανάλυση προσφοράς αεροπορικών υπηρεσιών

Ελληνικές αεροπορικές εταιρείες - δομή στόλου αεροσκαφών (για το 2016)

Aegean Airlines & Olympic Air

Η Aegean Airlines είναι η μεγαλύτερη ελληνική αεροπορική εταιρεία καθώς διαθέτει τον μεγαλύτερο στόλο και μεταφέρει τους περισσότερους επιβάτες. Είναι μέλος της Star Alliance από τον Ιούνιο του 2010, λειτουργεί με τακτικές και ναυλωμένες πτήσεις από την Αθήνα και τη Θεσσαλονίκη προς άλλες μεγάλες ελληνικές πόλεις, καθώς και προς έναν μεγάλο αριθμό ευρωπαϊκών προορισμών.
Η Aegean Airlines έχει ως θυγατρική την Olympic Air (πρώην Ολυμπιακές Αερογραμμές) που είναι η δεύτερη μεγαλύτερη ελληνική αεροπορική εταιρεία και σχηματίστηκε από την ιδιωτικοποίηση του πρώην εθνικού αερομεταφορέα "Ολυμπιακές Αερογραμμές". Η αεροπορική εταιρεία έχει ως κύριο κόμβο της το Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.
Σήμερα, ο στόλος της Aegean αποτελείται αποκλειστικά από αεροσκάφη Airbus 319 (144 θέσεων), Airbus 320 (174 θέσεων) και Airbus 321 (201 θέσεων). Η Olympic χρησιμοποιεί αποκλειστικά τα ελικοφόρα αεροσκάφη τύπου Dash Q400 και Dash 8-100. Ο συνολικός στόλος των δύο εταιρειών αριθμεί 61 αεροσκάφη, έχει μέσο όρο ηλικίας τα 6 έτη και είναι από τους νεότερους στόλους στην Ευρώπη. Οι δύο εταιρείες καλύπτουν συνολικά 145 προορισμούς, εκ των οποίων 111 σε 45 χώρες του εξωτερικού και 34 στο εσωτερικό.(Aegean, 2019)

Astra Airlines

Η Astra Airlines είναι μια αεροπορική εταιρεία με έδρα τη Θεσσαλονίκη. Ξεκίνησε τις πτήσεις της το 2008. Ο μεταφορέας αυτός πραγματοποιεί ναυλωμένες πτήσεις σε συνεργασία, τόσο με Έλληνες, όσο και ξένους τουριστικούς πράκτορες. Η εταιρεία ταξιδεύει σε 37 προορισμούς σε διάφορα σημεία της Ελλάδας.

Bluebird Airways

Η Bluebird Airways είναι μια αεροπορική εταιρεία, η οποία ιδρύθηκε το 2008 στο Ηράκλειο, και κυρίως εκτελεί πτήσεις μεταφοράς επιβατών και εμπορευμάτων μέσω προγραμματισμένων και ναυλωμένων πτήσεων. Η εταιρεία ταξιδεύει σε 10 προορισμούς σε διάφορα σημεία της Ελλάδας και του εξωτερικού.

Ellinair

Η Ellinair είναι μια αεροπορική εταιρεία με έδρα τη Θεσσαλονίκη, θυγατρική του Mouzenidis Group, και εκτελεί τακτικές και ναυλωμένες πτήσεις από το αεροδρόμια της
Αθήνας και της Θεσσαλονίκης. Η εταιρεία ταξιδεύει σε 7 προορισμούς στην Ελλάδα και σε 24 προορισμούς του εξωτερικού.

GainJet Aviation

Η GainJet Aviation (GainJet Aviation S.A) είναι μια αεροπορική εταιρεία παροχής ναυλωμένων πτήσεων μέσω αεροσκαφών ιδιωτικού τύπου αλλά και μια εταιρεία διαχείρισης αεροσκαφών. Η έδρα της βρίσκεται στην Αθήνα. Η εταιρεία παρέχει υπηρεσίες υψηλού επιπέδου έναντι ακριβών εισιτηρίων.

Mediterranean Air Freight

Η Mediterranean Air Freight ή Swiftair Ελλάς είναι μια εταιρεία παροχής εμπορευματικών πτήσεων με έδρα στην Αθήνα. Η βάση των δραστηριοτήτων της βρίσκεται στον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών και εξυπηρετεί αποκλειστικά την

ελληνική εγχώρια αγορά.

Sky Express

Η Sky Express είναι μια αεροπορική εταιρεία με έδρα το Ηράκλειο της Κρήτης. Ξεκίνησε τις πτήσεις της το 2005. Η εταιρεία ταξιδεύει σε 20 προορισμούς σε διάφορα σημεία της Ελλάδας.(Sky Express, 2019)

Παράγοντες που καθορίζουν την προσφορά των αεροπορικών υπηρεσιών

Α) Αύξηση επιβατικής κίνησης

Όπως παρουσιάστηκε και στην ανάλυση της ζήτησης υπήρξε σημαντική αύξηση της επιβατικής κίνησης τα τελευταία χρόνια ύστερα από τα πρώτα χρόνια της κρίσης. Αυτό είχε ως αποτέλεσμα και τη σταδιακή αύξηση του στόλου κυρίως από την πλευρά της Aegean, αφενός γιατί υπήρχαν μεγαλύτερες ανάγκες, αφετέρου γιατί διαφαίνεται ότι η ανοδική πορεία στον κλάδο θα συνεχιστεί. Υπολογίζεται ότι σε ρυθμούς απόλυτης δυναμικότητας η σταδιακή αύξηση των αεροσκαφών αυξάνει το μέγεθος του κλάδου κατά 5-7% σε ετήσια βάση, αυξάνοντας έτσι και τις θέσεις εργασίας. Τα τελευταία χρόνια οι εταιρείες εφάρμοσαν στρατηγικές που επικεντρώνονταν στην:

- Αγορά/ενοικίαση νέων σκαφών.
- Επέκταση σε νέους προορισμούς.
- Συνεργασία με άλλες εταιρείες.
- Καλύτερη και αποδοτικότερη διαχείριση των δρομολογίων.

Είναι γεγονός πως με αυτές τις κινήσεις οι εταιρείες κατάφεραν σε ένα γενικό πλαίσιο να μετριάσουν τα ελλείμματά τους που είχαν δημιουργηθεί τα χρόνια της κρίσης και να περάσουν σε κερδοφορία.(Προφυλλίδης, 2008)

Προοπτικές των διεθνών αγορών ζήτησης αερομεταφορών

Δεδομένης της διεθνούς εμβέλειας και χαρακτηριστικών των αερομεταφορών γενικώς και της έντονης εξάρτησης των αερομεταφορών της χώρας από τις αγορές ζήτησης της Ευρώπης, αλλά και από τις αγορές ζήτησης τουρισμού από άλλες

περιφέρειες, οι προοπτικές ζήτησης στην Ελλάδα εξαρτώνται σε μεγάλο βαθμό από το διεθνές περιβάλλον.

Αναφορικά με το διεθνές αερομεταφορικό περιβάλλον και τις διεθνείς τάσεις όπως αυτές προκύπτουν από πρόσφατη έρευνα της Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών IATA για τις επιδόσεις που κατέγραψαν οι αεροπορικές μεταφορές ως ποσοστιαίο μερίδιο του διεθνούς αερομεταφορικού έργου, σημειώνεται ότι:

Το έτος 2017, η Ασία-Ειρηνικός ενίσχυσε τη θέση της και την υπεροχή της ως η μεγαλύτερη περιφέρεια, όσον αφορά τα συνολικά επιβατοχιλιόμετρα. Οι αεροπορικές εταιρείες που είναι εγκατεστημένες εκεί διανύουν τώρα περισσότερο από το ένα τρίτο των συνολικών RPKs, (από το ένα πέμπτο που εξυπηρετούσαν στις αρχές της δεκαετίας του 1990). Αναφορικά με τις εμπορευματικές μεταφορές, η Ασία-Ειρηνικός υπερισχύει σημαντικά των λοιπών περιφερειών. Η μακροχρόνια πτωτική τάση του μεριδίου της αγοράς των επιβατικών και των εμπορευματικών μεταφορών από τις αεροπορικές εταιρείες της Βόρειας Αμερικής συνεχίστηκε και το 2017. Αυτή η τάση απεικονίζει σαφώς το γεγονός ότι πλέον το κέντρο βάρους της αεροπορικής βιομηχανίας έχει ήδη μετατοπιστεί προς τα ανατολικά. Σημειώνεται ότι η ποσοστιαία συμμετοχή κάθε περιφέρειας στο παγκόσμιο αερομεταφορικό έργο ενώ, σε απόλυτες τιμές, η αγορά της Βόρειας Αμερικής παρουσιάζει διαχρονικά αυξητική τάση (οι αεροπορικές εταιρείες που εδρεύουν στη Βόρεια Αμερική διανύουν σήμερα περισσότερο από το διπλάσιο του αριθμού των RPK από ότι το 1990). Το ποσοστιαίο μερίδιο συμμετοχής της περιφέρειας της Βόρειας Αμερικής περιορίστηκε, διότι ο συνολικός αριθμός επιβατών στις αερομεταφορές παγκοσμίως τετραπλασιάστηκε κατά την ίδια περίοδο.

Αναφορικά με τους αερομεταφορείς με έδρα την Μέση Ανατολή, το 2017 ήταν μια δύσκολη χρονιά, καθώς ήταν η πρώτη χρονιά μετά το 2000 κατά την οποία το μερίδιο αγοράς επιβατών και εμπορευμάτων μειώθηκε.

Οι αεροπορικές εταιρείες της Αφρικής κατέγραψαν τη μεγαλύτερη αύξηση του μεριδίου αγοράς των εμπορευματικών μεταφορών από το έτος 1990, με αύξηση της κίνησης προς και από την Ασία.

Οι αεροπορικές εταιρείες της Ευρώπης συνεχίζουν με ελαφρά πτωτική τάση από το έτος 2008 την ποσοστιαία συμμετοχή τους στις επιβατικές μεταφορές παγκοσμίως, και με μεγαλύτερη πτωτική τάση από το 1990 στην συμμετοχή τους στις εμπορευματικές μεταφορές. Διακρίνεται μια μικρή αύξηση των εμπορευματικών μεταφορών κατά το έτος 2017. (Ένωση ελεγκτών εναέριας Ελλάδας, 2008)

2^{ο} ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Τουρισμός και αερομεταφορές

Οι αερομεταφορές αποτελούν κρίσιμο παραγωγικό συντελεστή στην παγκόσμια τουριστική βιομηχανία καθώς εξασφαλίζουν την διάδοση του τουριστικού προϊόντος. Η πλειοψηφία των διεθνών μετακινήσεων επιβατών, περιλαμβάνει την εναέρια μεταφορά. Αυτή η μορφή μεταφοράς έχει αναπτυχθεί πολύ από τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο και μετά, όταν ένα πλεόνασμα αεροσκαφών διατέθηκε για αστική χρήση. Το κόστος των αεροπορικών μεταφορών έχει άμεση επιρροή στο κόστος των προϊόντων τουρισμού και στην επιλογή του προορισμού. Ο διεθνής τουρισμός έχει επεκταθεί ώστε η διανομή των τουριστών να επηρεάζεται από την παροχή διαθέσιμης πτήσης. Ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών είναι ένας βασικός τομέας όχι μόνο της βιομηχανίας τουρισμού, αλλά και της παγκόσμιας οικονομίας.

Η μεταφορική υποδομή αποτελεί βασικό στοιχείο στήριξης της τουριστικής ανάπτυξης και στην περίπτωση της Ελλάδας η σχέση του τουρισμού και της μεταφορικής υποδομής στην Ελλάδα θα μπορούσε να χαρακτηρισθεί ως σχέση αλληλεξάρτησης.

Το θέμα των αερομεταφορών είναι άρρηκτα συνδεδεμένο με την πορεία του τουρισμού που αποτελεί τον βασικό πυλώνα της ελληνικής οικονομίας. Η πολιτική της σταδιακής απελευθέρωσης των αερομεταφορών, η ταχύτατη ανάπτυξη των αερομεταφορέων χαμηλού κόστους και η επίδραση των νέων τεχνολογιών δημιουργούν νέα δεδομένα στην βιομηχανία των αερομεταφορών. (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, 2019)

Γεωγραφική τοποθέτηση Ελλάδας

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

Η Ελλάδα βρίσκεται στη ΝΑ άκρη της Ευρώπης και καταλαμβάνει το νότιο τμήμα της Βαλκανικής Χερσονήσου. Είναι χώρα βαλκανική και εισχωρεί βαθιά στα νερά

της Μεσογείου. Βρίσκεται στο σταυροδρόμι, ανάμεσα στην Ανατολή και Δύση. Στην Ελλάδα οι αερομεταφορές με βάση την γεωγραφική θέση της χώρας μας αλλά και το έντονο ανάγλυφο
της, διαδραματίζουν ένα ιδιαίτερο ρόλο. Η γεωγραφική ιδιομορφία της χώρα μας, με την τεράστια ακτογραμμή και το μεγάλο νησιωτικό σύμπλεγμα, αναδεικνύει τις μεταφορές ως ζωτικό παράγοντα και βασικό συντελεστή για την περαιτέρω εξέλιξη και ανάπτυξη της τουριστικής δραστηριότητας. Η ποιότητα, το σύστημα διανομής, καθώς και το κόστος των παρεχόμενων μεταφορικών υπηρεσιών επηρεάζουν την διαμόρφωση του τουριστικού προϊόντος και στην χώρα μας. Λόγω της γεωγραφικής θέσης της Ελλάδας, οι αεροπορικές μεταφορές έχουν Μεγάλη σημασία για τις ελληνικές εξαγωγικές επιχειρήσεις, συνδέοντας πολλές πόλεις του κόσμου και προσφέροντας την μεταφορά αεροπορικών φορτίων και αποτελεί μια φυσική πύλη στο νοτιοανατολικό άκρο της Κοινότητας και της Ευρώπης γενικότερα. Οι αερομεταφορές είναι ένας βασικός παράγοντας του τουρισμού στην Ελλάδα, αφού περίπου το 70% των ξένων επισκεπτών φτάνουν στη χώρα αεροπορικώς για να ανακαλύψουν την πολιτιστική κληρονομιά της Ελλάδας, την καταγάλανη θάλασσα και τα πράσινα βουνά σε συνδυασμό με τη γοητεία της εξωτικής φύσης.(Τουρισμός και ανάπτυξη, 2019)

Τουρισμός και οικονομική ανάπτυξη

Ο τουρισμός στις μέρες μας αποτελεί μια κυρίαρχη οικονομική δραστηριότητα για την Ελλάδα αλλά και για πολλές χώρες. Ο ρόλος του για την οικονομική ανάπτυξη αναμένεται να αναπτυχθεί περαιτέρω στο μέλλον, καθόσον ο ελεύθερος χρόνος, οι διακοπές, η αναψυχή κερδίζουν μια κεντρική θέση στις σύγχρονες κοινωνίες. Κατά τις δύο τελευταίες δεκαετίες ο τουρισμός έχει αποδείξει καθαρά ότι έχει τη δυνατότητα να δημιουργεί πλούτο και οικονομική άνθηση για ολόκληρες περιφέρειες και προορισμούς, θέσεις εργασίας και ευημερία για τους κατοίκους τους. Περιοχές και τόποι στηρίζονται ή προσβλέπουν σ' αυτόν για το μέλλον τους. Η κυριότερη πρόκληση για την τουριστική οικονομία και τους προορισμούς είναι η διαχείριση της τουριστικής δραστηριότητας -με δεδομένη την περαιτέρω ανάπτυξης της κατά τα επόμενα χρόνια- έτσι ώστε να διασφαλίζεται ότι δεν υπερβαίνει τα όρια των διαθέσιμων πόρων, καθώς και τις δυνατότητες αναπαραγωγής των εν λόγω πόρων. Καθώς ο τουρισμός στηρίζεται σε μεγάλο βαθμό στην περιβαλλοντική,

πολιτιστική και κοινωνική ποιότητα, - εάν δεν υπάρχει η δέουσα διαχείριση - κινδυνεύει να επιδεινώσει ή ακόμα και να καταναλώνει τη δική του βάση πόρων παραγωγής εσόδων, και επομένως να καταστεί οικονομικά και κοινωνικά μη βιώσιμος. Η βιώσιμη ανάπτυξη του τουρισμού σήμερα συνδέεται περισσότερο με την ανάπτυξη της ποιότητας παρά της ποσότητας.

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

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

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

Υπάρχουν μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης χωρίς να απαιτούνται τεράστιες επενδύσεις και δραστική αναδιοργάνωση του παραγωγικού ιστού, όπως στην υπόλοιπη οικονομία.

Υπάρχουν τρεις βασικές και σχετικά εύκολες πολιτικές για τη βελτίωση της αποτελεσματικότητας:

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

Αν λύσουμε τα χέρια της τουριστικής βιομηχανίας στους τρεις αυτούς τομείς, τότε θα εισπράξουμε επιπλέον τουλάχιστον 5 δισ. ευρώ (σχεδόν 3% του ΑΕΠ) την επόμενη χρονιά που θα εφαρμοστούν. Με μιάς θα ανακοπεί η ύφεση.(Τουρισμός (2019)

Πολιτική χορήγησης βίζα :

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

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

Πολιτική αερομεταφορών :

Η δεύτερη πολιτική επέμβαση που πρέπει να εφαρμόσουμε άμεσα αφορά στο 70% του Τουρισμού που φτάνει στη χώρα μας από αέρος. Είναι προφανές πως χωρίς αερομεταφορές δεν υφίσταται τουριστική βιομηχανία. Το μόνο μέσο άμεσης αποτελεσματικότητας για τη ραγδαία αύξηση της ζήτησης είναι η μείωση του κόστους των εισιτηρίων, και ειδικά για τους 9 μήνες εκτός υψηλής περιόδου, με έμφαση στα περιφερειακά αεροδρόμια. Ο πιο αποδοτικός κι εφαρμόσιμος τρόπος είναι η μείωση των φόρων, οι οποίοι αποτελούν πάνω από το 50% του κόστους των εισιτηρίων. Οι αεροπορικές εταιρείες δε φέρνουν μόνο ανθρώπους αλλά και τα χρήματα στις τσέπες τους, που τα ξοδεύουν όλα εδώ. Με βάση τη μέση δαπάνη ανά επισκέπτη (639 ευρώ) και πετυχαίνοντας 20% αύξηση στις αεροπορικές αφίξεις με μείωση φόρων 35%, η οικονομία θα είχε επιπλέον 1,5δισπ άμεσα έσοδα (χωρίς να υπολογίζουμε το όφελος στο εμπόριο και την παραγωγή) ενώ το Δημόσιο θα αντιστάθμιζε πλήρως τα φορολογικά έσοδα.

Πολιτική Θαλάσσιου τουρισμού :

Η τρίτη πολιτική άμεσης ανταπόδοσης για τη ραγδαία αύξηση των εσόδων από τον

Τουρισμό είναι η άμεση άρση οποιουδήποτε καμποτάζ στο θαλάσσιο τουρισμό. Δε θέλουμε να διώχνουμε κανένα μα κανένα πλοίο, όσο μικρό ή μεγάλο κι αν είναι, ό,τι σημαία και να έχει. Τα πλοία είναι απλώς ένα μέσον: τους ανθρώπους θέλουμε να φέρουμε. Θέλουμε να γεμίσουν τα Ελληνικά νησιά και τα παράλιά μας, τα λιμάνια και οι μαρίνες, από τουριστικά σκάφη αναψυχής, ποστάλια και κρουαζιερόπλοια.

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

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

Και ο λόγος είναι οι περιοριστικές διατάξεις που προστατεύουν μερικές μικρές προνομιούχες συντεχνίες και την κρατική γραφειοκρατία. Όταν το ΠΑΜΕ, η ΠΟΕ-ΟΤΑ και οι λιμενεργάτες κινητοποιούνται, είναι μόνο για τα δικά τους προνόμια και όχι για το καλό της πατρίδας μας. Δεν είναι τυχαίο πως εκεί που πιάνουν τα κρουαζιερόπλοια, οι τοπικές κοινωνίες τους πετάνε στη θάλασσα όταν πάνε να κλείσουν τον λιμάνι.

Οι μελέτες δείχνουν πως η μισή μας ανάπτυξη την επόμενη δεκαετία θα προέλθει από τον Τουρισμό. Τα νούμερα είναι ξεκάθαρα. Με τρεις καίριες πολιτικές παρεμβάσεις μπορούμε να ανακόψουμε την ύφεση. Αν ήμασταν πραγματικά προοδευτικοί και σκεφτόμασταν το καλό της χώρας, θα λύναμε τα χέρια στον Τουρισμό για να μας βγάλει από την κρίση.(SETE, 2019)

Αεροπορία: Μια κυκλική και οριακή βιομηχανία

Οι αερομεταφορές είναι μια βιομηχανία η οποία σαν σύνολο είναι αμφότερα κυκλική και οριακή σε όρους κερδοφορίας. Αυτό συμβαίνει ακόμη και αν ένας πολύ μικρός αριθμός αεροπορικών εταιρειών προσπαθούν με συνέπεια να είναι αποδοτικές για πολλά χρόνια.

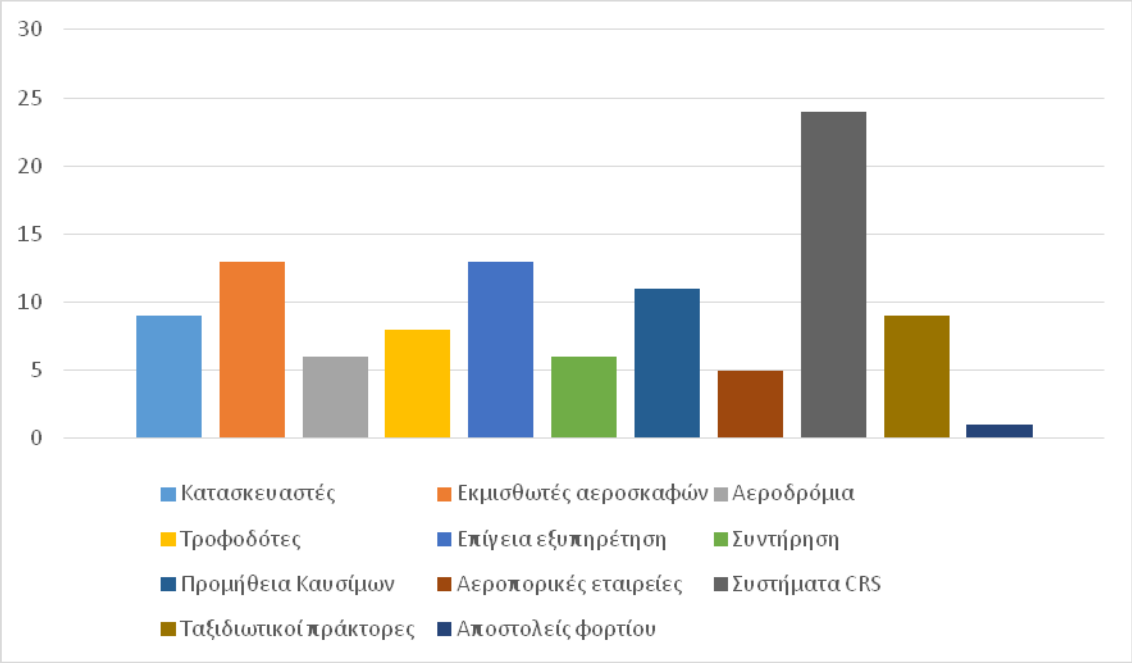
Τα δεκαπέντε χρόνια πριν από το 2003 δείχνουν τον τύπο της κυκλικής φύσης της βιομηχανίας. Τα τέσσερα χρόνια από το 1990 μέχρι το 1993 οι καθαρές απώλειες

ενός αριθμού αεροπορικών εταιρειών μέλων της International Air Transport Association έφτασαν περίπου στα 15 δισεκατομμύρια δολάρια. Μετά το 1994 όσο η ζήτηση άρχισε να επιταχύνεται και πάλι και τα μέτρα περικοπής δαπανών που εισήχθησαν κατά τη διάρκεια των ετών της κρίσης άρχισαν να έχουν αντίκτυπο, πολλές αεροπορικές εταιρείες επέστρεψαν στην κερδοφορία. Η τάση βελτίωσης συνεχίστικε μέχρι το 2000. Τα χρόνια 1997 μέχρι το 1999 ήταν ιδιαίτερα καλά για πολλές αεροπορικές εταιρείες. Στη συνέχεια όμως μια νέα καθοδική τάση άγγιξε τη βιομηχανία. Τα τρία χρόνια από το 2001 μέχρι το 2003 οι συνολικές απώλειες της International Air Transport Association έφτασαν κοντά στα 26 δισεκατομμύρια δολάρια (αυτό παρά τη βοήθεια των 5 δισεκατομμυρίων δολαρίων που έδωσε η κυβέρνηση των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής προς τις αεροπορικές της εταιρείες). Αυτός ο ρυθμός κυκλικότητας των τριών ή τεσσάρων ετών με απώλειες συνεχίζεται πάντα από πέντε χρόνια κερδών. Η κατάσταση αυτή αφορά τα συνολικά οικονομικά αποτελέσματα όλων των αεροπορικών εταιρειών χωρών μελών του International Civil Aviation Organization, και όχι μόνο αυτών που ανήκουν στην International Air Transport Association. Τα λειτουργικά αποτελέσματα είναι προ τόκων και φόρων ενώ τα καθαρά αποτελέσματα αναφέρονται μετά από αυτά. (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, 2019)

Οικονομική επίδοση της βιομηχανίας

Όπως φαίνεται από το παρακάτω διάγραμμα τον υψηλότερο μέσο ετήσιο ρυθμό απόδοσης επενδύσεων κεφαλαίου, με όχι λιγότερο από 24 τοις εκατό, είχαν στα συστήματα κρατήσεων μέσω υπολογιστών (Computer Reservation Systems – CRS). Ο επόμενος υψηλότερος ήταν οι εκμισθωτές αεροσκαφών και των εταιρειών επίγειας εξυπηρέτησης με 13 τοις εκατό, ακολουθούν οι προμηθευτές καυσίμων και οι αποστολείς φορτίου με 11 τοις εκατό, οι κατασκευαστές αεροσκαφών και οι ταξιδιωτικοί πράκτορες με 9 τοις εκατό, οι τροφοδότες με 8 τοις εκατό, τα αεροδρόμια και οι επιχειρήσεις συντήρησης αεροσκαφών με 6 τοις εκατό. Στο χαμηλότερο σημείο της λίστας έρχονται οι αεροπορικές εταιρείες με 5 τοις εκατό.
Συγκρίσεις σαν αυτές μπορεί να συνιστούν ότι οι επιχειρήσεις σε άλλες συνδεδεμένες βιομηχανίες με αεροπορία, έχουν μεγαλύτερη ισχύ στο να δημιουργούν κέρδη σε σχέση με ότι μπορούν να κάνουν οι αεροπορικές εταιρείες. Βέβαια κάποιες αεροπορικές εταιρείες σε σχέση με άλλες δείχνουν ικανότητα στο να

αντιλαμβάνονται τις οικονομικές κρίσεις και να αντιδρούν κατάλληλα.



Διάγραμμα 1 **ΕΠΕΝΔ.ΚΕΦ. ΣΕ ΣΧΕΤΙΖΟΜΕΝΕΣ ΜΕ ΤΗΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ**

Πηγή: SETE, 2019

Συμβολή των αερομεταφορών στην ελληνική οικονομία

Βασικοί πυλώνες:

Οι αερομεταφορές στην Ελλάδα συνεισφέρουν στην εγχώρια οικονομική δραστηριότητα μέσα από τη διακίνιση επιβατών και εμπορευμάτων, αλλά και από τον υποστηρικτικό ρόλο στην ανάπτυξη άλλων κλάδων δραστηριότητας, ειδικά στις ακριτικές και νησιωτικές περιφέρειες της χώρας.

Οι κλάδοι των Ξενοδοχείων-Εστίασης, των Τροφίμων-Ποτών, των Τραπεζών και του Εμπορίου εμφανίζουν τις μεγαλύτερες διασυνδέσεις με τον κλάδο των αερομεταφορών.

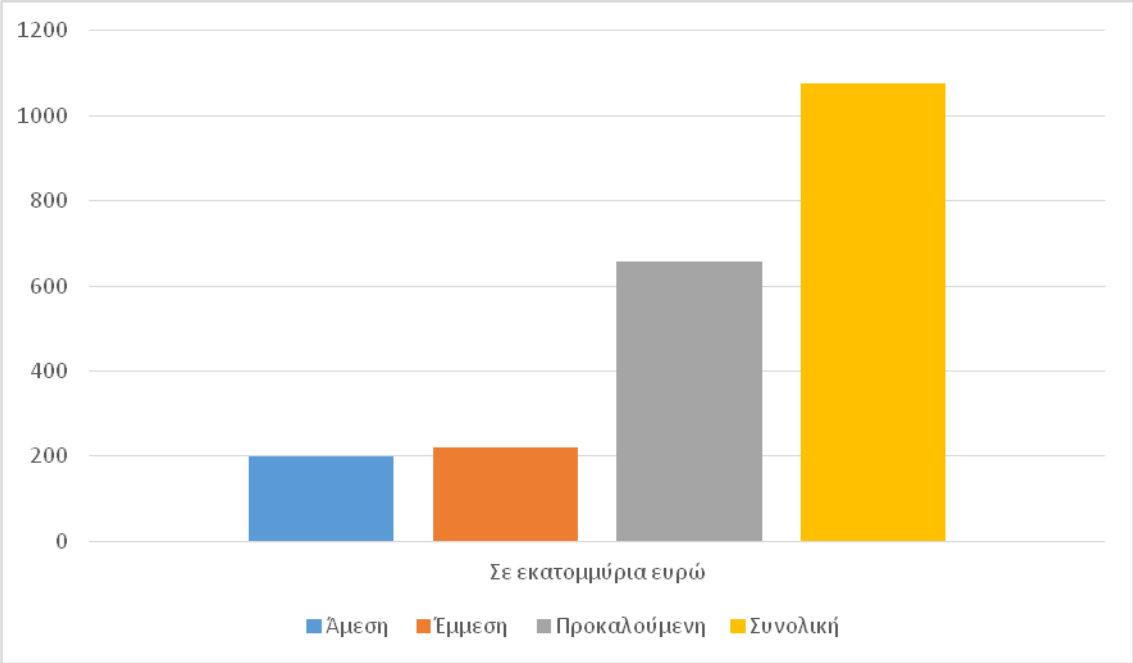
Σε επίπεδα Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντως η συνεισφορά στην οικονομία από τη ζήτηση για τις αερομεταφορές εντός της χώρας εκτιμάται σε περίπου 1,077 δισεκατομμύρια ευρώ.

Σημαντικά υψηλότερη είναι η συνεισφορά από τις καταλυτικές επιδράσεις που συνδέονται με τον τουρισμό και την ανάπτυξη του πρωτογενή και μεταποιητικού τομέα στις νησιωτικές και ακριτικές περιφέρειες της χώρας.

Συνδυάζοντας της επίδραση από τη ζήτηση για τις αερομεταφορές με όλες τις καταλυτικές επιδράσεις, η συνολική συνεισφορά των εχγώριων δραστηριοτήτων του κλάδου εκτιμάται, σε όρους Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντως, σε περίπου 10 δισεκατομμύρια ευρώ η 6 τοις εκατό του συνολικού Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντως της χώρας, ενώ σε όρους απασχόλησης ανέρχεται σε 200 περίπου χιλιάδες θέσεις εργασίας (ή 6,2 τοις εκατό της συνολικής απασχόλησης).(SETE, 2019)

Συμβολή κλάδου αερομεταφορών στο ΑΕΠ και στην οικονομία γενικά

Σε όρους Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντως η συνολική επίδραση ανέρχεται σε 1,077 δισεκατομμύρια ευρώ, ποσό που αντιστοιχεί στο 0,8 τοις εκαό του συνολικού Ακαθάριστου Εγχώριου Προϊόντως της χώρας. Πιο συγκεκριμένα, η άμεση επίδραση αντιστοιχεί σε 200 εκατομμύρια Ευρώ (ναύλοι), η έμμεση σε 220 εκατομμύρια ευρώ και η προκαλούμενη σε 657 εκατομμύρια ευρώ.



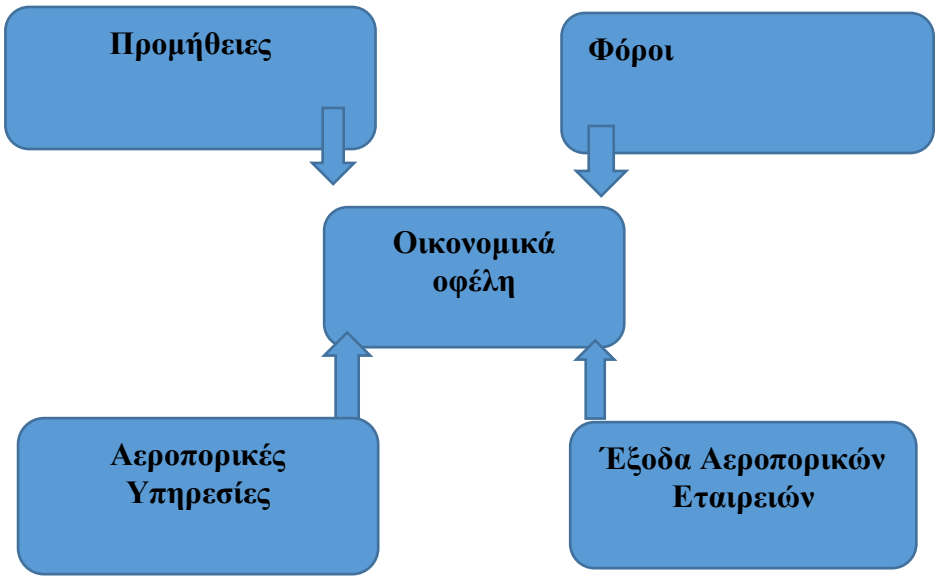
***Διάγραμμα 2* Συνεισφορά αερομεταφορών στο ΑΕΠ**

Πηγή: SETE, 2019

Γενικά η συνεισφορά του τομέα των αερομεταφορών στην εθνική και τοπική οικονομία εξαρτάται από το επίπεδο των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν από παραγωγούς και καταναλωτές στον κλάδο. Ο οικονομικός αντίκτυπος των αερομεταφορών διαδίδεται στο σύνολο της οικονομίας μέσω ενός

πολλαπλασιαστικού εισοδηματικού αποτελέσματος. Τα οικονομικά οφέλη που προέρχονται από τις αεροπορικές εταιρείες και που επηρεάζουν την τοπική, περιφερειακή και εθνική οικονομία είναι:

- Οφέλη από τις προμήθειες (αναλώσιμα, τρόφιμα, είδη ένδυσης, εξοπλισμός ασφαλείας, τα καύσιμα και τα λιπαντικά, ανταλλακτικά συστήματα του αεροσκάφους, κλπ.).
- Έσοδα για τις αεροπορικές υπηρεσίες (τέλη, δαπάνες για την προσγείωση του αεροσκάφους).
- Φορολογικά έσοδα για το κράτος.
- Έσοδα από τις περαιτέρω δαπάνες των επιβατών και των πληρωμάτων των αεροσκαφών.
- Έξοδα αεροπορικών εταιρειών.



Εικόνα 1 Οικονομικά Οφέλη

Πηγή: SETE, 2019

Σήμερα, ο κλάδος των αερομεταφορών δημιουργεί μόνο στο αεροδρόμιο της Αθήνας άμεσα έσοδα για το κράτος που υπερβαίνουν τα 60 εκατομμύρια ευρώ (οικονομικά αποτελέσματα 2015). Το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας βάσει εισπράξεων έχει συμμετοχή 30 τοις εκατό επί του συνόλου. Ακολουθούν τα αεροδρόμια της Θεσσαλονίκης, του Ηρακλείου και της Ρόδου.

Οι δαπάνες στις αερομεταφορές είναι στο μεγαλύτερο ποσοστό τους εξωγενείς, δεν πραγματοποιούνται από την ίδια την οικονομία. Όμως έχουν ως συνέπεια την αύξηση της ζήτησης για εγχώριες υπηρεσίες και προϊόντα. Ουσιαστικά η αύξηση έχει ως κύριο αποτέλεσμα την αύξηση της εργασίας, του εισοδήματος και της κατανάλωσης. Πρόκειται για δαπάνες που δημιουργούν προϋποθέσεις ανάπτυξης, κάτι που χρειάζεται άμεσα η χώρα.

Ανάλυση SWOT

Η ανάλυση SWOT είναι ένα εργαλείο στρατηγικού σχεδιασμού το οποίο χρησιμοποιείται για την ανάλυση του εσωτερικού και του εξωτερικού περιβάλλοντος ενός κλάδου, προκειμένουν να εντοπιστεί η κατεύθυνση που πρέπει να ακολουθηθεί με σκοπό την επίτευξη ανταγωνιστικού πλαισίου δράσης. Κατά την ανάλυση SWOT μελετούνται οι δυνάμεις (strengths) και οι αδυναμίες (weaknesses) μια επιχείρησης, ενός οργανισμού ή και μιας περιοχής, καθώς και οι ευκαιρίες (opportunities) και οι απειλές (threats) που υπάρχουν. Τα δυνατά και αδύνατα σημεία αφορούν το εσωτερικό περιβάλλον του κλάδου καθώς προκύπτουν από τους εσωτερικούς πόρους που αυτός κατέχει. Αντιθέτως, οι ευκαιρίες και οι απειλές αντανακλούν μεταβλητές του εξωτερικού περιβάλλοντος του κλάδου και είναι αυτές που θα πρέπει οι εταιρείες του κλάδου να εντοπίσουν.

Πίνακας 1 Δυνάμεις SWOT ανάλυσης

	ΠΑΡΟΥΣΑ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	ΜΕΛΛΟΝΤΙΚΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ
ΚΑΛΕΣ	Strengths/Δυνάμεις	Opportunities/Ευκαιρίες
ΚΑΚΕΣ	Weaknesses/Αδυναμίες	Threats/Απειλές

Πηγή: SETE, 2019

Ανάλυση SWOT για τις ελληνικές αερομεταφορές

Για τον κλάδο των ελληνικών αερομεταφορών ισχύουν τα ακόλουθα:

Δυνάμεις

Ένας από τους νεότερους στόλους αεροσκαφών στην Ε.Ε.

Ικανοποιητική χωρητικότητα αεροσκαφών στις υψηλές περιόδους.
Σημαντική βελτίωση των παρεχόμενων υπηρεσιών τα τελευταία κυρίως χρόνια (μεγαλύτερη ασφάλεια, άνεση).
Εξορθολογισμός δρομολογίων.
Απουσία μεγάλων καθυστερήσεων.
Δημιουργία συμμαχιών (Star Alliance).

Αδυναμίες

Απουσία ρευστότητας.
Οικονομικές δυσχέρειες για κάποιες εταιρίες του κλάδου και λόγω της οικονομικής κρίσης.
Ελλιπής υποδομή σε ορισμένα αεροδρόμια.
Αύξηση του κόστους λειτουργίας των αεροσκαφών λόγω αγκυλώσεων και απαρχαιωμένων νόμων και διατάξεων.
Γραφειοκρατία και καθυστερήσεις στην καταβολή των επιδοτήσεων από πλευράς του Υπουργείου.
Υψηλές κρατήσεις υπέρ τρίτων.

Ευκαιρίες

Δρομολόγηση αεροσκαφών σε επιδοτούμενες γραμμές, αν και το συνολικό ποσό των επιδοτήσεων είναι μειωμένο.
Πιθανή μείωση του εργατικού κόστους λόγω της γενικότερης οικονομικής πορείας του τόπου.
Αύξηση προτίμησης των πολιτών για τις αερομεταφορές.
Δημιουργία γραμμών κορμού και ανταποκρίσεων για την εξυπηρέτηση της περιφέρειας.
Πιθανή περαιτέρω αύξηση της ζήτησης εξαιτίας της αυξημένης διακίνησης τουριστών κατά τη θερινή περίοδο του 2016.
Σταδιακή αναβάθμιση αεροδρομίων.
Χαμηλό κόστος καυσίμων.

Απειλές

Αυξημένος συναλλαγματικός κίνδυνος.

Συνεχιζόμενη μείωση της ζήτησης από Έλληνες τουρίστες

Υψηλή δυναμική προμηθευτών. Λίγοι και συγκεκριμένοι προμηθευτές με υψηλές τιμές.

Διεθνείς εξελίξεις (τρομοκρατία, προσφυγικό, Brexit)

Η τάση που υπάρχει για αλλαγή προορισμών προς Ασία-Αυστραλία-Σιγκαπούρη κλπ.(Τσάρτας, 2008)

Γιατί οι ξένες αεροπορικές εταιρίες φεύγουν από την Ελλάδα

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

Ενδεικτικό είναι το γεγονός ότι πολλές εταιρείες, κυρίως χαμηλού κόστους, έχουν σταματήσει να χρησιμοποιούν τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ), ενώ υπάρχουν εταιρείες που δεν τον επέλεξαν ούτε και τις εποχές που η κίνηση ήταν αυξανόμενη. Χαρακτηριστικό παράδειγμα, η Air Berlin που πετά σε 18 ελληνικά αεροδρόμια, όχι όμως της Αθήνας, αλλά και η Condor η οποία εκτελεί πτήσεις σε 8 αεροδρόμια της χώρας, πλην του ΔΑΑ. Πληροφορίες μάλιστα αναφέρουν ότι η Lufthansa σε μια προσπάθεια περιορισμού του λειτουργικού της κόστους σκοπεύει να συρρικνώσει τη χωρητικότητά της σε όλη την Ευρώπη και κυρίως στις «προβληματικές» πόλεις, όπως είναι και η Αθήνα, και να αντικαταστήσει μερίδιο των πτήσεών της με τη χαμηλού κόστους θυγατρική της, την Germanwings.

Οσον αφορά την κίνηση στα περιφερειακά αεροδρόμια της χώρας, κύκλοι της αγοράς σημειώνουν ότι την περασμένη σεζόν παρατηρήθηκε αύξηση με μοναδική εξαίρεση

τα δύο μεγάλα (μη περιφερειακά) αεροδρόμια της χώρας, αυτά της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης.

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

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

Σήμερα από το αεροδρόμιο της Αθήνας πετούν συνολικά 60 αεροπορικές εταιρείες προς 110 διαφορετικούς προορισμούς, εκ των οποίων οι 34 στο εσωτερικό της χώρας. Εκ των εταιρειών αυτών, οι 11 είναι χαμηλού κόστους και πραγματοποιούν δρομολόγια προς 20 προορισμούς και 21 αεροδρόμια. Αξίζει να σημειωθεί ότι η τρίτη εταιρεία σε κίνηση μετά την Aegean και την Olympic είναι η EasyJet. Οσον αφορά τα δρομολόγια μεγάλων αποστάσεων, στον ΔΑΑ δραστηριοποιούνται η Air China, που πετά μέσω Μονάχου στο Πεκίνο, και με απευθείας πτήσεις στις ΗΠΑ η Delta Airlines μόνο τους θερινούς μήνες, ενώ το προσεχές καλοκαίρι στη γραμμή της Νέας Υόρκης εισέρχεται και η Qatar Airways. (Athens International Airport, 2019)

Αεροδρόμια στην Ελλάδα και ανάπτυξη

Τα ελληνικά αεροδρόμια αποτελούν τις κύριες διεθνείς πύλες εισόδου της Ελλάδας και εξυπηρετούν σημαντική κίνηση εξωτερικού. Η εγκατάσταση του νέου εκσυγχρονισμένου συστήματος ελέγχου και διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας ,

και η σταδιακή αναβάθμισή του στα επόμενα χρόνια οδήγησε στη σταδιακή αύξηση της χωρητικότητας του εναέριου χώρου , που έδωσε τη δυνατότητα εξυπηρέτησης μεγαλύτερου αριθμού αεροσκαφών και διακινουμένων επιβατών. Τα ελληνικά αεροδρόμια είναι χωρισμένα σε κίνηση εσωτερικού - εξωτερικού και κάποια μόνο σε κίνηση εσωτερικού λόγο του περιορισμένου μήκους του διαδρόμου προσγειοαπογειωσεών τους. Στα πλαίσια μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής ανάπτυξης των μεταφορών και αεροδρομίων στην Ελλάδα η ΥΠΑ μελετά και υλοποιεί σημαντικό αριθμό έργων. Σε μεγάλο βαθμό η χρηματοδότηση των έργων αυτών βασίζεται στο Τέλος Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίων (ΤΕΕΑ), και σε μικρότερο βαθμό από χρηματοδοτήσεις κοινοτικών πλαισίων στήριξης..

Απώτερος σκοπός των ανωτέρω είναι η εξασφάλιση της περαιτέρωανεμπόδιστηςεξυπηρέτησηςτωναερομεταφορώνσταπλαίσιατουενοποιημένο υχώρ ου της Ε.Ε. και της ανάπτυξης των περιοχών της χώρας.

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

Σύμφωνα πάλι με τις προβλέψεις της ΙΑΤΑ το έτος 2036 αναμένεται να ταξιδέψουν αεροπορικώς συνολικά 7,8 δισεκατομμύρια επιβάτες, σχεδόν διπλάσιος αριθμός από τα 4 δισεκατομμυρίων επιβάτες που μετακινήθηκαν το έτος 2017. Όλοι οι δείκτες προοιωνίζουν αυξανόμενη ζήτηση για τις παγκόσμιες αερομεταφορές και η αεροπορική κοινότητα πρέπει να προετοιμαστεί για διπλασιασμό των επιβατών για την επόμενη εικοσαετία (έως το έτος 2036). Η εκτίμηση αυτή αποτελεί τεράστια πρόκληση για τις κυβερνήσεις, τις αεροπορικές εταιρείες και την αεροπορική βιομηχανία, που πρέπει να διασφαλίσουν την απρόσκοπτη αυτή ανάπτυξη.

Το έτος 2022, αναμένεται ότι η Κίνα θα ξεπεράσει τις Ηνωμένες Πολιτείες ως η μεγαλύτερη αεροπορική αγορά στον κόσμο (που ορίζεται ως κίνηση προς-από και εντός της χώρας). Το Ηνωμένο Βασίλειο αναμένεται να πέσει στην πέμπτη θέση, και θα υπερκεραστεί από την Ινδία το 2025 και από την Ινδονησία το 2030. Θα συνεχίσουν να ακολουθούν ισοδύναμα η Ιαπωνία με την Ισπανία, και στη συνέχεια η

Γερμανία. Η Ταϊλάνδη και η Τουρκία θα εισέλθουν στις δέκα μεγαλύτερες αγορές, ενώ η Γαλλία και η Ιταλία θα πέσουν στην κατάταξη στην 11η και 12η θέση αντίστοιχα.

Σύμφωνα με τις προβλέψεις της ΙΑΤΑ , το έτος 2036 σε σύγκριση με το έτος 2016, αναμένεται στις πέντε ταχύτερα αναπτυσσόμενες αγορές να ταξιδέψουν επιπρόσθετα στην Κίνα 921 εκατομμύρια νέοι επιβάτες, στις ΗΠΑ 401 εκατομμύρια νέοι επιβάτες, στην Ινδία 337 εκατομμύρια νέοι επιβάτες, στην Ινδονησία 235 εκατομμύρια νέοι επιβάτες, και στην Τουρκία 119 εκατομμύρια νέοι επιβάτες.

Στην Ευρώπη αναμένεται έως το χρονικό ορίζοντα 2036 ένας μέσος ετήσιος ρυθμός αύξησης της επιβατικής κίνησης κατά 2.3% και το έτος στόχος 2036 αναμένονται επιπλέον 550 εκατ. επιβάτες, οπότε συνολικά η επιβατική κίνηση θα ανέλθει σε 1,5 δις επιβάτες. Μέρος της κίνησης αυτής εκτιμάται ότι θα κατευθυνθεί στην Ελλάδα και ιδιαίτερα στα Ελληνικά νησιά. (Ένωση ελεκγτών εναέριας κυκλοφορίας Ελλάδας, 2019)

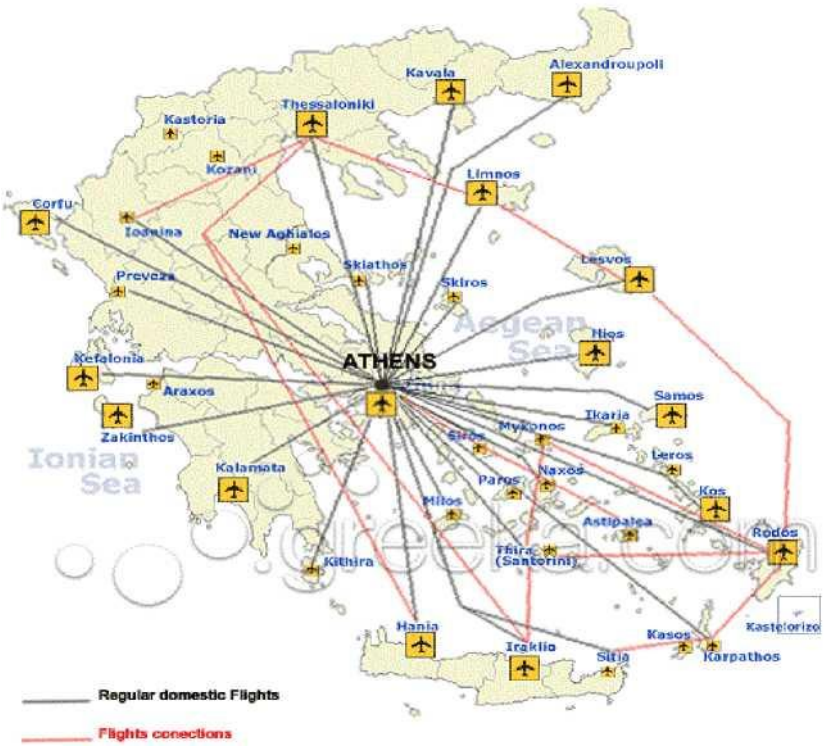
3° ΚΕΦΑΛΑΙΟ

Ο κλάδος αερομεταφορών σε αριθμούς

Κατηγορίες αεροπορικών γραμμών

Έχοντας ως γνώμονα τις υπάρχουσες αεροπορικές γραμμές μπορούμε να διακρίνουμε τρεις βασικές κατηγορίες γραμμών. Αρχικά, την πρώτη κατηγορία που περιλαμβάνει γραμμές με μεγάλο αριθμό επιβατών καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Στις γραμμές αυτές συνήθως δραστηριοποιούνται αρκετές εταιρείες. Τέτοιες γραμμές σαν αυτές είναι οι: Αθήνα-Θεσσαλονίκη, Αθήνα-Κρήτη κ.ά.. Ύστερα, ακολουθεί η δεύτερη κατηγορία που περιλαμβάνει γραμμές των οποίων το μέγεθος της αγοράς είναι σχετικά μικρό ιδιαίτερα τους χειμερινούς μήνες. Στις γραμμές αυτές μπορεί να δραστηριοποιηθούν με ικανοποιητική κερδοφορία συνήθως λίγες εταιρείες. Παραδείγματα τέτοιων γραμμών είναι οι γραμμές Αθήνας-Σάμου, Αθήνας-Λέσβου κ.α..

Τέλος, μπορούμε να διακρίνουμε και μια τρίτη κατηγορία που περιλαμβάνει γραμμές στις οποίες το μέγεθος της αγοράς είναι αρκετά μικρό ειδικά κατά τους χειμερινούς μήνες. Στις άγονες γραμμές, όπως αλλιώς ονομάζονται, διακινούνται ελάχιστοι επιβάτες κατά τους χειμερινούς μήνες με αποτέλεσμα να μην υπάρχουν έσοδα για τις εκάστοτε εταιρείες. Αποτέλεσμα είναι το κόστος για την τακτική εκτέλεση της αεροπορικής συγκοινωνίας να είναι εφικτό μόνο με κρατική επιχορήγηση. Παραδείγματα τέτοιων γραμμών είναι οι γραμμές Αθήνα-Κάλυμνος, Αθήνα-Κύθηρα, Θεσσαλονίκη-Χίος, κ.ά.. Ο αριθμός των άγονων αεροπορικών γραμμών που είναι δυνατόν να λειτουργούν εξαρτάται από το ύψος της κρατικής επιχορήγησης. Με δρομολόγια δημόσιας υπηρεσίας εξυπηρετείται το 3%-5% των επιβατών. Ακολουθεί χάρτης που παρουσιάζει τις αεροπορικές γραμμές στην Ελλάδα.



Εικόνα 2 Αεροπορικές γραμμές στην Ελλάδα

Πηγή: AIRLINERS

Τα αεροδρόμια της Ελλάδας για το 2016

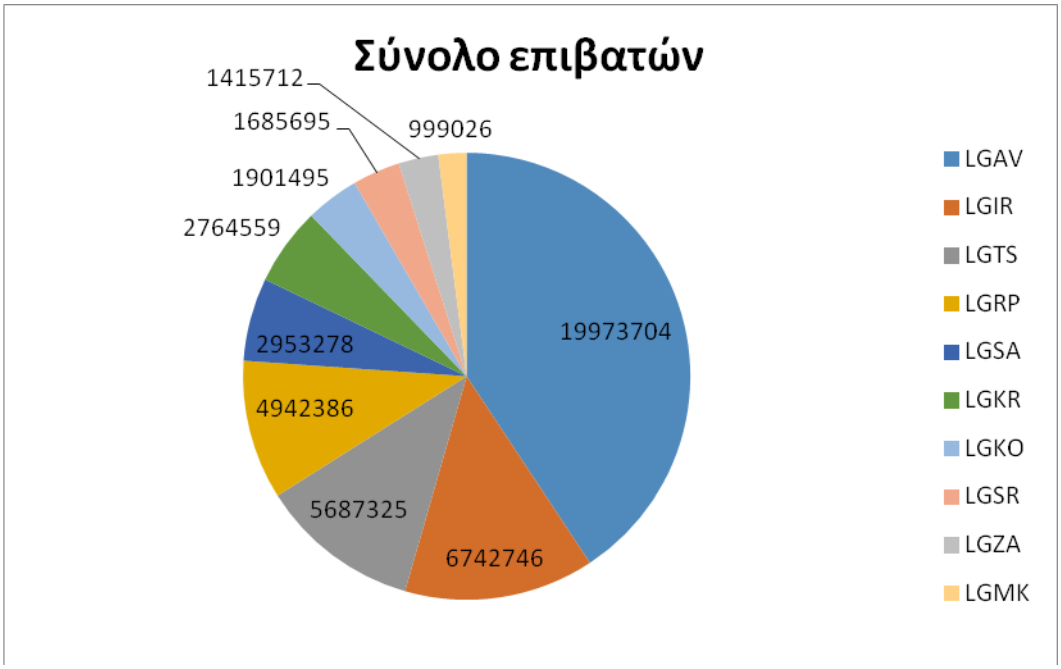
Τα αεροδρόμια αποτελούν τον ακρογωνιαίο λίθο του συστήματος των αερομεταφορών και τον κεντρικό μοχλό λειτουργίας και ανάπτυξης τους. Οι γεωμορφολογικές ιδιαιτερότητες της Ελλάδας καθιστούν ακόμα πιο σημαντικό το ρόλο τους. Η Ελλάδα είναι μια μικρή σε έκταση χώρα ωστόσο διαθέτει τα περισσότερα διεθνή αεροδρόμια από οποιαδήποτε άλλη χώρα στην Ευρώπη για την εξυπηρέτηση της τουριστικής κίνησης. Στον παρακάτω πίνακα βλέπουμε τα δέκα ελληνικά αεροδρόμια με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση εν έτη 2016.

Πίνακας 2 ελληνικά αεροδρόμια με την μεγαλύτερη επιβατική κίνηση εν έτη 2016

Αεροδρόμιο	Σύνολο επιβατών	προηγούμενο έτος	Επιβάτες εσωτ.	Επιβάτες εξωτ.	Συν. α/φών
LGAV	19973704	1929978(10,70%)	12841542	7132162	181709
LGIR	6742746	685391 (11,32%)	5684529	1058217	47804

LGTS	5687325	346032 (6,48%)	3265603	2421722	48608
LGRP	4942386	363363 (7,94%)	4093508	848878	36164
LGSA	2953278	250995 (9,29%)	2072862	880416	19288
LGKR	2764559	326543(13,39%)	2465749	298810	20754
LGKO	1901495	-242365 (-11,31%)	1695800	205695	15072
LGSR	1685695	189805 (12,69%)	788464	897231	14084
LGZA	1415712	147215(11,61%)	1347394	68318	10596
LGMK	999026	122969(14,04%)	606501	392525	11928

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή



***Διάγραμμα 3* Σύνολο επιβατών**

Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή

Χαρακτηριστικά αεροδρομίου

Τα κύρια δομικά στοιχεία ενός αεροδρομίου είναι:

διάδρομοι (runways),

τροχόδρομοι (taxiways),

ποδιές ή δάπεδα στάθμευσης (terminal aprons),

ποδιές ή χώροι αναμονής (holding aprons),

«κόλποι» αναμονής (holding bays),

αεροσταθμός (terminal) και

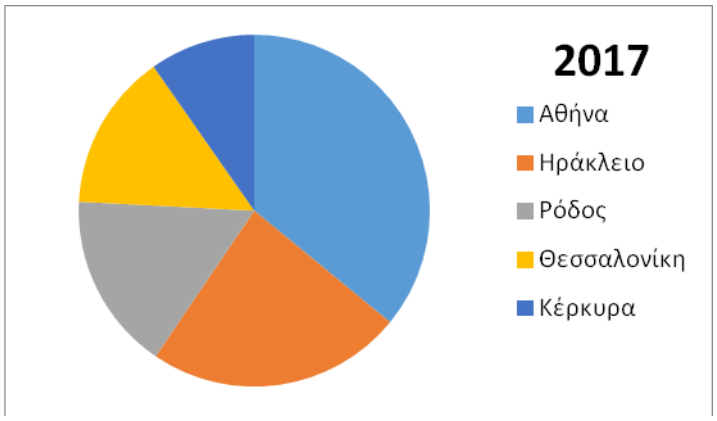
πύργος ελέγχου (control tower)

Τα κύρια συστήματα λειτουργίας του αεροδρομίου είναι:
Το σύστημα ελέγχου αέρα (έλεγχος προσέγγισης αεροσκαφών, διαχείριση κίνησης αεροσκαφών στο πεδίο ελιγμών).
Το σύστημα ελέγχου πόλης (σύστημα πρόσβασης, χρήση εναλλακτικών μεταφορικών μέσων για την μετάβαση στον επόμενο ενδιάμεσο σταθμό ή και στον τελικό προορισμό).
Το σύστημα διαχείρισης του αεροσταθμού (ροές εντός αυτού για εξυπηρέτηση αφικνούμενων/αναχωρούντων επιβατών και φορτίου).(Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2019)

Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)

2017

Αθήνα	4.797.365
Ηράκλειο	3.147.704
Ρόδος	2.178.663
Θεσσαλονίκη	1.929.916
Κέρκυρα	1.300.189

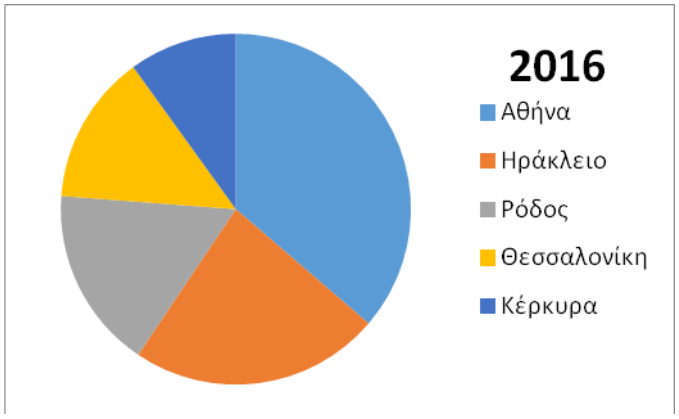


***Διάγραμμα 4* Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)2017**

Πηγή: SETE, 2019

2016

Αθήνα	4.526.035
Ηράκλειο	2.885.154
Ρόδος	2.091.066
Θεσσαλονίκη	1.724.599
Κέρκυρα	1.243.718

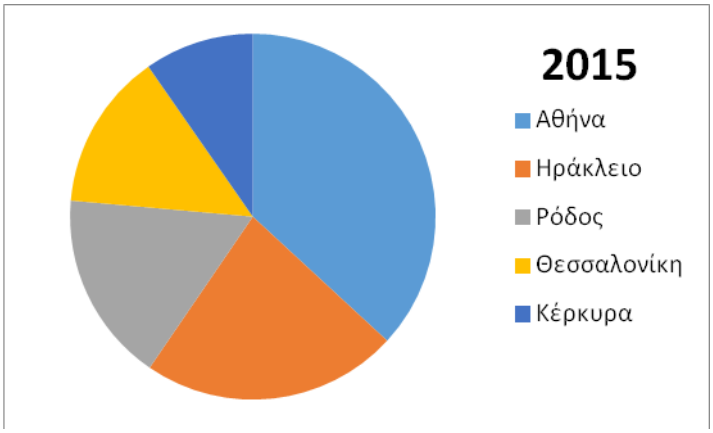


Διάγραμμα 5 **Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)2016**

Πηγή: SETE, 2019

2015

Αθήνα	4.158.330
Ηράκλειο	2.559.805
Ρόδος	1.902.051
Θεσσαλονίκη	1.569.224
Κέρκυρα	1.092.647

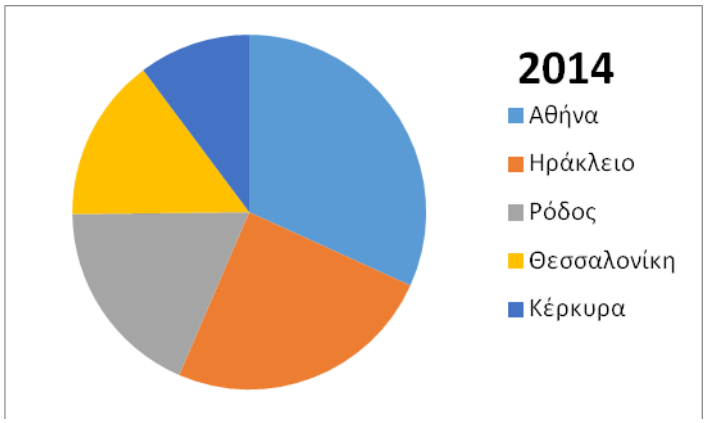


Διάγραμμα 6 **Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)2015**

Πηγή: SETE, 2019

2014

Αθήνα	3.338.647
Ηράκλειο	2.595.702
Ρόδος	1.926.675
Θεσσαλονίκη	1.569.814
Κέρκυρα	1.074.289



Διάγραμμα 7 **Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)2014**

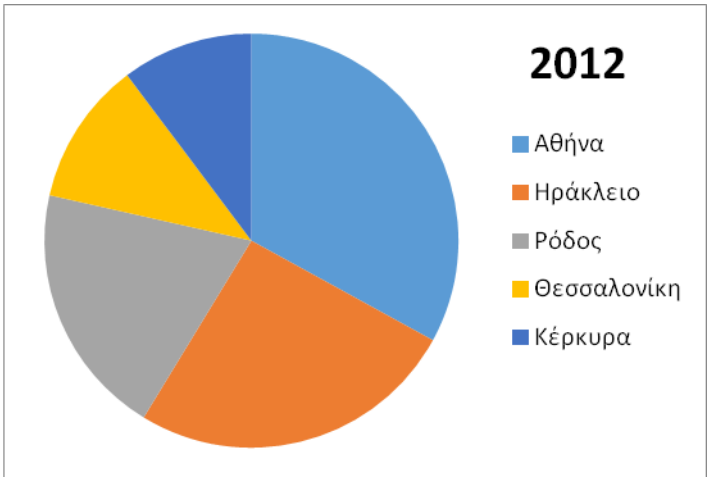
Πηγή: SETE, 2019

2013

(Δεν υπάρχουν αναρτημένα)

2012

Αθήνα	2.651.062
Ηράκλειο	2.067.475
Ρόδος	1.593.298
Θεσσαλονίκη	901.573
Κέρκυρα	824.000

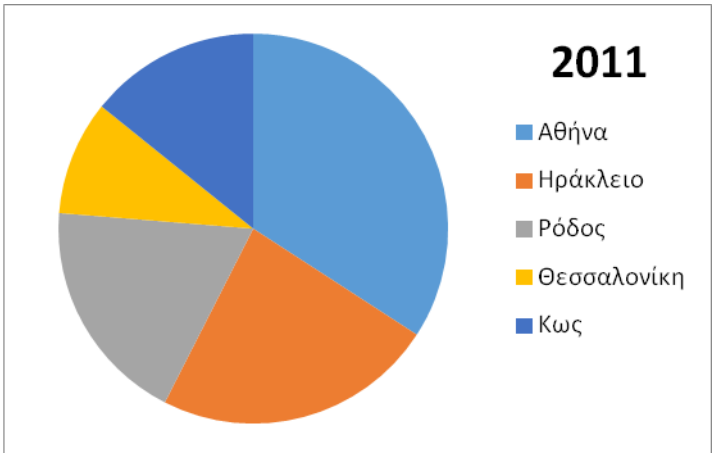


Διάγραμμα 8 **Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)2012**

Πηγή: SETE, 2019

2011

Αθήνα	3.123.631
Ηράκλειο	2.137.230
Ρόδος	1.717.477
Θεσσαλονίκη	869.929
Κως	1.300.189



Διάγραμμα 9 **Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)2011**

Πηγή: SETE, 2019

2010

Αθήνα	3.092.195
Ηράκλειο	1.914.820
Ρόδος	1.416.991
Θεσσαλονίκη	758.772
Κέρκυρα	722.699

Διάγραμμα 10 **Top 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)2010**

Πηγή: SETE, 2019

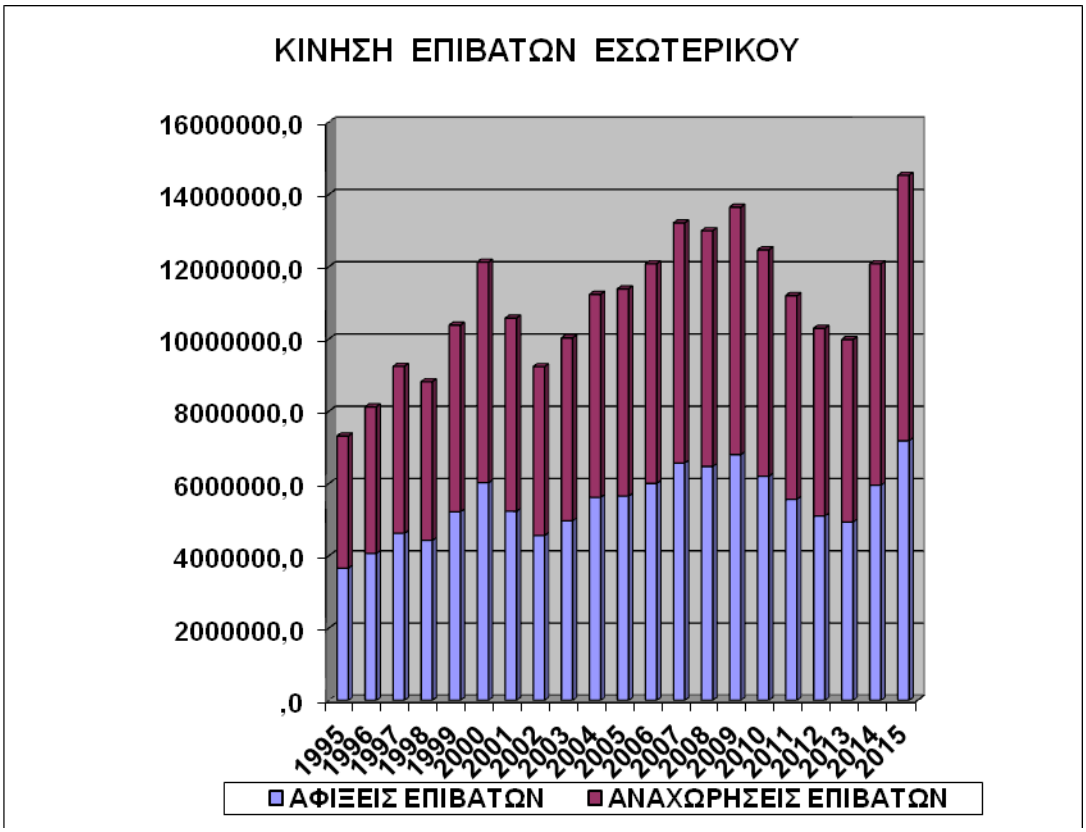
Κίνηση επιβατών εσωτερικού – εξωτερικού

Πίνακας 3 Κίνηση επιβατών εσωτερικού – εξωτερικού

ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ					
ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	**Α/ΦΗ**	**ΕΠΙΒΑΤΕΣ**		**ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.**	
	ΑΦ.+ ΑΝ.	**ΑΦΙΞΕΙΣ**	**ΑΝΑΧΩΡ.**	**ΑΦΙΞΕΙΣ**	**ΑΝΑΧΩΡ.**
1995	**135.252**	**3.660.572**	**3.653.970**	**30.640**	**30.683**
1996	**145.115**	**4.064.377**	**4.055.412**	**28.616**	**27.540**
1997	**164.879**	**4.621.880**	**4.620.680**	**27.871**	**27.675**
1998	**167.701**	**4.427.465**	**4.389.715**	**21.815**	**21.675**
1999	**200.527**	**5.219.042**	**5.162.982**	**19.567**	**19.685**
2000	**222.962**	**6.024.624**	**6.100.445**	**22.188**	**22.004**

2001	**199.529**	**5.233.269**	**5.344.853**	**20.382**	**26.427**
2002	**171.441**	**4.562.874**	**4.672.378**	**17.015**	**18.801**
2003	**195.948**	**4.968.967**	**5.061.410**	**19.841**	**20.480**
2004	**212.216**	**5.615.088**	**5.620.146**	**15.462**	**21.968**
2005	**200.672**	**5.652.345**	**5.733.562**	**16.017**	**20.144**
2006	**211.854**	**6.004.154**	**6.075.932**	**17.073**	**20.516**
2007	**222.848**	**6.569.217**	**6.642.967**	**17.797**	**19.841**
2008	**214.364**	**6.473.941**	**6.521.907**	**17.008**	**19.720**
2009	**240.126**	**6.802.618**	**6.845.291**	**14.357**	**16.141**
2010	**216.203**	**6.200.867**	**6.266.594**	**13.857**	**15.847**
2011	**189.373**	**5.564.753**	**5.632.815**	**10.579**	**11.923**
2012	**176.792**	**5.103.727**	**5.192.540**	**7.631**	**8.537**
2013	**163.595**	**4.933.769**	**5.049.976**	**7.832**	**8.378**
2014	**171.157**	**5.955.714**	**6.125.267**	**7.509**	**7.772**
2015	**187.522**	**7.183.602**	**7.345.272**	**7.145**	**7.407**

Πηγή: ELSTAT, 2016



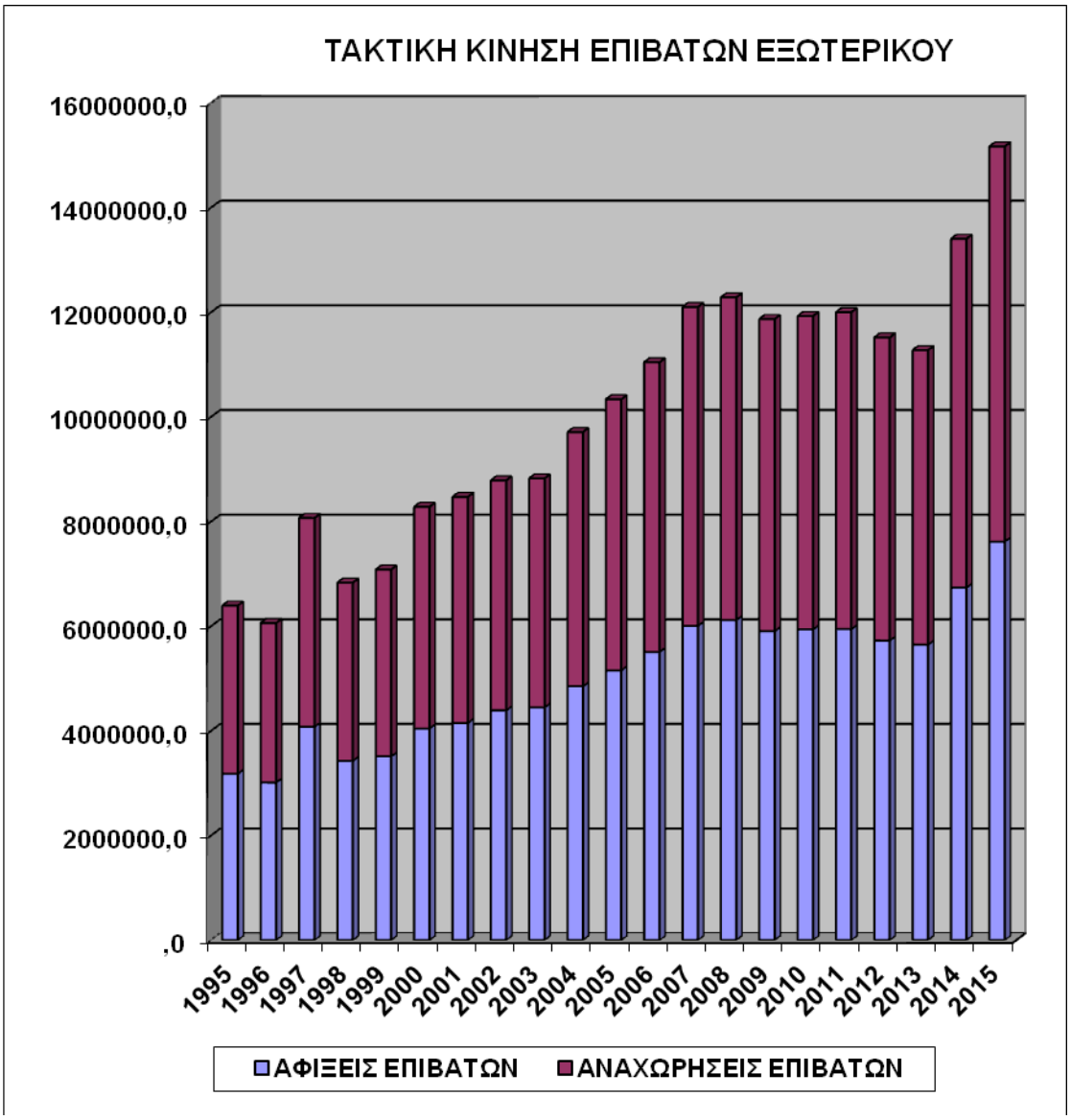
Διάγραμμα 11 **Κίνηση επιβατών εσωτερικού – εξωτερικού**

Πηγή: ELSTAT, 2016

Πίνακας 4 ΚΙΝΗΣΗ ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΣΥΝΟΛΟ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ					
ΚΙΝΗΣΗ ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
	ΑΦ.+ ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1995	64.958	3.179.508	3.214.930	39.156	31.029
1996	63.154	3.013.260	3.048.968	32.480	24.814
1997	81.558	4.079.016	3.989.301	42.154	33.726
1998	72.783	3.427.697	3.405.221	35.373	29.102
1999	81.147	3.513.706	3.569.003	35.433	27.350
2000	89.210	4.045.504	4.235.394	36.229	32.882
2001	90.120	4.150.600	4.320.101	34.550	25.475
2002	91.247	4.393.370	4.393.393	34.005	25.300
2003	91.232	4.449.892	4.374.846	52.834	28.952
2004	103.872	4.852.866	4.857.876	56.355	30.763
2005	98.251	5.156.615	5.180.225	55.969	30.963
2006	104.132	5.508.381	5.537.776	57.463	33.179
2007	113.508	6.007.499	6.093.985	55.129	34.846
2008	110.736	6.120.008	6.164.710	56.750	35.536
2009	112.747	5.904.531	5.965.433	47.372	31.437
2010	107.721	5.940.503	5.985.947	43.100	30.702
2011	106.432	5.946.977	6.054.171	37.255	29.640
2012	97.464	5.726.782	5.791.386	32.249	28.741
2013	87.757	5.648.231	5.627.059	30.131	28.543
2014	101.926	6.739.562	6.664.134	31.799	30.528
2015	114.636	7.618.047	7.550.359	31.519	34.323

Πηγή: ELSTAT, 2016



Διάγραμμα 12 **ΚΙΝΗΣΗ ΤΑΚΤΙΚΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

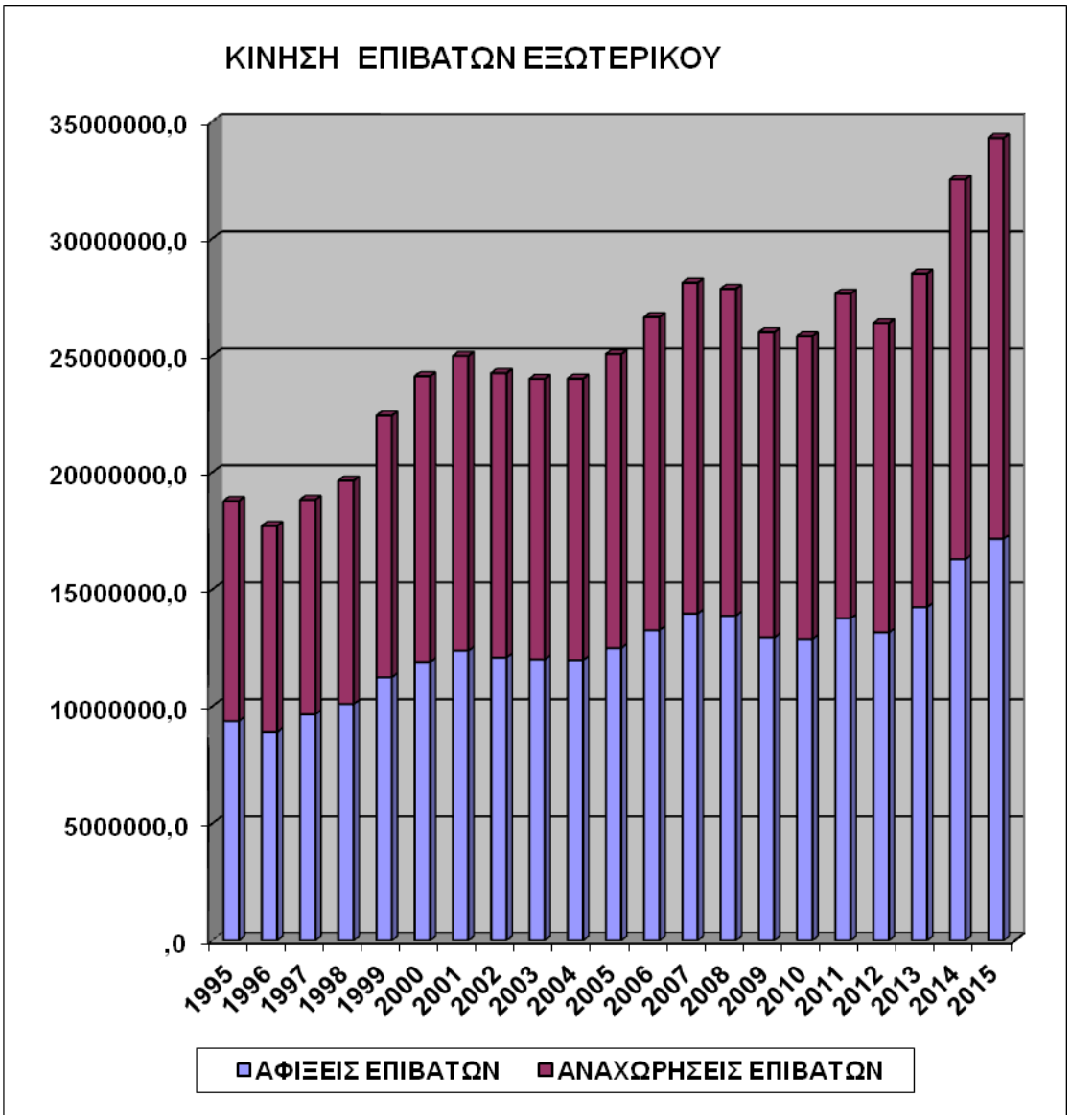
Πηγή: ELSTAT, 2016

Πίνακας 5 ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
	ΑΦ.+ ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1995	157.113	9.364.402	9.410.301	44.524	34.201
1996	153.990	8.909.696	8.799.504	37.599	28.489
1997	167.612	9.654.144	9.174.131	65.406	37.597
1998	175.713	10.096.844	9.542.191	57.596	34.139
1999	196.097	11.239.502	11.183.209	63.110	32.868

2000	**204.347**	**11.893.322**	**12.213.493**	**61.549**	**37.602**
2001	**196.663**	**12.367.419**	**12.612.970**	**61.050**	**28.675**
2002	**188.841**	**12.083.551**	**12.159.366**	**60.510**	**29.175**
2003	**199.825**	**12.002.828**	**11.992.021**	**55.938**	**30.252**
2004	**207.635**	**11.974.593**	**12.029.964**	**60.785**	**33.016**
2005	**202.491**	**12.477.752**	**12.583.177**	**57.370**	**31.843**
2006	**217.565**	**13.255.595**	**13.377.831**	**58.339**	**34.147**
2007	**232.351**	**13.960.621**	**14.141.574**	**56.744**	**35.648**
2008	**226.550**	**13.871.614**	**13.969.457**	**59.163**	**37.126**
2009	**217.580**	**12.943.487**	**13.054.090**	**48.782**	**35.947**
2010	**212.660**	**12.882.480**	**12.953.632**	**43.755**	**31.171**
2011	**220.853**	**13.758.094**	**13.875.659**	**37.819**	**30.450**
2012	**205.989**	**13.156.585**	**13.205.279**	**32.977**	**29.213**
2013	**211.767**	**14.239.508**	**14.234.088**	**30.921**	**29.344**
2014	**244.093**	**16.286.717**	**16.224.576**	**32.202**	**31.063**
2015	**256.727**	**17.160.024**	**17.122.702**	**32.468**	**35.190**

Πηγή: ELSTAT, 2016



Διάγραμμα 13 **ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

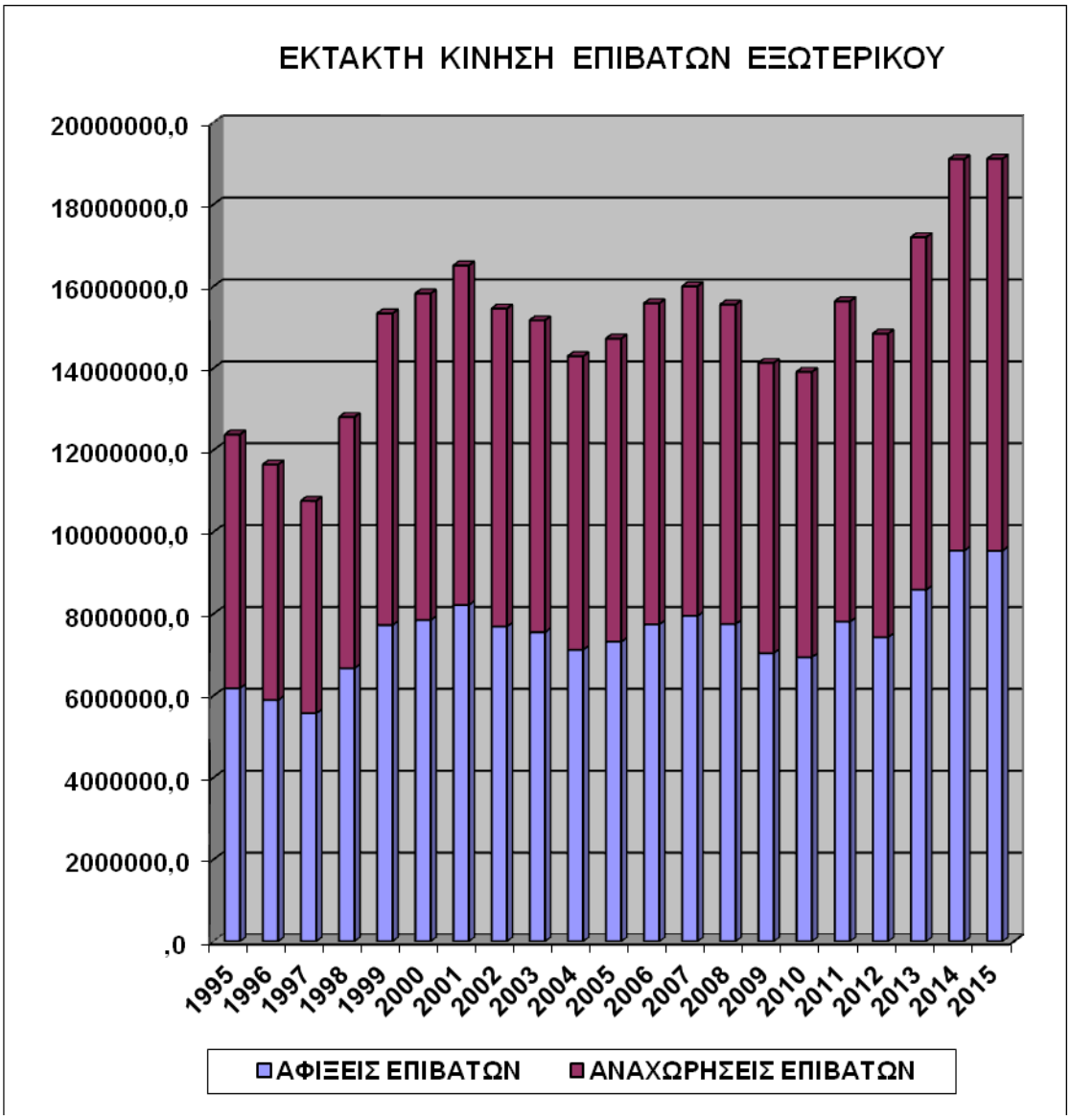
Πηγή: ELSTAT, 2016

Πίνακας 6 ΕΚΤΑΚΤΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΕΚΤΑΚΤΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
	ΑΦ.+ ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1995	92.155	6.184.894	6.195.371	5.367	3.172
1996	82.836	5.896.436	5.750.536	5.119	3.676
1997	86.054	5.575.128	5.184.830	23.252	3.871
1998	102.930	6.669.147	6.136.970	22.223	5.037
1999	114.950	7.725.796	7.614.206	27.677	5.517

2000	**115.137**	**7.847.818**	**7.978.099**	**25.320**	**4.720**
2001	**106.543**	**8.216.819**	**8.292.869**	**26.500**	**3.200**
2002	**97.594**	**7.690.181**	**7.765.973**	**26.505**	**3.875**
2003	**108.593**	**7.552.936**	**7.617.175**	**3.105**	**1.301**
2004	**103.763**	**7.121.727**	**7.172.088**	**4.429**	**2.253**
2005	**104.240**	**7.321.137**	**7.402.952**	**1.401**	**880**
2006	**113.433**	**7.747.214**	**7.840.055**	**876**	**968**
2007	**118.843**	**7.953.122**	**8.047.589**	**1.615**	**802**
2008	**115.814**	**7.751.606**	**7.804.747**	**2.413**	**1.590**
2009	**104.833**	**7.038.956**	**7.088.657**	**1.410**	**4.510**
2010	**104.939**	**6.941.977**	**6.967.685**	**655**	**469**
2011	**114.421**	**7.811.117**	**7.821.488**	**564**	**810**
2012	**108.525**	**7.429.803**	**7.413.893**	**728**	**472**
2013	**124.010**	**8.591.277**	**8.607.029**	**790**	**801**
2014	**142.167**	**9.547.155**	**9.560.442**	**403**	**535**
2015	**142.091**	**9.541.977**	**9.572.343**	**949**	**867**

Πηγή: ELSTAT, 2016



Διάγραμμα 14 **ΕΚΤΑΚΤΗ ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

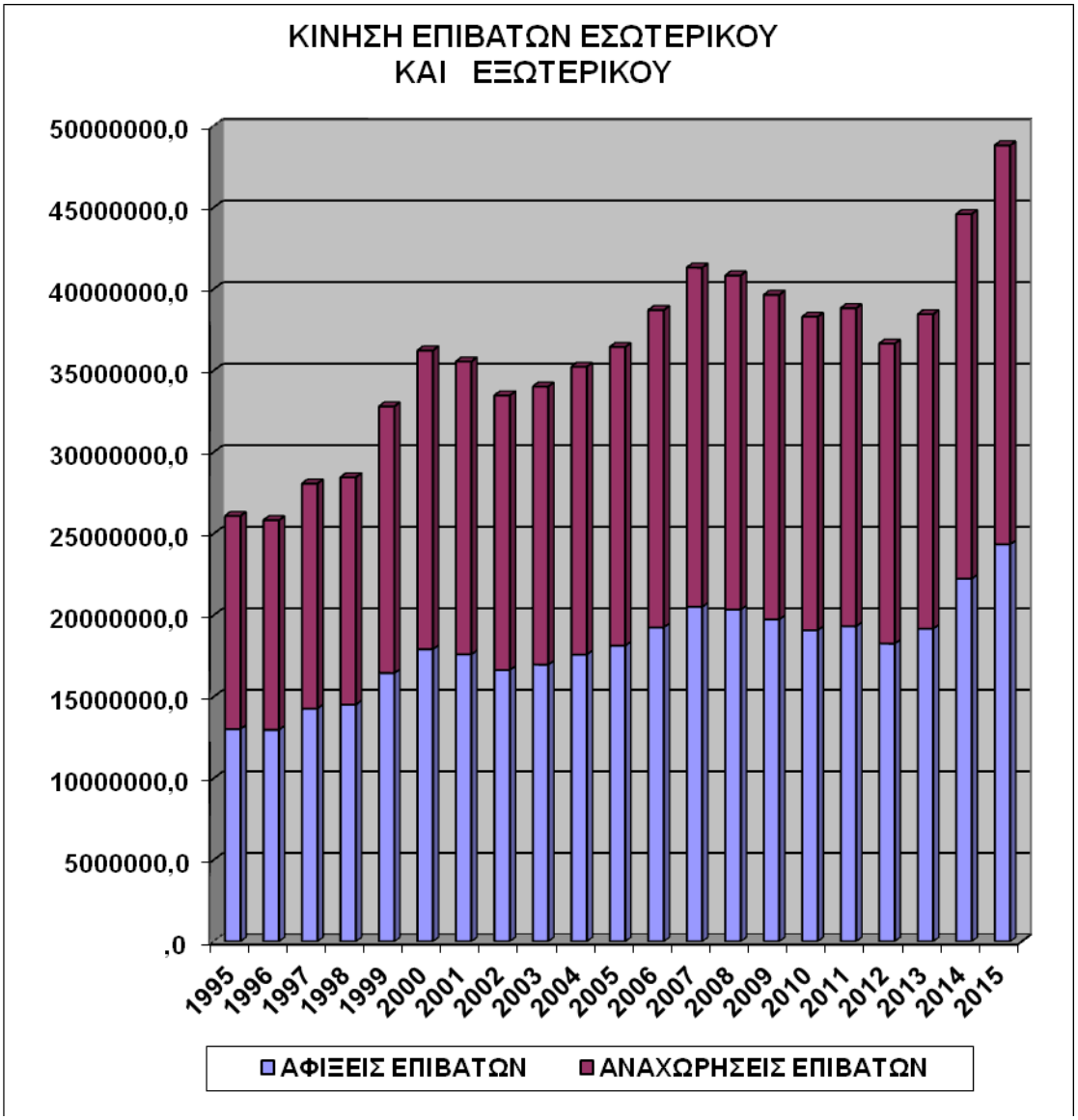
Πηγή: ELSTAT, 2016

Πίνακας 7 ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ

ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
	ΑΦ.+ ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1995	292.365	13.024.974	13.064.271	75.164	64.884
1996	299.105	12.974.073	12.854.916	66.214	56.029
1997	332.491	14.276.024	13.794.811	93.278	65.271
1998	343.414	14.524.309	13.931.906	79.411	55.814
1999	396.624	16.458.544	16.346.191	82.677	52.553

2000	**427.309**	**17.917.946**	**18.313.938**	**83.738**	**59.606**
2001	**396.192**	**17.600.688**	**17.957.823**	**81.432**	**55.102**
2002	**360.282**	**16.646.425**	**16.831.744**	**77.525**	**47.976**
2003	**395.773**	**16.971.795**	**17.053.431**	**75.780**	**50.732**
2004	**419.851**	**17.589.681**	**17.650.110**	**76.247**	**54.984**
2005	**403.163**	**18.130.097**	**18.316.739**	**73.387**	**51.987**
2006	**429.419**	**19.259.749**	**19.453.763**	**75.412**	**54.663**
2007	**455.199**	**20.529.838**	**20.784.541**	**74.541**	**55.489**
2008	**440.914**	**20.345.555**	**20.491.364**	**76.171**	**56.846**
2009	**457.706**	**19.746.105**	**19.899.381**	**63.139**	**52.088**
2010	**428.863**	**19.083.347**	**19.220.226**	**57.612**	**47.018**
2011	**410.226**	**19.322.847**	**19.508.474**	**48.398**	**42.373**
2012	**382.781**	**18.260.312**	**18.397.819**	**40.608**	**37.750**
2013	**375.362**	**19.173.277**	**19.284.064**	**38.753**	**37.722**
2014	**415.250**	**22.242.431**	**22.349.843**	**39.711**	**38.835**
2015	**444.249**	**24.343.626**	**24.467.974**	**39.613**	**42.597**

Πηγή: ELSTAT, 2016



Διάγραμμα 15 **ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ ΚΑΙ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ**

Πηγή: ELSTAT, 2016

Αεροπορική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού κατά αερολιμένα

Πίνακας 8 Αεροπορική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού κατά αερολιμένα

Αεροπορική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού, κατά αερολιμένα: 2016

Domestic and international air traffic , by airport: 2016

Αερολιμένες Airports	Πτήσεις αεροσκαφών Aircraft traffic	Επιβάτες Passengers		Εμπορεύματα και Ταχυδρομείο Freight and mail
	Αναχωρήσεις - Αφίξεις Departures - Arrivals	Επιβιβασθέντες Emparked	Αποβιβασθέντες Disembarked	Φορτωθέντα και Εκφορτωθέντα Loaded and Unloaded
Σύνολο - Total…..	**469.553**	**26.545.595**	**26.446.801**	**101.021.852**
Αθηνών"Ελ.Βενιζέλος"-	181.709	9.944.826	10.028.878	88.477.171
Αγχιάλου(Βόλου) - Aghialos(Volos)	1.042	11.008	11.072	…
(Preveza)…….	4.510	237.122	235.748	480
Αλεξανδούπολης- Alexandroupoli	2.832	81.591	80.044	207.327
Αράξου- Araxos….	760	63.704	63.946	4
Αστυπάλαιας- Astypalea..	318	6.253	5.761	4
Ζακύνθου - Zakynthos….	10.596	710.792	704.920	…
Ηρακλείου -Iraklio….	47.804	3.379.794	3.362.952	711.086
Θεσσαλονίκης - Thessaloniki	48.608	2.867.121	2.820.204	6.922.203
Ικαρίας -Ikaria…..	1.324	21.947	19.292	209.347
Ιωαννίνων - Ioannina……	1.460	49.036	48.086	…
Καβάλας -Kavala…..	3.112	128.930	129.309	133.639
Καλαμάτας- Kalamata…..	2.684	114.347	113.633	93.982
Κάλυμνος-Kalimnos….	1.164	9.883	8.748	116.139
Καρπάθου-Karpathos….	4.032	108.401	110.021	166.178
Κάσου-Kassos….	990	2.024	1.819	37.643

Καστελλορίζου-Kastellorizo…	492	3.568	3.339	37.607
Καστοριάς-Kastoria….	544	3.329	2.994	…
Κερκύρας-Kerkyra….	20.754	1.385.463	1.379.096	52.331
Κεφαλληνίας-Kefallinia….	4.920	270.699	267.500	30.270
Κοζάνης-kozani…..	378	2.446	1.777	…
Κυθήρων-Kythira…..	1.056	16.473	18.020	100.233
Κώ-kos…..	15.072	951.788	949.707	379.358
Λέρου-leros….	1.380	12.680	12.535	152.763
Λήμνου-limnos…..	2.928	44.336	42.896	170.594
Μήλου-Milos….	1.694	25.015	23.685	70.683
Μυκόνου-Mykonos…	11.928	507.221	491.805	96.857
Μυτιλήνης-Mytilini….	5.792	210.301	200.984	473.954
Νάξου-Naxos….	1.210	18.598	16.537	…
Πάρου-Paros….	2.164	36.416	37.872	1.000
Ρόδου-Rodos….	36.164	2.475.574	2.466.812	839.538
Σάμου-Samos….	5.186	175.636	171.144	353.383
Σαντορίνης-Santorini….	14.084	862.280	823.415	189.068
Σητείας-Sitia….	1.766	10.703	10.200	1.000
Σκιάθου-Skiathos….	3.830	198.367	196.634	…
Σκύρου-Skyros…	838	8.503	7.537	10.067
Σύρου-Syros…	736	10.202	7.689	34.586
Χανίων-Chania…	19.288	1.476.869	1.476.409	682.351
Χίου-Chios….	4.404	102.349	93.781	271.006

Πηγή: ELSTAT, 2016

Πίνακας 9 Αεροπορική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού 2007-2016

Αεροπορική κίνηση εσωτερικού και εξωτερικού :2007-2016

Domestic and international air traffic:2007-2016

Έτος -	Πτήσεις αεροσκαφώ	Επιβάτες(χιλιάδες) Passengers(thousands)	Εμπορεύματα και ταχυδρομείο(τόνοι) Freight and mail(tons)

Year	ν Aircraft traffic	Επιβασθέντες Embarked	Αποβιβασθέντες Disembarked	Φορτωθέντα Loaded	Εκφορτωθέντα Unloaded
2007	455.199	20.785	20.530	61.418	82.476
2008	440.914	20.491	20.346	62.751	84.452
2009	457.706	19.899	19.746	58.211	71.189
2010	428.859	19.220	19.083	52.078	64.696
2011	410.226	19.508	19.323	47.062	55.032
2012	382.781	18.398	18.260	42.451	47.116
2013	375.362	19.284	19.173	42.605	45.337
2014	415.250	22.350	22.242	43.383	46.271
2015	444.249	24.468	24.344	47.090	45.526
2016	469.553	26.546	26.447	51.274	49.748

Πηγή: ELSTAT, 2016

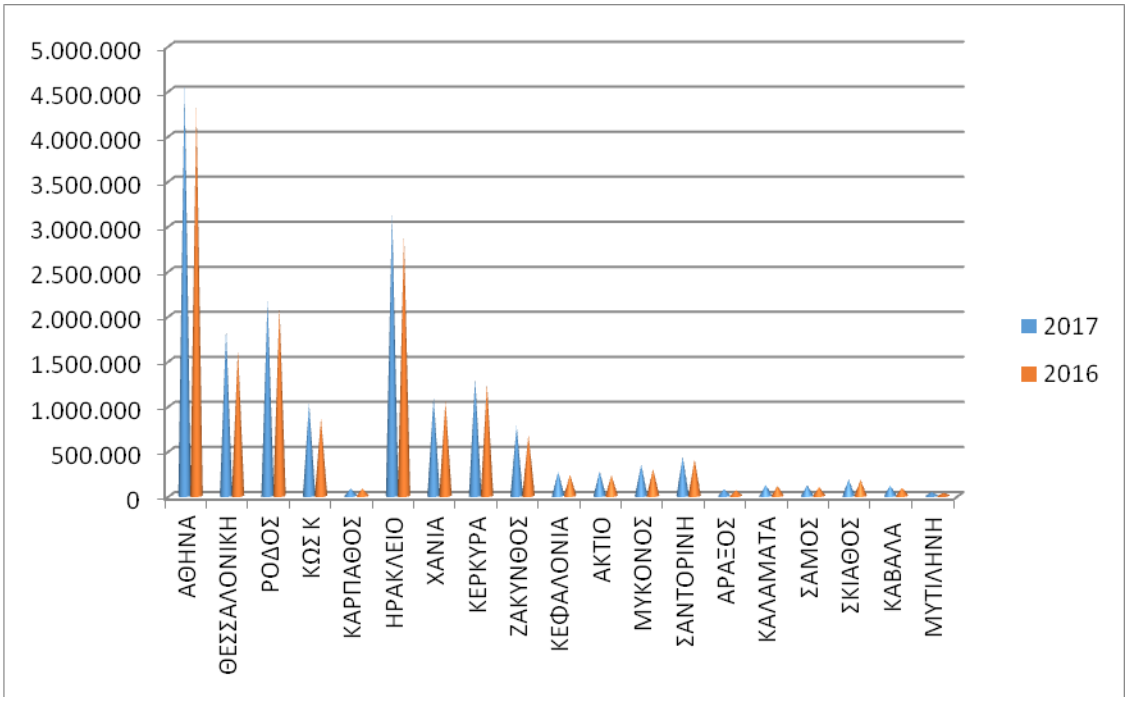
***Διάγραμμα 16* Πτήσεις αεροσκαφών**

Πηγή: ELSTAT, 2016

Πίνακας 10 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ,

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ, ΝΟΕΜΒΡΙΟΣ 2017 - ΠΡΟΣΩΡΙΝΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ		
	2017	2016
ΑΘΗΝΑ	4.565.490	4.313.356
ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ	1.841.130	1.619.781
ΡΟΔΟΣ	2.178.511	2.090.954
ΚΩΣ Κ	1.027.339	861.668
ΚΑΡΠΑΘΟΣ	81.812	81.565
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	3.143.286	2.884.147
ΧΑΝΙΑ	1.093.702	1.046.614
ΚΕΡΚΥΡΑ	1.300.025	1.243.699
ΖΑΚΥΝΘΟΣ	781.093	676.069
ΚΕΦΑΛΟΝΙΑ	266.549	235.858
ΑΚΤΙΟ	271.012	228.736
ΜΥΚΟΝΟΣ	346.458	298.915
ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ	431.120	404.531
ΑΡΑΞΟΣ	76.931	64.819
ΚΑΛΑΜΑΤΑ	121.609	107.774
ΣΑΜΟΣ	115.603	97.635
ΣΚΙΑΘΟΣ	182.459	176.787
ΚΑΒΑΛΑ	116.290	89.370
ΜΥΤΙΛΗΝΗ	43.948	32.295

Πηγή: ΣΕΤΕ, 2019



Διάγραμμα 17 **ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ**

Πηγή: ΣΕΤΕ, 2019

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Ο τουρισμός αποτελεί το ένα τέταρτο του ακαθάριστου εγχώριου προϊόντος της Ελλάδας, αναδεικνύοντας τόσο την σημασία του για την οικονομία της χώρας την απασχόληση και τη μονοδιάστατη ανάπτυξη της χώρας. Σύμφωνα με τα ποιο πρόσφατα στοιχεία, τουλάχιστον η μία ποσοστιαία μονάδα της ανάπτυξης, ύψους 1,9%, του 2018 προέρχεται από τον τουρισμό.

Η άμεση συνεισφορά του τουρισμού στο ΑΕΠ αυξήθηκε κατά 13,3% ή κατά 2,5 δισ. ευρώ σε σύγκριση με το 2017. Συνολικά (άμεσα και έμμεσα) ο τουρισμός το 2018 συνέβαλε από 25,7% (47,4 δισ. ευρώ) έως 30,9% (57,1 δισ. ευρώ) στη δημιουργία του ΑΕΠ.

Επομένως, και με δεδομένο πως οι ταξιδιωτικές εμφάνισαν αύξηση κατά 10,1% σε σύγκριση με το 2017 και διαμορφώθηκαν στα 16,113 δισ. ευρώ από 14,630 δισ. το 2017, συνάγεται πως ο τουρισμός προσέθεσε 1,483 δισ. στο ΑΕΠ μόνον από τις άμεσες επιδράσεις και ακόμη περισσότερα από τις έμμεσες. Τα ποσά αυτά αντιστοιχούν περίπου στο ήμισυ της συνολικής επέκτασης της οικονομίας. Αυτό όμως σημαίνει παράλληλα και τη μεγάλη ευαισθησία της χώρας, που δεν έχει αναπτύξει άλλον τόσο σημαντικό κλάδο –με εξαίρεση ίσως την ποντοπόρο ναυτιλία, που αντιστοιχεί στο 7%, περίπου, του ΑΕΠ– σε πιθανή επιβράδυνση της τουριστικής δραστηριότητας.

Οι αερομεταφορές συμβάλλουν (διαχρονικά) τα μέγιστα στην ανάπτυξη του ελληνικού τουρισμού, εάν αναλογιστεί κανείς τη ραγδαία αύξηση της επιβατικής κίνησης αρκετών περιφερειακών αεροδρομίων, αλλά και της Αθήνας. Γενικά, διαχρονικά, παρατηρείται σημαντική αύξηση στις διεθνείς αυξήσεις. Επίσης αύξηση παρατηρείται στις πτήσεις αεροσκαφών, την μεγαλύτερη πτώση την σημείωσε το 2012 που από εκεί και πέρα έχει σημαντική αύξηση. Τέλος, τα αεροδρόμια με την περισσότερη κίνηση αφίξεων- αναχωρήσεων την κατέχουν διαχρονικά τα αεροδρόμια της Αθήνας, του Ηράκλειου , της Θεσσαλονίκης, της Ρόδου και της Κέρκυρας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1.Βασάκης, Α. (2009). *Η Ιστορία των δημόσιων αερομεταφορών στην Ελλάδα*. Αθήνα: Aviation Publications.

2. Προφυλλίδης, Β. (2008). *Οικονομική των Μεταφορών*. Αθήνα: Παπασωτηρίου.

3. Τσάρτας, Π. (2008). *Η σημασία του Τουρισμού για την Ελληνική Οικονομία/ Κοινωνία & προτάσεις πολιτικής για την Τουριστική Ανάπτυξη*. Χίος: Πανεπιστήμιο Αιγαίου, Εργαστήριο Τουριστικών Ερευνών και Μελετών.

4. Υπουργείο Υποδομών, Μεταφορών και Δικτύων. (2014). ΝΟΜΟΣ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 4233Εθνική Αρχή Συντονισμού Πτήσεων και άλλες διατάξεις. *Εφημερίς της κυβερνήσεως της ελληνικής δημοκρατίας*. (Τόμ. 1, Αρ. 22). Αθήνα: [χ.ε.].

5. SETE(2019) Ανακτήθηκε 02/04/2019 από http://sete.gr

6. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας(2019) Ανακτήθηκε 05/04/2019 από http://www.hcaa.gr/

7. ΕΝΩΣΗ ΕΛΕΓΚΤΩΝ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ ΕΛΛΑΔΑΣ(2019) Ανακτήθηκε 05/04/2019 από www.eeeke.gr

8. AIRLINERS(2019) Ανακτήθηκε 05/04/2019 από www.airliners.gr

9. Τουρισμός και ανάπτυξη(2019) Ανακτήθηκε 10/4/2019 από www.iefimerida.gr

10. Νέα του τουρισμού, Ανακτήθηκε 04/04/2019 από www.traveldailynews.gr

Τουρισμός (2019), Ανακτήθηκε 04/05/2019 από http://www.protothema.gr/travelling/article/189711/se-tesseris-aeroporikes-oi-24-agones-grammes/

11. Athens International Airport - Corporate & Business(2019). Ανακτήθηκε 10/4/2019 από https://aia.gr/company-and-business/

12. Ελληνική Στατιστική Αρχή(2019)Ανακτήθηκε 05/04/2019 από http://www.statistics.gr/el/home

13. Aegean (2019) Ανακτήθηκε 10/4/2019 από https://el.about.aegeanair.com/ependytes/financial-results/

14. Sky Express(2019) Ανακτήθηκε 06/04/2019 Διαθέσιμο σε: https://www.skyexpress.gr/

15. InFlight(2019) Ανακτήθηκε 07/04/2019 από https://www.inflight.gr/