



ΤΕΧΝΟΛΟΓΙΚΟ  
ΕΚΠΑΙΔΕΥΤΙΚΟ  
ΙΔΡΥΜΑ ΚΡΗΤΗΣ

ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ  
ΤΜΗΜΑ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ ΜΕ ΚΑΤΕΥΘΥΝΣΗ ΣΤΟ ΤΟΥΡΙΣΜΟ



**ΘΕΜΑ: ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ**

**ΕΙΣΗΓΗΤΗΣ: ΑΠΛΑΔΑΣ ΓΕΩΡΓΙΟΣ**

**ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ: ΠΑΠΙΔΑΚΗ ΕΙΡΗΝΗ  
ΠΑΠΟΥΤΣΑΚΗ ΓΕΩΡΓΙΑ**

## ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

Πίνακας Περιεχομένων .....	4
Ευχαριστίες .....	5
Εισαγωγή .....	6
Περίληψη .....	7-8
Κατάλογος Πινάκων .....	9
Κατάλογος Διαγραμμάτων .....	10
Κατάλογος Εικόνων .....	10
Κατάλογος Συντομογραφιών και Ακρωνύμιων .....	11

### Ανασκόπηση Βιβλιογραφίας

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΜΕΤΑΦΟΡΑ–ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ

1.1 Η Μεταφορά .....	12
1.2 Η Μετακίνηση .....	12-13
1.3 Η Ανάγκη για μεταφορά-μετακίνηση .....	13
1.4 Τα Προσδιοριστικά χαρακτηριστικά της μεταφοράς-μετακίνησης..	14-15

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

2.1 Εισαγωγή στον τουρισμό .....	16
2.2 Ορισμός του τουρισμού .....	17-18
2.3 Οι Διαστάσεις του τουρισμού .....	18
2.3.1 Οι Υποδιαστάσεις του τουρισμού «ταξίδι» και «διαμονή» .....	18-19
2.3.2 Οι Διακρίσεις του τουρισμού .....	19
2.4 Οι Μορφές του τουρισμού .....	20
2.5 Οι Παράγοντες που συνέδραμαν στην ανάπτυξη του τουρισμού ....	20-21
2.6 Τα Χαρακτηριστικά της ζήτησης του τουριστικού προϊόντος .....	21-22
2.7 Τα Κριτήρια επιλογής του μέσου μετακίνησης από τους τουρίστες.	23-25
2.8 Η Σημασία του τουρισμού στην Ελλάδα .....	26
2.8.1 Το Μερίδιο αγοράς του ελληνικού τουρισμού 2000-2012 .....	26
2.8.2 Οι Αφίξεις μη κατοίκων από το εξωτερικό κατά μέσο μεταφοράς και σταθμό εισόδου Ιανουάριος-Σεπτέμβριος 2013..	27

#### ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

3.1 Η Εξέλιξη των αερομεταφορών –Σύντομη ιστορική αναδρομή....	28-29
3.3.1 Η Επέκταση των αεροπορικών συνδέσεων στον Ειρηνικό κατά το Β' Παγκόσμιο πόλεμο .....	30
3.2 Η Ανάπτυξη των διεθνών αερομεταφορών .....	31-33

3.3. Η Εξέλιξη των αερομεταφορών στην Ελλάδα-Ιστορική αναδρομή.....	34
3.3.1 Η Πρώτη επιβατική πτήση, η πρώτη πολιτική αεροπορική εταιρεία .....	34-35
3.3.2 Η Πρώτη ιδιωτική εταιρεία που πέταξε στις 5 Ηπείρους, το πρώτο πετρελαιοφόρο .....	35
3.4 Η Επιρροή του κλάδου αερομεταφορών στην οικονομία .....	36-38

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ**

4.1 Ο Ρόλος των αερομεταφορών σε σχέση με τον τουρισμό .....	39-40
4.2 Το αεροπορικό τουριστικό προϊόν .....	41-42
4.3 Αερομεταφορές και Ελληνικός τουρισμός .....	43
4.3.1 Οι Αφίξεις μη κατοίκων από το εξωτερικό κατά χώρα προέλευσης: Ιανουάριος-Σεπτέμβριος 2013 .....	44-45
4.3.2 Οι Διεθνείς Τουριστικές Αφίξεις στα κυριότερα αεροδρόμια ,Ιανουάριος-Δεκέμβριος 2013 .....	46
4.3.3 Τα Μερίδια Αγοράς των 5 κυριότερων αγορών προέλευσης στο σύνολο των διεθνών τουριστικών αφίξεων, 2011-2012 .....	47
4.3.4 Οι Διεθνείς τουριστικές αφίξεις 2000-2012 .....	47
4.3.5 Η Κατάταξη του ελληνικού τουρισμού βάσει των διεθνών αφίξεων, 2000-2012 .....	48
4.3.6 Η Εισερχόμενη ταξιδιωτική κίνηση μη κατοίκων στην Ελλάδα ανά χώρα προέλευσης (σε χιλ. ταξιδιώτες), 2005-2012 .....	48
4.4 Η Συσχέτιση εναέριων μεταφορών και τουρισμού .....	49
4.5 Τα αίτια της συμμετοχής των αερομεταφορών στον τουρισμό .....	50

#### **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ**

5.1 Οι Διεθνείς Αεροπορικοί Οργανισμοί .....	51
5.1.1 Κυβερνητικοί Αεροπορικοί Οργανισμοί .....	51
5.1.1.1 ICAO (International Civil Aviation Organization) -Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας .....	51-52
5.1.1.2 EUROCONTROL - Η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την ασφάλεια της εναέριου κυκλοφορίας .....	53-54
5.1.1.3 ECAC(European Civil Aviation Conference)- Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας ή CEAC (Conférence Européenne de l'Aviation Civile) .....	55
5.1.1.4 EUROCONTROL και ECAC Μέλη .....	56-57
5.1.1.5 JAA-Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας .....	58
5.1.2 Μη Κυβερνητικοί Αεροπορικοί Οργανισμοί .....	59
5.1.2.1 IATA (International Air Transport Association) -Διεθνής	

Ένωση Αεροπορικών Μεταφορών/ Διεθνής Ένωση Αερομεταφορέων..	59-60
<b>5.1.2.2</b> ΑΕΑ (Association of European Airlines)- Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών	61
<b>5.1.2.3</b> ERA (European Regions Airlines Associaton)- Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορέων των Περιφερειών	62
<b>5.1.3</b> Υ.Π.Α (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας)	63
<b>5.1.3.1</b> Ελληνικοί Κρατικοί Αερολιμένες Διεθνών Συγκοινωνιών	63
<b>5.1.3.2</b> Ελληνικοί Κρατικοί Αερολιμένες Εσωτερικών Συγκοινωνιών	64
<b>5.1.3.3</b> Ελληνικοί Δημοτικοί Αερολιμένες	65
<b>5.2.</b> Κατηγορίες Αεροπορικών Εταιριών	66
<b>5.2.1</b> Αεροπορικές εταιρείες συμβατικών πτήσεων	66
<b>5.2.2</b> Αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους LCC's (Low cost carriers)	66-67
<b>5.2.3</b> Αεροπορικές εταιρείες που προσφέρουν ναύλωση αεροσκαφών (Charter Flights)	67-68
<b>5.2.4</b> Αεροπορικές εταιρείες μεταφοράς εμπορευμάτων	68
<b>5.2.5</b> Εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών (Handlers)	69
<b>5.3</b> Ανασταλτικοί παράγοντες προτίμησης των αεροπορικών ταξιδιών.	70
<b>5.3.1</b> Η φοβία της πτήσης	70-71
<b>5.3.2</b> Η τρομοκρατική απειλή	72-73
<b>5.3.3</b> Η φοβία της τρομοκρατικής απειλής στην αερομεταφορά	73-74

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ**

<b>6.1</b> Βασικά στοιχεία του τουρισμού στην Κρήτη	75
<b>6.1.1</b> Ισχυρά σημεία του τουρισμού στη Κρήτη	76
<b>6.2</b> Στατιστικά στοιχεία του τουρισμού της Κρήτης	77
<b>6.2.1</b> Το ξενοδοχειακό δυναμικό της Κρήτης	77
<b>6.2.2</b> Μερίδιο κλινών ανά νομό στην Κρήτη	78
<b>6.2.3</b> Διανυκτερεύσεις τουριστών στην Κρήτη	79

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ Ο ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΝΙΩΝ ΚΡΗΤΗΣ «ΙΩΑΝΝΗΣ»**

<b>7.1</b> Ο Αερολιμένας Χανίων Κρήτης «Ιωάννης Δασκαλογιάννης»	80-81
<b>7.2</b> Ιστορικά στοιχεία για το αεροδρόμιο Χανίων	82
<b>7.3</b> Υπηρεσίες του αεροδρομίου Χανίων	83
<b>7.4</b> Φορείς που δραστηριοποιούνται στο αεροδρόμιο Χανίων	84
<b>7.4.1</b> Αεροπορικές εταιρίες	84
<b>7.4.2</b> Αντιπρόσωποι Ξένων Αεροπορικών Εταιριών	84-85

7.4.3 Φορείς Επίγειας Εξυπηρέτησης Αεροσκαφών (Ground Handling Agents) .....	85
7.5 Στατιστικά αναχωρήσεων και αφίξεων από και προς το αεροδρόμιο των Χανίων , 1994-2012 .....	86-87
7.6 Διεθνείς τουριστικές αφίξεις προς το αεροδρόμιο Χανίων, Ιαν-Δεκ 2013/2012 .....	88-89
7.7 Σημαντικότερες χώρες προέλευσης που «ψηφίζουν» τα Χανιά για τις διακοπές τους .....	90
<b><u>ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ</u></b> .....	91-93
<b>Βιβλιογραφία</b> .....	94-98

## **ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ**

Η Παρούσα πτυχιακή διατριβή «Αερομεταφορές και Τουρισμός» πραγματοποιήθηκε στο τμήμα Τουριστικών Επιχειρήσεων της σχολής Διοίκησης και Οικονομίας (Σ.Δ.Ο.) του Τ.Ε.Ι. Κρήτης εκπονήθηκε από τις φοιτήτριες Παπιδάκη Ειρήνη-Παπουτσακη Γεωργια

Θα θελαμε να εκφράσουμε τις ευχαριστίες μας στον επιβλέποντα καθηγητή κ. Απλαδα, καθώς με την καθοδήγηση του και τη συμβολή του, το κείμενο που ακολουθεί πήρε την τελική του μορφή.

## ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Παραδοσιακά η Ελλάδα προσελκύει ένα σημαντικό αριθμό αλλοδαπών τουριστών και σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (WTO), η Ελλάδα το 2012 ήταν 17η σε επίπεδο διεθνών αφίξεων και 23η σε επίπεδο εσόδων. Επίσης, σύμφωνα με το Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ (WEF) το 2013, η χώρα μας καταλαμβάνει την 32η θέση μεταξύ 140 χωρών στο Δείκτη Ταξιδιωτικής και Τουριστικής Ανταγωνιστικότητας, ενώ στο Γενικό Δείκτη Ανταγωνιστικότητας καταλαμβάνει μόλις την 96<sup>η</sup>. Καταλαβαίνουμε πώς ο ελληνικός τουρισμός καταγράφει ικανοποιητικές επιδόσεις

Οι αλλοδαποί τουρίστες που προέρχονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό της Ελληνικής τουριστικής αγοράς και σε ποσοστό άνω του 90% επιλέγουν να ταξιδέψουν στη χώρα μας αεροπορικώς. Αντίστοιχα το 80% περίπου της συνολικής τουριστικής κίνησης προς την Ελλάδα χρησιμοποιεί ως μεταφορικό μέσο το αεροπλάνο.

Ο έντονος ανταγωνισμός στην τουριστική αγορά σε συνδυασμό με τις τεχνολογικές εξελίξεις, τις Ευρωπαϊκές και παγκόσμιες οικονομικο-πολιτικές συνθήκες και τις απαιτήσεις των καταναλωτών οδήγησαν σε στρατηγικές συνεργασίες μεταξύ μεγάλων Tour Operators με αποτέλεσμα να δημιουργηθούν ισχυρά ολιγοπώλια που μπορούν να προσφέρουν όλες τις τουριστικές υπηρεσίες, με μεγάλη ποικιλία τουριστικών προορισμών, σε όλες τις κατηγορίες πελατών και σε ιδιαίτερα χαμηλές τιμές. Τα νέα αυτά δεδομένα έχουν επίπτωση στις προσφερόμενες τιμές των ξενοδοχειακών καταλυμάτων, τη διάρκεια της τουριστικής περιόδου και τη μεταφορά από/προς τον τελικό προορισμό, με αποτέλεσμα να αυξάνονται οι μετακινήσεις μέσω ναυλωμένων πτήσεων Charter με αναχωρήσεις από το πλησιέστερο αεροδρόμιο στον τόπο κατοικίας απευθείας προς τον τελικό προορισμό.

Ένα ουσιώδες κομμάτι στον τομέα των αερομεταφορών αποτελούν οι εταιρίες χαμηλού κόστους (low-cost carriers) που συνεισφέρουν κατά πολύ στην παγκόσμια τουριστική κίνηση και αναπτύσσονται συνεχώς παρά το ασταθές οικονομικό περιβάλλον και τα προβλήματα των μεγάλων αεροπορικών εταιριών.

## ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Η έρευνα βασίζεται στη βιβλιογραφική ανασκόπηση και σε στοιχεία που αντλήθηκαν από τον περιοδικό Τύπο και το Διαδίκτυο. Προς αυτή την κατεύθυνση η εργασία αναπτύχθηκε σε έξι κεφάλαια. Συγκεκριμένα:

Στο **πρώτο κεφάλαιο** με τίτλο «**Η ανάγκη της Μεταφοράς - Μετακίνησης**» λειτουργεί εισαγωγικά, προσδιορίζοντας τα στοιχεία εκείνα που οδήγησαν τον άνθρωπο στην ανάπτυξη του τομέα της μεταφοράς και παρουσιάζονται τα χαρακτηριστικά που προσδιορίζουν τη μεταφορά και τη μετακίνηση.

Στο **δεύτερο κεφάλαιο** με τίτλο «**Τουρισμός**» ορίζεται ο τουρισμός και προσεγγίζονται θεωρητικά η σημασία του και τα χαρακτηριστικά της ζήτησής του. Παρουσιάζονται οι διάφορες μορφές και διακρίσεις του τουρισμού. Αναλύεται ο τουρισμός ως κοινωνικό φαινόμενο, ενώ παράλληλα εκδηλώνονται και τα κριτήρια στα οποία βασίζεται ο τουρίστας προκειμένου να επιλέξει το κατάλληλο, γι' αυτόν, μέσο μετακίνησης. Στη συνέχεια, γίνεται μια στατιστική αναφορά σε αριθμούς του ελληνικού τουρισμού και τις αφίξεις μη κατοίκων από το εξωτερικό κατά μέσο μεταφοράς και σταθμό εισόδου.

Στο **τρίτο κεφάλαιο** με τίτλο «**Αερομεταφορές**» παρουσιάζεται εν συντομία η ιστορική εξέλιξη των εναέριων μεταφορών, πορεία της διεθνούς και της ελληνικής εναέριας κυκλοφορίας. Στο ίδιο κεφάλαιο αναλύονται η επιρροή του κλάδου των αερομεταφορών και η μεγάλη συνεισφορά τους στην οικονομία.

Στο **τέταρτο κεφάλαιο** με τίτλο «**Αερομεταφορές και Τουρισμός**» εξετάζεται ο τρόπος με τον οποίο οι αερομεταφορές και ο τουρισμός αλληλεπιδρούν σε παγκόσμιο επίπεδο. Παρουσιάζονται οι τελευταίες εξελίξεις της συμβολής των αερομεταφορών στον Ελληνικό τουρισμό. Και τέλος αναλύονται τα αίτια της συμμετοχής των αερομεταφορών στον τουρισμό.

Στο **πέμπτο κεφάλαιο** με τίτλο «**Αεροπορική Βιομηχανία**» ο αναγνώστης ενημερώνεται για το ρόλο που κατέχουν οι διεθνείς κυβερνητικοί και μη αεροπορικοί οργανισμοί (ICAO, EUROCONTROL, ECAC, JAA, IATA, AEA, ERA.). Αναφέρονται οι κρατικοί ελληνικοί αερολιμένες διεθνών και εσωτερικών συγκοινωνιών καθώς και τους δημοτικούς αερολιμένες. Στη συνέχεια γίνεται μια διάκριση κατηγοριών αεροπορικών εταιριών (συμβατικές πτήσεις, L.C.CC, Charter Flights, Handlers, Μεταφοράς εμπορευμάτων). Όμως, πέρα από τα θετικά στοιχεία, εντοπίζονται και οι



ανασταλτικοί παράγοντες που επηρεάζουν τη ζήτηση, καταγράφονται τα προβλήματα και οι τάσεις, όπως και οι προοπτικές εξέλιξης του κλάδου των αερομεταφορών όπως είναι η φοβία της πτήσης και η τρομοκρατική απειλή.

Στο **έκτο κεφάλαιο** με τίτλο «**Ο Τουρισμός στην Κρήτη**» εξετάζονται τα βασικά στοιχεία του τουρισμού στην Κρήτη και τα ισχυρά σημεία για την επιλογή του τόπου από τους τουρίστες. Παρουσιάζεται με στατιστικά και αριθμούς, το ξενοδοχειακό δυναμικό της Κρήτης και ανά νομό, καθώς και οι διανυκτερεύσεις που πραγματοποιήθηκαν στην Κρήτη.

Στο **έβδομο κεφάλαιο** με τίτλο «**Μελέτη Περίπτωση ο Αερολιμένας Χανιών Κρήτης**» γίνεται μια περιγραφή του αερολιμένα Χανιών σήμερα και τα ιστορικά του στοιχεία. Παρουσιάζονται οι διάφορες υπηρεσίες που προσφέρει το αεροδρόμιο Χανιών καθώς και οι αεροπορικές εταιρίες που λειτουργούν. Παρουσιάζονται με στατιστικά στοιχεία ο αριθμός αφίξεων και αναχωρήσεων από και στο αεροδρόμιο Χανιών. Τέλος δίνεται έμφαση στην συμβολή του αεροδρομίου των Χανιών στην συνολική αεροπορική τουριστική ζήτηση της χώρας μας καθώς και οι χώρες προέλευσης που επιλέγουν τα Χανιά για τις διακοπές τους.

Τέλος, η ανάπτυξη του θέματος ολοκληρώνεται με τον **Επίλογο**, όπου καταγράφονται τα γενικά συμπεράσματα από την τριβή με το θέμα.

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

<b>Πίνακας 1:</b> Το μερίδιο αγοράς του ελληνικού τουρισμού 2000-2012 ...	26
<b>Πίνακας 2:</b> Οι Αφίξεις μη κατοίκων από το εξωτερικό κατά μέσο μεταφοράς και σταθμό εισόδου Ιανουάριος-Σεπτέμβριος 2013.....	27
<b>Πίνακας 3:</b> Οι Αφίξεις μη κατοίκων από το εξωτερικό κατά χώρα προέλευσης: Ιανουάριος-Σεπτέμβριος 2013.....	44-45
<b>Πίνακας 4:</b> Οι Διεθνείς Τουριστικές Αφίξεις στα κυριότερα αεροδρόμια, Ιανουάριος-Δεκέμβριος 2013.....	46
<b>Πίνακας 5:</b> Τα Μεριδία Αγοράς των 5 κυριότερων αγορών προέλευσης στο σύνολο των διεθνών τουριστικών αφίξεων, 2011-2012.....	47
<b>Πίνακας 6:</b> Οι Διεθνείς τουριστικές αφίξεις 2000-2012.....	47
<b>Πίνακας 7:</b> Η Κατάταξη του ελληνικού τουρισμού βάσει των διεθνών αφίξεων, 2000-2012.....	48
<b>Πίνακας 8:</b> Η Εισερχόμενη ταξιδιωτική κίνηση μη κατοίκων στην Ελλάδα ανά χώρα προέλευσης (σε χιλ. ταξιδιώτες), 2005-2012 .....	48
<b>Πίνακας 9:</b> ECAC Μέλη .....	57
<b>Πίνακας 10:</b> Το ξενοδοχειακό δυναμικό της Κρήτης για το έτος 2012 ....	77
<b>Πίνακας 11:</b> Μεριδίο κλινών ανά Νομό στην Κρήτη για το έτος 2010 ...	78
<b>Πίνακας 12:</b> Διαχρονική εξέλιξη ξενοδοχειακών κλινών,1990-2012.....	78
<b>Πίνακας 13:</b> Διανυκτερεύσεις σε Καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου και κάμπινγκ , κατά Περιφέρεια , για τα έτη 2008-2009.....	79
<b>Πίνακας 14:</b> Κινήσεις επιβατών εσωτερικού Αερολιμένα Χανιών περιόδου 1994-2012 .....	87
<b>Πίνακας 15:</b> Κινήσεις επιβατών εξωτερικού Αερολιμένα Χανιών περιόδου 1994-2012 .....	88
<b>Πίνακας 16:</b> Διεθνείς τουριστικές αφίξεις προς το αεροδρόμιο Χανιών, Ιαν-Δεκ 2013/2012 .....	89
<b>Πίνακας 17:</b> Σημαντικότερες χώρες προέλευσης για τα Χανιά .....	90

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

<b>Διάγραμμα 1:</b> Η ανάπτυξη της αερομεταφοράς ταξιδιωτών και φορτίων, 1950-2006 .....	32
<b>Διάγραμμα 2:</b> Η ανάπτυξη και η παγκόσμια τάση στο αεροπορικό ταξίδι επιβατών .....	32
<b>Διάγραμμα 3:</b> Κινήσεις επιβατών εσωτερικού Αερολιμένα Χανίων περιόδου 1994-2012 .....	86
<b>Διάγραμμα 4:</b> Κινήσεις επιβατών εξωτερικού Αερολιμένα Χανίων περιόδου 1994-2012 .....	87

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΕΙΚΟΝΩΝ

<b>Εικόνα 1:</b> Η πρώτη αμερικανική πτήση για την μεταφορά ταχυδρομείου ..	29
<b>Εικόνα 2:</b> Ελληνική εταιρεία εναέριων συγκοινωνιών .....	34
<b>Εικόνα 3:</b> SX-ACA, «Αθήναι» .....	34
<b>Εικόνα 4:</b> Eurocontrol και ECAC μέλη .....	56
<b>Εικόνα 5:</b> Χάρτης αερολιμένων Ελλάδας.....	65
<b>Εικόνα 6:</b> Αερολιμένας Χανίων Κρήτης.....	80
<b>Εικόνα 7 :</b> Αερολιμένας Χανίων Κρήτης.....	80
<b>Εικόνα 8:</b> Αερολιμένας Χανίων Κρήτης.....	80

## ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΣΥΝΤΟΜΟΓΡΑΦΙΩΝ-ΑΚΡΩΝΥΜΙΩΝ

- AEA** (Association Of European Airlines -Ένωση Ευρωπαϊκών Εταιριών)  
**ATA** (Air Transport Association)  
**ATAG** (Air Transport Action Group)  
**ACI** (Airports Council International)  
**CANSO** (Civil Air Navigation Services Organisation)  
**EASA** (European Aviation Safety Agency-Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας)  
**ECAC** (European Civil Aviation Conference-Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας)  
**EUROCONTROL** (Η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την ασφάλεια της εναέριου κυκλοφορίας)  
**ERA** (European Regions Airlines –Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορών των περιφερειών)  
**JAA** (Joint Aviation Authorities –Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας)  
**ICAO** (International Civil Aviation Organization-Διεθνής Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας)  
**IATA** (International Air Transport Association-Διεθνής ένωση Αεροπορικών Μεταφορών)  
**LCC's** (Low Cost Carriers-Αεροπορικές εταιρίες χαμηλού κόστους)  
**MUAC** (Maastricht Upper Ελέγχου Περιοχής)  
**SACTRA** (Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment)  
**OEF** (Oxford Economic Forecasting)  
**WEF** (Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ)  
**WTO** (Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού)  
**Α.Ε.Π.** (Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν)  
**Α.Μ.Ε** (Αεροπορικά Μεταφορά Ελλάδος)  
**Ε.Ε.Ε.Σ** (Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών)  
**ΕΛΛ.Α.Σ** (Ελληνικά Αεροπορικά Συγκοινωνία)  
**ΕΛ.ΣΤΑΤ.** (Ελληνική Στατιστική Αρχή)  
**Ο.Α.** (OLYMPIC AIRWAYS)-Ολυμπιακής Αεροπορίας  
**ΣΕΤΕ** (Σύνδεσμος Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων)  
**Τ.Α.Ε** (Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις Α.Ε.)  
**Υ.Π.Α** (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας)

## **ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΠΡΩΤΟ: ΜΕΤΑΦΟΡΑ – ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ**

### **1.1 Η ΜΕΤΑΦΟΡΑ**

Με τον όρο «μεταφορά», εννοούμε εκείνο το σύνολο ενεργειών, που παράγουν οικονομικό αποτέλεσμα με την διακίνηση (μετακίνηση) προσώπων και εμπορευμάτων από μια θέση σε μια άλλη.

Η μεταφορά προσώπων ή εμπορευμάτων είναι μια υπηρεσία για την οποία εμφανίζεται, στα πλαίσια της διαρκούς μακροχρόνιας παγκόσμιας ανάπτυξης, μια διαρκώς αυξανόμενη ζήτηση. Ο κάθε καταναλωτής έχει την απαίτηση να απολαμβάνει την υπηρεσία αυτή σε όλες τις μορφές - αφού η κάθε μορφή καλύπτει κάποια πραγματικά υπαρκτή ανάγκη του, στα πλαίσια του κάθε φορά υφιστάμενου τεχνολογικού επιπέδου. Για την υπηρεσία αυτή ο καταναλωτής καταβάλλει μέσα στα πλαίσια των δυνατοτήτων του το αντίστοιχο για κάθε μορφή αντίτιμο.

Σαν βιομηχανία μεταφορών ορίζεται όλο το σύστημα των μεταφορών, ήτοι: α) τα δίκτυα, β) οι τερματικές εγκαταστάσεις: οι χώροι στάθμευσης (parking) και οι σταθμοί (terminals), γ) το σύνολο των μεταφορικών μέσων (επιβατικό και φορτηγό αυτοκίνητο, σιδηρόδρομος, αεροσκάφος, επιβατικό πλοίο ακτοπλοΐας, εμπορικό πλοίο κλπ.). (Λαϊνός Ι, 1999)

### **1.2 Η ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ**

Μετακίνηση (trip) καλείται η κίνηση από ένα σημείο - το σημείο προέλευσης (origin), αναχώρησης (departure) - σε ένα άλλο σημείο -το σημείο προορισμού (destination), άφιξης (arrival).

Με κριτήριο το αντικείμενο της, η μετακίνηση διακρίνεται σε: α) μετακίνηση προσώπων και β) μετακίνηση εμπορευμάτων.

Γενεσιουργή αιτία της μετακίνησης είναι η κάλυψη κάποιας υφιστάμενης ανάγκης, ήτοι: α) της ανάγκης της μετακίνησης των ατόμων για διάφορους σκοπούς και β) της ανάγκης για υπέρβαση των τοπικών περιορισμών στην διάθεση των εμπορευμάτων και την κάλυψη αναγκών στην καλύτερη ποιότητα και στην χαμηλότερη τιμή, όχι μόνο στο γεωγραφικό χώρο παραγωγής τους, αλλά και σε άλλους γεωγραφικούς χώρους που βρίσκονται σε απόσταση από αυτόν.

Είναι λοιπόν φανερό το ότι, η κάλυψη από τις μεταφορές των νέων αναγκών των ατόμων - τάση για άνοδο του βιοτικού τους επιπέδου -, που είναι συνέπεια της οικονομικής ανάπτυξης, συνδέει με πολύπλευρους δεσμούς και αλληλεπιδράσεις, τις μεταφορές με την οικονομική ανάπτυξη. (Λαϊνός I, 1999)

### **1.3 Η ΑΝΑΓΚΗ ΓΙΑ ΜΕΤΑΦΟΡΑ - ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗ**

Η ανάγκη της μεταφοράς δημιουργείται, από την διαφορετικότητα του χώρου γένεσης μιας οποιασδήποτε ανθρώπινης ανάγκης, και του χώρου στον οποίο μπορεί αυτή να ικανοποιηθεί.

Η δημιουργία της ανάγκης της μετακίνησης καλείται γένεση (generation), η οποία με βάση το χώρο και την αιτία δημιουργίας της, διακρίνεται σε παραγωγή (production) και έλξη (attraction).

Για παράδειγμα, οι καθημερινές μετακινήσεις των εργαζομένων από την κατοικία τους στον τόπο εργασίας τους και το αντίστροφο, θεωρείται ότι παράγονται στην κατοικία τους και έλκονται από τον τόπο της εργασίας τους. Η διαφορετικότητα των όρων «προέλευση» και «προορισμός» όπως και των «παραγωγή» και «έλξη» είναι προφανής. Οι πρώτοι ορίζουν τα άκρα και την κατεύθυνση της κάθε μετακίνησης. Έτσι οι μετακινήσεις προς και από την εργασία, ενώ όπως ήδη αναφέραμε, παράγονται στην κατοικία και έλκονται από την εργασία, έχουν κάθε φορά διαφορετική προέλευση και προορισμό, ήτοι από το σπίτι στην εργασία και από την εργασία στο σπίτι.

Όταν και τα δύο άκρα της μετακίνησης είναι μέσα στην ίδια πόλη ονομάζεται εσωτερική ενώ όταν, είτε το ένα άκρο είτε και τα δύο της είναι έξω από την πόλη, ονομάζεται εξωτερική. Οι εξωτερικές των οποίων και τα δύο άκρα βρίσκονται έξω από την πόλη, ονομάζονται διαμπερείς (*through-trips*). (Λαϊνός I, 1999)

## 1.4 ΤΑ ΠΡΟΣΔΙΟΡΙΣΤΙΚΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ-ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ

Κάθε μετακίνηση παρουσιάζει τα ακόλουθα προσδιοριστικά χαρακτηριστικά:

**α) Ο σκοπός για τον οποίο γίνεται** (εργασία, αγορές, αναψυχή, λόγοι υγείας, εκπαίδευση, κοινωνικές σχέσεις κ.λ.π.) Η γνώση του σκοπού της μετακίνησης παίζει ιδιαίτερο ρόλο στη μελέτη της, διότι μετακινήσεις με διαφορετικό σκοπό παρουσιάζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά π.χ. οι μετακινήσεις με σκοπό την αναψυχή έχουν μεγαλύτερο μήκος και διάρκεια και γίνονται σε διαφορετικές χρονικές περιόδους απ' ότι οι μετακινήσεις με σκοπό την εργασία.

**β) ο τρόπος υλοποίησης της (χρησιμοποιούμενο μέσο).** Η γνώση του τρόπου μετακίνησης συμβάλλει καθοριστικά στη μελέτη των κυκλοφοριακών αναγκών και προβλημάτων, αφού τα διαφορετικά μέσα μεταφοράς παρουσιάζουν διαφορετικά χαρακτηριστικά και κύρια διαφορετικές απαιτήσεις σε χώρους. Οι μετακινήσεις με βάση το κριτήριο αυτό διακρίνονται σε:

- μετακινήσεις με μαζικά μέσα μεταφοράς,
- μετακινήσεις με επιβατικά αυτοκίνητα δημόσιας (λεωφορεία, ταξί) ή ιδιωτικής χρήσης.

Η ακολουθούμενη, γενικά σήμερα στον κόσμο, πολιτική μαζικών συγκοινωνιών αποβλέπει στη διατήρηση και βελτίωση των δημόσιων μαζικών μέσων μεταφοράς, λόγω κύρια του χαμηλού συνολικού κοινωνικού κόστους, παρά τα πλεονεκτήματα που προσφέρει το ιδιωτικό επιβατικό αυτοκίνητο, άνεση, μεγαλύτερη ταχύτητα, μετακίνηση από πόρτα σε πόρτα κλπ.)

**γ) το μήκος (length), η απόσταση (distance),**

**δ) η χρονική διάρκεια της,** Τόσο το μέσο μήκος όσο και η μέση διάρκεια διαφέρουν ανάλογα με το σκοπό της κάθε μετακίνησης. Έχει υπολογισθεί ότι η μέση χρονική διάρκεια της κάθε μετακίνησης μακροχρόνια, αυξάνει βραδύτερα από ότι το μήκος. Αυτό οφείλεται στην τεχνολογική βελτίωση τόσο των συγκοινωνιακών μέσων, όσο και στην βελτίωση της ποιότητας των ήδη υφισταμένων αλλά και τη διάνοιξη νέων αρτηριών,

**δ) η χρονική περίοδος της πραγματοποίησης της** (ώρα, ημέρα, μήνας). Η γνώση της ακριβούς χρονικής περιόδου της κάθε μετακίνησης, παίζει καθοριστικό ρόλο στη μελέτη και στη λήψη των απαραίτητων μέτρων για την πλέον ορθολογική κατανομή του κυκλοφοριακού φορτίου στις υφιστάμενες αρτηρίες. Τα μέτρα αυτά ενδέχεται να έχουν

σαν στόχο τις συχνότερες πιθανόν αριθμητικά κυκλοφοριακές αιχμές, με μικρότερη όμως διάρκεια, για την αποφυγή του «μποτιλιαρίσματος» με όλες τις από αυτό απορρέουσες αρνητικές συνέπειες στην οικονομία (αντιπαραγωγική κατανάλωση καυσίμων, μεγαλύτερες επενδύσεις στο δίκτυο), στο περιβάλλον κλπ. (Λαϊνός Ι, 1999)



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΔΕΥΤΕΡΟ: ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

### 2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Ο άνθρωπος ταξιδεύει από την αρχαιότητα. Το ταξίδι για την εμπορία, για τον εμπλουτισμό των γνώσεων, για την πολιτισμική επικοινωνία και για την αναγνώριση δεν είναι επινοήση της σύγχρονης εποχής (Μυλωνόπουλος, 2000).

Στην αρχή της νέας χιλιετίας ο τουρισμός καθορίζεται ως κύρια βιομηχανία σε πολλές χώρες και ο γρηγορότερα αναπτυσσόμενος οικονομικός τομέας σε σχέση με το ξένο συνάλλαγμα και τη δημιουργία θέσεων εργασίας μειώνοντας την φτώχεια. Ο διεθνής τουρισμός είναι ο πιο επικερδής τομέας εξαγωγών και ένας σημαντικός παράγοντας στο ισοζύγιο πληρωμών πολλών κρατών. Ο τουρισμός έγινε μια από τις πιο σημαντικές πηγές δημιουργίας θέσεων εργασίας. Συνδυάζει μεγάλο όγκο επενδύσεων και υποδομής, ενώ μεγάλο μέρος του βοηθά στη βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των ντόπιων. Οι περισσότερες θέσεις εργασίας και τουριστικές επιχειρήσεις δημιουργούνται στις αναπτυσσόμενες χώρες, βοηθώντας με αυτό τον τρόπο στην ανάπτυξη των οικονομικών ευκαιριών και στην καταπολέμηση της αστενίας.

Ο τουρισμός προωθεί την κατανόηση των ανθρώπων και ανθρωπίνων σχέσεων σε παγκόσμιο επίπεδο, ενώ παράλληλα δίνει την δυνατότητα για προώθηση των τοπικών εθίμων, τεχνών, και παραδόσεων του προορισμού. Η 'πολιτιστική αφύπνιση' και οι προσωπικές φίλιες που δημιουργούνται μέσω του τουρισμού μεταξύ ντόπιων και επισκεπτών, αποτελούν μια ισχυρή δύναμη για την βελτίωση της παγκόσμιας κατανόησης και συνεισφέρουν στην παγκόσμια ειρήνη μεταξύ των εθνών.

## 2.2 ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Πολλές είναι οι προσπάθειες που έχουν γίνει για να δοθεί ένας επακριβής ορισμός του Τουρισμού. Από τα κύρια χαρακτηριστικά του, πέντε μπορούν να εξακριβωθούν εννοιολογικά και συγκεκριμένα τα εξής:

- Ο τουρισμός είναι αποτέλεσμα μεμονωμένης ή ομαδικής μετακίνησης ανθρώπων σε διάφορους τουριστικούς προορισμούς και η διαμονή τους σε αυτούς επί τουλάχιστον ένα 24ωρο με σκοπό την ικανοποίηση των ψυχαγωγικών τους αναγκών.
- Οι διάφορες μορφές του τουρισμού περιλαμβάνουν απαραίτητα δύο βασικά στοιχεία: Το ταξίδι στον τουριστικό προορισμό και τη διαμονή σε αυτόν, συμπεριλαμβανομένου της διατροφής.
- Το ταξίδι και η διαμονή λαμβάνουν χώρα εκτός του τόπου της μόνιμης διαμονής των ανθρώπων που αποφασίζουν να μετακινηθούν για τουριστικούς λόγους.
- Η μετακίνηση ανθρώπων σε διάφορους τουριστικούς προορισμούς είναι προσωρινού και βραχυχρόνιου χαρακτήρα, που σημαίνει ότι πρόθεσή τους είναι να επιστρέψουν στον τόπο της μόνιμης κατοικίας τους μέσα σε λίγες, μέρες βδομάδες ή μήνες.
- Οι άνθρωποι επισκέπτονται τουριστικούς προορισμούς για τουριστικούς λόγους, δηλαδή για λόγους άλλους από εκείνους της μόνιμης διαμονής τους ή της επαγγελματικής απασχόλησής τους.

(Πηγή: <http://el.wikipedia.org/wiki/Τουρισμός>)

Το 1941 οι καθηγητές Hunziker και Krapf του Πανεπιστημίου της Βέρνης υποστήριξαν την άποψη πως ο τουρισμός πρέπει να οριστεί σαν το σύνολο των φαινομένων και σχέσεων που προκύπτουν από την πραγματοποίηση ενός ταξιδιού σε έναν προορισμό και τη διαμονή σε αυτόν μη μόνιμων κατοίκων του.

Το 1937 η Επιτροπή Εμπειρογνομόνων της Κοινωνίας των Εθνών σύστησε στις χώρες-μέλη της να υιοθετήσουν έναν ορισμό που χαρακτήριζε τον τουρίστα σαν ένα άτομο που ταξιδεύει για ένα χρονικό διάστημα 24 ωρών ή περισσότερο σε μια χώρα διαφορετική από εκείνη που διαμένει μόνιμα.

Δυόμιση δεκαετίες αργότερα, το 1963 η Διάσκεψη των Ηνωμένων Εθνών για Διεθνή Ταξίδια και Τουρισμό, που πραγματοποιήθηκε στη Ρώμη συμφώνησε ο όρος

επισκέπτης να περιγράφει κάθε άτομο που επισκέπτεται μία χώρα διαφορετική από εκείνη που διαμένει μόνιμα, για οποιοδήποτε λόγο εκτός από εκείνο της άσκησης ενός επαγγέλματος για το οποίο να αμείβεται με χρηματικούς πόρους της χώρας την οποία επισκέπτεται. Ο ορισμός αυτό καλύπτει δύο κατηγορίες επισκεπτών:

- Τους *τουρίστες*: άτομα που επισκέπτονται μια χώρα και διαμένουν σε αυτήν τουλάχιστον επί ένα 24ωρο, και των οποίων οι λόγοι επίσκεψης είναι τις περισσότερες φορές διακοπές, επαγγελματικοί, υγείας, σπουδές, συμμετοχή σε αποστολή ή σύσκεψη ή συνέδριο, επίσκεψη φίλων ή συγγενών, θρησκευτικοί και άθληση.
- Τους *εκδρομείς*: άτομα που επισκέπτονται μια χώρα και διαμένουν σε αυτή λιγότερο από ένα 24ωρο. Σε αυτούς περιλαμβάνονται οι επιβάτες κρουαζιερόπλοιων, οι επισκέπτες που έρχονται και φεύγουν την ίδια μέρα χωρίς να διανυκτερεύσουν, καθώς επίσης και τα πληρώματα πλοίων, αεροπλάνων κλπ. (Πηγή: <http://el.wikipedia.org/wiki/Τουρισμός>)

## 2.3 ΟΙ ΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Σύμφωνα με τον έννοια πώς ο “Τουρισμός είναι η μετακίνηση ανθρώπου από μία γεωγραφική θέση σε μία άλλη για μικρή η μεγάλη περίοδο , κάπου έξω από την περιοχή όπου ο ταξιδιώτης συνήθως ζει και εργάζεται” (Πετρέας Χ.,1991) βρίσκουν σύμφωνους πολλούς μελετητές πώς οι διαστάσεις του τουρισμού διακρίνεται στο χώρο και στο χρόνο.

Ο τουρισμός μπορεί να διακριθεί στο «ταξίδι» και τη «διαμονή». (Vanhove Norbert,2005):

### 2.3.1 ΟΙ ΥΠΟΔΙΑΣΤΑΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ «ΤΑΞΙΔΙ» ΚΑΙ «ΔΙΑΜΟΝΗ»

Ως προς το «ταξίδι» διακρίνονται τρεις υπο-διαστάσεις:

- Απόσταση: Κοντινή, μέση , μακρινή
- Προέλευση: Εγχώρια , και διεθνής/ εξωτερικού
- Μέσο Μετακίνησης: Αυτοκίνητο, λεωφορείο, τραίνο, αεροπλάνο, πλοίο κλπ

Επίσης, Ως και προς τη διαμονή διακρίνονται τρεις υπο-διαστάσεις:

- Διάρκεια: Λιγότερο από 24 ώρες ή καμία διανυκτέρευση (εκδρομείς) και περισσότερο από 24 ώρες. Στην τελευταία περίπτωση κρίνεται χρήσιμη η επί μέρους διάκριση σε σύντομες διακοπές (1 με 3 διανυκτερεύσεις) και διακοπές (4 διανυκτερεύσεις και πάνω).
- Σκοπός: Παραθεριστικός, επαγγελματικός, συνεδριακός, προσωπικός (υγεία εκπαίδευση, θρησκεία κλπ).
- Διαμονή: Ξενοδοχείο, ενοικιαζόμενο δωμάτιο, κάμπινγκ, βίλα, κρουαζιέρα, φάρμα κλπ

### 2.3.2 ΟΙ ΔΙΑΚΡΙΣΕΙΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Δεδομένου στη διεθνή προβολή του τουρισμού, ακολουθούν σύντομες πληροφορίες σχετικά με τη διάσταση της προέλευσης. Με βάση το σκεπτικό αυτό, ακολουθεί διάκριση του τουρισμού στους επιμέρους τύπους με γεωγραφικά κριτήρια (Λαγός Δ., 2005):

- **Εγχώριος τουρισμός** (domestic tourism): ο τουρισμός των κατοίκων μίας χώρας όταν ταξιδεύουν μόνο εντός αυτής (πχ. ένας Αθηναίος πηγαίνει στην Τρίπολη).
- **Εξερχόμενος τουρισμός** (outbound tourism): αφορά στους μόνιμους κατοίκους μίας χώρας οι οποίοι ταξιδεύουν σε μία άλλη χώρα (πχ. ένας Έλληνας που ταξιδεύει στη Γαλλία).
- **Εισερχόμενος τουρισμός** (inbound tourism): ο τουρισμός των αλλοδαπών οι οποίοι ταξιδεύουν σε δεδομένη χώρα (πχ. ένας Γάλλος που ταξιδεύει στην Ελλάδα).
- **Διεθνής τουρισμός** (international tourism): το σύνολο του εισερχόμενου και του εξερχόμενου τουρισμού.
- **Εσωτερικός τουρισμός** (internal tourism): το σύνολο του εγχώριου και του εισερχόμενου τουρισμού.
- **Εθνικός τουρισμός**: (national tourism): το σύνολο του εγχώριου και του εξερχόμενου τουρισμού.

## 2.4 ΟΙ ΜΟΡΦΕΣ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Τα τελευταία χρόνια έχει παρατηρηθεί μια άνθιση διαφορετικών μορφών τουρισμού από τον τουρισμό αναψυχής. Αυτές οι μορφές τουρισμού ονομάζονται εναλλακτικός τουρισμός. Τέτοιες μορφές είναι τουρισμός περιπέτειας, ο θρησκευτικός τουρισμός, ο αθλητικός τουρισμός, ο επαγγελματικός τουρισμός, ο ιαματικός τουρισμός, ερασιτεχνικός τουρισμός, εκδρομικός τουρισμός κ.α. (Βουτσά Μ.,2002)

## 2.5 ΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΟΥ ΣΥΝΕΔΡΑΜΑΝ ΣΤΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Όπως αναφέραμε και παραπάνω, για τον άνθρωπο της σύγχρονης κοινωνίας, τουλάχιστον των ανεπτυγμένων κρατών, το ταξίδι έχει καταστεί ψυχική ανάγκη. Η διαπίστωση αυτή διεθνοποιείται στη Συνδιάσκεψη του ΟΗΕ στη Ρώμη, το έτος 1963, που είχε ως θέμα «τα διεθνή ταξίδια και ο τουρισμός». Στη Συνδιάσκεψη αυτή τέθηκε, για πρώτη φορά, ως θέμα συζήτησης η διεθνής συνεργασία για την ανάπτυξη του παγκόσμιου τουρισμού. Στη ραγδαία ανάπτυξη του τουρισμού συνέδραμαν πολλοί παράγοντες (Ηγουμενάκης, 2000, Λύτρας, 1993, Τσάρτας, 1996) (Ηγουμενάκης Γ. Νίκος et al., 2004) από τους οποίους, ως βασικοί, θα μπορούσαν να επισημανθούν:

(α) η τεχνολογική εξέλιξη. Η τεχνολογική εξέλιξη που σημειώθηκε μετά το Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο επηρέασε θετικά την τουριστική ανάπτυξη. Ιδιαίτερα οι εξελίξεις στα μέσα μεταφοράς (σιδηρόδρομος, αεροσκάφος, πλοίο) μείωσαν το χρόνο και την απόσταση και κατέστησαν δυνατή την πρόσβαση σε απομακρυσμένα σημεία του πλανήτη. Επίσης κατέστησαν τον τουρισμό, μαζικό και διεθνή. Η ανάπτυξη και διάδοση των συστημάτων τηλεπικοινωνίας διευκόλυνε τη διεθνοποίηση του τουρισμού.

(β) η κατάκτηση του ελεύθερου χρόνου. Η άνοδος του βιοτικού επιπέδου στις ανεπτυγμένες χώρες, η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης, οι διεκδικήσεις των εργαζομένων, είχαν ως αποτέλεσμα να συμβούν σπουδαίες αλλαγές στις εργασιακές σχέσεις. Μετά τη θεσμοθέτηση των διακοπών για τους εργαζόμενους, ακολούθησε η κατάκτηση του ελεύθερου χρόνου και η αναγνώρισή του ως δικαίωμα. Το δικαίωμα της αξιοποίησης του ελεύθερου χρόνου, το δικαίωμα για διακοπές, αναγνωρίζεται ως φυσική συνέπεια του δικαιώματος για εργασία.

(γ) η πολυδιάστατη σημασία του τουρισμού. Τα κράτη αντελήφθησαν τη μεγάλη σημασία που έχει ο τουρισμός για την οικονομική, κοινωνική και πολιτιστική ανάπτυξη των λαών. Η σημασία αυτή αποτυπώνεται στη Διακήρυξη της Μανίλας για το Διεθνή Τουρισμό, η οποία υπογράφηκε από 112 κράτη στις 10 Οκτωβρίου 1980.

(δ) ο σύγχρονος τρόπος ζωής. Στα μεγάλα αστικά κέντρα, ο άνθρωπος δέχεται κοινωνικές και ψυχολογικές επιβαρύνσεις λόγω της αστικοποίησης, της ηχορύπανσης, της ρύπανσης του περιβάλλοντος, της εγκληματικότητας και γενικά λόγω των αρνητικών συνεπειών της βιομηχανικής ανάπτυξης. Ο κάτοικος των σύγχρονων πόλεων ζει σε ένα διαρκώς υποβαθμισμένο ποιοτικά περιβάλλον και αναζητά διέξοδο στα τουριστικά ταξίδια.

## **2.6 ΤΑ ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΗΣ ΖΗΤΗΣΗΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ**

Ο τουρισμός είναι ένα ευαίσθητο και εύθραυστο προϊόν. Πολλές φορές επηρεάζεται από απρόβλεπτους και ανεξέλεγκτους παράγοντες όπως είναι οι πόλεμοι, οι κοινωνικές αναταραχές, τα περιβαλλοντικά επεισόδια κ.α. Σε οικονομικούς όρους τα χαρακτηριστικά του τουριστικού προϊόντος συνδυάζονται στα παρακάτω (Δημήτρουλας Θ., 2007):

- Η ζήτηση του τουριστικού προϊόντος επηρεάζεται σημαντικά τόσο από τις μεταβολές που πραγματοποιούνται στη τιμή του όσο και αυτές που συμβαίνουν στο εισόδημα του τουρίστα – καταναλωτή. Ο καταναλωτής πάντα έχει την δυνατότητα να επιλέξει να πάει ή όχι διακοπές κάποιο χρόνο, επηρεαζόμενος από οικονομικούς, πολιτικούς ή άλλους λόγους.
- Το τουριστικό προϊόν είναι ένα εξαγόμενο προϊόν, όπως όλα τα άλλα προϊόντα που εξάγονται, χωρίς όμως να απολαμβάνει την ίδια μεταχείριση με αυτά.
- Η εμφάνιση νέων και ειδικών μορφών τουρισμού οδήγησε στη τμηματοποίηση της αγοράς η οποία έχει ως στόχο να προσεγγίσει περισσότερο τον τουρίστα – καταναλωτή και να ικανοποιήσει καλύτερα συγκεκριμένες ανάγκες – επιθυμίες του. Έτσι σήμερα το τουριστικό προϊόν, δεν είναι όπως γινόταν μέχρι πρόσφατα, δηλαδή κάποια συγκεκριμένη γεωγραφική περιοχή, αλλά κάποια συγκεκριμένη μορφή τουρισμού.
- Το τουριστικό προϊόν ακολουθώντας την τάση της διεθνοποίησης των οικονομιών πήρε τα τελευταία χρόνια περισσότερο διεθνοποιημένο χαρακτήρα.

Έτσι εισήλθαν στην αγορά νέα προϊόντα και νέοι τουριστικοί προορισμοί, οι οποίοι μέχρι πρόσφατα δεν είχαν προσελκύσει το ενδιαφέρον του κοινού.

- Στην περίπτωση των άλλων προϊόντων, τα προϊόντα πηγαίνουν στον τόπο κατοικίας του καταναλωτή. Στην περίπτωση του τουριστικού προϊόντος ο καταναλωτής μετακινείται στον τόπο προσφοράς του τουριστικού προϊόντος.
- Επίσης στην περίπτωση των άλλων προϊόντων ο καταναλωτής έχει να επιλέξει μεταξύ ενός περιορισμένου σχετικά αριθμού. Αντίθετα το τουριστικό προϊόν προσφέρεται από ένα πολύ μεγαλύτερο αριθμό προμηθευτών έτσι οι καταναλωτές έχουν να επιλέξουν μεταξύ ενός πολύ μεγάλου αριθμού τόπων προορισμού.
- Στην περίπτωση του τουριστικού προϊόντος η αγορά γίνεται στον τόπο κατοικίας του τουρίστα ενώ η προσφορά στο τόπο εγκατάστασης του προμηθευτή.
- Οι καταναλωτές του τουριστικού προϊόντος είναι ξένοι. Οι κυβερνήσεις λοιπόν των χωρών υποδοχής είναι λιγότερο ευαίσθητες σε διάφορες πολιτικές οι οποίες έχουν αντιλαϊκό χαρακτήρα. Για παράδειγμα πιο εύκολα επιβάλλουν φόρους στο τουριστικό προϊόν αφού δεν φοβούνται το πολιτικό κόστος που συνεπάγεται αυτή η πολιτική, επειδή οι τουρίστες δεν ψηφίζουν όπως κάνουν οι ντόπιοι φορολογούμενοι. Το φαινόμενο αυτό εξηγεί γιατί οι κυβερνήσεις αποτυγχάνουν να συνειδητοποιήσουν το οικονομικό κόστος που συνεπάγεται αυτή η πολιτική αφού οδηγεί σε λιγότερους τουρίστες, απώλεια θέσεων εργασίας και κλείσιμο ντόπιων επιχειρήσεων. Με άλλα λόγια, οι ντόπιοι φορολογούμενοι ψηφίζουν με το ψηφοδέλτιο στην κάλπη ενώ οι ξένοι ψηφίζουν με «τα πόδια» πηγαίνοντας σε άλλον προορισμό που επιβαρύνει λιγότερο το τουριστικό προϊόν.
- Ο τουρίστας δεν γνωρίζει εκ των προτέρων την ποιότητα των υπηρεσιών που θα του προσφερθεί. Αυτή εξαρτάται από την ποιότητα όλου του φάσματος των υπηρεσιών που θα έχει. Αν σε ένα στάδιο του φάσματος του πακέτου των υπηρεσιών η ποιότητα είναι χαμηλή τότε μπορεί το γεγονός αυτό να επηρεάσει την γενική εκτίμηση του τουρίστα για ολόκληρο το πακέτο. Ο τουρίστας δημιουργεί προσδοκίες με βάση τις πληροφορίες που συλλέγει. Στο τέλος λοιπόν του ταξιδιού ο τουρίστας «κάνει το λογαριασμό» κατά πόσον ικανοποιήθηκαν ή όχι οι προσδοκίες του, και αξιολογεί τη σχέση τιμής-ποιότητας (value of money).

## 2.7 ΤΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΤΟΥ ΜΕΣΟΥ ΜΕΤΑΚΙΝΗΣΗΣ ΑΠΟ ΤΟΥΣ ΤΟΥΡΙΣΤΕΣ

Οι προσδιοριστικοί παράγοντες της ποιότητας της μεταφοράς – μετακίνησης και άρα οι παράγοντες που σε συνδυασμό με το επίπεδο ικανοποίησης των συγκεκριμένων κάθε φορά αναγκών θα επηρεάσουν τον μετακινούμενο στην επιλογή μέσου μεταφοράς είναι οι:

- Ασφάλεια (safety)
- Ταχύτητα (speed)
- Δομή δικτύου (network's structure)
- Πιστότητα (regularity)
- Ακρίβεια (punctuality)
- Άνεση (comfortability)
- Εξυπηρέτηση (service)
- Κόστος (cost)

Οι προαναφερθέντες παράγοντες δεν έχουν το ίδιο ειδικό βάρος στην επιλογή του μεταφορικού μέσου σε κάθε μετακίνηση ακόμα και του ίδιου ατόμου. Εξαρτώνται από το ποια κυρίαρχη κάθε φορά ανάγκη του καλείται να ικανοποιήσει το μεταφορικό μέσο.

Αναφορικά με τα χρησιμοποιούμενα μεταφορικά μέσα, ο χρόνος του ταξιδιού που μεσολαβεί από την αναχώρηση του επιβάτη από την αφετηρία (χώρα προέλευσής του) μέχρι την άφιξη στην χώρα προορισμού του εξαρτάται γενικά:

α) από την επιχειρησιακή ταχύτητα που μπορεί να αναπτύξει το κάθε συγκοινωνιακό μέσο με βάση τις τεχνικές του προδιαγραφές

β) από την τεχνική κατάσταση του συγκεκριμένου συγκοινωνιακού μέσου (επίπεδο τεχνικής συντήρησης) ώστε να αποφεύγονται οι καθυστερήσεις από βλάβες

γ) από την τεχνική κατάσταση και το οργανωτικό επίπεδο της συγκοινωνιακής υποδομής (του δικτύου), ώστε να δίνεται η δυνατότητα στο συγκοινωνιακό μέσο να αναπτύσσει την επιχειρησιακή του ταχύτητα και να αποφεύγονται οι καθυστερήσεις στους συγκοινωνιακούς κόμβους (σταθμούς αναχώρησης - άφιξης)

δ) από το επίπεδο της πολιτικής σταθερότητας των χωρών της συντομότερης διαδρομής, αφού στην περίπτωση της πολιτικής αστάθειας οι χώρες αυτές πρέπει να αποφεύγονται ακόμη και αν, τυπικά, η συγκοινωνιακή τους υποδομή είναι διαθέσιμη.



Σε περίπτωση εχθροπραξιών επιβάλλεται η αποφυγή τους. Κατά συνέπεια οι παράγοντες που διαδραματίζουν καθοριστικό ρόλο στην επιλογή μεταφορικού μέσου είναι ο χρόνος, το κόστος και η άνεση. (Λαϊνός I, 1999)

- **Ο χρόνος**

Ένας παράγοντας που επιδρά αρνητικά στην επιλογή από τον τουρίστα άλλων συγκοινωνιακών μέσων πλην του αεροσκάφους είναι ο περιορισμένος διαθέσιμος χρόνος του (η ετήσια χορηγούμενη μηνιαία άδεια από την εργασία). Ο ρόλος που διαδραματίζει ο χρόνος στην επιλογή του μεταφορικού μέσου των τουριστών εξαρτάται - πέρα από τον συνολικό διαθέσιμο χρόνο - και από τον σκοπό του ταξιδιού της συντριπτικής πλειοψηφίας των τουριστών, που είναι κατά κανόνα τουρισμός διαμονής, ή, σε πολύ λιγότερες περιπτώσεις, τουρισμός περιήγησης, κύρια όμως μέσα στη χώρα. Ο μέσος αριθμός των διανυκτερεύσεων στην χώρα προορισμού ανά τουρίστα εξαρτάται από τη χώρα προέλευσής του. Ο μέσος χρόνος που απαιτείται για τη μεταφορά ενός τουρίστα από τις χώρες της κεντρικής Ευρώπης προς τον προορισμό διαμονής του μέσα στη χώρα προορισμού και την επιστροφή του στην πατρίδα του με σιδηρόδρομο ή με λεωφορείο ή με συνδυασμό λεωφορείου και πλοίου κυμαίνεται με τις παρούσες τεχνολογικές και πολιτικές συνθήκες στις 120 ώρες (πέντε ημέρες). Από την άλλη μεριά, ο συνολικός χρόνος που απαιτείται αν χρησιμοποιεί το αεροσκάφος κυμαίνεται στις δέκα ώρες ήτοι στο 1/12 του χρόνου που απαιτείται με οποιοδήποτε άλλο συγκοινωνιακό μέσο. Λαμβάνοντας υπόψη τους προαναφερθέντες παράγοντες μπορούμε να συμπεράνουμε ότι ο τουρίστας χρησιμοποιεί το αεροσκάφος κυρίως επειδή δεν έχει διαθέσιμο χρόνο (πόσο μάλλον αν αφιέρωνε το 30% του χρόνου των διακοπών του στη μεταφορά του από άλλα συγκοινωνιακά μέσα). (Λαϊνός I, 1999)

- **Το κόστος**

Πέρα από τον χρόνο, άλλος αποτρεπτικός παράγοντας επιλογής μεταφορικού μέσου εκτός του αεροσκάφους είναι η διαφορά του κόστους της μετακίνησης. Το κόστος της μετακίνησης μέσω αεροσκάφους είναι ανά επιβάτη μικρότερο από το κόστος της αντίστοιχης μετακίνησης (κεντρική Ευρώπη - Ελλάδα) με οποιοδήποτε άλλο συγκοινωνιακό μέσο ή συνδυασμό τους, αν συνυπολογισθεί και το κόστος διατροφής των τουριστών τις πέντε αυτές ημέρες. (Λαϊνός I, 1999)

- **Η άνεση**

Στην αρνητική συνεισφορά του χρόνου μετακίνησης στην επιλογή συγκοινωνιακών μέσων πλην του αεροσκάφους πρέπει να συνυπολογισθεί και η ταλαιπωρία που θα υποστεί ο τουρίστας κατά τη διάρκεια του πενταήμερου ταξιδιού με

τα συγκοινωνιακά αυτά μέσα. Προβληματισμοί για την επιλογή του μεταφορικού μέσου αναφέρονται μόνο στην περίπτωση που η χώρα προέλευσης βρίσκεται στην Ευρώπη. Αν η χώρα προέλευσης είναι υπερπόντια (Αμερική, Άπω Ανατολή, Αυστραλία κ.λ.π.) η κυριαρχία του αεροσκάφους δεν αμφισβητείται.

Με κριτήριο την τακτικότητά τους, οι πτήσεις στην αεροπορική βιομηχανία κατατάσσονται σε δύο κατηγορίες. Στις τακτικές ή προγραμματισμένες (scheduled) και τις ναυλωμένες (charters). Η ύπαρξη των πτήσεων charter στηρίζεται στην έντονη διαφοροποίηση του κόστους λειτουργίας τους (κατά πολύ χαμηλότερο στις charter εταιρίες).

Η ευρύτατη χρήση του αεροσκάφους από τον τουρίστα σημαίνει ότι στην ποιότητα του τουριστικού προϊόντος συμπεριλαμβάνεται και η ποιότητα της εξυπηρέτησής τους στα αεροδρόμια. Στην ποιότητα της εξυπηρέτησης συμμετέχει τόσο η κατάσταση των αεροδρομίων - ευρύχωροι ή μη χώροι υποδοχής, δυνατότητες εύκολης ή μη προσπέλασης μέσα στο αεροδρόμιο και έξω από αυτό, καθαριότητα μέσα και έξω από το αεροδρόμιο κ.λπ.- καθώς και η παρεχόμενη επίγεια εξυπηρέτηση σε επιβάτες και αεροσκάφη. (Λαϊνός Ι, 1999)

## 2.8 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η συμβολή της τουριστικής οικονομίας το 2012 στο ΑΕΠ της Ελλάδας φτάνει το 16,4%, ενώ η συνολική απασχόληση στην τουριστική οικονομία (688.800 θέσεις εργασίας) αντιστοιχεί στο 18,3% των απασχολουμένων.

Συγκρινόμενος σε παγκόσμιο επίπεδο, ο ελληνικός τουρισμός καταγράφει ικανοποιητικές επιδόσεις. Σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (WTO), η Ελλάδα το 2012 ήταν 17η σε επίπεδο διεθνών αφίξεων και 23η σε επίπεδο εσόδων. Επίσης, σύμφωνα με το Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ (WEF) το 2013, η χώρα μας καταλαμβάνει την 32η θέση μεταξύ 140 χωρών στο Δείκτη Ταξιδιωτικής και Τουριστικής Ανταγωνιστικότητας, ενώ στο Γενικό Δείκτη Ανταγωνιστικότητας καταλαμβάνει μόλις την 96η.

Τα στοιχεία αυτά αποδεικνύουν ότι ο ελληνικός τουρισμός είναι ένας από τους ελάχιστους τομείς της εθνικής οικονομίας, ο οποίος είναι ανταγωνιστικός σε παγκόσμιο επίπεδο. (Πηγή:ΣΕΤΕ,<http://sete.gr/GR/TOYRISMOS/I%20Simasia%20tou%20Tourismoy%20stin%20Ellada/I%20simasia%20tou%20tourismoy%202012/>)

### 2.8.1 ΤΟ ΜΕΡΙΔΙΟ ΑΓΟΡΑΣ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ 2000-2012

**Πίνακας 1:** Το μερίδιο αγοράς του ελληνικού τουρισμού 2000-2012

Έτος Year	Αφίξεις Ελλάδα Greece Arrivals	Αφίξεις Ευρώπη Europe Arrivals	Αφίξεις Κόσμος World Arrivals	Μερίδιο Ελλάδας στην Ευρώπη Market Share of Greece in Europe	Μερίδιο Ελλάδας στον Κόσμο World Market Share of Greece
2000	12.378.282	385.100.000	674.000.000	3,2%	1,8%
2001	13.019.202	388.000.000	684.100.000	3,4%	1,9%
2002	12.556.494	397.000.000	702.600.000	3,2%	1,8%
2003	12.468.411	399.000.000	691.000.000	3,1%	1,8%
2004	11.735.556	424.400.000	764.000.000	2,8%	1,5%
2005	14.388.182	448.900.000	807.000.000	3,2%	1,8%
2006	15.226.241	461.600.000	842.000.000	3,3%	1,8%
2007	16.165.265	482.900.000	898.000.000	3,3%	1,8%
2008	15.938.806	484.400.000	916.000.000	3,3%	1,7%
2009	14.914.537	463.500.000	885.000.000	3,2%	1,7%
2010	15.007.493	485.600.000	949.000.000	3,1%	1,6%
2011	16.427.247	516.400.000	995.000.000	3,2%	1,7%
2012	15.517.622	534.200.000	1.035.000.000	2,9%	1,5%

(Πηγή:ΣΕΤΕ,[http://sete.gr/\\_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28Non-Residents%29/catID53/GR/130723\\_MeridioAgorasEuropi-Kosmos2000-2012\\_new%20layout.pdf](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28Non-Residents%29/catID53/GR/130723_MeridioAgorasEuropi-Kosmos2000-2012_new%20layout.pdf))

## 2.8.2 ΟΙ ΑΦΙΞΕΙΣ ΜΗ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΑΤΑ ΜΕΣΟ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΚΑΙ ΣΤΑΘΜΟ ΕΙΣΟΔΟΥ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ-ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2013

**Πίνακας 2:** Οι Αφίξεις μη κατοίκων από το εξωτερικό κατά μέσο μεταφοράς και σταθμό εισόδου Ιανουάριος-Σεπτέμβριος 2013

Σταθμοί εισόδου αφίξεων μη κατοίκων		Ιαν - Σεπτέμβριος 2013		Μεταβολή %	Αναλογία % επί του συνόλου	
		2012	2013	2013 / 2012	2012	2013
<b>I. ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΣ</b>		<b>9.657.029</b>	<b>10.724.239</b>	<b>11,1%</b>	<b>71,6%</b>	<b>69,0%</b>
1	Αθηνών	2.147.756	2.114.684	-1,5%	15,9%	13,6%
2	Ζακύνθου	370.729	424.309	14,5%	2,7%	2,7%
3	Ηρακλείου	1.855.787	2.157.364	16,3%	13,8%	13,9%
4	Θεσσαλονίκης	761.323	764.666	0,5%	5,6%	4,9%
5	Κέρκυρας	756.301	835.982	10,5%	5,6%	5,4%
6	Κω	721.964	816.772	13,1%	5,4%	5,3%
7	Ρόδου	1.437.968	1.587.663	10,4%	10,7%	10,2%
8	Σαντορίνης	178.922	217.284	21,4%	1,3%	1,4%
9	Χανίων	603.611	715.276	18,5%	4,5%	4,6%
10	Λοιπών σταθμών	822.667	1.089.830	32,5%	6,1%	7,0%
<b>II. ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΣ <sup>(1)</sup></b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>-</b>	<b>0,0%</b>	<b>0,0%</b>
1	Προμαχώνα (Ν. Σερρών)	0	0	-	0,0%	0,0%
2	Σιδηροδρομικοί σταθμοί εκτός δείγματος	0	0	-	0,0%	0,0%
<b>III. ΘΑΛΑΣΣΙΩΣ</b>		<b>666.267</b>	<b>685.438</b>	<b>2,9%</b>	<b>4,9%</b>	<b>4,4%</b>
1	Ηγουμενίστας	303.740	315.575	3,9%	2,3%	2,0%
2	Κέρκυρας <sup>(2)</sup>	28.953	21.069	-27,2%	0,2%	0,1%
3	Πατρών	153.832	167.549	8,9%	1,1%	1,1%
4	Λοιπών σταθμών <sup>(2)</sup>	179.741	181.246	0,8%	1,3%	1,2%
<b>IV. ΟΔΙΚΩΣ</b>		<b>3.159.693</b>	<b>4.124.230</b>	<b>30,5%</b>	<b>23,4%</b>	<b>26,5%</b>
1	Ευζώνων (Ν. Κιλκίς)	1.371.928	1.764.980	28,6%	10,2%	11,4%
2	Κακαβιάς (Ν. Ιωαννίνων)	216.284	224.873	4,0%	1,6%	1,4%
3	Κήπων (Ν. Έβρου)	280.118	439.743	57,0%	2,1%	2,8%
4	Προμαχώνα (Ν. Σερρών)	298.367	448.026	50,2%	2,2%	2,9%
5	Οδικοί σταθμοί εκτός δείγματος	992.996	1.246.608	25,5%	7,4%	8,0%
<b>Σύνολο σταθμών</b>		<b>13.482.989</b>	<b>15.533.907</b>	<b>15,2%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Πηγή: Έρευνα Συνόρων της Τράπεζας της Ελλάδας.

(Πηγή:ΣΕΤΕ,[http://sete.gr/\\_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28Non-Residents%29/catID50/GR/140123\\_Afikseis%20mi%20katoikon%20kata%20meso%20metaforas%20kai%20stathmo%20eisodou\\_Jan-Sep%202013-2012.pdf](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28Non-Residents%29/catID50/GR/140123_Afikseis%20mi%20katoikon%20kata%20meso%20metaforas%20kai%20stathmo%20eisodou_Jan-Sep%202013-2012.pdf))

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ ΤΡΙΤΟ: ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

### 3.1 Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ-ΣΥΝΤΟΜΗ ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

Σε μια προσπάθεια καταγραφής - κυρίως για λόγους ολοκληρωμένης προσέγγισης του θέματος των αερομεταφορών στην παρούσα διατριβή αλλά και συνέχειας των στοιχείων που αποτυπώνουν πληροφορίες και ιστορικά στοιχεία για τις πρώτες πτήσεις - εντοπίζουμε διαφορετικές ιστορικές καταγραφές που όμως συγκλίνουν ως προς τα ακόλουθα στοιχεία: οι πρώτες πτήσεις πραγματοποιήθηκαν στα χρόνια που προηγήθηκαν του Α΄ Παγκοσμίου Πολέμου, ενώ μετά το τέλος του εμφανίζεται ένα πιο συγκροτημένο (αν και εν τη γενέσει του ακόμη) σύστημα εμπορικών αερομεταφορών.

Στις 17 Δεκεμβρίου 1903, σ' ένα απόμερο ψαροχώρι των ΗΠΑ, δύο κατασκευαστές ποδηλάτων πέταξαν το πρώτο αεροπλάνο, αλλάζοντας τον κόσμο για πάντα. Η πρώτη πτήση των αδελφών Ράιτ διάρκεσε μόλις 12 δευτερόλεπτα και διάνυσε απόσταση 37 μέτρων, λιγότερο από το μήκος ενός σημερινού Airbus A320 ή ενός Boeing 747. Ήταν η πρώτη φορά που ο άνθρωπος πραγματοποίησε μια απολύτως ελεγχόμενη μηχανοκίνητη πτήση με ένα αεροπλάνο βαρύτερο από τον αέρα. (Πηγή: [http://el.wikipedia.org/wiki/Αδελφοί\\_Ράιτ](http://el.wikipedia.org/wiki/Αδελφοί_Ράιτ))

Η πρώτη διεθνής πτήση πραγματοποιήθηκε στο 1909 όταν ο Γάλλος πιλότος Louis Bleriot διέσχισε το Κανάλι της Μάγχης και ταξίδεψε από την Γαλλία στην Αγγλία, και την πρώτη παρεχόμενη εμπορική αεροπορική υπηρεσία αποτέλεσε μια πτήση μεταφοράς αλληλογραφίας από το Blackpool στο Southport της Μεγάλης Βρετανίας το 1910 (Jonsson C.,1981).

Στο παράρτημα “Airlines 101 - A Primer for Dummies” που εξέδωσε το περιοδικό *The Airline Monitor* τον Νοέμβριο του 1998 αναφέρεται, ότι η πρώτη καταγεγραμμένη πτήση με επιβάτη έναντι αμοιβής πραγματοποιήθηκε στην Γερμανία τον Μάρτιο του 1912, ενώ η πρώτη αντίστοιχη πτήση στις ΗΠΑ έλαβε χώρα ανάμεσα στο St. Petersburg και την Tampa της Florida, την Πρωτοχρονιά του 1914. Οι παροχές αυτών των μη κανονικών υπηρεσιών δεν επικύρωσαν το όνομα airline και έτσι η πρώτη προγραμματισμένη καθημερινή αεροπορική εξυπηρέτηση πελατών, και κατ' επέκταση η πρώτη αεροπορική εταιρία, ιδρύθηκε στην Γερμανία το 1919 (Airline Monitor, 1998).

Στις ΗΠΑ οι ανάγκες της οικονομίας σε περίοδο πολέμου και η διαθεσιμότητα καλύτερων αεροπλάνων οδήγησε την Υπηρεσία Ταχυδρομείου να ιδρύσει υπηρεσία

αερομεταφερόμενου ταχυδρομείου το 1918. Αυτή η υπηρεσία λειτουργούσε ως τμήμα της Υπηρεσίας Ταχυδρομείου έως το 1926 οπότε και η νομοθεσία μετέτρεψε την εν λόγω υπηρεσία σε άλλη, η οποία λειτουργούσε και εξυπηρετούνταν από ιδιωτικές εταιρίες βάσει συμβολαίου με το Ταχυδρομείο. Το πρώτο συμβόλαιο πτήσης εκπληρώθηκε από μια εταιρία αερομεταφοράς ιδιοκτησίας της Ford Motor Company. Πολλοί από τους αερομεταφορείς που λειτουργούν ακόμη και σήμερα θεμελίωσαν την έναρξή των λειτουργιών τους στα συμβόλαια αερομεταφοράς ταχυδρομείου, τα οποία δόθηκαν στα τέλη της δεκαετίας του 1920 αλλά και η εξάρτησή τους από αυτά τα κρατικά συμβόλαια αποτέλεσαν την εναρκτήρια βάση για κυβερνητικό έλεγχο στην εναέρια αεροπορική βιομηχανία (Airline Monitor, 1998).

Όμως μόνο μετά τον Α΄ Παγκόσμιο Πόλεμο άρχισε πραγματικά η διεθνής εμπορική αεροπορική μεταφορά. Οι διεθνείς αεροπορικές συνδέσεις καθιερώθηκαν πρώτα στις χώρες της Δυτικής Ευρώπης όπου, ως αποτέλεσμα της περιορισμένης γεωγραφικής της έκτασης, κάποιο αεροσκάφος έπρεπε να διασχίσει τα εθνικά σύνορα προκειμένου να αξιοποιηθεί οικονομικά.

**Εικόνα 1:** Η πρώτη αμερικανική πτήση για την μεταφορά ταχυδρομείου



Στις 3 Μαρτίου 1919 οι William Boeing (δεξιά) και ο πιλότος Eddie Hubbard πραγματοποίησαν την πρώτη αμερικανική πτήση για την μεταφορά ταχυδρομείου με Boeing Model C. πέταξαν από το Vancouver της British Columbia του Καναδά, προς το Seattle της Washington.

(Πηγή: Shannon Huggins, Airline e-Ticketing, 24 Νοεμβρίου 2004)

Όπως αναφέρει ο Jonsson (1981), στις ΗΠΑ, όπου η αρχική ζήτηση ήταν για σύνδεση εσωτερικών σημείων της χώρας, η διεθνής αεροπορική σύνδεση εγκαινιάστηκε σχεδόν δέκα χρόνια μετά τις αντίστοιχες διεθνείς αεροπορικές συνδέσεις στην Ευρώπη.

Τα χρόνια του Μεσοπολέμου αποτέλεσαν μια μεγάλη περίοδο πρωτοπορίας με αποκορύφωμα την έναρξη τακτικής υπερατλαντικής αεροπορικής εξυπηρέτησης το 1939. Έτσι με την έναρξη του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου είχαν εδραιωθεί οι κυριότερες αεροπορικές διαδρομές με ένα δίκτυο αερομεταφορέων να συνδέουν τις ηπείρους.

### 3.3.1 Η ΕΠΕΚΤΑΣΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΣΥΝΔΕΣΕΩΝ ΣΤΟΝ ΕΙΡΗΝΙΚΟ ΚΑΤΑ ΤΟ Β' ΠΑΓΚΟΣΜΙΟ ΠΟΛΕΜΟ

Οι αεροπορικές εταιρίες διεθνών πτήσεων στην περιοχή του Ειρηνικού όχι μόνο βρήκαν τρόπο να συνεχίσουν τις πτήσεις τους μετά το ξέσπασμα του Β' Παγκοσμίου Πολέμου αλλά επεκτάθηκαν και σε επίπεδο αριθμού διανυόμενων μιλίων. Η Pan American Airways η οποία είχε εγκαινιάσει νέα σύνδεση από το Seattle προς το Juneau το καλοκαίρι του 1939, τον επόμενο χρόνο εξυπηρετούσε τόσο την Κίνα όσο και τον Νότιο Ειρηνικό. Ήδη από το 1938 αεροσκάφη τύπου Clipper ακολουθούσαν ένα κανονικό δρομολόγιο από την Honolulu στην νήσο Midway, στην νήσο Wake, στο Guam, την Manila, το Hong Kong και το Macao. Στο Hong Kong συναντούσαν τα αεροσκάφη της China National Aviation Corporation, όπου σύμφωνα με αναφορές άνηκαν κατά 45% στην Pan American Airways, και στην συνέχεια συνέδεαν αεροπορικάς το Kweilin το Kweiyang και το Chungking.

Τα clippers της Νοτίου διαδρομής πετούσαν εβδομαδιαίως προς το Auckland, την Νέα Ζηλανδία μέσω της νήσου Canton και της Noumea - πρωτεύουσας της Γαλλικής Νέας Καληδονίας - ή οποία προσωρινά ήταν εξαρτημένη από την Αυστραλία.

Στην Νέα Ζηλανδία οι ταξιδιώτες συνέχιζαν προς το Brisbane και το Sydney με την Tasman Sea Airways. Από εκεί μπορούσαν να επιβιβασθούν στην Qantas Empire Airways - συνεργαζόμενη της British Overseas Airways - για να πετάξουν προς άλλα αεροδρόμια της Ασίας.

Μέχρι τον Ιούνιο του 1940 η Air-France πετούσε το κανονικό της δρομολόγιο από την Μασσαλία μέσω Εγγύς Ανατολής και Ινδίας προς Ragoon και από Bangkok προς Saigon και Hanoi. Τα δρομολόγια όμως διεκόπησαν παρόλο που επρόκειτο να έχουν ανταπόκριση με την -δυο φορές πραγματοποιούμενη εβδομαδιαίως - σύνδεση της Japan Air Transport Company από Τόκιο προς Fukuoka, Taihoku, Canton, Hanoi & Bangkok.

Οι Ολλανδικές Αερογραμμές δεν μεταφέρουν πλέον επιβάτες και ταχυδρομείο από την Ευρώπη, όμως η K.N.I.L.M. κάλυπτε 8.000 μίλια πετώντας οκτώ κανονικές διαδρομές και συνδέοντας πολλά αεροδρόμια της Ασίας. Η K.N.I.L.M. έχτισε νέα αεροδρόμια έξω από την Surabaya και την Batavia. Όμως δεν είχε απευθείας σύνδεση με την Κίνα.

Η Eurasia Navigation Company, η οποία σύμφωνα με αναφορές, άνηκε κατά 33% στην Deutsche Lufthansa αξιοποιήθηκε από την κινεζική κυβέρνηση με κινέζους πιλότους μέχρι το ξέσπασμα του πολέμου στην Ευρώπη (Sommerich, 1940).

### 3.2 Η ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το τέλος των δύο παγκοσμίων πολέμων δημιούργησε ευνοϊκές συνθήκες για την ανάπτυξη των αεροσυγκοινωνιών. Η πληθώρα έμψυχου και άψυχου υλικού επέτρεψε τη δημιουργία πολλών αεροπορικών εταιριών, μερικές από τις οποίες εξακολουθούν να προσφέρουν τις υπηρεσίες τους ακόμα και σήμερα. Η ολλανδική KLM ξεκινάει τη ζωή της από το 1919, το 1923 η αυστριακή AUSTRIAN και η βελγική SABENA εκτελούν την πρώτη τους πτήση, και το 1931 έρχεται η σειρά της SWISSAIR.

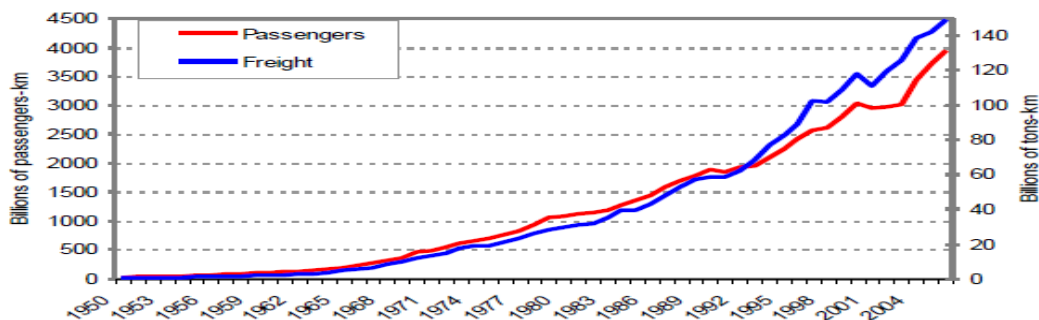
(Πηγή: Περιοδικό Πτήση & Διάστημα, τ. 119 -Δεκέμβριος 1994, <http://library.techlink.gr/ptisi/article.asp?mag=2&issue=146&article=3765>)

Από την εποχή που το πρώτο αεριωθούμενο επιβατηγό αεροσκάφος πέταξε το 1949, η χρήση της εμπορικής αεροπορίας έχει αυξηθεί περισσότερο από εβδομήντα φορές. Αυτή η αύξηση είναι πρώτη, σε σχέση με οποιαδήποτε άλλη σημαντική μορφή μεταφοράς και είναι ουσιαστική στην οικονομική πρόοδο (ATAG, 2005). Η περίοδος που ακολούθησε τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο ανέδειξε μια αλματώδη ανάπτυξη των διεθνών αερομεταφορών. Όπως αναφέρει ο Jonsson (1981) από το 1940 μέχρι τα τέλη της δεκαετίας του 1970 η μεταφορά επιβατών αυξήθηκε 40 φορές, ενώ πραγματοποιούνται 7 φορές περισσότερες πτήσεις με αεροσκάφη δέκα φορές μεγαλύτερα, αντιπροσωπεύοντας μαζί με τον τουρισμό το μεγαλύτερο εμπορικό τομέα μετά το εμπόριο του πετρελαίου.

Η ζήτηση για αεροπορική μεταφορά έχει αυξηθεί σταθερά στο πέρασμα των χρόνων. Οι αριθμοί των αερομεταφερόμενων επιβατών έχουν αυξηθεί κατά 45% κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας και είναι πλέον του διπλάσιου από τα μέσα της δεκαετίας του '80. Η κυκλοφορία φορτίου έχει αυξηθεί ταχύτερα, σε πάνω από 80% στην βάση των διενεργηθέντων τόνο-χιλιομέτρων κατά τη διάρκεια της τελευταίας δεκαετίας και είναι σχεδόν τριπλάσια από τα μέσα της δεκαετίας του '80. Το 2004 η βιομηχανία αεροπορικών μεταφορών μετέφερε 1.890 εκατομμύρια προγραμματισμένους επιβάτες και 38 εκατομμύρια τόνους φορτίου (Πηγή: ATAG, Air Transport Action Group, Σεπτ. 2005).



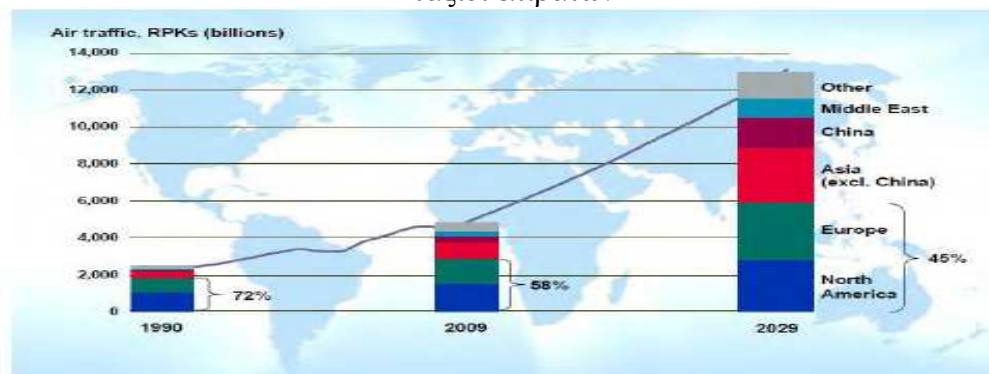
**Διάγραμμα 1:** Η ανάπτυξη της αερομεταφοράς ταξιδιωτών και φορτίων, 1950-2006



(Πηγή: Air Transport Association από Rodrigue J.P., 1998)

Τα ταξίδια επιβατών αεροπορικώς καλύπτουν λιγότερο από το 3% παγκοσμίως και σχεδόν το 10% στις χώρες του ΟΟΣΑ. Εντούτοις, η αερομεταφορά είναι ο ταχύτερα αναπτυσσόμενος τρόπος μεταφοράς για την κυκλοφορία και των επιβατών και των εμπορευμάτων. Η κίνηση των επιβατών έχει επεκταθεί σε ένα μέσο ποσοστό 9% ετησίως από το 1960, και τα αερομεταφερόμενα εμπορεύματα κατά 11%. Προβάλλεται ότι η παγκόσμια κάλυψη σε χιλιόμετρα επιβατών από το 1997 ως το 2020 θα αυξηθούν κατά 200%. Τα υψηλότερα ποσοστά αύξησης αναμένονται από τα ταξίδια μέσα στην Ασία, μεταξύ της Ευρώπης και της Ασίας, και στις διαδρομές του Ειρηνικού (ΟΟΣΑ, 2002α).

**Διάγραμμα 2:** Η ανάπτυξη και η παγκόσμια τάση στο αεροπορικό ταξίδι επιβατών



(Πηγή: BOEING, CURRENT MARKET OUTLOOK, 2010,

[http://www.boeing.com/commercial/cmo/pdf/2010\\_Farnborough\\_Presentation.pdf](http://www.boeing.com/commercial/cmo/pdf/2010_Farnborough_Presentation.pdf))

Σύμφωνα με τον ATAG (2005) η ταχεία ανάπτυξή της έχει οδηγηθεί από διάφορους παράγοντες συμπεριλαμβανομένων των εξής:

- *Αυξανόμενο ΑΕΠ* - διαθέσιμο εισόδημα, και βιοτικό επίπεδο που αυξάνει τη ζήτηση για ταξίδι και για λόγους επιχειρηματικούς και για λόγους ελεύθερου χρόνου.

- *Μειωμένο κόστος αεροπορικού ταξιδιού* - οι βελτιώσεις στην αποδοτικότητα των αερογραμμών και ο αυξανόμενος ανταγωνισμός έχουν μειώσει τους παγκόσμιους αεροπορικούς ναύλους κατά περίπου 40% σε πραγματικούς όρους από τα μέσα της δεκαετίας του '70.
- *Παγκοσμιοποίηση* - η μέση απόσταση που διανύεται τείνει να αυξηθεί καθώς οι άνθρωποι κάνουν διακοπές μεγάλων αποστάσεων και πραγματοποιούν επιχειρηματικές δραστηριότητες στις χώρες που έχουν τώρα ευνοϊκότερα πολιτικά και κοινωνικά περιβάλλοντα.
- *Απελευθέρωση αερομεταφορών* - αρχίζοντας από την εσωτερική αγορά των εναέριων μεταφορών των ΗΠΑ, προς το τέλος της δεκαετίας του '70, η οποία ακολουθείται στη δεκαετία του '80 από την Ευρωπαϊκή Ένωση (και ολοκληρώνεται αποτελεσματικά προς το τέλος της δεκαετίας του '90), με άλλες περιοχές που απορρυθμίζονται βαθμιαία.

Οι αερομεταφορές βίωσαν έναν υψηλό δείκτη ανάπτυξης από την δεκαετία του '70, με τα αερομεταφερόμενα φορτία να αναπτύσσονται ταχύτερα σε σχέση με τους επιβάτες, ιδιαίτερα στην δεκαετία του '90. Έχει επίσης χαρακτηριστεί από διάφορες διακυμάνσεις σχετιζόμενες με οικονομική ύφεση (1973-1975, 1980-1984, 1990-1991, η κρίση του 1997 στην Ασία) και η γεωπολιτική αστάθεια (ο πόλεμος του Κόλπου 1991, τα γεγονότα της 11ης Σεπτεμβρίου).

Διαχρονικά έχει αποδειχθεί ότι οι αερομεταφορές παγκοσμίως έχουν σημαντική συσχέτιση με την εξέλιξη του Εθνικού Ακαθάριστου Προϊόντος. Σε μελέτη του ICAO (Outlook for the Air Transport to the year 2025, Circular 313, September 2007), η παγκόσμια κίνηση σε επιβατο-χιλιόμετρα, με βάση τα στοιχεία των τελευταίων 31 ετών, συσχετίζεται με δείκτη  $R^2=0.995$  με το Α.Ε.Π. και το κόστος του αεροπορικού ναύλου. Πιο συγκεκριμένα αύξηση του Α.Ε.Π. κατά 1% οδηγεί σε αύξηση της κίνησης κατά 1.27% ενώ αύξηση των ναύλων κατά 1% προκαλεί μείωση της κίνησης κατά 0,34%. Η συσχέτιση του Α.Ε.Π. με την αεροπορική κίνηση είναι διαφορετική για κάθε ήπειρο και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από το πόσο «ώριμη» είναι η τοπική οικονομία. (Πηγή: Boeing Current Market Outlook, 2007) (Πηγή: Υπουργείο ΠΕΧΩΔΕ, ΜΠΕ Νέου Αερολιμένα Καστελίου, [www.nah.gr/files/45/2570/metaforiko\\_ergo.doc](http://www.nah.gr/files/45/2570/metaforiko_ergo.doc))

### 3.3. Η ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ-ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ

#### 3.3.1 Η ΠΡΩΤΗ ΕΠΙΒΑΤΙΚΗ ΠΤΗΣΗ, Η ΠΡΩΤΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

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 με 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. Τα ονόματα των πρώτων ιπτάμενων της ΕΕΕΣ ήταν τα εξής: Πιλότοι: Ιωάννης Θεολόγης, Ζήσης Λινός, Κωνσταντίνος Λουκίδης, Ευάγγελος Παπαδάκος, Ιωάννης Στάθης, Ιωάννης Τσούκας, Γεώργιος Φραγκίστας και Πάτροκλος Χάμπας. Μηχανικοί: Χαράλαμπος Μακρής, Διονύσιος Μεταξάς, Νικήτας Μπαζαίος, Αθανάσιος Ρίζος και Κωνσταντίνος Στάθης. Ασυρματιστές: Πέτρος Γαρυφαλάκης, Λουκιανός Γορτσίδης, Δημήτριος Λεώνης, Παναγιώτης Μιχόπουλος και Ευάγγελος Μακρής. Στην πορεία το δρομολόγιο Αθήνα-Θεσσαλονίκη επεκτάθηκε ως τη Δράμα και προστέθηκαν οι πτήσεις Αθήνα-Γιάννενα με ενδιάμεσο σταθμό στο Αγρίνιο και Αθήνα-Ηράκλειο. (Πηγή: <http://www.tovivlio.gr/index.php?article=118>)

**Εικόνα 2:**Ελληνική εταιρεία εναερίων συγκοινωνιών



**Εικόνα 3:** SX-ACA, «Αθήναι»



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

**Εικόνα 4: Τ.Α.Ε.**



### **3.3.2 Η ΠΡΩΤΗ ΙΔΙΩΤΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΟΥ ΠΕΤΑΞΕ ΣΤΙΣ 5 ΗΠΕΙΡΟΥΣ, ΤΟ ΠΡΩΤΟ ΠΕΤΡΕΛΑΙΟΦΟΡΟ**

Ο Αριστοτέλης Ωνάσης γεννήθηκε στη Σμύρνη το 1906 και πέθανε στο Παρίσι το 1975. Το όνομά του έγινε συνώνυμο του πλούτου και της χλιδής. Υπήρξε ο μεγαλύτερος εφοπλιστής, ιδιαίτερα στο χώρο των πετρελαιοφόρων, και είναι ο ιδρυτής της **Ολυμπιακής Αεροπορίας (OLYMPIC AIRWAYS) (1956)**.



Η Ολυμπιακή Αεροπορία ήταν η πρώτη ιδιωτική εταιρεία στον κόσμο που πέταξε στις πέντε ηπείρους. Μοναδική επίσης ήταν η εξυπηρέτηση των επιβατών της που απολάμβαναν το φαγητό τους εν πτήση ακόμη και με επίχρυσα μαχαιροπήρουνα και ποτήρια μπακαρά. (Πηγή: <http://www.tovivlio.gr/index.php?article=120>)

### 3.4 Η ΕΠΙΡΡΟΗ ΤΟΥ ΚΛΑΔΟΥ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΗΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ

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

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

Οι αερομεταφορές παρέχουν ζωτικά οικονομικά οφέλη:

- Οι αερομεταφορές παρέχουν το μοναδικό παγκόσμιο μεταφορικό δίκτυο, που είναι ουσιώδες για το παγκόσμιο εμπόριο και τον τουρισμό. Παίζουν ζωτικό ρολό στην δημιουργία οικονομικής ανάπτυξης, ειδικά στις αναπτυσσόμενες χώρες.
- Οι αερομεταφορές μεταφέρουν πάνω από 2 δισεκατομμύρια επιβάτες ετησίως και το 40% των διηπειρωτικών εξαγόμενων αγαθών (σε αξία).
- Το 40% των διεθνών τουριστών ταξιδεύουν σήμερα αεροπορικά.
- Η βιομηχανία των αερομεταφορών προσφέρει 5 εκατομμύρια άμεσες και 5,8 εκατομμύρια έμμεσες θέσεις εργασίας παγκοσμίως.
- Η παγκόσμια οικονομική συμβολή των αερομεταφορών (άμεση ή έμμεση) εκτιμάται σε 2960 δισεκατομμύρια δολάρια, που αντιστοιχούν στο 8% του παγκοσμίου Ακαθάριστου Εγχωρίου Προϊόντος (ΑΕΠ).
- Οι 900 αεροπορικές εταιρίες του πλανήτη έχουν συνολικό στόλο σχεδόν 22000 αεροσκαφών (ICAO, 2004). Εξυπηρετούν περίπου 1670 αεροδρόμια (ACI

2005) μέσω ενός μεταφορικού δικτύου αρκετών εκατομμυρίων χιλιομέτρων που διευθύνεται από 160 παρόδους υπηρεσιών αεροπορικής πλοήγησης (CANSO 2005)

- Το 25% των πωλήσεων όλων των εταιριών εξαρτώνται από τις αερομεταφορές. Το 70% των επιχειρήσεων αναφέρουν το ότι εξυπηρετούν μεγαλύτερη αγορά είναι βασικό όφελος της χρήσης των αεροπορικών υπηρεσιών.
- Οι αερομεταφορές έχουν ποσοστό πληρότητας 65-75% , που είναι υπερδιπλάσιο από αυτό των οδικών και σιδηροδρομικών μεταφορών.
- Οι αερομεταφορές καλύπτουν πλήρως το κόστος υποδομής. Σε αντίθεση με το οδικό και το σιδηροδρομικό δίκτυο , συμμετέχουν άμεσα στον εθνικό πλούτο, μέσω της φορολογίας. (ATAG, 2005).

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

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

#### A) Η μελέτη του OEF (OXFORD ECONOMIC FORECASTING)

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

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

#### B) Η μελέτη της SACTRA

Η μελέτη της SACTRA παρουσιάστηκε το 1996 με σκοπό να «αναλογιστεί τις συνέπειες των μεταφορικών επιχειρηματικών σχεδίων και πολιτικών πάνω στην οικονομία, συμπεριλαμβάνοντας νέες υποδομές, αλλαγές στις τιμές, μετρά για αύξηση της ζήτησης και μετρά για μείωση της κυκλοφοριακής συμφόρησης. Οι ρίζες αυτής της μελέτης ανάγονται στη διαμάχη σχετικά με τους δρόμους και την οικονομία και αλλά η σχετικότητα της είναι ευρύτερη από τους δρόμους μόνο: «Οι αναφορές μας πάνε μακρύτερα από τα σχέδια για νέες υπεραστικές οδικές αρτηρίες και έτσι η επιτροπή έχει σκοπό μια γενική προσέγγιση που αναφέρεται σε όλα τα μέσα της μεταφορικής επένδυσης ή της αναγκαίας πολιτικής και όλα τα μέσα».

Υπάρχει μια στατιστική συσχέτιση μεταξύ της αυξανόμενης μεταφορικής κίνησης και της οικονομικής ανάπτυξης αλλά αυτό δεν σημαίνει απαραίτητα ότι υπάρχει μια απλή σχέση όπου οι ανεπτυγμένες συγκοινωνιακές υποδομές οδηγούν αναγκαία σε περισσότερη δραστηριότητα. Τα αυξανόμενα επίπεδα ταξιδιού μπορούν να έχουν σαν συνέπεια την οικονομική ανάπτυξη παρότι να συμβεί το αντίθετο. (Whitelegg, 2000).

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

### 4.1 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΕ ΣΧΕΣΗ ΜΕ ΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Η πλειοψηφία των διεθνών μετακινήσεων επιβατών προς την Ελλάδα περιλαμβάνει κυρίως την εναέρια μεταφορά. Οι αεροπορικές μεταφορές αναπτύχθηκαν πολύ τον Β' Παγκόσμιο πόλεμο για στρατιωτικούς σκοπούς, αλλά στη συνέχεια αρκετά αεροσκάφη διατέθηκαν για αστική χρήση. Ο τομέας των αεροπορικών μεταφορών συνιστά ένα καίριο τομέα της παγκόσμιας οικονομίας και επηρεάζει άμεσα τόσο την βιομηχανία του τουρισμού αλλά και τον ευαίσθητο τομέα της προστασίας του περιβάλλοντος. Η αλληλεξάρτηση των αεροπορικών μεταφορών με τον τουρισμό και το περιβάλλον δημιουργεί την ανάγκη για βιώσιμη ανάπτυξη και υλοποίηση «πρασίνων» πολιτικών από τα κράτη.

Η τουριστική βιομηχανία αποτελεί τον ανταγωνιστικότερο κλάδο της οικονομίας σε πολλές χώρες, όπως και την Ελλάδα. Παράλληλα παρουσιάζει σημαντικές δυνατότητες ανάπτυξης και εδραίωσης συνθηκών βιώσιμης ανάπτυξης για την βελτίωση του βιοτικού επιπέδου τόσο με ποσοτικούς όσο και με ποιοτικούς στόχους. Σύμφωνα με τον Caspar «ο τουρισμός περιλαμβάνει όλες τις ενέργειες που κάνει ο άνθρωπος όταν ταξιδεύει, ή όταν μένει σε ένα μέρος που δεν είναι η κυρία κατοικία του, αλλά ούτε και το μέρος στο οποίο εργάζεται» (Caspar, 1996). Συνεπώς το τουριστικό προϊόν συνιστά προϊόν σύνθεσης πολλών κλάδων παράγωγης, οι οποίοι στο σύνολο τους ανήκουν στον τομέα των υπηρεσιών και χαρακτηρίζεται από την δυνατότητα να καταναλωθεί μόνο στον τόπο παράγωγής του.

Ειδικότερα, το κόστος των αεροπορικών μεταφορών έχει μέσο αντίκτυπο στο κόστος των τουριστικών προϊόντων, υπηρεσιών και την επιλογή του τουριστικού προορισμού. Η αλληλεξάρτηση που συνδέει τους δυο τομείς των εναερίων μεταφορών και του τουρισμού διαφαίνεται και από το γεγονός πως η διανομή των τουριστών στους προορισμούς εξαρτάται άμεσα από την παροχή διαθέσιμης πτήσης. Τα τελευταία χρόνια η εξέλιξη της τεχνολογίας έχει επιτρέψει στις εναέριες μεταφορές να γίνουν η ανταγωνιστικότερη μορφή αγοράς για τους τουρίστες μέσα από τη σταθερή μείωση του κόστους του ταξιδιού και την παράλληλη βελτίωση των αερογραμμών, τόσο στους τύπους κατασκευής των αεροσκαφών και στη μείωση της διάρκειας του ταξιδιού, όσο και στην μείωση των ρύπων οξειδίων του αζώτου (Ο<sub>x</sub>), υδρογονανθράκων (HCs) και



μονοξειδίου του άνθρακα (CO) στο χώρο του αεροδρόμιου και στις διαδικασίες μείωσης του θορύβου.

Οι ενέργειες των αεροπορικών μεταφορών για μείωση της ατμοσφαιρικής ρύπανσης αντανακλά την ανάγκη για μια αειφορική διαχείριση των εδαφικών και υδατικών πόρων μέσα από έναν ολοκληρωμένο αναπτυξιακό σχεδιασμό. Η δυναμικότητα του τομέα των αερομεταφορών προσφέρει την δυνατότητα αντιμετώπισης της υποβάθμισης του περιβάλλοντος και της βιοποικιλότητας σε εθνικό, ευρωπαϊκό και διεθνές επίπεδο. Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ), Ελευθέριος Βενιζέλος, υλοποιεί την προσπάθεια για αειφορικές αερομεταφορές μέσα από δράσεις για το περιβάλλον όπως προγράμματα ανακύκλωσης, παρακολούθησης της κατανάλωσης νερού, έλεγχου και μείωσης των εκπομπών από τα καύσιμα των αεροσκαφών και μετρά μείωσης της επίδρασης στην κλιματική αλλαγή, εφαρμόζοντας μετρά που μειώνουν τις εκπομπές που προέρχονται από τις λειτουργίες και τις εγκαταστάσεις του ΔΑΑ σύμφωνα με τις αρχές της ενεργειακής αποδοτικότητας, την εκτεταμένη χρήση φυσικού αερίου, τη λειτουργία εκτεταμένου δικτύου μέσων μαζικής μεταφοράς, τη συμμετοχή στα Ευρωπαϊκά Προγράμματα Green Light και Green Building το 2003 και το 2006 αντίστοιχα, και αλλά μετρά.

Σε παγκόσμιο επίπεδο, οι αερομεταφορές ανεξάρτητα από την ανοδική τους πορεία, αντιμετωπίζουν σημαντικά προβλήματα όπως οι αυξομειώσεις στις τιμές των καυσίμων (πετρέλαιο), οι ανταγωνιστικές αγορές, οι γεωπολιτικοί κίνδυνοι όπως η κρίση της 11<sup>ης</sup> Σεπτεμβρίου 2001 και ο κορεσμός αρκετών ευρωπαϊκών αεροδρομίων για εξυπηρέτηση της αυξανόμενης ζήτησης χρόνου προσγειώσεως-απογειώσεως (slots), καθώς και των επιβατών στα αεροδρόμια. Ωστόσο, παρά τα προβλήματα που αναφέρθηκαν παρατηρείται τάση υψηλών ρυθμών αυξήσεως της επιβατικής κίνησης στα ευρωπαϊκά αεροδρόμια (Eurocontrol, 2010). Η τάση αυτή γίνεται εμφανής όχι μόνο σε περιόδους δυναμικής ανάπτυξης των οικονομιών αλλά και σε περιόδους σταθερής ανάπτυξης όπου ο ρυθμός αυξήσεως των αερομεταφορών υπερβαίνει συστηματικά αυτών των λοιπών συγκοινωνιακών μέσων.

## 4.2 ΤΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ

Οι αεροπορικές εταιρίες πωλούν ένα από τα λίγα προϊόντα που καταναλώνονται ενώ παράγονται, μπροστά στα μάτια των πελατών. Ένα κάθισμα αερογραμμών είναι όπως τα φρέσκα τρόφιμα π.χ. ένα γκρέιπφρουτ, δεδομένου ότι χαλάει μετά από πολύ χρόνο στο ράφι. Κάθε κενό κάθισμα σε κάθε πτήση είναι ένα χαλασμένο γκρέιπφρουτ και χωρίς αξία. Και τα δύο απαιτούν χρόνο, αξία και χρήματα για να δημιουργηθούν και τα δύο έχουν ένα τέλος χωρίς νόημα. Και σε έναν υπερβολικά μεγάλο αριθμό πτήσεων, η πώληση ενός τελευταίου καθίσματος, σύμφωνα με τον πρώτο κανόνα των οικονομικών αερογραμμών, θα μπορούσε εύκολα να αποφασίσει εάν το αεροπλάνο πέταξε ολόκληρη απόσταση κερδίζοντας ή όχι».

Το άυλο προϊόν που πουλά μια αεροπορική εταιρία συνιστάται κυρίως από τον τρόπο παρουσίας της και την εμπειρία του επιβάτη. Και η παρουσίαση όπως και η εμπειρία διαφέρουν από εταιρία σε εταιρία και από επιβάτη σε επιβάτη. Κάθε διαπραγματεύση μεταξύ των πελατών και των υπαλλήλων της αεροπορικής εταιρίας επηρεάζει την αντίληψη του επιβάτη για την εταιρία και τη θέση που έχει η εταιρία για τον επιβάτη (Syrakaya, Mclelland, Uysal, 1996).

Το προϊόν μιας αεροπορικής εταιρίας είναι και αυτό ένα τουριστικό προϊόν δηλαδή αποτελείται από ένα σύνολο αγαθών και υπηρεσιών που καταναλώνονται ή χρησιμοποιούνται σε ποικίλους βαθμούς από τούς επιβάτες καταναλωτές του. Είναι ένα σύνθετο προϊόν που αποτελείται από φυσικά στοιχεία, υλικά αγαθά, άυλα αγαθά και υπηρεσίες. Από την πλευρά του καταναλωτή-επιβάτη αποτελείται από:

- Θέλητρα (στοιχεία που επιδρούν στην απόφαση του τουρίστα να προτιμήσει κάποια αεροπορική εταιρία, όπως π.χ. η πόλη βάση της εταιρίας σαν τοποθεσία και ελκυστικότητα της, η τιμή της, ύπαρξη ή όχι γεύματος εν πτήσει, το logo που χρησιμοποιεί, η αναγνωρισιμότητά της...)
- Αεροσκάφη που χρησιμοποιούνται από την αεροπορική εταιρία, ο εξοπλισμός τους και η τεχνολογική υποστήριξη κατά τη διάρκεια της πτήσεως, καθώς και οι εγκαταστάσεις.
- Τα VIP lounge, οι αίθουσες αναμονής, επιπλέον παροχές όπως ενοικίαση αυτοκινήτου από θυγατρικές εταιρίες, παροχή δωματίου σε ξενοδοχεία της πόλης βάσης.

- Κανάλια διανομής των προϊόντων της αεροπορικής εταιρίας δηλαδή μέσα και δυνατότητες κράτησης και αγοράς εισιτηρίου ευκολία πρόσβασής τους και ποιότητα των υπηρεσιών.

Πέρα από τα στοιχεία που αποτελούν το αεροπορικό προϊόν, θα πρέπει να γνωρίζουμε και σε ποιο σημείο του κύκλου ζωής του βρίσκεται ώστε ανάλογα να γίνει και η οργάνωση των πωλήσεων. Αναλυτικότερα ο κύκλος ζωής του τουριστικού προϊόντος, όπως και οποιουδήποτε άλλου προϊόντος, αποτελείται από πέντε στάδια:

- *Εισαγωγής*. Χαρακτηριστικά : 1) υψηλά κονδύλια για την προώθησή του, 2) υψηλό κόστος παραγωγής, 3) χαμηλό επίπεδο πωλήσεων
- *Ανάπτυξης*. Χαρακτηριστικά : 1) αύξηση των πωλήσεων λόγω της αποδοχής του από τους καταναλωτές-επιβάτες, 2) αύξηση των κερδών με γρήγορους ρυθμούς, 3) μείωση του ανά μονάδα κόστους παραγωγής και διάθεσης, 4) εισαγωγή ανταγωνιστών στην αγορά. «Όταν η επιχείρηση βρίσκεται στη φάση ανάπτυξης καλείται να κάνει ένα συμψηφισμό ανάμεσα στο υψηλό μερίδιο αγοράς και τα υψηλά τρέχοντα κέρδη. Δαπανώντας χρήματα για τη βελτίωση του προϊόντος, την προώθηση και τη διανομή του, μπορεί να εξασφαλίσει μία κυρίαρχη θέση στη αγορά» (Kotler, 2000)
- *Ωρίμανσης*. Χαρακτηριστικά : 1) αύξηση των πωλήσεων με χαμηλότερους ρυθμούς, 2) αύξηση του ανταγωνισμού, κυρίως σε ότι αφορά στην τιμή (για να πάρουν μερίδιο αγοράς).
- *Κορεσμού*. Χαρακτηριστικά : 1) Ο όγκος των πωλήσεων φτάνει στο ανώτατο όριό του, 2) η διείσδυση στην αγορά έχει φτάσει στο μεγαλύτερο δυνατό βαθμό, 3) μείωση της τιμής με χρήση τεχνολογίας. Συγκεκριμένα στους τομείς παροχής υπηρεσιών έχουμε εξειδίκευση του ανθρώπινου δυναμικού, αύξηση της παραγωγικότητάς τους και της ποιότητας της προσφερόμενης υπηρεσίας, αυτοεξυπηρέτηση επιβατών όπου υπάρχει η δυνατότητα.
- *Παρακμής*. Χαρακτηριστικά : 1) η πτώση της ζήτησης, 2) τα μειωμένα έξοδα διαφήμισης, 3) ο μειούμενος αριθμός ανταγωνιστών. Γνωρίζοντας σε ποια θέση βρίσκεται το προϊόν, μπορούμε να αναπτύξουμε τα στοιχεία εκείνα που θα δώσουν στον επιβάτη καταναλωτή το κίνητρο για να το επιλέξει.

### 4.3 ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ Ο ΕΛΛΗΝΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ

Έχει παρατηρηθεί ραγδαία αύξηση των αερομεταφορών στην Ελλάδα από την δεκαετία του 1960 έως και σήμερα. Είναι χαρακτηριστικό το γεγονός ότι ο αριθμός των τουριστών που επισκέπτονται την χώρα μας χρησιμοποιώντας ως μέσο μετακίνησης το αεροπλάνο υπερβαίνει τα 10 εκατομμύρια ετησίως, σύμφωνα με το ΣΕΤΕ. (Πίνακας1&2). Παρά τον προστατευτισμό που είχε αναπτυχθεί από την ίδρυση της Ολυμπιακής Αεροπορίας επί Ωνάση πραγματοποιήθηκαν αργότερα σημαντικά βήματα αναφορικά με την απελευθέρωση των αερομεταφορών και την αναβάθμιση των υποδομών των ελληνικών αερολιμένων. Ωστόσο, υπάρχουν πάρα πολλά που μπορούν να γίνουν ώστε η ελληνική αεροπορική αγορά να αναπτυχθεί ακόμη περισσότερο τόσο σε επίπεδο προσφοράς υπηρεσιών όσο και σε επίπεδο αεροπορικού έργου.

### 4.3.1 ΟΙ ΑΦΙΞΕΙΣ ΜΗ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΑΠΟ ΤΟ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟ ΚΑΤΑ ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ: ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΣ-ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΣ 2013

Πίνακας 3: Οι Αφίξεις μη κατοίκων από το εξωτερικό κατά χώρα προέλευσης:  
Ιανουάριος-Σεπτέμβριος 2013

Χώρα προέλευσης μη κατοίκων	Ιαν- Σεπτέμβριος		Μεταβολή % 2013/2012	Αναλογία % επί του συνόλου	
	2012	2013		2012	2013
<b>ΕΥΡΩΠΗ</b>	<b>12.138.597</b>	<b>13.783.529</b>	<b>13,6</b>	<b>90,0%</b>	<b>88,7%</b>
<b>Χώρες ΕΕ</b>	<b>8.544.521</b>	<b>9.170.706</b>	<b>6,6</b>	<b>63,4%</b>	<b>58,7%</b>
Αυστρία	218.600	219.466	0,4	1,6%	1,4%
Βέλγιο	296.145	314.523	6,2	2,2%	2,0%
Βουλγαρία	446.949	518.139	15,9	3,3%	3,3%
Γαλλία	887.152	1.037.041	16,9	6,6%	6,7%
Γερμανία	1.769.209	1.890.420	6,9	13,1%	12,2%
Δανία	185.944	181.485	-2,4	1,4%	1,2%
Εσθονία	4.272	6.653	55,7	0,0%	0,0%
Ηνωμένο Βασίλειο	1.700.687	1.578.128	-7,2	12,6%	10,2%
Ιρλανδία	27.966	39.038	39,6	0,2%	0,3%
Ισπανία	142.325	80.755	-43,3	1,1%	0,5%
Ιταλία	780.007	889.083	14,0	5,8%	5,7%
Κροατία <sup>α</sup>	-	3.686	-	-	0,0%
Κύπρος	340.541	315.778	-7,3	2,5%	2,0%
Λετονία	6.547	17.980	174,6	0,0%	0,1%
Λιθουανία	19.053	25.853	35,7	0,1%	0,2%
Λουξεμβούργο	14.441	18.117	25,5	0,1%	0,1%
Μάλτα	2.206	1.064	-51,8	0,0%	0,0%
Ολλανδία	410.543	520.113	26,7	3,0%	3,3%
Ουγγαρία	66.846	75.281	12,6	0,5%	0,5%
Πολωνία	241.885	361.677	49,5	1,8%	2,3%
Πορτογαλία	17.680	12.142	-31,3	0,1%	0,1%
Ρουμανία	197.637	233.489	18,1	1,5%	1,5%
Σλοβακία	43.260	45.231	4,6	0,3%	0,3%
Σλοβενία	33.580	18.335	-45,4	0,2%	0,1%
Σουηδία	287.031	331.815	15,6	2,1%	2,1%
Τσεχία	273.832	263.026	-3,9	2,0%	1,7%
Φινλανδία	130.182	112.388	-13,7	1,0%	0,7%
Αλβανία	360.531	384.936	6,8	2,7%	2,5%
Ελβετία	261.275	294.546	12,7	1,9%	1,9%
Νορβηγία	266.856	236.115	-11,5	2,0%	1,5%
Ισλανδία	1.291	1.120	-13,2	0,0%	0,0%
Ρωσία	811.820	1.212.649	49,4	6,0%	7,8%
Σερβία	601.113	745.472	24,0	4,5%	4,8%
Λοιπές χώρες Ευρώπης	1.291.190	1.797.985	39,3	9,6%	11,6%
<b>ΑΣΙΑ</b>	<b>741.971</b>	<b>982.054</b>	<b>32,4</b>	<b>5,5%</b>	<b>6,3%</b>
Ιαπωνία	7.694	9.370	21,8	0,1%	0,1%
Ιράν	11.924	2.362	-80,2	0,1%	0,0%
Ισραήλ	171.000	187.606	9,7	1,3%	1,2%
Κίνα	9.705	17.953	85,0	0,1%	0,1%
Λίβανος - Συρία	8.478	26.334	210,6	0,1%	0,2%
Ν. Κορέα	4.860	5.175	6,5	0,0%	0,0%
Τουρκία	466.166	675.802	45,0	3,5%	4,4%
Λοιπά κράτη Μ. Ανατολής	15.359	22.436	46,1	0,1%	0,1%
Λοιπές χώρες Ασίας	46.785	35.016	-25,2	0,3%	0,2%
<b>ΑΦΡΙΚΗ</b>	<b>33.753</b>	<b>26.604</b>	<b>-21,2</b>	<b>0,3%</b>	<b>0,2%</b>
Αίγυπτος - Σουδάν	4.274	3.916	-8,4	0,0%	0,0%
Νοτιοαφρικανική Ένωση	18.274	14.518	-20,6	0,1%	0,1%
Λοιπές χώρες Αφρικής	11.206	8.170	-27,1	0,1%	0,1%

<b>ΑΦΡΙΚΗ</b>	<b>33.753</b>	<b>26.604</b>	<b>-21,2</b>	<b>0,3%</b>	<b>0,2%</b>
Αίγυπτος - Σουδάν	4.274	3.916	-8,4	0,0%	0,0%
Νοτιοαφρικανική Ένωση	18.274	14.518	-20,6	0,1%	0,1%
Λοιπές χώρες Αφρικής	11.206	8.170	-27,1	0,1%	0,1%
<b>ΑΜΕΡΙΚΗ</b>	<b>454.509</b>	<b>624.335</b>	<b>37,4</b>	<b>3,4%</b>	<b>4,0%</b>
Αργεντινή	17.806	21.926	23,1	0,1%	0,1%
Βραζιλία	24.438	23.265	-4,8	0,2%	0,1%
Μεξικό	7.278	15.585	114,1	0,1%	0,1%
Η.Π.Α.	297.975	376.148	26,2	2,2%	2,4%
Καναδάς	86.878	163.451	88,1	0,6%	1,1%
Λοιπές χώρες Αμερικής	20.133	23.960	19,0	0,1%	0,2%
<b>ΩΚΕΑΝΙΑ</b>	<b>114.159</b>	<b>117.386</b>	<b>2,8</b>	<b>0,8%</b>	<b>0,8%</b>
Αυστραλία	100.627	105.167	4,5	0,7%	0,7%
Λοιπές χώρες Ωκεανίας	13.532	12.219	-9,7	0,1%	0,1%
<b>Σύνολο αφίξεων μη κατοίκων</b>	<b>13.482.989</b>	<b>15.533.907</b>	<b>15,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>
<b>Γενικό σύνολο</b>	<b>13.482.989</b>	<b>15.533.907</b>	<b>15,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

Πηγή: Έρευνα Συνόρων της Τράπεζας της Ελλάδας.

Σημείωση: Τυχόν διαφορές μεταξύ του αθροίσματος των επιμέρους ποσών και των ποσών που αναγράφονται ως σύνολα οφείλονται σε στρογγυλοποίηση.

<sup>(1)</sup> Μετά την ένταξη της Κροατίας στην Ε.Ε. την 1η Ιουλίου 2013 τα σχετικά στοιχεία για τη χώρα αυτή εμφανίζονται πλέον στις χώρες της Ε.Ε. Τα αντίστοιχα στοιχεία για το πρώτο εξάμηνο 2013, καθώς και για τα προηγούμενα έτη περιλαμβάνονται στις "Λοιπές χώρες Ευρώπης".

(Πηγή: ΣΕΤΕ, [http://sete.gr/\\_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28Non-Residents%29/catID51/GR/140123\\_Afikseis%20mi%20katoikon%20kata%20xora%20proelefsis\\_Jan-Sep%202013-2012.pdf#page=1&zoom=auto,0,849](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28Non-Residents%29/catID51/GR/140123_Afikseis%20mi%20katoikon%20kata%20xora%20proelefsis_Jan-Sep%202013-2012.pdf#page=1&zoom=auto,0,849))

#### 4.3.2 ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΣΤΑ ΚΥΡΙΟΤΕΡΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ, ΙΑΝ-ΔΕΚ 2013

Πίνακας 4: Οι Διεθνείς Τουριστικές Αφίξεις στα κυριότερα αεροδρόμια ,Ιανουάριος- Δεκέμβριος 2013

2013		Αθήνα Athens	Θεσσαλονίκη (I) Thessaloniki (I)	Ρόδος Rhodes	Κως Kos	Κέρκυρα Corfu	Ηράκλειο Heraklion
Ιανουάριος	January	111.861	52.604	474	0	11	846
Φεβρουάριος	February	90.196	48.573	165	3	6	225
Μάρτιος	March	122.577	70.231	3.806	1.764	1.989	8.399
Απρίλιος	April	174.527	85.516	47.832	19.487	25.614	75.806
Μάιος	May	254.554	134.816	213.553	112.974	109.194	304.946
Ιούνιος	June	314.171	176.518	321.688	168.779	169.202	421.873
Ιούλιος	July	372.980	202.535	375.682	205.420	221.082	519.690
Αύγουστος	August	379.060	192.000	384.398	203.633	213.219	527.937
Σεπτέμβριος	September	307.244	155.915	312.368	156.405	152.124	438.947
Οκτώβριος	October	229.491	98.990	120.614	57.561	49.015	173.494
Νοέμβριος	November	144.394	61.323	906	79	2.447	1.999
Δεκέμβριος*	December*	118.400	72.997	819	0	6	1.765
<b>Σύνολο</b>	<b>Total</b>	<b>2.619.455</b>	<b>1.352.018</b>	<b>1.782.305</b>	<b>926.105</b>	<b>943.909</b>	<b>2.475.927</b>

2013		Χανιά Chania	Ζάκυνθος Zakynthos	Κεφαλονιά Kefalonia	Σάμος Samos	Μύκονος Mykonos	Σαντορίνη Santorini
Ιανουάριος	January	984	0	0	0	0	0
Φεβρουάριος	February	935	0	0	0	0	2
Μάρτιος	March	4.422	156	312	0	0	0
Απρίλιος	April	38.131	3.538	4.413	873	1.133	1.517
Μάιος	May	113.803	55.057	24.612	12.089	14.016	25.093
Ιούνιος	June	148.223	94.412	38.484	19.772	26.609	43.406
Ιούλιος	July	171.345	118.680	45.306	25.810	51.505	61.296
Αύγουστος	August	161.964	122.422	45.219	24.418	56.183	65.319
Σεπτέμβριος	September	137.639	82.618	34.687	18.418	25.746	39.767
Οκτώβριος	October	71.153	11.231	4.930	2.183	2.338	8.011
Νοέμβριος	November	6.276	51	68	0	0	22
Δεκέμβριος*	December*	4.705	0	0	0	0	0
<b>Σύνολο</b>	<b>Total</b>	<b>859.580</b>	<b>488.165</b>	<b>198.031</b>	<b>103.563</b>	<b>177.530</b>	<b>244.433</b>

2013		Ακτιο Aktio	Σκιόθος Skiathos	Κοβόλα Kavala	Αραξός Araxos	Καλαμάτα Kalymata
Ιανουάριος	January	0	0	0	0	0
Φεβρουάριος	February	0	0	0	0	2
Μάρτιος	March	0	7	592	80	880
Απρίλιος	April	841	22	1.188	2.611	1.934
Μάιος	May	17.955	13.193	8.268	5.444	5.351
Ιούνιος	June	32.497	24.492	13.921	14.087	10.859
Ιούλιος	July	34.765	29.818	17.245	15.129	11.986
Αύγουστος	August	33.182	33.493	16.435	17.026	11.616
Σεπτέμβριος	September	29.089	17.749	11.760	11.673	10.549
Οκτώβριος	October	6.160	295	2.894	3.956	4.008
Νοέμβριος	November	0	0	178	0	782
Δεκέμβριος*	December*	5	0	176	0	0
<b>Σύνολο</b>	<b>Total</b>	<b>154.494</b>	<b>119.069</b>	<b>72.657</b>	<b>70.006</b>	<b>57.967</b>

(Πηγή:ΣΕΤΕ,[http://sete.gr/\\_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20-%28Non-Residents%29/catID47/GR/140109\\_DECEMBER\\_2013\\_12%20bilingual%20version%29\\_new.pdf](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20-%28Non-Residents%29/catID47/GR/140109_DECEMBER_2013_12%20bilingual%20version%29_new.pdf))

#### 4.3.3 ΤΑ ΜΕΡΙΔΙΑ ΑΓΟΡΑΣ ΤΩΝ 5 ΚΥΡΙΟΤΕΡΩΝ ΑΓΟΡΩΝ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΣΤΟ ΣΥΝΟΛΟ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΑΦΙΞΕΩΝ, 2011-2012

**Πίνακας 5:** Τα Μερίδια Αγοράς των 5 κυριότερων αγορών προέλευσης στο σύνολο των διεθνών τουριστικών αφίξεων, 2011-2012

Χώρα Country		Αφίξεις ανά Χώρα Προέλευσης			Μερίδιο		
		Arrivals by Country of Origin			Share		
		2012	2011	2000	2012	2011	2000
Γερμανία	Germany	2.108.787	2.240.481	2.395.185	13,6%	13,6%	19,4%
Ηνωμένο Βασίλειο	United Kingdom	1.920.794	1.758.093	2.772.256	12,4%	10,7%	22,4%
ΠΓΔΜ	FYROM	1.300.000	1.356.000	234.464	8,4%	8,3%	1,9%
Γαλλία	France	977.376	1.149.388	602.253	6,3%	7,0%	4,9%
Ρωσία	Russia	874.787	738.927	102.071	5,6%	4,5%	0,8%
<b>Σύνολο 5 Αγορών</b>	<b>Total of 5 Markets</b>	<b>7.181.744</b>	<b>7.242.889</b>	<b>6.106.229</b>	<b>46,3%</b>	<b>44,1%</b>	<b>49,4%</b>

(Πηγή:ΣΕΤΕ,[http://sete.gr/\\_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28Non-Residents%29/catID55/GR/130424\\_MERIDIA%20AGORAS%202011-2012\\_new%20layout.pdf](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28Non-Residents%29/catID55/GR/130424_MERIDIA%20AGORAS%202011-2012_new%20layout.pdf))

#### 4.3.4 ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ 2000-2012

**Πίνακας 6:** Οι Διεθνείς τουριστικές αφίξεις 2000-2012

Διεθνείς τουριστικές αφίξεις 2000-2012 (με και χωρίς οικονομικούς μετανάστες**)					
International tourist arrivals 2000-2012 (with and without economic immigrants**)					
Έτος	Αφίξεις χωρίς οικονομικούς μετανάστες**	Μεταβολή	Αφίξεις με οικονομικούς μετανάστες	Μεταβολή	Κρουαζιέρες
Year	Arrivals without economic immigrants**	% Change	Arrivals with economic immigrants	% Change	Cruises
2000	12.378.282		13.095.545		471.908
2001	13.019.202	5,18%	14.057.331	7,34%	621.357
2002	12.556.494	-3,55%	14.179.999	0,87%	738.178
2003	12.468.411	-0,70%	13.969.393	-1,49%	815.167
2004	11.735.556	-5,88%	13.312.629	-4,70%	954.791
Έτος	Αφίξεις***	Μεταβολή			
Year	Arrivals***	% Change			
2005	14.388.182				
2006	15.226.241	5,82%			
2007	16.165.265	6,17%			
2008	15.938.806	-1,40%			
2009	14.914.537	-6,43%			
2010	15.007.493	0,62%			
2011	16.427.247	9,46%			
2012****	16.946.543				

\* Ο όρος "οικονομικοί μετανάστες" αναφέρεται σε Αλβανούς και Βούλγαρους οικονομικούς μετανάστες.

\*\* Για τα έτη 2000 και 2001 έχουν αφαιρεθεί μόνο οι Αλβανοί οικονομικοί μετανάστες.

\*\*\* Για τα έτη 2005-2012 τα στοιχεία προέρχονται από την Έρευνα Συνόρων της Τράπεζας της Ελλάδος.

(Πηγή:[http://sete.gr/\\_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28NonResidents%29/catID48/GR/131104\\_Afikseis%20Mi%20Katoikon-Ellada%202000-2012\\_new%20layout.pdf](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28NonResidents%29/catID48/GR/131104_Afikseis%20Mi%20Katoikon-Ellada%202000-2012_new%20layout.pdf))



#### 4.3.5 Η ΚΑΤΑΤΑΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΒΑΣΕΙ ΤΩΝ ΔΙΕΘΝΩΝ ΑΦΙΞΕΩΝ, 2000 -2012

Πίνακας 7: Η Κατάταξη του ελληνικού τουρισμού βάσει των διεθνών αφίξεων, 2000-2012

Έτος Year	Διεθνείς αφίξεις* (εκατ.) International arrivals* (ml)	Σερά κατάταξης - Κόσμος World Ranking	Σερά κατάταξης - Ευρώπη Rank in Europe
2000	12,4	12	8
2001	13,0	12	8
2002	12,6	15	10
2003	12,5	14	9
2004	11,7	18	12
2005	14,4	17	11
2006	15,2	17	11
2007	16,2	16	10
2008	15,9	16	10
2009	14,9	16	10
2010	15,0	17	10
2011	16,4	17	10
2012	15,5	17	10

\* Για τα έτη 2000-2004 λαμβάνει ως υπόψη η διερεύνηση όλων των αλλοδαπών εξομλώντες τους Αλβανούς υπηκόους και τους Βοσνιόγους οικονομικούς μετανάστες, ενώ για τα έτη 2005-2012 λαμβάνεται υπόψη η διερεύνηση μόνο των μη-κατοίκων σύμφωνα με την Έρευνα Συνορών της Τ.Ε.

(Πηγή: [http://sete.gr/\\_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28Non-Residents%29/catID52/GR/130723\\_KatataksiElladas2000-12\\_new%20layout.pdf](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28Non-Residents%29/catID52/GR/130723_KatataksiElladas2000-12_new%20layout.pdf))

#### 4.3.6 Η ΕΙΣΕΡΧΟΜΕΝΗ ΤΑΞΙΔΙΩΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΜΗ ΚΑΤΟΙΚΩΝ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ ΑΝΑ ΧΩΡΑ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ (ΣΕ ΧΙΛ. ΤΑΞΙΔΙΩΤΕΣ), 2005-2012

Πίνακας 8: Η Εισερχόμενη ταξιδιωτική κίνηση μη κατοίκων στην Ελλάδα ανά χώρα προέλευσης (σε χιλ. ταξιδιώτες), 2005-2012

Χώρα Προέλευσης	Country of origin	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Χώρες ΕΕ - 27	EU - 27 countries	11.218,1	11.910,3	12.462,5	11.815,3	10.887,5	10.199,9	10.698,0	9.791,9
Χώρες ζώνης ευρώ	Euro area countries	7.068,9	7.590,8	7.595,3	7.173,5	6.598,7	6.109,2	6.600,2	5.866,3
εκ των οποίων	of which								
Αυστρία	Austria	469,7	498,2	377,3	354,7	352,2	338,4	310,4	236,4
Βέλγιο	Belgium	364,7	403,3	408,7	420,7	334,2	339,8	432,6	326,9
Γαλλία	France	753,1	765,7	991,1	910,0	962,4	868,3	1.149,4	977,4
Γερμανία	Germany	2.782,3	2.877,0	2.711,7	2.469,2	2.364,5	2.038,9	2.240,5	2.108,8
Ισπανία	Spain	135,1	169,7	182,6	219,9	164,5	155,3	154,8	155,7
Ιταλία	Italy	1.085,3	1.296,5	1.251,8	1.100,0	935,0	843,6	938,2	848,1
Κύπρος	Cyprus	448,4	478,6	492,5	474,9	434,7	574,8	439,8	424,8
Ολλανδία	Netherlands	656,7	722,9	737,8	756,9	651,4	528,2	560,7	478,5
Χώρες ΕΕ εκτός ζώνης ευρώ	EU countries excl. euro area	4.149,3	4.319,5	4.867,1	4.641,7	4.288,8	4.090,7	4.097,8	3.925,7
εκ των οποίων	of which								
Δανία	Denmark	269,0	272,5	267,6	245,9	264,0	240,6	245,0	205,2
Ηνωμένο Βασίλειο	United Kingdom	2.287,3	2.388,0	2.508,7	2.278,0	2.112,2	1.802,2	1.758,1	1.920,8
Ρουμανία	Romania	351,0	320,1	350,7	327,3	307,6	257,9	223,7	230,4
Σουηδία	Sweden	304,1	325,4	311,4	382,9	356,2	281,1	333,9	319,8
Τσεχία	Czech Republic	201,9	278,2	269,8	267,6	267,8	294,9	309,1	289,0
Λοιπές Χώρες	Other countries	3.170,0	3.315,9	3.702,8	4.123,6	4.027,0	4.807,6	5.729,2	5.725,7
εκ των οποίων	of which								
Αλβανία	Albania	187,7	171,9	213,7	243,0	234,3	242,1	411,2	469,2
Αυστραλία	Australia	120,8	152,2	125,6	136,1	133,9	108,1	115,9	117,9
Ελβετία	Switzerland	239,6	220,9	310,3	339,8	352,5	274,4	361,4	299,6
ΗΠΑ	USA	556,7	544,8	617,5	612,8	531,3	498,3	484,7	373,8
Καναδάς	Canada	124,0	139,9	158,8	158,4	135,0	113,4	142,3	102,7
Ρωσία	Russia	107,3	204,0	199,6	309,1	276,0	451,2	738,9	874,8
Κρουαζιέρες**	Cruises**								1.428,9
<b>ΣΥΝΟΛΟ</b>	<b>TOTAL</b>	<b>14.388,2</b>	<b>15.226,2</b>	<b>16.165,3</b>	<b>15.938,8</b>	<b>14.914,5</b>	<b>15.007,5</b>	<b>16.427,2</b>	<b>16.946,5</b>
Μημοναγμένοι ταξιδιώτες	Independent travellers	10.712,2	11.410,0	11.712,4	11.228,2	10.656,9	10.998,3	11.948,4	11.396,2
Οργανωμένα ταξίδια*	Package tours*	3.676,0	3.816,2	4.452,9	4.710,6	4.257,6	4.009,2	4.478,8	5.550,4

\* Από τον Ιανουάριο 2010 η κατηγορία 'οργανωμένα ταξίδια' περιλαμβάνει στον δείκτη συνδυασμό των ταξιδιωτικών υπηρεσιών για εισητήρια, διαμονή και λοιπές υπηρεσίες, που αγοράζονται μέσω ταξιδιωτικών πρακτορείων. Περιλαμβάνει επίσης και τα πακέτα κρουαζιέρες.

(Πηγή: [http://sete.gr/\\_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28Non-Residents%29/catID51/GR/131030\\_Eiserxomeni%20taksidiotiki%20kinisi%20mi%20katoikon%20stin%20Ellada%20ana%20xora%20proelefsis%202005-2012.pdf](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28Non-Residents%29/catID51/GR/131030_Eiserxomeni%20taksidiotiki%20kinisi%20mi%20katoikon%20stin%20Ellada%20ana%20xora%20proelefsis%202005-2012.pdf))

#### 4.4 Η ΣΥΣΧΕΤΙΣΗ ΕΝΑΕΡΙΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Η σχέση έντονης εξάρτησης του ελληνικού τουρισμού από τις εξελίξεις στις αερομεταφορές αποδεικνύεται από τα παρακάτω:

1) Το 80% της συνολικής τουριστικής κίνησης προς την Ελλάδα χρησιμοποιεί το αεροπλάνο ως μεταφορικό μέσο.

2) Η Ελλάδα είναι ο πιο γεωγραφικά απομακρυσμένος Ευρωπαϊκός προορισμός για τις κύριες χώρες προσέλευσης τουριστών.

3) Λόγω του παραπάνω το ποσοστό συμμετοχής της αερομεταφοράς στην τελική τιμή του πακέτου είναι συγκριτικά υψηλότερο ως προς τις άλλες ανταγωνίστριες ευρωπαϊκές χώρες.

4) Η αντικατάσταση του μεταφορικού αυτού μέσου είναι ιδιαίτερα δύσκολη (διάρκεια ταξιδιού/ κόστος ταξιδιού).

Η χρησιμοποίηση μεγάλης χωρητικότητας αεροσκαφών στις πτήσεις charter, καθεστοποιεί ακόμα περισσότερο την τουριστική προσφορά αυξάνοντας την εξάρτηση του τουρισμού από λίγους ξένους Tour Operators και χώρες.

Το 90% του επιβατικού κοινού πετάει με τα “net fares”, δηλαδή τους εκπτωτικούς ναύλους. Η αγορά, ήτοι οι ταξιδιωτικοί πράκτορες είναι συνεχώς σε επαγρύπνηση και περιμένουν μέχρι τελευταία στιγμή να δουν εάν έβγαλε η Lufthansa ή κάποια άλλη εταιρία, τα “net fares” για κάθε προορισμό που του ενδιαφέρει. Όταν κάποιος πελάτης πάει σε ένα ταξιδιωτικό πράκτορα αυτός δεν θα του αναφέρει τον κανονικό ναύλο που έχει το σύστημα, θα κοιτάξει τον υπολογιστή του για να δει την συγκεκριμένη στιγμή και στον συγκεκριμένο προορισμό, ποιες εταιρίες έχουν προφορές και βάση αυτών θα γίνει η συζήτηση, για αυτόν τον λόγο οι ταξιδιωτικοί πράκτορες είναι σε διαρκή επικοινωνία με όλες τις αεροπορικές εταιρίες, προκειμένου να μάθουν τις τελευταίες τους προσφορές. Αυτό υποχρεώνει όλες τις αεροπορικές εταιρίες να μπουν σε αυτόν τον πόλεμο τιμών, μέσω προσφορών. Η τιμολόγηση των ναύλων γίνεται με βάση την ζήτηση και της πληρότητα (Στεφανής et. al. , 2001).

#### 4.5 ΤΑ ΑΙΤΙΑ ΤΗΣ ΣΥΜΜΕΤΟΧΗΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ

Τα αίτια της σημαντικής συμμετοχής των αερομεταφορών στην τουριστική ροή οφείλεται κυρίως στην υψηλή ποιότητα υπηρεσίας με κύρια αυτήν της ταχύτητας και της άνεσης, γεγονός το οποίο διαφαίνεται και από την ραγδαία αύξηση των ναυλωμένων πτήσεων (charters). Οι τελευταίες αύξησαν το μερίδιό τους από 40% σε περίπου 60% κατά την περίοδο 1980-1997. Τα λοιπά μέσα μεταφοράς ανταγωνίζονται τις αερομεταφορές σε μικρότερο επίπεδο (Σαμπράκος Ε., 1999).

Είναι γεγονός ότι πραγματοποιούνται αρκετά έργα αερολιμενικών υποδομών στη χώρα όπως για παράδειγμα η αναβάθμιση του επιβατικού σταθμού της Κεφαλονιάς και ο νέος επιβατικός σταθμός της Νέας Αγχιάλου. Πιθανοί υποψήφιοι προορισμοί για την προσέλκυση εταιρειών χαμηλού κόστους μπορεί να είναι το αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου στην Κεντρική Ελλάδα στο οποίο πρόσφατα ολοκληρώθηκε η κατασκευή καινούργιου επιβατικού σταθμού (terminal building). Βρισκόμενο μεταξύ δύο μεγάλων αστικών κέντρων, του Βόλου, από τον οποίο απέχει 24 χιλιόμετρα και της Λάρισας το αεροδρόμιο αυτή τη στιγμή δέχεται εποχικές πτήσεις από την Air Berlin και ένα μικρό αριθμό μη προγραμματισμένων πτήσεων. Οι τουρίστες στη Νέα Αγχιάλο μπορούν να περάσουν ορισμένες μέρες στις ορεινές ή παραθαλάσσιες περιοχές ή να προγραμματίσουν μία επίσκεψη στα Μετέωρα (Σκυργιάννης et. al., 2003).

Σε συνάρτηση τις εξελίξεις στην αγορά των αερομεταφορών πρέπει να συμπεριλάβουμε και τις εξελίξεις που έχουν λάβει χώρα και στις παρακάτω παραμέτρους:

1. Έχει βελτιωθεί η υποδομή της χώρας όσον αφορά το οδικό δίκτυο και τις επικοινωνίες
2. Η λειτουργία του νέου κεντρικού αεροδρομίου της χώρας στα Σπάτα (Αττική) που αποτελεί την αεροδρομιακή πύλη εισόδου και εξόδου από την χώρα
3. Την νομοθεσία για τις τουριστικές δραστηριότητες καθώς και τους αναπτυξιακούς νόμους που εφαρμόστηκαν και σχεδιάζεται να εφαρμοστούν
4. Την ίδρυση Ανώνυμης Εταιρίας για την ανάπτυξη και την εκμετάλλευση (σε συνεργασία με ιδιώτες) της κρατικής τουριστικής υποδομής
5. Την δραστηριοποίηση με τον χώρο (των αερομεταφορών και του τουρισμού) επιχειρηματιών με σύγχρονη νοοτροπία για την παρεχόμενη ποιότητα και τον επιχειρησιακό σχεδιασμό

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5: ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΒΙΟΜΗΧΑΝΙΑ

### 5.1 ΟΙ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

#### 5.1.1 ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

##### 5.1.1.1 ICAO (INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION)-ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ



Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας, ICAO (International Civil Aviation Organization) είναι ο οργανισμός που ρυθμίζει τις διεθνείς αερομεταφορές. Είναι τμήμα του ΟΗΕ και ιδρύθηκε το 1947 σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου του 1944 κατά τη συνδιάσκεψη για τη διεθνή πολιτική αεροπορία. Μέλη του είναι 190 χώρες και η έδρα του βρίσκεται στο Μόντρεαλ του Καναδά.

Τα σημαντικότερα καθήκοντα του ICAO είναι τα εξής:

- Προτυποποίηση και ασφάλεια της αεροπλοΐας
- Ρύθμιση του σχετικού διεθνούς αεροπορικού δικαίου, λόγω τεχνολογικής εξέλιξης ή άλλους λόγους (π.χ. αεροπειρατεία),
- Ανάπτυξη των αναγκαίων υποδομών, με κοινά προγράμματα υποστήριξης των μελών για τη χρηματοδότησή τους, καθώς και προγραμμάτων τεχνικής βοήθειας,
- Η διανομή και διαχείριση των γνωστών κωδικών (κωδικών ICAO) για τα αεροδρόμια, τα αεροσκάφη και τις αεροπορικές εταιρίες σε παγκόσμιο επίπεδο,
- Προτυποποίηση των ταξιδιωτικών εγγράφων, σε παγκόσμιο ενιαίο τύπο,
- Ορισμός των ανεκτών επιπέδων θορύβου των αεροσκαφών κ.ά.

Σημειώνεται επίσης ότι σύμφωνα με τη Σύμβαση του Σικάγου το Συμβούλιο του Οργανισμού μπορεί επίσης να λειτουργήσει και ως όργανο συνδιαλλαγής ή ως δικαστικό όργανο για επίλυση διαφορών που μπορεί να ενσκήψουν μεταξύ των μελών.

Ο ICAO αποτελείται από τους εξής φορείς:

- Τη Γενική Συνέλευση, στην οποία συμμετέχουν αντιπρόσωποι από όλες τις χώρες μέλη
- Το Συμβούλιο, το οποίο εκλέγεται από τη γενική συνέλευση με τριετή θητεία, αποτελείται από 36 χώρες-μέλη και δίνει τις κατευθυντήριες γραμμές στο έργο του οργανισμού και
- Τη Γραμματεία, επικεφαλής της οποίας είναι ο Γενικός Γραμματέας. Σε αυτήν συμμετέχουν επαγγελματίες από όσο το δυνατόν ευρύτερη γεωγραφική βάση.

Εκτός των παραπάνω υφίστανται επίσης η Αεροναυτική Επιτροπή, η Επιτροπή των Αερομεταφορών και η Νομική Επιτροπή όπου αντιπροσωπεύονται όλα τα μέλη. Ειδικότερα το έργο της τελευταίας είναι η συζήτηση θεμάτων που απασχολούν τα μέλη ή κάποια εξ αυτών, καθώς και η προπαρασκευή σχεδίων διεθνών συμβάσεων τα οποία διανέμονται στα μέλη για εξέταση και αποδοχή.

Σημαντικότερα εξ αυτών των σχεδίων θεωρούνται τα αναφερόμενα στην περιοδική αναθεώρηση των διεθνών προτύπων και της ακολουθητέας πρακτικής που χρήζουν και ιδιαίτερης προσοχής για άμεση εφαρμογή αμέσως μετά τη ψήφισή τους από τα μέλη του Οργανισμού.

(Πηγή: <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>)

(Πηγή: [http://el.wikipedia.org/wiki/Διεθνής\\_Οργανισμός\\_Πολιτικής\\_Αεροπορίας](http://el.wikipedia.org/wiki/Διεθνής_Οργανισμός_Πολιτικής_Αεροπορίας))

(Πηγή: [http://www.unric.org/el/index.php?option=com\\_content&view=article&id=10372&catid=25:-----un-system-directory&Itemid=32](http://www.unric.org/el/index.php?option=com_content&view=article&id=10372&catid=25:-----un-system-directory&Itemid=32))

### 5.1.1.2 EUROCONTROL - Η Ευρωπαϊκή Σύμβαση για την ασφάλεια της εναέριου κυκλοφορίας



Eurocontrol είναι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός για την Ασφάλεια της Αεροναυτιλίας. Ιδρύθηκε το 1960, είναι ένας διεθνής οργανισμός που εργάζεται για την απρόσκοπτη, παν-ευρωπαϊκή διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας. Eurocontrol είναι μια αστική οργάνωση και σήμερα έχει 40 κράτη-μέλη. Κεντρικά της γραφεία βρίσκονται στο Haren, Πόλη των Βρυξελλών.

Eurocontrol συντονίζει και σχεδιάζει τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας για όλη την Ευρώπη. Αυτό περιλαμβάνει συνεργασία με τις εθνικές αρχές, οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας, πολιτικών και στρατιωτικών χρηστών του εναέριου χώρου, τα αεροδρόμια, καθώς και άλλες οργανώσεις. Οι δραστηριότητές του περιλαμβάνουν όλες τις επιχειρήσεις παροχής υπηρεσιών gate-to-gate αεροναυτιλίας: στρατηγική και τακτική διαχείριση της ροής, την εκπαίδευση ελεγκτή, περιφερειακό έλεγχο του εναέριου χώρου, των τεχνολογιών και των διαδικασιών ασφαλείας με ηχομόνωση, και την είσπραξη των τελών αεροναυτιλίας.

Κέντρο του EUROCONTROL Maastricht Upper Ελέγχου Περιοχής (MUAC), που βρίσκεται στο Αεροδρόμιο Aachen του Μάαστριχτ, προβλέπει έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας για την κυκλοφορία πάνω από 24.500 πόδια πάνω από το Βέλγιο, το Λουξεμβούργο, την Ολλανδία, και βορειοδυτικής Γερμανίας. Μια DFS μονάδα, τον έλεγχο στρατιωτική εναέρια κυκλοφορία πάνω από την βόρεια-δυτικά της Γερμανίας, συστεγάζεται με τις πολιτικές εγκαταστάσεις. Άρχισε να λειτουργεί το 1972. (Πηγή: <http://www.eurocontrol.int/about-eurocontrol>)

Είναι η πιο πολυσύχναστη άνω περιοχή Κέντρο Ελέγχου Περιοχής (ΚΕΠ) σε Ευρώπη. Στην Ευρώπη, μόνο το κέντρο του Λονδίνου έχει περισσότερη κίνηση από την άποψη των αριθμών, αλλά ότι προκαλείται από ένα πολύ μεγαλύτερο εύρος του εναέριου χώρου (επίσης κάτω από 24.500 πόδια) με πολλούς περισσότερους τομείς.

MUAC έχει θέσει σε λειτουργία την πρωτοποριακή τεχνολογία και την παραγωγικότητα βελτιώσεις: μια νέα γενιά συστήματα επεξεργασίας στοιχείων πτήσης, το Κέντρο Ελέγχου Περιοχής (ΚΕΠ), Medium Term Conflict Detection (MTCD),

ελεγκτή Pilot επικοινωνιών ζεύξης δεδομένων (CPDLC) και ο ελεγκτής stripless θέσεις εργασίας.

Τυπικά, τομείς ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας σε MUAC μπορεί να χειριστεί 55 ή περισσότερες πτήσεις ανά ώρα. Η μέση διάρκεια της πτήσης είναι περίπου 18 λεπτά και τυπικά το 60% της κίνησης είναι η αναρρίχηση από ή κατεβαίνοντας προς τα μεγάλα ευρωπαϊκά αεροδρόμια του Λονδίνου , του Παρισιού , της Φρανκφούρτης , του Άμστερνταμ και το Βερολίνο . UAC του Μάαστριχτ έχει αναμφισβήτητα ένα από τα πιο πολύπλοκες δομές του εναέριου χώρου στον κόσμο, όπου η ροή της κυκλοφορίας (έως 5.000 + αεροσκάφος την ημέρα) μπορεί να διαταραχθεί κάπως από τις πολυάριθμες γύρω στρατιωτικών εναέριων χώρων γύρω? Ωστόσο, οι αριθμοί κυκλοφορίας δεν μειώνονται, και χωρίς καθυστερήσεις δημιουργούνται. UAC του Μάαστριχτ είναι υπερήφανη που είναι η μονάδα ATS που παρέχουν τις λιγότερες καθυστερήσεις και τις μεγαλύτερες άμεσες διαδρομές στην Ευρώπη.

(Πηγή: <http://el.wikipedia.org/wiki/Eurocontrol>)

### **5.1.1.3 ECAC (EUROPEAN CIVIL AVIATION CONFERENCE)-ΕΥΡΩΠΑΙΚΗ ΔΙΑΣΚΕΨΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ Η CEAC (CONFERENCE EUROPEENNE DE L'AVIATION CIVILE)**

Η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας (ECAC) ή Conférence Européenne de l'Πολιτικής Αεροπορίας, (CEAC) είναι ένας διακυβερνητικός οργανισμός που ιδρύθηκε από τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO) και το Συμβούλιο της Ευρώπης . Βρίσκεται στο Neuilly-sur-Seine/Paris στη Γαλλία. Ιδρύθηκε το 1955 με 19 κράτη μέλη κατά τη χρονική στιγμή, ECAC αριθμεί σήμερα 44 μέλη, συμπεριλαμβανομένων όλων των 28 της ΕΕ , 30 από τα 31 Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας και όλα τα 40 EUROCONTROL τα κράτη μέλη. ECAC *"προωθεί τη συνεχιζόμενη ανάπτυξη ενός ασφαλούς, αποτελεσματικής και αειφόρου ευρωπαϊκού συστήματος αεροπορικών μεταφορών. Με τον τρόπο αυτό, επιδιώκει να εναρμονίσει τις πολιτικές της πολιτικής αεροπορίας και των πρακτικών μεταξύ των κρατών μελών της και την προώθηση της κατανόησης σε θέματα πολιτικής μεταξύ των κρατών μελών της και σε άλλα μέρη του κόσμο »*. Οι στρατηγικές του προτεραιότητες είναι η ασφάλεια, η ασφάλεια και το περιβάλλον.

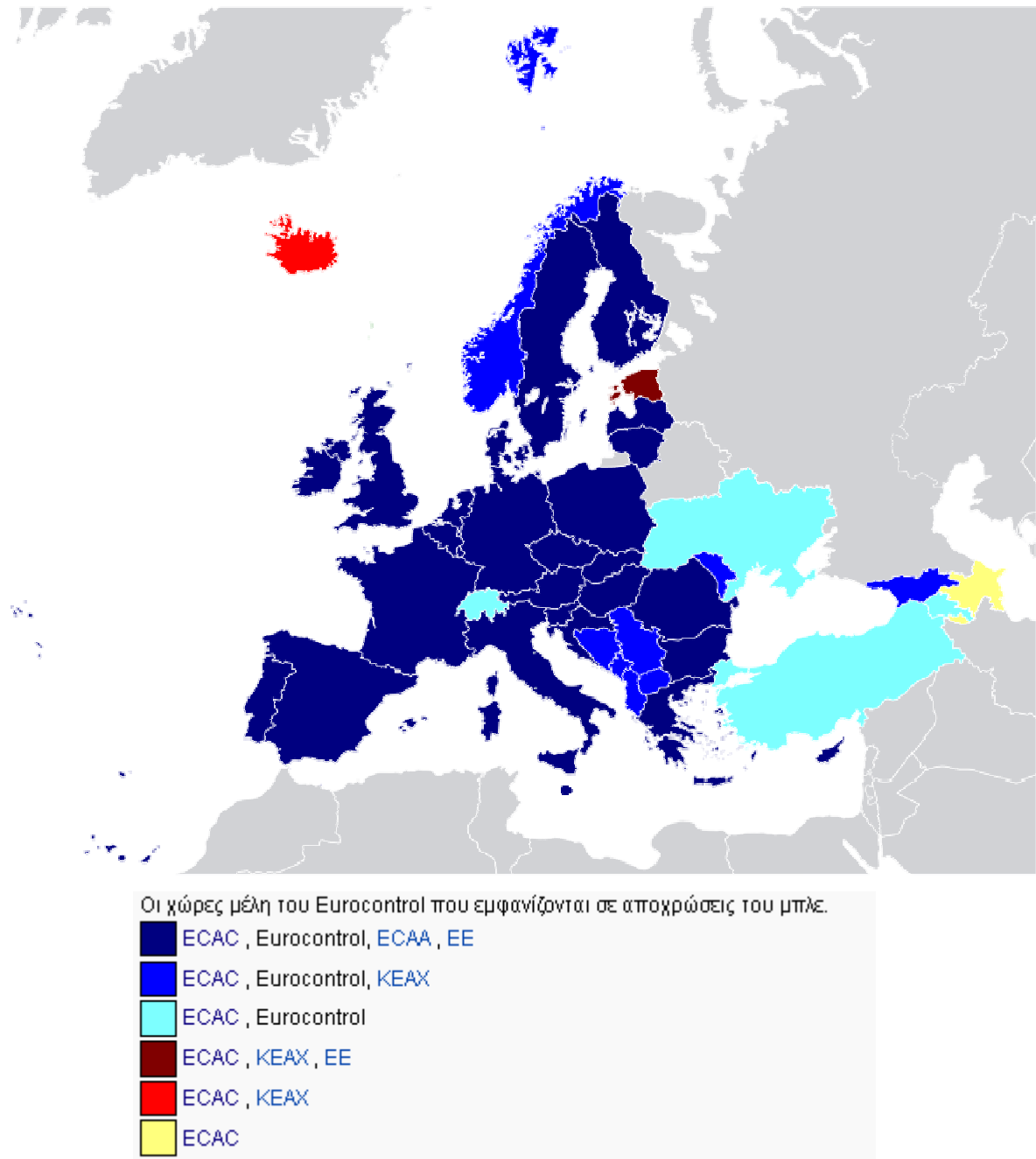
(Πηγή: <https://www.ecac-ceac.org/>)

(Πηγή: [http://en.wikipedia.org/wiki/European\\_Civil\\_Aviation\\_Conference](http://en.wikipedia.org/wiki/European_Civil_Aviation_Conference))



#### 5.1.1.4 EUROCONTROL ΚΑΙ ECAC ΜΕΛΗ

Εικόνα 4: Eurocontrol και ECAC μέλη



(Πηγή: <http://en.wikipedia.org/wiki/Eurocontrol>)

Πίνακας 9: ECAC Μέλη

Μέλος	Από	Σημειώσεις
 Αυστρία	1993	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Βέλγιο	1960	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Βουλγαρία	1997	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Κροατία	1997	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Κύπρος	1991	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Δημοκρατία της Τσεχίας	1996	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Δανία	1994	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Φινλανδία	2001	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Γαλλία	1960	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Γερμανία	1960	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Ελλάδα	1988	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Ουγγαρία	1992	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Ιρλανδία	1965	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Ιταλία	1996	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Λετονία	2011	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Λιθουανία	2006	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Λουξεμβούργο	1960	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Μάλτα	1989	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Ολλανδία	1960	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Πολωνία	2004	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Πορτογαλία	1986	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Ρουμανία	1996	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Σλοβακία	1997	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Σλοβενία	1995	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Ισπανία	1997	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Σουηδία	1995	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Ηνωμένο Βασίλειο	1960	Κράτη μέλη της ΕΕ
 Της Ευρωπαϊκής Ένωσης	2002	Παράλληλα με τα κράτη μέλη
 Αλβανία	2002	
 Αρμενία	2006	
 Βοσνία και Ερζεγοβίνη	2004	
 Δημοκρατία της Μακεδονίας	1998	
 Μολδαβία	2000	
 Μονακό	1997	
 Μαυροβούνιο	2007	
 Νορβηγία	1994	
 Σερβία	2005	
 Ελβετία	1992	
 Τουρκία	1989	
 Ουκρανία	2004	
 Γεωργία <sup>[4]</sup>	2014	
 Εσθονία <sup>[6]</sup>	(2015)	όχι ακόμη

### **5.1.1.5 JAA (JOINT AVIATION AUTHORITIES)-ΣΥΝΔΕΣΜΟΣ ΑΡΧΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ**

Ο Σύνδεσμος Αρχών Πολιτικής Αεροπορίας (JAA), ήταν συνδεδεμένος φορέας της ECAC που εκπροσωπούν τους πολιτικής αεροπορίας ρυθμιστικές αρχές ενός αριθμού Ευρωπαϊκών μέλη που είχαν συμφωνήσει να συνεργαστούν για την ανάπτυξη και την εφαρμογή των κοινών ασφαλεία ρυθμιστικά πρότυπα και διαδικασίες. Δεν ήταν μια ρυθμιστική αρχή, η ρύθμιση επιτυγχάνεται μέσω των αρχών μέλος.

Κατά την εφαρμογή της λεγόμενης ομάδας FUJA έκθεση, η JAA είχε εισέλθει σε μια νέα φάση από την 1η Ιανουαρίου 2007. Σε αυτή τη νέα φάση, η πρώην «JAA» είχε γίνει «JAA T» (Μετάβαση). JAA T αποτελείται από ένα γραφείο συνδέσμου (JAA LO) και Γραφείο Εκπαίδευσης (JAA TO). Τα γραφεία του JAA LO βρίσκονταν στις εγκαταστάσεις του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) στην Κολωνία της Γερμανίας.

Το JAA ξεκίνησε ως Κοινή αξιοπλοΐας αρχές το 1970. Αρχικά, οι στόχοι της ήταν μόνο για την παραγωγή κοινών κωδικών πιστοποίησης για μεγάλα αεροπλάνα και για τους κινητήρες, προκειμένου να καλύψει τις ανάγκες της ευρωπαϊκής βιομηχανίας και διεθνείς κοινοπραξίες (π.χ. Airbus ). Μετά το 1987 το έργο του επεκτάθηκε σε λειτουργία, τη συντήρηση, τη χορήγηση αδειών και προτύπων πιστοποίησης / σχεδιασμού για όλες τις κατηγορίες των αεροσκαφών.

Η έγκριση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ) και την επακόλουθη δημιουργία του EASA δημιουργήσει μια μεγάλη ρυθμιστική αρχή Ευρώπη, η οποία έχει απορροφήσει περισσότερες λειτουργίες του JAA (στο Μέλη EASA αναφέρει). Ανάμεσα στις αρμοδιότητες που έχουν μεταφερθεί είναι η ασφάλεια και περιβαλλοντική πιστοποίηση τύπου των αεροσκαφών, κινητήρων και ανταλλακτικών και έγκριση. Στο μέλλον, άλλες λειτουργίες θα μεταφερθούν όπως η έκδοση αδειών πληρώματος πτήσης.

(Πηγή: [http://en.wikipedia.org/wiki/Joint\\_Aviation\\_Authorities](http://en.wikipedia.org/wiki/Joint_Aviation_Authorities))

## 5.1.2 ΜΗ ΚΥΒΕΡΝΗΤΙΚΟΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

### 5.1.2.1 IATA (INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION)- ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ/ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ



Η Διεθνής Ένωση Αερομεταφορών (International Air Transport Association) είναι ένας διεθνής μη κρατικός οργανισμός αερομεταφορέων, με έδρα το Μοντρεάλ του Κεμπέκ, στον Καναδά. Οι τιμές των εισιτηρίων μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών καθορίζονται μέσω της IATA. Δεν είναι λίγες οι φορές που η IATA έχει κατηγορηθεί ότι λειτουργεί ως καρτέλ με τα μέλη της, ενώ πολλοί αερομεταφορείς χαμηλού κόστους δεν είναι πλήρη μέλη της IATA. Η IATA έχει θεσπίσει για την αεροπορική μεταφορά Επικίνδυνων Αγαθών (εκρηκτικών, διαβρωτικών, δηλητηρίων κτλ) έναν ευρέως αποδεκτό κανονισμό από όλες τις αεροπορικές εταιρείες που μεταφέρουν τέτοιου είδους αγαθά. Μεταξύ άλλων κανονισμών, έχει θεσπίσει και τον Κανονισμό Αεροπορικής Μεταφοράς Ζώων, στον οποίο διευκρινίζει τις συνθήκες αεροπορικής μεταφοράς πάσης φύσεως ζώων. Μάλιστα, είναι τόσο λεπτομερής, που διευκρινίζει τις συνθήκες αερισμού, φωτισμού, θερμοκρασίας, τροφής/νερού και ωρών παραμονής στο κλουβί μεταφοράς για κάθε είδος και υποείδος του ζωικού βασιλείου.(Πηγή:<http://el.wikipedia.org/wiki/IATA>)

Η IATA ιδρύθηκε στο τέλος του Β΄ Παγκοσμίου Πολέμου, τον Απρίλιο του 1945, στην Αβάνα της Κούβας (Πηγή: <http://www.iata.org/about/Pages/history.aspx>) Είναι στην ουσία ο συνεχιστής του ίδιου οργανισμού που ιδρύθηκε με το ίδιο όνομα στη Χάγη το 1919, τη χρονιά που ξεκίνησαν οι πρώτες επιβατικές τακτικές πτήσεις. Ο λόγος δημιουργίας της είναι να υπάρχει ομοιομορφία στις τιμές των εισιτηρίων στις αεροπορικές εταιρείες, αλλά και ο έλεγχος του ανταγωνισμού που αναπτύσσεται μεταξύ τους.

Το 1945 τα μέλη του ανέρχονταν σε 57 από 31 κράτη, κυρίως από την Ευρώπη και την Βόρεια Αμερική. Σήμερα, τα μέλη της έχουν ξεπεράσει τα 270 από 140 κράτη και από τις πέντε ηπείρους.

### **Στόχοι**

- 1. Η προώθηση ασφαλούς, προγραμματισμένης και φθηνής αεροπορικής μεταφοράς προς όφελος όλων των λαών του κόσμου, ώστε να συμβάλει στο αεροπορικό εμπόριο και να κατανοήσει και να επιλύσει τα τυχόν προβλήματα που προκαλούνται στο πεδίο αυτό.
- 2. Να προσδώσει όλα τα μέσα που θα συμβάλλουν στην σωστή συνεργασία αερομεταφορέων που σχετίζονται, άμεσα ή έμμεσα, με τις διεθνείς αερομεταφορές.
- 3. Να συνεργάζεται με τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (International Civil Aviation Organization, ICAO).

(Πηγή: <http://www.iata.org/about/Pages/mission.aspx>)

### **Ναύλοι**

Για καλύτερους ναύλους η IATA έχει χωρίσει την υδρόγειο σε 3 ζώνες:

- 1. Βόρεια και Νότια Αμερική
- 2. Ευρώπη, Μέση Ανατολή και Αφρική. Ο IATA Europe συμπεριλαμβάνει την Ευρώπη, την Αλγερία, το Μαρόκο και την Τυνησία.
- 3. Ασία, Αυστραλία, Νέα Ζηλανδία και τα νησιωτικά συμπλέγματα του Ειρηνικού Ωκεανού.

(Πηγή: <http://el.wikipedia.org/wiki/IATA>)

### 5.1.2.2 ΑΕΑ (ASSOCIATION OF EUROPEAN AIRLINES)- ΕΝΩΣΗ ΕΥΡΩΠΑΪΚΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ



Η Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών διαμορφώθηκε το 1952 όταν οι πρόεδροι της Air France, KLM και Swissair αποφάσισαν την εκπόνηση μελέτης για τα οικονομικά προβλήματα των ευρωπαϊκών εταιρειών. Σήμερα η ΑΕΑ συγκεντρώνει 31 μεγάλες αεροπορικές εταιρείες, και υπήρξε η φωνή της ευρωπαϊκής αεροπορικής βιομηχανίας για πάνω από 50 χρόνια. Η έδρα της βρίσκεται στις Βρυξέλλες.

Με βάση την εκτεταμένη γνώση της βιομηχανίας και εκτεταμένες δικτύων της, ΑΕΑ αποτελεί ουσιαστική πλατφόρμα για τη βιομηχανία, και γίνεται επίκληση από τους φορείς χάραξης πολιτικής και τα μέσα ενημέρωσης ως μια αξιόπιστη συμβολή στις συζητήσεις γύρω από τη διαδικασία λήψης αποφάσεων.

ΑΕΑ λειτουργεί σε συνεργασία με τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης και άλλων ενδιαφερομένων μερών στην αλυσίδα αξίας, για να εξασφαλιστεί η βιώσιμη ανάπτυξη της ευρωπαϊκής αεροπορικής βιομηχανίας σε παγκόσμιο πλαίσιο. Στόχος της είναι να προωθεί τα κοινά συμφέροντα των μελών της στους διεθνείς οργανισμούς.

(Πηγή:[http://en.wikipedia.org/wiki/Association\\_of\\_European\\_Airlines](http://en.wikipedia.org/wiki/Association_of_European_Airlines))

(Πηγή:<http://www.aea.be/>)

### **5.1.2.3 ERA (EUROPEAN REGIONS AIRLINES ASSOCIATION)- ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΤΩΝ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΩΝ**

Η ERA (European Regions Airlines Associaton)- Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορέων των Περιφερειών ένωση ιδρύθηκε το 1980 στη Ζυρίχη από τις εταιρείες Crossair, Tyrolean Airways, Swedair και τη NDF. Είναι μια μη κερδοσκοπική εμπορική ένωση που εκπροσωπεί περίπου 200 εταιρείες που συμμετέχουν στην ευρωπαϊκή αεροπορικών μεταφορών , συμπεριλαμβανομένων των αεροπορικών εταιρειών , ατράκτων και τους κατασκευαστές κινητήρων, αεροδρόμια , τους προμηθευτές και παρόχους υπηρεσιών από όλη την Ευρώπη.

Η Ένωση προωθεί τα συμφέροντα των ενδο-ευρωπαϊκές αεροπορικές εταιρείες με την άσκηση πίεσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και άλλων ευρωπαϊκών ρυθμιστικών αρχών σε θέματα πολιτικής, προωθώντας την κοινωνική και οικονομική σημασία των αεροπορικών μεταφορών και των περιβαλλοντικών της δεσμεύσεων, κρατώντας ένα ετήσιο συνέδριο και άλλες δικτύωσης εκδηλώσεις, δημοσιεύοντας ένα μηνιαίο περιοδικό και την παροχή συμβουλών εμπειρογνομόνων και καθοδήγηση για όλα τα ρυθμιστικά θέματα αεροπορικών μεταφορών.

(Πηγή: [http://en.wikipedia.org/wiki/European\\_Regional\\_Airlines\\_Association](http://en.wikipedia.org/wiki/European_Regional_Airlines_Association))

### 5.1.3 Υ.Π.Α (ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ)

#### 5.1.3.1 ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΚΡΑΤΙΚΟΙ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΔΙΕΘΝΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

- Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ)
- Διεθνής Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης `Μακεδονία` (ΚΑΘΜ)
- Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου `Διαγόρας` (ΚΑΡΔ)
- Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου `Ν. Καζαντζάκης` (ΚΑΗΚ)
- Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας Ι. Καποδίστριας (ΚΑΚΚ)
- Κρατικός Αερολιμένας Κώ `Ίπποκράτης` (ΚΑΚΩΙ)
- Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης `Δημόκριτος` (ΚΑΑΛΔ)
- Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης `Οδ. Ελύτης` (ΚΑΜΤΕ)
- Κρατικός Αερολιμένας Λήμνου `Ήφαιστος` (ΚΑΛΜΗ)
- Κρατικός Αερολιμένας Χανίων `Ι. Δασκαλογιάννης` (ΚΑΧΝΔ)
- Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλληνίας (ΚΑΚΦ)
- Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου `Δ. Σολωμός` (ΚΑΖΑΣ)
- Κρατικός Αερολιμένας Σάμου `Αρίσταρχος ο Σάμιος` (ΚΑΣΜ)
- Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας `Μ. Αλέξανδρος` (ΚΑΚΒΑ)
- Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας Καπετάν Βασ. Κωνσταντακόπουλος (ΚΑΚΛ)

(Πηγή: <http://www.hcaa.gr/content/index2.asp>)



### 5.1.3.2 ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΚΡΑΤΙΚΟΙ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

- Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων 'Βασιλεύς Πύρρος' (ΚΑΙΩΠ)
- Κρατικός Αερολιμένας Χίου 'Όμηρος' (ΚΑΧΙΟ)
- Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου (ΚΑΜΚ)
- Κρατικός Αερολιμένας Σκιάθου 'Α.Παπαδιαμάντης' (ΚΑΣΚ)
- Κρατικός Αερολιμένας Κοζάνης 'Φίλιππος' (ΚΑΚΖΦ)
- Κρατικός Αερολιμένας Αγρινίου (ΚΑΑΓ) (Λειτουργία αερολιμένα υπο αναστολή)
- Κρατικός Αερολιμένας Καστοριάς 'Αριστοτέλης' (ΚΑΚΤΑ)
- Κρατικός Αερολιμένας Καρπάθου (ΚΑΚΠ)
- Κρατικός Αερολιμένας Σαντορίνης (ΚΑΣΡ)
- Κρατικός Αερολιμένας Κυθήρων (ΚΑΚΘ)
- Κρατικός Αερολιμένας Μήλου (ΚΑΜΛ)
- Κρατικός Αερολιμένας Σκύρου (ΚΑΣΥ)
- Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου (ΚΑΝΑ)
- Κρατικός Αερολιμένας Ακτίου (ΚΑΑΚ)
- Κρατικός Αερολιμένας Σπάρτης (ΚΑΣΠ) (Λειτουργία υπο αναστολή)
- Κρατικός Αερολιμένας Πάρου (ΚΑΠΑ)
- Κρατικός Αερολιμένας Ανδραβίδας (ΚΑΝΔ) (Λειτουργία αερολιμένα υπο αναστολή)
- Κρατικός Αερολιμένας Επιταλίου (ΚΑΕΠ) (Λειτουργία αερολιμένα υπο αναστολή)
- Κρατικός Αερολιμένας Σύρου 'Δημήτριος Βικέλας' (ΚΑΣΟΒ)
- Κρατικός Αερολιμένας Αστυπάλαιας (ΚΑΠΛ)
- Κρατικός Αερολιμένας Αράξου (ΚΑΑΞ)
- Κρατικός Αερολιμένας Καστελλίου (ΚΑΤΛ) (Λειτουργία αερολιμένα υπο αναστολή)
- Κρατικός Αερολιμένας Νάξου (ΚΑΝΞ)
- Κρατικός Αερολιμένας Καλύμνου (ΚΑΚΜ)
- Κρατικός Αερολιμένας Ικαρίας 'Ίκαρος' (ΚΑΙΡ)
- Μονάδα εξυπηρέτησης αεροσκαφών Γενικής Αεροπορίας (Μ.Ε.Γ.Α.Π)

(Πηγή:<http://www.hcaa.gr/content/index2.asp>)

### 5.1.3.3 ΕΛΛΗΝΙΚΟΙ ΔΗΜΟΤΙΚΟΙ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ

- Δημοτικός Αερολιμένας Κάσου (ΔΑΚΑ)
- Δημοτικός Αερολιμένας Λέρου (ΔΑΛΕ)
- Δημοτικός Αερολιμένας Σητείας (ΔΑΣΤ)
- Δημοτικός Αερολιμένας Καστελλορίζου (ΔΑΖΟ)

(Πηγή: <http://www.hcaa.gr/content/index2.asp>)

**Εικόνα 5:** Χάρτης αερολιμένων Ελλάδας



(Πηγή: <http://www.hcaa.gr/content/index2.asp>)

## **5.2 ΚΑΤΗΓΟΡΙΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΙΩΝ**

### **5.2.1 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΣΥΜΒΑΤΙΚΩΝ**

Τις αεροπορικές εταιρείες με την παραδοσιακή έννοια, πλέον τις ονομάζουμε και «συμβατικές» αεροπορικές εταιρείες για να τις διαχωρίσουμε από τις εταιρείες χαμηλού κόστους. Σαν συμβατικές αεροπορικές εταιρείες θεωρούμε όλες τις εταιρείες που παρέχουν εισιτήρια με πλήρη ναύλο, περιορισμούς και δεσμεύσεις ανάλογα με την κατηγορία του ναύλου και σεβόμενες όλα τα δικαιώματα των επιβατών το επίπεδο των υπηρεσιών είναι κορυφαίο σε όλα τα επίπεδα. Η ποιότητα του στόλου μέσα από επενδύσεις νέων και υπερσύγχρονων αεροσκαφών , την αξιοπιστία των δρομολογίων ,την ευγενική φιλοξενία του προσωπικού, την μεγάλη βαρύτητα που δίνεται στην ασφάλεια, την τεχνική υποστήριξη, το καταρτισμένο προσωπικό και τις συνεχείς καινοτόμες ιδέες λόγω του αυξανόμενου ανταγωνισμού και της μεγιστοποίησης της ποιότητας του προϊόντος, είναι τα κυριότερα χαρακτηριστικά μιας συμβατικής αεροπορικής εταιρείας. (Πηγή: <http://www.flydeals.gr/αεροπορικές-εταιρείες/>)

### **5.2.2 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΧΑΜΗΛΟΥ ΚΟΣΤΟΥΣ LCC's (LOW COST CARRIERS)**

Ονομάζονται όλες οι αεροπορικές εταιρείες που προσφέρουν εισιτήρια με πολύ χαμηλότερη τιμή από αυτή που θα πληρώναμε στις συμβατικές αεροπορικές εταιρείες για αντίστοιχες πτήσεις. Μπορεί οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους να προσφέρουν φθηνότερο ναύλο, όμως τα εισιτήρια τους έχουν αισθητά περισσότερους περιορισμούς και όρους, ακόμη χρεώνουν έξτρα κάποιες υπηρεσίες που οι άλλες εταιρείες δίνουν δωρεάν, ενώ σε πολλές περιπτώσεις δεν προσφέρουν καθόλου υπηρεσίες που στις συμβατικές αεροπορικές εταιρείες ίσως θεωρούνταν αυτονόητες. (Πηγή: <http://www.flydeals.gr/αεροπορικές-εταιρείες/>)

Οι εταιρείες αυτές για να επιτύχουν χαμηλό κόστος επέλεξαν την χρήση απομακρυσμένων αεροδρομίων τα όποια είναι οικονομικότερα σε φόρους, την χρήση ιντερνέτ σαν σύστημα κρατήσεων με ότι θετικό ή αρνητικό συνεπάγεται. (Πηγή: <http://www.flydeals.gr/low-cost-αεροπορικές-εταιρείες-παγίδες/>)

Μηδενικές υπηρεσίες εν πτήση οι οποίες αν ζητηθούν πληρώνονται. Στις αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους ποτέ δεν θα σας σερβίρουν κάτι δωρεάν την ώρα της πτήσης. Εδώ που τα λέμε ούτε και στις συμβατικές εταιρείες μπορείς να έχεις απόλυτη εμπιστοσύνη γι' αυτό. Στις low cost αν πεινάς ή χρειάζεσαι καφέ ή αναψυκτικό πρέπει να πληρώσεις. Δεν είναι πάντα ακριβά, είναι αφορολόγητα και πολλές φορές φθηνότερα από τις τιμές των αεροδρομίων. Το θέμα είναι ότι αν δε μπορείτε να συγκρατηθείτε μέχρι να φθάσετε στον προορισμό σας, πρέπει να αθροίσετε το ποσό που θα καταναλώσετε την ώρα της πτήσης στο συνολικό κόστος της, αφού με τις συμβατικές εταιρείες θα τρώγατε ή θα πίνατε κάτι εντελώς δωρεάν. (Πηγή: <http://www.flydeals.gr/low-cost-αεροπορικές-εταιρείες-παγίδες/>)

Οι εταιρείες χαμηλού κόστους έχουν αποκτήσει σημαντικό μερίδιο της αγοράς στις εναέριες μετακινήσεις, έχουν συμπιεστεί τα περιθώρια κέρδους των συμβατικών αεροπορικών εταιρειών και αυτή η κατάσταση έχει οδηγήσει τις περισσότερες συμβατικές εταιρείες σε προσφορές συγκεκριμένων θέσεων σε κάθε πτήση ακόμη και κάτω από το κόστος. Αυτές οι φθηνές θέσεις συνήθως συνοδεύονται από πρόσθετους περιορισμούς και δεσμεύσεις σε σχέση με τις θέσεις πλήρους ναύλου που συνήθως αφορούν την μη δυνατότητα αλλαγής ημερομηνίας ή ακύρωσης του εισιτηρίου με επιστροφή χρημάτων. (Πηγή: <http://www.flydeals.gr/αεροπορικέςεταιρείες/>)  
(Πηγή: [http://en.wikipedia.org/wiki/Low-cost\\_carrier](http://en.wikipedia.org/wiki/Low-cost_carrier))

### **5.2.3 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΙΑΡΙΕΣ ΠΟΥ ΠΡΟΣΦΕΡΟΥΝ ΝΑΥΛΩΣΗ (CHARTER FLIGHTS)**

Ο ορισμός σε αυτή την κατηγορία είναι charter flights ή μη προγραμματισμένες έκτακτες πτήσεις. Οι εταιρείες αυτές διαθέτουν συγκεκριμένο αριθμό αεροσκαφών ανάλογα με τις ανάγκες και είναι υπεύθυνες για τη ναύλωση μη τακτικών πτήσεων (charter) σε ταξιδιωτικά πρακτορεία, tour operators και εταιρείες κύρους για επαγγελματικά ταξίδια. Έχει ιδιαίτερη σημασία για την τουριστική αναβάθμιση μιας περιοχής η συμβολή των charter πτήσεων για αυτό και μεγαλύτερο λόγο έχουν τα ταξιδιωτικά γραφεία και οι tour operators που συνήθως το προϊόν αυτό πωλείτε ως πακέτο που περιλαμβάνει και διαμονή μαζί με τα ναύλα. Έκτακτες πτήσεις μπορεί να παρέχει και μια εταιρεία με συμβατικές πτήσεις που πραγματοποιούνται σε συνάρτηση με την διαθεσιμότητα των αεροπλάνων της και το οικονομικό όφελος. Ο διαχωρισμός μεταξύ scheduled και charter πτήσεων όμως εδώ και κάποια χρόνια δεν είναι πλέον

τόσο σαφής. Παλαιότερα οι πτήσεις charter εξυπηρετούσαν καθαρά τις ανάγκες τουριστικών προορισμών και αποτελούσαν μέρος ενός πακέτου. Τα εισιτήρια δεν ανέφεραν τιμή ώστε ο πελάτης να μη γνωρίζει το επιμέρους κόστος του πακέτου. Στη συνέχεια κάποιες charter εταιρίες έγιναν μέλη της IATA, όπως για παράδειγμα η Harpag Lloyd (HF). Έτσι, ξεκίνησαν να διαθέτουν εισιτήρια της IATA που ανέγραφαν τις τιμές.

#### **5.2.4 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΜΕΤΑΦΟΡΑΣ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΩΝ**

Οι εταιρείες αυτές προσφέρουν υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων και όχι επιβατών Airport-To-Airport. Δεν υπάρχουν συγκεκριμένοι τύποι αεροσκαφών για αυτή την κατηγορία. Εξαρτάται από το μέγεθος και την επέκταση της κάθε εταιρείας, τις συμβάσεις με πρακτορεία μεταφορών, Γραφεία Εκτελωνιστών, Ταχυδρομικές Υπηρεσίες καθώς και σε ιδιώτες που έχουν ανάγκη άμεσης μεταφοράς. Στην κατηγορία αυτή υπάρχει ένας κύκλος για την διανομή του προϊόντος. Πρακτορεία μεταφορών και ταχυδρομικές υπηρεσίες συνεργάζονται με εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης (Handlers) που διαθέτουν άδεια για την μεταφορά cargo και στη συνέχεια οι handlers προσχωρούν σε συμβάσεις με την εκάστοτε αεροπορική εταιρεία για να μεταφέρουν τα εμπορεύματα. Υπάρχουν όμως και ταχυδρομικές υπηρεσίες που διαθέτουν στόλο αεροσκαφών και μπορούν να διαθέσουν στον πελάτη υπηρεσίες door to door όπως η UPS, η FedEx και η DHL που βασίζονται πλέον κατά κύριο λόγο στις αεροπορικές μεταφορές. Έρευνες της Διεθνούς Ομοσπονδίας Αερομεταφορών δείχνουν ότι οι εμπορευματικές αερομεταφορές καλύπτουν περίπου το 30% του παγκόσμιου φορτίου εμπορευμάτων. Η μεταφορά εμπορευμάτων είναι αποδοτικότερη από την μεταφορά επιβατών. Τα επίπεδα υπηρεσιών διαφέρουν και κυρίως δεν απαιτούνται πολυτελείς υποδομές για την εξυπηρέτηση των προσώπων, για αυτό το λόγο και οι εμπορευματικές αερομεταφορές αποτελούν μια υγιή αγορά με σταθερό πελατολόγιο που βρίσκεται σε φάση διαρκούς ανάπτυξης.

### 5.2.5 ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ (HANDLERS)

Οι εταιρείες υπηρεσιών εδάφους αποτελούν σημαντικό τμήμα των αερομεταφορών. Με τον όρο «Επίγεια Εξυπηρέτηση» εννοούνται οι υπηρεσίες εκείνες που αφορούν στην εξυπηρέτηση και διαχείριση στο αεροδρόμιο. Σε σχέση με όλες τις υπόλοιπες εταιρείες στην κατηγορία των αερομεταφορών δεν είναι ευρέως διαδεδομένες στο επιβατικό κοινό διότι δεν προσφέρουν άμεσες υπηρεσίες στον επιβάτη αλλά έμμεσες μέσω της αεροπορικής εταιρείας. Οι Handlers ανάλογα με της αεροπορική εταιρεία που συνεργάζονται γίνονται αναπόσπαστο κομμάτι και ενσωματώνονται στους κανονισμούς και την εξυπηρέτηση που προϋποθέτει η εκάστοτε αεροπορική εταιρεία, για αυτό το λόγο δεν γίνεται και αντιληπτό από τους περισσότερους επιβάτες. Οι εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης έχουν μεγάλο ρολό στην ποιότητα, αξιοπιστία, καινοτομία και κάλυψη δικτύου μιας αεροπορικής εταιρείας. Σύγχρονες εγκαταστάσεις, άρτια καταρτισμένο προσωπικό και υψηλή τεχνογνωσία στις υπηρεσίες εξυπηρέτησης εδάφους είναι τα κυριότερα χαρακτηριστικά για να υπογράψει συμβόλαιο μια αεροπορική εταιρεία. Οι εταιρείες επίγειας εξυπηρέτησης προσφέρουν ένα ολοκληρωμένο εύρος ποιοτικών υπηρεσιών εξυπηρέτησης επιβατών και αεροσκαφών και αυτές περιλαμβάνουν :

- Εξυπηρέτηση επιβατών
- Έκδοση εισιτηρίων
- Αίθουσα αναμονής διακεκριμένων επιβατών με υπηρεσίες CIP/VIP
- Υπηρεσίες εξυπηρέτησης αεροσκαφών
- Υπηρεσίες για επιβάτες με μειωμένη κινητικότητα
- Έλεγχος φορτίου, επικοινωνίες και λειτουργίες πτήσεων
- Υπηρεσίες ασφαλείας
- Συντήρηση Εξοπλισμού Επίγειας Υποστήριξης
- Διοικητική Εκπροσώπηση και Εποπτεία
- Υπηρεσίες γενικής αεροπορίας
- Υπηρεσίες φορτίου και αλληλογραφίας

### 5.3 ΑΝΑΣΤΑΛΤΙΚΟΙ ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΠΡΟΤΙΜΗΣΗΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΤΑΞΙΔΙΩΝ

#### 5.3.1 Η ΦΟΒΙΑ ΤΗΣ ΠΤΗΣΗΣ

Παράλληλα όμως με το θετικό στοιχείο της διευκόλυνσης της πρόσβασης στις διάφορες περιοχές του κόσμου, με άνεση και ταχύτητα, επενεργεί το αρνητικό στοιχείο, ότι δηλ. το αεροπλάνο είναι συνυφασμένο με μία έντονη ανθρώπινη φοβία. Ο τουρισμός από τη φύση του εμπεριέχει το άγνωστο και την αβεβαιότητα, λόγω του γεγονότος ότι το άτομο αναγκάζεται να προσαρμοσθεί σε νέες συνθήκες, να αντιμετωπίσει διαφορετικές κλιματολογικές συνθήκες και γενικότερα κινδύνους που ενδεχομένως δεν συναντά στην χώρα του. Αποτέλεσμα όλων αυτών είναι η ανάπτυξη κάποιων ιδιαίτερων συμπεριφορών σε ορισμένα επίπεδα, που συχνά εμπεριέχουν στοιχεία ή δημιουργούν συνθήκες μέσα από τις οποίες προκύπτουν φόβοι νευρωτικής προέλευσης καθώς και διάφορα άγχη. Στον τουριστικό τομέα, τεράστια σημασία έχει ο νευρωσικός φόβος και κατ' επέκταση και το νευρωσικό άγχος (Λύτρας Π., 1993) που προκαλείται στον τουρίστα κυρίως από τη χρήση του αεροπλάνου.

Αυτό συμβαίνει διότι:

1. υπάρχει αδυναμία του επιβάτη να συμβάλει ή να επιχειρήσει τη διάσωσή του, όπως είναι πιο εύκολο να συμβεί σε ένα ναυάγιο,
2. υπάρχει άγνοια των πραγματικών κινδύνων μιας πτήσης,
3. το αποτέλεσμα ενός αεροπορικού ατυχήματος είναι συνήθως μοιραίο,
4. τα τελευταία χρόνια φαίνεται να πολλαπλασιάζονται οι περιπτώσεις αεροπορικών τραγωδιών με ταχύ ρυθμό (Λύτρας, 1993),
5. τα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης τα τελευταία χρόνια, προβάλλουν σε παγκόσμιο επίπεδο και υπερτονίζουν με τις «εικόνες» τους κάθε αεροπορικό ατύχημα, συμβάλλοντας στην δυσανάλογη αύξηση των φόβων για το αεροπορικό ταξίδι (Weimann, G and Winn, C, 1994).

Εκτός όμως από τη φοβία ορισμένοι άνθρωποι αναπτύσσουν σταδιακά μια αίσθηση «δυσφορίας» για τις πτήσεις και μάλιστα συχνά δεν υπάρχει κάποιος ιδιαίτερος λόγος που να δικαιολογεί αυτή την αίσθηση. Μάλιστα έχει παρατηρηθεί ότι η «δυσφορία» αυτή αυξάνεται σταδιακά με την ηλικία, καθώς ο φόβος της πτήσης ξεκινά κατά μέσο όρο από την ηλικία των 27 ετών. Οι ειδικοί υποστηρίζουν ότι όσο μεγαλώνουμε ηλικιακά, αρχίζουμε να δίνουμε μεγαλύτερη προσοχή στο «εύθραυστο» της ανθρώπινης ζωής, και αυτό αποδεικνύεται από το γεγονός ότι όσο πιο ηλικιωμένος είναι ο άνθρωπος, τόσο περισσότερο αναπτύσσει το φόβο του θανάτου. Κατ' επέκταση αναπτύσσεται πιο έντονος και ο φόβος της πτήσης. Ο φόβος αυτός μπορεί να εκδηλωθεί με ένα «κύμα» φόβου, το οποίο συχνότατα ακολουθείται από σωματικά συμπτώματα, όπως ταχυπαλμία, δύσπνοια, εφίδρωση κ.λπ. (Βάρβογλη Λ., 2001). Η φοβία της πτήσης είναι μια αυθόρμητη αντίδραση άγχους που προκαλείται από το ίδιο το αεροπορικό ταξίδι είτε από τη σκέψη ενός επικείμενου αεροπορικού ταξιδιού. Συχνά ο φόβος που αναπτύσσεται συνδυάζεται με:

- α) την ύπαρξη προηγούμενης δυσάρεστης εμπειρίας κατά τη διάρκεια μιας πτήσης,
- β) την ύπαρξη προσωπικών προβλημάτων και φόβων (κλειστών χώρων, αγοραφοβία κ.λπ.) που αυξάνουν την αίσθηση της ανασφάλειας,
- γ) την επίδραση των πληροφοριών από δυσάρεστες καταστάσεις που περιγράφονται από τα Μ.Μ.Ε.

Συχνά οι έχοντες αναπτύξει φοβίες για τις πτήσεις, αναζητούν στοιχεία που ενισχύουν τις φοβίες τους. Μάλιστα αγνοούν άρθρα και μελέτες φορέων της αεροπορικής βιομηχανίας για την ασφάλεια των πτήσεων και για την ανάπτυξη νέων μηχανισμών ασφαλείας. (Μυλωνόπουλος Δ, 2004)



### 5.3.2 Η ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΗ ΑΠΕΙΛΗ

Ανάλογες νευρωσικές αντιδράσεις παρατηρούνται όταν σημειωθούν τρομοκρατικές ενέργειες σε περιοχές άμεσου ή έμμεσου τουριστικού ενδιαφέροντος. Ο τουρίστας αντιμετωπίζει κατά τη διάρκεια του ταξιδιού του διάφορες καταστάσεις που προκαλούν σ' αυτόν τρόμο. Οι καταστάσεις αυτές προέρχονται από το κοινωνικό/πολιτικό καθεστώς (Norton G., 1987) ή τις κοινωνικές συνθήκες της χώρας προέλευσης (Ryan C, 1993), των ενδιάμεσων σταθμών και της χώρας υποδοχής (αυξημένη εγκληματικότητα, ληστείες, επιθέσεις, φόνοι, βομβιστικές ενέργειες, ομηρίες κ.λπ.). Μπορούν να ομαδοποιηθούν ως εξής:

α) σύμφωνα με το **γεωγραφικό** κριτήριο:

- να αφορούν ορισμένες ευρύτερες γεωγραφικές περιοχές, που υπερβαίνουν τα όρια ενός κράτους (π.χ. η πειρατεία στη θαλάσσια περιοχή της νοτιοανατολικής Ασίας),
- να αφορούν ολόκληρη τη χώρα (π.χ. Αφγανιστάν),
- να περιορίζονται σε μία οριοθετημένη περιοχή, στο εσωτερικό ενός κράτους (π.χ. η περιοχή των Τσιάπας (Μοίρα Μ, 2001) στο Μεξικό),
- να αφορούν ορισμένες υποβαθμισμένες συνοικίες των αστικών κέντρων (Ρίο ντε Τζανέιρο, Μόσχα, Νέα Υόρκη κ.λπ.)

β) σύμφωνα με το **κοινωνικό** κριτήριο:

- να οφείλονται σε αντικοινωνικές συμπεριφορές και στην αυξημένη εγκληματικότητα, ιδιαίτερα κατά τουριστών (κλοπές, ληστείες, φόνοι, βιασμοί, ρατσισμός κ.λπ.).

γ) σύμφωνα με το **πολιτικό** κριτήριο:

- να οφείλονται σε τρομοκρατικές απειλές ή ενέργειες για πολιτικούς, θρησκευτικούς, ή άλλους λόγους (π.χ. στην Σρι Λάνκα/Κεϋλάνη, οι αντάρτες Ταμίλ, το 1996, μετά από μια επίθεση σε τρένο, που είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο 70 ατόμων και τον τραυματισμό 600, δήλωσαν ότι θεωρούν τον τουρισμό «οικονομικό στόχο», γεγονός που είχε ως αποτέλεσμα η χώρα να θεωρείται ως ανασφαλής τουριστικός προορισμός (Μοίρα, 2000), ή η σφαγή στο Λούξορ που προκάλεσε την ανάσχεση του τουριστικού ρεύματος προς την Αίγυπτο (Μοίρα Μ, 2001).

δ) σύμφωνα με το **γεωπολιτικό** κριτήριο:

- να προκύπτουν από την γενικότερη πολιτικο-οικονομική κατάσταση της χώρας, (αστάθεια πολιτικού καθεστώτος, εμφύλιος πόλεμος, έντονη αντίδραση μειονοτήτων, καθεστώσ που δεν ευνοεί τον τουρισμό, κ.λπ.) ή της ευρύτερης περιοχής (π.χ. η περιοχή της πρώην Γιουγκοσλαβίας (Μοίρα, 1999).

### 5.3.3 Η ΦΟΒΙΑ ΤΗΣ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΗΣ ΑΠΕΙΛΗΣ ΣΤΗΝ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΑ

Η φοβία της τρομοκρατικής απειλής στην αερομεταφορά, που έχει αυξηθεί λόγω των τρομοκρατικών χτυπημάτων στη Νέα Υόρκη, εστιάζεται στο έδαφος και στον αέρα. Μπορεί να εκδηλωθεί με τις ακόλουθες μορφές:

#### **α) Η φοβία της τρομοκρατικής απειλής στα αεροδρόμια**

Τα αεροδρόμια από την ίδια τη φύση τους, ως χώροι συγκέντρωσης μεγάλου αριθμού ανθρώπων με υψηλό εισοδηματικό επίπεδο και πολλές φορές διαφορετικών εθνοτήτων, αποτελούν στόχους βομβιστικών επιθέσεων. Γι' αυτό τα μέτρα ασφαλείας είναι συνήθως αυξημένα και συχνά οι επιβάτες ταλαιπωρούνται (Raymond Bar-on, 1996) από εκκενώσεις των χώρων του αεροδρομίου λόγω απειλής βομβιστικής ενέργειας (π.χ. η εκκένωση του αεροδρομίου Κέννεντυ της 22/9/2001). Οι έλεγχοι ασφαλείας, ιδιαίτερα στα αεροδρόμια, που μπορεί να διαρκούν πολύ, ενοχλούν ή και ανησυχούν πολλούς ταξιδιώτες. Επειδή τα αεροδρόμια είναι ευάλωτα σε τέτοιου είδους απειλές, στους χρήστες του αεροδρομίου αναπτύσσεται εύκολα η σχετική φοβία. (Μυλωνόπουλος Δ, 2004)

#### **β) Η φοβία της αεροπειρατείας**

Στις δεκαετίες του '70 και του '80 ήταν συχνό το φαινόμενο της αεροπειρατείας για πολιτικούς κυρίως λόγους, δηλ. της κατάληψης επιβατηγού αεροσκάφους από ομάδα ενόπλων ατόμων και η κατεύθυνσή του σε άλλο προορισμό είτε για την αίτηση πολιτικού ασύλου, είτε για την εκβίαση της απελευθέρωσης κάποιων πολιτικών κρατουμένων. Τα τέσσερα πλέον θανάσιμα συμβάντα (Πηγή: [www.airsafe.com](http://www.airsafe.com)), την περίοδο αυτή, ήταν:

- Η επίθεση τρομοκρατών σε αεροπλάνο της Pan Am στη Ρώμη στις 17/9/1973, κατά τη διάρκεια της επιβίβασης, που είχε 30 θύματα.
- Η αεροπειρατεία σε αεροσκάφος της TWA στην Αθήνα, στις 14/6/1985, που είχε ως αποτέλεσμα τη σύλληψη και κράτηση 153 ατόμων από τους αεροπειρατές επί αρκετές ημέρες.

- η απόπειρα κατάληψης αεροσκάφους της Pan Am στο Καράτσι, την 5/9/1986, που είχε ως αποτέλεσμα το θάνατο 16 επιβατών.
- η δολοφονία των 5 μελών του πληρώματος και των 37 επιβατών ενός αεροσκάφους της Pacific Southwest Airlines κοντά στο San Louis, από ένα απολυμένο υπάλληλο του αερομεταφορέα. (Μυλωνόπουλος Δ, 2004)

**γ) Η φοβία τρομοκρατικής απειλής νέου τύπου / τύπου Μανχάταν**

Την 11/9/2001 εκδηλώθηκε μια συντονισμένη μορφή τρομοκρατικής ενέργειας, που είχε ως κύρια χαρακτηριστικά την κατάληψη, συγχρόνως, πολλών αεροσκαφών και την κατεύθυνσή τους σε συγκεκριμένους πολυσύχναστους στόχους, με αποτέλεσμα το θάνατο χιλιάδων ανθρώπων. Η τρομοκρατική αυτή ενέργεια προκαλεί νέας μορφής φοβία στους χρήστες του αεροπλάνου. Κύριο χαρακτηριστικό της είναι ότι, όταν εκδηλωθεί αυτή η απειλή, οδηγεί αναπόφευκτα στο θάνατο, δεδομένου ότι οι τρομοκράτες είναι αποφασισμένοι να πεθάνουν και δεν επιζητούν κανενός είδους διαπραγμάτευση. Ενώ δηλαδή στην αεροπειρατεία υπάρχουν αιτήματα των τρομοκρατών που οδηγούν σε διαπραγματεύσεις, με αποτέλεσμα είτε την ικανοποίηση των αιτημάτων με παράλληλη απελευθέρωση των ομήρων, είτε παρέχουν τη δυνατότητα επέμβασης στις διωκτικές αρχές, στη νέα μορφή τρομοκρατίας, δεν υπάρχει καμία διέξοδος. Θα μπορούσε μάλιστα να ονομασθεί τρομοκρατική απειλή «τύπου Μανχάταν» ή «τύπου διδύμων», από τη ονομασία της περιοχής όπου πρωτοεκδηλώθηκε ή από την ονομασία των διδύμων πύργων που έπληξαν τα δύο αεροσκάφη. (Μυλωνόπουλος Δ, 2004)

## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6: Ο ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

### 6.1 ΒΑΣΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

Η λεκάνη της Μεσογείου αποτελεί τον τόπο που ξεκίνησε το σύγχρονο φαινόμενο της πρόσκαιρης μετακίνησης των ατόμων για αναψυχή. Σήμερα το 1/3 του ετήσιου αριθμού των τουριστικών αφίξεων παγκοσμίως κινείται στο χώρο της Μεσογείου. Μέσα σε αυτό το τουριστικό χώρο "κολυμπάει" η Κρήτη που δίκαια χαρακτηρίζεται ως το "αεροπλανοφόρο της Μεσογείου". Η απόσταση της από την Ευρώπη (100 χλμ.), από την Ασία (175 χλμ.) και από την Αφρική (300 χλμ.) την καθιστά ως ένα ιδιαίτερο προορισμό. Η Κρήτη είναι το πέμπτο μεγαλύτερο νησί της "γηραιάς" θάλασσας, με έκταση 8.261 χλμ..

Δεν είναι τυχαίο ότι από την Κρήτη ξεκίνησε η μεταπολεμική μορφή του τουρισμού σε όλη την Ελλάδα, όταν το 1964 κατασκευάστηκε στον Άγιο Νικόλαο Λασιθίου το πρώτο ξενοδοχειακό συγκρότημα. Όπως, δεν είναι τυχαίο ότι η Κρήτη καταλαμβάνει μια από τις δημοφιλέστερες θέσεις στις προτιμήσεις των ξένων επισκεπτών. Βασικός παράγοντας της έως τώρα τουριστικής ανάπτυξης της Μεγαλονήσου θεωρείται η γεωμορφολογία της. Η εξαιρετικά πλούσια εναλλαγή τοπίων (πεδιάδες, λόφους, βουνά, οροπέδια, φαράγγια, χείμαρρους, σπήλαια, αμμουδιές, ακρωτήρια, όρμους, φυσικά λιμάνια κ.α.) τα οποία συνδυάζοντας ιδανικά βουνό και θάλασσα, αποτελούν σαφείς πόλους έλξης, επιδρώντας άμεσα και θετικά στην ψυχολογία των υποψηφίων τουριστών, βοηθώντας τους να εξουδετερώσουν την ένταση του σύγχρονου τρόπου ζωής.

Δεν είναι όμως, μόνο η γεωμορφολογία που της δίνει ένα συγκριτικό πλεονέκτημα έναντι άλλων προορισμών, αλλά και η συνύπαρξη αρχαιολογικών μνημείων που το πέρασμα διαφορετικών πολιτισμών άφησε να κείτονται στην κρητική γη. Η Κνωσός, η Φαιστός, η Γόρτυνα, η Ζάκρος κ.α. αποτελούν αδιάψευστους μάρτυρες της προϊστορικής, κλασικής, ελληνιστικής, ρωμαϊκής, βυζαντινής, φράγκικης και τουρκικής περιόδου κατοχής. Σε όλα τα παραπάνω έρχεται να προστεθεί το σημαντικότερο ίσως πλεονέκτημα, αυτό του φιλόξενου και ανυπότακτου κρητικού πνεύματος που καθιστά την Κρήτη ως την "ναυαρχίδα του Ελληνικού τουρισμού"» (Πηγή: Ζοπουνίδης Κ. - Γαγάνης Χ., 2004)

### 6.1.1 ΙΣΧΥΡΑ ΣΗΜΕΙΑ ΤΟΥ ΚΡΗΤΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Επιγραμματικά, τα ισχυρά σημεία του κρητικού τουρισμού θα μπορούσαν να συνοψιστούν ως εξής:

- Είναι ο μεγαλύτερος και σημαντικότερος τουριστικός προορισμός της Ελλάδος.
- Βρίσκεται σε πλεονεκτική γεωγραφική θέση.
- Εξαιρετικά εύκρατο και ευνοϊκό για την ανάπτυξη του τουρισμού κλίμα.
- Είναι το μεγαλύτερο σε έκταση και πληθυσμό νησί της Ελλάδος, και διαθέτει τη μεγαλύτερη νησιωτική ακτογραμμή.
- Ιδιαίτερα σημαντική πολιτισμική και ιστορική παράδοση.
- Αρχαιολογικούς χώρους παγκόσμιας εμβέλειας.
- Σημαντικά μνημεία της φύσης (π.χ. φαράγγι Σαμαριάς).
- Υψηλό επίπεδο και επάρκεια φυσικών πόρων.
- Ισχυρή οικονομία.
- Ικανοποιητική παραγωγική δομή.
- Ευρύτατη παραγωγή προϊόντων πρωτογενούς και δευτερογενούς τομέα.
- Ισχυρό αναπτυξιακό περιβάλλον.
- Δύο από τα μεγαλύτερα αεροδρόμια και λιμάνια της χώρας, και πυκνό οδικό δίκτυο.
- Κατοχυρωμένη θέση στην παγκόσμια τουριστική αγορά.
- Υψηλή τουριστική ζήτηση.
- Μίγμα εθνικοτήτων τουριστών εξισορροπημένο ως προς το μίγμα εθνικοτήτων που επισκέπτονται την Ελλάδα.
- Επαρκείς και υψηλής ποιότητας ξενοδοχειακές υποδομές και υπηρεσίες.

(Πηγή: Ένωση Ξενοδόχων Νομού Ηρακλείου, Στρατηγική Ανάλυση Προοπτικών Τουρισμού Κρήτης, 2001 και Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού, Μελέτη Τουριστικής Ανάπτυξης Περιφέρειας Κρήτης, 2003)

## 6.2 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ

### 6.2.1 ΤΟ ΞΕΝΟΔΟΧΕΙΑΚΟ ΔΥΝΑΜΙΚΟ ΤΗΣ ΚΡΗΤΗΣ

Το μέγεθος και η σημασία της τουριστικής βιομηχανίας για την Κρήτη είναι μεγάλο αν αναλογιστεί κανείς ότι ο κλάδος του τουρισμού έχει το υψηλότερο ποσοστό συμμετοχής στην προστιθέμενη αξία που παράγει το νησί και αποτελεί βασικό άξονα ανάπτυξης για αυτό. Οι υπηρεσίες που προσεφέρθησαν στην Κρήτη για τον τουριστικό/εμπορικό κλάδο κατά το έτος 2008 συνέβαλαν κατά 40,43% στη συνολική ακαθάριστη προστιθέμενη αξία της περιφέρειας της Κρήτης και κατά 6,35% στο σύνολο της ακαθάριστης προστιθέμενης αξίας του κλάδου στην Ελλάδα. Έτσι καταφέρνει και δίνει εργασία σε κάτι λιγότερο από 100.000 ανθρώπους, δηλαδή σε περισσότερους από το 1/3 των εργαζόμενων του νησιού. (Πηγή: Region of Crete, Economic Facts 2012, 2013)

Με τον τουρισμό να είναι ο πιο δυναμικά αναπτυσσόμενος κλάδος της οικονομίας της, η Κρήτη διαθέτει αξιοσημείωτες, μεγάλες και υψηλών προδιαγραφών ξενοδοχειακές μονάδες. Η Κρήτη διαθέτει στο σύνολο της 1.529 μονάδες, 87.103 δωμάτια και 165.375 κλίνες.

**Πίνακας 10:** Το ξενοδοχειακό δυναμικό της Κρήτης για το έτος 2012

ΚΡΗΤΗ	5*****	4*****	3****	2**	1*	Σύνολο
Μονάδες	84	233	329	673	210	1529
Δωμάτια	16950	24701	15486	24232	5734	87103
Κλίνες	34209	47776	29236	43616	10538	165375

(Πηγή: ΣΕΤΕ, Επεξεργασία στοιχείων Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδος)

## 6.2.2 ΜΕΡΙΔΙΟ ΚΛΙΝΩΝ ΑΝΑ ΝΟΜΟ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

Για το 2010, τα μερίδια κλινών των τεσσάρων Νομών της Κρήτης είχαν διαμορφωθεί όπως παρουσιάζονται στον πίνακα 11, με το Νομό Ηρακλείου να κατέχει στο σύνολο του 501 ξενοδοχεία, 34.587 δωμάτια και 161.578 κλίνες και το Νομό Χανίων να κατέχει στο σύνολο του 526 ξενοδοχεία, 22.243 δωμάτια και 40.795 κλίνες.

**Πίνακας 11:** Μερίδιο κλινών ανά Νομό στην Κρήτη για το έτος 2010

ΠΕΡΙΟΧΗ	5 <sup>*****</sup>			4 <sup>****</sup>			3 <sup>***</sup>		
	Ξενοδοχ.	Δωμάτια	Κλίνες	Ξενοδοχ.	Δωμάτια	Κλίνες	Ξενοδοχ.	Δωμάτια	Κλίνες
<b>ΚΡΗΤΗ</b>	<b>76</b>	<b>15.626</b>	<b>31.265</b>	<b>232</b>	<b>24.209</b>	<b>46.766</b>	<b>335</b>	<b>15.540</b>	<b>29.278</b>
ΗΡΑΚΛΕΙΟ	26	7.150	14.374	103	12.695	24.473	100	5.239	9.944
ΛΑΣΗΘΙ	24	4.383	8.730	34	3.194	6.127	33	1.586	3.024
ΡΕΘΥΜΝΟ	10	2.157	4.286	47	4.584	8.844	92	4.114	7.742
ΧΑΝΙΑ	16	1.936	3.875	48	3.736	7.322	110	4.601	8.568

2 <sup>**</sup>			1 <sup>*</sup>			ΣΥΝΟΛΟ		
Ξενοδοχ.	Δωμάτια	Κλίνες	Ξενοδοχ.	Δωμάτια	Κλίνες	Ξενοδοχ.	Δωμάτια	Κλίνες
<b>696</b>	<b>24.546</b>	<b>44.202</b>	<b>210</b>	<b>5.486</b>	<b>10.067</b>	<b>1.549</b>	<b>85.407</b>	<b>161.578</b>
176	6.355	11.830	96	3.148	5.732	<b>501</b>	<b>34.587</b>	<b>66.353</b>
84	2.706	4.939	33	484	907	<b>208</b>	<b>12.353</b>	<b>23.727</b>
139	4.824	8.811	26	545	1.020	<b>374</b>	<b>16.224</b>	<b>30.703</b>
297	10.661	18.622	55	1.309	2.408	<b>526</b>	<b>22.243</b>	<b>40.795</b>

(Πηγή: Ελληνική Στατιστική Αρχή, Γμήμα Τουρισμού, Επεξεργασία στοιχείων Ξενοδοχειακό Επιμελητήριο Ελλάδος)

**Πίνακας 12:** Διαχρονική εξέλιξη ξενοδοχειακών κλινών, 1990-2012

<b>2001</b>	<b>119.863</b>
<b>2002</b>	<b>124.403</b>
<b>2003</b>	<b>131.713</b>
<b>2004</b>	<b>140.502</b>
<b>2005</b>	<b>143.480</b>
<b>2006</b>	<b>146.073</b>
<b>2007</b>	<b>146.955</b>
<b>2008</b>	<b>151.677</b>
<b>2009</b>	<b>155.322</b>
<b>2010</b>	<b>161.578</b>
<b>2011</b>	<b>162.762</b>
<b>2012</b>	<b>165.375</b>
<b>Δ 2000-2012</b>	<b>41.94%</b>

(Πηγή: ΣΕΤΕ, Επεξεργασία στοιχείων Ξενοδοχειακού Επιμελητηρίου Ελλάδος)

### 6.2.3 ΔΙΑΝΥΚΤΕΡΕΥΣΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΩΝ ΣΤΗΝ ΚΡΗΤΗ

Οι συνολικές διανυκτερεύσεις τουριστών στην Κρήτη είχαν αυξητική τάση μεταξύ 2008 και 2010, σε περίπου 16 εκ. διανυκτερεύσεις κατά μέσο όρο ετησίως, σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία, με την Κρήτη να κατέχει, το 2010, περίπου το ¼ επί του συνόλου των διανυκτερεύσεων στην Ελλάδα, με το ποσοστό της να ανέρχεται στο 24,60% για το 2010. Πράγμα που μας δείχνει ότι η Κρήτη έχει εδραιωθεί σαν τουριστική δύναμη στην ελληνική αλλά και ευρωπαϊκή αγορά.

**Πίνακας 13:** Διανυκτερεύσεις σε Καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου και κάμπινγκ, κατά Περιφέρεια, για τα έτη 2008-2009

	2008				2009				% μεταβολής συνόλου διανυκτερεύσεων 2009/2008
	Σύνολο	Καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου	Κάμπινγκ	% επί του συνόλου	Σύνολο	Καταλύματα ξενοδοχειακού τύπου	Κάμπινγκ	% επί του συνόλου	
Γενικό Σύνολο	65.624.563	64.073.727	1.550.836	100,0	66.022.270	64.292.443	1.729.827	100,0	0,6
Ανατολική Μακεδονία και Θράκη	1.759.226	1.657.990	101.236	2,7	1.754.483	1.639.206	115.277	2,7	-0,3
Κεντρική Μακεδονία	7.891.536	7.362.945	528.591	12,0	7.891.793	7.225.027	666.766	12,0	0,0
Δυτική Μακεδονία	392.241	392.241	0	0,6	383.269	383.269	0	0,6	-2,3
Θεσσαλία	1.983.379	1.928.092	55.287	3,0	2.111.634	2.052.607	59.027	3,2	6,5
Ήπειρος	900.065	827.169	72.896	1,4	1.015.199	932.473	82.726	1,5	12,8
Ιόνια νησιά	7.381.425	7.260.101	121.324	11,2	7.457.180	7.340.122	117.058	11,3	1,0
Δυτική Ελλάδα	1.860.051	1.730.591	129.460	2,8	1.861.313	1.712.279	149.034	2,8	0,1
Στερά Ελλάδα	1.643.172	1.531.378	111.794	2,5	1.767.856	1.656.654	111.202	2,7	7,6
Πελοπόννησος	2.569.268	2.329.673	239.595	3,9	2.830.581	2.571.654	258.927	4,3	10,2
Αττική	7.315.351	7.272.015	43.336	11,1	7.055.609	7.005.670	49.939	10,7	-3,6
Βόρειο Αιγαίο	1.653.390	1.653.390	0	2,5	1.635.463	1.635.463	0	2,5	-1,1
Νότιο Αιγαίο	14.546.143	14.427.203	118.940	22,2	14.636.435	14.543.738	92.697	22,2	0,6
Κρήτη	15.729.316	15.700.939	28.377	24,0	15.621.455	15.594.281	27.174	23,7	-0,7

(Πηγή:[http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/BUCKET/A2001/PressReleases/A2001\\_STO12\\_DT\\_MM\\_00\\_2009\\_01\\_P\\_GR.pdf](http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/BUCKET/A2001/PressReleases/A2001_STO12_DT_MM_00_2009_01_P_GR.pdf))



## ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7: ΜΕΛΕΤΗ ΠΕΡΙΠΤΩΣΗΣ Ο ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΝΙΩΝ ΚΡΗΤΗΣ «ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ»

### 7.1 Ο ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΝΙΩΝ ΚΡΗΤΗΣ «ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ»

**Εικόνα 6:** Αερολιμένας Χανίων Κρήτης



(Πηγή: <http://www.chania-airport.com/contact.html>)

**Εικόνα 7 :** Αερολιμένας Χανίων Κρήτης



(Πηγή: <http://www.explorecrete.com/chania/GR-chania-airport.html>)

**Εικόνα 8:** Αερολιμένας Χανίων Κρήτης



(Πηγή: [http://www.zarpa.gr/wp-content/uploads/2013/08/aerodromio-xania-touristes\\_468\\_334\\_s.jpg](http://www.zarpa.gr/wp-content/uploads/2013/08/aerodromio-xania-touristes_468_334_s.jpg))

Το **αεροδρόμιο των Χανίων** έχει κωδικό CHQ και επίσημα ονομάζεται διεθνές αεροδρόμιο «Ιωάννης Δασκαλογιάννης», προς τιμή του Κρητικού επαναστάτη Ιωάννη Δασκαλογιάννη που πολέμησε ενάντια στην Οθωμανική αυτοκρατορία τον 18ο αιώνα.

Το αεροδρόμιο Χανίων βρίσκεται στη χερσόνησο του Ακρωτηρίου (ή Σούδα), περίπου 20 λεπτά (14 χιλιόμετρα) από τα Χανιά. Στο αεροδρόμιο των Χανίων πραγματοποιούνται πτήσεις εσωτερικού από και προς το αεροδρόμιο Αθηνών, το αεροδρόμιο Θεσσαλονίκης και άλλα αεροδρόμια στην Ελλάδα. Από τον Απρίλιο μέχρι τις αρχές Νοεμβρίου, υπάρχουν πολλές απευθείας πτήσεις charter για το αεροδρόμιο των Χανίων από τη Βρετανία, τη Γερμανία, τη Σκανδιναβία και άλλες ευρωπαϊκές χώρες.

Η κίνηση των επιβατών στο αεροδρόμιο Χανίων είναι περίπου 2.500.000 επιβάτες το χρόνο. Η επιβατική κίνηση προς τα Χανιά είναι τέτοια που χρειάζεται να βελτιωθούν ακόμα περισσότερο οι υποδομές στο αεροδρόμιο Γιάννης Δασκαλογιάννης. Πρέπει να σημειωθεί ότι το αεροδρόμιο μπορεί να εξυπηρετεί 1100 επιβάτες την ώρα, ενώ οι πραγματικές ανάγκες τους μήνες Ιούλιο και Αύγουστο φτάνουν τους 2500 επιβάτες την ώρα.

(Πηγή:[http://el.wikipedia.org/wiki/Κρατικός\\_Αερολιμένας\\_Χανίων\\_«Ιωάννης\\_Δασκαλογιάννης»](http://el.wikipedia.org/wiki/Κρατικός_Αερολιμένας_Χανίων_«Ιωάννης_Δασκαλογιάννης»), <http://www.explorecrete.com/chania/GR-chania-airport.html> και <http://www.chania-airport.com/>)

## 7.2 ΙΣΤΟΡΙΚΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ ΓΙΑ ΤΟΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΧΑΝΙΩΝ

Το αεροδρόμιο των Χανίων κατασκευάστηκε το 1954 στο Μάλεμε και ως το 1959 εξυπηρετούσε πτήσεις εσωτερικού.

Το 1959 μεταφέρθηκε στη χερσόνησο Ακρωτήρι ή Σούδα στο υπάρχον στρατιωτικό αεροδρόμιο της Σούδας, που άρχισε να χρησιμοποιείται και για επιβατικές πτήσεις.

Το 1967 κατασκευάστηκε ο πρώτος αεροσταθμός με δύο θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών.

Το 1974 πραγματοποιείται η πρώτη διεθνής πτήση προς το αεροδρόμιο των Χανίων. Η αύξηση του τουρισμού στα Χανιά δημιούργησε την ανάγκη για την κατασκευή ενός νέου κτηρίου καθώς οι πτήσεις προς το αεροδρόμιο Χανίων συνεχώς αυξάνονταν.

Το 1996 ολοκληρώθηκε η κατασκευή νέου αεροσταθμού σε διαφορετική θέση με 6 θέσεις στάθμευσης αεροσκαφών.

Το 2005 έγινε η ολοκλήρωση επέκτασης του αεροδρομίου που έλαβε επίσημα την ονομασία Κρατικός Αερολιμένας Χανίων " Ιωάννης Δασκαλογιάννης".

Ο νέος αεροσταθμός έχει συνολική επιφάνεια 14,650 m<sup>2</sup>, και έξι χώρους στάθμευσης αεροσκαφών.

(Πηγή:[http://el.wikipedia.org/wiki/Κρατικός\\_Αερολιμένας\\_Χανίων\\_«Ιωάννης\\_Δασκαλογιάννης»](http://el.wikipedia.org/wiki/Κρατικός_Αερολιμένας_Χανίων_«Ιωάννης_Δασκαλογιάννης») , <http://www.explorecrete.com/chania/GR-chania-airport.html> και <http://www.chania-airport.com/>)

### 7.3 ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ ΧΑΝΙΩΝ



(Πηγή: <http://www.explorecrete.com/chania/GR-chania-airport.html>)

- Εστιατόρια και μαγαζιά : Στο αεροδρόμιο Χανίων θα βρείτε αναψυκτήρια και καφετέριες
- Καταστήματα αφορολόγητων ειδών: Το αεροδρόμιο Χανίων διαθέτει καταστήματα με αφορολόγητα είδη καθώς επίσης και μαγαζιά με τουριστικά είδη, Κρητικά προϊόντα και είδη Λαϊκής Τέχνης
- Χώρος Στάθμευσης: Έξω από το αεροδρόμιο των Χανίων υπάρχουν χώροι στάθμευσης καθ' όλη την διάρκεια λειτουργίας του αεροδρομίου
- Γραφείο πληροφοριών: Στο αεροδρόμιο Χανίων θα βρείτε γραφείο πληροφοριών του αεροδρομίου που λειτουργεί όλη μέρα (24 ώρες) τα τηλέφωνα επικοινωνίας είναι 28210 83800 - 83805.
- Τράπεζες - Συνάλλαγμα: Στο αεροδρόμιο Χανίων υπάρχουν αρκετά μηχανήματα ανάληψης μετρητών ΑΤΜ, δεν υπάρχουν όμως υποκαταστήματα τραπεζών για τραπεζικές συναλλαγές.
- Ασφάλεια Αεροδρομίου: Το αεροδρόμιο Χανίων διαθέτει αστυνομία η οποία εποπτεύει το αεροδρόμιο καθ' όλη την διάρκεια λειτουργίας του.
- Ιατρική Φροντίδα: Το αεροδρόμιο Χανίων έχει ένα πλήρες εξοπλισμένο Ιατρείο για την εξυπηρέτηση των έκτακτων αναγκών των επιβατών
- Αποσκευές: Το αεροδρόμιο Χανίων δεν διαθέτει χώρο για την φύλαξη των αποσκευών. Υπάρχει γραφείο εύρεσης απολεσθέντων στο οποίο μπορούν να απευθυνθεί το επιβατικό κοινό για απώλειες αντικειμένων ή αποσκευών.

(Πηγή: <http://www.explorecrete.com/chania/GR-chania-airport.html>)

## **7.4 ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΔΡΑΣΤΗΡΙΟΠΟΙΟΥΝΤΑΙ ΣΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΧΑΝΙΩΝ**

### **7.4.1 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ**

Ελληνικές αεροπορικές εταιρείες τακτικών πτήσεων

**Ολυμπιακές Αερογραμμές / Olympic Airlines** ([www.olympicairlines.com](http://www.olympicairlines.com))

**Αεροπορία Αιγαίου / Aegean Airlines** ([www.aegeanair.gr](http://www.aegeanair.gr))

(Πηγή: <http://www.ypa.gr/content/index.asp?tid=455>)

### **7.4.2 ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΞΕΝΩΝ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΕΤΑΙΡΕΙΩΝ**

Ryanair FR

Transavia HV

Transavia France TO

Austrian Airlines OS

Finnair AY

JAT Airways JU

GOLDAIR

Scandinavian airlines SK

Primera PF

Jet Time JTG

Novair NVR

Astra AZI

Small Planet P7

Air Meditetanien BIE

Germania ST

SWISSPORT

Easy Jet EZY

Monarch MON

Thomson TOM

Air Berlin AB  
Niki HG  
Condor DE  
Thomas Cook Belgium FQ  
Jet Air Fly JAF  
Travel Service QS  
Bingo airways BO  
Enter Air ENT  
Aegean A3  
Transaero UN  
Orenair R2  
Norwegian DY  
Thomas Cook Airlines Scandinavian DK  
Tui Fly Nordic BLX  
Europe Air Post FPO

#### **7.4.3 ΦΟΡΕΙΣ ΕΠΙΓΕΙΑΣ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ (GROUND HANDLING AGENTS)**

**Αεροπορία Αιγαίου** (αυτοεξυπηρετούμενη)

**Ολυμπιακή Αεροπορία –Υπηρεσίες Α.Ε. (Olymping Handling)**

(Πηγή: <http://www.ypa.gr/content/index.asp?tid=455>)

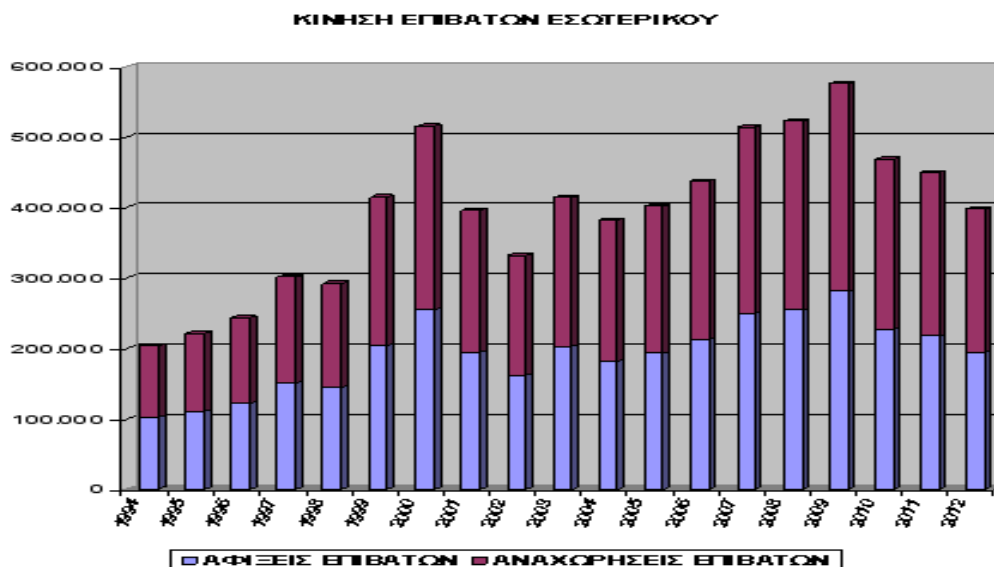
## 7.5 ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΑ ΑΝΑΧΩΡΗΣΕΩΝ ΚΑΙ ΑΦΙΞΕΩΝ ΑΠΟ ΚΑΙ ΠΡΟΣ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΤΩΝ ΧΑΝΙΩΝ 1994-2012

**Πίνακας 14:**Κινήσεις επιβατών εσωτερικού Αερολιμένα Χανίων περιόδου 1994-2012

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΝΙΩΝ ΚΙΝΗΣΗ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/ΦΗ	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
	ΑΦ. + ΑΝ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1994	2.409	102.386	101.974	2.552	125
1995	2.770	110.777	110.133	2.260	118
1996	2.815	122.136	122.010	1.724	102
1997	3.543	151.231	150.240	1.725	98
1998	4.018	145.216	147.288	1.531	87
1999	6.700	203.598	210.831	1.735	68
2000	7.563	254.231	260.862	2.151	52
2001	6.717	194.480	201.384	2.277	78
2002	5.121	162.173	169.348	2.127	48
2003	7.182	202.107	211.434	1.943	32
2004	6.423	181.122	201.102	1.731	13
2005	6.211	193.179	207.962	1.927	22
2006	6.458	212.376	225.027	1.715	14
2007	7.154	248.906	265.412	1.682	10
2008	6.864	254.659	267.999	1.883	15
2009	8.560	280.717	294.970	1.328	13
2010	6.417	227.956	240.323	1.171	15
2011	5.591	217.817	231.394	921	9
2012	4.943	193.565	204.096	599	44

(Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας,  
<http://www.hcaa.gr/content/index.asp?tid=439>)

**Διάγραμμα 3:** Κινήσεις επιβατών εσωτερικού Αερολιμένα Χανίων περιόδου 1994-2012



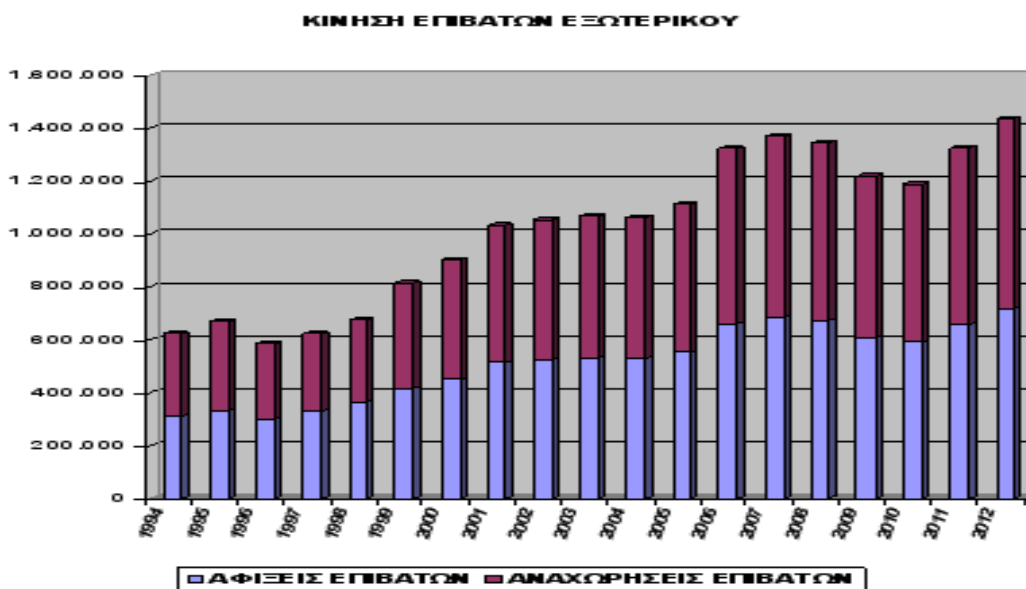
(Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας,  
<http://www.hcaa.gr/content/index.asp?tid=439>)

**Πίνακας 15:**Κινήσεις επιβατών εξωτερικού Αερολιμένα Χανίων  
περιόδου 1994-2012

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΝΙΩΝ					
ΚΙΝΗΣΗ ΕΞΩΤΕΡΙΚΟΥ					
ΕΤΗ	Α/ΦΗ ΑΦ. + ΑΝ.	ΕΠΙΒΑΤΕΣ		ΕΜΠΟΡ/ΤΑ σε τον.	
		ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.	ΑΦΙΞΕΙΣ	ΑΝΑΧΩΡ.
1994	3.924	311.007	310.979	0	0
1995	4.533	334.118	335.398	0	0
1996	3.825	299.346	287.760	0	0
1997	4.154	331.475	291.214	1	0
1998	4.587	362.033	314.654	0	0
1999	5.061	417.136	398.909	0	0
2000	5.449	450.258	451.452	0	0
2001	6.214	514.495	518.623	0	0
2002	6.705	524.740	528.318	0	0
2003	6.792	532.208	533.904	1	5
2004	6.791	531.277	532.876	1	0
2005	6.849	555.647	555.981	23	12
2006	8.302	660.904	662.652	0	0
2007	8.276	683.669	684.847	2	0
2008	8.342	671.477	672.446	19	0
2009	7.454	608.693	611.086	4	0
2010	7.435	593.228	593.357	1	5
2011	8.325	656.791	668.706	0	47
2012	9.177	717.249	718.064	0	0

(Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας,  
<http://www.hcaa.gr/content/index.asp?tid=439>)

**Διάγραμμα 4:** Κινήσεις επιβατών εξωτερικού Αερολιμένα Χανίων  
περιόδου 1994-2012



(Πηγή: Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας,  
<http://www.hcaa.gr/content/index.asp?tid=439>)



## 7.5.1 ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΕΣ ΑΦΙΞΕΙΣ ΠΡΟΣ ΤΟ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ ΧΑΝΙΩΝ, ΙΑΝ-ΔΕΚ 2013/2012

Πίνακας 16: Διεθνείς τουριστικές αφίξεις προς το αεροδρόμιο Χανίων, Ιαν-Δεκ 2013/2012

2013		Χανιά Chania
Ιανουάριος	January	984
Φεβρουάριος	February	935
Μάρτιος	March	4.422
Απρίλιος	April	38.131
Μάιος	May	113.803
Ιούνιος	June	148.223
Ιούλιος	July	171.345
Αύγουστος	August	161.964
Σεπτέμβριος	September	137.639
Οκτώβριος	October	71.153
Νοέμβριος	November	6.276
Δεκέμβριος*	December*	4.705
<b>Σύνολο</b>	<b>Total</b>	<b>859.580</b>

2012		Χανιά Chania
Ιανουάριος	January	0
Φεβρουάριος	February	1
Μάρτιος	March	3.272
Απρίλιος	April	33.549
Μάιος	May	89.458
Ιούνιος	June	129.103
Ιούλιος	July	149.878
Αύγουστος	August	137.495
Σεπτέμβριος	September	123.559
Οκτώβριος	October	48.321
Νοέμβριος	November	1.562
Δεκέμβριος	December	1.051
<b>Σύνολο</b>	<b>Total</b>	<b>717.249</b>

Δ2013/2012		Χανιά Chania
Ιανουάριος	January	-
Φεβρουάριος	February	93400,00%
Μάρτιος	March	35,15%
Απρίλιος	April	13,66%
Μάιος	May	27,21%
Ιούνιος	June	14,81%
Ιούλιος	July	14,32%
Αύγουστος	August	17,80%
Σεπτέμβριος	September	11,40%
Οκτώβριος	October	47,25%
Νοέμβριος	November	301,79%
Δεκέμβριος	December	347,67%
<b>Σύνολο</b>	<b>Total</b>	<b>19,84%</b>

(Πηγή:[http://sete.gr/\\_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28NonResidents%29/catID47/GR/140109\\_DECEMBER\\_2013\\_12%28biilingual%20version%29\\_new.pdf](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28NonResidents%29/catID47/GR/140109_DECEMBER_2013_12%28biilingual%20version%29_new.pdf))

Αύξηση που πλησιάζει το 50% σημείωσαν οι αφίξεις επισκεπτών στο αεροδρόμιο των Χανίων σύμφωνα με τα στοιχεία που έδωσε στη δημοσιότητα ο Σύνδεσμος Τουριστικών Επιχειρήσεων Ελλάδας (ΣΕΤΕ).

Αναλυτικά, σύμφωνα με τα διαθέσιμα στοιχεία των τουριστικών αφίξεων στα κυριότερα αεροδρόμια της χώρας, που ανακοινώνει σήμερα ο ΣΕΤΕ, το δεκάμηνο Ιανουαρίου – Οκτωβρίου 2013 σημειώνει διψήφια αύξηση +10,93% σε σχέση με το ίδιο διάστημα 2012. Είναι αξιοσημείωτο το γεγονός ότι, βάση των διαθέσιμων στοιχείων του ΣΕΤΕ, ο Οκτώβριος 2013 είναι από πλευράς διεθνών αφίξεων ο καλύτερος Οκτώβριος όλων των εποχών, με αύξηση της τάξεως του 21,52% σε σχέση με το 2012. Επίσης, επιβεβαιώνεται το γεγονός ότι ο προορισμός της Αθήνας έχει μπει σε πορεία ανάκαμψης, με την κίνηση του αεροδρομίου να παρουσιάζει τον Οκτώβριο διψήφιο ποσοστό +13,24% και στο σύνολο της περιόδου Ιανουαρίου – Οκτωβρίου 2013 για πρώτη φορά θετικό πρόσημο +1,26%.

## 7.6 ΣΗΜΑΝΤΙΚΟΤΕΡΕΣ ΧΩΡΕΣ ΠΡΟΕΛΕΥΣΗΣ ΧΩΡΩΝ ΠΟΥ «ΨΗΦΙΖΟΥΝ» ΤΑ ΧΑΝΙΑ ΓΙΑ ΤΙΣ ΔΙΑΚΟΠΕΣ ΤΟΥΣ

*«Σκανδιναβοί, Βρετανοί και Γερμανοί οι τουρίστες  
«ψηφίζουν» τα Χανιά για τις διακοπές τους»*

Το καλύτερο εξάμηνο όλων των εποχών, αναφορικά με τις αφίξεις τουριστών, καταγράφεται στο αεροδρόμιο των Χανίων, σύμφωνα με στατιστικά στοιχεία της Ένωσης Ξενοδόχων Χανίων. Πιο συγκεκριμένα, το αεροδρόμιο υποδέχθηκε 311.437 τουρίστες το διάστημα Ιανουαρίου-Ιουνίου 2013, αριθμός αυξημένος κατά 22% σε σχέση με το ίδιο εξάμηνο του 2012. Επίσης, σύμφωνα με τα στοιχεία αυτά, τον Ιούνιο οι αφίξεις έφθασαν τις 151.856, καταγράφοντας αύξηση 17,6% σε σύγκριση με τον ίδια μήνα πέρυσι. Χαρακτηριστικό στοιχείο είναι πως οι Σκανδιναβικές αγορές κυριαρχούν στα Χανιά, με 164.729 αφίξεις στο εξάμηνο, που αποτελούν το 53% του συνόλου των αεροπορικών αφίξεων στη χώρα μας. Δεύτεροι έρχονται οι Βρετανοί με 34.216 αφίξεις, ενώ ακολουθούν οι Γερμανοί με αύξηση 7,3% και 22.713 αφίξεις. Σημαντικό ρόλο βέβαια έπαιξε η αεροπορική εταιρεία Ryanair, καθώς στο εξάμηνο του 2013 έφερε 90.605 επιβάτες στα Χανιά, δηλαδή περίπου το ένα τρίτο του συνόλου των επιβατών που έφτασαν στο αεροδρόμιο της πόλης. Για το πρώτο εξάμηνο, οι σημαντικότερες αγορές προέλευσης για τα Χανιά διαμορφώνονται ως εξής:

**Πίνακας 17:** Σημαντικότερες χώρες προέλευσης για τα Χανιά

Χώρα	Αφίξεις	Μεταβολή
Νορβηγία	58.593	18,8%
Σουηδία	41.424	13,3%
Δανία	37.735	12,1%
Αγγλία	34.216	11%
Φινλανδία	26.977	28,6%
Γερμανία	22.713	7,3%
Ιταλία	19.775	6,3%
Πολωνία	16.426	5,3%
Ρωσία	12.860	4,1%
Κύπρος	10.174	3,3%

(Πηγή:<http://www.protothema.gr/travelling/article/294239/rekor-afixeon-sto-aerodromio-hanion-/>)

## ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ

Οι αερομεταφορές είναι ένας τομέας με ξεχωριστή σπουδαιότητα για την Ελληνική οικονομία. Ο ρόλος της μεταφοράς και ιδιαίτερα της αερομεταφοράς στην εξέλιξη του τουρισμού είναι καθοριστικός αφού αερομεταφορές και τουρισμός οφείλουν να λειτουργούν συμπληρωματικά. Δεν είναι τυχαίο άλλωστε, ότι η πλειονότητα των τουριστικών μετακινήσεων πραγματοποιείται αεροπορικώς, απόδειξη ότι υπάρχει ιδιαίτερη δυναμική. Με δεδομένο μάλιστα ότι η χώρα μας στηρίζει πολλά στον τουριστικό τομέα, η δυναμική αυτή αποκτά ακόμα μεγαλύτερες διαστάσεις. Δεν θα ήταν υπερβολή αν λέγαμε ότι γενικότερα οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν ένα αποδοτικό μοχλό παρέμβασης στην κοινωνική, οικονομική, πολιτιστική και φυσικά χωροταξική ανάπτυξη ενός τόπου. Ο τομέας των αερομεταφορών είναι ένας από τους σημαντικότερους τομείς μεταφορών τόσο σε εθνικό όσο και σε διεθνές επίπεδο.

Οι αεροπορικές μεταφορές χαρακτηρίζονται από τον έντονα διεθνοποιημένο ανταγωνισμό. Η αύξηση της ζήτησης για μεταφορά, η πολιτική μείωσης των ναύλων και η εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού αποτελούν παραμέτρους που εντείνουν το ανταγωνιστικό περιβάλλον στις αεροπορικές εταιρίες. Σε ένα τέτοιο περιβάλλον οι στρατηγικές συμμαχίες των αεροπορικών εταιριών αποτελούν και θα αποτελέσουν και στο μέλλον το κριτήριο για την βιωσιμότητα τους. Η φιλοσοφία του εθνικού αερομεταφορέα ανήκει στο παρελθόν και το επιβατικό κοινό κατευθύνεται προς εταιρίες που έχουν ενταχθεί στους κανόνες της αγοράς και παρέχουν υψηλό επίπεδο εξυπηρέτησης με χαμηλή τιμή εισιτηρίου. Η δυνατότητα που παρέχεται στις αεροπορικές εταιρίες να καθορίζουν ελεύθερα την τιμή του εισιτηρίου τους (μέσα σε κάποια θεσπισμένα όρια) οδηγεί σε ακόμη μεγαλύτερη μείωση των τιμών. Όλα τα σχέδια αναδιοργάνωσης καθώς και επιχειρησιακά πλάνα των αεροπορικών εταιριών αναπόφευκτα επικεντρώνονται στη μείωση του λειτουργικού κόστους με έμφαση στη μείωση του κόστους εργασίας και το κλείσιμο των ελλειμματικών γραμμών.

Σημαντικό μερίδιο της αγοράς στις εναέριες μετακινήσεις έχουν αποκτήσει οι εταιρίες χαμηλού κόστους, έχουν συμπιεστεί τα περιθώρια κέρδους των συμβατικών αεροπορικών εταιριών και αυτή η κατάσταση έχει οδηγήσει τις περισσότερες συμβατικές εταιρίες σε προσφορές συγκεκριμένων θέσεων σε κάθε πτήση ακόμη και κάτω από το κόστος. Αυτές οι φθηνές θέσεις συνήθως συνοδεύονται από πρόσθετους περιορισμούς και δεσμεύσεις σε σχέση με τις θέσεις πλήρους ναύλου που συνήθως αφορούν την μη δυνατότητα αλλαγής ημερομηνίας ή ακύρωσης του εισιτηρίου με

επιστροφή χρημάτων. Είναι εκείνες οι αεροπορικές εταιρείες που προσφέρουν εισιτήρια με πολύ χαμηλότερη τιμή από αυτή που θα πληρώναμε στις συμβατικές αεροπορικές εταιρείες για αντίστοιχες πτήσεις. Μπορεί οι αεροπορικές εταιρείες χαμηλού κόστους να προσφέρουν φθηνότερο ναύλο, όμως τα εισιτήρια τους έχουν αισθητά περισσότερους περιορισμούς και όρους, ακόμη χρεώνουν έξτρα κάποιες υπηρεσίες που οι άλλες εταιρείες δίνουν δωρεάν, ενώ σε πολλές περιπτώσεις δεν προσφέρουν καθόλου υπηρεσίες που στις συμβατικές αεροπορικές εταιρείες ίσως θεωρούνταν αυτονόητες. Οι εταιρείες αυτές για να επιτύχουν χαμηλό κόστος επέλεξαν την χρήση απομακρυσμένων αεροδρομίων τα όποια είναι οικονομικότερα σε φόρους, την χρήση ιντερνέτ σαν σύστημα κρατήσεων με ότι θετικό ή αρνητικό συνεπάγεται.

Στην Ελλάδα και ιδιαίτερα στα νησιά λόγω της γεωγραφικής θέσης τους οι αερομεταφορές διαδραματίζουν ένα ιδιαίτερο ρόλο. Ένα ρόλο που έχει να κάνει με τον τουρισμό και την πρόσβαση στα αεροδρόμια που προσελκύουν κάθε χρόνο εκατομμύρια επιβάτες. Τόσο διεθνώς όσο και στη χώρα μας, οι αερομεταφορές αντιμετωπίζουν πολλές προκλήσεις, με πρώτη αυτή της ασφάλειας της μετακίνησης των προσώπων. Για το λόγο αυτό η ασφάλεια έχει τεθεί ως προτεραιότητα από τη διοίκηση της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας. Παραδοσιακά η Ελλάδα προσελκύει ένα σημαντικό αριθμό αλλοδαπών τουριστών και σύμφωνα με τα τελευταία διαθέσιμα στοιχεία του Παγκόσμιου Οργανισμού Τουρισμού (WTO), η Ελλάδα το 2012 ήταν 17η σε επίπεδο διεθνών αφίξεων και 23η σε επίπεδο εσόδων. Επίσης, σύμφωνα με το Παγκόσμιο Οικονομικό Φόρουμ (WEF) το 2013, η χώρα μας καταλαμβάνει την 32η θέση μεταξύ 140 χωρών στο Δείκτη Ταξιδιωτικής και Τουριστικής Ανταγωνιστικότητας, ενώ στο Γενικό Δείκτη Ανταγωνιστικότητας καταλαμβάνει μόλις την 96<sup>η</sup>. Οι αλλοδαποί τουρίστες που προέρχονται από την Ευρωπαϊκή Ένωση αποτελούν το μεγαλύτερο ποσοστό της Ελληνικής τουριστικής αγοράς και σε ποσοστό άνω του 90% επιλέγουν να ταξιδέψουν στη χώρα μας αεροπορικώς. Αντίστοιχα το 80% περίπου της συνολικής τουριστικής κίνησης προς την Ελλάδα χρησιμοποιεί ως μεταφορικό μέσο το αεροπλάνο. Καταλαβαίνουμε πώς ο ελληνικός τουρισμός καταγράφει ικανοποιητικές επιδόσεις

Η δημιουργία ενός αεροδρομίου αλλάζει άρδην το σκηνικό σε όποια περιοχή και αν τοποθετηθεί. Θα μπορούσαμε λοιπόν να πούμε ότι σε επίπεδο περιφερειακής ανάπτυξης οι αεροπορικές μεταφορές αποτελούν το συστατικό της στοιχείο. Συγκριτικά με την έκταση και τον πληθυσμό της χώρας το ελληνικό δίκτυο αεροδρομίων είναι πολύ εκτεταμένο. Η γεωφυσική ιδιομορφία της χώρας μας που περιλαμβάνει μια πλειάδα

νησιών αλλά και συμπαγείς ορεινούς όγκους στο ηπειρωτικό της τμήμα επέβαλε κατ' ουσία τη δημιουργία πολλών αεροδρομίων. Επιπρόσθετα η Ελλάδα δεν διαθέτει χερσαία σύνορα με τις υπόλοιπες χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης και λόγω της ιδιαίτερης γεωγραφικής της θέσης αποτελεί μια φυσική πύλη στο νοτιοανατολικό άκρο της ενωμένης Ευρώπης. Ο τομέας των αερομεταφορών έχει μεγάλα περιθώρια ανάπτυξης τόσο παγκοσμίως όσο και στην Ελλάδα. Κατά τα τελευταία έτη παρατηρείται μια ιδιαίτερη αύξηση του αριθμού των κινήσεων αεροσκαφών που κατά τα τελευταία έτη είναι πολύ μεγάλη. Η κίνηση αυτή είναι περισσότερο κατανεμημένη κατά τους μήνες αιχμής, Μάιο έως Οκτώβριο λόγω του τουριστικού χαρακτήρα της κίνησης των περισσότερων αεροδρομίων της χώρας. Αναγκαία είναι επίσης και η υλοποίηση μεγάλων αναπτυξιακών έργων υποδομής, ελέγχου και οργάνωσης των αεροδρομίων και του εναέριου χώρου. Ένας αερολιμένας είτε κεντρικός, είτε περιφερειακός, λειτουργεί ως κόμβος αλλά έχει και ευρύτερες εμπορικές δραστηριότητες και είναι καθοριστικό στοιχείο για την περιφερειακή ανάπτυξη. Ένα ακόμη σημαντικό στοιχείο είναι οι αερολιμενικές υποδομές που με τις διαρθρωτικές αλλαγές της ΕΕ οι οποίες τις συγχρηματοδότησαν εμφανίζονται ιδιαίτερα αναβαθμισμένες. Ο ρόλος των αερολιμένων από ένα απλό σημείο μετάβασης, αναβαθμίζεται ,γίνεται κόμβος, εμπορικό σημείο και μοχλός της ευρύτερης ανάπτυξης.

Τέλος σύμφωνα με την έρευνα και τη μελέτη περίπτωσης του αερολιμένα Χανιών θα μπορούσαμε να αναφέρουμε πώς το αεροδρόμιο των Χανιών παρουσιάζει μεγάλη συμβολή στην συνολική αεροπορική τουριστική ζήτηση της χώρας μας καθώς και σημαντικό ρόλο βέβαια έπαιξε η αεροπορική εταιρεία Ryanair, καθώς στο εξάμηνο του 2013 έφερε 90.605 επιβάτες στα Χανιά, δηλαδή περίπου το ένα τρίτο του συνόλου των επιβατών που έφτασαν στο αεροδρόμιο της πόλης, καθώς και οι σημαντικότερες αγορές προέλευσης που ψηφίζουν τα Χανιά για τις διακοπές τους είναι «Σκανδιναβοί, Βρετανοί και Γερμανοί οι τουρίστες»

## ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

### ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:

- Βουτσά Μαρία ,Εισαγωγή στο Τουριστικό Μάρκετινγκ , Διδακτικές Σημειώσεις , Θεσσαλονίκη ,2002
- Βαρβόγλη Λ,«Ιπτάμενοι και τρομοκρατημένοι. Οι επιθέσεις με αεροπλάνα στη Νέα Υόρκη και στην Ουάσιγκτον προκάλεσαν παγκόσμια έξαρση στη φοβία των πτήσεων». Εφημερίδα ΤΟ ΒΗΜΑ, 2001
- Δημήτρουλας Θ., «Ξενοδοχειακό Marketing: Λειτουργία Ανάπτυξης των Τουριστικών Επιχειρήσεων», Πτυχιακή Εργασία, ΤΕΙ Λάρισας,2007
- Ένωση Ξενοδόχων Νομού Ηρακλείου, Στρατηγική Ανάλυση Προοπτικών Τουρισμού Κρήτης, 2001 και Ελληνικός Οργανισμός Τουρισμού, Μελέτη Τουριστικής Ανάπτυξης Περιφέρειας Κρήτης, 2003
- Ζοπουνίδης Κ. - Γαγάνης Χ., Βασικά Στατιστικά Στοιχεία του Τουρισμού της Κρήτης, 2004
- Ηγουμενάκης, Ν, «Τουρισμός και Ανάπτυξη», Interbooks, Αθήνα.,2000
- Ηγουμενάκης Γ. Νίκος, Κραβαρίτης Ν. Κώστας «Τουρισμός, Βασικές Έννοιες», Intro Books, Αθήνα.,2004
- Λαϊνός Ι,Οικονομική Εναέριων Μεταφορών, Εκδόσεις Σταμούλη, Αθήνα,1999
- Λαγός Δημήτρης, Τουριστική Οικονομική, Εκδόσεις Κριτική, Αθήνα,2005
- Λύτρας Π, «Τουριστική Ψυχολογία», INTERBOOKS, Αθήνα, 1993
- Μοίρα- Μυλωνοπούλου Π. , «Τουριστική Γεωγραφία. Ευρώπη», Σταμούλης, Αθήνα. 1999
- Μοίρα- Μυλωνοπούλου Π., «Τουριστική Γεωγραφία. Ασία», Σταμούλης, Αθήνα. 2000
- Μοίρα- Μυλωνοπούλου Π., «Τουριστική Γεωγραφία. Αφρική- Αμερική-Ωκεανία», Σταμούλης, Αθήνα. 2001
- Μυλωνόπουλος Δ, «Η ναυτική κληρονομιά ως πολιτισμικός πυλώνας της παγκοσμιοποίησης», πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, «Μεσόγειος: οι δρόμοι της θάλασσας», 2004

- Μυλωνόπουλος Δ, «Η ναυτική κληρονομιά ως πολιτισμικός πυλώνας της παγκοσμιοποίησης», πρακτικά Διεθνούς Συνεδρίου, «Μεσόγειος: οι δρόμοι της θάλασσας»,2000
- Πετρέας Χρήστος, Τουριστικό Μάρκετινγκ, , Εκδόσεις Γαλαίος,Αθήνα,1991
- Στεφανής Β., Προφυλλίδης Β., Δημητρίου Δ., «Αερομεταφορές και Τουρισμός σε κύριους Τουριστικούς Προορισμούς στη Νησιωτική Ελλάδα», Διεθνές Συνέδριο: Αερομεταφορές και Αεροδρόμια, Εξελίξεις στον 21ο αιώνα, Τμήμα Πολιτικών Μηχανικών - Τομέας Συγκοινωνιακών Έργων και Μεταφορών, Πολυτεχνική Σχολή, Δημοκρίτειο Πανεπιστήμιο Θράκης, 2001
- Σαμπράκος Ε. (επιμέλεια έκδοσης), Ημερίδα «Μεταφορές και Τουρισμός», Πανεπιστήμιο Πειραιώς, Τμήμα Ναυτιλιακών Σπουδών, Πειραιάς,1999
- Σκυργιάννης Χ., Σκάγιαννης Π., «Αερομεταφορές και Τουρισμός: Ο ρόλος του αεροδρομίου της Ν. Αγχιάλου», Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας, Πολεοδομίας και Περιφερειακής Ανάπτυξης, Πολυτεχνική Σχολή, Πανεπιστήμιο Θεσσαλίας, Βόλος,2003
- Τσάρτας, Π., «Τουρίστες-Ταξίδια-Τόποι. Κοινωνιολογικές προσεγγίσεις στον τουρισμό», Εξάντας, Αθήνα,1996

#### **ΞΕΝΗ ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ:**

- “Airlines 101 - A Primer for Dummies” που εξέδωσε το περιοδικό The Airline Monitor τον Νοέμβριο του 1998
- European Organisation for the Safety of Air Navigation (Eurocontrol), Long-Term Forecast- Flight Movements 2010 – 2030, Edition Number: v1.0. ,2010
- Vanhove Norbert, The Economics of Tourism Destinations, 1st ed. Elsevier Butterworth-Heinemann, Oxford, UK,2005
- Jonsson, C., "Sphere of Flying: The politics of International Aviation ", International Organization, Vol. 35, No 2, p.273-302,1981
- Kotler PH ,Marketing Management, Αθήνα: Interbooks,2000
- Norton, G ,«Tourism and International Terrorism», The World Today, 43(2) ,1987
- Raymond Bar-On, Rafael,«Measuring the effects on tourism of violence and the promotion following violent acts», in Pizam, Abraham and Mansfeld, Yoel, «Tourism, Crime and International Security Issues», Wiley ,1996



- Ryan, C, «Crime, Violence, Terrorism and Tourism», *Tourism Management*, 14 (3), 1993
- Sommerich, J., "Pacific air links extended despite European War", *Far Eastern Survey*, Vol. 9, No 21, p. 251-252, 1940
- Syrakaya E, Mclelland R, & Uysal M., Modeling Vacation Destinations Decisions: A behavioural approach. *Journal of Travel and Tourism Marketing*, 5(1/2), 57-75., 1996
- Whitelegg John, "Aviation: the social, economic and environmental impact of flying", Ashden Trust, London, 2000
- Weimann G. & Winn C. (1994), «The Theater of Terror. Mass Media and International Terrorism», White Plains, N.Y. Longman 9. Wilson, R. (1999), *Fear of Flying*.

#### **ΙΣΤΟΣΕΛΙΔΕΣ:**

- <http://el.wikipedia.org/wiki/Τουρισμός>
- <http://sete.gr/GR/TOYRISMOS/I%20Simasia%20tou%20Tourismoy%20stin%20Ellada/I%20simasia%20tou%20tourismoy%202012/>
- [http://sete.gr/\\_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28Non-Residents%29/catID53/GR/130723\\_MeridioAgorasEuropi-Kosmos2000-2012\\_new%20layout.pdf](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28Non-Residents%29/catID53/GR/130723_MeridioAgorasEuropi-Kosmos2000-2012_new%20layout.pdf)
- [http://sete.gr/\\_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28NonResidents%29/catID50/GR/140123\\_Afikseis%20mi%20katoikon%20Okata%20meso%20metaforas%20kai%20stathmo%20eisodou\\_Jan-Sep%202013-2012.pdf](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28NonResidents%29/catID50/GR/140123_Afikseis%20mi%20katoikon%20Okata%20meso%20metaforas%20kai%20stathmo%20eisodou_Jan-Sep%202013-2012.pdf)
- [http://el.wikipedia.org/wiki/Αδελφοί\\_Ράιτ](http://el.wikipedia.org/wiki/Αδελφοί_Ράιτ)
- <http://library.techlink.gr/ptisi/article.asp?mag=2&issue=146&article=3765>
- [http://www.boeing.com/commercial/cmo/pdf/2010\\_Farnborough\\_Presentation.pdf](http://www.boeing.com/commercial/cmo/pdf/2010_Farnborough_Presentation.pdf)
- [www.nah.gr/files/45/2570/metaforiko\\_ergo.doc](http://www.nah.gr/files/45/2570/metaforiko_ergo.doc)
- <http://www.tovivlio.gr/index.php?article=118>
- <http://www.tovivlio.gr/index.php?article=120>

- [http://sete.gr/\\_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28NonResidents%29/catID51/GR/140123\\_Afikseis%20mi%20katoikon%20kata%20xora%20proelefsis\\_JanSep%2020132012.pdf#page=1&zoom=auto,0,849](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28NonResidents%29/catID51/GR/140123_Afikseis%20mi%20katoikon%20kata%20xora%20proelefsis_JanSep%2020132012.pdf#page=1&zoom=auto,0,849)
- [http://sete.gr/\\_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28NonResidents%29/catID47/GR/140109\\_DECEMBER\\_2013\\_12%28billi ngual%20version%29\\_new.pdf](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28NonResidents%29/catID47/GR/140109_DECEMBER_2013_12%28billi ngual%20version%29_new.pdf)
- [http://sete.gr/\\_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28NonResidents%29/catID55/GR/130424\\_MERIDIA%20AGORAS%2020 11-2012\\_new%20layout.pdf](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28NonResidents%29/catID55/GR/130424_MERIDIA%20AGORAS%2020 11-2012_new%20layout.pdf)
- [http://sete.gr/\\_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28NonResidents%29/catID48/GR/131104\\_Afikseis%20Mi%20Katoikon- Ellada%202000-2012\\_new%20layout.pdf](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28NonResidents%29/catID48/GR/131104_Afikseis%20Mi%20Katoikon- Ellada%202000-2012_new%20layout.pdf)
- [http://sete.gr/\\_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28Non-Residents%29/catID52/GR/130723\\_KatataksiElladas2000- 12\\_new%20layout.pdf](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28Non-Residents%29/catID52/GR/130723_KatataksiElladas2000- 12_new%20layout.pdf)
- [http://sete.gr/\\_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28NonResidents%29/catID51/GR/131030\\_Eiseroxomeni%20taksidiotiki%20 kinisi%20mi%20katoikon%20stin%20Ellada%20ana%20xora%20proelefsis%20200 5-2012.pdf](http://sete.gr/_fileuploads/entries/Statistics/Greece/International%20Tourist%20Arrivals%20%28NonResidents%29/catID51/GR/131030_Eiseroxomeni%20taksidiotiki%20 kinisi%20mi%20katoikon%20stin%20Ellada%20ana%20xora%20proelefsis%20200 5-2012.pdf)
- <http://www.icao.int/Pages/default.aspx>,
- [http://el.wikipedia.org/wiki/Διεθνής\\_Οργανισμός\\_Πολιτικής\\_Αεροπορίας](http://el.wikipedia.org/wiki/Διεθνής_Οργανισμός_Πολιτικής_Αεροπορίας),
- [http://www.unric.org/el/index.php?option=com\\_content&view=article&id=10372&c atid=25:----un-system-directory&Itemid=32](http://www.unric.org/el/index.php?option=com_content&view=article&id=10372&c atid=25:----un-system-directory&Itemid=32)
- <http://www.eurocontrol.int/about-eurocontrol>
- <http://el.wikipedia.org/wiki/Eurocontrol>
- <https://www.ecac-ceac.org/>
- [http://en.wikipedia.org/wiki/Joint\\_Aviation\\_Authorities](http://en.wikipedia.org/wiki/Joint_Aviation_Authorities)
- [http://en.wikipedia.org/wiki/European\\_Civil\\_Aviation\\_Conference](http://en.wikipedia.org/wiki/European_Civil_Aviation_Conference)
- <http://el.wikipedia.org/wiki/IATA>
- <http://www.iata.org/about/Pages/mission.aspx>
- [http://en.wikipedia.org/wiki/Association\\_of\\_European\\_Airlines](http://en.wikipedia.org/wiki/Association_of_European_Airlines)
- <http://www.aea.be/>
- [http://en.wikipedia.org/wiki/European\\_Regional\\_Airlines\\_Association](http://en.wikipedia.org/wiki/European_Regional_Airlines_Association)
- [www.airsafe.com](http://www.airsafe.com)

- <http://www.hcaa.gr/content/index2.asp>
- <http://www.flydeals.gr/αεροπορικές-εταιρείες/>
- <http://www.flydeals.gr/low-cost-αεροπορικές-εταιρείες-παγίδες/>
- [http://en.wikipedia.org/wiki/Low-cost\\_carrier](http://en.wikipedia.org/wiki/Low-cost_carrier)
- [http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/BUCKET/A2001/PressReleases/A2001\\_STO12\\_DT\\_MM\\_00\\_2009\\_01\\_P\\_GR.pdf](http://www.statistics.gr/portal/page/portal/ESYE/BUCKET/A2001/PressReleases/A2001_STO12_DT_MM_00_2009_01_P_GR.pdf)
- <http://www.chania-airport.com/contact.html>
- <http://www.chania-airport.com/>
- <http://www.explorecrete.com/chania/GR-chania-airport.html>
- [http://el.wikipedia.org/wiki/Κρατικός\\_Αερολιμένας\\_Χανίων\\_«Ιωάννης\\_Δασκαλογιά\\_ννης»](http://el.wikipedia.org/wiki/Κρατικός_Αερολιμένας_Χανίων_«Ιωάννης_Δασκαλογιά_ννης»)
- [http://www.zarpa.gr/wp-content/uploads/2013/08/aerodromio-xania-touristes\\_468\\_334\\_s.jpg](http://www.zarpa.gr/wp-content/uploads/2013/08/aerodromio-xania-touristes_468_334_s.jpg)
- <http://www.ypa.gr/content/index.asp?tid=455>
- <http://www.hcaa.gr/content/index.asp?tid=439>
- <http://www.protothema.gr/travelling/article/294239/rekor-afixeon-sto-aerodromio-hanion-/>