



ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ
ΣΤΟ ΜΑΝΑΤΖΜΕΝΤ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ
ΚΑΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΩΝ

Διπλωματική Εργασία

**ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΑΙ ΜΕΤΑΦΟΡΕΣ. Η ΧΡΗΣΗ ΥΔΡΟΠΛΑΝΩΝ ΩΣ ΜΕΣΟ ΔΙΑΣΥΝΔΕΣΗΣ
ΤΩΝ ΕΛΛΗΝΙΚΩΝ ΝΗΣΙΩΝ ΚΑΙ Η ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΟΥΣ ΣΤΗΝ ΤΟΠΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑ.**

της
ΓΕΩΡΓΙΑ ΙΩΑΝΝΗ ΔΙΠΛΑΡΑ

Υποβλήθηκε ως απαιτούμενο για την απόκτηση του μεταπτυχιακού
Διπλώματος ειδίκευσης στη Διοίκηση Επιχειρήσεων

Μάρτιος 2021

Τουρισμός και μεταφορές. Η χρήση υδροπλάνων ως μέσο διασύνδεσης των ελληνικών νησιών και η επίδραση τους στην τοπική οικονομία.

της

Γεωργία Ι. Διπλάρα

Πτυχίο Οικονομικών Επιστημών, Πανεπιστήμιο Μακεδονίας, 2011

Διπλωματική Εργασία

Υποβαλλόμενη για τη μερική εκπλήρωση των απαιτήσεων του μεταπτυχιακού
Διπλώματος ειδίκευσης στη Διοίκηση Επιχειρήσεων

Επιβλέπων Καθηγητής

Εγκρίθηκε από τριμελή εξεταστική την / /

Περίληψη

Η δυνατότητα μετάβασης σε μια περιοχή αποτελεί ουσιαστικό παράγοντα για την ενδυνάμωση του τουριστικού προϊόντος της. Λόγω της ιδιαιτερότητας των εδαφών της Ελλάδος και της πληθώρας νησιών, πολλές φορές η διασύνδεση αυτή δεν επιτυγχάνεται με συμβατικά μέσα (τακτικά δρομολόγια αεροπλάνων, πλοίων). Το κενό αυτό, στο μεταφορικό έργο, μπορεί να καλύψει η δημιουργία και ανάπτυξη βάσεων υδατοδρομίου και υδροπλάνων. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η εύκολη προσβασιμότητα σε ένα μέρος, αυξάνει την επισκεψιμότητα και τα έσοδα από τον τουρισμό, πολλές περιοχές, κυρίως νησιωτικές, στη χώρα μας θα μπορούσαν να επωφεληθούν από αυτήν την εναλλακτική μορφή μετακίνησης. Δυστυχώς, η απουσία νομοθετικού πλαισίου και η έλλειψη δημόσιας ή ιδιωτικής πρωτοβουλίας για την ανάπτυξη των υδροπλάνων, δεν επέτρεψαν την ανάπτυξη σχετικών υποδομών στην Ελλάδα. Μόλις πρόσφατα, με το νομοθέτημα 466/2020 εισήχθη ένα ουσιαστικό πλαίσιο, το οποίο καθορίζει ένα συγκεκριμένο πλέγμα διαδικασιών και ελέγχων για τη δημιουργία και λειτουργία υδατοδρομίων καθώς επίσης ορίζεται το πεδίο ευθύνης όλων των εμπλεκόμενων φορέων.

Η έλευση ιδιωτικής πρωτοβουλίας θα δώσει ώθηση στην ανάπτυξη του κλάδου και αναμένεται ότι θα συμβάλει πολυποίκιλα στο κοινωνικό σύνολο. Πρώτον, θα οδηγήσουν στην αύξηση των τουριστικών εσόδων των περιοχών αυτών. Αφενός, η μεγαλύτερη προσβασιμότητα θα οδηγήσει σε αύξηση των τουριστών, αφετέρου η χρήση υδροπλάνων προσελκύει από μόνη της καλύτερης ποιότητας τουρίστες οι οποίοι αποφέρουν σημαντικά υψηλότερο έσοδο. Δεύτερον, η ανάπτυξη της οικονομίας στα μέρη αυτά οδηγεί σε μείωση της ανεργίας και στην αύξηση των απολαβών των εργαζομένων στο κλάδο. Είναι χαρακτηριστικό ότι στην Ελλάδα ένας στους πέντε εργαζομένους σχετίζεται με τον τουριστικό κλάδο, ενώ υπάρχουν και νησιωτικές περιοχές όπου ο βαθμός εξάρτησης είναι σημαντικά υψηλότερος. Τρίτον, η δημιουργία νέων μεταφορικών μέσων, θα διευκολύνει την πρόσβαση των κατοίκων σε κοινωνικές δομές (πχ υγείας) που θα βελτιώσουν με τη σειρά τους την ποιότητα ζωής. Τέταρτον, η χρήση υδροπλάνων, δίνει τη δυνατότητα στην ακαδημαϊκή κοινότητα να χαρτογραφήσει και να μελετήσει μέχρι χθες δυσπρόσιτες περιοχές.

Όπως στην πλειονότητα των θεμάτων, η ανάπτυξη και λειτουργία υδατοδρομίων παρουσιάζει σημαντικά έχει πολλούς υποστηρικτές αλλά και ανθρώπους που αντιτίθενται. Ένθερμος υποστηρικτής της εναλλακτικής αυτής μορφής μετακίνησης είναι μεταξύ άλλων και ο κος Φανουράκης, ιδιοκτήτης της εταιρίας FANOURAKIS AVIATION SERVICES A.E, και ο οποίος αναλύει στην εργασία τις προκλήσεις που έχει να αντιμετωπίσει ένας δυνητικός επενδυτής, τις δυνατότητες και τις ευκαιρίες που έχει η χρήση υδροπλάνων, και πως εν τέλει θα μπορούσε να επωφεληθεί η ελληνική οικονομία. Από την άλλη πλευρά, υπάρχουν και αυτοί που διάκεινται αρνητικά, και οι οποίοι θεωρούν ότι το οικολογικό αποτύπωμα αυτών των μορφών μεταφοράς είναι επιβαρυντικό για την κοινωνία.

Λέξεις-Κλειδιά

Υδροπλάνο, Υδατοδρόμιο, Ν. 466/2020, Τουρισμός

Abstract

The capability to travel to an area is an essential factor to enhance its tourist product. Due to the peculiarity of the ground of Greece and the abundance of islands, many times this interconnection is not achieved by conventional means (regular itineraries of planes, ships). This gap in the transport project can be filled by the creation and development of waterway bases and seaplanes. Considering that the easy accessibility in one place, increases the traffic and income from tourism, many areas, mainly island, in our country could benefit from this alternative form of transportation. Unfortunately, the absence of a legal framework and the lack of public or private initiative for the development of seaplanes, did not allow the development of the relevant infrastructure in Greece. Recently, the launch of legislation 466/2020 introduced a framework, which sets out a specific set of procedures and controls for the establishment and operation of waterways as well as defines the range of responsibility of all stakeholders.

The arrival of a private initiative will give boost to the development of the industry and is expected to contribute in a diverse and wide range to the society. First, they will increase the tourist income of these areas. On the one hand, greater accessibility will lead to an increase in tourists, on the other hand the use of seaplanes alone attracts premium quality tourists who generate significantly higher revenue. Second, the growth of the economy in these parts leads to a reduction in unemployment and an increase in the earnings of employees in the sector. It is characteristic that in Greece one in five employees is related to the tourism industry, while there are also island areas where the degree of dependence is significantly higher. Third, the creation of new means of transport will facilitate the access of residents to social structures (eg health) that will in turn improve the quality of life. Fourth, the use of seaplanes enables the academic community to map and study inaccessible areas.

As in most issues, the development and operation of waterways has many supporters but there are also people who are opposed. A crucial supporter of this alternative form of transportation is, among others, Mr. Fanourakis, owner of FANOURAKIS AVIATION SERVICES SA, who analyzes in this paper the challenges that a potential investor has to face, the capabilities and opportunities that this means has, and how the Greek economy could ultimately benefit. On the other hand, there are those who are opposed, and who consider that the ecological footprint of these means of transport is negative for society.

Keywords

Seaplane, Water Park, Law 466/2020, Tourism

Ευχαριστίες

Για την ολοκλήρωση της διπλωματικής εργασίας θα ήθελα να ευχαριστήσω εκ βάθους καρδιάς όλους όσους συνεισέφεραν με τις γνώσεις τους και την αρωγή τους στην υλοποίηση της παρούσας.

Ιδιαίτερες ευχαριστίες στον επιβλέποντα καθηγητή μου, Λέκτορα κο Ιωάννη Κρουστάλη, ο οποίος με την άρτια καθοδήγηση του, και περισσή υπομονή, επίβλεψε, καθοδήγησε, και κατεύθυνε την εργασία ώστε να ολοκληρωθεί εντός χρονοδιαγράμματος. Σημαντικό κομμάτι της εργασίας δομήθηκε πάνω στις απόψεις του κου Στυλιανού Φανουράκη, τον οποίο και εγκάρδια ευχαριστώ για την άμεση ανταπόκριση και τη διάθεση του να απαντήσει σε πλήθος ερωτημάτων μου για το παρόν και το μέλλον των υδροπλάνων στη χώρα μας.

Τέλος, θα ήθελα να συγχαρώ την οικογένεια μου και ιδιαίτερω το σύζυγο μου Γιάννη καθώς αποτέλεσε μία αστείρευτη πηγή ενθάρρυνσης και επιμονής, βοηθώντας με αθόρυβα αλλά ουσιαστικά στην ολοκλήρωση της εργασίας.

Πίνακας Περιεχομένων

Κεφάλαιο 1. Εισαγωγή	1
1.1 Πρόβλημα – Σημαντικότητα του θέματος.....	1
1.2 Σκοπός - Στόχοι.....	3
1.3 Συνεισφορά	3
1.4 Διάρθρωση διπλωματικής εργασίας.....	3
Κεφάλαιο 2. Βιβλιογραφική Ανασκόπηση	5
2.1 Θεωρητικό υπόβαθρο	5
2.1.1 Εννοιολογική προσέγγιση του τουρισμού	5
2.1.2 Ιστορική αναδρομή του τουρισμού.....	6
2.1.3 Βιομηχανία του τουρισμού στην Ελλάδα	7
2.1.4 ΑΕΠ και αφίξεις εισερχόμενου τουρισμού.....	13
2.2 Μεταφορικό δίκτυο	16
2.2.1 Επίγειες μεταφορές	17
2.2.2 Θαλάσσιες μεταφορές.....	19
2.2.3 Εναέριες μεταφορές.....	20
2.3 Υδροπλάνα	20
2.3.1 Ορισμός Υδροπλάνου	21
2.3.2 Ορισμοί σύμφωνα με το Νόμο 466/2020 σχετικά με τα Υδροπλάνα	21
2.3.3 Ιστορικά στοιχεία των υδροπλάνων	22
2.4 Υδροπλάνα στην διεθνή αγορά	23
2.4.1 Καναδικός όμιλος “Harbour Air Group”.....	24
2.4.2 Trans Maldivian Airways	24
2.5 Υδροπλάνα στον Ελλαδικό χώρο	25
2.5.1 AirSea Lines	25
2.5.2 ArGo Airways.....	26
2.5.3 Hellenic Seaplanes S.A	26
2.5.4 Ελληνικά Υδατοδρόμια Α.Ε.	27
2.5.5 Νομοθετικό Πλαίσιο 4663/2020.....	29
2.5.6 SWOT ανάλυση υδροπλάνων.....	35
Κεφάλαιο 3. Μεθοδολογικό πλαίσιο έρευνας	37
3.1 Εισαγωγή.....	37
3.2 Σκοπός και στόχοι	37
3.3 Μέθοδος έρευνας	37
3.4 Διάρθρωση ερωτήσεων συνεντεύξεων.....	38
Κεφάλαιο 4. Ανάλυση δεδομένων	44
4.1 Ανάλυση συνέντευξης.....	44
Κεφάλαιο 5. Μελέτη περιπτώσεων	46
5.1 Το παράδειγμα της Κροατίας και της Αλάσκας.....	46
5.1.1 Μελέτη περίπτωσης Κροατίας	46
5.1.2 Μελέτη περίπτωσης “LAKE HOOD SEAPLANE BASE” στην Αλάσκα.....	48
Κεφάλαιο 6. Συμπεράσματα, περιορισμοί, προτάσεις για μελλοντική έρευνα	53
6.1 Συμπεράσματα.....	53
6.2 Περιορισμοί της έρευνας.....	54
6.3 Προτάσεις για μελλοντική έρευνα.....	54

Κεφάλαιο 7. Βιβλιογραφία	56
Βιβλιογραφία.....	56

Λίστα Διαγραμμάτων

Διάγραμμα 2.1: Τριμηνιαία έσοδα από Τουρισμό 2017-2019.....	9
Διάγραμμα 2.2: Μέση κατά κεφαλήν δαπάνη από Τουρισμό 2017-2019	10
Διάγραμμα 2.3: Μέση δαπάνη ανά Διανυκτέρευση 2017-2019	11
Διάγραμμα 2.4: Μέση Διάρκεια παραμονής από Τουρισμό 2017-2019.....	12
Διάγραμμα 5.1: Δραστηριότητα πτήσεων στην Lake Hood βάση υδροπλάνων ανά μήνα, 2012.....	50

Λίστα Πινάκων

Πίνακας 1.1: Αεροδρόμια διεθνών και εσωτερικών αφίξεων νήσων Ελλάδος.....	2
Πίνακας 2.1: Βασικά μεγέθη του Ελληνικού Τουρισμού 2019	8
Πίνακας 2.2: Η συμβολή του τουρισμού στη ελληνική οικονομία 2018.....	10
Πίνακας 2.3: Η απασχόληση στην Περιφέρεια Ιόνιων Νήσων 2010-2019	11
Πίνακας 2.4: Η απασχόληση στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου 2010-2019	13
Πίνακας 2.5: Διεθνείς αεροπορικές αφίξεις 2019	14
Πίνακας 2.6: ΑΕΠ κατά περιφέρεια και νομό 2010-2018	15
Πίνακας 2.7: Κατά κεφαλήν ΑΕΠ κατά περιφέρεια και νομό 2007-2015.....	16
Πίνακας 2.8: Γεωγραφικά διαμερίσματα με οδικό δίκτυο.....	17
Πίνακας 2.9: Ελληνικές εταιρίες αερομεταφορών.....	20
Πίνακας 5.1: Οικονομική επίδραση της επιχειρηματικής δραστηριότητας στην Lake Hood 2012.....	52

Λίστα Σχημάτων

Σχήμα 1.1: Αεροδρόμια διεθνών αφίξεων Ελλάδος	1
Σχήμα 1.2: Ακτοπλοϊκή διασύνδεση Ελλάδος.....	2
Σχήμα 1.3: Διάρθρωση εργασίας.....	4
Σχήμα 2.1: Σιδηροδρομική διασύνδεση Ελλάδος.....	19

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1^ο Εισαγωγή

1.1. Πρόβλημα – Σημαντικότητα του θέματος

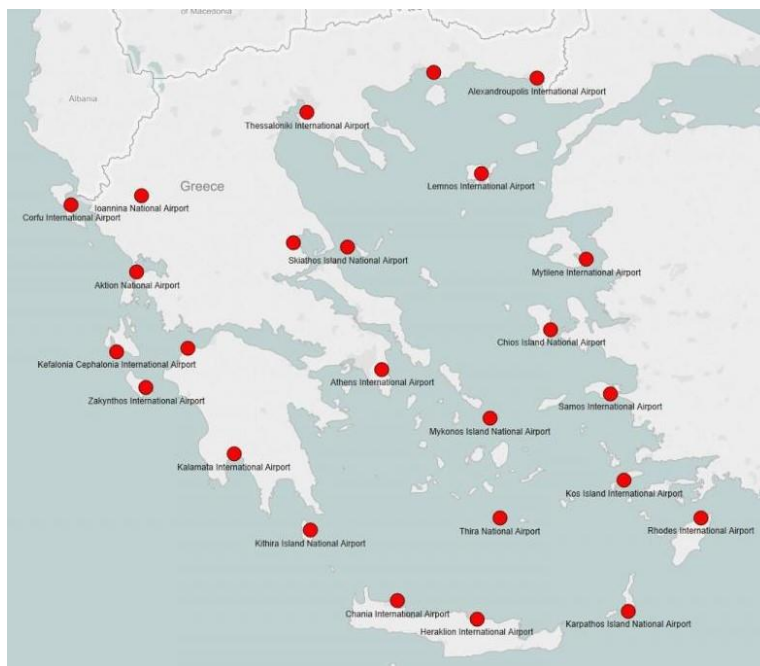
Η χρήση υδροπλάνων ως μεταφορικό μέσο για τη διασύνδεση παράκτιων προορισμών στον ελλαδικό χώρο, πρακτικά δεν είχε απασχολήσει κανένα φορέα ή αρχή στη χώρα μας. Αντίστοιχης πολύ περιορισμένης συνεισφοράς είναι και η ακαδημαϊκή βιβλιογραφία και έρευνα επί του θέματος.

Λαμβάνοντας υπόψη την τεράστια ακτογραμμή των ελληνικών θαλασσών αλλά και την ύπαρξη λοιπών υδάτινων πόρων (πχ λίμνες, ποτάμια) καθίσταται σημαντική η ύπαρξη ενός εκτεταμένου δικτύου αεροπορικής διασύνδεσης με χρήση αεροπλάνων. Το γεγονός ότι τέτοιου είδους ιδιωτικές κυρίως επιχειρηματικές πρωτοβουλίες δεν υλοποιήθηκαν στην Ελλάδα για γραφειοκρατικούς κυρίως λόγους, μαρτυρούν την έλλειψη ενός οργανωμένου πλαισίου υποδομών υδατοδρομίων που θα διευκόλυναν τις μεταφορές μεταξύ των ελληνικών νησιών.

Ο βαθμός χρησιμότητας των υδροπλάνων ενισχύεται και από το γεγονός ότι κάθε χρόνο το ελληνικό δημόσιο επωμίζεται ένα μεγάλο κόστος μέσω της επιδότησης αεροπορικών και ακτοπλοϊκών εταιριών, για την διασύνδεση προορισμών της αποκαλούμενης “άγονης γραμμής”.

Η προστιθέμενη αξία ενός ολοκληρωμένου πλάνου ίδρυσης και λειτουργίας εγκαταστάσεων υδατοδρομίων-υδροπλάνων κρίνεται ιδιαίτερα σημαντική για τη χώρα μας, καθώς τα έσοδα από την τουριστική βιομηχανία συνδέονται άμεσα με την προσβασιμότητα στους αντίστοιχους προορισμούς (Vieira, Câmara, Silva, & Santos, 2019).

Στη χώρα μας, των 117 κατοικημένων νήσων, αεροπορική σύνδεση έχουν μόνο 28 προορισμοί, εκ των οποίων διεθνείς πτήσεις εξυπηρετούν μόλις 16 αεροδρόμια (σχήμα 1.1).



Σχήμα 1.1. Αεροδρόμια διεθνών αφίξεων Ελλάδος

Πηγή: Wikipedia.org (12/2020)

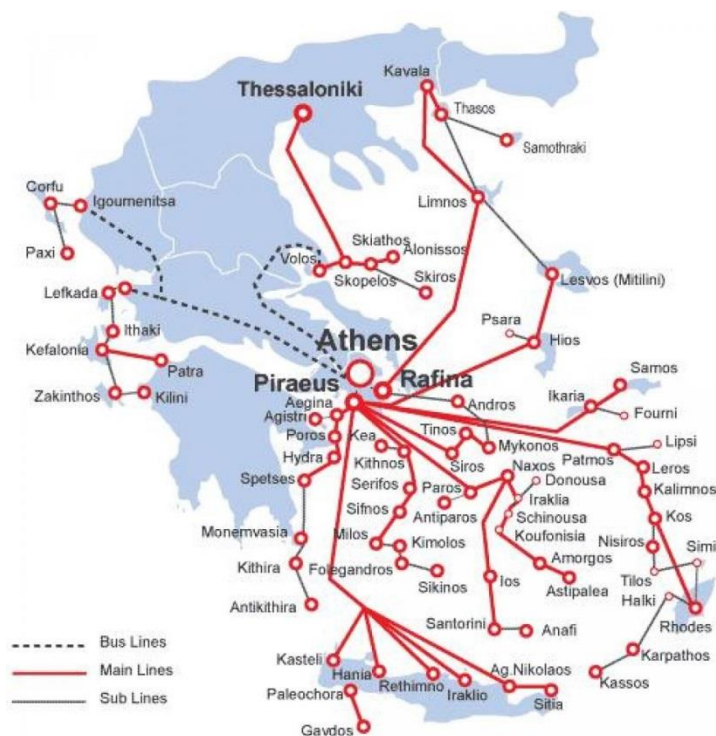
Αεροδρόμια στη νησιωτική Ελλάδα, ταξινομημένα αλφαβητικά σύμφωνα με την περιοχή που εξυπηρετούν.

α/α	Περιοχή / Τοποθεσία	Περιφέρεια	IATA	ICAO	ΥΠΑ	Επίσημη ονομασία αεροδρομίου
Διεθνών συγκοινωνιών (εσωτερικού και διεθνείς)						
1	Ζάκυνθος	Ιόνιοι Νήσοι	ZTH	LGZA	ΚΑΖΑΣ	Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου «Διονύσιος Σολωμός»
2	Ηράκλειο	Κρήτη	HER	LGIR	ΚΑΗΚ	Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου «Νίκος Καζαντζάκης»
3	Κέρκυρα	Ιόνιοι Νήσοι	CFU	LGKR	ΚΑΚΚ	Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ι. Καποδιστριας»
4	Κεφαλλονιά	Ιόνιοι Νήσοι	EFL	LGKF	ΚΑΚΦ	Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλληνίας
5	Κως	Νότιο Αιγαίο	KGS	LGKO	ΚΑΚΩΙ	Κρατικός Αερολιμένας Κω «Πποκράτης»
6	Λήμνος	Βόρειο Αιγαίο	LXS	LGLM	ΚΑΛΜΗ	Κρατικός Αερολιμένας Λήμνου «Ηφαιστος»
7	Μυτιλήνη	Βόρειο Αιγαίο	MJT	LGMT	ΚΑΜΤΕ	Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης «Οδυσσέας Ελύτης»
8	Ρόδος / Παραδείσι	Νότιο Αιγαίο	RHO	LGRP	ΚΑΡΔ	Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου «Διαγόρας»
9	Σάμος / Πυθαγόρειο	Βόρειο Αιγαίο	SMI	LGSM	ΚΑΣΜ	Κρατικός Αερολιμένας Σάμου «Αρίσταρχος ο Σάμιος»
10	Χανιά / Σούδα	Κρήτη	CHQ	LGSA	ΚΑΧΝΔ	Διεθνής Αερολιμένας Χανίων «Ιωάννης Δασκαλογιάννης»
Εσωτερικών συγκοινωνιών (εσωτερικού ή και διεθνείς)						
11	Αστυπάλαια	Νότιο Αιγαίο	JTY	LGPL	ΚΑΠΛ	Κρατικός Αερολιμένας Αστυπάλαιας
12	Ικαρία	Βόρειο Αιγαίο	JIK	LGIK	ΚΑΙΡ	Κρατικός Αερολιμένας Ικαρίας «Ικαρος»
13	Κάλυμνος	Νότιο Αιγαίο	JKL	LGKY	ΚΑΚΜ	Κρατικός Αερολιμένας Κάλυμνου
14	Κάρπαθος	Νότιο Αιγαίο	AOK	LGKP	ΚΑΚΠ	Κρατικός Αερολιμένας Καρπάθου
15	Κύθηρα	Αττική	KIT	LGKC	ΚΑΚΩΩ	Κρατικός Αερολιμένας Κυθήρων «Αλέξανδρος Αριστοτέλους Ωνάσης»
16	Μήλος	Νότιο Αιγαίο	MLO	LGML	ΚΑΜΛ	Κρατικός Αερολιμένας Μήλου
17	Μύκονος	Νότιο Αιγαίο	JMK	LGMK	ΚΑΜΚ	Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου
18	Νάξος	Νότιο Αιγαίο	JNX	LGNX	ΚΑΝΕ	Κρατικός Αερολιμένας Νάξου «Απόλλων»
19	Πάρος	Νότιο Αιγαίο	PAS	LGPA	ΚΑΠΑ	Κρατικός Αερολιμένας Πάρου
20	Σαντορίνη / Καμάρι	Νότιο Αιγαίο	JTR	LGSR	ΚΑΣΡ	Κρατικός Αερολιμένας Σαντορίνης
21	Σκιάθος	Θεσσαλία	JSI	LGSK	ΚΑΣΚ	Κρατικός Αερολιμένας Σκιάθου «Αλέξανδρος Παπαδιαμάντης»
22	Σκύρος	Στερεά Ελλάδα	SKU	LGSY	ΚΑΣΥ	Κρατικός Αερολιμένας Σκύρου
23	Σύρος	Νότιο Αιγαίο	JSY	LGSO	ΚΑΣΟΒ	Κρατικός Αερολιμένας Σύρου «Δημήτριος Βικέλας»
24	Χίος	Βόρειο Αιγαίο	JKH	LGHI	ΚΑΧΙΟ	Κρατικός Αερολιμένας Χίου «Όμηρος»
25	Κάσος	Νότιο Αιγαίο	KSJ	LGKS	ΔΑΚΑ	Δημοτικός Αερολιμένας Κάσου
26	Καστελλόριζο / Μεγίστη	Νότιο Αιγαίο	KZS	LGKJ	ΔΑΖΟ	Δημοτικός Αερολιμένας Καστελόριζου
27	Λέρος	Νότιο Αιγαίο	LRS	LGLE	ΔΑΛΕ	Δημοτικός Αερολιμένας Λέρου
28	Σητεία	Κρήτη	JSH	LGST	ΔΑΣΤ	Δημοτικός Αερολιμένας Σητείας «Βιτσέντζος Κορνάρος»

Πίνακας 1.1. Αεροδρόμια διεθνών και εσωτερικών αφίξεων νήσων Ελλάδος

Πηγή: Wikipedia.org (12/2020)

Αντίστοιχα, στο σχήμα 1.2 αποτυπώνεται η ακτοπλοϊκή διασύνδεση, ενώ σημαντικός αριθμός νήσων δεν εξυπηρετείται με κανενός είδους σύνδεση. Αξίζει να σημειωθεί ότι η ακτοπλοϊκή διασύνδεση όπως αποτυπώνεται παρακάτω σχετίζεται και με παράγοντες εποχικότητας αλλά και επιδότησης άγονων γραμμών.



Σχήμα 1.2. Ακτοπλοϊκή διασύνδεση Ελλάδος

Πηγή: Wikipedia.org (12/2020)

1.2 Σκοπός – Στόχοι

Σκοπός της παρούσας εργασίας είναι να ερευνηθεί την βιωσιμότητα του επιχειρηματικού μοντέλου για τη δημιουργία υδατοδρομίων και εγκατάστασης υδροπλάνων, συνεξετάζοντας τις πιθανές συνέργειες και τα οφέλη για τις τοπικές κοινωνίες των νησιωτικών προορισμών (Díez-pisonero & Córdoba-ordóñez, 2019). Λαμβάνοντας υπόψη τόσο τα οφέλη για την ανάδοχο εταιρία που θα αναλάβει την εγκατάσταση και λειτουργία τέτοιων έργων υποδομής, όσο και για την επιχειρηματικότητα που μπορεί να αναπτυχθεί σε έναν μέχρι πρότινος “απομονωμένο” τουριστικά προορισμό (Widmer, 2002).

Επιπλέον, χρησιμοποιώντας τη μέθοδο της συνέντευξης, με επιχειρηματία-ιδιοκτήτη οργανισμού εκπαίδευσης στελεχών αεροπορίας, καταγράφονται τα προβλήματα και οι ευκαιρίες για την ίδρυση και λειτουργία υδροπλάνων στον Ελλαδικό χώρο. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το νομοθετικό πλαίσιο για την ίδρυση, λειτουργία και εκμετάλλευση αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών ενσωματώθηκε στην ελληνική νομοθεσία μόλις το Φεβρουάριο του 2020 με το Νόμο 4663/2020, γίνεται αντιληπτό ότι τόσο η κρατική όσο και η ιδιωτική πρωτοβουλία είναι ακόμα σε πρώιμο στάδιο, και θα χρειαστούν αρκετά χρόνια μέχρι αυτό να ωριμάσει και να αποφέρει τα προσδοκώμενα οφέλη στην οικονομία.

1.3 Συνεισφορά

Πέραν της βιβλιογραφικής ανασκόπησης, δια της παρούσης εξάγονται χρήσιμα συμπεράσματα ως προς το βαθμό αποδοχής και τις επιπτώσεις από την αξιοποίηση των υδροπλάνων ως μέσο μεταφοράς μεταξύ παράκτιων προορισμών στην Ελλάδα, η ενίσχυση της τοπικής οικονομίας και η βελτίωση των συνθηκών διαβίωσης των κατοίκων των περιοχών αυτών. Η συνεισφορά της διπλωματικής εξυπηρετεί δύο τομείς. Αφενός, προσθέτει αξία και συνεισφέρει στην υφιστάμενη επιστημονική βιβλιογραφία και γνώση, με τέτοιο τρόπο ώστε ο δυνητικός μελετητής να είναι σε θέση να αντλήσει χρήσιμες πληροφορίες για το χώρο των υδροπλάνων στην Ελλάδα και την επίδραση τους στην τοπική οικονομία, αφετέρου προσπαθεί να διαγνώσει πιθανά εμπόδια στην είσοδο αυτού του είδους των επενδυτών στο συγκεκριμένο χώρο, να εντοπίσει την ενδεδειγμένη μορφή επένδυσης (ενδεικτικά, ο συνηθέστερος τρόπος διεθνώς στην δημιουργία υδατοδρομίων είναι μέσω Σύμπραξης Δημοσίου και Ιδιωτικού Τομέα (ΣΔΙΤ) κατά την οποία ο ιδιώτης χρηματοδοτεί με ίδια κεφάλαια την επένδυση και εν συνεχεία απολαμβάνει αποκλειστικότητα στην εγκατάσταση, χρήση και λειτουργία των υποδομών.

1.4 Διάρθρωση διπλωματικής εργασίας

Η εργασία αποτελείται συνολικά από 5 ενότητες στις οποίες καταγράφεται η σημαντικότητα του θέματος, δίνονται ορισμοί σημαντικών εννοιών του αντικειμένου διερεύνησης, εξετάζεται προηγούμενη βιβλιογραφία, και καταλήγει

με την ανάπτυξη της ερευνητικής προσέγγισης με χρήση συνέντευξης, ως μεθόδου πρωτογενούς άντλησης πληροφοριών.

Στο εισαγωγικό κεφάλαιο της εργασίας γίνεται αναφορά στη σημαντικότητα των υδροπλάνων στην ελληνική τουριστική οικονομία καθώς επίσης και στην συνεισφορά της παρούσας μελέτης στην ακαδημαϊκή κοινότητα. Είναι γεγονός ότι παρά την υψηλή προστιθέμενη αξία που θα μπορούσε να συνεισφέρει η χρήση των υδροπλάνων στο ΑΕΠ και στη βελτίωση των συνθηκών ζωής ειδικά των κατοίκων απομακρυσμένων περιοχών, δεν έχει μελετηθεί ενδελεχώς από την επιστημονική κοινότητα και δεν υπάρχουν επαρκείς βιβλιογραφικές ανασκοπήσεις.

Στο 2^ο κεφάλαιο γίνεται μία πρώτη προσέγγιση των εννοιών που θα μας απασχολήσουν στην παρούσα εργασία. Συγκεκριμένα αναλύεται η έννοια του τουρισμού, ορισμοί σχετικά με τα διαθέσιμα μεταφορικά δίκτυα καθώς και διασύνδεση του τουριστικού προϊόντος με την ναυσιπλοΐα. Εν συνεχεία γίνεται ανάλυση της υπάρχουσας βιβλιογραφικής ανασκόπησης, πάνω στην οποία δομούνται οι υπόλοιπες ενότητες της εργασίας.

Στο 3^ο κεφάλαιο καταγράφεται το μεθοδολογικό πλαίσιο της έρευνας. Για τους σκοπούς της παρούσας γίνεται πρωτογενής έρευνα με τη μέθοδο της συνέντευξης. Παρουσιάζεται τόσο ο τρόπος με τον οποίο δομήθηκαν οι ερωτήσεις του ερωτηματολογίου, όσο και η διάρθρωση του ερωτηματολογίου.

Στο 4^ο κεφάλαιο αναλύονται οι ερωτήσεις –απαντήσεις του ερωτηματολογίου. Ζητούμενο σε αυτό το κεφάλαιο αποτέλεσε πέραν της καταγραφής των απαντήσεων, η ανάδειξη προβλημάτων και ευκαιριών σε έναν επιχειρηματικό χώρο “άγνωστο” στην πλειοψηφία των Ελλήνων.

Στο 5^ο κεφάλαιο γίνεται ανάλυση περιπτώσεων αντίστοιχων επιχειρηματικών προσπαθειών σε Αλάσκα και Κροατία, και τα αίτια για τα οποία οι δραστηριότητες αυτές είτε ευδοκίμησαν είτε δεν κατάφεραν να εδραιωθούν, αντίστοιχα.

Στο 6^ο κεφάλαιο γίνεται σύνδεση των απαντήσεων με την υπάρχουσα βιβλιογραφική ανασκόπηση. Επιπλέον, καταγράφονται οι συνθήκες και οι περιορισμοί της εκπονηθείσας μελέτης και αποτυπώνονται προτάσεις για το μελλοντικό ερευνητή που θα επιδιώξει να εμβαθύνει στο εν θέματι αντικείμενο.

Σχηματικά, η διάρθρωση της εργασίας απεικονίζεται στο κάτωθι σχήμα:



Σχήμα 1.3. Διάρθρωση εργασίας

Κεφάλαιο 2^ο Βιβλιογραφική Ανασκόπηση – Θεωρητικό Υπόβαθρο

2.1 Θεωρητικό Υπόβαθρο

2.1.1 Εννοιολογική προσέγγιση του τουρισμού

Ο τουρισμός είναι ένας τομέας ο οποίος εξαρτάται άμεσα και έμμεσα από επιμέρους κλάδους της οικονομίας, ενώ συμβάλει ταυτόχρονα και αμφίδρομα στην ανάπτυξή τους (Wai et al., 2019). Αναγκαία για την μελέτη του φαινομένου είναι απαραίτητη η συνδρομή πολλών διαφορετικών επιστημονικών πεδίων, ενώ η πολύπλευρη και η πολυδιάστατη φύση της τουριστικής δραστηριότητας καθιστά εξαιρετικά δύσκολη την εννοιολογική οριοθέτηση της έννοιας του τουρισμού.

Οι Ελβετοί καθηγητές Walter Hunziker και Kurt Krapf το 1942 όρισαν τον τουρισμό ως εξής: “Τουρισμός είναι το σύνολο των φαινομένων και των σχέσεων που προκύπτουν από το ταξίδι και τη διανομή μη μόνιμων κατοίκων σε έναν προορισμό, εφόσον δεν οδηγούν σε μόνιμη διαμονή στον προορισμό και δεν συνδέονται με κάποια κερδοσκοπική δραστηριότητα” (Lickorish J. Leonard, 2004) σ. 58).

Η Εταιρία Τουρισμού ιδρύθηκε το 1977 με σκοπό την ανταλλαγή απόψεων και γνώσεων και την δημιουργία δικτύου επαφών μεταξύ των διαφορετικών τομέων που συνθέτουν το τουριστικό προϊόν. Η εννοιολογική προσέγγιση του τουρισμού από τον οργανισμό δόθηκε το 1979 ο οποίος θεωρεί ότι: “Ο Τουρισμός περιλαμβάνει οποιαδήποτε δραστηριότητα που σχετίζεται με την προσωρινή βραχυπρόθεσμη μετακίνηση των ατόμων εκτός των τόπων που ζουν και εργάζονται κανονικά, καθώς και τις δραστηριότητές τους κατά την διάρκεια της διανομής τους σε αυτούς τους προορισμούς”. (Victor T.C. Middleton with Jackie Clarke, 2001, σ. 3).

Ο Παγκόσμιος Οργανισμός Τουρισμού στην προσπάθεια να δημιουργήσει ένα διεθνές εννοιολογικό κώδικα για καλύτερη μέτρηση και ανάλυση οικονομικών δεδομένων του τουριστικού τομέα ορίζει : “Τουρισμός είναι ένα κοινωνικό, πολιτισμικό και οικονομικό φαινόμενο που συνεπάγεται την μετακίνηση ανθρώπων σε χώρες ή μέρη εκτός του σύνηθες περιβάλλοντος για προσωπικούς ή επαγγελματικούς σκοπούς. Οι άνθρωποι αυτοί ονομάζονται επισκέπτες (μπορεί να είναι τουρίστες ή εκδρομείς, κάτοικοι ή μη κάτοικοι) και ο τουρισμός έχει να κάνει με τις δραστηριότητές τους, μερικές από τις οποίες συνεπάγεται τουριστική δαπάνη” (World Tourism Organization, 2008) .

Διαχρονικά επιστήμονες επιχειρούν να αποδώσουν ένα ολοκληρωμένο εννοιολογικό πλαίσιο του όρου τουρισμού ούτως ώστε να περιγράφονται όλα τα χαρακτηριστικά και στοιχεία που τον συνθέτουν. Βασική προϋπόθεση για την ύπαρξη του τουρισμού είναι η μετακίνηση των ανθρώπων σε έναν προορισμό εκτός της καθημερινής τους ζωής δηλαδή τον τόπο κατοικίας και τον τόπο εργασίας.

2.1.2 Ιστορική αναδρομή του τουρισμού

Από την αρχαιότητα υπάρχουν αναφορές ταξιδιών για επιστημονικούς και εμπορικούς λόγους. Με το πέρασμα των χρόνων τα ταξίδια αποκτούσαν διαφορετική μορφή και σκοπό ενώ η ταυτόχρονη βελτίωση των μεταφορικών μέσων και υποδομών διαδραμάτισε καθοριστικό ρόλο στην ανάπτυξη του τουρισμού.

Δείγματα ταξιδιών εμφανίζονται στον αρχαίο ελλαδικό χώρο καταγεγραμμένα από επιστήμονες της εποχής. Η πολιτιστική και οικονομική άνθιση της εποχής δημιούργησε εύφορο έδαφος για την πραγματοποίηση ταξιδιών για εύπορους ταξιδιώτες. Οι Ολυμπιακοί Αγώνες θεωρούνται μία από τις πρώτες εκδηλώσεις που προσέλκυσε μεγάλο αριθμό ταξιδιωτών, επίσης ταξίδια θρησκευτικού ενδιαφέροντος και θεραπευτικού σκοπού φαίνεται να κυριαρχούν εκείνη την περίοδο (Τσάρτας, 2010).

Κατά την ρωμαϊκή περίοδο παρατηρείται μεγάλο ενδιαφέρον για τον τουρισμό καθώς η χάραξη οδικού συστήματος (π.χ. Αππία Οδός), η ταυτόχρονη εμφάνιση των πρώτων μορφών ξενοδοχείων και η βελτίωση που παρουσιάστηκε στις θαλάσσιες μεταφορές παρότρυναν πλήθος ανθρώπων να μετακινηθούν προς κάποιον προορισμό για λόγους ψυχαγωγίας, θρησκευτικούς, ιατρικούς κτλ. Η ειρήνη και το αίσθημα ασφάλειας που επικρατούσε την περίοδο αυτή έδωσε ώθηση στα ταξίδια ενώ την περίοδο του Μεσαίωνα επικρατεί αναστάτωση και ανασφάλεια, ταξίδια πραγματοποιούνται κυρίως για εμπορικούς και πολιτικούς σκοπούς (Τσάρτας, 1996).

Οι ιστορικές περίοδοι που ακολούθησαν άφησαν το δικό τους στίγμα στην εξέλιξη του τουρισμού. Για παράδειγμα, στην βυζαντινή περίοδο αναδείχθηκαν προορισμοί θρησκευτικού ενδιαφέροντος (Ιερουσαλήμ και Άγιοι Τόποι), αλλά και ταξίδια για εμπορικούς και οικονομικούς λόγους είχαν σημαντική αξία. Το διάστημα μεταξύ 12ου και 15ου αιώνα υπάρχει άνοδος των εκπαιδευτικών ταξιδιών ενώ την περίοδο της Αναγέννησης υπάρχει έντονη κινητικότητα σε εμπορικά ταξίδια. Τα πρώτα οργανωμένα ταξίδια αναπτύσσονται και ακολουθεί η μαζικοποίηση και εμπορευματοποίηση των ταξιδιών δρώντας θετικά σε τομείς υποδομής όπως ξενοδοχειακός τομέας και μέσα μεταφοράς. Η ανακάλυψη και εξερεύνηση νέων ηπείρων (Αμερική, Αφρική, Ασία και Ωκεανία) άνοιξαν νέους γεωγραφικούς ορίζοντες για τους ευρωπαίους πολίτες (Τσάρτας, 1996).

Η βιομηχανική επανάσταση σηματοδοτεί μία νέα περίοδο για την εξέλιξη των μεταφορών, της τεχνολογίας και της επικοινωνίας η οποία συνοδεύεται από μειωμένη τουριστική ζήτηση. Η ανάκαμψη της τουριστικής ζήτησης προήλθε από την αύξηση του ελεύθερου χρόνου, των διαθέσιμων εισοδημάτων, του πληθυσμού και της αξιοσημείωτης μείωσης της διάρκειας και του κόστους ενός ταξιδιού. Αυτοί οι παράγοντες πυροδότησαν ένα νέο κύμα τουριστικού ενδιαφέροντος που είναι τα ταξίδια αναψυχής. Ένα ταξίδι συνδέεται με τον σύγχρονο τρόπο ζωής και οικονομικά προσιτό στα κατώτερα κοινωνικά στρώματα (μεσαία αστική τάξη), χαρακτηρίζεται ως ένα καταναλωτικό αγαθό για όλες τις πληθυσμιακές ομάδες της κοινωνίας. Η διαχρονική εξέλιξη του τουρισμού τομέα οδήγησε σε τεράστια οικονομική ανάπτυξη και πλέον κατατάσσεται στην μεγαλύτερη επιχειρηματική δραστηριότητα του κόσμου του 20ου αιώνα (Leonard J. Lickorish Carson L. Jenkins, 2004).

Οι εξελίξεις μέχρι τον Β΄ Παγκόσμιο Πόλεμο αποτελούν σημείο αναφοράς για την πορεία του τουρισμού, διαμορφώνοντας την τάση του τουρισμού σε παγκόσμιο επίπεδο. Η βελτίωση των συγκοινωνιών ταυτίζεται με την ασφαλέστερη, ταχύτερη και οικονομικότερη μετακίνηση των ταξιδιωτών. Συγκεκριμένα, η κατασκευή σύγχρονων ατμόπλοιων, η εφεύρεση του αυτοκινήτου και η μαζική παραγωγή με την παράλληλη ανάπτυξη οδικών αρτηριών και τέλος η πρώτες αεροπορικές πτήσεις επιβατών φέρουν επανάσταση στον τομέα των μεταφορών που λειτούργησαν υποστηρικτικά στην ώθηση του τουρισμού. Στην μεταπολεμική περίοδο συγκροτημένες και μεθοδευμένες προσπάθειες για την οργάνωση των παρεχόμενων τουριστικών υπηρεσιών ενισχύονται από κράτη, οργανισμούς, τουριστικά πρακτορεία και ξενοδοχειακές μονάδες δηλαδή δημιουργείται μία νέα δομημένη οικονομική δραστηριότητα. Το αίσθημα σταθερότητας και ασφάλειας που επικρατεί παγκοσμίως ευνοεί διεθνή και εθνικά ταξίδια και διευρύνει την τουριστική αγορά (Τσάρτας, 1996).

2.1.3 Βιομηχανία του τουρισμού στην Ελλάδα

Ο τουριστικός τομέας στην Ελλάδα συμβάλει στην οικονομική δραστηριότητα της χώρας καθώς αποτελεί έναν βασικό πυλώνα εσόδων για την οικονομία και εξαρτάται σε μεγάλο βαθμό από αυτόν. Η Ελλάδα ως τουριστικός προορισμός προσελκύει μεγάλο όγκο επισκεπτών ετησίως καθώς το τουριστικό προϊόν απευθύνεται σε ένα ευρύ φάσμα τουριστών ανάλογα με τα ενδιαφέροντα και τις προτιμήσεις. Σημαντικό ρόλο για την ανάπτυξη του τουρισμού στην χώρα έπαιξε η πλούσια πολιτιστική κληρονομία και η ιστορία, αξιοθέατα όπως είναι θρησκευτικά και πολιτιστικά μνημεία και αρχαιολογικοί χώροι. Επιπλέον, η εκμετάλλευση και ανάδειξη της μεγάλης ακτογραμμής με τα πολυάριθμα νησιά οδήγησαν ανάπτυξη του παράκτιου και θαλάσσιου τουρισμού, ένα είδος τουρισμού ιδιαίτερα αγαπητό στους επισκέπτες που αποτελείται από τρία στοιχεία αμμουδιά, θάλασσα και ήλιος. Τα χαρακτηριστικά των παράκτιων περιοχών ευνοούν την ανάπτυξη ποικίλων δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τους θαλάσσιους πόρους, προσφέροντας μία ξεχωριστή εμπειρία στον τουρίστα. Στην σημερινή εποχή ο θαλάσσιος τουρισμός θεωρείται ως ένας τομέας του τουρισμού ταχύτατα αναπτυσσόμενος και έτσι η Ελλάδα κατατάσσεται σε έναν από τους δημοφιλέστερους τουριστικούς προορισμούς. Τέλος, άλλες μορφές τουρισμού συνεισφέρουν στην οικονομία της Ελλάδας είναι όπως ο οικοτουρισμός, ο θρησκευτικός τουρισμός, ο ιατρικός τουρισμός, ο συνεδριακός τουρισμός, αθλητικός τουρισμός κτλ.

Σύμφωνα με μελέτη του Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (2019, ΣΕΤΕ) ο τουρισμός συνεισφέρει κατά 20,8% στο ελληνικό ΑΕΠ. Στον πίνακα 2.1 αποτυπώνονται όλα τα θεμελιώδη μεγέθη από τη συμμετοχή του τουριστικού προϊόντος στην ελληνική οικονομική δραστηριότητα.

Συνολική συμμετοχή στο ΑΕΠ	20,8% [IWTC]
Συνολική συμμετοχή στην απασχόληση	21,7% της συνολικής απασχόλησης [WTC]
Συνολική Απασχόληση	946.200 [WTC]
Έσοδα από εισερχόμενο τουρισμό	17,7 δισ. € (δεν περιλαμβάνονται τα έσοδα από κρουαζιέρα) [ΤΠΕ]
Αφίξεις μη κατοίκων	31,3 εκατ. (δεν περιλαμβάνονται οι αφίξεις από κρουαζιέρα)
Μέση κατά κεφαλή δαπάνη	564 € (δεν περιλαμβάνονται τα ποσά κρουαζιέρας)
Εποχικότητα	56% των αφίξεων αλλοδαπών πραγματοποιείται Ιούλιο - Αύγουστο - Σεπτέμβριο
Συγκέντρωση Προσφοράς	70% των ξενοδοχειακών κλινών συγκεντρώνονται σε 4 περιοχές της Ελλάδας [ΕΕΕ]
Ξενοδοχειακή Υποδομή	10.121 ξενοδοχεία / 798.650 κλίνες [ΕΕΕ]
Τop 5 αεροδρόμια (σε αφίξεις αλλοδαπών)	Αθήνα (8.810.593), Ηράκλειο (3.256.490), Ρόδος (2.365.520), Θεσσαλονίκη (2.307.587), Κέρκυρα (1.463.288) [ΔΑΑ, Fraport Greece & ΥΠΑ.]

Πίνακας 2.1. Βασικά μεγέθη του Ελληνικού Τουρισμού 2019,

ΣΕΤΕ, έτος αναφοράς 2019.

Αντίστοιχα σημαντική είναι η συμβολή του τουρισμού στην απασχόληση, καθώς ένας στους πέντε (21,7%) απασχολούμενους στην Ελλάδα, εργάζεται στον κλάδο του τουρισμού, και οι οποίοι συνολικά απαριθμούνται σε σχεδόν 1 εκ. εργαζομένους.

Αξιοσημείωτο είναι ότι από το σύνολο των 31,3 εκ. αφίξεων εισερχόμενου τουρισμού το 2019, ποσοστό 58,15% των επισκεπτών (σε απόλυτα μεγέθη 18,2 εκ.) χρησιμοποίησε τους πέντε (5) μεγαλύτερους αερολιμένες της χώρας.

Τα παραπάνω στοιχεία καταδεικνύουν τον υψηλό βαθμό συσχέτισης μεταξύ του τουρισμού και των αεροπορικών συνδέσεων (Bieger & Wittmer, 2006). Αντιστοίχως, τουριστικές περιοχές οι οποίες δεν διαθέτουν αερολιμένες, εμφανίζουν χαμηλότερο ποσοστό ανάπτυξης, αλλά σημαντικά υψηλότερες προοπτικές (Currie & Falconer, 2014).

Ο σκοπό της παρούσας μελέτης είναι να αναδείξει την υψηλή προστιθέμενη αξία που θα μπορούσε να δώσει η δημιουργία υποδομών για υδροπλάνα σε περιοχές χωρίς αερολιμένα.

Ακολούθως λαμβάνοντας υπόψη τα κάτωθι στοιχεία από δημοσιευμένες μελέτες του ΣΕΤΕ, δηλ.

Έσοδα ανά τρίμηνο (σε εκατ. €), 2017 - 19



Πηγή: ΤτΕ - Επεξεργασία INSETE Intelligence

Σύνολο Εισπράξεων 2019	17.679.915.650
Σύνολο Εισπράξεων 2017	14.202.462.079
% επί του συνόλου	24,5%

Πηγή: ΤτΕ - Επεξεργασία INSETE Intelligence

Διάγραμμα 2.1. Τριμηνιαία έσοδα από Τουρισμό 2017-2019 ,

Πηγή: ΣΕΤΕ, 2021

Παρατηρούμε ότι, κατά την περίοδο του τρίτου τριμήνου τα έσοδα είναι αυξημένα σε σύγκριση με τα υπόλοιπα τρίμηνα των ετών 2017-2019. Το γεγονός αυτό υποδηλώνει την επίδραση του τουρισμού στην ελληνική οικονομία καθώς συσχετίζεται άμεσα η τουριστική δραστηριότητα με πολλές περιοχές της χώρας. Σε νησιωτικές κυρίως περιοχές το ποσοστό εξάρτησης των οικονομικών μεγεθών με τον τουρισμό είναι ιδιαίτερα υψηλό. Συγκεκριμένα, με βάση στοιχεία του ΣΕΤΕ όπως αυτά παρουσιάζονται στον κάτωθι πίνακα 2.2 η συμμετοχή του τουρισμού στο ΑΕΠ στο Νότιο Αιγαίο αγγίζει το 97,1%, στα Ιόνια Νησιά το 71,2% και στην Κρήτη το 47,2%.

Περιφέρεια	% κατανομή εσόδων εισερχόμενου τουρισμού 2018	αναλογία άμεσης τουριστικής δαπάνης 2018 - σε € εκ.	ΑΕΠ Περιφερειών 2018* - σε εκ.	άμεση συμβολή τουρισμού στο ΑΕΠ Περιφέρειας με στοιχεία 2018	κατά κεφαλήν ΑΕΠ 2016 - σε €
Ν. Αιγαίο	28,2%	6.080	6.260	97,1%	17.769
Κρήτη	20,0%	4.317	9.139	47,2%	13.811
Αττική	14,6%	3.139	87.782	3,6%	22.204
Κεντ. Μακεδονία	14,5%	3.134	25.367	12,4%	12.880
Ιόνια Νησιά	10,8%	2.329	3.270	71,2%	15.182
Πελοπόννησος	2,7%	572	8.245	6,9%	13.579
Θεσσαλία	1,7%	373	9.643	3,9%	12.662
Αν. Μακεδονία & Θράκη	2,1%	443	7.223	6,1%	11.432
Ήπειρος	1,4%	306	4.145	7,4%	11.785
Δυτ. Ελλάδα	1,4%	292	8.406	3,5%	12.058
Β. Αιγαίο	1,0%	226	2.570	8,8%	12.266
Στερεά Ελλάδα	1,2%	267	8.567	3,1%	14.727
Δυτ. Μακεδονία	0,4%	83	4.098	2,0%	14.361
Σύνολο Χώρας	100,0%	21.562	184.714	11,7%	16.378

Πηγή: ΕΛΣΤΑΤ, ΤτΕ - Επεξεργασία INSETE Intelligence
 * Η κατανομή του ΑΕΠ των Περιφερειών είναι εκτίμηση λαμβάνοντας υπόψη την ποσοστιαία κατανομή του 2016

Πίνακας 2.2. Η συμβολή του τουρισμού στη ελληνική οικονομία 2018,

Πηγή: ΣΕΤΕ 2018

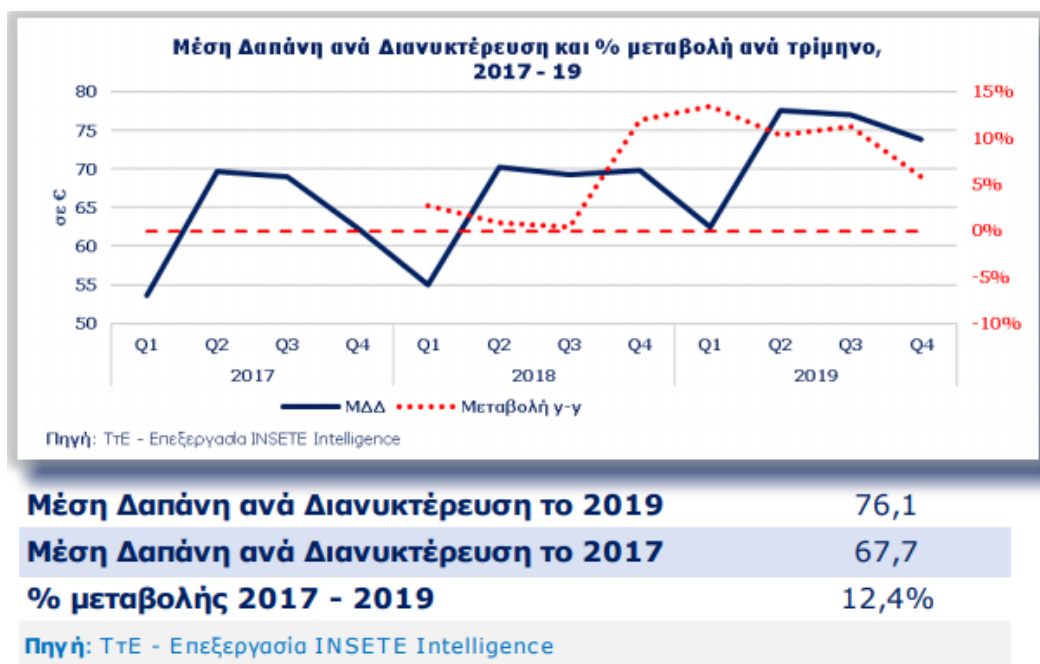
Στο διάγραμμα 2.2 απεικονίζεται η μέση κατά κεφαλή δαπάνη από τον τουρισμό. Συγκεκριμένα, το 2019 αυτή ανήλθε σε 564 ευρώ, παρουσιάζοντας αύξηση 8% σε σχέση με το 2017.



Διάγραμμα 2.2. Μέση κατά κεφαλήν δαπάνη από Τουρισμό 2017-2019,

Πηγή: ΣΕΤΕ, 2021

Ακολουθώς στο διάγραμμα 2.3 αποτυπώνεται η μέση δαπάνη ανά διανυκτέρευση στα 4 τρίμηνα των ετών 2017, 2018, 2019. Όπως και στο προηγούμενο διάγραμμα, κατά το 2019, το σχετικό μέγεθος παρουσιάζει μία αυξητική τάση, ενδεικτικό της συνεχούς ανοδικά θετικής επίδρασης που έχει ο τουρισμός στις τοπικές οικονομίες.



Διάγραμμα 2.3. Μέση δαπάνη ανά Διανυκτέρευση 2017-2019,

Πηγή: ΣΕΤΕ, 2021

Στο διάγραμμα 2.4 αποτυπώνεται η μέση διάρκεια παραμονής ανά ταξιδιώτη. Χαρακτηριστικό είναι ότι η διάρκεια παραμονής κατά τους θερινούς μήνες είναι μεγαλύτερη (Q2-Q3) των υπολοίπων, ενώ η μέση διάρκεια κυμαίνεται κοντά στις 8 ημέρες. Το γεγονός ότι τα τελευταία έτη υπάρχει μια οριακή μείωση στη διάρκεια των ημερών παραμονής σε τουριστικό προορισμό, σε συνδυασμό με την αύξηση των συνολικών εσόδων, συνηγορεί στην παραδοχή ότι το τουριστικό προϊόν της χώρας μας έχει αναβαθμιστεί, οδηγώντας σε αυξανόμενο έσοδο στους επιχειρηματίες που δραστηριοποιούνται στον κλάδο.



Μέση Διάρκεια Παραμονής το 2019	7,4
Μέση Διάρκεια Παραμονής το 2017	7,7
% μεταβολής 2017 - 2019	-3,9%

Πηγή: ΤΤΕ - Επεξεργασία INSETE Intelligence

Διάγραμμα 2.4. Μέση Διάρκεια παραμονής από Τουρισμό 2017-2019,

Πηγή: ΣΕΤΕ, 2021

Στους πίνακες 2.3 και 2.4 αποτυπώνονται η συνεισφορά του τουριστικού κλάδο στην απασχόληση σε δύο σημαντικές νησιωτικές περιφέρειες. Συγκεκριμένα, στον πίνακα 2.3 απεικονίζεται το ποσοστό απασχόλησης στην περιφέρεια Ιονίων νήσων κατά τα έτη 2010-2019. Αξιοσημείωτο είναι ότι ενώ στις αρχές του 2010 ο τουριστικός κλάδος (υπηρεσίες καταλυμάτων και εστίασης) απασχολούσε το περί 13χιλ εργαζομένων σε αυτές τις περιοχές, προς τα τέλη αυτής της δεκαετίας το αντίστοιχο μέγεθος έχει αυξηθεί σε ~20χιλ ανθρώπους, υποδηλώνοντας τη σημαντικότητα του τουριστικού κλάδου στο δείκτη απασχόλησης και τη συνεισφορά του στην οικονομία της χώρας. Πρακτικά, ο ένας στους τέσσερις κατοίκους (24,66%) έχει εισόδημα προερχόμενο από τον τουρισμό.

Η απασχόληση στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων 2010 - 2019 (σε χιλ.)										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Δραστηριότητες υπηρεσιών παροχής καταλύματος και εστίασης	12,5	11,4	12,8	10,8	12,1	14,7	17,4	19,4	22,4	19,4
Λοιποί κλάδοι	69,7	69,9	67,8	64,5	59,1	58,3	58,3	53,8	55,9	57,8
Σύνολο απασχόλησης	82,2	81,3	80,6	75,2	71,1	73,0	75,8	73,2	78,3	77,2
Σύνολο Χώρας	4.389,8	4.054,3	3.695,0	3.513,2	3.536,2	3.610,7	3.673,6	3.752,7	3.828,0	3.911,0
% Υπηρεσιών επί του συνόλου Περιφέρειας	15,2%	14,0%	15,9%	14,3%	17,0%	20,1%	23,0%	26,5%	28,6%	25,1%
% Λοιπών κλάδων επί του συνόλου Περιφέρειας	84,8%	86,0%	84,1%	85,7%	83,0%	79,9%	77,0%	73,5%	71,4%	74,9%

Πηγή: Έρευνα Εργατικού Δυναμικού ΕΛΣΤΑΤ - Επεξεργασία INSETE Intelligence

1) Η Έρευνα Εργατικού Δυναμικού είναι δειγματοληπτική και διεξάγεται από την ΕΛΣΤΑΤ

2) Ως απασχολούμενοι ορίζονται τα άτομα ηλικίας 15 ετών και άνω, τα οποία την εβδομάδα αναφοράς είτε εργάστηκαν έστω και μια ώρα με σκοπό την αμοιβή ή το κέρδος, είτε εργάστηκαν στην οικογενειακή επιχείρηση, είτε δεν εργάστηκαν αλλά είχαν μια εργασία ή επιχείρηση από την οποία απουσίαζαν προσωρινά.

Πίνακας 2.3. Η απασχόληση στην Περιφέρεια Ιονίων Νήσων 2010-2019,

Πηγή: ΣΕΤΕ, 2021

Αντιστοίχως, στον πίνακα 2.4 απεικονίζεται η συνεισφορά του τουριστικού κλάδου στην απασχόληση στην περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου για τα έτη 2010-2019. Στα νησιά του Νοτίου Αιγαίου, ο τουρισμός αποτελεί ίσως το σημαντικότερο πυλώνα της τοπικής οικονομίας αφού 37χιλ. (2019) απασχολούταν σε επιχειρήσεις με δραστηριότητες υπηρεσιών παροχής καταλυμάτων και εστίασης. Κατά τη διάρκεια της δεκαετίας (2010-2019) η τάση είναι αντιστοίχως αυξητική, υποδηλώνοντας την εξάρτηση της ευημερίας των κατοίκων αυτών των περιοχών από το τουριστικό προϊόν και τα έσοδα που αυτά αποφέρει στην οικονομία τους. Στην περίπτωση των νήσων Νοτίου Αιγαίου το 27,66% των απασχολούμενων εργάζεται στην βιομηχανία του τουρισμού.

Η απασχόληση στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου 2010 - 2019 (σε χιλ.)										
	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Δραστηριότητες υπηρεσιών παροχής καταλύματος και εστίασης	21,3	22,7	22,2	23,5	31,3	28,3	30,1	32,3	35,1	36,8
Λοιποί κλάδοι	110,2	108,0	108,8	99,3	92,5	104,1	99,7	95,4	96,5	96,1
Σύνολο απασχόλησης	131,4	130,7	131,0	122,8	123,8	132,3	129,8	127,7	131,6	133,0
Σύνολο Χώρας	4.389,8	4.054,3	3.695,0	3.513,2	3.536,2	3.610,7	3.673,6	3.752,7	3.828,0	3.911,0
% Υπηρεσιών επί του συνόλου Περιφέρειας	16,2%	17,4%	17,0%	19,2%	25,3%	21,4%	23,2%	25,3%	26,7%	27,7%
% Λοιπών κλάδων επί του συνόλου Περιφέρειας	83,8%	82,6%	83,0%	80,8%	74,7%	78,6%	76,8%	74,7%	73,3%	72,3%

Πηγή: Έρευνα Εργατικού Δυναμικού ΕΛΣΤΑΤ - Επεξεργασία INSETE Intelligence

1) Η Έρευνα Εργατικού Δυναμικού είναι δειγματοληπτική και διεξάγεται από την ΕΛΣΤΑΤ

2) Ως απασχολούμενοι ορίζονται τα άτομα ηλικίας 15 ετών και άνω, τα οποία την εβδομάδα αναφοράς είτε εργάστηκαν έστω και μια ώρα με σκοπό την αμοιβή ή το κέρδος, είτε εργάστηκαν στην οικογενειακή επιχείρηση, είτε δεν εργάστηκαν αλλά είχαν μια εργασία ή επιχείρηση από την οποία απουσίαζαν προσωρινά.

Πίνακας 2.4 Η απασχόληση στην Περιφέρεια Νοτίου Αιγαίου 2010-2019,

Πηγή: ΣΕΤΕ, 2021

2.1.4 ΑΕΠ και αφίξεις εισερχόμενου τουρισμού

Λαμβάνοντας υπόψη το Ακαθάριστο Εγχώριο Προϊόν ανά νομό και τις αντίστοιχες αφίξεις εισερχόμενου τουρισμού (διεθνείς αφίξεις) μπορούμε να εξάγουμε χρήσιμα συμπεράσματα ως προς την σημαντικότητα ύπαρξης υποδομών αεροπορικών αφίξεων στην μεγέθυνση του ΑΕΠ σε νησιωτικούς προορισμούς (Gagatsi, Giannopoulos, & Aifandopoulou, 2014). Στη μελέτη που ακολουθεί λαμβάνονται υπόψη όλες οι νησιωτικές περιφέρειες της χώρας. Αντιστοίχως, καταγράφονται όλα τα αεροδρόμια σε νησιωτικούς προορισμούς.

Διεθνείς αεροπορικές αφίξεις	2019
Άκτιο	300.698
Ζάκυνθος	856.538
Κέρκυρα	1.457.420
Κεφαλονιά	330.329
Σύνολο	2.944.985

Διεθνείς αεροπορικές αφίξεις	2019
Κάρπαθος	99.085
Κάλυμνος	0
Κως	1.178.287
Μύκονος	474.081
Νάξος	0
Ρόδος	2.343.299
Σαντορίνη	519.999
Σύρος	0
Πάρος	2.564
Σύνολο	4.617.315

Πίνακας 2.5. Διεθνείς αεροπορικές αφίξεις 2019,

Πηγή: ΣΕΤΕ, 2021

Σύμφωνα με τα πλέον πρόσφατα στοιχεία της Ελληνικής Στατιστικής Υπηρεσίας (ΕΛ.ΣΤΑΤ.) (01/2021), όπως αυτά παρουσιάζονται στον πίνακα Πίνακας 2.6, οι νησιωτικές περιοχές από το 2014 και έπειτα εμφανίζουν μια σχετικά σταθερή πορεία όσον αφορά τα μεγέθη τους σε όρους ΑΕΠ.

Περιοχές με μεγάλο αριθμό αφίξεων όπως η Ρόδος και η Κέρκυρα, με 2,3 εκ. και 1,5εκ. αφίξεις αντίστοιχα, εμφανίζουν και τα μεγαλύτερα απόλυτα μεγέθη σε ΑΕΠ (3,4 δις και 1,5 δις). Στη Ζάκυνθο τα αντίστοιχα μεγέθη είναι 856χιλ. αφίξεις και 736 εκ. ευρώ. ΑΕΠ. Στο αεροδρόμιο του Ακτίου, που εξυπηρετεί τη Λευκάδα, οι αφίξεις ήταν 300χιλ. με το ΑΕΠ της Λευκάδας στα 304 εκ. ευρώ.

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ****Ακαθάριστο εγχώριο
προϊόν κατά περιφέρεια
και νομό**

Σε εκατομμύρια ευρώ. Σε τρέχουσες τιμές

Περιφέρειες και νομοί	Έτη								
	2010B	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018*
ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΚΡΗΤΗ	21.249	19.049	17.506	17.239	17.560	17.392	16.876	17.223	17.724
Βόρειο Αιγαίο	3.175	2.897	2.693	2.566	2.559	2.492	2.430	2.436	2.471
Λέσβος, Λήμνος	1.642	1.494	1.371	1.330	1.329	1.306	1.269	1.277	1.299
Ικαρία, Σάμος	702	641	587	556	559	538	525	531	542
Χίος	830	762	736	679	671	649	636	628	630
Νότιο Αιγαίο	7.211	6.564	6.080	6.077	6.175	6.083	5.850	5.940	6.183
Κάλυμνος, Κάρπαθος, Κως, Ρόδος	3.918	3.606	3.484	3.272	3.330	3.346	3.224	3.269	3.415
Άνδρος, Θήρα, Κέα, Μήλος, Μύκονος, Νάξος, Πάρος, Σύρος, Τήνος	3.293	2.958	2.596	2.805	2.844	2.737	2.626	2.671	2.768
Ιόνια Νησιά	3.972	3.422	3.209	3.075	3.154	3.083	3.029	3.059	3.183
Ζάκυνθος	913	769	733	689	712	706	687	691	736
Κέρκυρα	1.878	1.657	1.538	1.499	1.534	1.509	1.493	1.510	1.563
Ιθάκη, Κεφαλληνία	800	663	623	587	608	575	562	573	581
Λευκάδα	381	332	316	301	300	292	287	285	304
* Προσωρινά στοιχεία									
Σημείωση: Η κατανομή των φόρων και των επιδοτήσεων έγινε με βάση τη διάρθρωση της Ακαθάριστης Προστιθέμενης Αξίας ανά περιφέρεια									

Πίνακας 2.6. ΑΕΠ κατά περιφέρεια και νομό 2010-2018,**Πηγή: ΣΕΤΕ, 2021**

Λαμβάνοντας υπόψη τόσο το ΑΕΠ των περιοχών αυτών, όσο κυρίως το κατά κεφαλή ΑΕΠ παρατηρούμε το εξής: νησιωτικές περιοχές με ύπαρξη αεροδρομίου έχουν εμφανώς μεγαλύτερο κατά κεφαλή ΑΕΠ από ότι νησιωτικές περιοχές χωρίς αεροπορική σύνδεση. Συνεκτιμώντας ότι σημαντικά μεγάλο εισόδημα στις περιοχές αυτές προέρχεται από την τουριστική δραστηριότητα, γίνεται εύκολα αντιληπτό ότι οι νησιωτικοί προορισμοί με ύπαρξη αεροδρομίου, δίνουν τη δυνατότητα στους κατοίκους τους για ένα σημαντικά υψηλότερο κατά κεφαλή εισόδημα.

Χαρακτηριστικό παράδειγμα των παραπάνω αποτελούν οι νομοί Ζακύνθου και Χίου, νομοί οι οποίοι απευθύνονται σε τουρίστες μεσαίων εισοδημάτων, χωρίς να παρουσιάζουν τις υπερπολυτελείς μονάδες άλλων περιοχών όπως η Μυκόνος και η Σαντορίνη. Στη Χίο, όπου δεν υπάρχει αεροδρόμιο διεθνών αφίξεων, το κατά κεφαλή ΑΕΠ ανέρχεται σε 11.985 ευρώ (2015). Αντίστοιχα, για τη Ζάκυνθο, όπου υφίσταται αεροδρόμιο, και είναι εύκολα προσβάσιμο για πολλές αεροπορικές εταιρίες και εταιρίες ναύλωσης πτήσεων τσάρτερ, το κατά κεφαλή ΑΕΠ ανέρχεται σε 17.425 ευρώ, δείγμα ότι η αεροπορική διασύνδεση ενός νησιωτικού προορισμού, πέρα από την βελτίωση της ποιότητας ζωής των κατοίκων του, ενδυναμώνει σημαντικά και τα εισοδήματά τους.

**ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΣΤΑΤΙΣΤΙΚΗ ΑΡΧΗ****Κατά κεφαλή ακαθάριστο
εγχώριο προϊόν κατά
περιφέρεια και νομό**

Σε ευρώ. Σε τρέχουσες τιμές

Περιφέρειες και νομοί	Έτη								
	2007	2008	2009	2010	2011*	2012*	2013*	2014*	2015*
ΕΛΛΑΔΑ	21.061	21.845	21.386	20.324	18.643	17.311	16.475	16.402	16.294
ΝΗΣΙΑ ΑΙΓΑΙΟΥ, ΚΡΗΤΗ	19.497	20.518	19.521	18.362	16.558	15.117	14.705	14.925	14.907
Βόρειο Αιγαίο	16.652	17.647	16.991	15.882	14.669	13.389	12.927	12.883	12.582
Λέσβος, Λήμνος	16.310	17.272	16.815	15.806	14.622	13.186	13.181	13.146	12.972
Ικαρία, Σάμος	17.787	19.253	17.865	16.212	14.763	13.158	13.099	12.871	12.395
Χίος	16.419	17.095	16.632	15.764	14.685	13.967	12.302	12.388	11.985
Νότιο Αιγαίο	23.389	24.747	22.872	21.709	19.748	18.163	17.874	18.045	18.153
Κάλυμνος, Κάρπαθος, Κως, Ρόδος	20.504	21.943	20.098	18.981	17.476	16.739	15.491	15.945	16.057
Άνδρος, Θήρα, Κέα, Μήλος, Μύκονος, Νάξος, Πάρος, Σύρος, Κρήτη	18.330	19.176	18.542	17.372	15.465	14.046	13.584	13.912	13.912
Ηράκλειο	18.487	19.562	18.636	17.619	15.460	13.648	13.420	13.646	13.460
Λασιθί	18.287	18.807	18.773	17.139	15.113	14.467	14.513	15.023	15.426
Ρεθύμνο	16.925	17.511	17.152	16.144	14.805	13.500	13.199	13.379	13.523
Χανιά	18.806	19.509	19.005	17.674	16.004	14.926	13.676	14.198	14.297
Ιόνια Νησιά	20.669	21.759	20.153	19.106	16.633	15.621	14.746	15.007	15.039
Ζάκυνθος	24.228	25.264	23.612	22.186	18.529	18.212	17.336	17.254	17.425
Κέρκυρα	19.820	21.341	19.453	17.958	16.287	15.060	14.313	14.804	14.916
Ιθάκη, Κεφαλληνία	22.883	23.420	21.254	20.469	16.934	15.977	14.559	14.833	14.668
Λευκάδα	14.679	14.818	15.468	16.636	14.414	13.093	12.561	12.389	12.177

Πίνακας 2.7 Κατά κεφαλήν ΑΕΠ κατά περιφέρεια και νομό 2007-2015,**Πηγή: ΣΕΤΕ, 2021**

Αντίστοιχη εικόνα και για τα υπόλοιπα νησιά Ιονίου και Αιγαίου, όπου η ύπαρξη αεροδρομίου βελτιώνει σημαντικά το βιοτικό επίπεδο ζωής των κατοίκων του και θωρακίζει την τοπική οικονομία. Σαφώς και ο συγκεκριμένος παράγοντας δεν ταυτίζεται από μόνος του με την αύξηση των εισοδημάτων των κατοίκων ενός νησιού, αποτελεί ωστόσο μια μεταβλητή που μοχλεύει την οικονομία, δημιουργεί νέες θέσεις εργασίας, παράγει πλούτο και βελτιώνει το βιοτικό επίπεδο των κατοίκων του.

2.2 Μεταφορικό δίκτυο

Το μεταφορικό δίκτυο στην Ελλάδα, και λόγω της ποικιλομορφίας του εδάφους της χώρας μας, αξιοποιεί κάθε δυνατό μέσο, δηλ. οδικό δίκτυο, σιδηροδρομικό δίκτυο, θαλάσσιες μεταφορές και αεροπορικές συνδέσεις. Εν ολίγοις, αξιοποιείται κάθε δυνατό μέσο.

Λαμβάνοντας υπόψη ότι ο μέσος τουρίστας χρησιμοποιεί μεταφορικό μέσο τόσο για την αρχική μετάβαση του στον τόπου προορισμού του όσο και για τις εσωτερικές μετακινήσεις που θα χρειαστεί να κάνει κατά την

παραμονή του εκεί, είναι ιδιαίτερος σημαντικό να υφίσταται ένα συνολικό δίκτυο μετακινήσεων το οποίο να αλληλοσυμπληρώνεται και να δημιουργεί ένα καθολικό πλαίσιο μεταφορικών υπηρεσιών στη διάθεση του τουριστικού επιβάτη.

Συνεπεία των παραπάνω, η ποιότητα των μεταφορικών υπηρεσιών επηρεάζει το είδος των τουριστικών ροών που μεταβαίνουν σε έναν προορισμό. Αντίστοιχα, και η τεχνολογική εξέλιξη των μεταφορικών υποδομών (βελτίωση χρόνου, αναβάθμιση ασφάλειας, εξοικονόμηση κόστος, παροχή ανέσεων) βελτιώνει τις τουριστικές υποδομές, που με τη σειρά τους ενδυναμώνουν τον τουρισμό.

Τέλος, στη διεθνή βιβλιογραφία καταγράφεται ότι κατά τη διάρκεια ενός τουριστικού ταξιδιού, τις περισσότερες φορές υπάρχει συμπληρωματική χρήση πολλών διαφορετικών μεθόδων μετακίνησης. Χαρακτηριστικότερο όλων αυτών είναι η μέθοδος fly and drive, κατά την οποία δίνεται η δυνατότητα στον εισερχόμενο τουρίστα να ταξιδέψει αεροπορικώς σε έναν προορισμό που διαθέτει αεροπορική βάση και εν συνεχεία να κάνει χρήση επιβατηγού οχήματος (χρήση οδικού δικτύου) προκειμένου να μεταβεί στον επιθυμητό τελικό προορισμό (Dr. David Timothy Duval, 2007).

2.2.1 Επίγειες μεταφορικές

Το οδικό δίκτυο στην Ελλάδα διασυνδέει τους 43 ηπειρωτικούς νομούς της Ελλάδας και τη Λευκάδα, όπως αποτυπώνεται και στον πίνακα Πίνακας 2.8.

No	Διαμέρισμα	Μητρόπολη/Πρωτεύουσα	Περιφέρειες	Νομοί που την απαρτίζουν
1	Ήπειρος	Ιωάννινα	Ηπείρου	1. Άρτας 2. Θεσπρωτίας 3. Ιωαννίνων 4. Πρέβεζας
2	Θεσσαλία	Λάρισα	Θεσσαλίας	1. Καρδίτσας 2. Λάρισας 3. Μαγνησίας 4. Τρικάλων
3	Θράκη	Κομοτηνή	Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης	1. Έβρου 2. Ξάνθης 3. Ροδόπης
4	Κρήτη	Ηράκλειο	Κρήτης	1. Ηρακλείου 2. Λασιθίου 3. Ρεθύμνης 4. Χανίων

No	Διαμέρισμα	Μητρόπολη/Πρωτεύουσα	Περιφέρειες	Νομοί που την απαρτίζουν
5	Μακεδονία	Θεσσαλονίκη	1.Ανατολικής Μακεδονίας & Θράκης 2.Δυτικής Μακεδονίας 3.Κεντρικής Μακεδονίας 4.Άγιο Όρος	1.Γρεβενών 2.Δράμας 3.Ημαθίας 4.Θεσσαλονίκης 5.Καβάλας 6.Καστοριάς 7.Κιλκίς 8.Κοζάνης 9.Πέλλας 10.Πιερίας 11.Σερρών 12.Φλώρινας 13.Χαλκιδικής
7	Νήσοι Ιονίου Πελάγους/Επτανήσος	Κέρκυρα	1.Ιονίων Νήσων	1.Λευκάδας
8	Πελοπόννησος	Πάτρα	1.Αττικής 2.Δυτικής Ελλάδας 3.Πελοποννήσου	1.Αργολίδας 2.Αρκαδίας 3.Αττικής (Αργοσαρωνικός) 4.Αχαΐας 5.Ηλείας 6.Κορινθίας 7.Λακωνίας 8.Μεσσηνίας
9	Στερεά Ελλάδα	Αθήνα	1.Αττικής 2.Δυτικής Ελλάδας 3.Στερεάς Ελλάδας	1.Αιτωλίας & Ακαρνανίας 2.Αττικής (Αττική χερσόνησος) 3.Βοιωτίας 4.Ευβοίας 5.Ευρυτανίας 6.Φθιώτιδας 7.Φωκίδας

Πίνακας 2.8. Γεωγραφικά διαμερίσματα με οδικό δίκτυο,

Πηγή: Wikipedia.org (12/2020)

Τόσο γεωγραφικά όσο και πληθυσμιακά καλύπτει ποσοστό άνω του 90% τη χώρας μας. Ο πληθυσμός των νήσων Αιγαίου ανέρχεται σε 503.697 χιλ. (2011) κατοίκους, ενώ στις νήσους Ιονίου 207.855 χιλ. (2011) κατοίκους, αποτελούν συνολικά δηλαδή μόλις το 7% του πληθυσμού της χώρας μας. Εν ολίγοις, το οδικό δίκτυο της χώρας διασυνδέει περί των 9,3 εκ. κατοίκων καθώς πέραν των νήσων Αιγαίου και Ιονίου και ο πληθυσμός της Κρήτης (623.065 χιλ.) είναι θεωρητικά αποκομμένος από τη λοιπή Ελλάδα.

Το σιδηροδρομικό δίκτυο της χώρας εξυπηρετείται και διαχειρίζεται από την ΤΡΑΙΝΟΣΕ, θυγατρική πλέον της Ιταλικής Trenitalia. Εξυπηρετεί τους μεγαλύτερους νομούς της χώρας, που βρίσκονται στον άξονα Αθήνα-Αλεξανδρούπολη. Χαρακτηριστικό, ότι λόγω της ιδιομορφίας του εδάφους (ορεινοί όγκοι) απουσιάζει υποδομή σιδηροδρόμου στην Δυτική Ελλάδα και στην Ήπειρο.



Σχήμα 2.1. Σιδηροδρομική διασύνδεση Ελλάδος

Πηγή: Wikipedia.org (12/2020)

Οι θαλάσσιες και οι αεροπορικές διασυνδέσεις εξετάζονται στις επόμενες ενότητες διεξοδικά.

2.2.2 Θαλάσσιες μεταφορές

Από αρχαιοτάτους χρόνους οι θαλάσσιες μεταφορές διαδραμάτιζαν πρωταγωνιστικό ρόλο στην διασύνδεση των ελληνικών πόλεων για την εξυπηρέτηση των εμπορικών συναλλαγών. Συναντώνται σε πολλά ιστορικά κείμενα της αρχαιότητας αναφορές για τριήρεις ή άλλου είδους πλοίαρια τα οποία χρησιμοποιούταν για τη μεταφορά πηλίνων αμφορέων οι οποίοι περιείχαν κρασί ή λάδι.

Στη σημερινή εποχή, η σημασία της ακτοπλοϊκών συνδέσεων είναι υψίστης σημασίας για τη χώρα μας. Πέραν της χρήσης τους στην εμπορική ζωή της κοινωνίας, αποτελούν και το βασικότερο μέσο για την μετακίνηση των κατοίκων των νησιωτικών περιοχών.

Για τους παραπάνω λόγους η συμβολή της ναυσιπλοΐας στη χώρας μας είναι καταλυτική. Ειδικά, από τη στιγμή που ο ελληνικός τουρισμός άρχισε να αποτελεί σημαντική πηγή εσόδων για την εγχώρια οικονομία, οι θαλάσσιες μεταφορές έπαιξαν σημαντικό ρόλο στη μετάβαση εγχώριων αλλά και αλλοδαπών τουριστών σε νησιωτικούς προορισμούς (Πιορουλou, Κεραρτσoglou, & Karlaftis, 2015). Σαφώς και η ύπαρξη υποδομών για την εξυπηρέτηση εναέριων συγκοινωνιών (αεροδρόμιο κλπ) διευκολύνουν κατά πολύ και αναβαθμίζουν το παρεχόμενο τουριστικό προϊόν που λαμβάνει ως εμπειρία ο επισκέπτης ενός νησιωτικού προορισμού. Λαμβάνοντας ωστόσο υπόψη ότι η χώρα μας διαθέτει σημαντικά μεγάλο αριθμό νήσων, γίνεται αντιληπτό ότι θα ήταν και οικονομοτεχνικά και λειτουργικά ανέφικτο, η ύπαρξη αεροδρομίου σε κάθε περιοχή (Bethesda & Denz, 2007).

Το παραπάνω κενό καλύπτει η εγκατάσταση και λειτουργία υδατοδρομίου. Αφενός δίνει τη δυνατότητα για γρήγορη και ασφαλή μετάβαση μεταξύ δύο περιοχών (ακόμα και δύο νησιωτικών περιοχών), αφετέρου έχει σημαντικά χαμηλότερο κόστος, που είναι διαχειρίσιμο είτε από το ελληνικό δημόσιο είτε από ιδιώτη επενδυτή.

2.2.3 Εναέρια μεταφορές

Ο σημαντικότερος παράγοντας που δίνει ώθηση στον εισερχόμενο τουρισμό είναι η ύπαρξη αεροπορικών μεταφορών.

Στον ελλαδικό χώρο δραστηριοποιούνται αρκετές εταιρίες οι οποίες έχουν πτητικό έργο. Ωστόσο με όρους μεγεθών και κίνησης επιβατών αναφερόμαστε σε ένα συγκεκριμένο μικρό σύνολο εταιριών οι οποίες έχουν είτε πρόγραμμα τακτικών δρομολογίων είτε εξυπηρετούν πτήσεις τσάρτερ.

Στον πίνακα 2.9 παρατίθενται οι ελληνικές εταιρίες που πραγματοποιούν τακτικά δρομολόγια.

Αερομεταφορέας
1. Aegean (A3)
2. Sky Express (GQ)
3. Olympic Air (OA)
4. Ellinair (EL)
5. Astra Airlines (A2)

Πίνακας 2.9. Ελληνικές εταιρίες αερομεταφορών

Πηγή: Wikipedia.org (12/2020)

Όσον αφορά τις πτήσεις τσάρτερ αρκετές εταιρίες διεθνώς κάθε χρόνο αναλαμβάνουν και μεταφέρουν τουρίστες στα ελληνικά αεροδρόμια ιδίως τους καλοκαιρινούς μήνες.

2.3 Υδροπλάνα

Ένα σχετικά μη αξιοποιημένο μέσο αεροπορικής διασύνδεσης στον ελλαδικό χώρο είναι τα υδροπλάνα. Παρά το γεγονός ότι η γεωγραφία της χώρας μας προσφέρεται για τέτοιου είδους μεταφορικές συνδέσεις, παράγοντες όπως η έλλειψη συγκεκριμένου νομοθετικού πλαισίου, η απουσία οποιασδήποτε δημόσιας ή ιδιωτικής πρωτοβουλίας για την κατασκευή και λειτουργία σταθμών υδροπλάνων έχουν οδηγήσει στην ύπαρξη του συγκεκριμένου μέσου στη χώρα μας μόνο σε θεωρητικό επίπεδο. Το τελευταίο ωστόσο χρονικό διάστημα καταγράφεται ένα πρώιμο ενδιαφέρον από ιδιώτες επενδυτές να αξιοποιήσουν το νόμο Νόμο 466/2020 με τον οποίο γίνεται για πρώτη φορά μια σοβαρή προσπάθεια δημιουργίας ενός συγκεκριμένου πλαισίου λειτουργίας υδατοδρομίων.

2.3.1 Ορισμός υδροπλάνου

Το υδροπλάνο ή αμφίβιο αεροσκάφος είναι ένας τύπος αεροσκάφους με ειδικά χαρακτηριστικά που το καθιστούν ικανό να κινείται σε θάλασσα, λίμνες και ποτάμια, χρησιμοποιεί την υδάτινη επιφάνεια για αποθάλασση και προσθάλασση, αλλά ταυτόχρονα μπορεί να προσγειωθεί και να απογειωθεί σε χερσαίο έδαφος. Το γεγονός αυτό το κάνει ευέλικτο στην προσέγγιση δύσβατων και απομακρυσμένων περιοχών όπου δεν υπάρχει εναλλακτικός τρόπος μετάβασης, επομένως η κατασκευή του επιτρέπει την ευρεία χρήση για πολλούς και διαφορετικούς σκοπούς.

2.3.2 Ορισμοί σύμφωνα με το Νόμο 466/2020 σχετικά με τα Υδροπλάνα – Υδατοδρόμια

- 1) **«Άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου»:** Η άδεια που χορηγείται στον ενδιαφερόμενο, προκειμένου να προβεί στις προβλεπόμενες από τον νόμο ενέργειες για την κατασκευή του συνόλου των απαιτούμενων εγκαταστάσεων του υδατοδρομίου.
- 2) **«Άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου»:** Η άδεια που χορηγείται στον ενδιαφερόμενο, και επιτρέπει τη λειτουργία και εκμετάλλευση του υδατοδρομίου, εφόσον έχει χορηγηθεί και είναι σε ισχύ άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου, έχει ολοκληρωθεί η κατασκευή του συνόλου των εγκαταστάσεων και έχει προστεθεί ο απαιτούμενος εξοπλισμός του υδατοδρομίου.
- 3) **«Άδεια ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου»:** Η ενιαία άδεια που χορηγείται στον ενδιαφερόμενο, μετά από την κατασκευή του συνόλου των εγκαταστάσεων και την προσθήκη του προβλεπόμενου εξοπλισμού του υδατοδρομίου, και επιτρέπει τη λειτουργία και εκμετάλλευση του υδατοδρομίου.
- 4) **«Αερομεταφορέας»:** επιχείρηση αεροπορικών μεταφορών που διαθέτει το προβλεπόμενο πιστοποιητικό αερομεταφορέα.
- 5) **«Αεροσκάφος»:** υδροπλάνο ή αμφίβιο αεροπλάνο ή αμφίβιο ελικόπτερο.
- 6) **«Αποθάλασση»:** η αποκόλληση αεροσκάφους από την επιφάνεια του ύδατος με ίδιες δυνάμεις.
- 7) **«Περιοχή ελιγμών υδατοδρομίου»:** υδάτινη περιοχή του υδατοδρομίου, εντός της οποίας μπορεί να ορίζεται, σε συνάρτηση με τη μορφολογία της ευρύτερης χερσαίας και υδάτινης περιοχής και των επιχειρησιακών επιδόσεων του αεροσκάφους αναφοράς, ένα τουλάχιστον ορθογώνιο κατάλληλων διαστάσεων, ώστε να επιτρέπεται η ασφαλής προσθάλασση, αποθάλασση και υδατοδρόμηση των αεροσκαφών. Η περιοχή ελιγμών ορίζεται είτε από τις συντεταγμένες του κέντρου του κύκλου είτε από τις γεωγραφικές συντεταγμένες του σχήματος της περιοχής ελιγμών και δεν περιλαμβάνει τους χώρους ελλιμενισμού των αεροσκαφών. Στην περιοχή ελιγμών μπορεί να συμπεριλαμβάνεται περιοχή εντός λιμένος ή και τουριστικού λιμένα.
- 8) **«Περιοχή ελλιμενισμού αεροσκαφών»:** υδάτινη περιοχή του υδατοδρομίου σε επαφή με προβλήτα, στην οποία παρέχονται σταθερά σημεία που προσδένεται το αεροσκάφος ώστε να επιβιβαστούν και αποβιβαστούν επιβάτες, να φορτωθούν και να εκφορτωθούν εμπορεύματα, να γίνει ανεφοδιασμός καυσίμων και να παραμένει το αεροσκάφος μεταξύ των πτήσεων.

- 9) **«Περιοχή κίνησης υδατοδρομίου»:** η περιοχή του υδατοδρομίου που χρησιμοποιείται για την αποθαλάσωση, την προσθαλάσωση και την υδατοδρόμηση αεροσκαφών και η οποία αποτελείται από τις περιοχές ελιγμών του υδατοδρομίου και ελλιμενισμού αεροσκαφών.
- 10) **«Προσθαλάσωση»:** η προσυδάτωση του αεροσκάφους.
- 11) **«Πτήσεις γενικής αεροπορίας»:** πτητική δραστηριότητα αεροσκάφους της πολιτικής αεροπορίας, η οποία δεν είναι πτητική λειτουργία δημόσιων μεταφορών ούτε πτητική λειτουργία αεροπορικών εργασιών.
- 12) **«Σύμβαση υδατοδρομίου»:** η σύμβαση μεταξύ κατόχου «άδειας ίδρυσης υδατοδρομίου» και κατόχου «άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου».
- 13) **«Τεύχη οδηγιών υδατοδρομίου»:** τα εγχειρίδια που υποβάλλονται μαζί με την αίτηση για τη χορήγηση της άδειας ίδρυσης, λειτουργίας ή ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου και τα οποία περιλαμβάνουν:
 - α) Το Εγχειρίδιο Υδατοδρομίου (Water Aerodrome Manual).
 - β) Το Πρόγραμμα Ασφαλείας Υδατοδρομίου (Security Program).
 - γ) Το Σχέδιο Αντιμετώπισης Έκτακτων Καταστάσεων Ανάγκης (Emergency Plan).
- 14) **«Υδάτινο πεδίο»:** η υδάτινη περιοχή προσθαλάσωσης και αποθαλάσωσης αεροσκάφους που χρησιμοποιείται περιστασιακά ή εκτάκτως για την εξυπηρέτηση πτήσεων με τήρηση των προϋποθέσεων του παρόντος νόμου και των Διεθνών Κανόνων αεροπορίας και ναυσιπλοΐας.
- 15) **«Υδατοδρόμιο»:** το αεροδρόμιο επί υδάτινης επιφάνειας, το οποίο προορίζεται στο σύνολο ή εν μέρει, για την αποθαλάσωση, την προσθαλάσωση και την επί της επιφάνειας αυτής κίνηση αεροσκαφών, και περιλαμβάνει την κατάλληλη υποδομή σε εγκαταστάσεις και τον εξοπλισμό για την παροχή υπηρεσιών εξυπηρέτησης αεροσκαφών, επιβατών, φορτίου και ταχυδρομείου.
- 16) **«Φορέας Διοίκησης, Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης Λιμένα»:** κάθε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας ή φορέας της αυτοδιοίκησης ή μικτός φορέας που έχει, κατά νόμο, την ευθύνη της διοίκησης και εκμετάλλευσης λιμένα, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 9 του ν. 2971/2001 (Α' 285).
- 17) **«Φορέας Διαχείρισης Τουριστικού Λιμένα»:** κάθε δημόσιος ή ιδιωτικός φορέας ή φορέας της τοπικής αυτοδιοίκησης, ή μικτός φορέας ή Ν.Π.Δ.Δ. ή Ν.Π.Ι.Δ. που έχει αναλάβει τη λειτουργία και εκμετάλλευση τουριστικού λιμένα σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2160/1993 (Α' 118) όπως ισχύει.
- 18) **«Φορέας Λειτουργίας Υδατοδρομίου»:** ο κάτοχος της άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου ή ο κάτοχος της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου ή το νομικό ή φυσικό πρόσωπο στο οποίο παραχωρείται η λειτουργία του υδατοδρομίου από τον κάτοχο της άδειας ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου. Ο Φορέας Λειτουργίας Υδατοδρομίου είναι υπεύθυνος για τη διοίκηση, τη διαχείριση και λειτουργία των εγκαταστάσεων και υπηρεσιών του υδατοδρομίου. Επιπλέον, ο Φορέας Λειτουργίας Υδατοδρομίου φέρει την ευθύνη για τον συντονισμό και τον έλεγχο των τυχόν δραστηριοποιούμενων επιχειρήσεων, οι οποίες λειτουργούν εντός των ορίων του υδατοδρομίου.

2.3.3 Ιστορικά στοιχεία των υδροπλάνων

Η πρώτη απόπειρα κατασκευής υδροπλάνου έγινε από τον Frenchman Alphonse Penaud 1876, περίπου 20 χρόνια αργότερα το 1898 ο Αυστριακός Wilhelm Kress δημιούργησε το πρώτο υδροπλάνο, το οποίο δεν είχε την

δυνατότητα να πετάξει. Λίγα χρόνια αργότερα το 1905 πραγματοποιήθηκε μία ολοκληρωμένη πτήση υδροπλάνου από τον Gabriel Voison. Το πρώτο επιβατικό υδροπλάνο με χωρητικότητα 5 θέσεων είναι στην διάθεση του κοινού το 1912. Αξιοσημείωτο γεγονός στα ιστορικά δεδομένα είναι η πρώτη υπερατλαντική πτήση το 1919 όπου χρησιμοποιήθηκε με την χρήση υδροπλάνου.

Η εξέλιξη των υδροπλάνων τις επόμενες δεκαετίες είναι εντυπωσιακή, η χρήση του ποικίλει και βρίσκει απήχηση σε διαφορετικές δραστηριότητες της οικονομίας. Οι κυβερνήσεις ενίσχυσαν το στρατιωτικό τους δυναμικό με υδροπλάνα όπου χρησιμοποιήθηκαν στους δύο παγκοσμίους πολέμους για περιπολίες, βομβαρδισμούς, μεταφορά στρατιωτικού εξοπλισμού και για προσφορά πρώτων βοηθειών και έρευνα και διάσωση. Τα υδροπλάνα έχοντας το πλεονέκτημα να προσεγγίζουν οποιοδήποτε σημείο υδάτινης επιφάνειας χωρίς να υπάρχει απαραίτητα υποδομή, έπαιξε σπουδαίο ρόλο στην εξερεύνηση απομακρυσμένων και δύσβατων περιοχών όπως είναι η Ανταρκτική, η Αφρική, τα νησιά του Ειρηνικού Ωκεανού, ο Αμαζόνιος κ.α. Άνοιξαν νέους δίαυλους επικοινωνίας μεταξύ των ηπείρων ενώ θεωρείται το πιο κατάλληλο μέσο μεταφοράς για απομακρυσμένες περιοχές. Την μεταπολεμική περίοδο 1950-1970 η συρρίκνωση του κλάδου των υδροπλάνων και κατ' επέκταση η χρήση τους περιορίστηκε σημαντικά λόγω της κατασκευής αεροδρομίων ενώ ταυτόχρονα τεχνολογική πρόοδος κατέστησε τα αεροπλάνα ταχύτερα με αποτέλεσμα τα υδροπλάνα να αδυνατούν να τα ανταγωνιστούν.

Σήμερα, τα υδροπλάνα συνεισφέρουν στην πυρόσβεση πυρκαγιών, στην παροχή πρώτων βοηθειών σε απομακρυσμένες περιοχές καθώς επίσης και σε περιβαλλοντικούς σκοπούς για παράδειγμα την αύξηση του πληθυσμού ψαριών σε λίμνες του Καναδά και της Ιταλίας (Baj, 2019). Ως μέσο μετακίνησης συναντάται σε περιορισμένο αριθμό χωρών σε όλο τον κόσμο, με τις δυτικές ακτές των ΗΠΑ, της Αλάσκας και του Καναδά να διαθέτουν αναπτυγμένο δίκτυο τακτικών και προγραμματισμένων πτήσεων. Σε χώρες πολυνησιακές όπως οι Μαλδίβες, Ταϊλάνδη, Ινδονησία και Φιλιππίνες συμπληρώνουν τις ανάγκες μετακίνησης των ταξιδιωτών στους επιμέρους τουριστικούς προορισμούς. Στην Ευρώπη η δραστηριότητα των υδροπλάνων είναι περιορισμένη σε χώρες όπως η Σουηδία, η Νορβηγία, η Φιλανδία και Ιταλία. Ναυλωμένες και περιηγητικές πτήσεις ενισχύουν το τουριστικό προϊόν παγκοσμίως είτε καλύπτοντας τις ανάγκες μετακίνησης από και προς τις περιοχές ενδιαφέροντος είτε κάνοντας ελκυστικότερο έναν προορισμό δίνοντας την δυνατότητα σε έναν τουρίστα να είχε εναέρια περιήγηση του τόπου.

2.4 Υδροπλάνα στην διεθνή αγορά

Σε αντίθεση με τον Καναδά (Βρετανική Κολομβία) και τις ΗΠΑ (Ουάσιγκτον και Αλάσκα) στην Ευρώπη η χρήση των υδροπλάνων δεν είναι ευρέως διαδεδομένη καθώς πραγματοποιούνται πτήσεις σε περιορισμένο αριθμό χωρών. Διεθνώς υπάρχει ένας αξιόλογος αριθμός εταιριών που δραστηριοποιούνται στο χώρο. Παρακάτω καταγράφονται οι σημαντικότερες εξ αυτών.

2.4.1 Καναδικός όμιλος “Harbour Air Group”

Η Βρετανική Κολομβία αποτελεί δυτική περιφέρεια του Καναδά και βρέχεται από τον Ειρηνικό Ωκεανό και η ακτογραμμή της περιλαμβάνει περίπου 6000 νησιά. Το μεγαλύτερο αστικό κέντρο και σημαντικό λιμάνι είναι το Vancouver. Η οικονομία της περιοχής στηρίζεται στον πρωτογενή τομέα (κλάδος μεταλλείας και ξυλείας), στο εμπόριο και οι υπηρεσίες και τέλος η τουριστική δραστηριότητα είναι σημαντική πηγή εσόδων.

Στη περιοχή της Βρετανικής Κολομβίας εδρεύει μία από τις μεγαλύτερες εμπορικές εταιρίες που δραστηριοποιείται στον κλάδο των υδροπλάνων είναι ο καναδικός όμιλος “Harbour Air Group” που αποτελείται από τις εταιρίες “Harbour Air Seaplanes”, “Whistler Air”, “Saltsping Air” και “Harbour Air Aerospace Services”. Η εταιρία Harbour Air Seaplanes ιδρύθηκε το 1982 στην Βρετανική Κολομβία του Καναδά με δύο υδροπλάνα στόλο και πραγματοποιούσε ιδιωτικές περιηγήσεις στους αγοραστές ξυλείας. Η αυξανόμενη ζήτηση περιηγητικών πτήσεων και η ανάγκη για μετακινήσεις οδήγησε την εταιρία στον προγραμματισμό τακτικών πτήσεων όπου σύνδεε το Vancouver με τους προορισμούς Lower Mainland, Vancouver Islands, Gulf Islands, Sunshine Coast και Whistler. Σήμερα ο στόλος απαριθμεί πάνω από σαράντα υδροπλάνα που εξυπηρετούν έντεκα προορισμούς με τακτικές πτήσεις στην Βρετανική Κολομβία και τις ΗΠΑ, απασχολεί πάνω από τετρακόσιους υπαλλήλους, μετακινούνται περίπου πεντακόσιες χιλιάδες επιβάτες και καταγράφει τριάντα χιλιάδες πτήσεις ετησίως. Η εταιρία προσφέρει μία πληθώρα υπηρεσιών πέραν των προγραμματισμένων πτήσεων που περιλαμβάνει κυρίως περιηγητικές πτήσεις στις ακτές αναδεικνύοντας τα αξιοθέατα, ναυλωμένες πτήσεις και υπηρεσίες αποστολής δεμάτων. Δεδομένου ότι τα υδροπλάνα έχουν την δυνατότητα να εκτελούν πτήσεις μόνο κατά την διάρκεια της ημέρας, η δραστηριότητα της εταιρίας είναι περιορισμένη κατά τους χειμερινούς μήνες ενώ το καλοκαίρι εκτεταμένη λόγω της μεταβολής της διάρκειας ηλιοφάνειας των εποχών.

2.4.2 Trans Maldivian Airways

Η Δημοκρατία των Μαλδιβών βρίσκεται στον Ινδικό Ωκεανό είναι μία νησιωτική χώρα με αλματώδη αύξηση του τουρισμού γεγονός το οποίο συνεισφέρει στην ανάπτυξη της οικονομίας. Στο νησιωτικό σύμπλεγμα των Μαλδιβών λειτουργεί μία από τις μεγαλύτερες εταιρίες υδροπλάνων παγκοσμίως η “Trans Maldivian Airways” καλύπτοντας τις ανάγκες μετακίνησης των δυσπρόσιτων περιοχών.

Η εταιρία “Trans Maldivian Airways” όπως αυτή ονομάζεται σήμερα ιδρύθηκε το 1989 η αρχική της ονομασία ήταν “Hummingbird Island Helicopters” και διέθετε ένα ελικόπτερο, όμως η έλλειψη υποδομών δεν καθιστούσε δυνατή την προσέγγιση πολλών προορισμών με αποτέλεσμα η μοναδική πρόσβαση γινόταν με θαλάσσια μέσα. Ο Lars Erik Nielsen αναγνωρίζοντας την ταλαιπωρία και την δυσαρέσκεια των ταξιδιωτών ιδρύει την εταιρία “Maldivian Air Taxi” το 1993 με στόλο δύο υδροπλάνα και η εταιρία είχε ραγδαία ανάπτυξη. Μόλις λίγα χρόνια μετά το 1997 η εταιρία “Hummingbird Island Helicopters” ένταξε στον στόλο της το πρώτο υδροπλάνο. Τον Φεβρουάριο του 2013 οι δύο εταιρίες “Trans Maldivian Airways” και “Maldivian Air Taxi” συνεργάζονται , ο στόλος τους απαριθμεί 57 αεροσκάφη και προσφέρουν στο επιβατικό κοινό ασφαλή, γρήγορη και άνετη μετακίνηση στο νησιωτικό κράτος. Οι υπηρεσίες που προσφέρει η εταιρία είναι η μεταφορά των επισκεπτών στα τουριστικά θέρετρα, ιδιωτικές ναυλωμένες πτήσεις οι οποίες απευθύνονται κυρίως σε VIP επισκέπτες.

Περιηγητικές πτήσεις είναι στην διάθεση των τουριστών όπως πτήσεις αεροφωτογραφίας και εκδρομές σε ακατοίκητα νησιά και τέλος η μεταφορά ατόμων που χρήζουν άμεσης περίθαλψης.

2.5 Υδροπλάνα στον Ελλαδικό χώρο

Στη χώρα μας δραστηριοποιείται μικρός αριθμός εταιριών στο συγκεκριμένο επιχειρηματικό χώρο. Δυστυχώς η ιδιωτική πρωτοβουλία δεν ευδοκίμησε, και σημαντικές προσπάθειες που θα μπορούσαν να είχαν δώσει ώθηση στα υδατοδρόμια και υδροπλάνα, οδηγήθηκαν στη συρρίκνωση και στη χρεοκοπία. Παρακάτω καταγράφονται οι σημαντικότερες ιδιωτικές πρωτοβουλίες που έλαβαν χώρα και η κατάληξη τους.

2.5.1 AirSea Lines

Η “AirSea Lines” ήταν η πρώτη εταιρία με υδροπλάνα που πραγματοποίησε πτήσεις στην Ελλάδα, πρόεδρος ήταν ο κύριος Μιχάλης Πατέλης και συμμετοχοί στην επένδυση είναι η Rad Capital με ποσοστό 17,16%, η Fidelity 9,56% και ο Καναδός Thomas Grenville με ποσοστό 12,62% . Η εταιρία ιδρύθηκε το 2003 με βάση στα Γουβιά στην Κέρκυρα επένδυσε 20 εκατομμύρια ευρώ, διέθετε στόλο δύο υδροπλάνα τύπου “de Havilland Canada DHC-6 Twin Otter” και το προσωπικό της ξεπερνούσε τα 70 άτομα.

Αρχικά, η νεοσύστατη εταιρία εξαγόρασε την “Pegasus Aviation” με σκοπό να χρησιμοποιήσει την άδεια λειτουργίας της καθώς η αδειοδότηση της “AirSea Lines” καθυστερούσε λόγω γραφειοκρατίας. Το Σεπτέμβριο του 2004 πραγματοποιεί τις πρώτες προγραμματισμένες πτήσεις και οι προορισμοί που εξυπηρετούσε ήταν η Κέρκυρα, οι Παξούς, η Ιθάκη, η Πάτρα, τη Λευκάδα, την Κεφαλονιά, τα Ιωάννινα και το Μπρίντεζι της Ιταλίας. Στόχος της ήταν η εκτέλεση δρομολογίων από την Αθήνα προς το Αιγαίο Πέλαγος. Οι αρμόδιες αρχές έδωσαν άδεια για την κατασκευή υδατοδρομίου στο Λαύριο το 2007 με αποτέλεσμα να γίνει σύνδεση με υδροπλάνα με διάφορα νησιά του Αιγαίου. Σε σύντομο χρονικό διάστημα, τα δρομολόγια διακόπηκαν λόγω της δικαστικής αντιπαράθεσης που ξέσπασε μεταξύ των Ολυμπιακών Αερογραμμών και της AirSea Lines εξαιτίας των δρομολογίων σε νησιά που έχουν χαρακτηριστεί “άγονη γραμμή” και είναι επιδοτούμενα από το ελληνικό δημόσιο.

Η εταιρία από την αρχή της λειτουργίας της αντιμετώπισε πολλά προβλήματα τα οποία οδήγησαν στη διακοπή της δραστηριότητάς της μόλις τέσσερα χρόνια αργότερα το 2008. Ο ελληνικός δημόσιος τομέας ήταν απροετοίμαστος να διαχειριστεί και να διεκπεραιώσει αποτελεσματικά τα προαπαιτούμενα για την δημιουργία και ανάπτυξη της νέας αγοράς. Οι λόγοι αποτυχίας και παύσης δραστηριότητας της AirSea Lines οφείλεται στην απουσία νομοθετικό πλαίσιο για τους κανόνες κατασκευής και λειτουργίας των υδατοδρομίων και όλες τις σχετικές ρυθμίσεις και τα ζητήματα που αφορούσαν τα υδροπλάνα. Επιπλέον, οι χρονοβόρες γραφειοκρατικές διαδικασίες και η ασυνεννοησία του Υπουργείου Πολιτικής Αεροπορίας και το Υπουργείο Εμπορικής Ναυτιλίας συντέλεσαν στην μη επίλυση των προβλημάτων.

2.5.2 ArGo Airways

Η “ArGo Airways” ήταν μία αεροπορική εταιρία ιδρύθηκε το 2007, ιδιοκτήτης και διευθύνων σύμβουλος ήταν ο Κωνσταντίνος Παναγιώτου και δραστηριοποιήθηκε στην Ελλάδα με έδρα τον Βόλο. Ο στόλος της αποτελούνταν από ένα αμφίβιο υδροπλάνο τύπου “De Havilland Canada DHC-ET Single Otter” χωρητικότητας 9 ατόμων και εκτελούσε δρομολόγια στους εξής προορισμούς από το λιμάνι του Βόλου προς τα χερσαία αεροδρόμια της Αθήνας, της Θεσσαλονίκης και της Σκιάθου. Η εταιρία είχε παρόμοια πορεία με την “AirSea Lines” δηλαδή αντιμετώπι με γραφειοκρατικά εμπόδια. Το πρώτο δρομολόγιο πραγματοποιήθηκε δύο χρόνια μετά την ίδρυση της στις 22 Οκτωβρίου 2009 από τον Βόλο προς την Σκιάθο. Η “ArGo Airways” αναστέλλει την δραστηριότητα της το 2010, σύμφωνα με τον κο Κωνσταντίνο Παναγιώτου η εταιρία αποκομίστηκε μία πλειάδα εξόδων όπως κόστος υπαλλήλων (πιλότων και μηχανικών), ενοίκιο στο λιμάνι και στην περιοχή συντήρησης του υδροπλάνου χωρίς να μπορεί να πετάξει. Ταυτόχρονα, πάσχιζε να τακτοποιήσει γραφειοκρατικές διαδικασίες για την αδειοδότησή της καθώς ο κρατικός μηχανισμός δεν ήταν πρόθυμος να δώσει άμεση λύση σε νομοθετικά ζητήματα.

2.5.3 Hellenic Seaplanes S.A

Η εταιρία “Hellenic Seaplanes S.A.” ιδρύθηκε τον Μάιο του 2013 την ίδια χρονική περίοδο που υπογράφηκε ο νόμος Ν. 4146/18-4-2013 που όριζε τους κανονισμούς λειτουργίας υδροπλάνων και υδατοδρομιών στον ελλαδικό χώρο. Η επένδυση της εταιρίας μαρτυρά ένα δομημένο και άρτια σχεδιασμένο πλάνο δράση με σκοπό την ανάπτυξη ενός νέου μεταφορικού δικτύου διασύνδεσης των παράκτιων και νησιωτικών προορισμών της χώρας. Η ένωση των περιοχών της χώρας θα πραγματοποιηθεί μέσω ενός συνόλου δραστηριοτήτων που έχει αναλάβει να αναπτύξει η “Hellenic Seaplanes S.A.” Συγκεκριμένα, η εταιρία δραστηριοποιείται στους παρακάτω τομείς δημιουργώντας τα θεμέλια για ένα ολοκληρωμένο και βιώσιμο επιχειρησιακό πλάνο:

- I. Λειτουργία αεροπορικής εταιρίας σύγχρονων υδροπλάνων
- II. Ανάπτυξη ικανού και απαιτούμενου δικτύου υδατοδρομιών
- III. Αδειοδότηση και διαχείριση υδατοδρομιών
- IV. Εκπαίδευση πιλότων και τεχνικών υδροπλάνων βάση διεθνών προτύπων

Στοχεύει στην κάλυψη του κενού μεταξύ των αναγκών των ταξιδιωτών και των υφιστάμενων μεταφορικών δικτύων (θαλάσσιο και εναέριο) και στην υποστήριξη προορισμών που παρατηρούνται είτε μόνιμες είτε εποχιακές ελλείψεις διασύνδεσης. Επιπλέον, δεδομένου ότι η Ελλάδα διαθέτει τεράστια ακτογραμμή την καθιστά δημοφιλή παραθαλάσσιο τουριστικό προορισμό, γεγονός που ενισχύει την ποιότητα του τουριστικού προϊόντος και ανοίγει νέους ορίζοντες για την δημιουργία εναλλακτικών μορφών τουρισμού. Παράλληλα, όπως κάθε επιχείρηση, επιδιώκει τη μέγιστη δυνατή κερδοφορία που θα εξασφαλίσει την μακροχρόνια επιβίωση και ανάπτυξη της. Στρατηγική σημασία στην υλοποίηση των πλάνων της είναι οι συνεργασίες με άλλους επιχειρηματικούς κλάδους, στο χώρο του τουρισμού, της υγείας, των μεταφορών κ.α. Ο πρόεδρος και διευθύνων σύμβουλος κος Νικόλας Χαραλάμπους οραματίζεται την μεγέθυνση της εταιρίας τοποθετώντας την στην κορυφή του παγκόσμιου χάρτη και προσφέροντας υψηλού επιπέδου υπηρεσίες.

Οι υπηρεσίες που παρέχει η εταιρία δεν διαφέρουν από αντίστοιχες εταιρίες οι οποίες εδρεύουν σε χώρες του εξωτερικού. Αναλυτικότερα οι πτήσεις που δρομολογούνται να εκτελέσει ταξινομούνται σε:

- I. Προγραμματισμένες πτήσεις από και προς όλα τα λιμάνια και τις λίμνες δίνει την δυνατότητα στους επιβάτες να ταξιδέψουν γρήγορα με ασφάλεια και οικονομικά στον επιθυμητό προορισμό, λαμβάνοντας υπόψη τα επιχειρησιακά πλάνα της εταιρίας και σε συνεργασία με τις τοπικές κοινωνίες έχουν στόχο την βελτίωση του υφιστάμενου μεταφορικού δικτύου
- II. Ναυλωμένες πτήσεις χαρακτηρίζονται από ευελιξία και προσαρμοστικότητα στις ανάγκες του κάθε πελάτη και δημιουργούν μία μοναδική εμπειρία για τους ενδιαφερομένους
- III. Μεταφοράς σε θέρετρα γίνεται η μετακίνηση επισκεπτών αποκλειστικά σε ξενοδοχειακές μονάδες και θέρετρα που επιθυμεί ο επισκέπτης με προϋπόθεση η εκάστοτε τουριστική μονάδα να είναι αδειοδοτημένη να φιλοξενεί υδροπλάνα. Ενδείκνυται για VIP επισκέπτες
- IV. Μεταφοράς φορτίων σε συνεργασία με εταιρίες μεταφορών και ταχυμεταφορών αποσκοπεί στην γρήγορη παράδοση εμπορευμάτων και ευπαθών προϊόντων σε περιοχές όπου δεν υπάρχει άμεση συγκοινωνία
- V. Υπηρεσίες για επιβάτες κρουαζιέρας πρόκειται για περιηγητικές πτήσεις ειδικά σχεδιασμένες έτσι ώστε ο τουρίστας να θαυμάσει από τον αέρα έναν προορισμό
- VI. Αεροδιακομιδή ασθενών καλύπτει έκτατες και μη έκτακτες ανάγκες μεταφοράς ανθρώπων που χρήζουν νοσηλεία από τα ελληνικά νησιά ενώ ταυτόχρονα συνάπτει συνεργασία με εταιρίες του κλάδου υγείας. Το κάθε υδροπλάνο έχει την δυνατότητα να προσθαλασσωθεί σε οποιαδήποτε υδάτινη επιφάνεια και να μεταφέρει το μέγιστο τέσσερις ασθενείς ανά πτήση.

Η “Hellenic Seaplanes S.A.” εξασφαλίζει στην αποτελεσματική λειτουργία των υπηρεσιών της και επενδύει σε ένα ευρύ φάσμα υποδομών που θα υποστηρίξουν το εγχείρημα της. Αρχικά, η εταιρία αναλαμβάνει την αδειοδότηση και διαχείριση των εγκαταστάσεων των υδατοδρομίων στις εξής περιοχές την Τήνο, την Πάρο, την Χίο, την Θεσσαλονίκη, την Καλαμάτα, την Κάρυστος, την Αιδηψός, την Αμφιλοχία, το Βόλος, την Κύμη, την Μήλος, το Ναύπλιο, την Σκύρος, τα Ιωάννινα και την Πάτρα, δημιουργεί με αυτόν τον τρόπο ένα αναπτυσσόμενο δίκτυο υδατοδρομίων για τα αεροσκάφη της.

Ο στόλος των υδροπλάνων αποτελείται από αεροσκάφη τύπου “Twin Otter DHC-6” χωρητικότητας 19 θέσεων και τύπου “Dornier Seastar CD2” χωρητικότητας 12 θέσεων. Με αίσθημα ευθύνης και άκρως περιβαλλοντικής συνείδησης η εταιρία σχεδιάζει την κατασκευή δύο κτηριακών εγκαταστάσεων για την συντήρηση των υδροπλάνων της η μία στην Χαλκίδα και η άλλη στην Κυλλίνη. Τέλος η δημιουργία ακαδημίας πιλότων είναι το επόμενο βήμα των επενδυτικών της πλάνων.

2.5.4 Ελληνικά Υδατοδρόμια Α.Ε.

Αντικείμενο δραστηριότητας της εταιρία “Ελληνικά Υδατοδρόμια Α.Ε.” είναι η αδειοδότηση, η κατασκευή και η λειτουργία υδατοδρομίων, ιδρύθηκε από τον κο Τάσο Γκόβα και σήμερα έχει αναλάβει την αδειοδότηση 37 υδατοδρομίων στην Ελλάδα. Η σύναψη συνεργασιών ενδυναμώνει το ποσοστό επιτυχίας του πρωτοποριακού σχεδιασμού της διασύνδεσης των νησιών και των παράκτιων περιοχών του ελλαδικού χώρου με υδροπλάνα. Η

“K2 SMART JETS” με Άδεια Κοινοτικού Αερομεταφορέα από το 2007 πετά με Business Jets αεροσκάφη και εξειδικεύεται σε VIP πτήσεις, δεδομένου τις προοπτικές ανάπτυξης του κλάδου η εταιρία προχώρησε σε συνεργασία με τα «Ελληνικά Υδατοδρόμια Α.Ε.» προκειμένου να επεκτείνει την πτητική της ικανότητα στον τομέα των υδροπλάνων. Η εταιρία “Α. ΒΑΣΙΛΑΚΗΣ ΑΕΒΕ” με έδρα στην Κρήτη και αντικείμενο εργασιών η ξυλεία και τα δομικά υλικά, συμμετέχει στο επενδυτικό εγχείρημα της “Ελληνικά Υδατοδρόμια Α.Ε.”. Δεδομένου ότι έχει ήδη αναλάβει την αδειοδότηση πέντε υδατοδρομιών στην Κρήτη και με προοπτική κατασκευής περισσότερων, ενισχύει και αναβαθμίζει το τουριστικό προϊόν του νησιού. Σημαντική παρουσία στο μετοχικό σχήμα της εταιρίας είναι η “Chatziandronis Aerospace & Touristic” με έδρα στο Μόναχο της Γερμανίας, καθώς διαθέτει πολυετή και εξειδικευμένη εμπειρία και τεχνογνωσία στον αεροπορικό κλάδο. Τέλος, η είσοδος της “ΑΚΤΩΡ FM” συμπληρώνει το μετοχικό σχήμα της “Ελληνικά Υδατοδρόμια Α.Ε.”, κορυφαία εταιρία στον κατασκευαστικό κλάδο δραστηριοποιείται σε διάφορους τομείς όπως επίσης και στην διαχείριση εγκαταστάσεων αεροδρομίων.

Στην συνέχεια παραθέτονται οι περιοχές στις οποίες η εταιρία “Ελληνικά Υδατοδρόμια Α.Ε.” έχει αναλάβει την αδειοδότηση για την κατασκευή εγκαταστάσεων υδατοδρομιών.

1. Υδατοδρόμιο Κέρκυρας (Ιδιοκτησίας Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας)
2. Υδατοδρόμιο Παξών (Ιδιοκτησίας Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας)
3. Υδατοδρόμιο Ερεϊκούσας (Ιδιοκτησίας Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας)
4. Υδατοδρόμιο Οθωνών (Ιδιοκτησίας Οργανισμού Λιμένος Κέρκυρας)
5. Υδατοδρόμιο Πάτρας (Ιδιοκτησίας Οργανισμού Λιμένος Πάτρας)
6. Υδατοδρόμιο Ρεθύμνου (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Ρεθύμνου)
7. Υδατοδρόμιο Λαυρίου (Ιδιοκτησίας Οργανισμού Λιμένος Λαυρίου)
8. Υδατοδρόμιο Ηρακλείου (Ιδιοκτησίας Οργανισμού Λιμένος Ηρακλείου)
9. Υδατοδρόμιο Χερσονήσου (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Χερσονήσου)
10. Υδατοδρόμιο Χανίων (Ιδιοκτησίας Λιμενικού Ταμείου Νομού Χανίων)
11. Υδατοδρόμιο Λίμνης Βεγορίτιδας (Ιδιοκτησίας Δήμου Αμυνταίου)
12. Υδατοδρόμιο Αγ.Μαρίας-Ραφήνας (Ιδιοκτησίας Οργανισμού Λιμένος Ραφήνας)
13. Υδατοδρόμιο Σίφνου (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σίφνου)
14. Υδατοδρόμιο Πόρου (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πόρου)
15. Υδατοδρόμιο Ίου (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Ίου)
16. Υδατοδρόμιο Κατάκολου (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πύργου)
17. Υδατοδρόμιο Σύρου (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Σύρου)
18. Υδατοδρόμιο Αγίας Γαλήνης (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Ρεθύμνου)
19. Υδατοδρόμιο Καλύμνου (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Καλύμνου)
20. Υδατοδρόμιο Λέρου (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πάτμου)
21. Υδατοδρόμιο Λειψών (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πάτμου)
22. Υδατοδρόμιο Νάξου (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νάξου)
23. Υδατοδρόμιο Αμοργού (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νάξου)
24. Υδατοδρόμιο Ρόδου (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νότιας Δωδεκανήσου)

25. Υδατοδρόμιο Σύμης (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νότιας Δωδεκανήσου)
26. Υδατοδρόμιο Καστελόριζου (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νότιας Δωδεκανήσου)
27. Υδατοδρόμιο Καρπάθου (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νότιας Δωδεκανήσου)
28. Υδατοδρόμιο Χάλκης (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Νότιας Δωδεκανήσου)
29. Υδατοδρόμιο Πύλου (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Πύλου)
30. Υδατοδρόμιο Καβάλας (Ιδιοκτησίας Οργανισμού Λιμένος Καβάλας)
31. Υδατοδρόμιο Λουτρακίου (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λουτρακίου- Περαιχώρας)
32. Υδατοδρόμιο Καλαμακίου (Ιδιοκτησίας Δήμου Λουτρακίου- Περαιχώρας- Αγίων Θεοδώρων)
33. Υδατοδρόμιο Ηγουμενίτσας (Ιδιοκτησίας Οργανισμού Λιμένος Ηγουμενίτσας)
34. Υδατοδρόμιο Κεφαλονίας (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Κεφαλονίας-Ιθάκης)
35. Υδατοδρόμιο Ιθάκης (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Κεφαλονίας-Ιθάκης)
36. Υδατοδρόμιο Λευκάδας (Ιδιοκτησίας του Δημοτικού Λιμενικού Ταμείου Λευκάδας)
37. Υδατοδρόμιο Μεγανησίου (Ιδιοκτησίας Δήμου Μεγανησίου)

2.5.5 Νόμος 4663/2020 περί Ίδρυσης, λειτουργίας και εκμετάλλευσης αεροδρομίων επί υδάτινων επιφανειών, ρυθμίσεις μεταφορών και άλλες διατάξεις.

Η πρώτη προσπάθεια νομοθετικής ρύθμισης στο χώρο των υδροπλάνων στην Ελλάδα τοποθετείται χρονικά στο 2013. Δυστυχώς ωστόσο για πολλά έτη, λόγω έλλειψης δημόσιας ή ιδιωτικής πρωτοβουλίας, το σύνολο του νομοθετήματος δεν τύγγανε πεδίο εφαρμογής.

Σύμφωνα με τον ισχύοντα νόμο του 2020, άδεια υδατοδρομίου (ίδρυσης ή ίδρυσης και λειτουργίας ή λειτουργίας) χορηγείται σε δημόσιο φορέα, σε ενώσεις προσώπων και σε φυσικά πρόσωπα ελληνικής ιθαγένειας ή ιθαγένειας ενός κράτους-μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ε.Ε.) ή κράτους που ανήκει στον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο (Ε.Ο.Χ.) που κατοικούν στην Ελλάδα ή σε κράτος-μέλος της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ., καθώς και σε νομικά πρόσωπα ιδιωτικού δικαίου που έχουν την καταστατική έδρα τους είτε στην Ελλάδα είτε στο έδαφος ενός κράτους-μέλους της Ε.Ε. ή κράτους που ανήκει στον Ε.Ο.Χ., εφόσον κατά ποσοστό μεγαλύτερο του πενήντα τοις εκατό (50%), η περιουσία, το κεφάλαιο και ο πραγματικός έλεγχος αυτών ανήκει σε φυσικά ή νομικά πρόσωπα που έχουν την ιθαγένεια και την κατοικία ή την έδρα τους σε κράτος-μέλος της Ε.Ε. ή του Ε.Ο.Χ.

Η χορήγηση άδειας ίδρυσης ή άδεια λειτουργίας ή άδεια ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου γίνεται με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών, Υποδομών και Μεταφορών και Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής. Για υδατοδρόμιο σε λίμνη άδεια χορηγείται αποκλειστικά με απόφαση του Υπουργού Υποδομών και Μεταφορών. Για χορηγούμενη άδεια σε Π.Ο.Τ.Α., σύνθετα τουριστικά καταλύματα και τουριστικούς λιμένες, την κοινή απόφαση του πρώτου εδαφίου της παρούσας παραγράφου συνοπογράφει και ο Υπουργός Τουρισμού.

Για την άδειας ίδρυσης ή άδεια λειτουργίας ή άδεια ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου ο ενδιαφερόμενος υποβάλλει τεχνικό φάκελο ο οποίος συνοδεύει την αίτηση χορήγησης άδειας υδατοδρομίου (ίδρυσης ή λειτουργίας ή ίδρυσης και λειτουργίας) και περιέχει, σε έντυπη και ηλεκτρονική μορφή, τα ακόλουθα δικαιολογητικά:

1. Πλήρη στοιχεία του ενδιαφερομένου σύμφωνα και με τα αναφερόμενα στο άρθρο 5 του παρόντος. Αν ο αιτών είναι νομικό πρόσωπο, συνυποβάλλεται κατάλογος των εγγράφων νομιμοποίησής του, όπως το έγγραφο σύστασης, καθώς και το καταστατικό και οι τροποποιήσεις του, μέχρι και την ημερομηνία υποβολής της αίτησης.
2. Αντίγραφο της δήλωσης έναρξης εργασιών ή της δήλωσης μεταβολής εργασιών επιτηδεύματος, που έχουν υποβληθεί στην αρμόδια φορολογική αρχή με αντικείμενο την ίδρυση ή τη λειτουργία ή την ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίου. Εναλλακτικά, μπορεί να υποβάλλεται βεβαίωση του οικείου Εμπορικού και Βιομηχανικού Επιμελητηρίου (Υπηρεσία μιας στάσης για τη σύσταση εταιρειών), στην οποία αναφέρονται τα στοιχεία, οι εκπρόσωποι και οι δραστηριότητες της εταιρείας αναφορικά με την ίδρυση ή τη λειτουργία ή την ίδρυση και λειτουργία υδατοδρομίου.
3. Αποδεικτικό παραβόλου. Για την εξέταση του τεχνικού φακέλου αδειοδότησης υδατοδρομίου καταβάλλεται παράβολο υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου, το ύψος του οποίου καθορίζεται με βάση την αιτούμενη άδεια υδατοδρομίου σύμφωνα με το άρθρο 8 του παρόντος. Το εν λόγω παράβολο αποτελεί έσοδο του Κρατικού Προϋπολογισμού και εμφανίζεται στον Αναλυτικό Λογαριασμό Εσόδου (ΑΛΕ) 1450189001 «Λοιπά παράβολα».
4. Με κοινή απόφαση των Υπουργών Οικονομικών και Υποδομών και Μεταφορών δύναται να τροποποιείται το ύψος του παραβόλου που καταβάλλεται για την εξέταση του τεχνικού φακέλου, κατά περίπτωση.
5. Τα στοιχεία του νόμιμου εκπροσώπου και του αντικλήτου, εφόσον απαιτείται.
6. Ναυτικό χάρτη της μεγαλύτερης δυνατής κλίμακας της Υδρογραφικής Υπηρεσίας του Πολεμικού Ναυτικού (Υ.Υ.Π.Ν.), επί του οποίου πρέπει να αποτυπώνονται ευδιάκριτα η υδάτινη επιφάνεια την οποία επιθυμεί να χρησιμοποιήσει ως υδατοδρόμιο ο αιτών, η περιοχή ελιγμών του υδατοδρομίου, τα σημεία πρόσδεσης των αεροσκαφών, καθώς επίσης και εναλλακτικές γεωγραφικές θέσεις (γεωγραφικά στίγματα) και τα σχετικά αποσπάσματα από τον «Πλοηγό Ελληνικών Ακτών», έκδοσης της Υ.Υ.Π.Ν. για την αιτούμενη περιοχή.
7. Χάρτες της Γεωγραφικής Υπηρεσίας Στρατού (Γ.Υ.Σ.) κλίμακας 1:5.000 και 1:50.000, επί των οποίων πρέπει να αποτυπώνεται η περιοχή ελιγμών και κίνησης του υδατοδρομίου και τα σημεία πρόσδεσης των αεροσκαφών, καθώς και η περιοχή γύρω από αυτήν σε ακτίνα 2.500 μέτρων με ισούψεις. Αντίστοιχος χάρτης υποβάλλεται για υδατοδρόμιο επί λίμνης.
8. Απόφαση του Φορέα Διοίκησης, Λειτουργίας και Εκμετάλλευσης του Λιμένα ή του κατά νόμο αρμόδιου οργάνου για παραχώρηση χρήσης χώρου ως υδατοδρομίου εντός της ζώνης λιμένα ή αντίστοιχη απόφαση του αρμόδιου οργάνου του Υπουργείου Οικονομικών για παραχώρηση χρήσης χώρου αιγιαλού, παραλίας, παλαιού αιγιαλού ή και συνεχόμενου ή παρακείμενου του αιγιαλού θαλάσσιου χώρου εκτός ζώνης λιμένα ή όχθης ή και συνεχόμενης της όχθης παρόχθιας ζώνης λίμνης σύμφωνα με τις διατάξεις του ν. 2971/2001

Η άδεια ίδρυσης υδατοδρομίου και η άδεια ίδρυσης και λειτουργίας υδατοδρομίου είναι αορίστου διάρκειας. Αντίστοιχα, η άδεια λειτουργίας υδατοδρομίου έχει διάρκεια ισχύος ίση με τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης υδατοδρομίου, η οποία σε κάθε περίπτωση δεν μπορεί να είναι μικρότερη των πέντε (5) ετών.

Στο Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών, έχει συσταθεί Επιτροπή Υδατοδρομίων με αντικείμενο τη διενέργεια επιθεωρήσεων και ελέγχων σε υδατοδρόμια και καθορίζεται κάθε σχετικό θέμα για την οργάνωση και λειτουργία της, περιλαμβανομένων των διαδικασιών επιθεωρήσεων και ελέγχων. Η Επιτροπή Υδατοδρομίων προβαίνει σε επιθεωρήσεις και ελέγχους για τη χορήγηση άδειας ίδρυσης και λειτουργίας ή άδειας λειτουργίας υδατοδρομίου, καθώς και σε έκτακτες επιθεωρήσεις και ελέγχους των υδατοδρομίων προς διασφάλιση της τήρησης των όρων λειτουργίας τους.

Μέλη της Επιτροπής Υδατοδρομίων ορίζονται, ως ακολούθως:

- α) Ένας (1) εκπρόσωπος της Διεύθυνσης Αερολιμένων της Υ.Π.Α., με τον αναπληρωτή του.
- β) Ένας (1) εκπρόσωπος της Διεύθυνσης Ασφάλειας Πολιτικής Αεροπορίας από Έκνομες Ενέργειες της Υ.Π.Α., με τον αναπληρωτή του.
- γ) Ένας (1) εκπρόσωπος του Υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής, με τον αναπληρωτή του.
- δ) Ένας (1) εκπρόσωπος του Υπουργείου Προστασίας του Πολίτη, με τον αναπληρωτή του.

Ο φορέας λειτουργίας υδατοδρομίου υποχρεούται να:

1. Ενημερώσει εγγράφως το Τ.Ε.Μ. και τις υπηρεσίες της παραγράφου Α.1 του άρθρου 9 για την έναρξη πτήσεων του υδατοδρομίου είκοσι πέντε (25) τουλάχιστον εργάσιμες ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία έναρξης πτήσεων.
2. Ακολουθεί τις υποδείξεις των αεροπορικών, λιμενικών και άλλων αρμόδιων αρχών, καθώς και να προβαίνει έγκαιρα στις απαραίτητες ενέργειες για την αποκατάσταση ευρημάτων κατά τις επιθεωρήσεις ασφαλείας, .
3. Εφαρμόζει τα τεύχη οδηγιών υδατοδρομίου που έχουν εγκριθεί από την Υ.Π.Α., να τα ενημερώνει και να τα τροποποιεί σύμφωνα με τις υποδείξεις των αρμόδιων κατά περίπτωση υπηρεσιών.
4. Εποπτεύει με κατάλληλα μέσα την υδάτινη περιοχή του υδατοδρομίου και να διατηρεί την περιοχή κίνησης των αεροσκαφών ύδατος ελεύθερη από κάθε εμπόδιο. Ειδικά, στο υδατοδρόμιο πρέπει να διασφαλίζεται, με μέριμνα του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου, η απομάκρυνση αντικειμένων, εμποδίων, θαλάσσιων μέσων αναψυχής, λεμβών, σκαφών, πλοίων και κολυμβητών που συνιστούν κίνδυνο για την κίνηση των αεροσκαφών, κάθε φορά τριάντα (30) τουλάχιστον λεπτά της ώρας πριν από κάθε προσθαλάσσωση ή αποθαλάσσωση του αεροσκάφους.
5. Τηρεί και παρέχει στην Υ.Π.Α., στην αρμόδια λιμενική αρχή και σε άλλες αρμόδιες δημόσιες υπηρεσίες, ύστερα από έγγραφη πράξη των τελευταίων, λεπτομερή στοιχεία αεροπορικής κίνησης, καθώς και αναλυτικά στοιχεία αναφορικά με τα εξυπηρετούμενα αεροσκάφη, τα πληρώματα, τους επιβάτες, το φορτίο και το ταχυδρομείο. Οι αρμόδιες υπηρεσίες ενημερώνουν τον φορέα λειτουργίας υδατοδρομίου για τα απαιτούμενα έντυπα, τα οποία υποβάλλονται πριν από την έναρξη της πτήσης, καθώς και για τη διαδικασία υποβολής τους.

6. Διακόπτει τη λειτουργία του υδατοδρομίου και να μην επιτρέπει τη χρησιμοποίησή του, αν διαπιστώσει την ύπαρξη κινδύνου για την ασφάλεια των πτήσεων ή αν δεν είναι δυνατή η παροχή όλων των απαραίτητων υπηρεσιών, μέσων, προσωπικού και εξοπλισμού για την ασφαλή λειτουργία του υδατοδρομίου, ενημερώνοντας αμέσως και με κάθε πρόσφορο μέσο την Επιτροπή Διερεύνησης Ατυχημάτων και Ασφάλειας των Πτήσεων (Ε.Δ.Α.Α.Π.), τις αρμόδιες υπηρεσίες της Υ.Π.Α., την Επιτροπή Αναφοράς Περιστατικών Ασφαλείας (Ε.Α.Π.Α.) και την αρμόδια λιμενική αρχή ή την αρμόδια αρχή σε λίμνες για το πρόβλημα ασφαλείας που εντοπίστηκε. Το υδατοδρόμιο μπορεί να επαναλειτουργήσει, αφού διαπιστωθεί η αποδεδειγμένη άρση των προβλημάτων που επέβαλαν τη διακοπή λειτουργίας του. Για την ανωτέρω διακοπή λειτουργίας και για την επαναλειτουργία ενημερώνονται η Υ.Π.Α., η Υδρογραφική Υπηρεσία του Πολεμικού Ναυτικού, το Υπουργείο Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και η αρμόδια Λιμενική Αρχή ή η αρμόδια αρχή σε λίμνες για την έκδοση των σχετικών οδηγιών,
7. Μεριμνά για τη συντήρηση των εγκαταστάσεων, των υποδομών και του εξοπλισμού ασφαλείας του υδατοδρομίου και των λιμενικών εγκαταστάσεων που χρησιμοποιεί, φέροντας ευθύνη για την καλή κατάσταση και ασφαλή λειτουργία τους.
8. Διατηρεί σε καλή κατάσταση και να χρησιμοποιεί τον απαιτούμενο εξοπλισμό ως εξής:
- αα) σήμα οπτικής αναγνώρισης: το σήμα αυτό σε σχήμα άγκυρας, διαστάσεων από τέσσερα (4) μέτρα μήκος και δύομισι (2,5) μέτρα πλάτος έως δέκα (10) μέτρα μήκος και έξι (6) μέτρα πλάτος, απαιτείται να είναι τοποθετημένο σε κατάλληλη περιοχή στο έδαφος ή άλλη επίπεδη επιφάνεια, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Υ.Π.Α., ώστε να είναι εύκολα ορατό από αέρος,
- ββ) φανός ειδοποίησης αεροπορικής δραστηριότητας: τήλε ενεργοποιούμενος φανός, ο οποίος είναι διαθέσιμος προς χρήση πριν από κάθε προσθαλάσωση ή αποθαλάσωση αεροσκάφους, προς ειδοποίηση παρακείμενων πλωτών μέσων για έναρξη αεροπορικής δραστηριότητας (άφιξη ή αναχώρηση αεροσκάφους). Ο φανός πρέπει να είναι τοποθετημένος σε τέτοια θέση στον χώρο του υδατοδρομίου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Υ.Π.Α. και της Λιμενικής Αρχής ή της αρμόδιας αρχής σε λίμνες, ώστε να είναι εύκολα ορατός,
- γγ) ανεμούριο ή σημείο «Τ»: ανεμούριο κατάλληλων διαστάσεων, το οποίο πρέπει να είναι τοποθετημένο σε τέτοια θέση στον χώρο του υδατοδρομίου, σύμφωνα με τις απαιτήσεις της Υ.Π.Α. και της Λιμενικής Αρχής ή της αρμόδιας αρχής σε λίμνες, ώστε να είναι εύκολα ορατό, ακόμα και σε περίπτωση μειωμένης ορατότητας.
- δδ) σημεία πρόσδεσης: αρμοδίως και προσηκόντως πιστοποιημένα σημεία για την πρόσδεση των αεροσκαφών ύδατος (δέστρες) επί της προβλήτας αποβίβασης επιβίβασης επιβατών, ως προς τη σταθερότητά τους και την αντοχή τους σε σχέση με τη χρήση για την οποία προορίζονται, λαμβάνοντας υπόψη τις δυσμενέστερες των καιρικών συνθηκών που συνήθως επικρατούν στη συγκεκριμένη περιοχή,
- εε) σωσίβια άμεσης χρήσης: παραπλεύρως του σημείου πρόσδεσης και παραμονής του αεροσκάφους απαιτείται η ύπαρξη σε κατάλληλη θέση τριών (3) κυκλικών σωσιβίων μη φουσκωτού τύπου, με σχοινί πρόσδεσης μήκους τριάντα (30) μέτρων, έτοιμων για χρήση οποιαδήποτε στιγμή,
- στ) σκάφος: η ύπαρξη και διαρκής διαθεσιμότητα ταχύπλου σκάφους ολικού μήκους έξι (6) τουλάχιστον μέτρων με εξωλέμβια μηχανή, επαρκούς ιπποδύναμης, ώστε να διαθέτει ικανή ταχύτητα πλεύσης για τη

διασφάλιση του αναφερόμενου μέγιστου χρόνου απόκρισης δεκαπέντε (15) λεπτών σε οποιοδήποτε σημείο της περιοχής κίνησης, εφοδιασμένου με τις προβλεπόμενες άδειες και εξοπλισμό, έτοιμο προς χρήση ανά πάσα στιγμή.

Επιπλέον των ανωτέρω, το σκάφος πρέπει να διαθέτει και επαρκή εξοπλισμό διάσωσης για το σύνολο των επιβαινόντων ατόμων του αεροσκάφους, ως εξής:

- i) φορητά αυτόματα αναδιπλούμενα σχέδια δώδεκα (12) ατόμων,
- ii) αναπνευστικές συσκευές [δέκα (10) τεμάχια κατ' ελάχιστον],
- iii) ισοθερμικές κουβέρτες για παροχή πρώτων βοηθειών [είκοσι τέσσερα (24) τεμάχια],
- iv) φορητούς πυροσβεστήρες αφρού έξι (6) κιλών [δύο (2) τεμάχια],
- v) κυκλικά σωσίβια [τέσσερα (4) τεμάχια],

ζζ) φορητά μέσα πυρόσβεσης: δίπλα ακριβώς από το σημείο στάθμευσης του αεροσκάφους πρέπει να υπάρχουν φορητοί πυροσβεστήρες που πληρούν τις απαιτήσεις της εθνικής νομοθεσίας, κατάλληλοι για χρήση σε πυρκαγιά υγρών καυσίμων και ηλεκτρολογικού υλικού

ηη) μέσα περιορισμού θαλάσσιας ρύπανσης: πρόσβαση σε κατάλληλα πλωτά φράγματα, εγκεκριμένου τύπου σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 3221/2.1.1999 απόφαση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής (Β' 76), για τον περιορισμό διαρροής καυσίμου ή λαδιού στο νερό και, σε κατάλληλα απορροφητικά υλικά αντιμετώπισης ρύπανσης, εγκεκριμένου τύπου, σύμφωνα με την υπ' αριθμ. 1218.91/1997 κοινή απόφαση των Υπουργών Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων, Υγείας και Πρόνοιας και Εμπορικής Ναυτιλίας (Β' 951). Τα σχετικά μέτρα εφαρμόζονται και σε περιπτώσεις λειτουργίας υδατοδρομίου σε λίμνη,

θθ) μαγνητική πύλη (WTMD) για τον έλεγχο ασφαλείας των επιβατών και ακτινοσκοπική συσκευή (X-Ray) για έλεγχο ασφαλείας αποσκευών και χειραποσκευών ή αντίστοιχο εξοπλισμό που καθορίζεται από την Υ.Π.Α. ύστερα από αξιολόγηση επικινδυνότητας σύμφωνα με όσα προβλέπονται στο Ε.Π.Α.Π.Α.

9. Ανεξάρτητα από τη διάρκεια ισχύος της άδειας, ο φορέας λειτουργίας δεν απαλλάσσεται από την υποχρέωση αμελλητί ανανέωσης επιμέρους πιστοποιητικών και βεβαιώσεων με μικρότερη χρονική διάρκεια ισχύος από αυτήν της άδειας υδατοδρομίου, τα οποία πρέπει πάντα να διατηρούνται σε ισχύ.
10. Σε περίπτωση παύσης της λειτουργίας υδατοδρομίου, ο φορέας λειτουργίας υποχρεούται να ενημερώσει εγγράφως το Τ.Ε.Μ. είκοσι πέντε (25) τουλάχιστον εργάσιμες ημέρες πριν από την προγραμματισμένη ημερομηνία παύσης της λειτουργίας του υδατοδρομίου.

Στην περιοχή ελιγμών κάθε υδατοδρομίου απαγορεύεται, χωρίς την άδεια της αρμόδιας Λιμενικής Αρχής σε θαλάσσια περιοχή ή της αρμόδιας αρχής σε λίμνη ή του φορέα διαχείρισης του τουριστικού λιμένα:

α) η ναυσιπλοΐα κατά τη διάρκεια της αεροπορικής δραστηριότητας,

β) η αγκυροβόληση πλοίων και κάθε είδους πλωτών μέσων κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας,

γ) η αλιεία και η πόντιση αλιευτικών εργαλείων σε απόσταση μικρότερη των πεντακοσίων (500) μέτρων κατά τη διάρκεια της αεροπορικής ημέρας,

δ) η κολύμβηση και κάθε είδους υποβρύχια δραστηριότητα,

ε) οι ιχθυοκαλλιέργειες και η επεξεργασία ιχθύων σε ακτίνα οκτώ (8) χιλιομέτρων από το υδατοδρόμιο, χωρίς έγκριση της αρμόδιας Δ/νσης της Υ.Π.Α.,

στ) η προσθαλάσσωση και η αποθαλάσσωση χωρίς προηγούμενη έγκριση από την οικεία λιμενική ή άλλη αρμόδια αρχή,

ζ) η παρενόχληση με οποιονδήποτε τρόπο ή μέσο, όπως φωτιστικά ή οπτικά σήματα, παρεμβολές ή παρεμβάσεις στις ραδιοσυχνότητες και επικοινωνίες που χρησιμοποιούνται μεταξύ του αρμόδιου φορέα παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και των αεροσκαφών, η τηλεκατεύθυνση μη επανδρωμένων αεροσκαφών ή άλλων πτητικών μηχανών και αντικειμένων ή μη επανδρωμένων πλωτών σκαφών και αντικειμένων, της αποθαλάσσωσης, προσθαλάσσωσης και εν γένει της κίνησης και κυκλοφορίας των αεροσκαφών, καθώς και της ομαλής λειτουργίας του υδατοδρομίου.

Για κάθε επιβάτη που αναχωρεί από το υδατοδρόμιο, η εταιρεία αεροσκαφών, η οποία πραγματοποιεί τις πτήσεις, καταβάλλει τέλος υπέρ του Ελληνικού Δημοσίου, το οποίο δεν υπερβαίνει το ποσό των δέκα (10) ευρώ ανά επιβάτη, πλέον του αναλογούντος τέλους χαρτοσήμου.

Με την προϋπόθεση ότι τηρούνται τα προβλεπόμενα αναφορικά με την εκπαίδευση σε θέματα ασφάλειας από έκνομες ενέργειες, το προσωπικό του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου και το προσωπικό των φορέων που δραστηριοποιούνται στο υδατοδρόμιο υποχρεούται να έχει κατάλληλη εκπαίδευση, συμπεριλαμβανομένης και σχετικής εκπαίδευσης για την εξυπηρέτηση επιβατών με αναπηρία, για να μπορεί να ασκεί με ασφάλεια τα καθήκοντά του, όπως αυτά περιγράφονται στην κείμενη νομοθεσία και στα τεύχη οδηγιών του υδατοδρομίου. Η εκπαίδευση για το προσωπικό του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου και για το προσωπικό των φορέων που δραστηριοποιούνται στο υδατοδρόμιο παρέχεται είτε από διεθνείς οργανισμούς [όπως ICAO, International Air Transport Association (IATA)], είτε από φορείς που είναι αναγνωρισμένοι από διεθνείς οργανισμούς, είτε από την Υ.Π.Α., είτε από πιστοποιημένο από την Υ.Π.Α. προσωπικό του φορέα λειτουργίας του υδατοδρομίου, είτε από αντίστοιχες Εθνικές Αρχές Πολιτικής Αεροπορίας Κρατών Μελών της Ε.Ε.

Σε περίπτωση παραβίασης των όρων λειτουργίας υδατοδρομίου, των θεμάτων αερολιμενικού ελέγχου, ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, τελωνειακού και δασμολογικού ελέγχου μπορεί να επιβάλλεται η απαγόρευση λειτουργίας με απόφαση του κατά περίπτωση αρμόδιου λιμενάρχη ή της αρμόδιας αρχής ή του Διοικητή της Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας, ανάλογα με την αιτία επιβολής της απαγόρευσης, ύστερα από εισήγηση της αρμόδιας υπηρεσίας που διαπιστώνει την παράβαση ή σύμφωνα με το πόρισμα της Επιτροπής Υδατοδρομίων.

2.5.6 SWOT ανάλυσης χρήσης υδροπλάνων

Η χρήση υδροπλάνων προσδίδει σημαντικά πλεονεκτήματα στις αγορές στις οποίες δραστηριοποιείται. Υπάρχουν ωστόσο και εκείνοι οι οποίοι αντιμάχονται των παραπάνω, και δίνουν έμφαση στα μειονεκτήματα που έχουν τα υδροπλάνα έναντι των συμβατικών μέσων μετακίνησης (Gobbi, Smrcek, Mohr, & Schömann, n.d.).

Αναλυτικότερα, όπως σε κάθε ανάλυση SWOT υπάρχουν τα δυνατά στοιχεία και τα στοιχεία προς βελτίωση (εσωτερικοί παράγοντες), και οι ευκαιρίες και οι απειλές (εξωτερικοί παράγοντες).

I. S- Strengths – Δυνατά στοιχεία.

Σύμφωνα με την διεθνή βιβλιογραφία η χρήση υδροπλάνων ως μεταφορικό μέσο έχει σχεδόν μηδενικό αντίκτυπο σε μόλυνση υδάτων και στην επιβάρυνση του εναέριου περιβάλλοντος με ρυπογόνες ουσίες. Επιπλέον έχει μηδενικά κατάλοιπα στην ποιότητα του εδάφους, καθώς επίσης και στην πανίδα και χλωρίδα των θαλάσσιων, λιμναίων και εναέριων οικοσυστημάτων στα οποία δραστηριοποιείται. Όσον αφορά την επιβάρυνση του περιβάλλοντος λόγω ηχορύπανσης, το αποτύπωμα είναι πολύ χαμηλό, καθώς η διάρκεια προσθαλάσωσης και αποθαλάσωσης κατά την οποία παράγεται ηχορύπανση, είναι σημαντικά μικρότερη έναντι άλλων εναέριων μέσων.

Η συμβολή των υδροπλάνων στις τοπικές κοινωνίες είναι καθοριστική. Έχοντας τη δυνατότητα να συνδέσει ακόμα και τις πιο απομονωμένες και δυσπρόσιτες περιοχές, συμβάλλει στην δημιουργία κλίματος συνοχής στις κοινωνικές ομάδες και φέρνει κοντά ανθρώπους, συμβάλλοντας στην ανάπτυξη αυτών των περιοχών (March & Wta, 2018). Επιπρόσθετα, εκτελούν έργο για τη μεταφορά ασθενών, εμπορευμάτων και καταναλωτικών αγαθών.

Τέλος, με τη χρήση υδροπλάνων είναι εφικτή η παρακολούθηση και καταγραφή της βιοποικιλότητας μίας περιοχής για επιστημονικούς λόγους.

II. W- Weaknesses- Στοιχεία προς Βελτίωση.

Το σημαντικότερο στοιχείο που χρήζει βελτίωσης στα υδροπλάνα είναι η χρησιμοποιούμενη τεχνολογία τους. Καθώς για πολλά έτη η χρήση υδροπλάνων ήταν μια δραστηριότητα με πολύ περιορισμένη αποδοχή και χρήση, ελάχιστες εταιρίες επένδυσαν στη συγκεκριμένη βιομηχανία, με αποτέλεσμα σήμερα είτε ο σχεδιασμός των αεροσκαφών να θεωρείται απαρχαιωμένος είτε η τεχνολογία των χρησιμοποιούμενων καυσίμων να θεωρείται μη αποδεκτή, λόγω του μείγματος καυσίμων που καταναλώνει (Castelluccio, Maritano, Amoroso, & Migliore, 2016).

Ένα άλλο στοιχείο είναι η έλλειψη υποδομών – υδατοδρομίων, ώστε να μπορεί να υπάρξει ένα εκτεταμένο δίκτυο υδροπλάνων.

III. O- Opportunities – Ευκαιρίες.

Οι ευκαιρίες στην ανάπτυξη υδροπλάνων πηγάζουν από τα ακόλουθα. Πρώτον, υπάρχει δυνατότητα άμεσης διασύνδεσης δύο περιοχών, αρκεί να βρίσκονται κοντά σε υδάτινο στοιχείο. Δεύτερον, παρέχουν τη δυνατότητα άμεσης και γρήγορης μετάβασης στους επιθυμητούς προορισμούς, ιδίως στη χώρα μας με τα πολυάριθμα μικρά σε μέγεθος νησιά. Τρίτον, θεωρείται ένας φιλικός προς το περιβάλλον τρόπος μετακίνησης. Τέταρτον, παρέχει μια ξεχωριστή εμπειρία πτήσης, ιδίως όταν γίνεται για τουριστικούς λόγους. Πέμπτον, συγκριτικά με τις συνήθεις αεροπορικές πτήσεις, δεν απαιτείται τόσο μεγάλος χρόνος για επιβίβαση/αποβίβαση από το αεροσκάφος καθώς και για τις απαιτούμενες διαδικασίες ελέγχου. Έκτον, πολλές φορές, αρκεί για να συνδέσει δύο διαφορετικές περιοχές, χωρίς να απαιτείται συμπληρωματική χρήση κάποιου άλλου μέσου π.χ. αυτοκινήτου. Τέλος, όσον αφορά τον παράγοντα ασφάλεια, τα υδροπλάνα θεωρείται ως ένας από τους ασφαλέστερους τρόπους μετακίνησης, ιδίως συγκριτικά με αεροπλάνα και επιβατηγά πλοία.

Όσον αφορά τη νέα τεχνολογία και τα υλικά που θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν και να βελτιώσουν την ποιότητα των αεροσκαφών, είναι βέβαιο ότι με τις πρώτες αξιολογικές επενδύσεις στο χώρο, θα αναβαθμίσουν σημαντικά τις υπηρεσίες που προσφέρουν τα υδροπλάνα.

IV. T- Threatens- Απειλές.

Σε αντιστοιχία με τις ευκαιρίες, υπάρχει και ένα εύρος παραγόντων οι οποίοι αποτελούν εν δυνάμει κινδύνους για το μέλλον των υδροπλάνων. Οι κυριότερες απειλές είναι οι κάτωθι: πρώτον, η ευρέως διαδεδομένη αντίληψη ότι τα υδροπλάνα είναι πιο ελαφρές κατασκευές από τα συμβατικά αεροσκάφη, συνεπώς είναι και πιο ευάλωτα σε ακραία καιρικά φαινόμενα. Δεύτερον, η πρόσβαση στο υδατοδρόμιο απαιτεί κατοχή αυτοκινήτου, αφού συνήθως δεν εξυπηρετείται από μέσα μαζικής συγκοινωνίας, όπως συμβαίνει με ένα αεροδρόμιο. Τρίτον, πολλοί είναι αυτοί που θεωρούν ότι επειδή ακριβώς το υδροπλάνο μπορεί να προσθαλασσωθεί και να αποθαλασσωθεί σχεδόν από οπουδήποτε, άρα δεν υπάρχει κατά μια έννοια "χωροθετημένη" περιοχή, ότι έχει μεγαλύτερες επιπτώσεις στο περιβάλλον. Τέταρτον, η απουσία συγκεκριμένου και ενιαίου νομοθετικού πλαισίου και κανονισμών που να ρυθμίζουν τη συγκεκριμένη αγορά, δημιουργεί εμπόδια για την ανάπτυξη του κλάδου, καθώς ένας πιθανός επενδυτής δεν είναι σε θέση να γνωρίζει το εύρος των υποχρεώσεων που αναλαμβάνει. Πέμπτον, οι πτήσεις με υδροπλάνα θεωρούνται πιο κοστοβόρες και ακριβές ανά επιβάτη συγκριτικά με τα μεγάλα επιβατηγά αεροσκάφη που εκτελούν τακτικά δρομολόγια. Τέλος, οι πτήσεις με υδροπλάνα θεωρούνται πιο ευάλωτες όσον αφορά τις καιρικές συνθήκες αφού εξαρτώνται τόσο από τις συνθήκες στον αέρα, όσο και από τις θαλάσσιες συνθήκες.

Κεφάλαιο 3^ο Μεθοδολογικό πλαίσιο έρευνας

3.1. Εισαγωγικά

Σύμφωνα με τον (Παππάς, 2002) υπάρχουν διάφορες μορφές για τη συλλογή δεδομένων. Οι κυριότερες είναι (i) η παρατήρηση, (ii) η συνέντευξη, και (iii) το ερωτηματολόγιο. Η κάθε μέθοδος παρουσιάζει τα δικά της πλεονεκτήματα και μειονεκτήματα, ενώ η καταλληλότητα της εξαρτάται από το σκοπό της μελέτης, το προσδοκώμενο πλήθος απαντήσεων και την αξιοπιστία του ερωτώμενου (Qu & Dumay, 2007).

Για τους σκοπούς της παρούσης μελέτης εκπονήθηκε έρευνα με τη μορφή συνέντευξης.

Στη βιβλιογραφία απαντώνται τρεις μορφές συνεντεύξεων και συγκεκριμένα οι δομημένες, ημι-δομημένες και οι μη δομημένες. Στη συγκεκριμένη εργασία έγινε χρήση ημι-δομημένης συνέντευξης, καθώς συμπεριλαμβάνουν αφενός μερικές καθορισμένες ερωτήσεις, αφετέρου δίνουν το περιθώριο στους συμμετέχοντες να αναπτύξουν το αντικείμενο συζήτησης κατά τη κρίση τους (Coughlan, 2016). Με αυτό τον τρόπο επιτυγχάνεται ο ορισμός συγκεκριμένων παραμέτρων και ενός δομημένου πλαισίου συζήτησης, και επιπλέον δίνεται η ευελιξία στα δύο μέρη να αναπτύξουν κάθε σημαντική κατά την κρίση τους πτυχή του υπό διερεύνηση θέματος.

3.2. Σκοπός και στόχοι

Ο σκοπός της παρούσας μελέτης είναι καταδειχθεί τις δυνατότητες, τι ευκαιρίες αλλά και τους περιοριστικούς παράγοντες που έχει η εγκατάσταση και λειτουργία υδατοδρομίου/ υδροπλάνων στη χώρα μας (Gobbi et al., n.d.). Τα παραπάνω εξετάζονται από δύο διαστάσεις της επιχειρηματικότητας, δηλ. αυτή της ανάπτυξης της τοπικής οικονομίας αλλά και του ιδιώτη επενδυτή που προσδοκά κέρδη από την επένδυση του.

Συγκεκριμένα με τη χρήση της συνέντευξης γίνεται προσπάθεια να επαληθευτούν ευρήματα προγενέστερων μελετών στο κατά πόσο μπορεί να ωφεληθεί η οικονομία συνολικά από τέτοιου είδους επένδυσης.

3.3 Μέθοδος έρευνας

Η έρευνα βασίστηκε στη μέθοδο της συνέντευξης και πιο αναλυτικά με τη μορφή της ημι-δομημένης συνέντευξης. Συγκεκριμένα, υποβλήθηκαν στον ερωτώμενο κο Φανουράκη Στυλιανό, ιδιοκτήτη της FAS, ερωτήσεις σχετικές με το εξεταζόμενο θέμα.

Η FAS δημιουργήθηκε ως συνέχεια της GORTYS E.Π.Ε. η οποία από το 1989 έως το 2000 ήταν από τις πρώτες εταιρείες παροχής υπηρεσιών αεροταξί, μιας πρωτοπόρας για την εποχή υπηρεσίας. Το 2001 η GORTYS ΕΠΕ πήρε την τελική της μορφή ως Ανώνυμος Εταιρεία, την FANOURAKIS AVIATION SERVICES A.E., FAS.

Οι κύριες δραστηριότητες της FAS είναι:

- FAS Pilot Academy - Σχολή Επαγγελματιών Πιλότων Αεροσκαφών
- FAS Maintenance and CAMO - Συντήρηση και διαχείριση αξιοπλοΐας αεροσκαφών
- FAS Air - Αερομεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων και
- FAS Air Ambulance - Υπηρεσία για επείγουσες αεροδιακομιδές

Σήμερα διαθέτει παρουσία σε 3 πόλεις στην Ελλάδα, δηλ.

- Μαρκόπουλο, Σχολείο (θεωρητικών γνώσεων & διοίκηση)
- Μέγαρα (εκπαίδευση & συντήρηση αεροσκαφών)
- Ρόδος (έδρα)

3.4 Διάρθρωση ερωτήσεων συνεντεύξεων

Στον συνεντευξιαζόμενο κο Φανουράκη Στυλιανό, ιδιοκτήτη της FAS, ετέθησαν τα κάτωθι ερωτήματα:

Ερωτήσεις σχετικά με την οικονομία των νησιών

Ερώτηση 1. Πώς πιστεύετε ότι θα επηρεάσει την οικονομία της Ελλάδας η ανάπτυξη μεταφορικού δικτύου υδροπλάνων;

Απάντηση: Τα υδροπλάνα αποτελούν μία καινούργια δραστηριότητα για τη χώρα μας, η οποία έρχεται να προστεθεί στο υφιστάμενο μεταφορικό δίκτυο, στην ανάπτυξη και στην οικονομία. Επί του παρόντος δεν υπάρχει εταιρία η οποία να δραστηριοποιείται στον Ελλαδικό χώρο, καθώς μια προσπάθεια του 2015, δεν προχώρησε για διάφορους λόγους.

Η χρήση υδροπλάνων δεν είναι κάτι καινούργιο για την Ελλάδα. Ήδη από τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο, τα υδροπλάνα ήταν γνώριμα στα ελληνικά νησιά, και βεβαίως στο ακριτικό Καστελλόριζο, τα οποία αποτελούσαν βάσεις υδροπλάνων για τις Γερμανικές δυνάμεις. Όλα τα παραπάνω συνηγορούν ότι υπάρχουν οι κατάλληλες βάσεις για να δώσουν προστιθέμενη αξία στην οικονομία.

Ερώτηση 2. Πώς θα συμβάλει στην τοπική οικονομία των νησιών ένα αναπτυγμένο δίκτυο υδροπλάνων;

Απάντηση: Αυτή τη στιγμή η εξυπηρέτηση των ελληνικών νησιών γίνεται είτε ακτοπλοϊκώς, όπου υπάρχουν λιμάνια, είτε αεροπορικώς, όπου υπάρχουν αεροδρόμια. Το υδροπλάνο ωστόσο έρχεται να προστεθεί ως ένα εναλλακτικό μεταφορικό μέσο το οποίο υπερτερεί τόσο έναντι των πλοίων όσο και των αεροπλάνων. Λαμβάνοντας υπόψη ότι η ανάπτυξη αυτού του είδους της δραστηριότητας θα δημιουργήσει νέες θέσεις εργασίας που θα καλυφθούν από τις κατά τόπους βάσεις στα νησιά, θα ενισχύσει την απασχόληση στα νησιά αυτά αλλά και θα βελτιώσει την ποιότητα του εισερχόμενου τουρισμού, καθώς ως μέσο δεν θα είναι τόσο προσιτό σε τουρίστες χαμηλών εισοδημάτων. Συνεπεία όλων των παραπάνω, θα έχουμε αύξηση τόσο του ποσοτικού όσο και του ποιοτικού τουρισμού στα νησιά με βάσεις υδροπλάνων.

Ερώτηση 3. Ποίες είναι οι σημαντικότερες περιοχές που θεωρείτε ότι πρέπει να συνδεθούν μεταξύ τους;

Απάντηση: Ένας ιδιαίτερα σημαντικός προορισμός είναι η επίσκεψη στη νήσο Πάτμο, όπου η μετάβαση από τη Ρόδο απαιτεί περίπου 3,5 – 4 ώρες. Στην περίπτωση που υπήρχε σύνδεση με υδροπλάνο, θα μπορούσαν τουρίστες υψηλών εισοδηματικών μεγεθών να βρίσκονται εκεί σε πολύ πιο σύντομο χρόνο. Σε άλλες δε περιοχές που δεν υπάρχει συμβατικό μέσο σύνδεσης, θα μπορούσε να αποτελέσει ίσως και το μοναδικό μέσο επισκέψεων των περιοχών αυτών.

Ερώτηση 4. Είναι βιώσιμη η λειτουργία υδατοδρομίου σε κάθε νησί της χώρας;

Απάντηση: Λαμβάνοντας υπόψη ότι το κόστος κατασκευής και λειτουργίας δεν είναι ιδιαίτερα μεγάλο, ενώ ο χρονικός ορίζοντας για την απόσβεση αυτού του κόστους θα είναι σχετικά σύντομος. Ως εκ τούτου η λειτουργία μιας βάσης υδροπλάνων θα ενισχύσει την τοπική οικονομία και θα είναι βιώσιμη επιχειρηματικά.

Ερώτηση 5. Ποίο θεωρείτε ότι είναι το ανταγωνιστικό πλεονέκτημα των υδροπλάνων σε σχέση με ήδη υπάρχοντα μέσα μεταφοράς;

Απάντηση: Ήδη σε αρκετά ελληνικά νησιά η διασύνδεση γίνεται ακτοπλοϊκώς ή αεροπορικώς. Τα υδροπλάνα έρχονται να προσδώσουν κάτι διαφορετικό, με έμφαση σε ποιότητα και ταχύτητα. Ταχύτητα έναντι των πλοίων, και απλούστερες διαδικασίες επιβίβασης-αποβίβασης έναντι αεροπλάνων.

Το κόστος μετακίνησης με υδροπλάνο θα είναι ακριβότερο έναντι των άλλων δύο τρόπων μετακίνησης. Λόγω των περιοριστικών συνθηκών στη λειτουργία του (καιρικές συνθήκες, κυματισμός θάλασσας) αλλά και του κόστους συντήρησης του καθώς η λειτουργία του μέσα στη θάλασσα είναι ιδιαίτερα επιβαρυντική για το σκάφος.

Ερωτήσεις σχετικά με τους ανθρώπους

Ερώτηση 6. Σε ποίο επιβατικό κοινό απευθύνεται αυτό το μέσο μετακίνησης;

Απάντηση: Είναι ένα μέσο που απευθύνεται σε όλους. Ζητούμενο είναι ο λειτουργός του να δημιουργήσει ένα επίπεδο υπηρεσιών το οποίο να είναι διαθέσιμο και εφικτό για όλους τους ανθρώπους ακόμα και στην πιο άγονη γραμμή. Επιπλέον, μπορεί να δημιουργήσει το δικό του κοινό, για επιβάτες που θέλουν ένα ξεχωριστό τρόπο μετακίνησης.

Ερώτηση 7. Πώς θα βελτιωθεί η καθημερινότητα των μόνιμων κατοίκων των απομακρυσμένων νησιών της χώρας;

Απάντηση: Η ύπαρξη ενός διαθέσιμου μέσου για την εξυπηρέτηση μια έκτακτης ανάγκης ή ενός επιπλέον τρόπου

μεταφοράς στις ήδη υφιστάμενες μετακινήσεις σε απομακρυσμένες περιοχές. Σχετικά με το κόστος μετακίνησης είναι σημαντικό να υπάρξει επιδότηση του κόστους μεταφοράς, καθώς για μια κατηγορία ανθρώπων δεν θα είναι εφικτή διαφορετικά η χρήση τους. Είτε μέσω κρατικής επιδότησης, είτε μέσω αποζημίωσης από έναν ασφαλιστικό φορέα (για μεταφορά για ιατρικούς λόγους) θα πρέπει να ενισχυθεί αυτό το είδος διασύνδεσης των ελληνικών νησιών. Σε πολλές δε από τις περιοχές αυτές θα μπορούσαν να αναπτυχθούν ως προορισμοί για υδροπλάνα, για μια διαφορετική κατηγορία τουρισμού.

Ερώτηση 8. Γνωρίζετε κάποια περιοχή στο εξωτερικό όπου δημιουργήθηκε διάυλος μετακίνησης μέσω υδροπλάνων; Τι αποτελέσματα απέφερε στην τοπική κοινωνία αυτό το εγχείρημα;

Απάντηση: Οι Μαλδίβες είναι ένα σύμπλεγμα νησιών, όπου οι μετακινήσεις λαμβάνουν χώρα μέσω υδροπλάνων, δημιουργώντας ένα εναλλακτικό τρόπο μετακίνησης, συνδυάζοντας την ταχύτητα μετάβασης με την απόλαυση του φυσικού κάλλους των περιοχών αυτών. Όλα αυτά δημιουργούν από μόνα τους ένα εναλλακτικό τρόπο τουρισμού. Βεβαίως από εμπορικής απόψεως, το υδροπλάνο χρησιμοποιείται ευρέως και για τη διασύνδεση περιοχών με λίμνες, ιδίως στη Βόρεια Αμερική και Καναδά, φέροντας θετικό αντίκτυπο όπου χρησιμοποιείται.

Ερώτηση 9. Θεωρείτε το υδροπλάνο ασφαλές μέσο μετακίνησης από τους επιβάτες;

Απάντηση: Το γεγονός ότι προσθαλασσώνεται με πολύ μεγάλη ευκολία, τα καθιστά το πιο ασφαλές μέσο έναντι πλοίων και αεροπλάνων καθώς ακόμα και στην σπάνια περίπτωση απώλειας κινητήρα, έχει τη δυνατότητα να προσθαλασσωθεί με ασφάλεια.

Ερωτήσεις σχετικά με τα υδατοδρόμια

Ερώτηση 10. Ποία είναι τα πλεονεκτήματα κατασκευής ενός υδατοδρομίου σε σχέση με ένα χερσαίο αεροδρόμιο;

Απάντηση: Το βασικότερο πλεονέκτημα είναι το χαμηλότερο κόστος έναντι της κατασκευής ενός συμβατικού αεροδρομίου, καθώς μπορεί να κατασκευαστεί οπουδήποτε υπάρχει θαλάσσιο στοιχείο. Επιπλέον δημιουργεί μία διαφορετική αίσθηση στον επιβάτη, μία αίσθηση αμεσότητας, ο οποίος έχει ευκολότερη πρόσβαση, χωρίς να χρειάζεται να δαπανήσει ώρες για διαδικαστικά θέματα (check in, ελεγκτικές διαδικασίες) όπως θα έκανε σε ένα συμβατικό αεροδρόμιο.

Ερώτηση 11. Πού οφείλεται η μεγάλη καθυστέρηση στην δημιουργία υποδομών για την ανάπτυξη δικτύου υδατοδρομίων;

Απάντηση: Καθώς στη χώρα μας, υπάρχει ένα δαιδαλώδες δίκτυο υπηρεσιών και οργανισμών, όπου συναποφασίζουν από κοινού για το ίδιο θέμα, υπάρχουν σημαντικές καθυστερήσεις. Αντιθέτως, εάν υπήρχε μόνο μία υπηρεσία που είχε δικαιοδοσία επί τούτου θα ήταν πολύ πιο αποτελεσματικές οι σχετικές διαδικασίες. Στην τωρινή κατάσταση, πρέπει να συναποφασίσει πλειάδα δημοσίων υπηρεσιών, αστυνομικών, λιμενικών αρχών κλπ.

Ερώτηση 12. Ποιο θεωρείτε ότι είναι το ιδανικό σχήμα για την βέλτιστη υλοποίηση και λειτουργία υδατοδρομιών, ιδιωτική, δημόσια ή σύμπραξη των δύο τομέων;

Απάντηση: Ως ιδανικό σχήμα προτείνεται το εξής: το κράτος να δημιουργήσει τις υποδομές, να ορίσει τις ακολουθούμενες διαδικασίες και να ενισχύσει οικονομικά μέσω επιδοτήσεων όπου απαιτείται τη λειτουργία και τη βιωσιμότητα των υδατοδρομιών και αντιστοίχως οι ιδιωτικοί φορείς να εκμεταλλεύονται τα μέσα και τα δρομολόγια.

Ερώτηση 13. Ποίος είναι ο χρονικός ορίζοντας υλοποίησης κατασκευής υδατοδρομιών σε ολόκληρο τον ελλαδικό χώρο;

Απάντηση: Από το 2020 είναι σε διαβούλευση το νομοσχέδιο για τη λειτουργία υδατοδρομιών. Λόγω, ωστόσο των έκτακτων συνθηκών που δημιουργήθηκαν με τον COVID 19, υπάρχει μια καθυστέρηση στην επεξεργασία και ολοκλήρωση του. Ωστόσο αναμένεται επιτάχυνση των διαδικασιών και σύντομα να έχει ολοκληρωθεί.

Ερωτήσεις σχετικά με τα υδροπλάνα

Ερώτηση 14. Ποία είναι τα πλεονεκτήματα και τα μειονεκτήματα στην χρήση υδροπλάνου;

Απάντηση: Τα πλεονεκτήματα του υδροπλάνου είναι η ασφάλεια, η ταχύτητα και η άνεση. Τα μειονεκτήματα πέραν του κόστους μετακίνησης ανά επιβάτη, είναι ότι είναι ευάλωτο τόσο στις δυσμενείς εναέριες όσο και σε δυσμενείς θαλάσσιες καιρικές συνθήκες. Καθώς τα χρησιμοποιούμενα παγκοσμίως αεροσκάφη είναι 19θέσια δικινητήρια όπως τα αεροσκάφη twin otter, δεν έχουν κάποιο άλλο αρνητικό αποτύπωμα.

Ερώτηση 15. Τι ενέργειες πρέπει να υλοποιηθούν έτσι ώστε να εξασφαλιστεί η βιωσιμότητα των εταιριών υδροπλάνων στην Ελλάδα;

Απάντηση: Απαιτούνται απλές διαδικασίες, σωστή καθοδήγηση και υποστήριξη από το κράτος είτε μέσω επιδοτήσεων είτε με εγκαταστάσεις και υποδομές. Επιπλέον η διαφήμιση αυτού του είδους εναλλακτικού τουρισμού στις αγορές του εξωτερικού θα εδραιώσει τα υδροπλάνα στη χώρα μας και θα καταστήσει τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται βιώσιμες. Σχετικά με τη βιωσιμότητα των επιχειρήσεων που θα δραστηριοποιηθούν, εκτίμηση του κ. Φανουράκη είναι ότι η αγορά σηκώνει έως 3 εταιρίες υδροπλάνων, υπό την προϋπόθεση ότι θα δραστηριοποιηθεί η κάθε μία σε συγκεκριμένη αγορά πχ νησιά Ιονίου και Αιγαίου.

Ερώτηση 16. Ποίοι παράγοντες επηρεάζουν την ανάπτυξη δικτύου υδροπλάνων;

Απάντηση: Οι ανάγκες είναι βέβαιο ότι υπάρχουν. Με ένα καλό σχέδιο λειτουργίας και δίκτυο υποδομών, η ύπαρξη υδροπλάνων διαπιστωμένα θα αναπτυχθεί και θα καλύψει ένα σημαντικό κενό στην αγορά.

Ερώτηση 17. Γνωρίζετε κάποιο μοντέλο δικτύου υδροπλάνων το οποίο αναπτύχθηκε σε χώρα του εξωτερικού και που θα μπορούσε να εφαρμοστεί στην Ελλάδα με επιτυχία;

Απάντηση: Όπως αναφέρθηκε και παραπάνω, το μοντέλο που δημιουργήθηκε στα νησιά του Ισημερινού, στις Μαλδίβες, και στις Μπαχάμες με 19θέσια αεροσκάφη με απλό μοντέλο λειτουργίας θεωρείται από τα πιο επιτυχημένα διεθνώς και θα μπορούσε να υιοθετηθεί και στη χώρα μας.

Ερωτήσεις σχετικά με την προσφορά υπηρεσιών

Ερώτηση 18. Ποίες είναι οι χρήσεις των υδροπλάνων;

Απάντηση: Ως υδροπλάνο δεν νοείται μόνο το συμβατικό μέσο για την εκτέλεση τακτικώνδρομολογίων. Είναι και τα ιδιωτικά αεροσκάφη, τα οποία κάλλιστα θα μπορούσαν να αντικαταστήσουν ιδιωτικά yacht στην τουριστική αγορά. Επιπλέον τα υδροπλάνα θα μπορούσαν να είναι είτε ιδιόκτητα είτε ενοικιαζόμενα. Μια διαφορετική χρήση είναι τα αεροταξί, δηλ. πτήσεις υδροπλάνων on request, συνδέοντας είτε δύο υδατοδρόμια, είτε ένα υδατοδρόμιο με ένα αεροδρόμιο.

Επιπλέον το υδροπλάνο θα μπορούσε να δώσει τη δυνατότητα για την άσκηση εναλλακτικών δραστηριοτήτων όπως parachuting, για έρευνα και διάσωση και τέλος για αεροδιακομιδές ασθενών.

Όλες οι παραπάνω χρήσεις ενισχύουν την υπεραξία του υδροπλάνου ως μεταφορικό μέσο. Σαφώς ο κύριος όγκος της δραστηριότητας θα είναι κατά τους θερινούς μήνες, ωστόσο ένα minimum 30% του δυναμικού θα είναι σε λειτουργία τους χειμερινούς μήνες προκειμένου να καλύψει ανάγκες όπως η έρευνα και διάσωση και οι αεροδιακομιδές ασθενών.

Ερώτηση 19. Με ποιόν τρόπο θα αναβαθμιστεί το τουριστικό προϊόν της Ελλάδας;

Απάντηση: Η χρήση υδροπλάνων μπορεί να εμπλουτίσει τις υφιστάμενες τουριστικές υπηρεσίες και προϊόντα που προσφέρει η χώρα μας. Θα μπορούσε κάλλιστα να δημιουργηθεί πλήθος τουριστικών υποκατηγοριών τα οποία θα ενισχύσουν την τουριστική εμπειρία που απολαμβάνει κάποιος στη χώρα μας.

Με την απλούστευση των διαδικασιών που απαιτούνται για τη ανάπτυξη και λειτουργία υδατοδρομίων θα ενισχυθεί η οικονομία μας. Δεδομένου ότι δεν τίθεται θέμα ανταγωνισμού με άλλα μέσα (ακτοπλοία, αεροπορία) καθώς καλύπτει διαφορετικές ανάγκες του πληθυσμού, κάθε προσπάθεια για ενίσχυση της οικονομίας μας είναι απολύτως θεμιτή.

Εν συνεχεία, έγινε σύνδεση των απαντήσεων στα παραπάνω ερωτήματα με προγενέστερη βιβλιογραφία προκειμένου να διερευνηθεί ο βαθμός επίδρασης των υδροπλάνων στα μεγέθη των τοπικών οικονομιών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4^ο Ανάλυση δεδομένων

4.1 Ανάλυση συνέντευξης

Κατά τη συνέντευξη με τον ιδιοκτήτη της εταιρίας FAS, κο Σ.Φανουράκη επιβεβαιώθηκαν στο μεγαλύτερο μέρος τους οι θετικές εκτιμήσεις που υπάρχουν για την ανάπτυξη του τουριστικού προϊόντος και των εσόδων από τα χρήση υδροπλάνων αλλά και τέθηκαν προβληματισμοί, οι οποίοι έχουν να κάνουν κυρίως με το καθεστώς έγκρισης αδειών λειτουργίας υδατοδρομίων, και οι οποίοι σχετίζονται με την γραφειοκρατία και εν μέρει την απουσία ορθού συντονισμού των δημοσίων υπηρεσιών.

Η δομή της συνέντευξης χωρίστηκε σε 5 θεματικές ενότητες, και συγκεκριμένα σε:

- Ερωτήσεις σχετικά με την οικονομία των νησιών
- Ερωτήσεις σχετικά με τους ανθρώπους
- Ερωτήσεις σχετικά με τα υδατοδρόμια
- Ερωτήσεις σχετικά με τα υδροπλάνα
- Ερωτήσεις σχετικά με την προσφορά υπηρεσιών

Σχετικά με την 1^η θεματική ενότητα, η ανάπτυξη και λειτουργία υδατοδρομίων θα δώσει ώθηση στην τοπική οικονομία καθώς η μεγαλύτερη προσβασιμότητα στα νησιά θα αυξήσει τους τουρίστες και τα έσοδα από τον τουρισμό. Θα δημιουργηθούν νέες θέσεις εργασίας, και θα ωφεληθεί το σύνολο σχεδόν της τοπικής οικονομίας. Η χρήση υδροπλάνων δεν είναι άγνωστη στη χώρα μας, ωστόσο τα τελευταία χρόνια δεν υπάρχει κάποια ενεργή εταιρία που να δραστηριοποιείται στη χώρα.

Όσον αφορά την επίδραση αυτού του εναλλακτικού μέσου στην ποιότητα ζωής των ανθρώπων είναι καθοριστική. Αφενός θα βελτιώσει τα εισοδήματα τους (αναβάθμιση του παρεχόμενου τουριστικού προϊόντος) αφετέρου θα αμβλύνει τις κοινωνικές αποστάσεις κατοίκων γεωγραφικά απομακρυσμένων περιοχών. Επιπλέον, μέσω κάποιας μορφής επιδότησης (είτε κρατικής, είτε ασφαλιστικών φορέων) τα υδροπλάνα θα μπορούσαν να χρησιμοποιηθούν για την διακομιδή ασθενών από ένα μη εύκολα προσβάσιμο μέρος σε ένα άλλο με ύπαρξη των σχετικών υποδομών. Τέλος, είναι σημαντικό να τονισθεί, ότι οι πτήσεις με υδροπλάνα είναι απόλυτα ασφαλείς. Συνεπώς δεν τίθεται θέμα έκπτωσης στην ασφάλεια των κατοίκων –επιβατών, κι της ποιότητας ζωής τους.

Σχετικά με τα υδατοδρόμια, η κατασκευή τους έχει σημαντικά χαμηλότερο κόστος από ένα συμβατικό αεροδρόμιο, συνεπώς είναι αρκετά πιο εύκολη η κατασκευή του. Λόγω της καθυστέρησης δημιουργίας συγκεκριμένου νομοθετικού πλαισίου στη χώρα μας, αυτού του είδους των επενδύσεων δεν ευδοκίμησαν. Με τη συμμετοχή τόσο του δημοσίου (στην κατασκευή) όσο και ιδιωτών επενδυτών (στη λειτουργία και εκμετάλλευση) θα μπορούσε να αναπτυχθεί το συγκεκριμένο μοντέλο επιχειρηματικότητας. Η πρόκληση που καλούνται όλοι να διαχειριστούν, είναι η μείωση των γραφειοκρατικών εμποδίων και ο συντονισμός των εμπλεκόμενων δημοσίων φορέων.

Το υδροπλάνο ως μέσο παρουσιάζει πολλαπλά οφέλη καθώς θεωρείται ασφαλές ως μέσο, γρήγορο, και χωρίς να απαιτεί από τους επιβάτες να δαπανούν μεγάλο χρόνο σε διαδικασίες check in και ελέγχου. Λαμβάνοντας υπόψη

το παράδειγμα άλλων χωρών το υδροπλάνο θα μπορούσε να καταστεί βασικό μεταφορικό μέσο για περιοχές χωρίς αεροδρόμια με δυνατότητα προσθαλάσσωσης. Όσον αφορά τις εταιρίες που θα μπορούσαν να δραστηριοποιηθούν στη χώρα μας, τα μικρό μέγεθος της και η ανάγκη βιωσιμότητας των επιχειρήσεων, οδηγούν σε ένα ιδανικό σχήμα 3 εταιριών.

Οι χρήσεις των υδροπλάνων δεν περιορίζονται ωστόσο μόνο στον τουρισμό. Σημαντική είναι η συνεισφορά τους για την διακομιδή ασθενών, για ακαδημαϊκούς σκοπούς με τη χαρτογράφηση μη προσβάσιμων περιοχών, αλλά και από μόνο του ως μία υπηρεσία εναλλακτικού τουρισμού. Όσον αφορά τον τουρισμό, θα μπορούσε να έχει πολλές διαφορετικές εκφάνσεις. Από τακτικές πτήσεις, πτήσεις on demand ως αεροταξί, πτήσεις charter κλπ.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5^ο Μελέτη περιπτώσεων

5.1 Το παράδειγμα της Κροατίας και της Αλάσκας.

Τα τελευταία χρόνια γίνεται προσπάθεια για την δημιουργία και ανάπτυξη δικτύου υδροπλάνων στον ελλαδικό χώρο, χωρίς όμως σημαντική εξέλιξη στην διαδικασία ολοκλήρωσης του επιχειρήματος. Τα εμπόδια που προκύπτουν καθυστερούν την πραγματοποίηση πτήσεων με υδροπλάνα. Στην συνέχεια αναλύονται στοιχεία από δύο χώρες όπου δραστηριοποιήθηκαν υδροπλάνα η μελέτη περίπτωσης στην Κροατία και η μελέτη περίπτωσης στην Αλάσκα και πως λειτουργούν στην οικονομία και την κοινωνία. Οι χώρες αυτές έχουν κοινά χαρακτηριστικά με την Ελλάδα όπως είναι η μεγάλη ακτογραμμή και ο τουριστικός τομέας είναι σημαντική πηγή εσόδων για την κάθε οικονομία.

5.1.1 Μελέτη περίπτωσης Κροατία

Η Κροατία βρίσκεται στην νοτιοανατολική Ευρώπη συνορεύει βόρεια με την Ουγγαρία και τη Σλοβενία, ανατολικά με την Σερβία και την Βοσνία-Ερζεγοβίνη και νότια με το Μαυροβούνιο ενώ φυσικά της σύνορα αποτελεί η Αδριατική θάλασσα. Τα γεωγραφικά της χαρακτηριστικά την κατατάσσουν στην δεύτερη μεγαλύτερη παράκτια χώρα στην Μεσόγειο Θάλασσα με 6.278 χιλιόμετρα ακτογραμμής, 718 νησιά από τα οποία 67 κατοικούνται μόνιμα και τα 15 εποχιακά, 389 νησίδες και 78 υφάλους. Οι κλιματολογικές συνθήκες της Κροατίας διαφέρουν από περιοχή σε περιοχή, στις Δαλματικές ακτές επικρατούν ζεστά και ξηρά καλοκαίρια και βροχεροί χειμώνες, στις περιοχές της ενδοχώρας επικρατούν κρύοι χειμώνες και ζεστά καλοκαίρια. Ο κορμός της οικονομίας της βασίζεται στις υπηρεσίες, την βιομηχανία, την γεωργία ενώ ο τουριστικός τομέας δεν είναι αμελητέα πηγή εσόδων καθώς κατά την διάρκεια της καλοκαιρινής περιόδου προσελκύει μεγάλο πλήθος τουριστών. Οι Δαλματικές ακτές και τα νησιά είναι ο δημοφιλέστερος τουριστικός προορισμός της χώρας, σε μεγάλο βαθμό εξαρτημένα από την τουριστική κίνηση αποτελεί την σημαντικότερη πηγή πλούτου. Η τουριστική περίοδος χαρακτηρίζεται από εποχικότητα και διαρκεί 6 με 8 μήνες.

Είναι γεγονός ότι η τουριστική ανάπτυξη ενός προορισμού είναι στενά συνδεδεμένη με την προσβασιμότητα σε αυτόν και αντανακλάται κατ' επέκταση στην οικονομία. Η Κροατία με τα ιδιαίτερα γεωγραφικά στοιχεία που την χαρακτηρίζουν, σε συνδυασμό με την διαρκώς αυξανόμενη ροή τουριστών το μεταφορικό δίκτυο κρίνεται ανεπαρκές και αδυνατεί να εξυπηρετήσουν την μοντέρνα τάση για εύκολη, γρήγορη και ασφαλές μετακίνηση από/ προς/ μεταξύ των προορισμών ενδιαφέροντος. Η υποδομές της χώρας έχουν βελτιωθεί σημαντικά τα τελευταία χρόνια και με τον εκσυγχρονισμό του οδικού, εναέριου και σιδηροδρομικού δικτύου. Η θαλάσσια ακτογραμμή και τα νησιά προσελκύουν τον μεγαλύτερο όγκο τουριστών σε σύγκριση με την ενδοχώρα ακολούθως παρατηρείται αυξημένη κίνηση στα λιμάνια της χώρας. Η διασύνδεση των νησιών με την ακτή γίνεται κατά πλειοψηφία με την ναυσιπλοΐα προκαλώντας συνωστισμό κατά την θερινή περίοδο. Γεωγραφικά αποκομμένη πόλη της Κροατίας είναι το Dubrovnik βρίσκεται στα νότια και είναι ένας διάσημος τουριστικός προορισμός της χώρας φιλοξενεί μεγάλο αριθμό τουριστών και προσελκύει πολλά κρουαζιερόπλοια.

Όλα τα παραπάνω δημιουργούν ευνοϊκές προϋποθέσεις για την εισαγωγή νέου μεταφορικού συστήματος που θα βελτιώσει και αναβαθμίσει το τουριστικό προϊόν. Σύμφωνα με (Favro & Zekic, 2016) για την ανάπτυξη των

μεταφορικών υποδομών απαιτείται στρατηγικός σχεδιασμός σύνδεσης των περιοχών που προκύπτει από την κυκλοφορία των τουριστών, σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει τις οικονομικές επιπτώσεις του τουρισμού. Επισημαίνονται τέσσερις βασικοί πυλώνες, πρώτον, η προσβασιμότητα βασικών απομακρυσμένων περιοχών, δεύτερον, η τοπική διαχείριση κυκλοφορίας σε τουριστικούς προορισμούς, τρίτον, η περιφερειακή προσβασιμότητα από την ενδοχώρα και τις γειτονικές χώρες και τέλος η διαχείριση και οργάνωση του εθνικού συστήματος μεταφορών. Το δίκτυο υδροπλάνων θα δώσει λύση εκεί όπου τα υπάρχοντα μεταφορικά μέσα θεωρούνται ανεπαρκείς να καλύψουν την ζήτηση και θα επωφεληθούν περισσότερο οι παράκτιες περιοχές και τα νησιά.

Η εταιρία “European Coastal Airlines” ιδρύθηκε το 2000 με έδρα το Split, μέτοχοι της ήταν η κροατική εταιρία “Obalna Kapitalna Ulaganja d.o.o.” και η γερμανική “European SeaPlane Service (ESPS) GmbH”. Ο στόλος της αποτελούνταν από 4 αεροσκάφη τύπου “De Havilland DHC-6 Twin Otter” από τα οποία τα δύο είχαν δυνατότητα να χρησιμοποιούν και χερσαίο αεροδρόμιο και δύο που μπορούσαν να πραγματοποιήσουν πτήσεις κάνοντας προσθαλάσσωση και αποθαλάσσωση μόνο σε υδάτινη επιφάνεια. Το 2002 η εταιρία σχεδίαζε να συνδέσει 25 προορισμούς κατά μήκος της Αδριατικής Θάλασσας. Αρκετά χρόνια αργότερα, αφού αποκτήθηκαν οι κατάλληλες αδειοδοτήσεις από την κυβέρνηση, το 2014 πέταξαν για πρώτη φορά τα υδροπλάνα στην Κροατία μεταξύ Split και Jelsa στο νησί Hvar και μεταξύ της πρωτεύουσας Zagreb και του νησιού Rab. Το πτητικό πλάνο της εταιρίας συμπεριελάμβανε τακτικές πτήσεις από το Split και το Rijeka Airport προς την ιταλική πόλη Ancona. Τον Ιούλιο του 2015 η εταιρία αναλαμβάνει την κατασκευή και λειτουργία του υδατοδρομίου στην πόλη Spilt με δεκαετή παραχώρηση από το Υπουργείο Μεταφορών και Υποδομών της Κροατίας. Τον Αύγουστο του 2006 ο AOC της κροατικής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορικής παραιτήθηκε επικαλούμενος λόγους ασφάλειας, το αποτέλεσμα ήταν ακύρωση των πτήσεων η κατήλωση των αεροσκαφών που οδήγησαν στην χρεοκοπία της εταιρίας τον Απρίλιο του 2017.

Σύμφωνα με τον εμπορικό διευθυντή και συνιδρυτή της “European Coastal Airlines” κύριο Max Oldorf σε δημοσίευση του στην ιστοσελίδα www.total-croatia-news.com στις 13 Νοεμβρίου 2018 αναφέρονται οι λόγοι αποτυχίας της εταιρίας υδροπλάνων. Σημαντικός παράγοντας στην μη βιώσιμη εξέλιξη της αεροπορικής εταιρίας ήταν το στρατηγικό της πλάνο να διασυνδέσει κάθε προορισμό σε σύντομο χρονικό διάστημα παρέχοντας οικονομικές και άνετες υπηρεσίες. Το γεγονός αυτό δημιούργησε προβλήματα στην διαχείριση των πτήσεων. Αναλυτικά, οι ακυρώσεις των πτήσεων προκάλεσαν δυσαρέσκεια στο επιβατικό κοινό δημιούργησε κακή εταιρική φήμη ενώ οι δημόσιες προστριβές με την κυβέρνηση και τις αρμόδιες επιτροπές δυσκόλεψαν την δυσμενή θέση της εταιρίας. Ακόμα ένας λόγος που προστίθεται στον λανθασμένο σχεδιασμό ήταν η επιλογή των αεροσκαφών Twin Otter. Τα υδροπλάνα αυτά ήταν ακριβά στην απόκτηση και δαπανηρά στην συντήρηση αλλά και στην λειτουργία τους, τα έξοδα αυτά θα μπορούσαν να μετριαστούν με την αγορά άλλου τύπου αεροσκάφους. Το επιχειρηματικό εγχείρημα υλοποιήθηκε μετά από 13 χρόνια σχεδιασμού, η χρονοβόρα διαδικασία οφείλεται σε ένα μικρό ποσοστό στην γραφειοκρατία, δηλαδή δεν συντέλεσε ουσιαστικά στην καθυστέρηση προγραμματισμού πτήσεων και το μεγάλο πλήγμα ήταν η αργοπορημένη εύρεση επενδυτών σε συνδυασμό με την αναποφασιστικότητα των εμπλεκόμενων φορέων και προσώπων για το πλάνο τοποθέτησης υδατοδρομίων.

Όσον αναφορά την βιωσιμότητα μίας εταιρίας υδροπλάνων στην Κροατία ο Max Oldorf επισημάνει δύο βασικές συνισταμένες που επηρεάζουν την ομαλή λειτουργία και ανάπτυξη της. Πρώτον, η ύπαρξη εποχικότητας στην τουριστική δραστηριότητα είναι εμπόδιο που πρέπει να αντιμετωπιστεί. Η τουριστική περίοδος διαρκεί 5 με 6 μήνες ετησίως αν η εταιρία καταφέρει να αξιοποιήσει κατά τους χειμερινούς μήνες τα υδροπλάνα θα καταφέρει να ανταπεξέλθει στις συνολικές της υποχρεώσεις. Δεύτερον, τα υδροπλάνα απαιτούν μεγάλο κόστος συντήρησης και αιτία είναι η φθορά τους από το θαλασσινό νερό, επομένως αν το κόστος συντήρησης είναι υψηλό ωθεί την τιμή εισιτηρίου προς τα πάνω. Το αντίτιμο του εισιτηρίου θεωρείται ακριβό για έναν μόνιμο κάτοικο και η χρήση των υδροπλάνων ως τακτικό μέσο μετακίνησης εγκαταλείπεται από τον μόνιμο πληθυσμό, εκτός αν η κυβέρνηση είναι πρόθυμη να παρέχει επιδότηση καλύπτοντας μέρος των εξόδων. Το επιβατικό κοινό στο οποίο απευθύνονται τα υδροπλάνα εξυπηρετούν κυρίως τουρίστες.

5.1.2 Μελέτη περίπτωσης “LAKE HOOD SEAPLANE BASE” στην Αλάσκα

Η Αλάσκα αποτελεί το βορειότερο και δυτικότερο τμήμα της Αμερικανικής Ηπείρου, πρωτεύουσα είναι το Juneau ενώ η μεγαλύτερη πόλη είναι το Anchorage. Μία πολιτεία των Ηνωμένων Πολιτειών της Αμερικής πλήρως αποκομμένη από τις υπόλοιπες πολιτείες είναι η μεγαλύτερη σε έκταση, με συνολική έκταση 1.723.337 km² και ο πληθυσμός της δεν ξεπερνά τους 740.000 κατοίκους. Σε σύγκριση με το σύνολο των πολιτειών η Αλάσκα κατατάσσεται στην πρώτη θέση της πιο αραιοκατοικημένης πολιτείας με την μεγαλύτερη ακτογραμμή. Η Αλάσκα συνορεύει με τον Καναδά στις περιοχές του Γιούκον, την Βρετανική Κολομβία και τον Κόλπο της Αλάσκας, βρέχεται από τον Ειρηνικό Ωκεανό, τον Αρκτικό Ωκεανό, τη Βερίγγειο Θάλασσα, τον Βερίγγειο Πορθμό όπου τα χωρικά της ύδατα συναντάνε τα χωρικά ύδατα της Ρωσίας και την Θάλασσα Τσούκτσι. Οι μεγαλύτεροι οικονομικοί πυλώνες της Αλάσκας είναι η βιομηχανία πετρελαίου και φυσικού αερίου, δεύτερος κατατάσσεται ο τομέας του τουρισμού ακολουθούν η αλιεία, η ξυλεία, η εξόρυξη και τέλος ο αγροτικός τομέας. Ο τουρισμός είναι σημαντική οικονομική με πολλαπλά οφέλη για τις τοπικές κοινωνίες, ταυτόχρονα δρα πολλαπλασιαστικά τα επιμέρους μεγέθη άμεσα και έμμεσα όπως η απασχόληση.

Οι κλιματικές συνθήκες στην Αλάσκα διαφοροποιούνται ανάλογα την περιοχή, η θερμοκρασία κυμαίνεται από τους -15°C στα νότια έως τους -40°C στο βόρειο τμήμα κατά τους χειμερινούς μήνες. Αντίστοιχα, τους καλοκαιρινούς μήνες η θερμοκρασία κυμαίνεται από τους 26°C στις νοτιοκεντρικές περιοχές μέχρι τους 10°C στα βόρεια. Οι χιονοπτώσεις διαρκούν περίπου 6 μήνες τον χρόνο, δηλαδή από τον Οκτώβριο έως τον Φεβρουάριο. Οι ακραίες καιρικές συνθήκες δυσχεραίνουν επιβίωση του πληθυσμού και καθιστούν εξαιρετικά δύσκολες τις μετακινήσεις των κατοίκων της Αλάσκας.

Το επίγειο μεταφορικό δίκτυο δεν είναι αναπτυγμένο λόγω της δυσκολίας στην συντήρηση του. Δεν είναι τυχαίο που μόνο τρεις κοινότητες έχουν άμεση πρόσβαση στο εθνικό οδικό δίκτυο της Αλάσκας που συνδέεται με το οδικό δίκτυο της Βόρειας Αμερικής. Ανεπαρκές χαρακτηρίζεται η μετακίνηση με τρένο, δεδομένου ότι υπάρχουν δύο γραμμές τρένων οι οποίες δεν διακλαδώνονται μεταξύ τους αλλά απουσιάζει και σύνδεση με το σιδηροδρομικό δίκτυο της Βόρειας Αμερικής. Η εποχικότητα είναι επίσης ένα φαινόμενο που επηρεάζει την συχνότητα των δρομολογίων, δεδομένου ότι κατά την τουριστική περίοδο όπου αυξάνεται η ζήτηση μετακίνησης πραγματοποιούνται περισσότερα τακτικά δρομολόγια. Πόλεις και χωριά είναι αναπτυγμένες/α κατά μήκος της

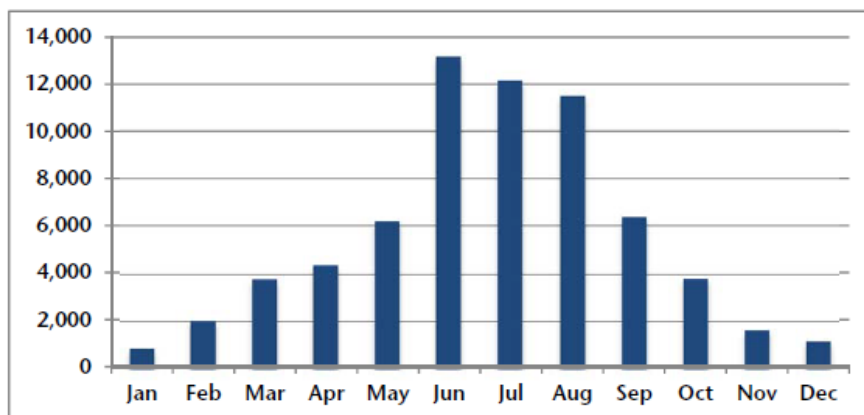
ακτογραμμής και στα νησιωτικά συμπλέγματα της επικράτειας της Αλάσκας, ως επ' ακόλουθο ωθεί την δραστηριότητα της ναυσιπλοΐας και δημιουργεί πρόσφορο υπόβαθρο για την ανάπτυξη του. Επιπλέον σημαντικός και ευρέως διαδεδομένος τρόπος μετακίνησης αποτελούν οι εναέριες μεταφορές. Η Αλάσκα προσφέρει ένα εξαιρετικά οργανωμένο και λειτουργικό σύστημα εναέριων μεταφορών το οποίο εξυπηρετεί τόσο τους τουρίστες όσο και τους μόνιμους κατοίκους. Αξιοσημείωτο είναι ότι σε αρκετές περιοχές η χρήση αεροσκάφους αποτελεί το μοναδικό μέσο συγκοινωνίας καθώς δεν υφίσταται εναλλακτικός τρόπος.

Στην περιοχή όπου βρίσκεται το μεγαλύτερο αστικό κέντρο της Αλάσκας στην πόλη Anchorage με περίπου 300.000 μόνιμους κατοίκους, βρίσκεται η μεγαλύτερη εμπορική βάση υδροπλάνων στον κόσμο. Συμβάλει σημαντικά στην ανάπτυξη της οικονομικής δραστηριότητας ολόκληρης της πολιτείας, με επιπλέον οφέλη για την τοπική κοινωνία. Η πρώτη πτητική δραστηριότητα της Lake Hood χρονολογείται περίπου εκατό χρόνια πριν και στην συνέχεια εξελίχθηκε ως το πιο εμπορικό υδατοδρόμιο παγκοσμίως. Τα έργα υποδομής ξεκίνησαν το 1940 όπου κατασκευάστηκε ένα κανάλι που ένωσε τη λίμνη "Lake Hood" και την λίμνη "Lake Spenard". Στο πέρασμα των δεκαετιών σχεδιάστηκαν και υλοποιήθηκαν σημαντικά έργα για την βελτίωση και επέκταση των υποδομών. Αναλυτικά, οι επενδύσεις απορροφήθηκαν στην δημιουργία θέσεων στάθμευσης, στην εγκατάσταση πύργου εναέριας κυκλοφορίας, στην κατασκευή επίγειου διαδρόμου προσγείωσης, έργα που βοήθησαν στην ομαλότερη και αποτελεσματικότερη λειτουργία του υδατοδρομίου και τέλος τροποποιήσεις και παρεμβατικά έργα κατέστησαν δυνατή την πραγματοποίηση πτήσεων κατά την διάρκεια του χειμώνα όπου η λίμνη είναι παγωμένη. Σήμερα η βάση υδροπλάνων απαριθμεί τρεις υδάτινους διαδρόμους για αποθαλάσσωση και προσθαλάσσωση, 500 ράμπες ολίσθησης και 500 θέσεις στην λωρίδα χαλικιών. Ειδικά σχεδιασμένοι χώροι παρέχουν 8 θέσεις στάθμευσης για σκι αεροσκάφη καθώς επίσης δυνατότητα στάθμευσης 26 τροχοφόρων αεροσκαφών και 8 πλωτών αεροσκαφών. Τέλος οι εγκαταστάσεις προσφέρουν ένα ολοκληρωμένο και ευρύ φάσμα υπηρεσιών, στις εταιρίες, στους επαγγελματίες και στους ιδιώτες χειριστές αεροσκαφών.

Σκοπός της έρευνας που διεξήχθη από τη συμβουλευτική εταιρία "McDowell Group" σε συνεργασία με την Anchorage Economic Development Corporation και το Ted Stevens Anchorage Διεθνές Αεροδρόμιο το Σεπτέμβριο του 2013, ήταν η εκτίμηση των οικονομικών οφελών και της επιρροής που ασκεί στην τοπική αγορά και κατ' επέκταση στην Αλάσκα η λειτουργία βάσης υδροπλάνων στην λίμνη "Lake Hood" (McDowell, 2013). Η επίδραση αυτή παίζει καθοριστικό ρόλο στο σύνολο της οικονομικής ανάπτυξης καθώς επηρεάζει πολλές επιμέρους οικονομικές δραστηριότητες και κοινωνικές ομάδες.

Η χρονολογική περίοδος συλλογής των στοιχείων και δεδομένων που βασίστηκε η ανάλυση είναι το έτος 2012. Την συγκεκριμένη περίοδο, πραγματοποιήθηκαν περίπου 67.000 προσθαλαστώσεις και αποθαλαστώσεις συμπεριλαμβανομένου και των πτήσεων που χρησιμοποίησαν τον επίγειο αεροδιάδρομο. Πάνω από το 50% των πτήσεων εκτελούνται το καλοκαίρι ενώ ο Ιούνιος είναι ο μήνας με την μέγιστη κινητικότητα καταγράφοντας 13.159 προσθαλαστώσεις και αποθαλαστώσεις με μέσο όρο 439 ανά μέρα. Αντίστοιχα ο Ιανουάριος είναι ο μήνας του έτους με την ελάχιστη κινητικότητα καταγράφοντας 839 προσγειώσεις και απογειώσεις (εφόσον η λίμνη είναι παγωμένη) με μέσο όρο 24 ανά μέρα. Η απόκλιση του μεγέθους της κυκλοφορίας μεταξύ του χειμώνα και του καλοκαιριού μαρτυράει την ύπαρξη έντονης εποχικότητας. Την περίοδο αιχμής το υδατοδρόμιο φιλοξενεί 760 μονοκινητήρια αεροσκάφη μαζί με 21 αεροσκάφη πολλαπλών κινητήρων, αντίστοιχα το χειμώνα ο αριθμός των

αεροσκαφών που δραστηριοποιούνται στην λίμνη είναι περίπου 100 κατάλληλα εξοπλισμένα με σκι. Στο διάγραμμα 5.1 που ακολουθεί βλέπουμε τον αριθμό των μηνιαίων προσθαλασσώσεων και αποθαλασσώσεων της Lake Hood βάσης υδροπλάνων το έτος 2012.



Jan	Feb	Mar	Apr	May	Jun	Jul	Aug	Sep	Oct	Nov	Dec
839	2,027	3,803	4,397	6,213	13,159	12,155	11,506	6,381	3,825	1,643	1,153

Διάγραμμα 5.1: Δραστηριότητα πτήσεων στην Lake Hood βάση υδροπλάνων ανά μήνα, 2012 (αριθμός προσγειώσεων και απογειώσεων)

Πηγή: Economic Benefits of Lake Hood Seaplane Base (McDowell Group)

Αναμφισβήτητα, ο ρόλος της Lake Hood βάσης υδροπλάνων είναι κομβικής σημασίας στην μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών στην επικράτεια της Αλάσκας, καθώς οι 8 στις 10 κοινότητες είναι αποκομμένες από οδικές αρτηρίες και η μοναδική πρόσβαση είναι η εναέρια μετάβαση. Το γεγονός αυτό εξηγεί την ανάπτυξη ενός τόσο καλά αναπτυγμένου αεροπορικού δικτύου. Αναλυτικότερα, υπάρχουν 700 Federal Aviation Administration αεροδρόμια και 1.200 αεροδιάδρομοι στην Αλάσκα, αντιστοιχούν 1,3 πιλότοι ανά 100 μόνιμους κατοίκους, αναπτύσσουν επιχειρηματική δραστηριότητα 271 πιστοποιημένοι αερομεταφορείς, ο ετήσιος αριθμός ωρών πτήσεων ανέρχεται στις 835.000 (από τις οποίες οι 420.000 ώρες είναι προγραμματισμένες πτήσεις), 10.947 καταγεγραμμένα αεροσκάφη (το 40% εξ' αυτών εδρεύει στην Anchorage), 8.272 ενεργούς πιλότους και τέλος μεταφέρονται 1.096 λίβρες αεροπορικού φορτίου κατά κεφαλήν ετησίως. Η συνεισφορά του αεροπορικού τομέα στο σύνολο της οικονομίας είναι σημαντική.

Εταιρίες και οργανισμοί που αναπτύσσουν επιχειρηματική δράση στη Lake Hood βάση υδροπλάνων προσφέρουν μία ευρεία γκάμα υπηρεσιών και προμηθειών καλύπτοντας τις ανάγκες επαγγελματιών και ιδιωτών. Η βιομηχανία του τουρισμού εκμεταλλεύεται τις δυνατότητες των υδροπλάνων και δίνει την ευκαιρία στους επισκέπτες να βιώσουν μία ξεχωριστή εμπειρία. Η σύνδεση απομακρυσμένων προορισμών με υδροπλάνο ενισχύει την οικονομία των τοπικών κοινωνιών θέτει σε λειτουργία τον τουριστικό τομέα επομένως αυξάνονται τα εισοδήματα των κατοίκων. Σύμφωνα με την Alaska Visitor Statistics κατά τους μήνες Μάιος με Σεπτέμβριο του 2011 εκτελέστηκαν 22.000 περιηγητικές πτήσεις από τουρίστες που επισκέφτηκαν την Anchorage, 1.200 πτήσεις πραγματοποιήθηκαν τους ακόλουθους μήνες του χειμώνα Οκτώβριο του 2011 με Απρίλιο του 2012, κατά πλειοψηφία τα αεροσκάφη πέταξαν από την Lake Hood. Οι περιηγητικές πτήσεις διαρκούν από μισή ώρα έως ημερήσια εκδρομή, τα σημεία ενδιαφέροντος είναι μέρη όπως φυσικά πάρκα, κοιλάδες και λίμνες. Ξεχωριστό

τουριστικό προϊόν αποτελούν οι πτήσεις αναζήτησης πολικής αρκούδας και η παρακολούθηση του Iditarod Sled Dog race. Η συμβολή της Lake Hood βάσης υδροπλάνων παίζει πρωταγωνιστικό ρόλο στην διεξαγωγή αυτών των αγώνων, διοργανωτές, εθελοντές, συμμετέχοντες, σκύλοι, εξοπλισμός, προμήθειες, πρώτες βοήθειες πετούν με υδροπλάνα στο σημείο όπου λαμβάνει χώρα η διοργάνωση. Επιπρόσθετα, πραγματοποιούνται πτήσεις αθλητικού ενδιαφέροντος όπως ψάρεμα, κυνήγι, river rafting, σκι, πεζοπορία με δυνατότητα καθοδήγησης από επαγγελματίες ή μη σε περιοχές όπου δεν υπάρχει εναλλακτικός τρόπος μετάβασης.

Πολλοί άλλοι τομείς της οικονομίας υποστηρίζονται από την Lake Hood βάση υδροπλάνων ο βιομηχανικός και εμπορικός κλάδος εξασφαλίζουν τις καθημερινές λειτουργικές τους ανάγκες με την χρήση των υδροπλάνων, όπως είναι η μετακίνηση του προσωπικού, του εξοπλισμού και ο ανεφοδιασμός κάθε είδους πρώτων υλών και προμηθειών. Ερευνητικά περιβαλλοντικά προγράμματα υλοποιούνται τόσο από τον ιδιωτικό όσο και από τον δημόσιο τομέα. Η βάση υδροπλάνων δημιουργεί ένα δίαυλο συγκοινωνίας μεταφέροντας κάθε είδους εμπορεύματα αλλά και ανθρώπινο δυναμικό που βελτιώνει το επίπεδο ζωής των δυσπρόσιτων περιοχών. Δραστηριότητα αναπτύσσουν και μη κερδοσκοπικοί οργανισμοί που σχετίζονται με τον αεροπορικό κλάδο. Πέραν της χρήσης υδροπλάνου για ψυχαγωγικούς σκοπούς γίνεται μεγάλος αριθμός επαγγελματικών ταξιδιών και τέλος υπάρχει πτητική δραστηριότητα από ιδιοκτήτες αεροσκαφών.

Εντυπωσιακά είναι τα οικονομικά οφέλη στο σύνολο της οικονομία της Anchorage, με βάση την μελέτη της McDowell Group το 2012 εκτελούνται οι εξής οικονομικές δραστηριότητες :

- Ναυλωμένες πτήσεις
- Αεροπορικά ταξί
- Προγραμματισμένες πτήσεις για επιβάτες και φορτία
- Περιηγητικές πτήσεις
- Πωλήσεις αερίου αεροπορίας
- Πωλήσεις αεροσκαφών (όπως αεροσκάφη, ανταλλακτικά, πλωτήρες)
- Συντήρηση αεροσκαφών
- Εγκαταστάσεις υπόστεγων αεροσκαφών και άλλος χώρος στάθμευσης
- Εκπαίδευση πτήσεων και εξετάσεις Federal Aviation Administration
- Υπηρεσίες αξιολόγησης αεροσκαφών
- Υπηρεσίες και εγκαταστάσεις παρακολούθησης καιρού
- Κυβερνητικές και μη κερδοσκοπικές υπηρεσίες και δραστηριότητες

Τα πολλαπλασιαστικά οφέλη της δραστηριότητας δημιουργούν μία συνοχή αποτελεσμάτων που επιδρά θετικά σε συνεργαζόμενες επιχειρήσεις και οργανισμούς, εκτός του αεροπορικού τομέα, που καλύπτουν τις ανάγκες λειτουργίας του υδατοδρομίου. Επακόλουθο είναι η δημιουργία εισοδημάτων και η οικονομική ευημερία της ευρύτερης περιοχής. Ο κάτωθι πίνακας παρουσιάζει βασικά οικονομικά μεγέθη που ασκεί επιρροή το υδατοδρόμιο.

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗ ΕΠΙΔΡΑΣΗ ΤΩΝ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΩΝ ΤΗΣ LAKE HOOD ΒΑΣΗΣ ΥΔΡΟΠΛΑΝΩΝ, 2012			
	Άμεση	Έμμεση	Σύνολο
Απασχόληση	130	100	230
Εισόδημα Εργασίας (εκατομμύρια \$)	8,5	5,5	14
Παραγωγή (εκατομμύρια \$)	25	17	42

Πίνακας 5.1: Οικονομική επίδραση της επιχειρηματικής δραστηριότητας στην Lake Hood 2012

Πηγή: *Economic Benefits of Lake Hood Seaplane Base (McDowell Group)*

Αναλυτικά, η Lake Hood βάση υδροπλάνων το 2012 απασχόλησε συνολικά 230 εργαζομένους (άμεση και έμμεση εργασία), τα εισοδήματα από την εργασία ανήλθαν στα 14 εκατομμύρια δολάρια και η συνολική παραγωγή στα 42 εκατομμύρια δολάρια. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι η παραγωγική δραστηριότητα του υδατοδρομίου ξεπέρασε την οικονομική δραστηριότητα αρκετών άλλων περιφερειακών κομβικών αεροδρομίων της Αλάσκας. Τα αριθμητικά μεγέθη δεν συμπεριλαμβάνουν την ανάπτυξη οικονομικής δραστηριότητας που συνδέεται με την λίμνη αλλά λαμβάνει χώρα σε απομακρυσμένες περιοχές.

Όσον αναφορά, την οικονομική συνεισφορά της Lake Hood βάσης υδροπλάνων, οι ίδιες οι εγκαταστάσεις και υποδομές αποτελούν τουριστικό αξιοθέατο της πόλης της Anchorage. Ο επισκέπτης έχει την δυνατότητα να περιηγηθεί στο χώρο και τα μονοπάτια της λίμνη, να θαυμάσει τις υποδομές και τα υδροπλάνα, καθώς επίσης να επισκεφτεί το μουσείο αεροπορίας. Ένα μοναδικό τουριστικό πακέτο συνθέτουν οι υποδομές σε συνδυασμό με το φυσικό περιβάλλον και το σχεδιασμό των εμπειριών που βιώνει ο επισκέπτης. Δέουσας σημασίας είναι η προβολή και η διαφήμιση του προορισμού καθώς είναι σημαντικός παράγοντας για την ανάπτυξη της τουριστικής βιομηχανίας.

6.1 Συμπεράσματα

Μέσα από την παρούσα μελέτη έγινε προσπάθεια καταγραφής των ωφελειών που θα επιφέρει στην τοπική οικονομία η ανάπτυξη βάσεων υδατοδρομίου σε μια περιοχή. Πιο συγκεκριμένα καταγράφεται το έντονο ενδιαφέρον επιχειρηματιών να δραστηριοποιηθούν στο χώρο, καθώς η χρήση αυτού του εναλλακτικού μέσου μεταφοράς αναμένεται να επιφέρει ισχυρή ανάπτυξη και στους ίδιους τους φορείς που θα ασχοληθούν μαζί του.

Η εφαρμογή συγκεκριμένων κανόνων και αρχών μέσα από το νομοθετικό πλαίσιο του 466/2020, θέτει συγκεκριμένες προδιαγραφές για την εγκατάσταση, λειτουργία και ανάπτυξη υδατοδρομίων/ υδροπλάνων στη χώρα μας. Έχοντας ως παράδειγμα τη χρήση των υδροπλάνων σε χώρες του εξωτερικού (πχ Αμερική, Καναδάς) τα οφέλη που αναμένεται να αποκομίσει η εγχώρια τοπική οικονομία είναι πολλαπλά.

Η έλευση ιδιωτικής πρωτοβουλίας θα δώσει ώθηση στην ανάπτυξη του κλάδου και αναμένεται ότι θα συμβάλει πολυποίκιλα στο κοινωνικό σύνολο. Πρώτον, θα οδηγήσουν στην αύξηση των τουριστικών εσόδων των περιοχών αυτών. Αφενός, η μεγαλύτερη προσβασιμότητα θα οδηγήσει σε αύξηση των τουριστών, αφετέρου η χρήση υδροπλάνων προσελκύει από μόνη της καλύτερης ποιότητας τουρίστες οι οποίοι αποφέρουν σημαντικά υψηλότερο έσοδο. Δεύτερον, η ανάπτυξη της οικονομίας στα μέρη αυτά οδηγεί σε μείωση της ανεργίας και στην αύξηση των απολαβών των εργαζομένων στο κλάδο. Είναι χαρακτηριστικό ότι στην Ελλάδα ένας στους πέντε εργαζομένους σχετίζεται με τον τουριστικό κλάδο, ενώ υπάρχουν και νησιωτικές περιοχές όπου ο βαθμός εξάρτησης είναι σημαντικά υψηλότερος. Τρίτον, η δημιουργία νέων μεταφορικών μέσων, θα διευκολύνει την πρόσβαση των κατοίκων σε κοινωνικές δομές (πχ υγείας) που θα βελτιώσουν με τη σειρά τους την ποιότητα ζωής. Τέταρτον, η χρήση υδροπλάνων, δίνει τη δυνατότητα στην ακαδημαϊκή κοινότητα να χαρτογραφήσει και να μελετήσει μέχρι χθες δυσπρόσιτες περιοχές.

Η ανάπτυξη ενός δικτύου μεταφορών με υδροπλάνα προσφέρει σημαντικά μεγάλο εύρος πλεονεκτημάτων στην αγορά στην οποία δραστηριοποιούνται. Όπως σε κάθε δραστηριότητα έτσι και στην περίπτωση αυτή υπάρχουν υποστηρικτές αυτού του είδους επενδύσεων όσο και αυτοί που αντιμάχονται και εστιάζουν στα μειονεκτήματα αυτού του είδους αερομεταφορών. Το ζητούμενο είναι να υπάρχει συντεταγμένη βούληση όλων των εμπλεκόμενων φορέων (κεντρική κυβέρνηση, τοπική αυτοδιοίκηση, ιδιώτες επενδυτές, κάτοικοι) να αγκαλιάσουν το νέο μεταφορικό μέσο, προκειμένου η χρήση υδροπλάνων να αυξήσει τα τουριστικά έσοδα αυτών των περιοχών, να βελτιώσει την ποιότητα ζωής των κατοίκων, να δημιουργήσει κέρδη για τους επενδυτές, και όλα αυτά μέσα από την τήρηση της κείμενης νομοθεσίας του ελληνικού κράτους.

Τηρώντας όλα τα παραπάνω θα ωφεληθούν όλοι οι ενδιαφερόμενοι, και επιπλέον θα έχει η χώρα μας μακροπρόθεσμα οφέλη, καθώς η χρήση υδροπλάνων στον τουρισμό, οδηγεί σε αναβάθμιση του τουριστικού προϊόντος και στην προσέλκυση premium κατηγορίας τουριστών, οι οποίοι δύνανται να διαθέσουν σημαντικά μεγάλα ποσά για τη ψυχαγωγία και ανάπαυση τους.

6.2 Περιορισμοί της έρευνας

Στην παρούσα μελέτη έγινε προσπάθεια καταγραφής όλων των παραγόντων οι οποίοι μπορούν να επηρεάσουν την εξέλιξη της εγκατάστασης και λειτουργίας υδατοδρομίων στην Ελλάδα. Πέραν της βιβλιογραφικής ανασκόπησης, σημαντικό μέρος της μελέτης έχει η ημι-δομημένη συνέντευξη με εκπρόσωπο εταιρίας η οποία δραστηριοποιείται στο χώρο των εναέριων μεταφορών.

Όσον αφορά τη βιβλιογραφική επισκόπηση οι περιορισμοί οι οποίοι ετέθησαν αφορούν το εύρος της εξεταζόμενης βιβλιογραφίας. Οι μελέτες και οι έρευνες που έχουν γίνει για τις μετακινήσεις με υδροπλάνα περιορίζονται σε ακαδημαϊκές κυρίως διατριβές, ενώ υπάρχει πολύ περιορισμένο εύρος όσον αφορά δημοσιευμένα άρθρα σε βάσεις αναζήτησης όπως οι Scopus/ Science Direct & Web of Science, που να αφορούν την ελληνική αγορά. Για τον παραπάνω λόγο η έκταση των εξεταζόμενων άρθρων διευρύνθηκε και εξετάστηκαν άρθρα που αφορούν και άλλες πιο ανεπτυγμένες αγορές, οι οποίες ενδέχεται να παρουσιάζουν διαφορετική αντιμετώπιση προς τα υδροπλάνα.

Όσον αφορά το δεύτερο περιοριστικό παράγοντα, αυτός σχετίζεται με τη συνέντευξη του ιδιοκτήτη της εταιρίας αεροπορικών μεταφορών και Φανουράκη. Οι απαντήσεις στη συνέντευξη εξ ορισμού αντανακλούν τις προσωπικές απόψεις του ερωτώμενου, συνεπώς υπάρχει ο περιοριστικός παράγων να μην θεωρούνται αντιπροσωπευτικές ως προς το σύνολο του κλάδου.

Ως φίλτρο για τον περιορισμό της υποκειμενικότητας των απαντήσεων ελέγχθηκαν οι απαντήσεις του και Φανουράκη, οι οποίες ταυτίζονται και επαληθεύουν με το μεγαλύτερο μέρος της αναγνωσθείσας βιβλιογραφίας, όσον αφορά τις ευκαιρίες, τις απειλές αλλά και τις προοπτικές που παρουσιάζει εν γένει ο συγκεκριμένος κλάδος αεροπορικών συνδέσεων παράκτιων περιοχών.

6.3 Προτάσεις για μελλοντική έρευνα

Ο μελλοντικός ερευνητής βασιζόμενος στα ευρήματα τόσο προγενέστερων μελετών όσο και της παρούσας θα μπορούσε να επεκταθεί και να διερευνήσει το υπό εξέταση θέμα.

Σε κάθε περίπτωση η εφαρμογή του Νόμου 466/2020 θα καθιερώσει συγκεκριμένους κανόνες στην αγορά και θα επιφέρει σημαντικές αλλαγές στο χώρο. Ουσιαστικά, θα αποτελέσει το εφαλτήριο προκειμένου να αναπτυχθεί και να λειτουργήσει η συγκεκριμένη αγορά, που επί του παρόντος υφίσταται μόνο σε θεωρητικό επίπεδο. Ο μελλοντικός ερευνητής κρίνεται εύλογο να ερευνήσει το θέμα αφότου υλοποιηθούν τα υπό μελέτη επενδυτικά πλάνα και λειτουργήσουν τα υδατοδρόμια στην Ελλάδα. Με αυτόν τον τρόπο η έρευνα δεν θα σχετίζεται μόνο με τις προθέσεις των επενδυτών και την επιθυμία ή απροθυμία των κατοίκων των περιοχών αυτών να υποδεχθούν το νέο εναέριο μέσο μεταφοράς, αλλά θα βασίζεται σε πραγματικά μεγέθη της οικονομίας.

Επιπλέον με τη λειτουργία των υδροπλάνων θα επιβεβαιωθούν ή θα απορριφθούν οι απόψεις όλων αυτών οι οποίοι θεωρούν αναγκαία την ύπαρξη του νέου αυτού μεταφορικού μέσου για την ανάπτυξη του τουρισμού σε περιοχές οι οποίες μέχρι σήμερα στερούταν προσβασιμότητας.

Τέλος, και καθώς τα υδροπλάνα αρχίζουν να γίνονται εκ νέου ελκυστικά σε επενδυτές, η βελτίωση των τεχνικών προδιαγραφών τους, θα επιφέρει νέα δεδομένα ασφάλειας, τα οποία θα μπορούσαν να μελετηθούν και να αναλυθούν εκ νέου.

Κεφάλαιο 7^ο Βιβλιογραφία

Διεθνής Βιβλιογραφία

- Baj, C. (2019). *The world of water flying*.
- Bethesda, W., & Denz, T. (2007). *Naval Surface Warfare Center Carderock Division Seaplane Economics : A quantitative cost comparison of seaplanes and land planes for Sea Base operations* By.
- Bieger, T., & Wittmer, A. (2006). *Air transport and tourism — Perspectives and challenges for destinations , airlines and governments*. 12, 40–46. <https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2005.09.007>
- Castelluccio, F., Maritano, L., Amoroso, S., & Migliore, M. (2016). *A comparative analysis between helicopter*. <https://doi.org/10.1108/AEAT-01-2015-0024>
- Coughlan, M. (2016). *Interviewing in qualitative research*. (June 2009). <https://doi.org/10.12968/ijtr.2009.16.6.42433>
- Currie, C., & Falconer, P. (2014). *Journal of Destination Marketing & Management Maintaining sustainable island destinations in Scotland : The role of the transport – tourism relationship*. 3, 162–172.
- Díez-pisonero, R., & Córdoba-ordóñez, J. (2019). *Air Transport and Connectivity: Evidences on the Emergence of Tourist Nucleuses in the*. 37, 8–10.
- Dr. David Timothy Duval. (2007). *Tourism and Transport: Modes, Networks and Flows* (K. Edition, ed.).
- Favro, S., & Zekic, A. (2016). *HYDROPLANES AS A POSSIBLE SOLUTION IN CONNECTION OF THE COASTAL AND ISLAND AREA*. 11(3), 275–284. <https://doi.org/10.2495/SDP-V11-N3-275-284>
- Gagatsi, E., Giannopoulos, G., & Aifandopoulou, G. (2014). *Supporting Policy Making in Maritime Transport by Means of Multi- Actors Multi-Criteria Analysis : A Methodology Developed for the Greek Maritime Transport System*.
- Gobbi, G., Smrcek, L., Mohr, B., & Schömann, J. (n.d.). *Report on current strength and weaknesses of existing seaplane / amphibian transport system as well as future opportunities* Authors. 1–46.
- Iliopoulou, C., Kepaptsoglou, K., & Karlaftis, M. G. (2015). *Computers & Operations Research Route planning for a seaplane service : The case of the Greek Islands*. *Computers and Operation Research*, 59, 66–77. <https://doi.org/10.1016/j.cor.2015.01.004>
- Lickorish J. Leonard, J. L. C. (2004). “Μια εισαγωγή στον τουρισμό.” Κριτική.
- March, P., & Wta, C. (2018). *Travel & Tourism Strategic and Economic Impact of private & commercial seaplane Passengers Local Direct Expenditures of Passenger and Crew*. (March).
- McDowell. (2013). *Economic Benefits of Lake Hood Seaplane Base*. *Economic, Anchorage Corporation, Development Anchorage, Ted Stevens Airport, International*, (September).

- Middleton, Victor T.C., Jackie Clarke, (2001). Marketing in travel and tourism. Εκδόσεις Butterworth-Heinemann
- Qu, S. Q., & Dumay, J. (2007). *The qualitative research interview*. <https://doi.org/10.1108/1176609111162070>
- Vieira, J., Câmara, G., Silva, F., & Santos, C. (2019). Journal of Air Transport Management Airline choice and tourism growth in the Azores. *Journal of Air Transport Management*, 77(March), 1–6.
<https://doi.org/10.1016/j.jairtraman.2019.02.009>
- Wai, K., Tsui, H., Tan, D., Kong, C., Chow, W., & Shi, S. (2019). Regional airline capacity, tourism demand and housing prices: A case study of New Zealand. *Transport Policy*, 77(July 2018), 8–22.
<https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2019.02.007>
- Widmer, J.-P. (2002). Accessibility by air passenger transport related to Switzerland. *2nd Swiss Transport Research Conference*, (1).
- World Tourism Organization. (2008). Understanding Tourism: Basic Glossary. *Understanding Tourism: Basic Glossary, 2008*.

Ελληνική Βιβλιογραφία

- Γαλάνης Π. (2017). Βασικές αρχές της ποιοτικής έρευνας στις επιστήμες υγείας. *Αρχ. Ελλ. Ιατρ*, 34:834-840
- Παππάς, Θ. (2002). Η μεθοδολογία της επιστημονικής έρευνας στις ανθρωπιστικές επιστήμες. Εκδόσεις Καρδαμίτσα
- Τσάρτας, Π. (1996). Τουρίστες, ταξίδια, τόποι: κοινωνιολογικές προσεγγίσεις στον τουρισμό. Εκδόσεις Εξάντας
- Τσάρτας, Π. (2010). Ελληνική τουριστική ανάπτυξη: χαρακτηριστικά, διερευνήσεις, προτάσεις. Εκδόσεις Κριτική

Διαδικτυακές πηγές

- <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%A5%CE%B4%CF%81%CE%BF%CF%80%CE%BB%CE%AC%CE%BD%CE%BF> προσπελάσιμο στις 30/01/2021
- <https://seawings.ae/history-of-seaplanes-in-the-uae/> προσπελάσιμο στις 07/12/2020
- <https://www.seaplaneteam.com/> προσπελάσιμο στις 07/12/2020
- <https://www.harbourair.com/> (3/12/2020) προσπελάσιμο στις 07/12/2020
- <https://www.transmaldivian.com> προσπελάσιμο στις 07/12/2020
- Φωτεινός φ. (2008), “Τα υδροπλάνα της AirseaLines «φεύγουν» από την Ελλάδα”.
<https://www.capital.gr/epixeiriseis/607967/ta-udroplana-tis-airsea-lines-feugoun-apo-tin-ellada>
(προσπελάσιμο στις 03/02/2021)
- <https://www.capital.gr/epixeiriseis/400059/duo-nea-udroplana-promitheuetai-i-airsea-lines>
(προσπελάσιμο στις 03/02/2021)
- <https://traveldailynews.gr/news/article/29289> (προσπελάσιμο στις 03/02/2021)

- <https://www.airliners.gr/el/airlines/AirSea%20Lines.html> (προσπελάσιμο στις 03/02/2021)
- <https://www.travelnikos.com/exoteriko/ellines/konstantinos-panagiotou-argo-airways-mexico> (προσπελάσιμο στις 04/02/2021)
- <https://hellenic-seaplanes.com/> (προσπελάσιμο στις 06/02/2021)
- <https://www.waterairports.com/> (προσπελάσιμο στις 06/02/2021)
- <https://www.total-croatia-news.com/travel/32336-seaplanes-croatia> (προσπελάσιμο στις 11/02/2021)
- https://en.wikipedia.org/wiki/European_Coastal_Airlines#Destinations (προσπελάσιμο στις 11/02/2021)
- <https://www.alaska.org/guide/lake-hood-walking-tour-a-look-around-the-worlds-busiest-seaplane-base> (προσπελάσιμο στις 15/02/2021)
- <https://el.wikipedia.org/wiki/%CE%91%CE%BB%CE%AC%CF%83%CE%BA%CE%B1#%CE%93%CE%B5%CF%89%CE%B3%CF%81%CE%B1%CF%86%CE%AF%CE%B1> (προσπελάσιμο στις 15/02/2021)
- https://en.wikipedia.org/wiki/Transportation_in_Alaska#Air_transport (προσπελάσιμο στις 15/02/2021)
- <http://dot.alaska.gov/anc/business/generalAviation/history.shtml> προσπελάσιμο στις (15/02/2021)
- https://en.wikipedia.org/wiki/Lake_Hood_Seaplane_Base#Facilities_and_aircraft (προσπελάσιμο στις 15/02/2021)
- <http://www.iditarodairforce.com/> (προσπελάσιμο στις 18/02/2021)
- <https://www.travelalaska.com/Getting-Around/Travel-Within-Alaska/By-Train.aspx?tab=2> (προσπελάσιμο στις 20/02/2021)
- <https://www.travelalaska.com/Getting-Around/Travel-Within-Alaska.aspx> (προσπελάσιμο στις 20/02/2021)
- <https://www.commerce.alaska.gov/web/ded/DEV/TourismDevelopment.aspx> (προσπελάσιμο στις 20/02/2021)
- <http://alaska.gov/kids/learn/transportation.htm> (προσπελάσιμο στις 20/02/2021)
- <http://alaska.gov/kids/learn/economy.htm> (προσπελάσιμο στις 20/02/2021)