



**Διατμηματικό Πρόγραμμα Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Διοίκηση
Επιχειρήσεων**

Διπλωματική Εργασία

**«Τα αεροδρόμια ως μοχλός ανάπτυξης της τοπικής οικονομίας και
ο ρόλος τους στην Βιομηχανία των Συνεδρίων και Εκθέσεων
(MICE)»**

της
Τσαχίδου Μιλένα

Επιβλέπων Καθηγητής: Παναγιωτίδης Θεόδωρος

Υποβλήθηκε ως απαιτούμενο για την απόκτηση του Μεταπτυχιακού Διπλώματος
στη Διοίκηση Επιχειρήσεων.

Θεσσαλονίκη, Ιανουάριος 2022

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Οι αεροπορικές εταιρίες όλων των χωρών του κόσμου εξυπηρετούν όλους όσους ταξιδεύουν είτε λόγους τουρισμού και αναψυχής, είτε για επαγγελματικούς λόγους. Μια από τις ανερχόμενες τάσεις του τουρισμού παγκοσμίως αποτελεί ο τουρισμός MICE, δηλαδή ο τουρισμός των επαγγελματικών συναντήσεων και εκδηλώσεων, των συνεδρίων και των εμπορικών και άλλων εκθέσεων. Κάθε χρόνο, διεξάγονται χιλιάδες συνέδρια και εκθέσεις, με εκατομμύρια παρευρισκόμενων, πολλοί εκ των οποίων προσέρχονται στον προορισμό δια μέσου αεροπορικών εταιριών. Ο ρόλος των αεροδρομίων είναι σημαντικός, αφού είναι προϋπόθεση για την πρόσβαση. Ωστόσο, το τελευταίο χρονικό διάστημα τα αεροδρόμια επεκτείνουν τον ρόλο και τη συμμετοχή τους στην αγορά MICE: λειτουργούν ως πόλοι έλξης, ενισχύουν τις υποδομές τους, δημιουργούν χώρους εκδηλώσεων και εμπορικών εκθέσεων, επεκτείνονται, διαμορφώνουν συνεργασίες με ξενοδοχειακές μονάδες και αυξάνουν τις συνδέσεις μεταφοράς από και προς τα μεγάλα συνεδριακά και εκθεσιακά κέντρα. Στην παρούσα εργασία εξετάζεται ο ρόλος των αεροδρομίων στην βιομηχανία των συνεδρίων και εκθέσεων και στην συμβολή που επιφέρει στις τοπικές οικονομίες. Στην εργασία διαπιστώνεται ότι η Ελλάδα έχει την δυνατότητα να αποτελέσει πόλο έλξης της αγοράς MICE σε δύο επίπεδα: στα μεγάλα αστικά κέντρα για εκδηλώσεις μεγάλης δυναμικότητας, όπως επίσης και στην περιφέρεια, για εκδηλώσεις περισσότερο προσωποποιημένες, που θα δώσουν μια διαφορετικά εμπειρία στους συμμετέχοντες. Σε αυτή την κατεύθυνση, διαπιστώνεται ότι τα αεροδρόμια των περιοχών που μπορούν να λειτουργήσουν ως πόλοι έλξης έχουν ενισχυθεί και ήδη έχουν έναν σημαντικό αριθμό διεθνών επιβατών. Ως εκ τούτου, τα αεροδρόμια έχουν συμβάλει στην διαμόρφωση των προϋποθέσεων της τοποθέτησης της χώρας στον χάρτη των διεθνών συνεδρίων και εκθέσεων. Θα πρέπει, τέλος, να σημειωθεί ότι ο κλάδος έχει διέλθει μια σημαντική κρίση λόγω της πανδημίας του Covid-19, ωστόσο καταγράφεται ήδη η ανάκαμψη και οι τάσεις της αγοράς δείχνουν ότι η συγκεκριμένη αγορά θα είναι εξαιρετικά δυναμική, ως εκ τούτου η Ελλάδα θα πρέπει να αναλάβει από τώρα στρατηγική δράση.

Λέξεις κλειδιά: τουρισμός MICE, αεροδρόμια, συνέδρια, εμπορικές εκθέσεις.

ABSTRACT

Airlines all around the world serve everyone who wishes to travel, be it for leisure or business purposes. One of the rising trends in tourism worldwide is MICE tourism, meaning, tourism for business meetings and events, conferences and trade and other exhibitions. Every year, thousands of conferences and exhibitions are held, with millions of attendees, many of whom arrive at their destination via airlines. The role of airports is therefore important, as they are a prerequisite for access. However, in recent times, airports have been expanding their role and participation in the MICE market: acting as attractions, strengthening their infrastructure, creating event and trade fair venues, expanding, forming partnerships with hotels and increasing transport links to and from major convention and exhibition Center.

The current study examines the role of airports in the convention and exhibition industry and the contribution they make to local economies. The paper finds that Greece has the potential to be a pole of attraction for the MICE market, at two levels: in the major urban centers, especially Athens, for high-capacity events. As well as in the periphery, for more personalized events that will give a different experience to participants. In this direction, it is noted that the airports in the regions that can act as attractions have been strengthened and already have a significant number of international passengers. As a result, airports have helped to shape the conditions for placing the country on the map of international conferences and exhibitions. Finally, it should be noted that the sector has gone through a major crisis due to the Covid-19 pandemic, but recovery is already being recorded and market trends show that this market will be extremely dynamic, therefore Greece should take strategic action now.

Keywords: airports, conferences, trade fairs, MICE tourism, airports.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΕΡΙΛΗΨΗ	1
ABSTRACT	2
ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ	4
ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	7
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ & ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	10
1.1 ΓΕΝΙΚΑ.....	10
1.2 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	10
1.3 ΙΣΤΟΡΙΚΗ ΑΝΑΔΡΟΜΗ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ	11
1.4 Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ	13
1.5 ΤΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ-ΥΦΙΣΤΑΜΕΝΗ ΚΑΤΑΣΤΑΣΗ	17
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗ ΑΝΑΠΤΥΞΗ.....	27
2.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	27
2.2 ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ.....	28
2.3 ΕΠΗΤΩΣΕΙΣ ΤΗΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΟΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ.....	29
2.4 ΠΑΡΑΓΟΝΤΕΣ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑΣ ΕΝΟΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ.....	37
2.5 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	40
2.6 Η ΕΠΙΡΑΣΗ ΤΗΣ ΠΑΝΗΜΙΑΣ ΣΤΟΝ ΤΟΥΡΙΣΜΟ ΚΑΙ ΣΤΗ ΛΕΙΤΟΥΡΓΙΑ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ 42	
2.7 ΟΙ ΠΡΟΚΛΗΣΕΙΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΠΙΚΡΑΤΕΙΑ	45
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΜΙΣΕ	47
3.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	47
3.2 ΕΠΑΓΓΕΛΜΑΤΙΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΜΙΣΕ	47
3.3 ΕΚΘΕΣΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ	52
3.4 ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΚΙΝΗΤΡΩΝ.....	53
3.5 ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	54
3.6 ΣΥΝΕΔΡΙΑΚΟΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΣΕ ΔΙΕΘΝΕΣ ΕΠΙΠΕΔΟ.....	57
3.7 ΥΠΟΔΟΜΕΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΜΙΣΕ	59
3.8 ΜΕΓΕΘΗ ΚΑΙ ΤΑΣΕΙΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΜΙΣΕ	61
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΑ ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ ΜΙΣΕ	64
4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	64
4.2 ΚΑΛΕΣ ΠΡΑΚΤΙΚΕΣ	70
4.3 ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΜΙΣΕ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ-Ο ΡΟΛΟΣ ΤΩΝ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΩΝ	71
ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ	86
ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ	91

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΠΙΝΑΚΩΝ

Πίνακας 1: Επίπτωση ανάπτυξης αεροδρομίων στη Βιρτζίνια (αεροδρόμια αερομεταφορέων)	32
Πίνακας 2: Top-15 χωρών προέλευσης 2019-2020	44
Πίνακας 3: Διαφορές μεταξύ του τουρισμού αναψυχής και του τουρισμού MICE	51
Πίνακας 4: Σύνδεση αεροδρομίου – μετρό στην Μανίλα.	71
Πίνακας 5: Αριθμός ξενοδοχειακών μονάδων κεντρικού τομέα Αθηνών, 2016-2019	73
Πίνακας 6. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου 2015-2018	74
Πίνακας 7. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Ρόδου 2015-2018	75
Πίνακας 8. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας 2015-2018 .	75
Πίνακας 9. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Κω 2015-2018	76
Πίνακας 10. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Ζακύνθου 2015-2018	76
Πίνακας 11. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Σαντορίνης 2015-2018	77
Πίνακας 12. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Μυκόνου 2015-2018	78
Πίνακας 13. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Καλαμάτας 2015-2018	78
Πίνακας 14. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Καβάλας 2015-2018	79
Πίνακας 15. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο του Βόλου 2015-2018	79
Πίνακας 16. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Κεφαλονιάς 2015-2018	80
Πίνακας 17. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Νάξου 2015-2018	80
Πίνακας 18. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Σύρου 2015-2018.....	81
Πίνακας 19. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο των Ιωαννίνων 2015-2018	82

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΔΙΑΓΡΑΜΜΑΤΩΝ

Διάγραμμα 1. Κατηγορίες αεροδρομίων	14
Διάγραμμα 2. Αερολιμένες διεθνών συγκοινωνιών.....	18
Διάγραμμα 3. Αερολιμένες εσωτερικών συγκοινωνιών.....	20
Διάγραμμα 4. Δημοτικοί αερολιμένες	21
Διάγραμμα 5: Συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ) στο ΑΕΠ για το έτος 2017.....	22
Διάγραμμα 6. Κατά κεφαλήν εισόδημα για κάθε περιοχή (1990–2007)	33
Διάγραμμα 7. Αριθμός επιβατών για κάθε περιοχή (1990–2007)	34
Διάγραμμα 8. Σύνδεση αερομεταφορών και τουρισμού	41
Διάγραμμα 9. Αριθμός των Διεθνών Συνεδρίων ανά Χώρα	58
Διάγραμμα 10. Αριθμός των Διεθνών Συνεδρίων ανά Πόλη.....	58
Διάγραμμα 11. Αριθμός των Διεθνών Συνεδρίων ανά Πόλη.....	59
Διάγραμμα 12. Οικονομική επίδραση MICE σε επαγγελματίες του τουρισμού και επαγγελματίες του κλάδου MICE.....	63
Διάγραμμα 13. Εξέλιξη μορφής εκθέσεων στην Ευρώπη τα επόμενα έτη μετά-Covid.	63
Διάγραμμα 14. Παράμετροι προσφοράς MICE.....	65
Διάγραμμα 15. Κύρια κριτήρια επιλογής προορισμού και χώρου	67
Διάγραμμα 16. Λόγοι επίσκεψης των τουριστών στις ευρωπαϊκές πόλεις.....	72

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ

Ολοκληρώνοντας την παρούσα Διπλωματική Εργασία θα ήθελα να εκφράσω τις ειλικρινής μου ευχαριστίες προς όλους που συνέβαλαν στην επιτυχή ολοκλήρωση αυτής. Ειδικότερα, ευχαριστώ τον επιβλέποντα καθηγητή μου κύριο Παναγιωτίδη Θεόδωρο για την βοήθεια στην επιλογή του θέματος και την υποστήριξη που μου προσέφερε κατά την διάρκεια εκπόνησης της εργασίας. Ακόμη, ευχαριστώ όλους τους διδάσκοντες καθηγητές του Διατμηματικού Προγράμματος Μεταπτυχιακών Σπουδών στη Διοίκηση Επιχειρήσεων για τις γνώσεις και τα εφόδια που μου προσέφεραν καθ' όλη τη διάρκεια των σπουδών μου. Τέλος, νιώθω την ανάγκη να ευχαριστήσω τον όμιλο MOUZENIDIS GROUP, όπου εργαζόμουν για την στήριξη που μου παρείχε σ' αυτό το εγχείρημα.

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Είναι γεγονός ότι κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών οι τεχνολογικές εξελίξεις που πραγματοποιούνται σε όλες τις χώρες επιδρούν καθοριστικά στη βελτίωση των μεταφορικών υποδομών, βελτιώνοντας ταυτόχρονα το μεταφορικό κόστος (Τσέκερης & Βογιατζόγλου, 2011). Ο τομέας των αερομεταφορών διαδραματίζει ιδιαίτερα σημαντικό ρόλο για τις μεταφορές ανθρώπων και αγαθών, καθώς μέσω της αεροπορικής μεταφοράς μειώνεται ο χρόνος του ταξιδιού. Πέρα από το μεταφορικό έργο που επιτελούν, τα αεροδρόμια συμβάλλουν και στην ευρύτερη ανάπτυξη μιας περιοχής, καθώς δημιουργούν θέσεις εργασίας, ενισχύουν την ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων και γενικότερα επιδρούν στην ευημερία των κατοίκων των επιμέρους περιοχών. Ιδιαίτερα σημαντική είναι η συμβολή των αεροδρομίων στον τουριστικό τομέα, καθώς μέσω αυτών οι τουρίστες μπορούν και προσεγγίζουν μια περιοχή, ενώ από την άλλη ο προορισμός έχει τη δυνατότητα να υποδέχεται τουρίστες που προέρχονται από νέες αγορές.

Ο συνεδριακός τουρισμός αποτελεί μια μορφή τουρισμού που αναπτύσσεται διαρκώς κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, παρουσιάζοντας ιδιαίτερο ενδιαφέρον, καθώς μπορεί να συμβάλλει στη δημιουργία προστιθέμενης αξίας, όπως επίσης και στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου. Κάτι τέτοιο είναι αναγκαίο σε περιοχές όπως είναι η Ελλάδα, λαμβάνοντας υπόψη το γεγονός ότι η τουριστική δραστηριότητα αναπτύσσεται κατά κύριο λόγο κατά τη διάρκεια των θερινών μηνών.

Σκοπός της παρούσας Διπλωματικής Εργασίας να είναι να διερευνήσει τη σημασία των αεροπορικών υποδομών για την τοπική οικονομική ανάπτυξη. Χρησιμοποιώντας συγκεκριμένα παραδείγματα επιχειρείτε να μελετηθεί η συσχέτιση των αεροπορικών μεταφορικών υποδομών με την ανάπτυξη του συνεδριακού τουρισμού (MICE). Ειδικότερα, διερευνάται σε θεωρητικό επίπεδο ο βαθμός στον οποίο αεροδρόμια συμβάλλουν και στην οικονομική και όχι μόνο ανάπτυξη του προορισμού. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι στην Ελλάδα τα περισσότερα συνέδρια λαμβάνουν χώρα στην Αθήνα, εξαιτίας του μεγέθους της μεταφορικής δραστηριότητας και των υποδομών της πρωτεύουσας, ωστόσο, η εν λόγω δραστηριότητα χαρακτηρίζεται από εποχικότητα, η οποία είναι πιο έντονη στα νησιά και στα περιφερειακά αεροδρόμια. Η εργασία αποσκοπεί μέσω της μελέτης

περιπτώσεων και της ανάλυσης της παρούσας κατάστασης των αεροπορικών και μεταφορικών της χώρας να επιδείξει την ανάγκη για περαιτέρω ανάπτυξη και εκσυγχρονισμό των αεροδρομίων, καθώς και τη γενικότερη αναβάθμιση των υπηρεσιών. Ακόμη, γίνεται διερεύνηση των συνδέσεων των μεγαλύτερων αεροδρομίων της Ελλάδας με τα κύρια πολιτικά και οικονομικά κέντρα της Ευρώπης και όχι μόνο, ενώ εξετάζεται η εφαρμογή των πρακτικών αυτών στα νησιά και στις περιοχές που έχουν τη δυνατότητα να δεχθούν μεγάλη Διεθνή συνέδρια.

Σχετικά με την μεθοδολογία που χρησιμοποιείται θα πρέπει να αναφερθεί ότι η εργασία είναι βιβλιογραφική και γίνεται μελέτη των δεδομένων και των ερευνών που έχουν πραγματοποιηθεί μέχρι τώρα στα κράτη της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ακόμη, χρησιμοποιούνται επιστημονικές μελέτες από πηγές από είναι το Google Scholar, το Harvard Business Review και έρευνες για την ACI Europe. Έπειτα, γίνεται ανάλυση των δεδομένων αυτών, σύγκριση τους με τα στοιχεία που υπάρχουν για την τοπική οικονομία, καθώς επίσης και δυνατοί τρόποι αξιοποίησης των στοιχείων αυτών.

Όσον αφορά τη διάρθρωση της εργασίας αποτελείται από τέσσερα κεφάλαια. Ειδικότερα, στο **πρώτο κεφάλαιο** γίνεται λόγος για τα αεροδρόμια και τις αερομεταφορές. Πιο συγκεκριμένα, αναλύεται ο κλάδος των αερομεταφορών και γίνεται ιστορική αναδρομή στις αερομεταφορές. Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στον ρόλο που διαδραματίζουν τα αεροδρόμια, ενώ εξετάζεται αναλυτικά ο ρόλος των αεροδρομίων στην Ελλάδα, όπου επιχειρείται να αποτυπωθεί η υφιστάμενη κατάσταση.

Εν συνεχεία, στο **δεύτερο κεφάλαιο** μελετάται η σχέση των αερομεταφορών με την περιφερειακή ανάπτυξη, όπου εξετάζεται η επίδραση των αερομεταφορών στον τουρισμό, καθώς επίσης και οι επιπτώσεις που απορρέουν από τη λειτουργία ενός αεροδρομίου. Ακόμη, προσδιορίζονται οι παράγοντες λειτουργίας ενός αεροδρομίου και οι προκλήσεις που απορρέουν στην ελληνική επικράτεια για τις αερομεταφορές και τα αεροδρόμια.

Το **τρίτο κεφάλαιο** της εργασίας αναφέρεται στον τουρισμό MICE, όπου γίνεται μία προσπάθεια κατανόησης του κλάδου, με παράθεση ορισμών και επεξήγηση της βασικής ορολογίας, μελετάται ο συνεδριακός τουρισμός, ο εκθεσιακός τουρισμός και ο τουρισμός κινήτρων. Ακολούθως, εξετάζεται ο

συνεδριακός τουρισμός, καθώς και οι αναγκαίες υποδομές για την ανάπτυξη του τουρισμού της κατηγορίας αυτής και παράγοντες που επηρεάζουν την επιλογή του τόπου διοργάνωσης των συνεδρίων. Τέλος, το **τέταρτο κεφάλαιο** αναφέρεται στα αεροδρόμια και στον τουρισμό MICE, όπου αναδεικνύονται καλές πρακτικές από χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, καθώς επίσης και οι προοπτικές ανάπτυξης του τουρισμού MICE στην Ελλάδα, εστιάζοντας στον ρόλο των αεροδρομίων.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1: Αεροδρόμια & αερομεταφορές

1.1 Γενικά

Στο κεφάλαιο αυτό εξετάζονται τα αεροδρόμια και ο τομέας των αερομεταφορών, όπου αρχικά γίνεται λόγος για τις αερομεταφορές στη σύγχρονη εποχή, ενώ ακολούθως επιχειρείται ιστορική αναδρομή στον τομέα των μεταφορών. Περαιτέρω, εξετάζεται ο ρόλος των αεροδρομίων, καθώς και επίσης και τα αεροδρόμια στην Ελλάδα, όπου επιχειρείται να αποτυπωθεί με τον καλύτερο δυνατό τρόπο η υφιστάμενη κατάσταση αυτή.

1.2 Αερομεταφορές

Εάν ο ισχυρισμός ότι «όλοι οι δρόμοι οδηγούν στη Ρώμη» ήταν ο βασικός δείκτης του οικονομικού μεγαλείου αυτής της πόλης στην αρχαιότητα, η ισοδύναμη αξίωση μιας σύγχρονης πόλης θα έπρεπε να λέει «όλες οι αεροπορικές εταιρείες προσγειώνονται εδώ». Για να γίνει διεθνής κόμβος, μια πόλη πρέπει πρώτα να έχει επαρκή ζήτηση για αεροπορικά ταξίδια, τη κατάλληλη γεωγραφική θέση και μια πολύ ανεπτυγμένη υποδομή για τη διαχείριση επιβατών και εμπορευματικών μεταφορών. Ωστόσο, η ύπαρξη και των τριών δεν εγγυάται την επιτυχία.

Αναμφίβολα κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, οι αερομεταφορές έχουν διαδραματίσει σημαντικό ρόλο σε όλες τις επιμέρους φάσεις εξέλιξης της κοινωνίας. Ιδίως μετά τον δεύτερο Παγκόσμιο Πόλεμο, μέσω των αερομεταφορών υπήρξε σημαντικά μεγάλη μείωση των περιφερειακών και κοινωνικών ανισοτήτων, ενώ πολύ σημαντική ήταν και η συμβολή του τομέα των αερομεταφορών στην ανάπτυξη του τουρισμού και των τουριστικών δραστηριοτήτων. Με την εξέλιξη της τεχνολογίας αναπτύχθηκε έντονος ανταγωνισμός στα επιμέρους μέσα μεταφοράς, με τους ταξιδιώτες να επιλέγουν αυτά έχοντας ως κριτήρια την ταχύτητα, την άνεση, την ακρίβεια άφιξης και αναχώρησης του δρομολογίου, καθώς επίσης και την αξιοπιστία και ασφάλεια (Song & Yeo, 2017).

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι ως μεταφορά προσδιορίζεται το σύνολο των διαδικασιών, οι οποίες και πραγματοποιούνται κατά τη διακίνηση-μετακίνηση

προσώπων και εμπορευμάτων που λαμβάνει χώρα από μία θέση σε κάποια άλλη. Οι πλέον σημαντικές μεταφορές είναι η οδική, η σιδηροδρομική, η θαλάσσια, καθώς επίσης και η εναέρια. Οι υπηρεσίες μεταφορών, είτε αυτές αφορούν ανθρώπους, είτε εμπορεύματα διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στη σύγχρονη ανθρώπινη ζωή, ενώ είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι μια υπηρεσία μεταφοράς προκαλεί οικονομικό αποτέλεσμα, εφόσον αυτή κοστολογείται με το αντίστοιχο τίμημα (Profillidis & Botzoris, 2015).

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών (τουλάχιστον προ πανδημίας) οι αεροπορικές εταιρείες προέβησαν σε διαρκή ανάπτυξη τουριστικών πακέτων, τα οποία συνέβαλαν στην ενίσχυση του ανταγωνισμού, επιδιώκοντας να προσελκύσουν όλο και μεγαλύτερο μερίδιο τουριστών. Απόρροια της πολιτικής αυτής ήταν η αύξηση της παρακίνησης των ανθρώπων να ταξιδεύουν, δημιουργώντας πολλαπλά οφέλη για τον τουρισμό και για τις εταιρείες των αερομεταφορών. Στη κατεύθυνση αυτή, συνέβαλαν σημαντικά και οι προωθητικές ενέργειες, οι οποίες ενισχύθηκαν με την επέκταση της τεχνολογίας και την περισσότερο ενεργό συμμετοχή των τουριστών στον σχεδιασμό και στη διαμόρφωση του ταξιδιού τους. Επιπλέον, κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών σημαντική συμβολή στην ανάπτυξη των αερομεταφορών διαδραμάτισε η ανάπτυξη των αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους, οι οποίες αναπτύχθηκαν στην Ευρώπη και έτσι οι ταξιδιώτες μπορούν να επισκεφθούν με σχετική ευκολία προορισμούς που μέχρι πρότινος δεν είχαν σχετικές δυνατότητες (Page, 2009).

1.3 Ιστορική αναδρομή αερομεταφορών

Μία από τις μεγαλύτερες επιθυμίες του ανθρώπου από τα αρχαία χρόνια ήταν η κατάκτηση των αιθέρων. Ο θεός Ερμής φορούσε φτερωτά σανδάλια, που τον έφερναν πάνω από στεριές και θάλασσες. Ο πολυμήχανος τεχνίτης Δαίδαλος αγνόησε τον νόμο της βαρύτητας και απέδρασε με τον γιό του Ίκαρο από την Κρήτη. Το μυθικό φτερωτό άλογο της ελληνικής μυθολογίας, με τον οποίο διέφυγε ο Περσέας από τις αδελφές της Μέδουσας μετά τον αποκεφαλισμό της, αποτελεί άλλο ένα στοιχείο.

Η συνεχής ανάγκης του ανθρώπου για ελευθερία, κινητικότητα και εξέλιξη χωρίς εδαφικούς περιορισμούς αποτέλεσαν έναυσμα για κατασκευή και έρευνα στον τομέα των αεροπλοΐας και αερομεταφορών. Η ιδέα της πτήσης ξεκίνησε κατά τη διάρκεια του 19^{ου} αιώνα, ωστόσο τότε δεν υπήρξε η κατάλληλη τεχνολογία, αλλά ούτε και οι αντίστοιχοι κινητήρες, έτσι ώστε να μπορεί να πραγματοποιηθεί η ιδέα αυτή. Εν συνεχεία, το 1903 πέταξε το πρώτο αεροπλάνο, το οποίο είχε κατασκευαστεί από τους αδερφούς Ράιτ, με την πρώτη πτήση να διαρκεί μόλις 12 δευτερόλεπτα, έχοντας διανύσει απόσταση 37 μέτρων. Ουσιαστικά, ήταν η πρώτη φορά, όπου ο άνθρωπος προέβη στην πραγματοποίηση μιας απόλυτα ελεγχόμενης μηχανοκίνητης πτήσης με αεροπλάνο το οποίο ήταν βαρύτερο από τον αέρα. Οι πρώτες πτήσεις φαίνεται να πραγματοποιήθηκαν πριν τον πρώτο Παγκόσμιο Πόλεμο, ενώ το 1909 διεξήχθη η πρώτη διεθνής πτήσης, η οποία αφορούσε τη σύνδεση Αγγλίας-Γαλλίας. Ένα έτος αργότερα, το 1910 πραγματοποιήθηκε η πρώτη εμπορική πτήση που αφορούσε τη μεταφορά αλληλογραφίας από το Blackpool στο Southport της Μεγάλης Βρετανίας. Περαιτέρω, η πρώτη αεροπορική εταιρεία ιδρύθηκε το 1919 στην Γερμανία και ξεκίνησε αμέσως την καθημερινή εξυπηρέτηση των πελατών (Johnson, 1981).

Στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής (ΗΠΑ), το 1918 εξαιτίας των αναγκών της οικονομίας, καθώς επίσης και λόγω της καλύτερης διαθεσιμότητας αεροσκαφών, προχώρησε η ίδρυση αερομεταφερόμενου ταχυδρομείου. Το πρώτο συμβόλαιο πτήσης εκπληρώθηκε από την εταιρεία Ford Motor Company, ενώ την ίδια περίοδο ξεκίνησε να αναπτύσσεται ένας μεγάλος αριθμός αερομεταφορέων, οι οποίοι λειτουργούν μάλιστα ακόμη και σήμερα. Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι η άμεση εξάρτηση των εταιρειών από τα κρατικά συμβόλαια, συνέβαλε στον κυβερνητικό έλεγχο της εναέριας αεροπορικής βιομηχανίας.

Εν συνεχεία, μετά το πέρας του πρώτου Παγκοσμίου Πολέμου, υπήρξε έντονη ανάπτυξη της διεθνούς αεροπορικής μεταφοράς, με τις εταιρείες του κλάδου να συνδέουν τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης. Από την άλλη, στις Η.Π.Α., καθώς η ζήτηση που υπήρχε αφορούσε τα εσωτερικά σημεία της χώρας, οι αεροπορικές συνδέσεις άργησαν να αναπτυχθούν κατά μία δεκαετία σε σχέση με την Ευρώπη. Κατά τη διάρκεια του μεσοπολέμου, ξεκίνησε να εκτελείται η πρώτη υπερατλαντική αεροπορική σύνδεση, η οποία αναμφίβολα αποτέλεσε πρωτοπορία στον τομέα των

μεταφορών για την εποχή εκείνη. Τα επόμενα χρόνια, εδραιώθηκε ένα ευρύ δίκτυο αερομεταφορών, μέσω του οποίου συνδέονταν διαφορετικές ήπειροι μεταξύ τους, καθώς επίσης και περιοχές εντός των χωρών, ενώ μετά το πέρας του Β' Παγκοσμίου Πολέμου, διαμορφώθηκαν οι κατάλληλες συνθήκες, έτσι ώστε να υπάρξει ανάπτυξη των αερομεταφορών. Οι ανάγκες που διαμορφώθηκαν κατά τη περίοδο αυτή, είχαν ως αποτέλεσμα να δημιουργηθεί πλήθος αεροπορικών εταιρειών, πολλές εκ των οποίων λειτουργούν ως σήμερα, όπως για παράδειγμα είναι η ολλανδική εταιρεία KLM, η Austrian Airlines, καθώς επίσης και η ελβετική SWISSAIR, οι οποίες και ιδρύθηκαν από το 1919 έως και το 1931. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός από το 1940 έως και τα τέλη της δεκαετίας του 1970, η μεταφορά των επιβατών με αεροσκάφη υπέστη σημαντική αύξηση κατά 40 φορές, ενώ ταυτόχρονα, πραγματοποιούνταν πτήσεις με μεγαλύτερα αεροσκάφη (Gittel, 2003).

Η αεροπορική βιομηχανία στη σημερινή της μορφή διαμορφώθηκε κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980, με τον ανταγωνισμό να αυξάνεται κατά τη περίοδο αυτή. Ωστόσο, μια δεκαετία μετά, πολλές εταιρίες δεν κατάφεραν να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό, ενώ από το 1997 και πέρα, ο οποιοσδήποτε αερομεταφορέας έχει τη δυνατότητα να «πετάξει» μεταξύ δύο οποιονδήποτε αερολιμένων εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ενώ την ίδια περίπου περίοδο σταμάτησαν να υφίσταται τα μονοπώλια των εθνικών μεταφορών (Whitelgg, 2000).

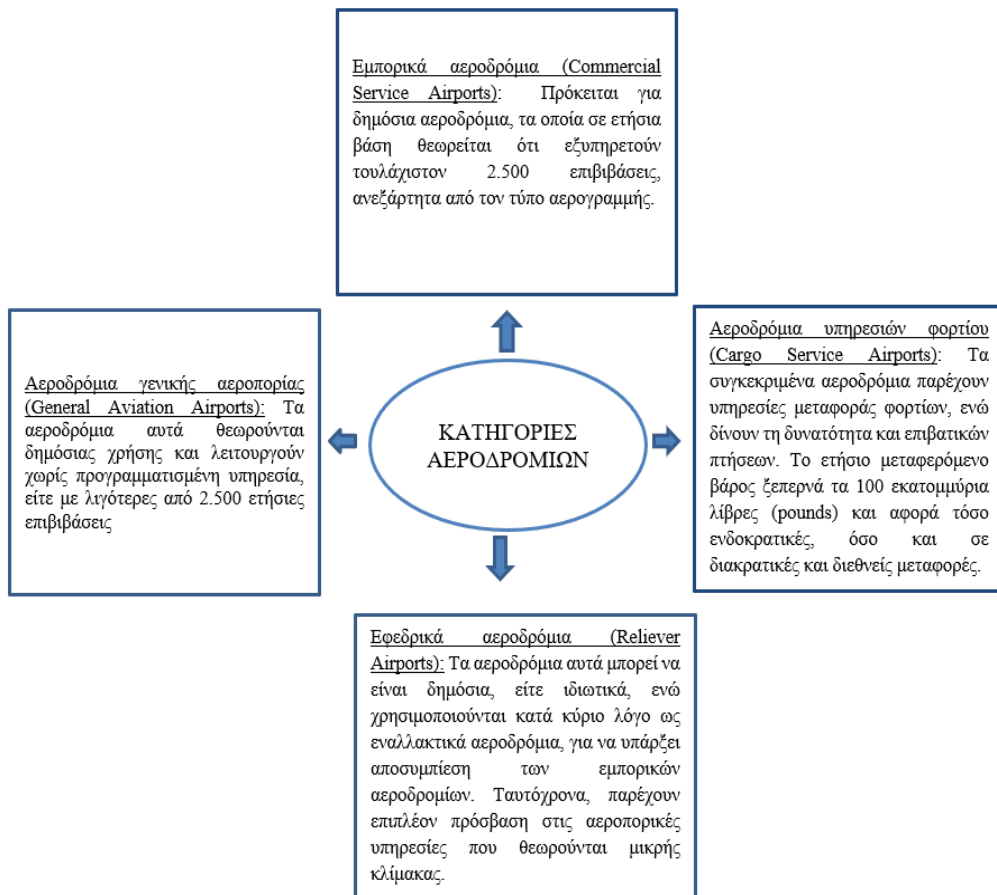
1.4 Ο ρόλος των αεροδρομίων

Για την ανάπτυξη των αερομεταφορών, σημαίνοντα ρόλο διαδραματίζουν τα αεροδρόμια, ενώ στο πέρασμα του χρόνου, η ανάπτυξη των σχετικών υποδομών αεροδρομίων συνέβαλε και στην ανάπτυξη του τομέα των αερομεταφορών. Στο πέρασμα του χρόνου και καθώς εξελίσσονταν η τεχνολογία, αναπτύχθηκαν διαφορετικοί τύποι αεροδρομίων, έτσι ώστε να μπορούν να καλύψουν τις σύνθετες ανάγκες που υπήρχαν από τις κοινωνίες. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι αερολιμένες συνιστούν ένα τμήμα του συνολικού συστήματος διαχείρισης της αναέριας κυκλοφορίας (air traffic management), με τις δομές αυτές να μπορούν να είναι δημόσιες, είτε ιδιωτικές. Βασικές λειτουργίες που επιτελούν οι αερολιμένες αφορούν το σύστημα ελέγχου των προσεγγίσεων των αεροσκαφών στο έδαφος, καθώς και τη διαχείριση της κίνησης των αεροσκαφών στο πεδίο ελιγμών.

Ταυτόχρονα, η λειτουργία ενός αερολιμένα συνδέεται με την πρόσβαση και χρήση των εναλλακτικών μεταφορικών μέσων, έτσι ώστε ο επιβάτης να μπορεί να μεταβεί στον ενδιάμεσο σταθμό, είτε στον τελικό προορισμό που επιθυμεί.

Για την κατηγοριοποίηση των αεροδρομίων χρησιμοποιούνται διαφορετικά κριτήρια, όπως είναι το κριτήριο κάλυψης της βασικής κίνησης, καθώς και το κριτήριο της γεωγραφικής θέσης και της ανταγωνιστικότητας που παρουσιάζει το αεροδρόμιο. Ακόμη, υπάρχει το κριτήριο του λειτουργικού ρόλου που διαδραματίζει το αεροδρόμιο, καθώς αυτό μπορεί να είναι διηπειρωτικό κόμβος, είτε περιφερειακός κόμβος, είτε προορισμός αναψυχής (Adikariwattage et al., 2012). Λαμβάνοντας υπόψη την Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας τα αεροδρόμια μπορούν να κατηγοριοποιηθούν με βάση το είδος των εγκαταστάσεων που διαθέτουν, αλλά και με βάση τις δραστηριότητες που επιτελούν και έτσι οι κατηγορίες αυτές είναι οι ακόλουθες:

Διάγραμμα 1. Κατηγορίες αεροδρομίων
Πηγή: ίδια κατασκευή



Στην πραγματικότητα η αεροπορική βιομηχανία εξελίσσεται σε ένα πολυεπίπεδο σύστημα δικτύων, το οποίο περιλαμβάνει πληθώρα υπηρεσιών και συνδέσεων. Τα αεροδρόμια κατηγοριοποιούνται με βάση την διάσταση του αεροδρομίου, τον προορισμό των συνδέσεων που εξυπηρετούν, τη διασυνδεσιμότητα, αλλά και την τυπολογία υπηρεσιών που παρέχουν. Παρακάτω, παρουσιάζεται η κατηγοριοποίηση των αεροδρομίων με βάση τον ρόλο τους στο δίκτυο:

- Παγκόσμιος κόμβος (Worldwide Hub): Τα αεροδρόμια που υπάγονται σε αυτήν την κατηγορία αποτελούν βάσεις μεγάλων αεροπορικών εταιρειών και παγκόσμιων συμμαχιών (airline alliances), ενώ το σημαντικότερο χαρακτηριστικό τους είναι η μεγάλη προσφορά αριθμών πτήσεων και θέσεων. Επιπρόσθετα, παρέχουν προς τους χρήστες τους μεγάλη ποικιλία διαθέσιμων υπερπόντιων προορισμών, αλλά και ένα ευρύ φάσμα διασυνδεσιμότητας. Επίσης θα πρέπει να σημειωθεί ότι στα αεροδρόμια της συγκεκριμένης κατηγορίας υπάρχει περιορισμένος αριθμός αεροπορικών εταιρειών χαμηλού κόστους.
- Κόμβος/Βάση (Hub): Τα αεροδρόμια που κατατάσσονται σε αυτήν την κατηγορία είναι πρώην κόμβοι και βάσεις εθνικών αερομεταφορών, επίσης μπορεί να είναι δευτερεύοντες κόμβοι μεσαίου ή μεγάλου μεγέθους. Βασικά παρέχουν διαδρομές εντός Ευρώπης, ενώ περιέχουν ποικίλους αερομεταφορείς που υπάγονται στην κατηγορία αερομεταφορών χαμηλού κόστους.
- Δευτερεύουσα πύλη (Secondary gate): Είναι μεσαίου μεγέθους αεροδρόμια, τα οποία έχουν λιγοστούς υπερπόντιους προορισμούς, όπως επίσης και υψηλές συγκεντρώσεις πτήσεων που διαθέτουν περιορισμένο αριθμό προορισμών. Συνεπώς, περιορισμένος είναι και ο ρόλος τους ως ενδιάμεση σύνδεση, λειτουργώντας κυρίως ως πύλες των τοπικών περιοχών.
- Σύνδεσμος ευρωπαϊκών εταιρειών χαμηλού κόστους (connect EU low-cost): Τα αεροδρόμια που ανήκουν στην συγκεκριμένη κατηγορία συμπεριλαμβάνουν μεγάλη συγκέντρωση αερομεταφορών χαμηλού κόστους, με το ποσοστό των προσφερόμενων θέσεων να ανέρχεται στο 75% των συνολικών. Οι λιγοστοί εγχώριοι προορισμοί στην συγκεκριμένη κατηγορία

αεροδρομίων ανέρχονται στο 15% του συνόλου, ενώ υπάρχει μεγάλη προσφορά των ευρωπαϊκών προορισμών, η οποία μπορεί να ξεπερνά και το 90%.

- Πύλη περιορισμένων εταιρειών χαμηλού κόστους (No low-cost gate): Στην κατηγορία αυτή ανήκουν ευρωπαϊκοί προορισμοί, ενώ οι αερομεταφορές χαμηλού κόστους διαδραματίζουν ιδιαίτερα μικρό ρόλο, με τις περισσότερες διαδρομές να είναι εσωτερικές, δίνοντας έμφαση στη σύνδεση των δευτερευόντων αεροδρομίων εντός της χώρας. Κάποια αεροδρόμια της συγκεκριμένης κατηγορίας μπορεί να λειτουργούν ως σημεία σύνδεσης μεταξύ των κόμβων και των δευτερευόντων αεροδρομίων.
- Περιφερειακά αεροδρόμια (Regional airports): Μικρά περιφερειακά αεροδρόμια.
- Μικρά αεροδρόμια χαμηλού κόστους (Minor low-costs): Εδώ ανήκουν κυρίως μικρά περιφερειακά αεροδρόμια, όπου υπάρχει μεγάλη παρουσία αερομεταφορέων χαμηλού κόστους. Επίσης, παρατηρείται μεγάλη προσφορά ευρωπαϊκών προορισμών και λιγότερη προσφορά προορισμών εσωτερικού.
- Τοπικά αεροδρόμια (Local airports): Τα αεροδρόμια που υπάγονται στην κατηγορία αυτή διαθέτουν περιορισμένους αριθμούς διαδρόμων, όμως σε σπάνιες περιπτώσεις υπάρχει περίπτωση να διαθέτουν τέσσερις ή πέντε διαδρόμους. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι τα αεροδρόμια αυτά χρησιμοποιούνται αποκλειστικά για προορισμούς εσωτερικού, ενώ σπάνια λειτουργούν σ' αυτά αερομεταφορείς χαμηλού κόστους.

Ιδιωτικοποιήσεις αεροδρομίων

Είναι γεγονός ότι πριν την απορρύθμιση, τα αεροδρόμια ανήκαν στις Κυβερνήσεις, είτε στους τοπικούς φορείς, οι οποίοι και τα λειτουργούσαν στα πλαίσια εταιρικών καθεστώτων. Ωστόσο, μετά την απελευθέρωση της αεροπορικής αγοράς, κατά τη διάρκεια της δεκαετίας του 1980, στην Ευρώπη υπήρξε αύξηση της εμπορευματοποίησης, της ιδιωτικοποίησης, καθώς επίσης και της ανακατασκευής πολλών αεροδρομίων και έτσι πολλά αεροδρόμια βρέθηκαν σε ένα καθεστώς μικτός ιδιοκτησίας. Οι ιδιωτικοποιήσεις των αεροδρομίων έγιναν για μια σειρά από λόγους, όπως ήταν η ανάγκη πραγματοποίησης επενδύσεων για την κατασκευή νέων υποδομών, καθώς ο δημόσιος τομέας δεν διέθετε τους κατάλληλους πόρους για αυτό,

όπως επίσης και λόγω της επιθυμίας αύξησης της αποδοτικότητας των αεροδρομίων (Graham, 2011).

Στην Ελλάδα, οι ιδιωτικοποιήσεις των αεροδρομίων ξεκίνησαν με τη δημιουργία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (Ελευθέριος Βενιζέλος) και την ταυτόχρονη διακοπή της λειτουργίας του αεροδρομίου του «Ελληνικού». Η ανάπτυξη του νέου αεροδρομίου υπαγορεύθηκε εξαιτίας των νέων αναγκών που δημιουργήθηκαν από τη διοργάνωση των Ολυμπιακών Αγώνων, αλλά και από το γεγονός ότι το αεροδρόμιο του «Ελληνικού» βρίσκονταν στα όρια του αστικού ιστού. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι το ελληνικό δημόσιο συμμετείχε με ποσοστό 55% στο νέο αεροδρόμιο, ενώ αντίστοιχα το υπόλοιπο 45% άνηκε σε μετόχους, οι οποίοι και ανέλαβαν την κατασκευή του έργου. Ουσιαστικά, το μοντέλο ιδιωτικοποίησης που εφαρμόστηκε ήταν το μοντέλο της Κατασκευής-Λειτουργίας-Μεταβίβασης (Build-Operate-Transfer). Ενδιαφέρον παρουσιάζει το γεγονός ότι το νέο αεροδρόμιο προβλέπονταν να κατέχει το εδαφικό μονοπώλιο (territorial monopoly), δηλαδή απαγορεύονταν να εγκατασταθεί άλλο αεροδρόμιο σε απόσταση εκατό χιλιομέτρων, ενώ από το 2007 ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών εξελίχθηκε από απλό κόμβο μεταφορών σε ένα ολοκληρωμένο επιχειρηματικό συγκρότημα (Κασιώρας, 2016).

1.5 Τα αεροδρόμια στην Ελλάδα-υφιστάμενη κατάσταση

Με την πάροδο του χρόνου και την εξέλιξη της τεχνολογίας τα αεροδρόμια διαδραματίζουν αναμφίβολα σημαντικό ρόλο στο φαινόμενο της παγκοσμιοποίησης ενώ η σημασία των αερομεταφορών για την οικονομική ανάπτυξη των κρατών και των περιφερειών έχει συνεχώς ανοδική τάση. (Andrew and Bailey, 1996; Green, 2007; Mukkala and Tervo, 2013). Ο ρόλος των αεροπορικών μεταφορών και υποδομών στην οικονομική ανάπτυξη μιας χώρας μπορεί να χαρακτηριστεί ως καθοριστικός, ιδιαίτερα για τις γεωγραφικά απομονωμένες περιοχές της Ελλάδας.

Στην Ελλάδα, οι κρατικές αερολιμένες διεθνών συγκοινωνιών είναι οι ακόλουθοι (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, 2021):

- Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος».
- Κρατικός Αερολιμένας Θεσσαλονίκης «Μακεδονία».
- Κρατικός Αερολιμένας Ρόδου «Διαγόρας».

- Κρατικός Αερολιμένας Ηρακλείου «Ν. Καζαντζάκης».
- Κρατικός Αερολιμένας Κέρκυρας «Ι. Καποδίστριας».
- Κρατικός Αερολιμένας Κω «Ιπποκράτης».
- Κρατικός Αερολιμένας Αλεξανδρούπολης «Δημόκριτος».
- Κρατικός Αερολιμένας Μυτιλήνης «Οδ. Ελύτης».
- Κρατικός Αερολιμένας Λήμνου «Ηφαιστος».
- Κρατικός Αερολιμένας Χανίων «Ι. Δασκαλογιάννης».
- Κρατικός Αερολιμένας Κεφαλληνίας.
- Κρατικός Αερολιμένας Ζακύνθου «Δ. Σολωμός».
- Κρατικός Αερολιμένας Σάμου «Αρίσταρχος ο Σάμιος».
- Κρατικός Αερολιμένας Καβάλας «Μ. Αλέξανδρος».
- Κρατικός Αερολιμένας Καλαμάτας «Καπετάν Β. Κωνσταντακόπουλος».

Διάγραμμα 2. Αερολιμένες διεθνών συγκοινωνιών
 Πηγή: ίδια κατασκευή



Περαιτέρω, παρουσιάζονται οι κρατικοί αερολιμένες που αφορούν τις εσωτερικές συγκοινωνίες (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, 2021):

- Κρατικός Αερολιμένας Αστυπάλαιας.
- Κρατικός Αερολιμένας Ιωαννίνων «Βασιλεύς Πύρρος».
- Κρατικός Αερολιμένας Χίου «Όμηρος».
- Κρατικός Αερολιμένας Μυκόνου.
- Κρατικός Αερολιμένας Σκιάθου «Α. Παπαδιαμάντης».
- Κρατικός Αερολιμένας Κοζάνης «Φίλιππος».
- Κρατικός Αερολιμένας Καστοριάς «Αριστοτέλης».
- Κρατικός Αερολιμένας Καρπάθου.
- Κρατικός Αερολιμένας Σαντορίνης,
- Κρατικός Αερολιμένας Κυθήρων «Αλέξανδρος Αριστοτέλους Ωνάσης».
- Κρατικός Αερολιμένας Μήλου.
- Κρατικός Αερολιμένας Σκύρου.
- Κρατικός Αερολιμένας Νέας Αγχιάλου.
- Κρατικός Αερολιμένας Ακτίου.
- Κρατικός Αερολιμένας Πάρου.
- Κρατικός Αερολιμένας Σύρου «Δημήτρης Βικέλας».
- Κρατικός Αερολιμένας Αράξου.
- Κρατικός Αερολιμένας Νάξου.
- Κρατικός Αερολιμένας Καλύμνου.
- Κρατικός Αερολιμένας Ικαρίας «Ίκαρος».

Διάγραμμα 3. Αερολιμένες εσωτερικών συγκοινωνιών
Πηγή: ίδια κατασκευή



Τέλος, μια ακόμη κατηγορία αερολιμένων στην Ελλάδα είναι οι δημοτικοί αερολιμένες, οι οποίοι είναι οι εξής (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, 2021):

- Δημοτικός Αερολιμένας Καστελόριζου.
- Δημοτικός Αερολιμένας Κάσου.
- Δημοτικός Αερολιμένας Λέρου.
- Δημοτικός Αερολιμένας Σητείας.

Διάγραμμα 4. Δημοτικοί αερολιμένες
Πηγή: ίδια κατασκευή



Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) εντάσσεται στην κατηγορία των αερολιμένων, οι οποίοι πέρα από την εκτέλεση του μεταφορικού τους έργου, παρέχουν εμπορικές υπηρεσίες στους επιβάτες, αλλά και στο ευρύτερο κοινό. Η οικονομική συνεισφορά του ΔΑΑ αυξάνεται στο πέρασμα του χρόνου, λαμβάνοντας υπόψη την αυξανόμενη ζήτηση για τις αερομεταφορές (τουλάχιστον πριν την έξαρση της πανδημίας), με την αύξηση αυτή να συνδέεται ως ένα βαθμό με τη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των πληθυσμών, καθώς επίσης και με τη μείωση του κόστους των αεροπορικών μεταφορών, όπως και με την ενσωμάτωση νέων τεχνολογιών στη λειτουργία των αεροπορικών επιχειρήσεων. Αξιοσημείωτο είναι το γεγονός ότι στον ΔΑΑ εργάζονται περισσότεροι από 16.000 εργαζόμενοι, με τη συνεισφορά όμως του αεροδρομίου να διευρύνεται σε πλήθος διαφορετικών τομέων της οικονομίας. Από την έναρξη λειτουργίας του ΔΑΑ, διαπιστώνεται διαρκής ανάπτυξη του αριθμού των

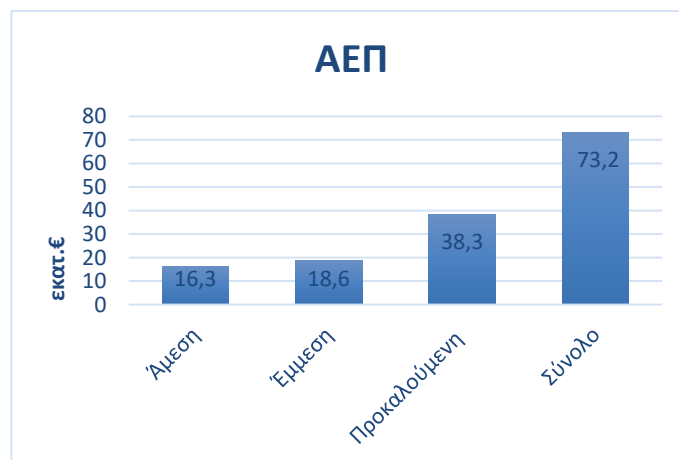
αφίξεων και ιδίως τα τελευταία χρόνια, υπήρξε αντιστροφή της πτωτικής τάσης που επικράτησε κατά τα πρώτα χρόνια της κρίσης, δηλαδή κατά τη διάρκεια της περιόδου 2009-2013.

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών δημιουργεί οικονομικά οφέλη, τόσο σε περιφερειακό, όσο και σε εθνικό επίπεδο. Ουσιαστικά τα οφέλη αυτά συνδέονται με την δραστηριοποίηση των εταιρειών και των φορέων του αεροδρομίου, οι οποίοι αποτελούν και το οικονομικό σύστημα του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, αλλά και με επιρροές, που έχουν να κάνουν με την ανάπτυξη του τουρισμού και σε μικρότερο βαθμό με τις μεταφορικές υπηρεσίες προς τους επισκέπτες του αεροδρομίου. Λαμβάνοντας υπόψη παλαιότερα δεδομένα που αφορούν το έτος 2017, η λειτουργία του οικονομικού συστήματος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών θεωρείται ότι συνείσφερε περίπου 3,4 δις ευρώ σε όρους ΑΕΠ, ενώ σε όρους απασχόλησης, η συνολική αυτή συνεισφορά του θεωρείται ότι προσέγγισε τις 73.000 θέσεις εργασίας (IOBE, 2018).

Στο διάγραμμα που ακολουθεί αποτυπώνεται η συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στο ΑΕΠ και στην απασχόληση για το έτος 2017. Από το εν λόγω διάγραμμα διαπιστώνεται ότι η άμεση συνεισφορά στο ΑΕΠ ανέρχεται σε 1.019 εκατομμύρια ευρώ, ενώ την ίδια χρονιά, η έμμεση συνεισφορά εκτιμάται σε 641 εκατομμύρια ευρώ και αντίστοιχα, η προκαλούμενη συνεισφορά σε 1.784 εκατομμύρια ευρώ.

Διάγραμμα 5: Συνεισφορά του οικονομικού συστήματος του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ) στο ΑΕΠ για το έτος 2017

Πηγή: IOBE (2018). Η συμβολή του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στην ελληνική οικονομία.



Ιδιαίτερη αναφορά θα πρέπει να γίνει στην συνεισφορά του αεροδρομίου σε τοπικό επίπεδο, καθώς εκτιμάται ότι για το έτος 2017 και πάλι συνείσφερε το 3,5% του ΑΕΠ, ενώ αντίστοιχα η συνεισφορά στην απασχόληση θεωρείται ότι ανέρχεται σε 56.100 θέσεις εργασίας, περίπου δηλαδή στο 4% της συνολικής απασχόλησης της Περιφέρειας Αττικής (IOBE, 2018).

Πέρα από το εθνικό και το τοπικό επίπεδο, η λειτουργία του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών δημιουργεί ευρύτερες επιδράσεις στον τομέα της οικονομίας. Έτσι για το ίδιο έτος (2017) η συνεισφορά του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών εκτιμάται ότι ανήλθε σε περίπου 3 δισεκατομμύρια ευρώ, με το ποσό αυτό να ανέρχεται σε περίπου το 20% του συνόλου των ταξιδιωτικών εισπράξεων της χώρας. Οι ταξιδιώτες από τις χώρες του εξωτερικού που φθάνουν αεροπορικώς στην χώρα συμβάλλουν στην ενίσχυση της εγχώριας και τοπικής δραστηριότητας, κυρίως σε κλάδους που συνδέονται άμεσα με τον τουρισμό. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι μέσω των διεθνών αυτών αφίξεων, η πόλη της Αθήνας μπορεί να αναδειχθεί ιδιαίτερα ελκυστική καθ' όλη τη διάρκεια του έτους. Συνολικά, η συμβολή του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, η οποία συνδέεται με τις δαπάνες των τουριστών που επισκέπτονται τη χώρα ανέρχεται σε 4 δισεκατομμύρια περίπου ή 2,3% του ΑΕΠ. Όσον αφορά την απασχόληση, η συνολική επίδραση που δημιουργείται από τους επισκέπτες μπορεί να υπολογισθεί σε 102.000 θέσεις εργασίας, με τον αριθμό αυτό των εργαζομένων να ανέρχεται σε περίπου 2,7% της εγχώριας απασχόλησης. Επίσης, θα πρέπει να αναφερθεί ότι τα φορολογικά έσοδα τα οποία προκύπτουν από τους ξένες επισκέπτες ανέρχονται σε περίπου 1,2 δισεκατομμύρια ευρώ (IOBE, 2018).

Ο ρόλος της Fraport Greece

Ιδιαίτερη αναφορά θα πρέπει να γίνει στον ρόλο που διαδραματίζει και δύναται να διαδραματίσει σε μελλοντικό χρόνο ακόμη περισσότερο η εταιρεία Fraport Greece, η οποία δημιουργήθηκε το 2015, έχοντας ως στόχο τη λειτουργία, αναβάθμιση και ανάπτυξη 14 περιφερειακών αεροδρομίων για χρονικό διάστημα σαράντα ετών. Ωστόσο, η επιχειρησιακή μεταβίβαση των αεροδρομίων από το ελληνικό κράτος στην εταιρεία έλαβε χώρα το 2017, με την εταιρεία να καταβάλλει το τίμημα παραχώρησης που είχε συμφωνηθεί και ανέρχονταν σε 1,234 δις ευρώ. Θα

πρέπει να επισημανθεί ότι η παραχώρηση των αεροδρομίων έγινε κατόπιν διεθνούς διαγωνισμού, με δύο συμβάσεις, οι οποίες αφορούσαν η κάθε μία επτά από τα δεκατέσσερα συνολικά αεροδρόμια που ήταν προς παραχώρηση. Η Fraport Greece αποτελείται από δύο επιμέρους εταιρείες παραχώρησης, όπου η μία είναι η Fraport Greece A, που αφορά τη πρώτη ομάδα, ενώ η δεύτερη είναι η Fraport Greece B και αφορά τη δεύτερη ομάδα αεροδρομίων (Fraport Greece, 2019).

Στη συνέχεια παρουσιάζονται βασικές πληροφορίες για τα αεροδρόμια που διαχειρίζεται η Fraport στην Ελλάδα, καθώς και οι ενέργειες αναβάθμισης που έγιναν, είτε προβλέπεται να γίνουν. Θα πρέπει να τονιστεί ότι στα πλαίσια ανάληψης της διαχείρισης και λειτουργίας των αεροδρομίων η εταιρεία έχει προβεί στην εκπόνηση ενός ολοκληρωμένου πλάνου ανάπτυξης των αεροδρομίων, καθώς και εκσυγχρονισμού αυτών. Οι εργασίες που προβλέπονταν ήταν τόσο άμεσες, όσο και σε βάθος χρόνου και ολοκληρώθηκαν νωρίτερα από τον συμβατικό χρόνο που προβλέπονταν στη σύμβαση τον Ιανουάριο του 2021. Απώτερος σκοπός της ανάπτυξης της σχετικής υποδομής αποτελεί η αύξηση του αριθμού των επιβατών των αεροδρομίων αυτών, καθώς επίσης και η ουσιαστική αναβάθμιση της ταξιδιωτικής τους εμπειρίας.

Ακτιο

Στο αεροδρόμιο του Ακτίου προβλέπονταν επέκταση κατά 2.500 τετραγωνικά μέτρα, καθώς επίσης και ανακαίνιση του αεροσταθμού και αύξηση των σημείων check-in κατά 75%, τα οποία από 8 θα γίνονταν 14, ενώ ανάλογη αύξηση προβλέπονταν και για τις πύλες αναχώρησης, οι οποίες από 5 αναμένονται να γίνουν 7. Ταυτόχρονα, άλλες παρεμβάσεις αφορούσαν την εγκατάσταση ενός σύγχρονου συστήματος ελέγχου και διαχείρισης των αποσκευών, την ανακαίνιση του οδοστρώματος στους χώρους προσγείωσης, απογείωσης και στάθμευσης των αεροσκαφών.

Ζάκυνθος

Στο αεροδρόμιο της Ζακύνθου «Διονύσιος Σολωμός», πραγματοποιήθηκε ανακαίνιση και αναβάθμιση του τερματικού σταθμού, όπως επίσης και ανακαίνιση του πύργου ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας και διαμόρφωση νέου πυροσβεστικού σταθμού. Επιπλέον, πραγματοποιήθηκε ανακαίνιση του οδοστρώματος στους χώρους προσγείωσης-απογείωσης και στάθμευσης αεροσκαφών, όπως επίσης και

ανακαίνιση του οδοστρώματος στην είσοδο του αεροδρομίου. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι αυξήθηκε ο αριθμός check-in από 15 σε 20, ενώ υπήρξε και κατά 150% αύξηση των σημείων ασφάλειας και ελέγχου του αεροδρομίου.

Θεσσαλονίκη

Στα πλαίσια των έργων αναβάθμισης του αεροδρομίου της Θεσσαλονίκης «Μακεδονία», τα οποία και ολοκληρώθηκαν πρόσφατα έλαβε χώρα κατασκευή ενός νέο αεροσταθμού η επιφάνεια του οποίου ανέρχονταν σε 34.100 τετραγωνικά μέτρα, αποτελώντας ουσιαστικά επέκταση του υφιστάμενου, ενώ ταυτόχρονα δημιουργήθηκε νέα πρόσβαση, αλλά και ανακαίνιση του υφιστάμενου σταθμού. Επιπρόσθετα, τα έργα επέκτασης και αναβάθμισης περιλάμβαναν αύξηση των σημείων check-in από 30 σε 44, όπως επίσης και αύξηση των σημείων ασφαλείας και ελέγχου από 6 σε 14. Περαιτέρω, άλλες ενέργειες που έγιναν αφορούσαν την εγκατάσταση ενός σύγχρονου συστήματος ελέγχου και διαχείρισης των αποσκευών, όπως επίσης και αύξηση του συνολικού αριθμού των πυλών αναχώρησης από 16 σε 24. Ακόμη, υπήρξε αύξηση των ιμάντων παραλαβής των αποσκευών από τέσσερις σε επτά, όπως επίσης και επέκταση της εγκατάστασης επεξεργασίας λυμάτων και σύνδεση με το δημοτικό δίκτυο, κατασκευή νέου πυροσβεστικού σταθμού και κατασκευή δύο νέων φυλακίων ελέγχου πρόσβασης στην περιοχή όπου αναπτύσσουν δραστηριότητα τα αεροσκάφη. Τέλος, πραγματοποιήθηκε ανακαίνιση του οδοστρώματος στους χώρους προσγείωσης και απογείωσης, όπως επίσης και στους χώρους στάθμευσης αεροσκαφών, αλλά και αναδιαμόρφωση του χώρου στάθμευσης των αεροσκαφών.

Καβάλα

Το αεροδρόμιο της Καβάλας «Μέγας Αλέξανδρος», αναβαθμίστηκε στα πλαίσια των παρεμβάσεων που έγινε από την εταιρεία Fraport, έτσι ώστε να μπορέσει να αναπτυχθεί περαιτέρω, καθώς επίσης και για να υπάρξει βελτίωση της ταξιδιωτικής του εμπειρίας. Ειδικότερα, οι εν λόγω παρεμβάσεις περιλάμβαναν την επέκταση του τερματικού σταθμού κατά 2.000 τετραγωνικά μέτρα περίπου, όπως επίσης και αναδιαμόρφωση του τερματικού σταθμού. Ακόμη, υπήρξε εγκατάσταση συστήματος που αφορούσε τον έλεγχο των αποσκευών, όπως επίσης και αναδιοργάνωση του χώρου στάθμευσης των αεροσκαφών. Τέλος, υπήρξε πρόβλεψη για την ανακίνηση του οδοστρώματος στους χώρους προσγείωσης, απογείωσης,

καθώς επίσης και στάθμευσης των αεροσκαφών, αλλά και αύξηση των σταθμών check-in κατά 20%.

Κέρκυρα

Στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας υπήρξε κατασκευή νέου αεροσταθμού, η έκταση του οποίου ανήλθε σε 10.000 τετραγωνικά μέτρα, ενώ παράλληλα έγινε ανακαίνιση του υφιστάμενου αεροσταθμού. Ακόμη, υπήρξε αύξηση κατά 35% των σημείων check-in, τα οποία από 21 ανήλθαν σε 28, ενώ παράλληλα υπήρξε αύξηση κατά 60% των σημείων ασφαλείας και ελέγχου. Περαιτέρω, υπήρξε εγκατάσταση ενός μοντέρνου συστήματος ελέγχου και διαχείρισης αποσκευών, όπως και αύξηση του συνολικού αριθμού πυλών αναχώρησης κατά 50%. Ακόμη, έγινε ανακαίνιση και αναβάθμιση του πυροσβεστικού σταθμού, όπως επίσης και κατασκευή νέου φυλακίου ελέγχου πρόσβασης στην περιοχή δραστηριοτήτων των αεροσκαφών. Τέλος, έγινε ανακαίνιση του οδοστρώματος στους χώρους προσγείωσης-απογείωσης και στάθμευσης των αεροσκαφών, αλλά και επέκταση του χώρου στάθμευσης αεροσκαφών, αλλά και αναδιαμόρφωση.

Κεφαλλονιά

Στο αεροδρόμιο της Κεφαλλονιάς προβλέπονταν η κατασκευή νέου αεροσταθμού η επιφάνεια του οποίου ανέρχονταν σε 10.000 τετραγωνικά μέτρα, όπως επίσης προβλέπονταν αύξηση των σημείων check-in κατά 70%, ενώ υπήρξε και σχετική πρόβλεψη για τον διπλασιασμό των σημείων ασφαλείας και ελέγχου. Επιπλέον, υπήρξε διπλασιασμός του συνολικού αριθμού των πυλών αναχώρησης, καθώς και κατασκευή νέας εγκατάστασης επεξεργασίας λυμάτων, όπως και κατασκευή νέου πυροσβεστικού σταθμού και νέου φυλακίου ελέγχου πρόσβασης. Επιπροσθέτως έλαβε χώρα ανακαίνιση του πύργου ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας, καθώς επίσης και ανακαίνιση του οδοστρώματος στους χώρους προσγείωσης, απογείωσης, στάθμευσης αεροσκαφών, όπως και αναδιαμόρφωση του χώρου στάθμευσης των αεροσκαφών.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι για την πραγματοποίηση των παραβάσεων αυτών υπήρξε διάλογος με την τοπική κοινότητα και με τους εκπροσώπους των τοπικών αρχών, όπως και με τους τοπικούς τουριστικούς φορείς, αλλά και με τα τοπικά μέσα ενημέρωσης.

Κως

Λαμβάνοντας υπόψη τη σημαντικότητα του αεροδρομίου της Κω για τον τουρισμό, στα πλαίσια των παρεμβάσεων της Fraport προβλέπονταν πλήθος ενεργειών. Ειδικότερα, κατασκευάστηκε νέος αεροσταθμός συνολικής έκτασης 24.000 τετραγωνικών μέτρων, κατασκευή νέου πυροσβεστικού σταθμού, όπως επίσης και επέκταση και ανακαίνιση της εγκατάστασης επεξεργασίας λυμάτων. Επιπρόσθετα, υπήρξε αύξηση των σημείων check-in κατά 75%, καθώς και 125% αύξηση των σημείων ασφαλείας και ελέγχου. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι και το γεγονός ότι υπήρξε ολική ανακατασκευή του διαδρόμου προσγείωσης και απογείωσης, όπως επίσης και κατασκευή νέου φυλακίου ελέγχου πρόσβασης στην περιοχή δραστηριοτήτων των αεροσκαφών.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2: Αερομεταφορές και περιφερειακή ανάπτυξη

2.1 Εισαγωγή

Το κεφάλαιο αυτό παρουσιάζει τη σχέση του τομέα των αερομεταφορών με την περιφερειακή ανάπτυξη. Ειδικότερα, μελετάται η σχέση των αερομεταφορών με τον τουρισμό, καθώς επίσης και οι επιπτώσεις της λειτουργίας ενός αεροδρομίου, οι οποίες είναι οικονομικές, κοινωνικές και περιβαλλοντικές. Ιδιαίτερη αναφορά γίνεται στις επιπτώσεις λειτουργίας ενός αεροδρομίου, ενώ εξετάζονται αναλυτικά οι προκλήσεις που δημιουργούνται στην ελληνική επικράτεια και όχι μόνο για τις αερομεταφορές και την περιφερειακή ανάπτυξη. Οι περισσότερες μελέτες των οικονομικών επιπτώσεων των αερομεταφορών επικεντρώθηκαν κυρίως στις σχέσεις μεταξύ των μεγάλων αεροδρομίων και της περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης. Πολύ λιγότερη προσοχή έχει δοθεί στον αντίκτυπο των μικρών αεροδρομίων στις τοπικές περιοχές. Ορισμένοι υποστηρίζουν ότι τα μικρά αεροδρόμια που λειτουργούν με ένα μοντέλο επιβατών που δεν διαφέρει από μια υπηρεσία αστικής διαμετακόμισης μπορούν να συμβάλουν σημαντικά στην περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη. Ωστόσο, με εξαίρεση ορισμένες εργασίες για τουριστικούς προορισμούς υψηλού εισοδήματος, προηγούμενες μελέτες παρέχουν ελάχιστα σαφή στοιχεία που να υποστηρίζουν μια ισχυρή θετική συσχέτιση μεταξύ των τοπικών αερομεταφορών και της οικονομικής ανάπτυξης. Επιπλέον, η κατεύθυνση της αιτιώδους συνάφειας

μεταξύ της εναέριας κυκλοφορίας και της οικονομικής ανάπτυξης δεν είναι απολύτως σαφής: η περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη που καθοδηγείται από άλλους παράγοντες μπορεί να οδηγήσει σε μεγαλύτερη εναέρια κυκλοφορία. Ωστόσο, δημιουργώντας κίνηση τα αεροδρόμια να λειτουργούν ως καταλύτες για τοπικές επενδύσεις.

2.2 Αεροδρόμια και πολιτική οικονομικής ανάπτυξης

Σε διεθνές επίπεδο, είναι κοινώς αποδεκτό ότι ο ρόλος των μεταφορών σε οποιοδήποτε σύστημα είναι αυτός του καταλύτη, επιτρέποντας την προσωπική μετακίνηση και το εμπόριο, καθώς και την πληροφόρηση, ιδίως με ηλεκτρονικά μέσα. Αυτά τα στοιχεία είναι όλα ζωτικής σημασίας για την οικονομική ανάπτυξη, επιτρέποντας τον αποτελεσματικό συνδυασμό παραγόντων παραγωγής και την εκμετάλλευση των καταμερισμών εργασίας, ενώ ταυτόχρονα επιτρέπουν στους προμηθευτές να αλληλοεπιδρούν με τους καταναλωτές. Παρ' όλα αυτά η παροχή μεταφορικών εγκαταστάσεων δεν οδηγεί αυτόματα σε οικονομική ανάπτυξη, όπως αποτυπώνεται στο Appalachian Effect, και πολλές μεγάλες μονάδες μεταφορικών υποδομών, έχουν απλώς αποδειχθεί ότι είναι white elephant (κάτι που είναι άχρηστο ή ενοχλητικό, δαπανηρό στη συντήρηση ή δύσκολο να απορριφθεί), ένα τέτοιο παράδειγμα είναι το αεροδρόμιο Mirabel στο Μόντρεαλ του Καναδά.

Οικονομικές μελέτες που χρησιμοποιούν στατιστική ανάλυση για να εξετάσουν τον αντίκτυπο των υποδομών αεροπορικών μεταφορών στις τοπικές οικονομίες είναι αρκετά περιορισμένες. Συχνά επικεντρώνονται σε μια συγκεκριμένη πτυχή της σχέσης μεταξύ ενός αεροδρομίου και της οικονομικής ανάπτυξης. Η προσέγγιση μπορεί να επιμερίσει πράγματα όπως οι αλλαγές θέσεων εργασίας και οι επιπτώσεις στο εισόδημα σε μια περιοχή μεταξύ διαφόρων παραγόντων, συμπεριλαμβανομένης της χωρητικότητας του αεροδρομίου. Ωστόσο, απαιτούνται σημαντικά δεδομένα και ο καθορισμός του κατάλληλου μοντέλου μπορεί να είναι δύσκολος. Υπάρχουν ζητήματα αιτιότητας — αυξάνουν τα αεροδρόμια την παραγωγικότητα μιας περιοχής ή οι παραγωγικές περιοχές έχουν περισσότερους πόρους για να επενδύσουν στα αεροδρόμια;

Υποθέτοντας ότι υπάρχουν πλήρεις πληροφορίες, η πρόκληση της πολιτικής στο πλαίσιο των περιορισμένων πόρων είναι να παρθούν οι αποφάσεις όχι μόνο σχετικά με την ποσότητα των πόρων που θα διατεθούν στη μεταφορά, αλλά και με

ποιους τρόπους και σε ποιες γεωγραφικές περιοχές θα γίνει αυτό. Η πρόκληση είναι σύνθετη επειδή η καθαρή θετική οικονομική αποδοτικότητα πρέπει σχεδόν αναπόφευκτα να μετριάζεται από χωροταξικές και τομεακές εκτιμήσεις. Το πρόβλημα γίνεται πιο περίπλοκο στον πραγματικό κόσμο όταν δεν υπάρχουν πλήρεις πληροφορίες σχετικά με τις αναπτυξιακές επιπτώσεις των εναλλακτικών λύσεων μεταφοράς. Οι αποφάσεις βασίζονται σε μεγάλο βαθμό σε εικασίες και συχνά επηρεάζονται από κατεστημένα συμφέροντα παρά από τα αιτιολογημένα επιχειρήματα.

Τα αεροδρόμια θεωρούνται συχνά ως δυνητικά σημεία εστίασης για την οικονομική ανάπτυξη και υπάρχουν άφθονα στοιχεία για τη επιρροή τους στην ανάπτυξη ορισμένων κέντρων υψηλής τεχνολογίας, όπως το Silicon Valley στην Καλιφόρνια, το Route 128 στη Βοστώνη και ο M4 Corridor έξω από Λονδίνο. Υπάρχουν στοιχεία που δείχνουν ότι οι εργαζόμενοι σε εταιρείες υψηλής τεχνολογίας πετούν περίπου 60% περισσότερο από τους εργαζόμενους σε πιο παραδοσιακούς τομείς. Το μεγαλύτερο μέρος αυτής της ανάλυσης, ωστόσο, σχετίζεται με μεγάλα αεροδρόμια, συχνά κόμβους (hubs), που αποτελούν μέρος μεγαλύτερων ολοκληρωμένων δικτύων πολυμορφικών μεταφορικών συστημάτων.

2.3 Επιπτώσεις της λειτουργίας ενός αεροδρομίου

Η λειτουργία των αεροδρομίων έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργείται πλήθος επιπτώσεων που αφορούν τόσο τις τοπικές κοινωνίες, όσο και τη χώρα εντός της οποίας βρίσκονται. Σύμφωνα με τους Cristureanu & Borica (2007), τα αεροδρόμια συμβάλλουν στην προσέλκυση επενδύσεων, ενώ συνάμα συμβάλλουν στη συγκράτηση επιχειρήσεων στην ευρύτερη περιοχή. Ταυτόχρονα, το αεροδρόμιο μπορεί να συμβάλλει στην επέκταση των επιχειρήσεων, καθώς αυξάνουν τις δυνατότητές τους στο διεθνές γίγνεσθαι, ενώ δεν θα πρέπει να παραβλέπετε η συμβολή αυτών στην ανταγωνιστικότητα των επιχειρήσεων, αλλά και ευρύτερα της οικονομίας. Παράλληλα, κομβική θεωρείται η συμβολή των αεροδρομίων στη βελτίωση του βιοτικού επιπέδου των κατοίκων της περιοχής που βρίσκονται εγκατεστημένα, όπως επίσης και στην ενίσχυση-αύξηση του τουρισμού.

Οικονομικές επιπτώσεις

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι για τον υπολογισμό του αντικτύπου σε λειτουργίας των αεροδρομίων σε οικονομικό επίπεδο, θα πρέπει να ληφθούν υπόψη οι άμεσες επιπτώσεις, οι έμμεσες, καθώς και οι προκαλούμενες επιπτώσεις. Ειδικότερα, ως άμεσες θεωρούνται οι επιπτώσεις οι οποίες συνδέονται αποκλειστικά με τη λειτουργία, καθώς και τις υπηρεσίες που παρέχονται από το αεροδρόμιο. Ουσιαστικά, πρόκειται για την απασχόληση, καθώς και το αντίστοιχο εισόδημα το οποίο δημιουργείται από τις αεροπορικές εταιρείες, καθώς επίσης και από την επίγεια εξυπηρέτηση, όπως και από τον έλεγχο της εναέριας κυκλοφορίας, από την παροχή υπηρεσιών ασφαλείας, καθώς επίσης και από τις εμπορικές δραστηριότητες που συντελούνται εντός του αεροδρομίου. Όσον αφορά τις έμμεσες επιπτώσεις που δημιουργούνται από τη λειτουργία ενός αεροδρομίου αυτές σχετίζονται με την απασχόληση και με το εισόδημα το οποίο δημιουργείται εκτός του αεροδρομίου, από τις επιχειρήσεις, οι οποίες εξαρτώνται άμεσα και αποκλειστικά από τις δραστηριότητες που επιτελεί το αεροδρόμιο. Για παράδειγμα, στην κατηγορία αυτή των δραστηριοτήτων περιλαμβάνονται προμηθευτές αγαθών και υπηρεσιών, όπως είναι οι εταιρείες παροχής καυσίμων προς τα αεροσκάφη, αλλά και τα οχήματα, καθώς επίσης και οι εταιρείες catering που παρέχουν σχετική τροφοδοσία. Ακόμη, στην ίδια κατηγορία μπορεί να εντάσσονται οι ταξιδιωτικοί πράκτορες, όπως επίσης και οι εταιρείες διαφήμισης.

Εκτός από τις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις που δημιουργεί η λειτουργία ενός αεροδρομίου σε μια περιοχή, υπάρχουν και οι λεγόμενες προκαλούμενες επιπτώσεις, οι οποίες απαντώνται στη βιβλιογραφία και ως «πολλαπλασιαστικές» και εκφράζουν τα οικονομικά οφέλη τα οποία απορρέουν για την περιφερειακή οικονομία, ως αποτέλεσμα της καταναλωτικής δαπάνης που δημιουργείται από τους εργαζόμενους οι οποίοι και απασχολούνται σε θέσεις εργασίας των επιχειρήσεων που συνδέονται άμεσα ή έμμεσα με τη λειτουργία του αεροδρομίου. Μέσω των προκαλούμενων επιπτώσεων η αρχική εισροή κεφαλαίου που προκαλείται από τις άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις πολλαπλασιάζεται μέσω διαδοχικών κύκλων δαπανών στην τοπική οικονομία, γεγονός που έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργούνται νέες θέσεις εργασίας, καθώς επίσης και να υπάρχει διάχυση των ωφελειών σε επίπεδο Περιφέρειας.

Σύμφωνα με το Διεθνές Συμβούλιο Αεροδρομίων (ACI, 2004), υπάρχει και μια τέταρτη κατηγορία οικονομικών επιδράσεων που λέγεται καταλυτικές επιδράσεις και αφορά την ανάπτυξη της οικονομίας εξαιτίας του ευρύτερου ρόλου του αεροδρομίου στην αύξηση της παραγωγικότητας των επιχειρήσεων και στην αύξηση δραστηριοτήτων όπως τουρισμός και επενδυτικό ενδιαφέρον. Οι τρεις πρώτες κατηγορίες έχουν την ιδιότητα να μετρηθούν πιο εύκολα, αυτός είναι και ο λόγος που τις συναντάμε συχνά στην διεθνή βιβλιογραφία. Ωστόσο οι καταλυτικές επιδράσεις διαδραματίζουν σημαντικότερο ρόλο στην συμβολή ενός αεροδρομίου στην περιφερειακή ανάπτυξη (Brathen and Halpern, 2011).

Ιδιαίτερη μνεία θα πρέπει να γίνει στην προσέγγιση που γίνεται από την Graham (2008), σύμφωνα με την οποία η διακίνηση ενός εκατομμυρίου επιβατών σε ένα αεροδρόμιο που θεωρείται μικρού και μεγάλου μεγέθους, έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργήσει 1.000 νέες θέσεις εργασίας. Σύμφωνα με μια άλλη εκτίμηση που έγινε από τους Zak & Getzner (2014) ο αριθμός των άμεσων θέσεων εργασίας που δημιουργείται από τη λειτουργία ενός αεροδρομίου εκτιμάται μεταξύ 361 και 1.000 νέων θέσεων εργασίας ανά ένα εκατομμύριο επιβατών που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο. Επιπρόσθετα, σύμφωνα με τους ίδιους για κάθε 1.000 άμεσες θέσεις εργασίας, προκύπτουν επιπλέον 2.100 έμμεσες και προκαλούμενες θέσεις εργασίας σε εθνικό επίπεδο, όπως επίσης και άλλες 1.100 σε επίπεδο Περιφέρειας και τέλος άλλες 500 σε υποπεριφερειακό επίπεδο. Σύμφωνα με τους Florida et al. (2015), η μεταφορά των ανθρώπων θεωρείται ότι είναι περισσότερο αποδοτική σε σχέση με την αντίστοιχη μεταφορά αγαθών και φορτίων. Αξιοσημείωτο δε, είναι το γεγονός ότι η μεταβολή κατά 1% των επιβατών ανά κάτοικο έχει ως αποτέλεσμα να δημιουργείται διπλάσιο οικονομικό αποτελέσματα σε σχέση με την αντίστοιχη μεταβολή των αγαθών. Ταυτόχρονα, η μεταφορά των ανθρώπων έχει ως αποτέλεσμα να ενισχύεται η οικονομία της γνώσης, λαμβάνοντας υπόψη ότι μέσω των ανθρώπων προάγονται και ενισχύονται και ποικίλες καινοτομίες (Green, 2007).

Στην ανάλυση των Button et al. (2009) σημειώνεται ότι στις Μητροπολιτικές τυποποιημένες περιοχές των ΗΠΑ ένας αερολιμένας κόμβος αυξάνει την απασχόληση υψηλής τεχνολογίας στην περιοχή κατά 12.000 (οικονομικά δεδομένα), στο Αεροδρόμιο O'Hare του Σικάγο μια αύξηση της κίνησης κατά 50% αυξάνει την απασχόληση στην περιοχή κατά 185.000, στην Ατλάντα διαπιστώθηκε

ότι οι άμεσες διεθνείς υπηρεσίες είναι ο τρίτος σημαντικότερος παράγοντας εγκατάστασης, στην Ευρώπη σε συνεντεύξεις με 57 επιχειρήσεις διαπίστωσαν ότι το δίκτυο αερομεταφορών είναι ο τρίτος σημαντικότερος παράγοντας εγκατάστασης, στη Ζυρίχη σε ένα δείγμα επιχειρήσεων που ερωτήθηκαν σχετικά με τους παράγοντες εγκατάστασης, το 34% θεώρησε ότι ένα αεροδρόμιο είναι "πολύ σημαντικό", ενώ το 38% το θεώρησε "σημαντικό", στο Αεροδρόμιο Schiphol του Άμστερνταμ η μελέτη έδειξε ότι το αεροδρόμιο δημιούργησε 85.000 θέσεις εργασίας για τη χώρα και στο Αεροδρόμιο Anchorage η μελέτη έδειξε ότι το αεροδρόμιο δημιούργησε 316 εκατ. δολάρια σε επιτόπιες δραστηριότητες και 130 εκατ. δολάρια σε άλλες τοπικές μισθοδοσίες.

Στην έρευνα του Cooper (2001) σημειώνεται ότι τα αεροδρόμια έχουν σημαντική συνεισφορά στις τοπικές οικονομίες και την εθνική οικονομία με τέσσερις τρόπους:

- Έσοδα από την επιχειρηματική δραστηριότητα
- Θέσεις εργασίας
- Ατομικό εισόδημα
- Έσοδα από φορολογία

Οι Kenneth Button, Soogwan Doh και Junyang Yuan προσπάθησαν να διερευνήσουν την λειτουργική σχέση μεταξύ των τοπικών αερομεταφορών και της περιφερειακής οικονομικής ανάπτυξης μελετώντας τα αεροδρόμια στη Βιρτζίνια.

Πίνακας 1: Επίπτωση ανάπτυξης αεροδρομίων στη Βιρτζίνια (αεροδρόμια αερομεταφορέων)
Πηγή: Τμήμα Αεροπορίας της Βιρτζίνια (2004)

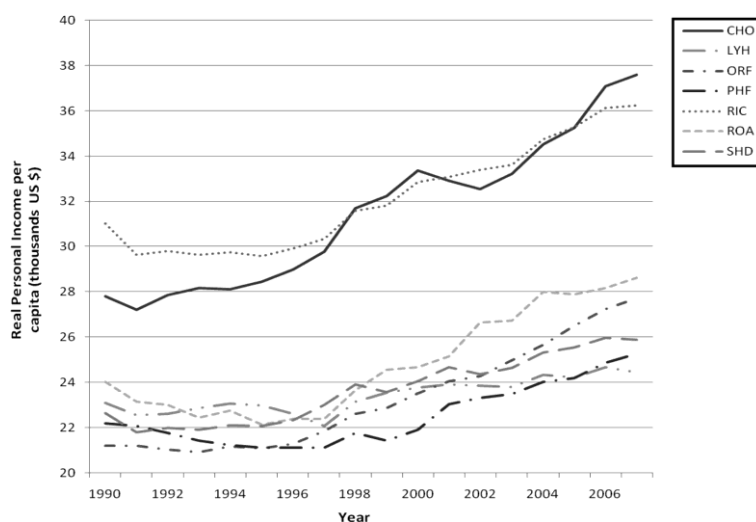
<i>Airport</i>	<i>Jobs</i>	<i>Wages (\$)</i>	<i>Economic activity (\$)</i>
Charlottesville-Albemarle	1,640	52,977,000	158,006,000
Lynchburg Regional	4,015	109,574,000	311,960,000
Newport News-Williamsburg			
International	1,437	49,945,000	133,799,000

Norfolk International	3,523	107,991,000	314,665,000
Richmond International	4,697	171,549,000	498,382,000
Roanoke Regional	1,998	67,984,000	217,299,000
Shenandoah Valley Regional	778	20,733,000	67,041,000

Η οικονομετρική προσέγγιση που αναπτύσσεται εδώ είναι ad hoc, από την άποψη ότι δεν υπάρχει ρητή εξαγωγή των προδιαγραφών της. Θεωρείται ότι η επιτυχία ενός αεροδρομίου συνδέεται με τη φύση της τοπικής οικονομίας και την διαθεσιμότητα εναλλακτικών διευκολύνσεων αεροπορικής μεταφοράς. Η ενδογενής μεταβλητή είναι οριακή με την έννοια του τρόπου με τον οποίο τα διαφορετικά αεροδρόμια επηρεάζουν το εισόδημα της τοπικής τους οικονομίας. Δεν γίνεται καμία προσπάθεια να εξεταστούν οι επιπτώσεις της κατασκευής ενός νέου αεροδρομίου σε μια παρθένα τοποθεσία. Τα δεδομένα σχετίζονται με τα αεροδρόμια των αερομεταφορέων στη Βιρτζίνια και τις γύρω κομητείες τους, που καλύπτουν την περίοδο από το 1990 έως το 2007.

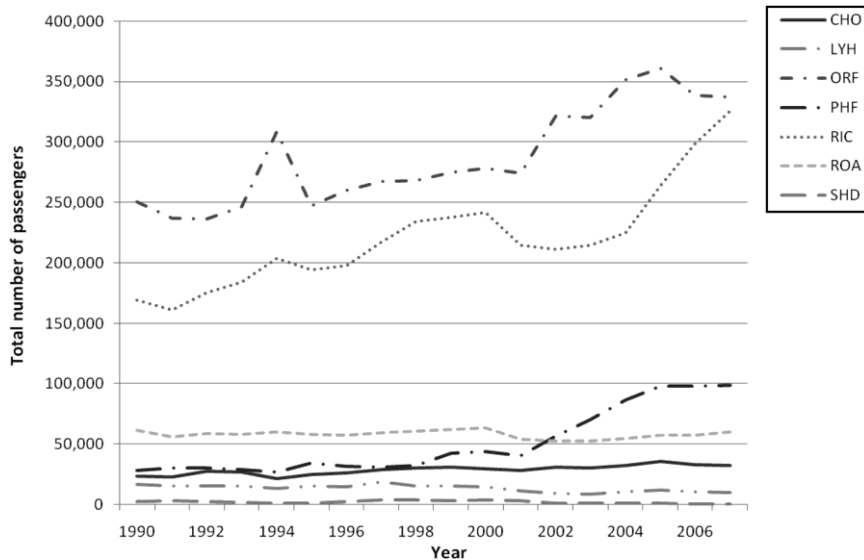
Διάγραμμα 6. Κατά κεφαλήν εισόδημα για κάθε περιοχή (1990–2007)

Πηγή: Button, Kenneth & Doh, Soogwan & Yuan, Junyang. (2009)



Διάγραμμα 7. Αριθμός επιβατών για κάθε περιοχή (1990–2007)

Πηγή: Button, Kenneth & Doh, Soogwan & Yuan, Junyang. (2009)



Ως δείκτης για την οικονομική ανάπτυξη, η μελέτη χρησιμοποιεί κατά κεφαλήν εισόδημα ανά εργαζόμενο για τις κομητείες που βρίσκονται πιο κοντά στο αεροδρόμιο. Αυτοί οι αριθμοί ποικίλλουν σημαντικά μεταξύ των αεροδρομίων, μοιράζονται ευρέως μεταξύ εκείνων των περιοχών της Βιρτζίνια με υψηλά επίπεδα κατά κεφαλήν εισοδήματος και εκείνων που υστερούν (διάγραμμα 6). Επιλέγονται ανεξάρτητες μεταβλητές τόσο για να αντικατοπτρίζουν τη διαθεσιμότητα των τοπικών αερολιμενικών υπηρεσιών (σε αντιστοιχία με τους αριθμούς επιβατών — διάγραμμα 7) όσο και για να καταγράφουν τις πιθανές επιπτώσεις ενός μεγάλου κόμβου.

Η εξέταση των μοντέλων σταθερού και τυχαίου αποτελέσματος παρέχει πιθανά όρια για τις εκτιμώμενες αναπτυξιακές επιπτώσεις των αεροδρομίων στο εισόδημα. Υπάρχουν αναπόφευκτα αιτιώδη ζητήματα κατά την διερεύνηση των επιπτώσεων του αεροδρομίου. Ισχύει ότι τα άτομα με υψηλότερο εισόδημα χρειάζονται περισσότερες αεροπορικές υπηρεσίες στην περιοχή τους. Επίσης φαίνεται ότι οι αερομεταφορές συμβάλλουν στα επίπεδα του εισοδήματός τους. Το μοντέλο τυχαίου αποτελέσματος βασικά ορίζει ότι η αιτιότητα σχετίζεται με την διαθεσιμότητα αεροπορικών υπηρεσιών έως και την δημιουργία εισοδήματος. Μπορεί να θεωρηθεί ως ανώτατο όριο στον οικονομικό αντίκτυπο ενός τοπικού

αεροδρομίου. Αντίθετα, το μοντέλο σταθερού αποτελέσματος, επειδή υποθέτει ότι οι συγκεκριμένες επιδράσεις του αεροδρομίου συσχετίζονται με το χρόνο, μπορεί να θεωρηθεί ότι παρέχει μια ελάχιστη εκτίμηση του οικονομικού αντίκτυπου των αεροδρομίων. Αυτό θα υποδηλώνει ότι μια αύξηση 100% στους επιβάτες σε ένα τοπικό αεροδρόμιο έχει ως αποτέλεσμα μια αύξηση 1,8-4,0% στο κατά κεφαλήν εισόδημα για τη γύρω περιοχή. Ο βαθμός στον οποίο αυτά τα ευρήματα μπορούν να μεταφερθούν σε άλλες περιοχές εξαρτάται από το πόσο παρόμοιες είναι αυτές οι περιοχές με τη Βιρτζίνια.

Τα αποτελέσματα δείχνουν ότι η ανάλυση είναι ευαίσθητη στον τρόπο με τον οποίο προσδιορίζεται το μοντέλο, με τη σημασία των επιβατών αερομεταφορών στο περιφερειακό κατά κεφαλήν εισόδημα να αναδεικνύεται πολύ πιο έντονα στο μοντέλο τυχαίας επίδρασης. Η ανάλυση δείχνει ότι ο διπλασιασμός των επιβατών οδηγεί σε αύξηση έως και 4% στο κατά κεφαλήν εισόδημα στις περιοχές που μελετήθηκαν.

Επιπτώσεις σε περιβαλλοντικό επίπεδο

Είναι γεγονός ότι η λειτουργία των αεροδρομίων επιδρά και σε περιβαλλοντικό επίπεδο, λαμβάνοντας υπόψη ότι πρόκειται για χώρους όπου η αεροπορική δραστηριότητα είναι εμφανής και κατά τη διάρκεια αυτής δημιουργείται αλληλεπίδραση με το περιβάλλον. Οι περιβαλλοντικές επιπτώσεις που προκύπτουν από τη λειτουργία ενός αεροδρομίου συνδέονται τόσο με τα ίδια τα αεροσκάφη και τη λειτουργία τους, όπως επίσης και με τη συσσώρευση οχημάτων επιβατών, αλλά και γενικότερα με τη λειτουργία του επίγειου εξοπλισμού του αεροδρομίου. Ακόμη, περιβαλλοντικές συνέπειες μπορεί να προκαλέσουν ο καθαρισμός και η συντήρηση των αεροσκαφών, αλλά και των οχημάτων, όπως επίσης και η τροφοδοσία των αεροσκαφών και των οχημάτων με καύσιμα, αλλά και η διαδικασία της αποθήκευσης καυσίμων. Περαιτέρω, περιβαλλοντική επιβάρυνση κατά τη λειτουργία ενός αεροδρομίου μπορούν να προκαλέσουν οι διαδικασίες συντήρησης και λειτουργίας των εγκαταστάσεων των αεροδρομίων, όπως επίσης και οι οικοδομικές εργασίες που συνδέονται με την κατασκευή και την πιθανή επέκταση της υποδομής του αεροδρομίου.

Η περίπτωση της «Αερομητρόπολης»

Είναι γεγονός ότι κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, με τη διαρκή ανάπτυξη των αερομεταφορών και της τουριστικής δραστηριότητας (τουλάχιστον πριν την εκδήλωση της πανδημίας), αναπτύχθηκαν σημαντικά οι αεροπορικές υποδομές, με αποτέλεσμα ορισμένα αεροδρόμια να εξελίσσονται σε «πολυμορφικά κέντρα», τα οποία φιλοξενούν δραστηριότητες που ξεφεύγουν από τις παραδοσιακές αεροναυτικές υπηρεσίες (Kasarda & Lindsay, 2011). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα αεροδρόμια ως μεταφορικοί κόμβοι ανθρώπων και προϊόντων, στα πλαίσια μιας παγκοσμιοποιημένης και ελεύθερης οικονομίας συμβάλλουν στην επίτευξη βιωσιμότητας των επιχειρήσεων, αλλά και στην ενδυνάμωση των επιπέδων ανταγωνιστικότητας αυτών. Εξαιτίας της ανάγκης που υπάρχει για υψηλή συνδεσιμότητα, ταχύτητα και ασφάλεια, πολλές επιχειρήσεις επιλέγουν να έχουν άμεση εγγύτητα με τα αεροδρόμια, καθώς μέσω αυτών μπορούν και διασφαλίζουν ταχεία διανομή των προϊόντων, ενώ συνάμα διευκολύνεται η άμεση επαφή των στελεχών. Ταυτόχρονα, παρέχεται με περισσότερη ευκολία η δυνατότητα προσέγγισης νέων αγορών και αντίστοιχα συνεργατών σε διεθνές επίπεδο.

Εξίσου σημαντικό είναι και το γεγονός ότι οι υποδομές των διεθνών αερολιμένων έχουν μετεξελιχθεί από μεταφορικές υποδομές σε υποδομές που περιλαμβάνουν εμπορικά κέντρα, με πολλές από τις δραστηριότητες που αναπτύσσονται εκεί να συνάδουν με τις εμπορικές λειτουργίες ενός μητροπολιτικού κέντρου. Για παράδειγμα, τέτοιες υποδομές που αναπτύχθηκαν εκτός από την πώληση αφορολόγητων ειδών αφορούν τη δημιουργία ξενοδοχείων, συνεδριακών χώρων, καθώς επίσης και πολιτιστικών και ψυχαγωγικών εγκαταστάσεων. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι υποδομές αυτές προσελκύουν πελάτες τόσο από τον ελεγχόμενο χώρο του αεροδρομίου, όσο και από την αστική περιοχή. Ουσιαστικά με τον τρόπο αυτό αναπτύσσεται ένα ιδιόμορφο μοντέλο αστικής ανάπτυξης, όπου το αεροδρόμιο τίθεται στο επίκεντρο αυτού, ενώ οι επιχειρήσεις τοποθετούνται σε συστάδες πλησίον αυτού και συνδέονται άμεσα, είτε έμμεσα μ' αυτό. Μέσω των ενεργειών αυτών αναβαθμίζεται σημαντικά ο ρόλος που διαδραματίζουν τα αεροδρόμια σε τοπικό, αλλά και περιφερειακό επίπεδο και πλέον αποτελούν βασικοί πυλώνες ανάπτυξης στην οικονομία μιας περιοχής.

Όπως αναφέρθηκε ήδη, στο αεροδρόμιο, αλλά και κοντά σ' αυτό, αναπτύσσονται εμπορικά συμπλέγματα τα οποία περιλαμβάνουν επαγγελματικούς χώρους γραφείων, τουριστικές μονάδες και επιχειρήσεις φιλοξενίας, οι οποίες και προσεγγίζονται από οδικές αρτηρίες, καθώς επίσης και από σιδηροδρόμους. Κατά το μήκος των οδικών και σιδηροδρομικών αυτών υποδομών αναπτύσσονται επιχειρήσεις, εφοδιαστικά κέντρα, περιοχές κατοικίας, καθώς επίσης και υποδομές εκπαίδευσης και υγείας. Βασική επιδίωξη του συγκεκριμένου μοντέλου ανάπτυξης αποτελεί η άμεση και σχετικά εύκολη πρόσβαση σε ένα παγκόσμιο δίκτυο προμηθευτών, συνεργατών, αλλά και πελατών, στα πλαίσια ενός αποτελεσματικού και συνάμα βιώσιμου συστήματος διαβίωσης και εργασίας. Είναι σημαντικό να αναφερθεί το συγκεκριμένο μοντέλο ανάπτυξης έχει εφαρμοστεί σε πολλές ευρωπαϊκές πόλεις όπως για παράδειγμα είναι το Άμστερνταμ όπου βρίσκεται το αεροδρόμιο Schiphol καθώς και η Φρανκφούρτη, όπου υπάρχει αντίστοιχα το Frankfurt Airport. Τα εν λόγω αεροδρόμια θεωρούνται από τα πλέον πολυσύχναστα στον κόσμο και περίξ αυτών έχουν αναπτυχθεί πλήθος υποδομών και υπηρεσιών, όπως είναι γραφεία, ξενοδοχεία και επιχειρήσεις (ACI Europe, 2015).

2.4 Παράγοντες λειτουργίας ενός αεροδρομίου

Οι παράγοντες επιτυχούς λειτουργίας ενός αεροδρομίου είναι ποικίλοι και διαφέρουν τόσο μεταξύ των χωρών, όσο και στο πέρασμα του χρόνου, λαμβάνοντας υπόψη ότι ο τομέας των αερομεταφορών είναι ιδιαίτερα δυναμικός και επηρεάζεται από πλήθος άλλων παραγόντων. Ειδικότερα, σημαίνων θεωρείται ο ρόλος που διαδραματίζει η ανάπτυξη των εμπορικών δραστηριοτήτων εντός του αεροδρομίου. Ειδικότερα, ανάλογα με τον αριθμό των επιβατών και των αεροπορικών διαδρομών που εξυπηρετούνται από το αεροδρόμιο, επηρεάζονται οι δραστηριότητες που συνδέονται με τον χρόνο αναμονής έως την επιβίβαση. Ο χρόνος αυτός διατίθεται από τους ταξιδιώτες έτσι ώστε να καλύψουν τις βιολογικές τους ανάγκες, όπως είναι η πείνα ή η δίψα, είτε να καλύψουν τις ψυχολογικές τους ανάγκες. Η αύξηση του χρόνου αυτού έχει ως αποτέλεσμα να αυξάνονται και τα επίπεδα κατανάλωσης και έτσι ώστε αεροδρόμιο είναι αναγκαίο να περιορίζει τους χρόνους στο ελάχιστο ο οποίοι αφορούν το check-in, καθώς και τις υπόλοιπες διαδικασίες που συντελούνται

εντός του αεροδρομίου. Ταυτόχρονα, θα πρέπει να σημειωθεί ότι αρνητική επίδραση στην κατανάλωση έχει και η σύνδεση με κάποια άλλη πτήση.

Περαιτέρω, οι επιβάτες που αισθάνονται εξοικείωση με τον χώρο του αεροδρομίου έχουν περισσότερη άνεση και έτσι μπορούν να καταναλώσουν σε μεγαλύτερο βαθμό, σε σχέση με αυτούς που δεν διαθέτουν τη σχετική εξοικείωση. Στα πλαίσια αυτά έμφαση θα πρέπει να δοθεί και σε συγκεκριμένες κατηγορίες επιβατών όπως είναι οι ηλικιωμένοι, καθώς και τα παιδιά, οι οποίοι δεν απομακρύνονται με ευκολία από τις πύλες επιβίβασης. Σε κάθε περίπτωση είναι αναγκαίο οι χώροι να έχουν ρυθμιστεί με τον κατάλληλο τρόπο, έτσι ώστε να είναι ιδιαίτερος φιλικός προς τους χρήστες.

Σημαντικός θεωρείται ο ρόλος για την ανάπτυξη και τη λειτουργία της υποδομής των αεροδρομίων της καινοτομίας και της τεχνολογίας, καθώς οι παράμετροι αυτοί συμβάλλουν τόσο στην βελτίωση της οργανωτικής, όσο και της λειτουργικής και διοικητικής λειτουργίας. Όπως αναφέρει ο Halpern (2010), στα αεροδρόμια γίνεται συχνά στόχευση σε συγκεκριμένες αερογραμμές, όπως επίσης και γίνεται αρκετά συχνά τροποποίηση των εγκαταστάσεων και των συνεργασιών, καθώς και σχετικές συνεργασίες μάρκετινγκ. Η εφαρμογή των καινοτομιών θεωρείται ότι είναι περισσότερο εφικτή και συνάμα αποτελεσματική, εφόσον αυτά αποτελούν αυτόνομες μονάδες, ενώ αντίστοιχα είναι λιγότερη αποτελεσματική στους αερολιμένες που αποτελούν τμήματα εθνικών ή τοπικών αεροπορικών συστημάτων. Ακόμη, οι καινοτομίες θεωρείται ότι εφαρμόζονται με περισσότερη δυσκολία στα μικρά αεροδρόμια, παρά το γεγονός ότι αυτά χαρακτηρίζονται από υψηλότερα επίπεδα ευελιξίας, σε σχέση με τα αντίστοιχα που είναι μικρότερου μεγέθους.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, αυξημένο είναι το ενδιαφέρον των επισκεπτών των αεροδρομίων για την «εμπειρία» που μπορούν να αποκομίσουν από αυτά. Η εμπειρία που αποκομίζουν οι επισκέπτες από ένα αεροδρόμιο ενισχύει την ικανοποίησή τους, ενώ παράλληλα αυξάνει τις πιθανότητες για την πραγματοποίηση μελλοντικών ταξιδιών από αυτούς, όπως επίσης επιτυγχάνεται ενίσχυση της φήμης του αεροδρομίου. Ταυτόχρονα, η εμπειρία των επιβατών ενισχύει τα μη αεροναυτικά έσοδα που καταφέρνει και αποκομίζει το αεροδρόμιο, ενώ επιδρά και στην επιλογή των αερογραμμών, οι οποίες και συμβάλλουν στη διατήρηση ενός αερολιμένα σε

κόμβο μεταφοράς ή όχι. Ακόμη, η εμπειρία που αποκομίζουν οι επισκέπτες ενός αεροδρομίου συνιστά παράγοντα διαφοροποίησης από άλλα αεροδρόμια, τα οποία βρίσκονται πλησίον. Στο σημείο αυτό θα πρέπει να λαμβάνεται υπόψη από τους υπεύθυνους διαχείρισης και ανάπτυξης των αεροδρομίων ότι ως πελάτες τους είναι οι ίδιοι οι επιβάτες και όχι οι αεροπορικές εταιρείες (Wattancharoensil et al., 2016).

Η εμπειρία που αποκομίζει ο επισκέπτης από το αεροδρόμιο συνδέεται με το αίσθημα του τόπου, καθώς επίσης και με την κοινωνική αλληλεπίδραση, ενώ οι επιβάτες κατά την παραμονή τους επιδιώκουν να δαπανήσουν τον χρόνο τους στο αεροδρόμιο με τον πλέον καλό τρόπο. Στα πλαίσια αυτά ιδιαίτερα σημαντικός είναι και ο ρόλος του φυσικού περιβάλλοντος, το οποίο θα πρέπει να συμβάλλει στη μορφοποίηση του τόπου με τον καλύτερο τρόπο, έτσι ώστε να διαμορφώνεται συγκεκριμένη ταυτότητα. Σε ορισμένα αεροδρόμια, στα πλαίσια της ταυτότητας που έχει διαμορφωθεί συμμετέχουν και οι ίδιοι οι επιβάτες σε πολιτιστικές δραστηριότητες που λαμβάνουν χώρα εντός του χώρου του αεροδρομίου, έτσι ώστε μέσω της αλληλεπίδρασης αυτής των επιβατών να διαμορφωθεί η αντίστοιχη εμπειρία. Για την προώθηση της εμπειρίας αυτής, σημαντικός θεωρείται και ο ρόλος των Μέσων Κοινωνικής Δικτύωσης και για το λόγο αυτό προωθούνται αντίστοιχες ενέργειες, τόσο από τους φορείς διαχείρισης των αεροδρομίων, όσο και από τα καταστήματα τα οποία φιλοξενούνται εντός αυτών (Bieger & Wittmer, 2006).

Σύγχρονες τάσεις στη λειτουργία των αεροδρομίων

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, έμφαση δίνεται στη τεχνολογία, καθώς επίσης και στην ανάπτυξη καινοτόμων υπηρεσιών στον τομέα των μεταφορών, αλλά και του τουρισμού. Ουσιαστικά, οι εταιρείες επιδιώκουν να ενσωματώσουν τις σύγχρονες τεχνολογίες στις επιμέρους λειτουργίες των αεροδρομίων σε ολόκληρο τον κόσμο. Τα υφιστάμενα αεροδρόμια που βρίσκονται σε λειτουργία, θα πρέπει να προσαρμόσουν τη λειτουργία τους στις σύγχρονες τεχνολογικές εξελίξεις, έτσι ώστε να μπορούν να παρέχουν σύγχρονες υπηρεσίες υψηλού επιπέδου. Για παράδειγμα, αναπτύσσοντας πρακτικές τεχνητής νοημοσύνης μπορεί να υπάρξει βελτίωση της ποιότητας των παρεχόμενων υπηρεσιών, όπως επίσης και αποτελεσματική αύξηση των εσόδων, ενώ γενικότερα μπορεί να επιτευχθεί και βελτίωση της συνολικής εμπειρίας που βιώνουν οι επισκέπτες μιας

περιοχής. Επιπροσθέτως, μέσω της τεχνητής νοημοσύνης μπορεί να υπάρξει βελτίωση του επιπέδου εξατομίκευσης, όπως επίσης και εγγύηση της ταχύτητας απόκρισης, χωρίς να υπάρξει παρέμβαση του ανθρώπινου παράγοντα, αλλά και προσαρμογή των προτάσεων των πελατών. Τυπικά παραδείγματα χρήσης της τεχνητής νοημοσύνης στον χώρο των αεροδρομίων αφορούν τις τεχνολογίες αναγνώρισης προσώπου, τις εφαρμογές εικονικής πραγματικότητας, τα ρομπότ, τους μεταφραστές γλωσσών, καθώς επίσης και την ευκολία αγορών. Ξεχωριστό ενδιαφέρον παρουσιάζει η χρήση των chatbots, μέσω των οποίων μπορεί να υπάρξει αποτελεσματικότερη και αποδοτικότερη εξυπηρέτηση. Για παράδειγμα, υπάρχει δυνατότητα ξεχωριστής μεταχείρισης των λεγόμενων «πιστών» πελατών, μέσω της δημιουργίας εξατομικευμένων προσφορών και υπηρεσιών προς αυτούς, λαμβάνοντας υπόψη τα διαθέσιμα στοιχεία που έχουν οι αεροπορικές εταιρείες αλλά και ο αερολιμένα για αυτούς (IATA, 2018).

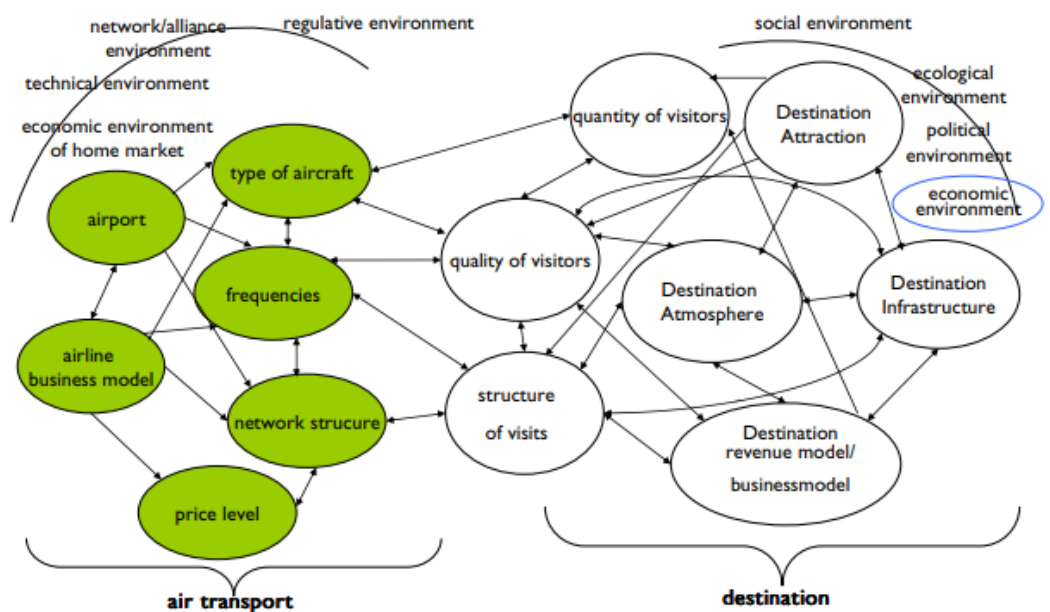
2.5 Αερομεταφορές και τουρισμός

Οι μεταφορές, ανεξάρτητα από την μορφή τους (οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές, αλλά και θαλάσσιες) δεν αποτελούν αυτοσκοπό, αλλά μέσο για την επίτευξη κάποιου συγκεκριμένου έργου. Ουσιαστικά, οι μεταφορές συμβάλλουν στην εξυπηρέτηση των υπολοίπων κλάδων της οικονομίας, όπως είναι για παράδειγμα η γεωργία, η βιομηχανία, το εμπόριο, καθώς επίσης και ο τουρισμός. Ταυτόχρονα, οι μεταφορές διαδραματίζουν σημαντικό ρόλο στην ανάπτυξη του τουρισμού και συνιστούν από τα θεμελιώδη στοιχεία αυτού, μαζί με την παροχή υπηρεσιών καταλύματος. Η ανάπτυξη των μεταφορών επιδρά καθοριστικά στην επέκταση του τουριστικού τομέα, ενώ από την άλλη, η ανάπτυξη του τουρισμού συνέβαλε στη δημιουργία ενός δυναμικού τμήματος της αγοράς της βιομηχανίας αερομεταφορών. Λαμβάνοντας υπόψη ότι το τουριστικό προϊόν χαρακτηρίζεται από ταυτόχρονη παραγωγή και κατανάλωση, αποκλειστικά στον τόπο που διατίθεται από τους παραγωγούς, η μεταφορά συνιστά αναγκαία συνθήκη για την κατανάλωση αυτού. Ο τουρισμός εξαρτάται άμεσα από την μεταφορά, προκειμένου να μεταφερθούν οι επισκέπτες προς τον επιθυμητό προορισμό, ενώ από την άλλη, η

βιομηχανία των αερομεταφορών εξαρτάται άμεσα από τον τουρισμό, έτσι ώστε να δημιουργηθεί η αναγκαία ζήτηση για τις υπηρεσίες της.

Το παρακάτω διάγραμμα δείχνει τη σύνδεση μεταξύ αερομεταφορών και τουρισμού. Οι πάροχοι αεροπορικών μεταφορών φέρνουν ταξιδιώτες στους προορισμούς τους.

Διάγραμμα 8. Σύνδεση αερομεταφορών και τουρισμού
Πηγή: (Bieger T, Wittmer A.2006)



Η σύγχρονη τουριστική έρευνα αναλύει τη σχέση διαφορετικών τομέων του τουρισμού όπως ζήτηση, προσφορά και μεταφορές με το σχετικό περιβάλλον.

Είναι γεγονός ότι ο τομέας των αερομεταφορών συνιστά κομβικό παράγοντα για την ανάπτυξη, αλλά και για την καθιέρωση μιας τουριστικής περιοχής ως τόπο προορισμού. Οι διάφορες περιοχές ανταγωνίζονται μεταξύ τους ως τόποι προορισμού, ιδίως αν προσφέρουν παρόμοιο τουριστικό προϊόν, είτε γειτνιάζουν. Για να μπορέσει μια περιοχή να αποκτήσει ανταγωνιστικό πλεονέκτημα και να συγκεντρώσει ικανοποιητικό αριθμό τουριστών, αξιοποιώντας τις αερομεταφορές, θα πρέπει να προβεί σε μια σειρά ενεργειών (Ζαχαράτος & Τσάρτας, 2008). Θα πρέπει να επισημανθεί ότι η μεταφορική πολιτική που ακολουθείται, όπως επίσης και οι αποφάσεις που λαμβάνονται σε Κυβερνητικό επίπεδο, δύναται να επιφέρουν

σημαντικές διαφορές στους προορισμούς, οι οποίοι είναι διαθέσιμοι για τους τουρίστες-επισκέπτες. Ουσιαστικά, οι αερομεταφορές δεν συνιστούν απλά ένα μέσο μεταφοράς, αλλά λαμβάνουν υπόψη και τον γεωγραφικό παράγοντα των αποστάσεων.

2.6 Η επίδραση της πανδημίας στον τουρισμό και στη λειτουργία των αεροδρομίων

Είναι γεγονός ότι η πανδημία που ξεκίνησε στις αρχές του 2020 από την Κίνα, είχε ως αποτέλεσμα να επηρεαστεί το σύνολο των τομέων της οικονομίας, ενώ σημαντικές ήταν και οι επιδράσεις που δημιουργήθηκαν σε κοινωνικό επίπεδο. Σημαντικότερη επίδραση δέχθηκαν οι τομείς η λειτουργία των οποίων στηρίζεται στην κοινωνική αλληλεπίδραση, όπως είναι ο τουρισμός, η εστίαση, καθώς επίσης και το λιανικό εμπόριο. Ωστόσο, θα πρέπει να επισημανθεί ότι στην περίπτωση της Ελλάδας, το αναπτυξιακό μοντέλο που εφαρμόζονταν, το οποίο παρουσίαζε σημαντικές παθογένειες διαχρονικά, αποτέλεσε πηγή αβεβαιότητας για την διαχείριση της κρίσης. Πέρα από τα υψηλά επίπεδα ευαλωτότητας, τα οποία συνδέονται με τον τομέα του τουρισμού και της εστίασης, σημαντική αδυναμία της ελληνικής οικονομίας αποτέλεσε η υψηλή κατανάλωση ως ποσοστό του ΑΕΠ, η οποία ξεπερνούσε διαχρονικά τον μέσο όρο της Ευρωπαϊκής Ένωσης κατά τουλάχιστον 20 ποσοστιαίες μονάδες. Ένα ακόμη χαρακτηριστικό της ελληνικής οικονομίας συνδέεται με τον χαμηλό βαθμό ψηφιοποίησης, αναφορικά με το κράτος και με τις εταιρείες, λαμβάνοντας υπόψη και τη χαμηλή κατάταξη της χώρας, σε σχέση με τις υπόλοιπες της Ευρωπαϊκής Ένωσης ως προς τον δείκτη ψηφιακής οικονομίας (PWC, 2020).

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι βραχυπρόθεσμες επιπτώσεις της οικονομίας εξαιτίας της πανδημίας θεωρούνται σημαντικές, ωστόσο οι μακροπρόθεσμες συνέπειες θεωρείται ότι είναι περισσότερο έντονες. Λαμβάνοντας υπόψη την μακροοικονομική προσέγγιση και τον κύκλο ροής της οικονομίας, οι επιχειρήσεις, που λειτουργούν ως προμηθευτές, καθώς επίσης και τα νοικοκυριά αλληλοεπιδρούν ελεύθερα στην αγορά προϊόντων, με το γεγονός αυτό να συνεπάγεται κάποιο σχετικό κόστος, όπως επίσης και τη δημιουργία εσόδων. Σε περίπτωση οποιαδήποτε παρέμβασης κάποιου εξωτερικού παράγοντα, όπως για παράδειγμα μπορεί να είναι

η Κυβέρνηση, οι ενώσεις εργαζομένων κτλ., είτε σε περίπτωση κάποιας ενδεχόμενης παρέμβασης όπως για παράδειγμα συμβαίνει σε έναν πόλεμο, είτε σε μια τρομοκρατική επίθεση, υπάρχει επίδραση στη ζήτηση, καθώς και στην προσφορά του τελικού προϊόντος. Ταυτόχρονα, είναι σημαντικό να αναφερθεί ότι επηρεάζονται και όλα τα ενδιάμεσα προϊόντα, τα οποία απαιτούνται για την παραγωγή οποιουδήποτε τελικού προϊόντος. Ωστόσο, στην περίπτωση της πανδημίας που βρίσκεται σε εξέλιξη, η μελέτη της προσφοράς και της ζήτησης στον τομέα του τουρισμού δεν μπορεί να προσεγγιστεί με ευκολία, κάνοντας χρήση των παραδοσιακών εργαλείων οικονομικής ανάλυσης. Ουσιαστικά, ο αντίκτυπος που δημιουργεί η πανδημία στην τουριστική δραστηριότητα θεωρείται διαφορετικός και η επίδραση του δεν μπορεί να μετρηθεί ως μετατόπιση των καμπυλών προσφοράς και ζήτησης, συνεκτιμώντας το γεγονός ότι οι καμπύλες αυτές δεν υπάρχουν. Για παράδειγμα, κατά τη διάρκεια της περιόδου όπου τα τουριστικά μέτρα βρίσκονταν σε ισχύ, δεν υπήρξε ούτε προσφορά, αλλά ούτε και ζήτηση τουριστικών υπηρεσιών. Ακόμη και κάποιες φορές που παρουσιαζόταν μια πιθανή ζήτηση, αυτή δεν μπορούσε να πραγματοποιηθεί υπό συνθήκες αβεβαιότητας και κινδύνου που επικρατούν κατά τη διάρκεια μιας πανδημίας.

Σύμφωνα με την έρευνα της INΣΕΤΕ που αφορά τις Διεθνείς αεροπορικές αφίξεις στο χρονικό διάστημα 2019-2020, παρουσιάζεται μια σημαντική μείωση στο συνολικό αριθμό των αφίξεων της τάξης -73,3%. σε σύγκριση με το 2019 που είχαν καταγραφεί 24 εκατ. επιβάτες ενώ το 2020 μόνο 6,4 εκατ..

Στον παρακάτω πίνακα αναφέρονται τα δεδομένα με τις αεροπορικές αφίξεις επιβατών από το εξωτερικό για τα έτη 2019 και 2020 και οι μεταβολές τους. Η ανάλυση βασίστηκε στους αριθμούς των επιβατών των 15 πρώτων χωρών προέλευσης, για το σύνολο των αεροδρομίων της Ελλάδας.

Πίνακας 2: Top-15 χωρών προέλευσης 2019-2020

Πηγή: ΥΠΑ, ΔΑΑ και Fraport Greece-Επεξεργασία: INSETE Intelligence, Διεθνείς Αεροπορικές Αφίξεις: 2019-2020 Α' Μέρος – Απολογισμός, Μάρτιος 2021

Θέση Κατάταξης 2020	Μεταβολή Θέσης Κατάταξης 2019-2020	Χώρες	Επιβάτες 2019	Επιβάτες 2020	Διαφορά 2019-2010	% Διαφορά 2018-2019
1	—	Γερμανία	4.059.241	1.657.134	-2.402.107	-59,2%
2	—	Ην. Βασίλειο	4.026.432	1.166.844	-2.859.588	-71,0%
3	▲	Γαλλία	1.385.437	452.613	-932.824	-67,3%
4	▼	Ιταλία	1.890.931	351.251	-1.539.680	-81,4%
5	—	Ολλανδία	1.148.212	328.532	-819.680	-71,4%
6	—	Πολωνία	969.203	312.105	-657.098	-67,8%
7	—	Κύπρος	837.287	284.759	-552.528	-66,0%
8	▲	Ελβετία	703.436	282.878	-420.558	-59,8%
9	▲	Αυστρία	606.945	228.335	-378.610	-62,4%
10	▲	Βέλγιο	575.531	160.289	-415.242	-72,1%
11	▲	Τσεχία	449.792	110.309	-339.483	-75,5%
12	▲	Δανία	507.457	107.863	-399.594	-78,7%
13	▼	Ισραήλ	714.786	93.964	-620.822	-86,9%
14	▲	Ρουμανία	281.875	86.878	-194.997	-69,2%
15	▲	Ισπανία	449.174	80.422	-368.752	-82,1%
Top-15 χωρών			18.605.739	5.704.176	-12.901.563	-69,3%
Σύνολο			23.995.165	6.404.898	-17.590.267	-73,3%

Λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα που αφορούν το 2020, οι απώλειες εσόδων στην Ευρωπαϊκή Ένωση εξαιτίας της πανδημίας και των σχετικών περιορισμών που τέθηκαν σε ισχύ αγγίζουν το 50% για τα ξενοδοχεία και τα εστιατόρια, το 85% για τους ταξιδιωτικούς πράκτορες και τα ταξιδιωτικά γραφεία, καθώς επίσης και το 85% για τις σιδηροδρομικές γραμμές μεγάλων αποστάσεων και 90% αντίστοιχα για τις κρουαζιέρες και τον τομέα των αεροπορικών εταιρειών. Παράλληλα, η κρίση είχε ως αποτέλεσμα να επηρεαστούν και οι μικρομεσαίες επιχειρήσεις, στις οποίες υπήρξε έλλειμμα ρευστότητας, όπως επίσης και σοβαρή αβεβαιότητα, αλλά και προβλήματα που άγγιζαν τη βιωσιμότητά τους. Ιδιαίτερη αναφορά θα πρέπει να γίνει και στο γεγονός ότι η τουριστική βιομηχανία της Ευρωπαϊκής Ένωση βρέθηκε αντιμέτωπη με τη μείωση των τουριστικών κρατήσεων με το ποσοστό αυτών να κυμαίνεται από 60 έως και 90%. Ειδικότερα, οι μειώσεις αυτές περιελάμβαναν την ακύρωση πλήθους εκδηλώσεων όπως για παράδειγμα είναι τα συνέδρια, τα φεστιβάλ κτλ. Ταυτόχρονα, στην Ελλάδα, για το 2020 το σύνολο σχεδόν των αθλητικών γεγονότων, όπως και των πολιτιστικών και εκπαιδευτικών έχουν ακυρωθεί, είτε είχαν αναβληθεί, ενώ για το 2021, ορισμένα από αυτά διοργανώνονται, ωστόσο με χαμηλό αριθμό επισκεπτών και με έντονες συνθήκες αβεβαιότητας.

Καθώς οι τουριστικές υπηρεσίες συνδέονται άμεσα με την εμπειρία που βιώνει ο επισκέπτης ενός προορισμού, ο σχεδιασμός των τουριστικών υπηρεσιών διαδραματίζει σημαίνοντα ρόλο στην τουριστική εμπειρία, επηρεάζοντας το σύνολο των συναισθημάτων, των συμπεριφορών, καθώς επίσης και των αξιολογήσεων των πελατών. Εξαιτίας της κοινωνικής αποστασιοποίησης, καθώς επίσης και της συνύπαρξης πελατών-επισκεπτών σε εστιατόρια, φεστιβάλ, καθώς επίσης και σε άλλα τουριστικά περιβάλλοντα, έχουν δημιουργηθεί ήδη και αναμένεται να δημιουργηθούν ακόμη πιο έντονα νέα πρότυπα ψυχολογικής άνεσης.

Αναφορικά με την τουριστική προσφορά, οι επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνται στον κλάδο αυτό, θα πρέπει να προβούν στον επανασχεδιασμό των τουριστικών εμπειριών που προσφέρουν, όπως για παράδειγμα είναι οι επισκέψεις σε μουσεία, η ψυχαγωγία κτλ., οι οποίες και απευθύνονται σε μικρότερες ομάδες πληθυσμού. Εξαιτίας της αλλαγής αυτής έχει επηρεαστεί τόσο το ποσοστό συγκέντρωσης των τουριστικών, όσο και οι προσδοκίες των ταξιδιωτών (McKibbin & Fernando, 2020). Ταυτόχρονα, το νέο λειτουργικό περιβάλλον που διαμορφώθηκε εξαιτίας της πανδημίας, είχε ως αποτέλεσμα οι επιχειρήσεις να προβούν στην υιοθέτηση νέων τεχνολογιών, όπως επίσης και στην χρήση εφαρμογών, οι οποίες μπορούν να διασφαλίσουν τη διαχείριση του πλήθους, όπως επίσης και του αριθμού των ατόμων οι οποίοι και συγκεντρώνονται σε κάποιο δημόσιο χώρο, όπως είναι για παράδειγμα τα αεροδρόμια, τα εμπορικά κέντρα, τα μουσεία, τα ξενοδοχεία, τα εστιατόρια. Απώτερος στόχος του συνόλου των επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνται στον τομέα της φιλοξενίας είναι να εφαρμόσουν ένα λειτουργικό περιβάλλον, το οποίο θα στηρίζεται στις αρχές της βιωσιμότητας και θα έχει ως επίκεντρο τον άνθρωπο (Vlami, 2020).

2.7 Οι προκλήσεις στην ελληνική επικράτεια

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Ελλάδα βρίσκεται σε κομβικό γεωγραφική θέση, γεγονός που αποτυπώνεται στην ιστορική πορεία της χώρας. Η θέση αυτή συνάδει με το γεγονός ότι βρίσκεται στη περιοχή της Μεσογείου, συνορεύοντας με την Ασία, με την Αφρική μέσω θάλασσας, ενώ παράλληλα βρίσκεται στο νοτιότερο σημείο της Βαλκανικής Χερσονήσου. Ακόμη, δεν θα πρέπει να παραβλεφθεί και το γεγονός ότι η χώρα θεωρείται ένας ασφαλής προορισμός για οποιαδήποτε

δραστηριότητα και είναι μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης εδώ και σαράντα χρόνια. Συνεπώς, η χώρα λόγω θέσης μπορεί να διαδραματίσει σημαίνοντα ρόλο στον τομέα των αερομεταφορών στην ευρύτερη περιοχή της Μεσογείου και της Βαλκανικής, εφόσον βέβαια αναβαθμίσει περαιτέρω την σχετική υποδομή των αεροδρομίων, έτσι ώστε αυτά να καταστούν περισσότερο ελκυστικά έναντι των ανταγωνιστών. Επίσης, τα αεροδρόμια που μπορούν να διαδραματίσουν τον ρόλο αυτό είναι κυρίως το Ελευθέριος Βενιζέλος της Αθήνας και το αεροδρόμιο «Μακεδονία» της Θεσσαλονίκης, ενώ με δυσκολία κάποιο άλλο αεροδρόμιο θα μπορούσε να αναλάβει τον ρόλο αυτό, συνεκτιμώντας την έντονη εποχικότητα της τουριστικής δραστηριότητας. Επιπλέον, για να μπορέσει να διαδραματίσει η χώρα τον ρόλο αυτό θα πρέπει να υπάρξουν συνέργειες μεταξύ των αεροδρομίων, καθώς επίσης και να διαμορφωθούν τα αντίστοιχα κίνητρα προς τις αεροπορικές εταιρίες.

Σε ευρωπαϊκό επίπεδο, κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών έχουν αναπτυχθεί σχετικές πρωτοβουλίες που ενισχύουν τις συνέργειες μεταξύ των μικρότερων αεροδρομίων, έτσι ώστε να καταφέρουν να αυξήσουν την εισερχόμενη κίνηση, καθώς και να δημιουργήσουν προστιθέμενη αξία σε εθνικό, περιφερειακό και τοπικό επίπεδο. Στα πλαίσια αυτά υλοποιήθηκε το πρόγραμμα SEABIRD, το οποίο αναπτύχθηκε σε 23 Περιφέρειες και περιελάμβανε 28 αεροδρόμια, 6 αερογραμμές, τα οποία προέρχονταν από 8 διαφορετικές χώρες που βρίσκονταν στην περιοχή της Βαλτικής, με το πρόγραμμα αυτό να χρηματοδοτείται από το Interegg II C (Baltic Sea Region) και ολοκληρώθηκε το 2001, ενώ ως συνέχεια αυτού υλοποιήθηκε το πρόγραμμα SEAPLANE (Sustainable and Efficient Air Transport-Platform for Linked Analysis of the North Sea Airport Transport Environment), το οποίο και ολοκληρώθηκε το 2005 και έλαβε και αυτό χρηματοδότηση από το Interegg (III B). Στο συγκεκριμένο έργο συμμετείχαν 20 μεγάλα και μικρά αεροδρόμια και είχε ως στόχο την ανάπτυξη των 13 εμπλεκόμενων περιφερειών, μέσω της ενδυνάμωσης του δικτύου αερομεταφορών και αεροδρομίων. Τα προγράμματα αυτά είχαν ως στόχο την ανάπτυξη κοινών προσπαθειών, καθώς επίσης και την ανάπτυξη συνεργασιών μεταξύ των επιμέρους Περιφερειών που διέθεταν αεροδρόμια, έτσι ώστε να υπάρξει ενίσχυση της περιφερειακής ανάπτυξης (Σκαγιάννης, 2008).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3: Τουρισμός MICE

3.1 Εισαγωγή

Ο κλάδος MICE (Meetings, Incentives, Conferences, Exhibitions) σχετίζεται με τη διοργάνωση συνεδρίων, εταιρικών συναντήσεων, καθώς επίσης και ταξιδιών κινήτρων. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι πρόκειται για ένα από τα πλέον αναπτυσσόμενα τμήμα του κλάδου του τουρισμού σε διεθνές επίπεδο, τουλάχιστον έως και την έναρξη της πανδημίας, από την οποία επηρεάστηκε όπως και οι υπόλοιπες επιμέρους τουριστικές δραστηριότητες. Στα πλαίσια του κεφαλαίου αυτού εξετάζεται αναλυτικότερα ο εκθεσιακός τουρισμός, ο τουρισμός κινήτρων, καθώς επίσης και ο συνεδριακός τουρισμός. Ιδιαίτερη μνεία γίνεται στον ρόλο που διαδραματίζουν οι υποδομές για την ανάπτυξη του τουρισμού της συγκεκριμένης κατηγορίας (Ανδριώτης, 2008).

3.2 Επαγγελματικός τουρισμός MICE

Στην αγορά τουρισμού MICE, ο πελάτης θεωρείται ως βασικός υπεύθυνος για τη διαδικασία λήψης αποφάσεων, καθώς αποφασίζει για την τελική επιλογή του προορισμού διοργάνωσης μεταξύ δυνητικών προορισμών, οι οποίοι και προτείνονται από τους επαγγελματίες διοργάνωσης εκδηλώσεων. Οι εν λόγω επαγγελματίες διαδραματίζουν κομβικό ρόλο στην διαδικασία επιλογής του κατάλληλου προορισμού, καθώς εξετάζουν σειρά προορισμών και προτείνουν στους πελάτες τους πλέον κατάλληλους για την κάλυψη των αναγκών τους. Για την αύξηση των επιπέδων ελκυστικότητας των επιμέρους προορισμών δημιουργούνται ανταγωνιστικές στρατηγικές μάρκετινγκ προορισμού (Kim & Kim, 2003).

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι η αγορά των διεθνών συναντήσεων κατηγοριοποιείται με διάφορους τρόπους, με τον πλέον συνηθισμένο να είναι οι επιχειρηματικές συναντήσεις, καθώς και οι συναντήσεις που λαμβάνουν χώρα σε επίπεδο ενώσεων. Πιο αναλυτικά, οι επιχειρηματικές συναντήσεις μπορεί να είναι εσωτερικές συσκέψεις, είτε εξωτερικές συσκέψεις, ενώ από την άλλη, οι συναντήσεις ενώσεων μπορεί να αφορούν διεθνείς κυβερνητικούς οργανισμούς, όπως επίσης και διεθνείς μη κυβερνητικούς οργανισμούς, όπου πρόκειται για ενώσεις. Στη συνέχεια

γίνεται μια βασική κατηγοριοποίηση των επιμέρους συναντήσεων που πραγματοποιούνται στα πλαίσια του τουρισμού MICE (INΣΕΤΕ, 2015).

- Συνέδριο: Πρόκειται για συνάντηση ατόμων, τα οποία διαθέτουν κοινά ενδιαφέροντα και κοινή ιδιότητα, όπου σκοπός της συνάντησης αυτής αποτελεί η ανάπτυξη ενός κοινού θέματος, καθώς και η πιθανή λήψη αποφάσεων. Θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα περισσότερα συνέδρια πραγματοποιούνται σε επαναλαμβανόμενη κυκλική βάση, η οποία μπορεί να είναι για παράδειγμα ετήσια, είτε μπορεί να είναι διετής κτλ.
- Διασκέψεις/Συσκέψεις: Ουσιαστικά οι όροι αυτοί χρησιμοποιούνται για να περιγράψουν ένα συνέδριο, το οποίο περιλαμβάνει συζήτηση μεγάλης διάρκειας, με τη συμμετοχή των μελών να είναι ενεργή. Οι διασκέψεις/συσκέψεις αυτές πραγματοποιούνται σε τοπικό, αλλά και σε περιφερειακό, εθνικό, είτε και διεθνές επίπεδο.
- Συνελεύσεις: Ο συγκεκριμένος όρος χρησιμοποιείται έτσι ώστε να περιγράψει συναντήσεις ενημέρωσης, αλλά και αλληλογνωριμίας που πραγματοποιούνται μεταξύ των μετόχων μιας επιχείρησης και της διοίκησης αυτής, είτε μεταξύ των μελών μιας οργάνωσης.
- Διαλέξεις: Με την έννοια της διάλεξης προσδιορίζεται η παρουσίαση ενός συγκεκριμένου θέματος από κάποιον που θεωρείται ειδικός στον τομέα του. Χαρακτηριστικό της διάλεξης συνιστά η δομημένη της παρουσίαση, ενώ σχετικά με τη θεματολογία αυτής μπορεί να είναι γενικού, είτε μπορεί να είναι ειδικού ενδιαφέροντος και ορισμένες φορές μπορεί στο τέλος αυτής να ακολουθεί συζήτηση. Το μέγεθος του κοινού στο οποίο μπορεί να απευθύνεται μια διάλεξη διαφέρει.
- Ημερίδες: Οι συναντήσεις αυτές έχουν διάρκεια μία ημέρα και μπορεί να περιλαμβάνουν χαιρετιστήριες ομιλίες, είτε διαλέξεις σε συγκεκριμένες θεματικές ενότητες.
- Φόρουμ (Forum): Ο όρος αυτός χρησιμοποιείται έτσι ώστε να περιγράψει τις συναντήσεις που πραγματοποιούνται με πάνελ εισηγητών, ενώ στη συνέχεια πραγματοποιείται κατευθυνόμενη συζήτηση, όπου το ακροατήριο μπορεί να συμμετέχει προβαίνοντας σε ερωτήσεις, καθώς επίσης και σε αντίστοιχες τοποθετήσεις. Η διάταξη της αίθουσας είναι σε τραπέζια, είτε σε έδρανα.

- Σεμινάρια: Ως όρος τα σεμινάρια περιλαμβάνουν κάποιο είδος εκπαιδευτικής διαδικασίας η οποία εφαρμόζεται παρουσιάζοντας κοινά χαρακτηριστικά ως ένα βαθμό με το συμπόσιο και το φόρουμ. Ωστόσο, ο αριθμός αυτών που συμμετέχουν στα σεμινάρια θεωρείται μικρός, εν αντιθέσει με τα συμπόσια και τα φόρουμ.
- Εργαστήριο (Workshops): Πρόκειται για μια μέθοδο εκπαιδευτικής διαδικασίας, είτε διαβούλευσης, μέσω της οποίας γίνεται εμπειριστατωμένη μελέτη κάποιου συγκεκριμένου θέματος. Στα εργαστήρια αυτά συμμετέχουν συνήθως 15 έως και 30 άτομα, τα οποία επιδιώκουν να βελτιώσουν τις επιδόσεις τους πάνω σε κάποιο συγκεκριμένο αντικείμενο, αναφορικά με τα προβλήματα, είτε και συζητώντας προτάσεις, προκειμένου να υπάρξει κάποιο σχέδιο δράσης.
- Meetings: Ουσιαστικά πρόκειται για συναντήσεις που έχουν ενδο-επιχειρησιακό ενδιαφέρον, οι οποίες καλούνται εταιρικές ή επιχειρησιακές συναντήσεις.
- Συσκέψεις: Είναι συναντήσεις που γίνονται μεταξύ λίγων ατόμων και έχουν συνεδριακό χαρακτήρα. Οι συσκέψεις αυτές είναι γνωστές και ως «συσκέψεις» στρογγυλής τραπέζης.

Παρά το γεγονός ότι η τουριστική ζήτηση χαρακτηρίζεται από έντονη εποχικότητα, το ίδιο δεν ισχύει στον συνεδριακό τουρισμό, καθώς τα συνέδρια πραγματοποιούνται κατά κύριο λόγο σε περιόδους όπου δεν υπάρχει έντονη τουριστική κίνηση. Ακόμη, θα πρέπει να επισημανθεί ότι ένα ακόμη χαρακτηριστικό είναι η ελαστικότητα, καθώς η τουριστική ζήτηση θεωρείται ελαστική ως προς το εισόδημα και αντίστοιχα σχετικώς ανελαστική ως προς την τιμή. Ουσιαστικά, η τουριστική ζήτηση θεωρείται ότι είναι πολύ ελαστική ως προς την τιμή, στην περίπτωση ενός νέου προορισμού, ενώ μειώνεται σταδιακά όταν ο προορισμός πλέον έχει καθιερωθεί. Ταυτόχρονα, η ζήτηση στον τουρισμό γενικά, αλλά και στον συνεδριακό τουρισμό σχετίζεται με τις πολιτικές, κοινωνικές και πολιτιστικές συγκυρίες που επικρατούν σε κάποιον τουριστικό προορισμό. Ειδικότερα, για τον συνεδριακό τουρισμό, για την επιλογή ενός συνεδριακού προορισμού, η ζήτηση προσδιορίζεται και από άλλες παραμέτρους, όπως είναι η προσβασιμότητα, καθώς επίσης και η γεωγραφική θέση που βρίσκεται ο προορισμός, αλλά και από τα κίνητρα

των ίδιων των συμμετεχόντων. Ακόμη, κομβικής σημασίας θεωρείται ο ρόλος που διαδραματίζουν οι tour operators, καθώς και η προώθηση ενός προοδευτικού προγράμματος μάρκετινγκ και διαφημίσεων. Περαιτέρω, επιδρούν στην επιλογή αυτή η ασφάλεια του προορισμού, η φήμη, οι τάσεις της ζήτησης σε διεθνές επίπεδο (Παλούκη, 2020).

Από την άλλη, όσον αφορά την τουριστική προσφορά, πρόκειται για την ποσότητα των τουριστικών προϊόντων, τα οποία οι προμηθευτές μπορούν να πωλήσουν σε μια πάγια τιμή κατά τη διάρκεια συγκεκριμένης χρονικής περιόδου, έτσι ώστε να εκπληρωθούν οι τουριστικές ανάγκες. Κατά κύριο λόγο, η τουριστική προσφορά μπορεί να κατηγοριοποιηθεί σε πρωτογενής τουριστική προσφορά και σε δευτερογενή τουριστική προσφορά. Πιο αναλυτικά, η πρωτογενής τουριστική προσφοράς συνδέεται με τους φυσικούς, αλλά και με τους ανθρώπινους πόρους που υπάρχουν σε έναν προορισμό, οι οποίες προσδιορίζουν και την ανάπτυξη αυτού. Οι φυσικοί αυτοί μπορεί να αφορούν το κλίμα, τη φυσική ομορφιά, τα τοπικά παραδοσιακά προϊόντα κτλ. Από την άλλη, οι ανθρώπινοι πόροι σχετίζονται κυρίως με τον πολιτιστικό χαρακτήρα που έχει μια περιοχή, δηλαδή με τη γλώσσα, τα ήθη, τα έθιμα και την κουλτούρα, όπως και με τα μνημεία (Γραβάνη, 2020). Σχετικά με την δευτερεύουσα προσφορά, αυτή συνδέεται με τις υποδομές, τις εγκαταστάσεις, καθώς και με τον εξοπλισμό. Στις γενικές υποδομές περιλαμβάνονται τα μεταφορικά μέσα, οι δημόσιοι και ιδιωτικοί οργανισμοί, καθώς επίσης και τα δίκτυα ηλεκτροδότησης και ύδρευσης, όπως και τα εμπορικά καταστήματα, αλλά και οι διαθέσιμες τουριστικές εγκαταστάσεις που περιέχουν τα τουριστικά καταλύματα, καθώς και τις διαθέσιμες εγκαταστάσεις αναψυχής.

Θα πρέπει να επισημανθεί ότι ο τουρισμός αναψυχής και ο τουρισμός MICE, παρά το γεγονός ότι χρησιμοποιούν κοινή υποδομή, όπως για παράδειγμα είναι τα ξενοδοχεία και οι αεροπορικές εταιρείες, έχουν διαφορετικά χαρακτηριστικά, όπως επίσης και διαφορετικές απαιτήσεις. Στη συνέχεια, στον πίνακα που ακολουθεί παρουσιάζονται οι διαφορές που απαντώνται μεταξύ του τουρισμού αναψυχής και του τουρισμού MICE.

Πίνακας 3.. Διαφορές μεταξύ του τουρισμού αναψυχής και του τουρισμού MICE
 Πηγή: CBI-Ministry of Foreign Affairs (2016). What are the opportunities for MICE tourism for Europe?
 Διαθέσιμο στο: <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/mice-tourism>

	Τουρισμός αναψυχής	MICE τουρισμός
<u>Κοινό</u>	Καταναλωτές	Εταιρείες/οργανισμοί και ενώσεις αυτών
<u>Συμμετέχοντες</u>	Ταξιδιώτες αναψυχής	Ταξιδιώτες αναψυχής
<u>Εφοδιαστική Αλυσίδα</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Εισερχόμενοι ταξιδιωτικοί πράκτορες. • Εξερχόμενοι ταξιδιωτικοί πράκτορες. • Ταξιδιωτικά γραφεία. • Προσωπικοί ταξιδιωτικοί σύμβουλοι. • Διαδικτυακές πύλες και ταξιδιωτικά γραφεία. 	<ul style="list-style-type: none"> • Επαγγελματικά ταξίδια/ταξιδιωτικοί πράκτορες MICE. • Επαγγελματίες διοργανωτές συνεδρίων. • Εταιρείες διαχείρισης εκθέσεων/εκδηλώσεων. • Εταιρικοί ταξιδιωτικοί πράκτορες. • Οργανισμοί μάρκετινγκ προορισμού (DMOs). • Γραφεία συνεδρίων.
<u>Προϊόντα</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Καταλύματα. • Θέλγητρα. • Περιηγήσεις. • Εκδρομές. • Μεταφορά. • Εστιατόρια. • Ψώνια. 	<ul style="list-style-type: none"> • Καταλύματα. • Εγκαταστάσεις συνεδριάσεων. • Ειδικοί χώροι, όπως π.χ. αθλητικοί χώροι ή μουσεία. • Τεχνολογία. • Μεταφορά. • Τροφοδοσία. • Ψυχαγωγία.
<u>Κίνητρα</u>	<ul style="list-style-type: none"> • Προορισμός. • Διασκέδαση/αυτοπραγμάτωση. 	<ul style="list-style-type: none"> • Υποδομή και ικανότητα. • Επαγγελματική ανάπτυξη.

3.3 Εκθεσιακός τουρισμός

Ο εκθεσιακός τουρισμός αποτελεί μια μορφή τουρισμού, η οποία έχει εμπορικό σκοπό, όπου γίνεται παρουσίαση προϊόντων και υπηρεσιών, επιδιώκοντας να υπάρξει ενημέρωση και υποκίνηση του ενδιαφέροντος του κοινού, όπως επίσης και για να προαχθεί η έρευνα. Ακόμη, βασικός στόχος συνιστά η προώθηση των πωλήσεων, καθώς επίσης και η γνωστοποίηση της προόδου μίας ή και περισσότερων παραγωγικών δραστηριοτήτων. Παρά το γεγονός ότι οι εκθέσεις θεωρούνται εκδηλώσεις συμπληρωματικής σημασίας για τους συνέδρους, θεωρείται ότι είναι σημαντικές για την ενημέρωση των συνέδρων πάνω σε νέα προϊόντα και σύγχρονες εξελίξεις, όπως επίσης είναι και σημαντικές για τις πωλήσεων των εταιρειών που συμμετέχουν. Κατά κύριο λόγο, οι εκθέσεις μπορούν να χωριστούν σε δύο μεγάλες κατηγορίες, όπου η πρώτη είναι οι γενικές εκθέσεις οι οποίες απευθύνονται στον καταναλωτή και η δεύτερη είναι οι κλαδικές εκθέσεις, όπου πρόκειται για εκθέσεις επαγγελματικών ενδιαφερόντων και η είσοδος σ' αυτές επιτρέπεται μόνο στους επαγγελματίες του χώρου (Βελισσαρίου, 2000).

Επιπρόσθετα, μια διάκριση των εκθέσεων μπορεί να γίνει με βάση το περιεχόμενο τους, τον χρόνο λειτουργίας αυτών, καθώς επίσης και με βάση τους συμμετέχοντες, όπως και με βάση τον χώρο. Πιο αναλυτικά, ανάλογα με τον σκοπό, υπάρχουν εμπορικές εκθέσεις μέσω των οποίων επιδιώκεται προβολή των προϊόντων, καθώς και αύξηση των πωλήσεων, ενώ οι εκθέσεις γοήτρου έχουν ως στόχευση να εντυπωσιάσουν, καθώς επίσης και να ενημερώσουν και να ευαισθητοποιήσουν το κοινό. Λαμβάνοντας υπόψη το περιεχόμενο των εκθέσεων υπάρχουν οι γενικές που αφορούν εκθέματα γενικού ενδιαφέροντος, καθώς και οι ειδικές, οι οποίες εστιάζουν σε συγκεκριμένους τομείς. Με βάση τον χρόνο λειτουργίας των εκθέσεων αυτές μπορεί να είναι διαρκείς και να λειτουργούν δηλαδή συνεχώς, είτε μπορεί να είναι περιοδικές, οι οποίες και επαναλαμβάνονται σε ετήσια βάση. Ακόμη, μπορεί να υπάρχουν μόνιμες εκθέσεις που λειτουργούν για χρόνια, είτε μετακινούμενες που έχουν διάρκεια λίγες ημέρες, είτε ακόμη και χρόνια, ενώ το περιεχόμενο των εκθέσεων αυτών δεν θεωρείται ότι είναι σταθερό. Τέλος, υπάρχουν τα Chamber Exhibitions, τα οποία και λαμβάνουν χώρα στα πλαίσια των συνεδρίων, είτε εμπορικών εκθέσεων, είτε στα πλαίσια του φεστιβάλ (Παπαγεωργίου, 2018).

Συνεκτιμώντας την προέλευση των συμμετεχόντων στις εκθέσεις, αυτές μπορούν να είναι τοπικές, όπου συμμετέχουν εκθέτες συγκεκριμένου τόπου, είτε εθνικές, όπου συμμετέχουν οργανισμοί, επιχειρήσεις, καθώς επίσης και ιδιώτες που προέρχονται από ολόκληρη τη χώρα. Ακόμη, υπάρχουν εκθέσεις όπου συμμετέχουν φορείς από το διεθνές στερέωμα, όπως και αντίστοιχα επιχειρήσεις και ιδιώτες, ενώ υπάρχουν και περιφερειακές εκθέσεις, όπου συμμετέχουν εκθέτες που προέρχονται από μια ευρύτερη περιφέρεια, είτε Περιφερειακή Ενότητα. Τέλος, ανάλογα με τις εγκαταστάσεις όπου λειτουργούν οι εκθέσεις, αυτές μπορούν να διακριθούν σε εκθέσεις που λειτουργούν σε ειδικές αίθουσες, εκθέσεις που λειτουργούν σε ειδικούς υπαίθριους χώρους, αλλά και εκθέσεις που λαμβάνουν χώρα σε αυτόνομα εκθεσιακά κέντρα (Κραβαρίτης, 1992).

3.4 Τουρισμός κινήτρων

Όσον αφορά τα ταξίδια κινήτρων, θα πρέπει να αναφερθεί ότι πρόκειται για επαγγελματικά ταξίδια, τα οποία λαμβάνουν χώρα με δαπάνες της επιχείρησης-οργανισμού, αποτελώντας κατά κάποιο τρόπο ένα είδος ανταμοιβής για τον απόδοση που επιτυγχάνουν οι εργαζόμενοι στα πλαίσια ορισμένων κινήτρων που έχουν τεθεί από την επιχείρηση-οργανισμό. Ουσιαστικά, το συγκεκριμένο είδος ταξιδιών θεωρείται ότι αποτελεί μέσο υποκίνησης των εργαζομένων, έτσι ώστε αυτοί να μπορέσουν να αυξήσουν την απόδοση που επιτυγχάνουν. Τυπικό παράδειγμα τουρισμού κινήτρων αποτελούν τα ομαδικά ταξίδια τα οποία προσφέρονται από τους οργανισμούς και τις επιχειρήσεις (Βελισσαρίου, 2000).

Μέσω των ταξιδιών αυτών, επιτυγχάνεται βελτίωση της εικόνας της επιχείρησης στην αγορά, όπως επίσης και αυξάνεται το ηθικό των εργαζομένων, λαμβάνοντας υπόψη ότι ενισχύεται η δέσμευση αυτών απέναντι στην επιχείρηση. Ταυτόχρονα, μέσω των ταξιδιών αυτών, επιτυγχάνεται ενδυνάμωση της σχέσης των συμμετεχόντων και γενικότερα των συναδέλφων. Εξίσου σημαντικό είναι το γεγονός ότι μεταφέρεται το υψηλό επίπεδο σχέσης των εργαζομένων με την εταιρεία και στις οικογένειες αυτών, ενώ γενικότερα η εν λόγω προσφορά θεωρείται ότι είναι υψηλού κόστους και συνήθως εκτιμάται ανάλογα και από τους λήπτες-συμμετέχοντες. Ακόμη, είναι αρκετά σύνθητες τα έξοδα του ταξιδιού να εκπίπτουν από το φορολογητέο εισόδημα και έτσι περιορίζεται ο φόρος που καλείται να καταβάλλει η

επιχείρηση-οργανισμός. Όσον αφορά τα οφέλη που προκύπτουν για τους ίδιους τους συμμετέχοντες στα συγκεκριμένα ταξίδια, είναι αρκετά σύνηθες να αυξάνεται ο ενθουσιασμός, όπως επίσης και να αυξάνεται το κύρος, καθώς και η ενίσχυση της θέσης τους στελέχους εντός της επιχείρησης (Κραβαρίτης & Παπαγεωργίου, 2007).

3.5 Συνεδριακός τουρισμός

Αρχικά θα πρέπει να αναφερθεί ότι ο συνεδριακός τουρισμός ανήκει στην κατηγορία MICE και η ανάπτυξη αυτού στηρίχθηκε στην ανάγκη επικοινωνίας και ενημέρωσης των ανθρώπων. Ουσιαστικά, ο συνεδριακός τουρισμός μπορεί να προσδιοριστεί ως οι οργανωμένες συναντήσεις ατόμων, οι οποίες λαμβάνουν χώρα σε συγκεκριμένο μέρος ή τόπο, με τα άτομα αυτά να έχουν κοινή δραστηριότητα, όπως για παράδειγμα είναι οι επιστήμονες, οι επαγγελματίες, οι εκπρόσωποι φορέων, που έχουν κοινά ενδιαφέροντα, καθώς και κοινό προσανατολισμό. Οι συναντήσεις των ατόμων αυτών έχουν ως σκοπό την ανάπτυξη κάποιου κοινού θέματος, είτε τη λήψη απόφασης έτσι ώστε να αντιμετωπιστούν δυσμενείς καταστάσεις, είτε για να προταθούν λύσεις για ζητήματα που αφορούν ένα σύνολο ανθρώπων, περιοχών κτλ., με τις συναντήσεις αυτές να πραγματοποιούνται σε κάποια τακτική βάση, όπως για παράδειγμα ετήσια. Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι ο συνεδριακός τουρισμός ως δραστηριότητα συμβάλλει στη δημιουργία διπλάσιου κατά κεφαλήν εισοδήματος σε σχέση με άλλες μορφές τουρισμού. Ακόμη, ο τουρισμός της κατηγορίας αυτής δεν επηρεάζεται από πληθωριστικές πιέσεις και είναι περισσότερο ανθεκτικός στην πίεση που δημιουργείται λόγω οικονομικής ύφεσης, σε σχέση με άλλους τομείς της οικονομίας (Chon, 1991).

Πιο αναλυτικά, όσον αφορά τον συνεδριακό τουρισμό, αυτός μπορεί να λάβει τη μορφή συνεδρίων, με τους συμμετέχοντες στα γεγονότα αυτά να έχουν κοινά ενδιαφέροντα και ιδιότητες και σκοπός της συνάντησης αυτών είναι να ληφθούν σχετικές αποφάσεις. Ακόμη, στις δραστηριότητες του συνεδριακού τουρισμού μπορεί να περιλαμβάνονται συσκέψεις, όπου πρόκειται για συναντήσεις που περιλαμβάνουν μικρό αριθμό συμμετεχόντων και συνήθως η καθοδήγηση αυτών γίνεται από κάποιον που προεδρεύει της διαδικασίας αυτής. Εναλλακτικά, οι συναντήσεις αυτές καλούνται συσκέψεις «στρογγυλής τραπέζης». Αντίστοιχα, ως δραστηριότητα του συνεδριακού τουρισμού μπορούν να θεωρηθούν και τα φόρουμ,

όπου πρόκειται για συναντήσεις που έχουν τη μορφή πάνελ εισηγητών, με τη συζήτηση που λαμβάνει χώρα να είναι κατευθυνόμενη, ενώ μπορούν να συμμετέχει στη διαδικασία αυτή και το ακροατήριο (Davidson & Cope, 2003).

Περαιτέρω, άλλες δραστηριότητες που αφορούν τον συνεδριακό τουρισμό περιλαμβάνουν τις συναντήσεις ή τις συνελεύσεις, οι οποίες θεωρούνται ενδοεπιχειρησιακού ενδιαφέροντος, χωρίς να έχουν συνεδριακό χαρακτήρα, όπου οι μέτοχοι μιας επιχείρησης ή ενός οργανισμού, είτε τα μέλη της διοίκησης αυτών, συμμετέχουν σε σχετικές συναντήσεις, έτσι ώστε να ενημερωθούν για κοινά τους ζητήματα, αλλά και για να γνωριστούν μεταξύ τους, όπως επίσης και διαλέξεις και ομιλίες, αλλά και διάφορες ημερίδες.

Κατά τη διεξαγωγή κάποιου συνεδριακού γεγονότος ως εμπλεκόμενα μέρη θεωρούνται οι επιχειρήσεις, όπως για παράδειγμα μπορεί να είναι αυτές που παρέχουν φαρμακευτικές υπηρεσίες, είτε κατασκευαστικές υπηρεσίες, είτε ταξίδια και μεταφορές. Ακόμη, στη συγκεκριμένη κατηγορία συνεδρίων συμμετέχουν επαγγελματικές ενώσεις, όπου πρόκειται για μη κερδοσκοπικούς οργανισμούς, όπως για παράδειγμα οι διάφοροι εμπορικοί και επαγγελματικοί οργανισμοί, οι οργανισμοί εθελοντικού χαρακτήρα, οι φιλανθρωπικές οργανώσεις, τα πολιτικά κόμματα, είτε τα σωματεία και συνδικάτα, ενώ ενεργό εμπλοκή στα συνεδριακά γεγονότα μπορεί να έχουν οι κρατικές υπηρεσίες και τα ΝΠΙΔ μη κερδοσκοπικού χαρακτήρα. Από την άλλη, ως «προμηθευτές» στον συνεδριακό τουρισμό μπορούν να θεωρηθούν τα συνεδριακά κέντρα, τα οποία μπορεί να είναι δημόσιοι χώροι, είτε να ανήκουν σε ιδιωτικές επιχειρήσεις, είτε σε άλλους φορείς, όπως για παράδειγμα είναι τα πανεπιστήμια, όπως επίσης και τα εκθεσιακά κέντρα, οι ξενοδοχειακές μονάδες, οι εταιρείες μεταφορών, τα εστιατόρια, οι μεταφραστές, οι παροχές δραστηριοτήτων, οι ξεναγοί κτλ. (Getz & Page, 2016).

Επιπροσθέτως, στον συνεδριακό τουρισμό υπάρχουν οι ενδιάμεσοι, όπου ουσιαστικά ο ρόλος τους είναι να συνδέουν τις επιχειρήσεις με τον τουρισμό. Στην κατηγορία αυτή εντάσσονται οι επαγγελματίες διοργανωτές συνεδρίων, στόχος των οποίων αποτελεί η παροχή μιας ολοκληρωμένης και σύνθετης υπηρεσίας προς τους πελάτες τους. Ωστόσο, θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι φορείς αυτοί δεν αναλαμβάνουν την χρηματοδότηση των συνεδριακών γεγονότων, αλλά μόνο την

οργάνωση αυτών. Μεταξύ άλλων, οι επιχειρήσεις της κατηγορίας αυτής αναλαμβάνουν την εύρεση συνεδριακού χώρου, λαμβάνοντας υπόψη τον διαθέσιμο προϋπολογισμό, όπως επίσης και την παροχή σχετικής τεχνικής υποστήριξης (για παράδειγμα οπτιακουστικός εξοπλισμός), αλλά και την οργάνωση συνεδριακού προγράμματος και τη συμμετοχή στην κατασκευή λογοτύπου και γενικότερα μέσω διαφήμισης και προβολής. Ακόμη, ως μεσάζοντες μπορούν να λειτουργήσουν τοπικές εταιρείες στην περιοχή όπου λαμβάνει χώρα το συνέδριο, οι οποίες γνωρίζουν καλά τους προμηθευτές και έχουν τη δυνατότητα να έρθουν σε επαφή με τοπικούς παράγοντες. Μια ακόμη κατηγορία μεσαζόντων είναι οι εταιρείες εύρεσης συνεδριακών χώρων, οι οποίες και προτείνουν στους συμμετέχοντες τους κατάλληλα διαμορφωμένους χώρους, στους οποίους και θα λάβει χώρα το συνέδριο (Lee, 2009).

Μάρκετινγκ των συνεδρίων

Κατά τη διοργάνωση του συνεδριακού τουρισμού είναι σημαντικό το μάρκετινγκ των εκδηλώσεων να συνάδει γενικότερα με τη στρατηγική μάρκετινγκ, όπως επίσης και με την εταιρική στρατηγική. Αναφορικά με το μάρκετινγκ εκδηλώσεων, αυτό περιλαμβάνει τις δημόσιες σχέσεις, καθώς επίσης και με την ηλεκτρονική επικοινωνία, αλλά και τις προσωπικές πωλήσεις. Ουσιαστικά, η στρατηγική που εφαρμόζεται δεν σχετίζεται από το μέγεθος ενός γεγονότος, αλλά από τις επιμέρους δραστηριότητες που είναι αναγκαίο να λάβουν χώρα, όπως επίσης και το περιεχόμενο αυτών (Saget, 2006). Ακόμη, η επικοινωνία μάρκετινγκ που αφορά τις ειδικές εκδηλώσεις συνδέεται άμεσα με την προηγούμενη εμπειρία που έχουν για τη λήψη απόφασης σχετικά με τη συμμετοχή ή όχι στην εκδήλωση. Ταυτόχρονα, η επικοινωνιακή στρατηγική που επιλέγεται να χρησιμοποιηθεί συνδέεται άμεσα με το μέγεθος και την κλίμακα ενός γεγονότος, με τα μικρότερα γεγονότα να έχουν τελείως διαφορετική στρατηγική μάρκετινγκ και επικοινωνίας, σε σχέση με τα γεγονότα μεγαλύτερου μεγέθους. Για παράδειγμα, είναι αρκετά σύνηθες σε γεγονότα μικρής κλίμακας να έχουν ενεργότερη συμμετοχή εθελοντές, ενώ αντίστοιχα στα γεγονότα μεγαλύτερης κλίμακας ενεργότερη δράση αναλαμβάνουν επαγγελματίες του κλάδου (Hede-Kellet, 2009).

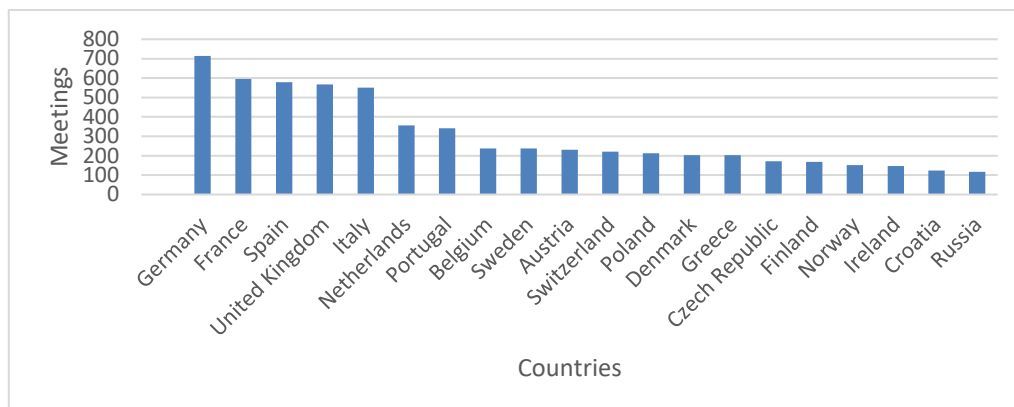
Σημαίνοντα ρόλο κατά τη διοργάνωση συνεδριακών γεγονότων διαδραματίζουν τα γραφεία προσέλκυσης συνεδρίων, σκοπός των οποίων αποτελεί η

αύξηση του αριθμού των εκδηλώσεων, των διασκέψεων, όπως επίσης και των συνεδρίων που λαμβάνουν χώρα σε έναν προορισμό, είτε ο προορισμός αυτός είναι πόλη, είτε περιοχή, είτε ακόμη και ολόκληρη χώρα. Μέσω των δομών αυτών δίνεται η δυνατότητα για τη διαμόρφωση ενός αμερόληπτου σχεδιασμού που αφορούν όλες τις πτυχές της φιλοξενίας και της διοργάνωση συνεδρίων και επιχειρηματικών εκδηλώσεων, εντός των πλαισίων μιας συγκεκριμένης γεωγραφικής περιοχής. Κατά κάποιο τρόπο, το γραφείο προσέλκυσης συνεδρίων λειτουργεί ως επίσημο σημείο επαφής για το σύνολο των διοργανωτών συνεδρίων και των αρμοδίων για την επιλογή του προορισμού, παρέχοντας στοιχεία που προέρχονται από γενικές έρευνες έως και επιβεβαιωμένα γεγονότα. Ακόμη, τα γραφεία προσέλκυσης συνεδρίων αναπτύσσουν στενή συνεργασία με τοπικούς θεσμούς, όπως επίσης και με επιστημονικές οργανώσεις, καθώς σε πλήθος εκδηλώσεων είναι αναγκαίο να υπάρξει τοπική υποστήριξη, καθώς επίσης και σχετικές προτάσεις (ICCA, 2017).

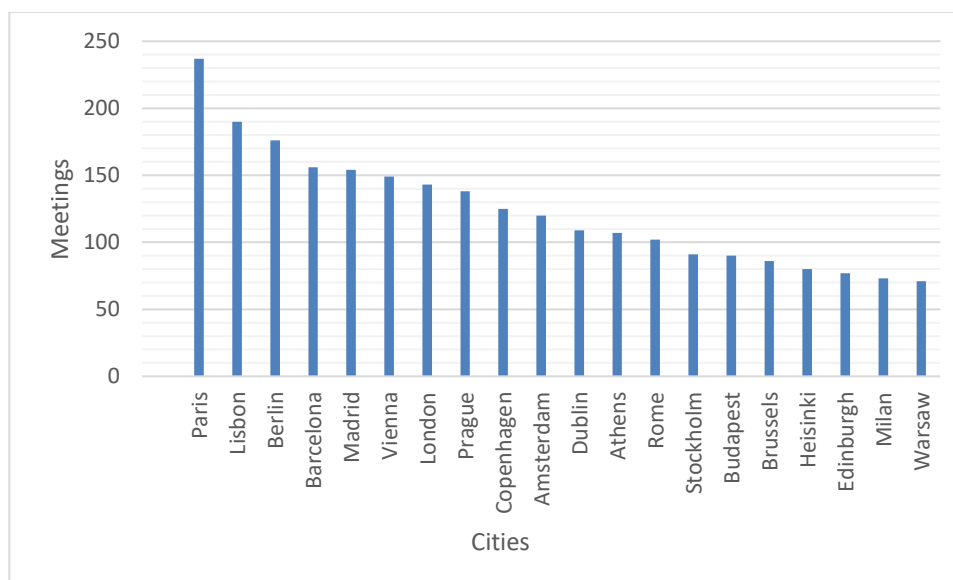
3.6 Συνεδριακός τουρισμός σε διεθνές επίπεδο

Η δημοσίευση των στατιστικών και κατατάξεων χωρών και πόλεων της ICCA για το 2019 σηματοδοτεί μια ακόμη πολύ επιτυχημένη χρονιά για τον κλάδο του συνεδριακού τουρισμού συγκεντρώνοντας συνολικά 13.254 συνέδρια που είναι κατά 317 περισσότερα σε σύγκριση με τον αριθμό που καταγράφηκε την ίδια στιγμή το 2018. Παρακάτω δίνονται στοιχεία που δημοσίευσε η ICCA (International Congress and Convention Association) με τις χώρες και πόλεις που φιλοξένησαν διεθνή συνέδρια το 2019.

Διάγραμμα 9. Αριθμός των Διεθνών Συνεδρίων ανά Χώρα
 Πηγή: ίδια κατασκευή.



Διάγραμμα 10. Αριθμός των Διεθνών Συνεδρίων ανά Πόλη
 Πηγή: ίδια κατασκευή.

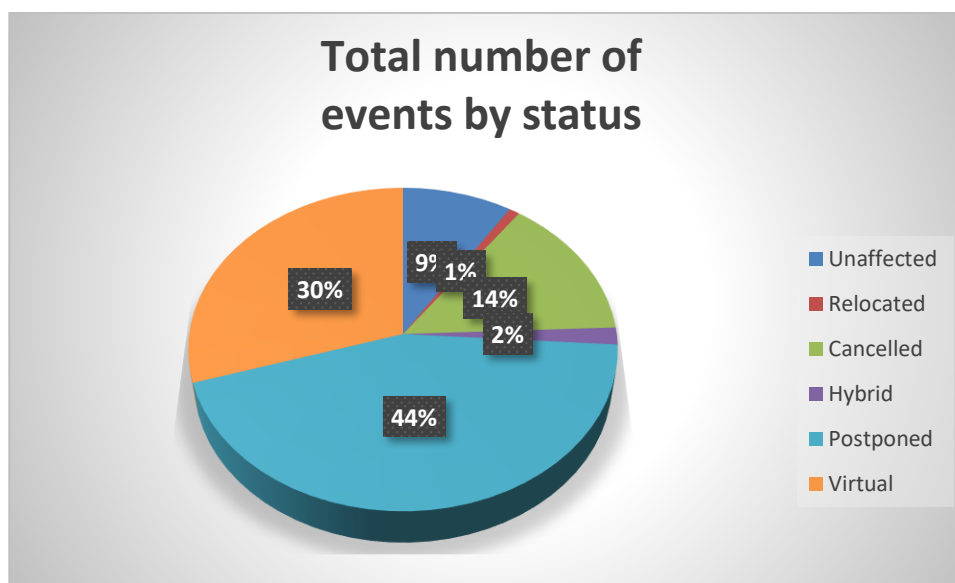


Η χρονιά που πέρασε άλλαξε τον τρόπο με τον οποίο η βιομηχανία συναντήσεων λειτούργησε. Ως αποτέλεσμα, η ICCA έχει προσαρμόσει την Στατιστική Έκθεση για το έτος 2020 με μια πιο ολιστική και ακριβή αναπαράσταση του αντίκτυπου της πανδημίας COVID-19 στις συνεδριάσεις παγκοσμίως.

Όπως φαίνεται στο Διάγραμμα 11, η πλειονότητα των συναντήσεων το 2020 αναβλήθηκαν (44%), μια τάση που αυξήθηκε στα μέσα του έτους και μειώθηκε σταδιακά το δεύτερο εξάμηνο του 2020. Το δεύτερο μεγαλύτερο τμήμα ήταν οι εικονικές συναντήσεις (virtual) (30%), σηματοδοτώντας μια αυξανόμενη προσαρμογή του κλάδου των συνεδριάσεων στην συνεχιζόμενη πανδημία. Το 3ο μεγαλύτερο τμήμα ήταν οι ακυρωμένες συναντήσεις (14%). Οι συσκέψεις Relocated

(μετεγκατάσταση) και Hybrid (υβριδικές) αποτελούν τα μικρότερα τμήματα, με τη μετεγκατάσταση να είναι η λιγότερο ευνοημένη επιλογή (1%), όπως θα περίμενε κανείς λόγω πρόσθετων logistics και κόστους, και οι συναντήσεις Hybrid (2%) να κερδίζουν λίγο μεγαλύτερο έδαφος.

Διάγραμμα 11. Αριθμός των Διεθνών Συνεδρίων ανά Πόλη
Πηγή: ίδια κατασκευή



3.7 Υποδομές για την ανάπτυξη του τουρισμού MICE

Για την ανάπτυξη του τουρισμού της συγκεκριμένης κατηγορίας στις επιμέρους περιοχές είναι αναγκαίο να υπάρχει η κατάλληλη υποδομή. Ειδικότερα, όσον αφορά τα συνεδριακά κέντρα, πρόκειται για στεγασμένους χώρους συγκέντρωσης ατόμων οι οποίοι μπορούν να καλύπτουν τις ανάγκες διαφορετικών μορφών εκδηλώσεων, όπως είναι τα συνέδρια, αλλά και πολιτιστικές, κοινωνικές, εμπορικές και ψυχαγωγικές εκδηλώσεις, οι οποίες και διοργανώνονται σε τοπικό, περιφερειακό, είτε ακόμη και σε διεθνές επίπεδο. Τα συνεδριακά κέντρα διαθέτουν μόνιμο εξοπλισμό, όπως για παράδειγμα είναι η διακόσμηση, ο φωτισμός, ο οπτικοακουστικός εξοπλισμός, τα μεταφραστικά συστήματα, καθώς επίσης και από τον τεχνικό εξοπλισμό, όπου περιλαμβάνει τα συστήματα ήχου και εικόνας, συστήματα φωτισμού και ασφάλειας κτλ. Σε μεγάλο βαθμό κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, οι ξενοδοχειακές μονάδες έχουν αναπτύξει σχετική συνεδριακή υποδομή,

παρέχοντας περισσότερο ολοκληρωμένες υπηρεσίες προς τους πελάτες τους (Καραγιάννης & Έξαρχος, 2006).

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχουν διαφορές μεταξύ των συνεδριακών κέντρων και των ξενοδοχείων που διαθέτουν συνεδριακές υποδομές, καθώς τα συνεδριακά κέντρα εστιάζουν στις επιχειρήσεις συνάντησης και συνεδρίων, ενώ τα ξενοδοχεία, παρά το γεγονός ότι διαθέτουν τη σχετική υποδομή εστιάζουν στην αγορά αναψυχής. Στα συνεδριακά κέντρα με επίκεντρο τη βιομηχανία της συνάντησης διαμορφώνονται και άλλες δραστηριότητες.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, ως απόρροια της τάσης που υπάρχει σε διεθνές επίπεδο για την προστασία του περιβάλλοντος έχει ενισχυθεί η τάση που αφορά τα «πράσινα συνεδριακά κέντρα», όπου πρόκειται για υποδομές που είναι ιδιαίτερα φιλικές προς το περιβάλλον. Ειδικότερα, μέσω των υποδομών αυτών διασφαλίζεται βελτιωμένη ενεργειακή απόδοση, ορθή διαχείριση των αποβλήτων, αποδοτική χρήση του νερού, ενώ προωθείται η χρησιμοποίηση οικολογικών εναλλακτικών λύσεων μεταφοράς. Περαιτέρω, οι συγκεκριμένες υποδομές χρησιμοποιούν προϊόντα τα οποία θεωρούνται φιλικά προς το περιβάλλον, ενώ εξίσου σημαντικό θεωρείται το γεγονός ότι δίνεται έμφαση στην εκπαίδευση των πελατών και του ανθρώπινου δυναμικού που απασχολείται εκεί στην εφαρμογή «πράσινων πρακτικών».

Για την περαιτέρω ανάπτυξη της συνεδριακής υποδομής, θα πρέπει να αξιοποιηθούν από τις υφιστάμενες, αλλά και από τις νέες επιχειρήσεις νέα χρηματοδοτικά εργαλεία. Επίσης, θα πρέπει η συνεδριακή υποδομή αυτή να δημιουργηθεί σε περιοχές οι οποίες αξιοποιούν στο έπακρο υφιστάμενες υποδομές, όπως είναι το οδικό δίκτυο, τα αεροδρόμια, καθώς επίσης και γενικότερα οι μεταφορικές υποδομές, οι οποίες θα καθιστούν εύκολη την πρόσβαση στους χώρους διεξαγωγής των γεγονότων αυτών. Τέτοια εργαλεία μπορεί να είναι ο Αναπτυξιακός Νόμος, καθώς επίσης και τα χρηματοδοτικά εργαλεία τα οποία αναμένεται να είναι διαθέσιμα για τις επιχειρήσεις στα πλαίσια της νέας προγραμματικής περιόδου 2021-2027.

3.8 Μεγέθη και τάσεις της αγοράς MICE

Μεταξύ των ετών 2010 και 2014, το μερίδιο αγοράς των επαγγελματικών ταξιδιών παρουσίασε μικρή αύξηση και έτσι από το 14% κυμάνθηκε στο 15%, Ωστόσο την περίοδο αυτή εξαιτίας των δυσμενών οικονομικών συνθηκών που επικράτησαν αυξήθηκαν τα ταξίδια MICE, σε σχέση με τα υπόλοιπα επαγγελματικά ταξίδια και έτσι μεταξύ 2010 και 2014, το μερίδιο των ταξιδιών MICE επί των επαγγελματικών ταξιδιών από το 43% έφθασε στο 54%. Κατά τη διάρκεια της ίδιας περιόδου οι συναντήσεις/σεμινάρια βρίσκονται στη πρώτη θέση, παρά το γεγονός ότι το ποσοστό αυτών έχει μειωθεί από το 46% σε 41%, ενώ στη δεύτερη θέση βρίσκονται οι εμπορικές εκθέσεις, με το ποσοστό αυτών να βρίσκεται στο 30% και να έχει περιοριστεί το 2014, σε σχέση με το αντίστοιχο το 2010. Περαιτέρω, έχει υπάρξει αύξηση του μεριδίου των ταξιδιών κινήτρων και έτσι από 11% το 2010 εκτιμάται πλέον σε 15%, ενώ τα συνέδρια παρουσιάζουν αντίστοιχο μερίδιο αγοράς με τα ταξίδια κινήτρων, φθάνοντας στο 15% το 2014, σε σχέση με το 13% το 2010 (INSETE, 2015). Θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι αγοραστές MICE εκφράζουν διαφορετικές ιδέες και αντιλήψεις αναφορικά με το τι είναι σημαντικό κατά τη διαμονή τους, ωστόσο, σε κάθε περίπτωση υπάρχουν ορισμένοι γενικοί παράγοντες οι οποίοι και χρησιμοποιούνται από τη συγκεκριμένη κατηγορία τουριστών για να επιλέξουν έναν προορισμό για τουρισμό MICE.

Λαμβάνοντας υπόψη τα δεδομένα που αφορούν το έτος 2015, υπάρχει ένας σημαντικός αριθμός παραγόντων, οι οποίοι και συμβάλλουν στην επιλογή ενός προορισμού για επαγγελματικά ταξίδια από τους ευρωπαϊούς πελάτες. Ειδικότερα, ο πιο σημαντικός παράγοντας σε ποσοστό 24% θεωρείται ότι είναι ο προϋπολογισμός, ενώ στη δεύτερη θέση, με ποσοστό περίπου 22% βρίσκονται. Ακόμη, ένα ποσοστό περίπου 14% των επισκεπτών της κατηγορίας αυτής θεωρούν ότι ο πιο σημαντικός παράγοντας για την επιλογή ενός προορισμού είναι η ευκολία προσέγγισης σε αεροπορικό επίπεδο. Από την άλλη, μικρή επίδραση στην επιλογή του τουριστικού προορισμού διαδραματίζει το νόμισμα, καθώς επίσης και η προηγούμενη εμπειρία των ταξιδιωτών.

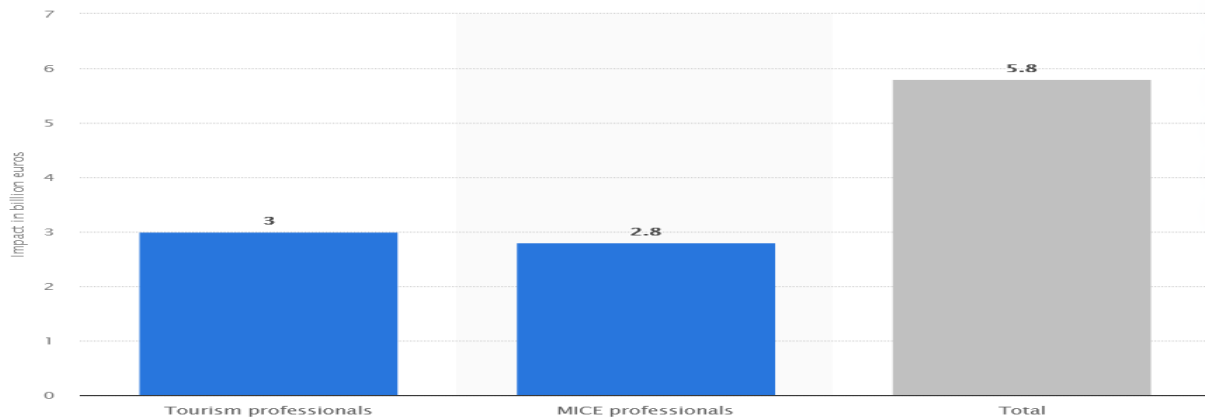
Όπως εκτιμάται, κατά τη διάρκεια των επομένων ετών, αναμένεται να εφαρμοστεί πλήθος τεχνολογικών λύσεων στη βιομηχανία MICE. Ειδικότερα,

τέτοιες εφαρμογές είναι οι κωδικοί QR, οι οποίοι προσφέρουν στους επισκέπτες και στους προγραμματιστές εκδηλώσεων μεγάλη ευκολία για την εύκολη εγγραφή, όπως επίσης και για τον έλεγχο των επισκεπτών. Όσον αφορά τις εφαρμογές εκδηλώσεων, πρόκειται για ειδικές εφαρμογές για τους συμμετέχοντες, μέσω των οποίων μπορούν να «κατεβαίνουν» παρουσιάσεις, να υπάρχει πρόσβαση στο βιογραφικό των ομιλητών, όπως επίσης και να υπάρχει σύνδεση των συμμετεχόντων με άλλους. Θα πρέπει να επισημανθεί ότι οι εκδηλώσεις MICE συνδέονται όλο και περισσότερο με τις πλατφόρμες κοινωνικών μέσων, με τις εν λόγω πλατφόρμες να είναι είτε γενικές πλατφόρμες, είτε έχουν δημιουργηθεί ειδικά για την εκδήλωση. Οι πλατφόρμες των κοινωνικών μέσων μπορούν να βοηθήσουν τους αγοραστές και τους συμμετέχοντες να συνδεθούν, να αλληλοεπιδράσουν, καθώς επίσης και να μοιραστούν γνώσεις (CBI-Ministry of Foreign Affairs, 2016).

Σε διεθνές επίπεδο, παρά τις προκλήσεις που συνδέονται με την πανδημία, σύμφωνα με μελέτη του Northstar Meetings Group η διάθεση των εμβολίων έναντι της Covid-19 έχει συμβάλει στην ανάπτυξη εμπιστοσύνης μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών. Σύμφωνα με την ίδια μελέτη το 80% περίπου των προγραμματιστών σχεδίαζε να φιλοξενήσει την επόμενη εκδήλωσή του κατά το έτος 2021, ενώ το υπόλοιπο 20% εξέφρασε την επιθυμία να περιμένει έως και το 2022. Ακόμη, προβλέπονταν ότι το 22% του συνόλου θα πραγματοποιούσαν πρόσωπο με πρόσωπο εκδηλώσεις έως και το τέλος του δεύτερου τριμήνου. Ιδιαίτερα ενδιαφέρον είναι το γεγονός ότι ποσοστό άνω του 50% των συμμετεχόντων στην έρευνα σχεδίαζε υβριδικές συναντήσεις, είτε σχεδίαζε να ενσωματώσει το υβριδικό στοιχείο σε μελλοντικό χρόνο.

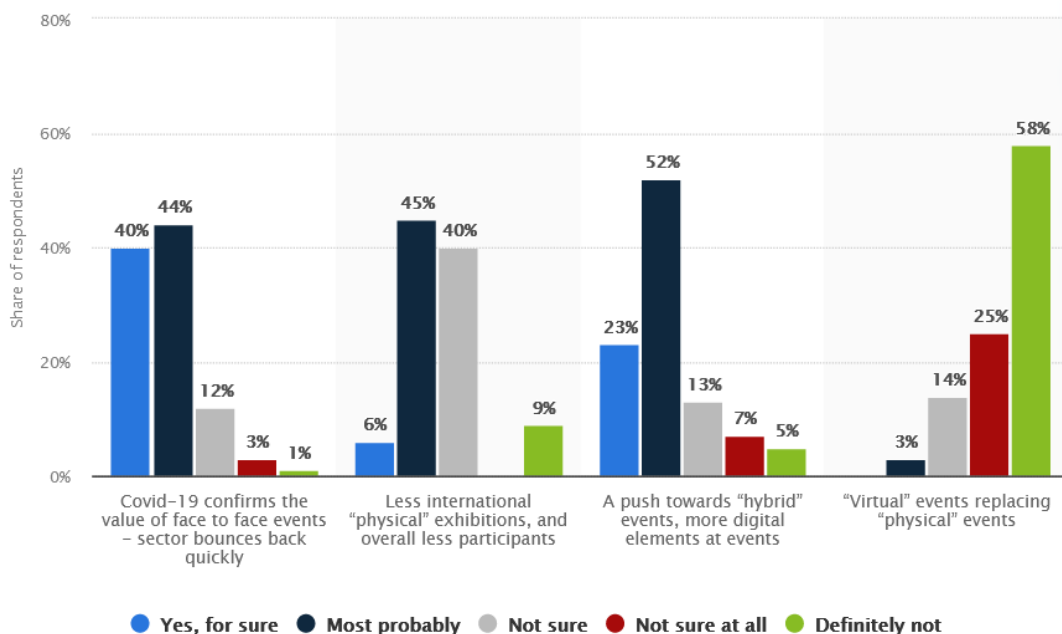
Είναι εξαιρετικά σημαντικό να εξεταστεί ποια είναι η οικονομική επίδραση, τόσο στον κλάδο των επαγγελματιών του MICE, όσο και στους επαγγελματίες του τουρισμού ευρύτερα. Όπως αποτυπώνεται στο ακόλουθο γράφημα, από τα συνολικά 5,8 δις. ευρώ που παράγονται στον κλάδο MICE, τα 3 δις. ευρώ κατευθύνονται στους επαγγελματίες του τουρισμού και τα 2,8 στους εξειδικευμένους επαγγελματίες του MICE.

Διάγραμμα 12. Οικονομική επίδραση MICE σε επαγγελματίες του τουρισμού και επαγγελματίες του κλάδου MICE
 Πηγή: Statista, 2015



Μια σημαντική τάση που καταγράφεται και αφορά την μετά – Covid εποχή, δείχνει ότι στο προσεχές διάστημα αναμένεται να ενδυναμωθεί η φυσική παρουσία των συμμετεχόντων στις εκδηλώσεις MICE, ενώ η πλειοψηφία επαγγελματιών του χώρου συμφωνεί ότι θα υπερισχύσουν οι διά ζώσης εκδηλώσεις.

Διάγραμμα 13. Εξέλιξη μορφής εκθέσεων στην Ευρώπη τα επόμενα έτη μετά-Covid.
 Πηγή: Statista, 2021



Αυτό σημαίνει ότι η Ελλάδα έχει συγκριτικό πλεονέκτημα καθώς μπορεί να φιλοξενήσει εκδηλώσεις διαφορετικού μεγέθους, από mega-event, φόρουμ έως ειδικά επαγγελματικά ταξίδια (corporate) ή ταξίδια επιβράβευσης (incentive tours).

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4: Αεροδρόμια και τουρισμός MICE

4.1 Εισαγωγή

Το κεφάλαιο αυτό επιχειρεί να εξετάσει τη σχέση που αναπτύσσεται μεταξύ των αεροδρομίων στην ελληνική επικράτεια και του τουρισμού MICE. Ειδικότερα, επιδιώκεται να παρουσιαστούν καλές πρακτικές αεροδρομίων τα οποία κατάφεραν να συμβάλλουν στην ανάπτυξη του τουρισμού MICE, σε διεθνές επίπεδο. Τέλος, παρουσιάζονται οι προοπτικές ανάπτυξης τουρισμού MICE στην Ελλάδα, δίνοντας έμφαση στον ρόλο που μπορούν να διαδραματίσουν τα αεροδρόμια, τόσο τα κεντρικά, όσο και τα περιφερειακά, στα πλαίσια ενός διαρκώς μεταβαλλόμενου περιβάλλοντος.

4.2 Επίδραση και σημασία των αεροδρομίων στην ανάπτυξη του τουρισμού MICE

Αναφορικά με την επίδραση των αεροδρομίων στην ανάπτυξη του τουρισμού MICE, αρχικά θα πρέπει να επισημανθεί ότι η εξέταση της επίδρασης μπορεί να έχει ως κύριο άξονα την άμεση επίδραση, δηλαδή το κατά πόσο η κατασκευή, επέκταση ή ο ανασχεδιασμός ενός αεροδρομίου επιφέρει αύξηση τόσο του αριθμού των εκδηλώσεων, συνεδρίων, εκθέσεων, κ.ο.κ. όσο και του αριθμού των επισκεπτών, όμως επίσης μπορεί να εξεταστεί και η έμμεση επίδραση, δηλαδή το ότι η κατασκευή ενός αεροδρομίου επιφέρει οικονομική ανάπτυξη και αύξηση του brand image της περιοχής (Hankinson, 2004; Stokes, 2008) , με αποτέλεσμα να υπάρχει αυξημένο ενδιαφέρον αφενός από τους διοργανωτές, λόγω των μεγαλύτερων προοπτικών απήχησης και αφετέρου από το κοινό, που επιθυμεί να επισκεφθεί την περιοχή.

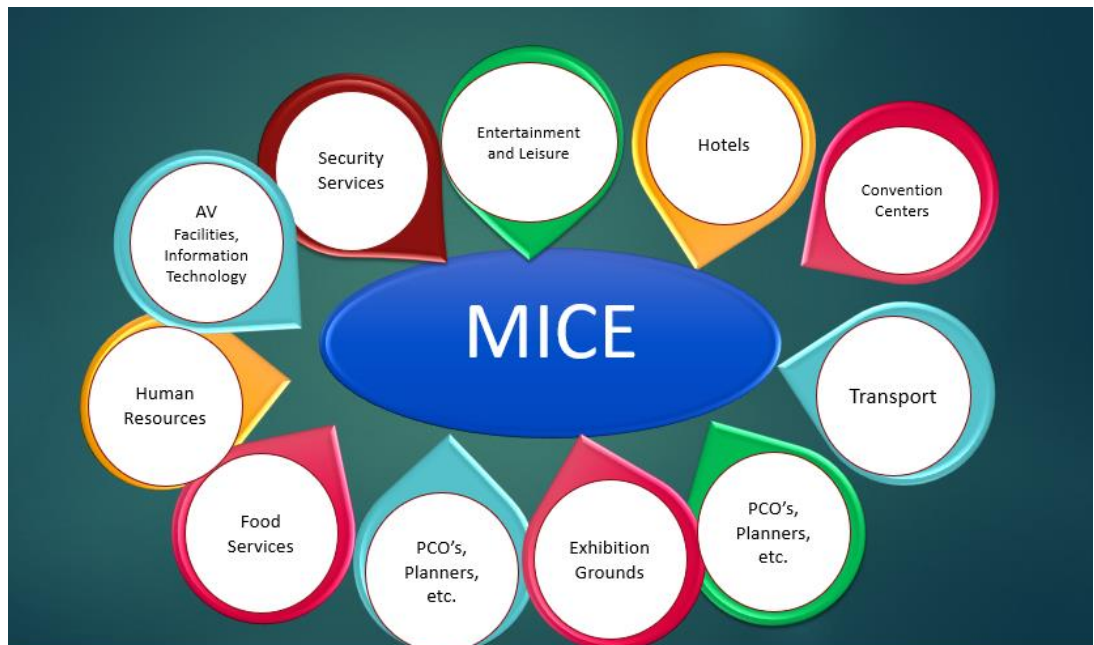
Αυτή η δεύτερη διάσταση, αν και δεν έχει τεκμηριωθεί από πρωτογενείς έρευνες, ωστόσο μπορεί να θεμελιωθεί βάσει των εμπειρικών μελετών που δείχνουν ότι η κατασκευή ή η επέκταση αερολιμένων και των υπηρεσιών αερολιμένων ενίσχυσε τις διεθνείς τουριστικές ροές (Eugenio-Martin, 2016 Khan et al., 2017), υποστήριξε την περιφερειακή οικονομική ανάπτυξη (Kazda et al., 2017), αύξησε την απασχόληση ιδίως σε κλάδους που σχετίζονται με τις υπηρεσίες (Green, 2007-Sheard, 2014- Zak and Getzner, 2014) και δημιούργησε θετικές δευτερογενείς

επιδράσεις σε γειτονικές περιοχές (Percoco, 2010). Άρα, ακριβώς λόγω αυτών των θετικών επιδράσεων, αυξάνεται η ελκυστικότητα και η οικονομική δυναμικότητα της περιοχής, κατά συνέπεια αυξάνεται και το ενδιαφέρον για την διεξαγωγή των MICE εκδηλώσεων.

Αυτό που είναι όμως σημαντικό να καταδειχθεί είναι το κατά πόσο και με ποιο τρόπο τα αεροδρόμια μπορούν να έχουν όχι μόνο δευτερογενή, αλλά άμεση επίδραση στον κλάδο των MICE. Σε αυτή ακριβώς τη διάσταση, μπορεί να γίνει αναφορά και εξέταση των παραμέτρων που επιδρούν στην απόφαση των διοργανωτών και στην επιθυμία των επισκεπτών του MICE τουρισμού, δηλαδή στις παραμέτρους προσφοράς και ζήτησης.

Οι παράμετροι προσφοράς διοργάνωσης εκδηλώσεων MICE αποτυπώνονται στο Διάγραμμα 14.

*Διάγραμμα 14. Παράμετροι προσφοράς MICE
Πηγή: ίδια κατασκευή*



Ασφάλεια

Οι χώρες πρέπει να αποδείξουν ότι αποτελούν μια ασφαλή επιλογή προτού οι διοργανωτές μεγάλων διεθνών συνεδρίων και εκθέσεων πραγματοποιήσουν εκδηλώσεις σε αυτές. Αυτό περιλαμβάνει τους κινδύνους που σχετίζονται με τη βία

και την τρομοκρατία, την ασφάλεια στον κυβερνοχώρο και τους κινδύνους που σχετίζονται με ακραία καιρικά φαινόμενα.

Παρόλο που είναι δύσκολο να δημιουργηθεί ένα περιβάλλον μηδενικού κινδύνου, η αντίληψη μιας ασφαλούς τοποθεσίας έχει γίνει αναγκαιότητα για τους προορισμούς MICE. Ενδεικτικά, σύμφωνα με ανάλυση της Σχολής Τουρισμού και Φιλοξενίας Ostelea στη Βαρκελώνη του 2018, ότι η Τουρκία έχασε πάνω από το 45% των εκδηλώσεων που φιλοξενούσε στο παρελθόν μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις και τις πολιτικές αναταραχές των τελευταίων ετών, ενώ αντιθέτως στο Παρίσι, λαμβάνοντας περισσότερα μέτρα προστασίας μετά την τρομοκρατική επίθεση στο Bataclan ο τουρισμός MICE κατέγραψε ετήσια ανάκαμψη κατά 7,4% (Garland, 2018).

Η ασφάλεια στον κυβερνοχώρο είναι ένας άλλος βασικός τομέας εστίασης, με τους χώρους διεξαγωγής και τους διοργανωτές να εργάζονται για τη βελτίωση των μεθόδων προστασίας των δεδομένων των πελατών τους. Ενώ η ΕΕ έχει προωθήσει τον Γενικό Κανονισμό για την Προστασία Δεδομένων, ο οποίος ισχύει από τον Μάιο του 2018 και παρέχει ένα πλαίσιο για την επεξεργασία των προσωπικών δεδομένων, όλες οι περιοχές του κόσμου δίνουν μεγαλύτερη έμφαση στην ασφάλεια στο διαδίκτυο.

Η κυβερνοασφάλεια, η ανωνυμία των δεδομένων και η προστασία τους αποτελούν, πλέον, βασικές παραμέτρους των διοργανώσεων MICE (Fenzi & Kobaras, 2019).

Υποδομές πληροφορικής και επικοινωνίας

Το να υπάρχει πλήρης υποδομή γρήγορου δικτύου internet καθώς και λοιπών υποδομών πληροφορικής και επικοινωνίας θεωρείται ως απολύτως απαραίτητο ήδη από τις αρχές της δεκαετίας του 2000, όπου άρχισε να καταγράφεται η αυξανόμενη χρήση των ψηφιακών τεχνολογιών (Davidson, Alford & Seaton, 2002).

Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι οι υποδομές πληροφορικής δεν αφορούν μόνο στον χώρο της εκδήλωσης, αλλά σε όλη την ευρύτερη περιοχή που θα διαμείνει ο επισκέπτης. Ως εκ τούτου, θα πρέπει να υπάρχει άριστη κάλυψη από το δίκτυο κινητής τηλεφωνίας.

Ξενοδοχεία

Μια περιοχή που επιθυμεί να προσελκύσει MICE τουρισμό, δεν αρκεί να έχει ξενοδοχεία: θα πρέπει να έχει το είδος των ξενοδοχείων που απαιτούν οι επισκέπτες του τουρισμού MICE

Παράμετροι ζήτησης

Οι παράμετροι της ζήτησης αφορούν στα στοιχεία εκείνα που καθιστούν ελκυστικό τον προορισμό και τον χώρο. Συνολικά οι παράμετροι αποτυπώνονται στο Διάγραμμα 15.

Διάγραμμα 15. Κύρια κριτήρια επιλογής προορισμού και χώρου
Πηγή: ΙΝΣΕΤΕ



Εικόνα του προορισμού

Η εικόνα του προορισμού είναι δυναμική, σχετικιστική και υποκειμενική. Η εικόνα του προορισμού που διαμορφώνεται στο μυαλό των τουριστών επηρεάζεται σε μεγάλο βαθμό από την έκθεση των μεμονωμένων τουριστών σε διάφορες πηγές

πληροφοριών και προηγούμενες εμπειρίες. Ως εκ τούτου, οι τουρίστες μπορεί επίσης να έχουν ποικίλες εικόνες προορισμού πριν και μετά το ταξίδι (Xu et al., 2018). Οι αντιλήψεις για την εικόνα επηρεάζονται μεταξύ άλλων από τις διαφημιστικές καμπάνιες, τα μέσα κοινωνικής δικτύωσης, τα τηλεοπτικά ντοκιμαντέρ ή τα μέγα-γεγονότα με δημοσιότητα στα μέσα ενημέρωσης (Pan, Santos & Kim, 2017).

Ασφάλεια

Η ασφάλεια του προορισμού δεν αποτελεί παράμετρο μόνο της προσφοράς, αλλά και της ζήτησης των επισκεπτών. Σε αυτή τη διάταξη, η ασφάλεια αφορά σε ολόκληρη την περιοχή, και όχι μόνο αποκλειστικά στον χώρο διεξαγωγής της διοργάνωσης. Έτσι, εάν για παράδειγμα, υπάρχει μια αυξημένη παραβατικότητα σε μια περιοχή της πόλης που είναι μεν σε απόσταση από τον χώρο των εκδηλώσεων όμως είναι κοντά

Προκειμένου να επιλεγεί ένας προορισμός για τουρισμό MICE, δίνεται έμφαση στην προσβασιμότητα, καθώς επίσης και στο επίπεδο των εγκαταστάσεων. Σε παλαιότερη έρευνα που έγινε από τους Kang et al. (2005), διαπιστώθηκε ότι οι διοργανωτές συνεδρίων και εκδηλώσεων θεωρούν ότι οι εγκαταστάσεις είναι το πιο σημαντικό χαρακτηριστικό για την επιλογή προορισμών, ενώ στη δεύτερη θέση βρίσκεται η προσβασιμότητα στο χώρο. Από την άλλη, λιγότερη σημασία δίνεται στο κόστος, στην εικόνα, καθώς και στα αξιοθέατα που υπάρχουν σε μια περιοχή.

Για την ανάπτυξη του τουρισμού της συγκεκριμένης κατηγορίας στις επιμέρους περιοχές είναι αναγκαίο να υπάρχει η κατάλληλη υποδομή. Ειδικότερα, όσον αφορά τα συνεδριακά κέντρα, πρόκειται για στεγασμένους χώρους συγκέντρωσης ατόμων οι οποίοι μπορούν να καλύπτουν τις ανάγκες διαφορετικών μορφών εκδηλώσεων, όπως είναι τα συνέδρια, αλλά και πολιτιστικές, κοινωνικές, εμπορικές και ψυχαγωγικές εκδηλώσεις, οι οποίες και διοργανώνονται σε τοπικό, περιφερειακό, είτε ακόμη και σε διεθνές επίπεδο. Τα συνεδριακά κέντρα διαθέτουν μόνιμο εξοπλισμό, όπως για παράδειγμα είναι η διακόσμηση, ο φωτισμός, ο οπτικοακουστικός εξοπλισμός, τα μεταφραστικά συστήματα, καθώς επίσης και από τον τεχνικό εξοπλισμό, όπου περιλαμβάνει τα συστήματα ήχου και εικόνας, συστήματα φωτισμού και ασφάλειας κτλ. Σε μεγάλο βαθμό κατά τη διάρκεια των τελευταίων

ετών, οι ξενοδοχειακές μονάδες έχουν αναπτύξει σχετική συνεδριακή υποδομή, παρέχοντας περισσότερο ολοκληρωμένες υπηρεσίες προς τους πελάτες τους (Καραγιάννης & Έξαρχος, 2006).

Θα πρέπει να σημειωθεί ότι υπάρχουν διαφορές μεταξύ των συνεδριακών κέντρων και των ξενοδοχείων που διαθέτουν συνεδριακές υποδομές, καθώς τα συνεδριακά κέντρα εστιάζουν στις επιχειρήσεις συνάντησης και συνεδρίων, ενώ τα ξενοδοχεία, παρά το γεγονός ότι διαθέτουν τη σχετική υποδομή εστιάζουν στην αγορά αναψυχής. Στα συνεδριακά κέντρα με επίκεντρο τη βιομηχανία της συνάντησης διαμορφώνονται και άλλες δραστηριότητες.

Κατά τη διάρκεια των τελευταίων ετών, ως απόρροια της τάσης που υπάρχει σε διεθνές επίπεδο για την προστασία του περιβάλλοντος έχει ενισχυθεί η τάση που αφορά τα «πράσινα συνεδριακά κέντρα», όπου πρόκειται για υποδομές που είναι ιδιαίτερα φιλικές προς το περιβάλλον. Ειδικότερα, μέσω των υποδομών αυτών διασφαλίζεται βελτιωμένη ενεργειακή απόδοση, ορθή διαχείριση των αποβλήτων, αποδοτική χρήση του νερού, ενώ προωθείται η χρησιμοποίηση οικολογικών εναλλακτικών λύσεων μεταφοράς. Περαιτέρω, οι συγκεκριμένες υποδομές χρησιμοποιούν προϊόντα τα οποία θεωρούνται φιλικά προς το περιβάλλον, ενώ εξίσου σημαντικό θεωρείται το γεγονός ότι δίνεται έμφαση στην εκπαίδευση των πελατών και του ανθρώπινου δυναμικού που απασχολείται εκεί στην εφαρμογή «πράσινων πρακτικών».

Για την περαιτέρω ανάπτυξη της συνεδριακής υποδομής, θα πρέπει να αξιοποιηθούν από τις υφιστάμενες, αλλά και από τις νέες επιχειρήσεις νέα χρηματοδοτικά εργαλεία. Επίσης, θα πρέπει η συνεδριακή υποδομή αυτή να δημιουργηθεί σε περιοχές οι οποίες αξιοποιούν στο έπακρο υφιστάμενες υποδομές, όπως είναι το οδικό δίκτυο, τα αεροδρόμια, καθώς επίσης και γενικότερα οι μεταφορικές υποδομές, οι οποίες θα καθιστούν εύκολη την πρόσβαση στους χώρους διεξαγωγής των γεγονότων αυτών. Τέτοια εργαλεία μπορεί να είναι ο Αναπτυξιακός Νόμος, καθώς επίσης και τα χρηματοδοτικά εργαλεία τα οποία αναμένεται να είναι διαθέσιμα για τις επιχειρήσεις στα πλαίσια της νέας προγραμματικής περιόδου 2021-2027.

4.2 Καλές πρακτικές

Στα πλαίσια ανάκαμψης της τουριστικής δραστηριότητας MICE, στη Σιγκαπούρη έμφαση δόθηκε στην εφαρμογή τεχνολογικών λύσεων. Ειδικότερα, κατά την εκδήλωση “Travel Revive”, η οποία διοργανώθηκε από τις 25 έως και τις 26 Νοεμβρίου 2020, αποτελώντας την πρώτη εμπορική έκθεση στην περιοχή της Ασίας-Ειρηνικού και συμμετείχαν 1.000 περίπου εγχώριοι και διεθνείς συμμετέχοντες, αναπτύχθηκαν συμμαχίες μεταξύ των εμπλεκόμενων μερών, έτσι ώστε να υπάρξει αποτελεσματική αξιοποίηση των πόρων, καθώς της επιμέρους τεχνογνωσίας που διέθεταν. Ιδιαίτερα σημαντικό ήταν το γεγονός ότι πριν ξεκινήσουν το ταξίδι τους για τη Σιγκαπούρη, οι επισκέπτες είχαν τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσουν έναν ασφαλές διαδικτυακό-ταξιδιωτικό εργαλείο, μέσω του οποίου έχουν τη δυνατότητα να διαχειρίζονται τις επισκέψεις τους και να προσαρμόζουν μια ταξιδιωτική λίστα ελέγχου των απαιτήσεων προ-εισόδου στη χώρα. Στη συνέχεια, κατά τη διάρκεια της άφιξης των επισκεπτών στην εκδήλωση αυτή, οι επισκέπτες είχαν τη δυνατότητα να πραγματοποιήσουν check-in μέσω αυτομάτων περιπτέρων εγγραφής, καθώς επίσης και να περιπλανηθούν μέσω σαρωτών QR στον ιστότοπο για να εγγραφούν σε εκδηλώσεις, περιορίζοντας με τον τρόπο αυτό τον κίνδυνο της στενής κοινωνικής επαφής. Σε κάθε περίπτωση εκτιμάται ότι η πανδημία της Covid-19 αναμένεται να επηρεάσει σημαντικά τον ψηφιακό μετασχηματισμό των υπηρεσιών MICE (Globaldata Travel & Tourism, 2020).

Μια από τις καλύτερες πρακτικές του MICE τουρισμού σε σχέση με τα αεροδρόμια είναι αυτή της Μανίλα, πρωτεύουσας των Φιλιππίνων, όπου όλα τα κεντρικά ξενοδοχεία βρίσκονται σε συνδέσεις μετρό και απέχουν το πολύ μιάμιση ώρα οδικώς από το αεροδρόμιο.

Πίνακας 4. Σύνδεση αεροδρομίου – μετρό στην Μανίλα.
Πηγή: UNWTO

- **Ground transfer (airport to hotel)**
All hotels in Metro Manila are within an hour and a half drive from NAIA.
- **Hotels**

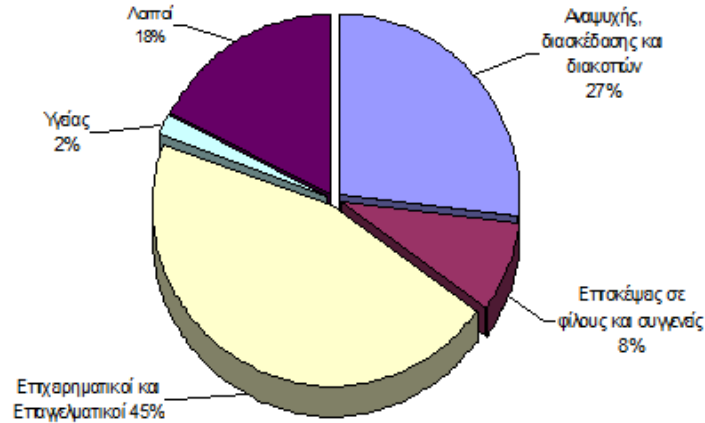
Projected Supply of Accommodation Units by Region - 2016

Region	Existing 2012	In the Pipeline	Total	Planned Expansion	Total to 2016
Northern Philippines	71,803	8,215	80,018	3,311	83,329
Central Philippines	61,978	5,129	67,107	5,146	72,253
Southern Philippines	28,622	1,686	30,308	2,061	32,369
Total	162,403	15,030	177,433	10,518	187,951

4.3 Προοπτικές ανάπτυξης τουρισμού MICE στην Ελλάδα-Ο ρόλος των αεροδρομίων

Αρχικά, θα πρέπει να αποτυπωθεί ότι καταγράφεται μια διάσταση μεταξύ του τουρισμού για επιχειρηματικούς και επαγγελματικούς λόγους, μεταξύ των οποίων είναι και οι λόγοι συμμετοχής στις εκδηλώσεις MICE, ανάμεσα στην Ευρώπη και στην Ελλάδα. Συγκεκριμένα, όπως αποτυπώνεται στο Διάγραμμα 17, στις Ευρωπαϊκές πόλεις το 45% των τουριστών επισκέπτονται τις πόλεις για επαγγελματικούς λόγους.

Διάγραμμα 16. Λόγοι επίσκεψης των τουριστών στις ευρωπαϊκές πόλεις
Πηγή: Λαγός, Σταυρινούδης & Καμπάνη, (2008, σ. 4)



Αντιθέτως, σύμφωνα με την έκθεση της Price Waterhouse Coopers (2018) στην Ελλάδα μόνο το 3% έρχεται για αυτούς τους λόγους. Ως εκ τούτου, υπάρχει ένα μεγάλο κενό, το οποίο όμως μπορεί να λειτουργήσει ως ευκαιρία για την ανάδειξη της Ελλάδας ως προορισμού MICE τουρισμού.

Επ' αυτού εγείρονται μια σειρά από ζητήματα. Το πρώτο ζήτημα είναι το εάν ο τουρισμός MICE στον οποίο μπορεί -και πρέπει- να στοχεύσει η Ελλάδα είναι εσωτερικός ή διεθνής τουρισμός. Προκειμένου να απαντηθεί αυτή η ερώτηση, θα πρέπει να αναφερθούν τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της Ελλάδας και να καταγραφεί το κατά πόσο τα αεροδρόμια μπορούν να συντελέσουν στην υλοποίηση των στόχων που θα τεθούν.

Το πρώτο που μπορεί να σημειωθεί αναφορικά με την στόχευση του τουρισμού MICE είναι ότι, στην ευρεία πλειοψηφία του, είναι ένας τουρισμός που έχει ως πεδίο αναφοράς τις μεγάλες πόλεις. Έτσι, όπως ακριβώς ο τουρισμός MICE έχει ως κέντρα αναφοράς την Νέα Υόρκη, το Λονδίνο, τη Σιγκαπούρη, κ.ο.κ., έτσι ακριβώς ένα σημαντικό σημείο αναφοράς για τον τουρισμό MICE της Ελλάδας είναι η Αθήνα.

Τίθεται, λοιπόν, το ζήτημα εάν η Αθήνα έχει τις κατάλληλες υποδομές και το προφίλ που αναφέρθηκαν στις προηγούμενες ενότητες της εργασίας. Θεωρώντας ως δεδομένο το ότι η Αθήνα έχει απολύτως σύγχρονες υποδομές σε μετακίνηση, τηλεπικοινωνίες, ύδρευση, ηλεκτρισμό, κτλ., πρέπει να εξεταστεί κατά πόσο

υπάρχουν οι ξενοδοχειακές μονάδες που θα καλύψουν την ζήτηση για MICE τουρισμό. Όπως προαναφέρθηκε, δεν αρκεί μια πόλη να έχει μεγάλο αριθμό ξενοδοχείων, αλλά θα πρέπει επίσης να έχει τις ξενοδοχειακές μονάδες εκείνες στις οποίες απευθύνεται ο τουρισμός MICE. Όπως αποτυπώνεται στον ακόλουθο πίνακα, το 2019 στον κεντρικό τομέα των Αθηνών καταγράφηκαν 59 ξενοδοχεία 4 αστέρων και 21 ξενοδοχεία 5 αστέρων.

*Πίνακας 5. Αριθμός ξενοδοχειακών μονάδων κεντρικού τομέα Αθηνών, 2016-2019
Πηγή: ίδια κατασκευή*

	5*	4*	3*	2*	1*
2016	16	42	46	76	46
2017	17	44	47	74	45
2018	17	51	56	69	46
2019	21	59	64	65	48
Μεταβολή % 2016-2019	31,3%	40,5%	39,1%	-14,5%	4,3%

Σύμφωνα με τα στοιχεία του ΙΝΣΕΤΕ (2020) η πληρότητα των ξενοδοχείων του κεντρικού τομέα Αθηνών ανήλθε το 2019 σε 60,7%. Αυτό σημαίνει ότι ακόμη και εάν υπάρξει μια αύξηση της ζήτησης στο βραχυπρόθεσμο χρονικό διάστημα, υπάρχει επάρκεια των κλινών ώστε να καλύψει την ζήτηση του MICE τουρισμού. Μια άλλη, όμως, διάσταση, του MICE τουρισμού που δεν αναφέρεται τόσο συχνά είναι ο διεθνής τουρισμός MICE σε περιοχές που έχουν ορισμένα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά και όπου ο επισκέπτης θα μπορεί να έχει πλήθος δραστηριοτήτων πέραν της συμμετοχής στα συνέδρια. Προκειμένου, βεβαίως, να μπορεί να πραγματοποιηθούν αυτού του είδους οι εκδηλώσεις, απαιτείται να υπάρχει η θεμελιώδης υποδομή των αεροδρομίων, αφού πολύ συχνά δεν υπάρχει άλλος πρόσφορος τρόπος πρόσβασης.

Ακριβώς σε αυτή τη διάσταση, είναι εξαιρετικά σημαντικό να διερευνηθεί το κατά πόσο τα περιφερειακά αεροδρόμια συγκεκριμένων περιοχών που μπορούν να αποτελέσουν πόλο έλξης για πραγματοποίηση MICE τουρισμού χρησιμοποιούνται ως αεροδρόμια διεθνών αφίξεων. Το εν λόγω στοιχείο είναι εξαιρετικά σημαντικό για δύο λόγους. Πρώτον, εάν σε ένα αεροδρόμιο σημειώνεται ήδη αριθμός διεθνών

αφίξεων, αυτό σημαίνει ότι στην περιοχή υπάρχουν οι απαραίτητες υποδομές που υποστηρίζουν πλήρως τις τουριστικές αφίξεις. Δεύτερον, οι διεθνείς αφίξεις σε έναν προορισμό σημαίνουν ότι ο τόπος έχει αποκτήσει μια ταυτότητα ένα brand identity— άρα μπορεί να αποτελέσει σημείο έλξης για τον τουρίστα του κλάδου MICE.

Σε αυτή ακριβώς την κατεύθυνση, είναι εξαιρετικά σημαντικός ο ρόλος των αεροδρομίων. Προκειμένου να εξεταστεί αυτή η επίδραση, θα παρατεθούν στοιχεία από τον αριθμό διεθνών αφίξεων σε περιοχές που έχουν τις κατάλληλες υποδομές ώστε να υποδεχθούν εκδηλώσεις MICE, όπως για παράδειγμα συνεδριακούς και εκθεσιακούς χώρους και ξενοδοχεία 5 αστέρων. Θα εξεταστούν οι εξής περιοχές:

Ηράκλειο Κρήτης

Όσον αφορά το αεροδρόμιο του Ηρακλείου, παρατηρείται αύξηση τόσο του αριθμού των διεθνών πτήσεων από και προς το αεροδρόμιο, όσο και του αριθμού των διεθνών αφίξεων επισκεπτών. Συγκεκριμένα, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 6, ο αριθμός των διεθνών πτήσεων αυξήθηκε κατά 30,4%, ενώ ο αριθμός των διεθνών αφίξεων επισκεπτών αυξήθηκε κατά 31%. Αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη ότι οι αεροπορικές εταιρείες βοήθησαν πολύ τους επισκέπτες της πόλης και της περιοχής του Ηρακλείου, αφού η αύξηση του αριθμού των διεθνών τουριστών αυξήθηκε περισσότερο από τον αριθμό των πτήσεων.

*Πίνακας 6. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο του Ηρακλείου 2015-2018
Πηγή: ίδια κατασκευή*

	2015	2016	2017	2018	% διαφορά 2015-2018
Αριθμός διεθνών πτήσεων	33.647	37.453	39.972	43.876	30,4%
Αριθμός εισερχομένων τουριστών διεθνών πτήσεων	2.542.914	2.859.931	3.120.510	3.330.492	31,0%

Αεροδρόμιο Ρόδου

Όσον αφορά το αεροδρόμιο της Ρόδου, παρατηρείται αύξηση τόσο του αριθμού των διεθνών πτήσεων από και προς το αεροδρόμιο, όσο και του αριθμού των διεθνών αφίξεων επισκεπτών. Συγκεκριμένα, όπως παρουσιάζεται στον πίνακα 7, ο

αριθμός των διεθνών πτήσεων αυξήθηκε κατά 13,7%, ενώ ο αριθμός των διεθνών αφίξεων επισκεπτών αυξήθηκε κατά 20%. Αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη ότι οι αεροπορικές εταιρείες βοήθησαν πολύ τους επισκέπτες του νησιού, αφού η αύξηση του αριθμού των διεθνών τουριστών αυξήθηκε περισσότερο από τον αριθμό των πτήσεων.

*Πίνακας 7. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Ρόδου 2015-2018
Πηγή: ίδια κατασκευή*

	2015	2016	2017	2018	% διαφορά 2015-2018
Αριθμός διεθνών πτήσεων	24.459	26.308	27.166	27.810	13,7%
Αριθμός εισερχομένων τουριστών διεθνών πτήσεων	1.888.181	2.045.555	2.225.303	2.265.309	20,0%

Αεροδρόμιο Κέρκυρας

Όσον αφορά το αεροδρόμιο της Κέρκυρας, παρατηρείται αύξηση τόσο του αριθμού των διεθνών πτήσεων από και προς το αεροδρόμιο, όσο και του αριθμού των διεθνών αφίξεων επισκεπτών. Συγκεκριμένα, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 8, ο αριθμός των διεθνών πτήσεων αυξήθηκε κατά 25%, ενώ ο αριθμός των διεθνών αφίξεων επισκεπτών αυξήθηκε κατά 32,6%. Αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη ότι οι αεροπορικές εταιρείες βοήθησαν πολύ τον τουρισμό της Κέρκυρας, αφού η αύξηση του αριθμού των διεθνών τουριστών αυξήθηκε περισσότερο από τον αριθμό των πτήσεων.

*Πίνακας 8. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Κέρκυρας 2015-2018
Πηγή: ίδια κατασκευή*

	2015	2016	2017	2018	% διαφορά 2015-2018
Αριθμός διεθνών πτήσεων	15.002	17.016	16.982	18.746	25,0%
Αριθμός εισερχομένων τουριστών διεθνών πτήσεων	1.092.658	1.233.010	1.309.200	1.449.023	32,6%

Αεροδρόμιο Κω

Όσον αφορά το αεροδρόμιο της Κω, παρατηρείται αύξηση τόσο του αριθμού των διεθνών πτήσεων από και προς το αεροδρόμιο, όσο και του αριθμού των διεθνών αφίξεων επισκεπτών. Συγκεκριμένα, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 9, ο αριθμός των διεθνών πτήσεων αυξήθηκε κατά 12,1%, ενώ ο αριθμός των διεθνών αφίξεων επισκεπτών αυξήθηκε κατά 15,5%. Αυτό είναι μια σαφής ένδειξη ότι οι αεροπορικές εταιρείες βοήθησαν στον τουρισμό του νησιού της Κω, αφού η αύξηση του αριθμού των διεθνών τουριστών αυξήθηκε περισσότερο από τον αριθμό των πτήσεων.

Πίνακας 9. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Κω 2015-2018
Πηγή: ίδια κατασκευή

	2015	2016	2017	2018	% διαφορά 2015-2018
Αριθμός διεθνών πτήσεων	12.863	10.935	13.087	14.416	12,1%
Αριθμός εισερχομένων τουριστών διεθνών πτήσεων	970.662	848.682	1.051.374	1.121.115	15,5%

Αεροδρόμιο Ζακύνθου

Όσον αφορά το αεροδρόμιο της Ζακύνθου, παρατηρείται αύξηση τόσο του αριθμού των διεθνών πτήσεων από και προς το αεροδρόμιο, όσο και του αριθμού των διεθνών αφίξεων επισκεπτών. Συγκεκριμένα, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 10, ο αριθμός των διεθνών πτήσεων αυξήθηκε κατά 28,2%, ενώ ο αριθμός των διεθνών αφίξεων επισκεπτών αυξήθηκε κατά 35,8%. Αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη ότι οι αεροπορικές εταιρείες βοήθησαν πολύ τον τουρισμό του νησιού της Ζακύνθου, αφού η αύξηση του αριθμού των διεθνών τουριστών αυξήθηκε περισσότερο από τον αριθμό των πτήσεων.

Πίνακας 10. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Ζακύνθου 2015-2018
Πηγή: ίδια κατασκευή

	2015	2016	2017	2018	% διαφορά 2015-2018
Αριθμός διεθνών πτήσεων	7.850	8.762	9.814	10.060	28,2%

Αριθμός εισερχομένων τουριστών διεθνών πτήσεων	606.272	672.350	787.807	823.156	35,8%
---	---------	---------	---------	---------	--------------

Αεροδρόμιο Σαντορίνης

Όσον αφορά το αεροδρόμιο της Σαντορίνης, παρατηρείται αύξηση τόσο του αριθμού των διεθνών πτήσεων από και προς το αεροδρόμιο, όσο και του αριθμού των διεθνών αφίξεων επισκεπτών. Συγκεκριμένα, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 11, ο αριθμός των διεθνών πτήσεων αυξήθηκε κατά 23,8%, ενώ ο αριθμός των διεθνών αφίξεων επισκεπτών αυξήθηκε κατά 40,4%. Αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη ότι οι αεροπορικές εταιρείες βοήθησαν τον τουρισμό της Σαντορίνης, αφού η αύξηση του αριθμού των διεθνών τουριστών αυξήθηκε περισσότερο από τον αριθμό των πτήσεων.

*Πίνακας 11. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Σαντορίνης 2015-2018
Πηγή: ίδια κατασκευή*

	2015	2016	2017	2018	% διαφορά 2015-2018
Αριθμός διεθνών πτήσεων	5.939	6.188	6.490	7.355	23,8%
Αριθμός εισερχομένων τουριστών διεθνών πτήσεων	356.443	389.817	430.434	500.535	40,4%

Αεροδρόμιο Μυκόνου

Όσον αφορά το αεροδρόμιο της Μυκόνου, παρατηρείται αύξηση τόσο του αριθμού των διεθνών πτήσεων από και προς το αεροδρόμιο, όσο και του αριθμού των διεθνών αφίξεων επισκεπτών. Συγκεκριμένα, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 12, ο αριθμός των διεθνών πτήσεων αυξήθηκε κατά 34,7%, ενώ ο αριθμός των διεθνών αφίξεων επισκεπτών αυξήθηκε κατά 50,3%. Αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη ότι οι αεροπορικές εταιρείες βοήθησαν τον τουρισμό της Μυκόνου, αφού η αύξηση του αριθμού των διεθνών τουριστών αυξήθηκε περισσότερο από τον αριθμό των πτήσεων.

Πίνακας 12. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Μυκόνου 2015-2018
 Πηγή: ίδια κατασκευή

	2015	2016	2017	2018	% διαφορά 2015-2018
Αριθμός διεθνών πτήσεων	5.165	5.481	5.990	6.956	34,7%
Αριθμός εισερχομένων τουριστών διεθνών πτήσεων	275.812	301.842	347.225	414.511	50,3%

Αεροδρόμιο Καλαμάτας

Όσον αφορά το αεροδρόμιο της Καλαμάτας, παρατηρείται αύξηση τόσο του αριθμού των διεθνών πτήσεων από και προς το αεροδρόμιο, όσο και του αριθμού των διεθνών αφίξεων επισκεπτών. Συγκεκριμένα, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 13, ο αριθμός των διεθνών πτήσεων αυξήθηκε κατά 41,7%, ενώ ο αριθμός των διεθνών αφίξεων επισκεπτών αυξήθηκε κατά 45,8%. Αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη ότι οι αεροπορικές εταιρείες βοήθησαν πολύ τους επισκέπτες της πόλης και της περιοχής της Καλαμάτας, αφού η αύξηση του αριθμού των διεθνών τουριστών αυξήθηκε περισσότερο από τον αριθμό των πτήσεων.

Πίνακας 13. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Καλαμάτας 2015-2018
 Πηγή: ίδια κατασκευή

	2015	2016	2017	2018	% διαφορά 2015-2018
Αριθμός διεθνών πτήσεων	1.671	1.970	2.236	2.368	41,7%
Αριθμός εισερχομένων τουριστών διεθνών πτήσεων	86.508	106.921	120.968	126.162	45,8%

Αεροδρόμιο Καβάλας

Όσον αφορά το αεροδρόμιο της Καβάλας, παρατηρείται αύξηση τόσο του αριθμού των διεθνών πτήσεων από και προς το αεροδρόμιο, όσο και του αριθμού των διεθνών αφίξεων επισκεπτών. Συγκεκριμένα, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 14, ο αριθμός των διεθνών πτήσεων αυξήθηκε κατά 72,6%, ενώ ο αριθμός των διεθνών αφίξεων επισκεπτών αυξήθηκε κατά 89,6%. Αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη ότι οι

αεροπορικές εταιρείες βοήθησαν τον τουρισμό της πόλης και της περιοχής της Καβάλας, αφού η αύξηση του αριθμού των διεθνών τουριστών αυξήθηκε περισσότερο από τον αριθμό των πτήσεων.

*Πίνακας 14. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Καβάλας 2015-2018
Πηγή: ίδια κατασκευή*

	2015	2016	2017	2018	% διαφορά 2015-2018
Αριθμός διεθνών πτήσεων	1.443	1.499	1.943	2.491	72,6%
Αριθμός εισερχομένων τουριστών διεθνών πτήσεων	82.857	88.068	130.140	157.091	89,6%

Αεροδρόμιο Βόλου

Όσον αφορά το αεροδρόμιο της Νέας Αγχιάλου (πόλη του Βόλου), παρατηρείται αύξηση τόσο του αριθμού των διεθνών πτήσεων από και προς το αεροδρόμιο, όσο και του αριθμού των διεθνών αφίξεων επισκεπτών. Συγκεκριμένα, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 15, ο αριθμός των διεθνών πτήσεων αυξήθηκε κατά 8,1%, ενώ ο αριθμός των διεθνών αφίξεων επισκεπτών αυξήθηκε κατά 74,5%. Αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη ότι οι αεροπορικές εταιρείες βοήθησαν πολύ τους επισκέπτες της πόλης και της περιοχής του Βόλου, αφού η αύξηση του αριθμού των διεθνών τουριστών αυξήθηκε περισσότερο από τον αριθμό των πτήσεων.

*Πίνακας 15. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο του Βόλου 2015-2018
Πηγή: ίδια κατασκευή*

	2015	2016	2017	2018	% διαφορά 2015-2018
Αριθμός διεθνών πτήσεων	422	306	349	456	8,1%
Αριθμός εισερχομένων τουριστών διεθνών πτήσεων	11.881	11.002	15.142	20.737	74,5%

Αεροδρόμιο Κεφαλληνίας

Όσον αφορά το αεροδρόμιο της Κεφαλονιάς, παρατηρείται αύξηση τόσο του αριθμού των διεθνών πτήσεων από και προς το αεροδρόμιο, όσο και του αριθμού των διεθνών αφίξεων επισκεπτών. Συγκεκριμένα, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 16, ο αριθμός των διεθνών πτήσεων αυξήθηκε κατά 21,3%, ενώ ο αριθμός των διεθνών αφίξεων επισκεπτών αυξήθηκε κατά 33,8%. Αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη ότι οι αεροπορικές εταιρείες βοήθησαν τον τουρισμό του νησιού της Κεφαλονιάς, αφού η αύξηση του αριθμού των διεθνών τουριστών αυξήθηκε περισσότερο από τον αριθμό των πτήσεων.

*Πίνακας 16. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Κεφαλονιάς 2015-2018
Πηγή: ίδια κατασκευή*

	2015	2016	2017	2018	% διαφορά 2015-2018
Αριθμός διεθνών πτήσεων	3.109	3.325	3.648	4.316	38,8%
Αριθμός εισερχομένων τουριστών διεθνών πτήσεων	217.567	234.131	267.16	311.248	43,1%

Αεροδρόμιο Νάξου

Όσον αφορά το αεροδρόμιο της Νάξου, παρατηρείται αύξηση τόσο του αριθμού των πτήσεων από και προς το αεροδρόμιο, όσο και του αριθμού των αφίξεων επισκεπτών. Συγκεκριμένα, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 17, ο αριθμός των διεθνών πτήσεων αυξήθηκε κατά 84%, ενώ ο αριθμός των διεθνών αφίξεων επισκεπτών αυξήθηκε κατά 112,9%. Αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη ότι οι αεροπορικές εταιρείες βοήθησαν τον τουρισμό του νησιού της Νάξου, αφού η αύξηση του αριθμού των διεθνών τουριστών αυξήθηκε περισσότερο από τον αριθμό των πτήσεων.

*Πίνακας 17. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Νάξου 2015-2018
Πηγή: ίδια κατασκευή*

	2015	2016	2017	2018	% διαφορά 2015-2018
Αριθμός διεθνών πτήσεων	1.346	1.21	1.756	2.476	84,0%
Αριθμός εισερχομένων τουριστών διεθνών πτήσεων	19.474	16.537	26.697	41.454	112,9%

Αεροδρόμιο Σύρου

Όσον αφορά το αεροδρόμιο της Σύρου, παρατηρείται αύξηση τόσο του αριθμού των διεθνών πτήσεων από και προς το αεροδρόμιο, όσο και του αριθμού των διεθνών αφίξεων επισκεπτών. Συγκεκριμένα, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 18, ο αριθμός των διεθνών πτήσεων αυξήθηκε κατά 6,8%, ενώ ο αριθμός των διεθνών αφίξεων επισκεπτών αυξήθηκε κατά 15,3%. Αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη ότι οι αεροπορικές εταιρείες βοήθησαν τον τουρισμό της Σύρου, αφού η αύξηση του αριθμού των διεθνών τουριστών αυξήθηκε περισσότερο από τον αριθμό των πτήσεων.

*Πίνακας 18. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο της Σύρου 2015-2018
Πηγή: ίδια κατασκευή*

	2015	2016	2017	2018	% διαφορά 2015-2018
Αριθμός διεθνών πτήσεων	646	736	942	690	6,8%
Αριθμός εισερχομένων τουριστών διεθνών πτήσεων	5.996	7.689	8.987	6.912	15,3%

Αεροδρόμιο Ιωαννίνων

Όσον αφορά το αεροδρόμιο Ιωαννίνων, παρατηρείται αύξηση τόσο του αριθμού των διεθνών πτήσεων από και προς το αεροδρόμιο, όσο και του αριθμού των διεθνών αφίξεων επισκεπτών. Συγκεκριμένα, όπως παρουσιάζεται στον Πίνακα 19, ο αριθμός των διεθνών πτήσεων αυξήθηκε κατά 19,4%, ενώ ο αριθμός των διεθνών αφίξεων επισκεπτών αυξήθηκε κατά 25%. Αυτό αποτελεί σαφή ένδειξη ότι οι αεροπορικές εταιρείες βοήθησαν πολύ τους επισκέπτες της πόλης και της περιοχής των Ιωαννίνων, αφού η αύξηση του αριθμού των διεθνών τουριστών αυξήθηκε περισσότερο από τον αριθμό των πτήσεων.

Πίνακας 19. Αριθμός διεθνών πτήσεων και επισκεπτών στο αεροδρόμιο των Ιωαννίνων 2015-2018
 Πηγή: ίδια κατασκευή

	2015	2016	2017	2018	% διαφορά 2015-2018
Αριθμός διεθνών πτήσεων	1.338	1.460	1.422	1.598	19,4%
Αριθμός εισερχομένων τουριστών διεθνών πτήσεων	43.048	48.086	46.988	53.789	25,0%

Το άλλο σημαντικό στοιχείο της συμβολής των αεροδρομίων στον MICE τουρισμό είναι η συμφωνία με αεροπορικές εταιρίες ώστε να εντάξουν το αεροδρόμιο στο πρόγραμμά τους. Τα τρέχοντα δεδομένα, σε αυτή την κατεύθυνση, είναι πολύ ενθαρρυντικά, καθώς οι τρεις κύριες αεροπορικές εταιρείες τσάρτερ της Γερμανίας επεκτείνουν το πρόγραμμά τους σε ελληνικούς προορισμούς για την τουριστική περίοδο του 2020. Η Condor, η Eurowings και η TUIfly αυξάνουν τις πτήσεις και τη χωρητικότητά τους, ακολουθώντας την υψηλή ζήτηση που καταγράφει ο ελληνικός τουρισμός την τελευταία εξαετία.

Ειδικότερα, η Condor αυξάνει σημαντικά τις πτήσεις της από γερμανικά αεροδρόμια προς τα νησιά Μύκονο, Σαντορίνη και Σάμο, καθώς και προς τα Κανάρια Νησιά και την Τενερίφη. Με τον τρόπο αυτό, προσαρμόζει το πρόγραμμά της και μειώνει σημαντικά τις θέσεις χωρών όπως η Τουρκία, η Ιταλία και η Τυνησία. Από την άλλη πλευρά, η αεροπορική εταιρεία Eurowings, η οποία είναι μέλος του ομίλου Lufthansa, ανακοινώνει για το καλοκαίρι του 2020 δύο πτήσεις προς τα νησιά Σαντορίνη και Κω από τις πόλεις Ντίσελντορφ και Στουτγάρδη. Οι πτήσεις προς τη Σαντορίνη θα ξεκινήσουν την 1η Μαΐου και θα πραγματοποιούνται κάθε Παρασκευή, ενώ οι πτήσεις προς την Κω θα πραγματοποιούνται κάθε Τρίτη και Σάββατο, από τις 23 Μαΐου. Επιπλέον, η Eurowings ανακοινώνει την ενίσχυση της γραμμής της Θεσσαλονίκης από το Αμβούργο, με την προσθήκη μιας επιπλέον πτήσης. Με την ενισχυμένη σύνδεση, οι επιβάτες θα μπορούν να ταξιδεύουν απευθείας από και προς τη Θεσσαλονίκη έξι φορές την εβδομάδα από τις 3 Ιουλίου 2020. Η Eurowings είναι η εταιρεία χαμηλού κόστους του ομίλου Lufthansa και μέλος της μεγαλύτερης αεροπορικής εταιρείας στον κόσμο. Με στόλο που αποτελείται από εκατό ογδόντα αεροσκάφη, η Eurowings ειδικεύεται σε απευθείας πτήσεις χαμηλού κόστους εντός

της Ευρώπης. Η εταιρεία προσφέρει πτήσεις σε περισσότερους από διακόσιους δέκα προορισμούς σε εξήντα χώρες παγκοσμίως και είναι η τρίτη μεγαλύτερη αεροπορική εταιρεία σημείου προς σημείο στην Ευρώπη, χαρακτηριστικό που ενισχύει περαιτέρω τη σημασία της ανακοίνωσης αυτής για την Ελλάδα και τη βιομηχανία του τουρισμού.

Όσον αφορά μια άλλη κορυφαία γερμανική αεροπορική εταιρεία για την Ελλάδα, θα πρέπει να σημειωθεί ότι η Ελλάδα βρίσκεται στο επίκεντρο της αναπτυξιακής στρατηγικής της TUIfly.

Με εκατό σαράντα τέσσερις πτήσεις την εβδομάδα, η Ελλάδα αποτελεί έναν από τους κορυφαίους καλοκαιρινούς ταξιδιωτικούς προορισμούς και για τη συγκεκριμένη εταιρεία. Οι αεροπορικές εταιρείες εξυπηρετούν συνολικά πέντε αεροδρόμια στην Ελλάδα από πολλά γερμανικά αεροδρόμια αναχώρησης. Οι περισσότερες πτήσεις πραγματοποιούνται προς το Ηράκλειο (53), ενώ ακολουθούν η Ρόδος (35) και η Κως (35). Για το καλοκαίρι του 2020, το πρόγραμμα πτήσεων θα ξεκινήσει από τις αρχές Απριλίου, δηλαδή τρεις εβδομάδες νωρίτερα από το 2019.

Στην κατάταξη των πιο δημοφιλών προορισμών διακοπών των Γερμανών πελατών της TUI, η Ελλάδα κατέχει τη δεύτερη θέση κατά το τρέχον οικονομικό έτος. Ο Stefan Baumert, Chief Operation Officer (COO) της TUI Γερμανίας, υποστηρίζει με βεβαιότητα ότι "η Ελλάδα είναι ένας σημαντικός προορισμός που προσφέρει το ιδανικό πλαίσιο για επιτυχημένες διακοπές για όλες τις ομάδες επισκεπτών. Δίνουμε βαρύτητα κυρίως στην καλή συνεργασία των ξενοδοχείων και έχουμε κάνει πολλά μαζί με τους Έλληνες ξενοδόχους για την περαιτέρω ενίσχυση της τουριστικής ελκυστικότητας της χώρας. Οι επενδύσεις έχουν αποδώσει καρπούς, καθώς η ποιότητα των ξενοδοχείων και το επίπεδο των υπηρεσιών στην Ελλάδα θεωρείται υψηλότερη.

Η Austrian Airlines, μια εξίσου σημαντική αεροπορική εταιρεία, είναι ο εθνικός αερομεταφορέας της Αυστρίας και θυγατρική του ομίλου Lufthansa GROUP. Κατά τους καλοκαιρινούς μήνες, η Austrian Airlines συνδέει τις κυριότερες πόλεις της Αυστρίας με δεκαοκτώ ελληνικούς προορισμούς.

Μετά από μια σχεδόν πενταετή παύση, η Austrian Airlines έχει ξεκινήσει απευθείας πτήσεις από τη Βιέννη προς την Καβάλα και τη Σάμο από τον Μάιο, οι

οποίες θα προστεθούν στους δεκαέξι προορισμούς στην Ελλάδα μέχρι σήμερα. Πρόσφατα, η μεγαλύτερη σε κυκλοφορία αυστριακή εφημερίδα, η Kronen Zeitung, δημοσίευσε εκτενές άρθρο με τίτλο: "Η ζήτηση για διακοπές στην Ελλάδα όσο ποτέ άλλοτε", αναφέροντας ότι η Ελλάδα αναμένει αριθμό ρεκόρ Αυστριακών τουριστών.

Μεγάλης σημασίας, επίσης, είναι η συμφωνία που υπεγράφη μεταξύ της ελληνικής Sky Express και της Qatar Airways, η οποία έχει άμεση εφαρμογή. Η συμφωνία προσφέρει στους επιβάτες της Qatar Airways σύνδεση με είκοσι τέσσερις προορισμούς στην Ελλάδα, με ενδιάμεσο σταθμό την Αθήνα, ενώ θα επιτρέψει στους επιβάτες εκτός Ελλάδας να ταξιδέψουν απευθείας από την Ελλάδα στη Ντόχα και στη συνέχεια σε προορισμούς στην Ασία, τη Μέση Ανατολή και την Αυστραλία.

Η Qatar Airways προσθέτει έτσι είκοσι τέσσερις νέους ελληνικούς προορισμούς στο παγκόσμιο δίκτυό της, ενώ συνδέει τους επιβάτες της με νέους τουριστικούς προορισμούς όπως η Σαντορίνη, η Κρήτη, η Κέρκυρα και πολλούς άλλους που αποτελούν μέρος του εκτεταμένου δικτύου Sky Express.

Ο Όμιλος Qatar Airways δήλωσε ότι η συμφωνία με τη Sky Express αυξάνει σημαντικά τη δυνατότητά του να συνδέει τους επιβάτες του με μερικούς από τους πιο εντυπωσιακούς τουριστικούς προορισμούς και ενισχύει την αδιαμφισβήτητη δέσμευσή του για τη στήριξη της εθνικής τουριστικής βιομηχανίας.

Η Sky Express, αντίστοιχα, πρόσθεσε ότι η εταιρεία είναι πολύ χαρούμενη με αυτή την προοπτική συνεργασίας. Η νέα συμφωνία διασύνδεσης αποτελεί ένα ακόμη ορόσημο στη συνεχή ανάπτυξη της Sky Express, καθώς της δίνει τη δυνατότητα να προσφέρει στους επιβάτες της Qatar Airways μια πιο άνετη ταξιδιωτική εμπειρία μέσω του εκτεταμένου δικτύου προορισμών μας. Με τον τρόπο αυτό η εταιρεία δημιουργεί νέες εμπορικές ευκαιρίες, διευρύνοντας περαιτέρω τις επιλογές των επιβατών προς τους προορισμούς.

Η Qatar Airways δραστηριοποιείται στην Αθήνα από τον Ιούνιο του 2005, ενώ το 2015 αύξησε τον αριθμό των δρομολογίων της στην ελληνική πρωτεύουσα από δύο σε τρεις πτήσεις ημερησίως για να ανταποκριθεί στην αυξανόμενη ζήτηση. Το 2018, πρόσθεσε τη Θεσσαλονίκη και τη Μύκονο ως τον δεύτερο και τρίτο προορισμό της αεροπορικής εταιρείας στην Ελλάδα.

Αξίζει να σημειωθεί ότι η Qatar Airways διαθέτει σήμερα έναν σύγχρονο και μοντέρνο στόλο διακοσίων πενήντα αεροσκαφών μέσω της βάσης της, του Διεθνούς Αεροδρομίου Hamad, σε περισσότερους από εκατό εξήντα προορισμούς παγκοσμίως, ενώ προσθέτει το 2019 μεγάλο αριθμό νέων προορισμών στο εκτεταμένο δίκτυο. μεταξύ των οποίων και προορισμούς: Νταβάο, Φιλιπίνες, Λισαβόνα, Πορτογαλία, Μογκαντίσου, Σομαλία, Λανγκάουι και Μαλαισία.

Η Sky Express, από την άλλη πλευρά, διαθέτει το μεγαλύτερο εσωτερικό δίκτυο, πραγματοποιώντας περισσότερες από 30.000 πτήσεις ετησίως, εξυπηρετώντας τριάντα προορισμούς σε όλη τη χώρα, ενώ σταθερός στόχος της εταιρείας είναι να αποτελεί την πρώτη επιλογή των επιβατών, γεγονός που συμβάλλει στην αποτελεσματικότερη συνεργασία της με την Qatar Airways.

ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ-ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Σύμφωνα με τους Graham, Paratheodorou και Forsyth (2008), οι μεταφορές, σε οποιαδήποτε μορφή και αν παρουσιάζονται (οδικές, σιδηροδρομικές, αεροπορικές και θαλάσσιες) δεν αποτελούν αυτοσκοπό, αλλά μέσο εξυπηρέτησης άλλων τομέων της οικονομίας, όπως η γεωργία, η βιομηχανία, το εμπόριο και ο τουρισμός. Άλλωστε, οι μεταφορές αποτελούν ένα πολύ σημαντικό κομμάτι της τουριστικής ανάπτυξης, καθώς είναι ένα από τα δύο θεμελιώδη στοιχεία του τουρισμού μαζί με την παροχή υπηρεσιών διαμονής και εστίασης. Είναι διαχρονικό γεγονός ότι η ανάπτυξη των μεταφορών και του τουρισμού ακολουθούσε πάντα μια παράλληλη πορεία. Η ραγδαία εξάπλωση των μεταφορών, από τη μία πλευρά, συνέβαλε σημαντικά στην επέκταση του τουριστικού τομέα, ενώ από την άλλη πλευρά, η ανάπτυξη του τουρισμού συνέβαλε ουσιαστικά στην ανάπτυξη ενός δυναμικού τμήματος της αγοράς της αεροπορικής βιομηχανίας. Ο Button (2002) αναφέρει ότι οι αγορές αεροπορικών μεταφορών ενθαρρύνουν το εμπόριο και ενισχύουν την ανάπτυξη σημαντικών βιομηχανιών, όπως ο τουρισμός.

Ως εκ τούτου, με βάση τα παραπάνω, η αλληλεπίδραση μεταξύ τουρισμού και αεροπορίας συνεχίζει να είναι ευρέως διαδεδομένη και αναγνωρισμένη (Paratheodorou & Lei, 2006). Σήμερα, οι πτήσεις προς μακρινούς τουριστικούς προορισμούς αυξάνονται, ενώ στην αγορά εισέρχονται νέες χώρες. Αυτό αποτελεί πρόκληση τόσο για τις αεροπορικές εταιρείες όσο και για τους ταξιδιωτικούς προορισμούς.

Με βάση όλα τα παραπάνω στατιστικά στοιχεία, μπορεί να διαπιστωθεί ότι τα αεροδρόμια διαδραματίζουν σημαντικότερο ρόλο στην άφιξη των διεθνών τουριστών. Επιπρόσθετα, λόγω ακριβώς του μεγάλου αριθμού τουριστών, η κάθε μια από τις περιοχές έχει αποκτήσει ένα brand image, αφού η περιοχή έχει γίνει γνωστή όχι μόνο στους τουρίστες που την επισκέφθηκαν, αλλά και στον περίγυρό τους.

Το επόμενο βήμα για να υπογραμμιστεί η σημαντικότητα των αεροδρομίων στην προέγκυση του MICE τουρισμού είναι να διαπιστωθεί το εάν η κάθε περιοχή θα στοχεύσει κυρίως στην πλευρά της ζήτησης ή κυρίως στην πλευρά της προσφοράς ώστε να αποτελέσει πόλο έλξης. Αναφορικά με την προσφορά, αναμφίβολα η χώρα

διαθέτει μακρά ιστορία, η οποία συνδέεται με τον τομέα των επιστημών και των τεχνών, με την ιστορία της να είναι ευρέως γνωστή και να έχει διαδραματίσει σημαίνοντα ρόλο σε διεθνές επίπεδο. Συνεπώς, η χώρα μπορεί να αποτελέσει τον πλέον ιδανικό προορισμό για ανθρώπους του πνεύματος, της επιστήμης, αλλά και του εμπορίου. Σε κάθε περίπτωση, ιδιαίτερα σημαντική μπορεί να είναι προς την κατεύθυνση αυτή η συμβολή των ερευνητικών κέντρων και των ακαδημαϊκών ιδρυμάτων που βρίσκονται στη χώρα και προσφέρουν υπηρεσίες στη διεθνή επιστημονική κοινότητα. Για παράδειγμα, στην Αθήνα, στη Θεσσαλονίκη, όπως και στο Ηράκλειο Κρήτης, αλλά και σε άλλες πόλεις υπάρχουν διεθνούς φήμης ερευνητικά ιδρύματα, τα οποία έχουν αναπτύξει έντονη εξωστρέφεια και μπορούν να συμβάλλουν προς την κατεύθυνση αυτή.

Μια άλλη διάσταση της προσφοράς είναι το εάν πληρούνται ορισμένες προϋποθέσεις που πλέον είναι ζωτικότητας σημασίας, όπως είναι η υγιεινή και ασφάλεια. Σε αυτή την κατεύθυνση, θα πρέπει να υπογραμμιστεί μια πρωτοβουλία θέσπισης προγράμματος πιστοποίησης για τη διασφάλιση της ασφαλούς επανάληψης των εκδηλώσεων MICE στη Σιγκαπούρη. Ο Σύνδεσμος Οργανωτών και Προμηθευτών Συνεδρίων και Εκθέσεων της Σιγκαπούρης (SACEOS) έχει ξεκινήσει ένα πρόγραμμα πιστοποίησης για να διασφαλίσει την τήρηση των κριτηρίων υγιεινής και των βέλτιστων πρακτικών ασφαλούς απομάκρυνσης, καθώς οι εκδηλώσεις επανέρχονται σταδιακά στη Σιγκαπούρη. Η πιστοποίηση θα καλύπτει πτυχές όπως τα σχέδια διαχείρισης κινδύνων, η τεκμηρίωση των εντοπισμένων κινδύνων και τα απαραίτητα μέτρα ελέγχου που πρέπει να εφαρμόζονται από τους διοργανωτές πριν και κατά τη διάρκεια των εκδηλώσεων. Εν τω μεταξύ, οι φορείς εκμετάλλευσης χώρων θα πρέπει να αναπτύξουν σχέδια τακτικού και περιοδικού καθαρισμού και απολύμανσης. Η διαδικασία πιστοποίησης θα καλύπτει επίσης πρωτόκολλα για τον περιορισμό και τη διαχείριση καταστάσεων έκτακτης ανάγκης.

Ακριβώς στην ίδια κατεύθυνση, τα Ελληνικά αεροδρόμια μπορεί να γίνουν οι φορείς διοργάνωσης αντίστοιχων προγραμμάτων, ώστε να προβληθεί μια εικόνα της Ελλάδας ως ασφαλούς προορισμού για εκδηλώσεις MICE. Εδώ θα πρέπει να σημειωθεί ότι τα αεροδρόμια είναι το πρώτο σημείου επαφής του διεθνούς τουρίστα με τη χώρα: ως εκ τούτου, η προβολή του να διοργανωθούν σεμινάρια πιστοποίησης

υγιεινής και ασφάλειας του κλάδου MICE με τη συμμετοχή των αεροδρομίων, δίνει μια ιδιαίτερη αίσθηση ασφάλειας στους διεθνείς επισκέπτες.

Μια ιδιαίτερη συμβολή των αεροδρομίων στον τουρισμό MICE των περιοχών τα περιφέρειας, όπως αυτοί που αναφέρθηκαν, είναι ότι μπορεί να υπάρχει μια πλήρης συνεργασία μεταξύ των φορέων του κλάδου MICE, των φορέων των αερομεταφορών και των φορέων του τουρισμού, υπό μία κοινή συν αντίληψη και με κοινό σχεδιασμό. Για παράδειγμα, οι φορείς του τουρισμού μπορούν να γνωρίζουν την διαθέσιμη πληρότητα των ξενοδοχείων ανά κάθε εποχή, οι φορείς του MICE κλάδου μπορούν να γνωρίζουν την επάρκεια και διαθεσιμότητα των χώρων (venues) και τα αεροδρόμια μπορούν να έλθουν σε συμφωνία με αεροπορικές εταιρίες που θα πραγματοποιούν τις πτήσεις του τουρισμού MICE.

Άρα, εφόσον υπάρχουν ήδη αυτές οι συμφωνίες αεροπορικών συνδέσεων, η ανάπτυξη του MICE τουρισμού δεν είναι πλέον τόσο από την πλευρά της προσφοράς, αλλά από την πλευρά της ζήτησης. Ακριβώς προκειμένου να ενισχυθεί η ζήτηση, είναι σημαντικό να υπάρξουν δύο στρατηγικές: η μία στρατηγική αφορά στο να διαμορφωθούν συμφωνίες με τους διοργανωτές των εκδηλώσεων MICE, και η δεύτερη στρατηγική αφορά στο να αυξηθεί η επιθυμία των τουριστών να επισκεφθούν την Ελλάδα σε ένα συνέδριο, ή μια εμπορική έκθεση.

Αναφορικά με το δεύτερο, ενθαρρυντικός παράγοντας για την ενίσχυση του συνεδριακού τουρισμού συνιστά και το γεγονός ότι ιδίως στη νότια Ελλάδα και στα νησιά, ο χειμώνας έχει πολύ μικρή διάρκεια, γεγονός που δίνει τη δυνατότητα στους επισκέπτες να συνδυάσουν τις δραστηριότητες συνεδριακού τουρισμού με άλλες δραστηριότητες τουρισμού, παρατείνοντας έτσι την παραμονή τους στη χώρα και δημιουργώντας κατ' επέκταση πρόσθετα οικονομικά οφέλη. Ουσιαστικά, οι επισκέπτες του συνεδριακού τουρισμού έχουν τη δυνατότητα να συνδυάσουν τη δουλειά τους με την διασκέδαση και ψυχαγωγία. Περαιτέρω, η χώρα διαθέτει τοπία ιδιαίτερου φυσικού κάλους, το οποία βρίσκονται μάλιστα κοντά στις περιοχές όπου μπορούν να διοργανωθούν τα συνέδρια αυτά, γεγονός που δίνει τη δυνατότητα συνεργειών του συνεδριακού τουρισμού με άλλες μορφές τουρισμού, όπως είναι για παράδειγμα ο αγροτουρισμός, είτε ο φυσιολατρικός τουρισμός.

Ιδίως για τα γεγονότα τουρισμού MICE που διοργανώνονται σε μέρη που βρίσκονται κοντά σε πολιτιστικούς πόρους, μπορούν να υπάρξουν οι κατάλληλες συνέργειες με δραστηριότητες πολιτιστικού τουρισμού, έτσι ώστε οι επισκέπτες να έρθουν σε επαφή με τον πολιτιστικό πλούτο των περιοχών αυτών, αλλά και με την κουλτούρα των ανθρώπων. Με τον τρόπο αυτό αφενός θα μπορεί να παραταθεί η παραμονή τους στις περιοχές αυτές, αφετέρου δε, θα γνωρίζοντας καλύτερα τις περιοχές αυτές θα μπορούν με περισσότερη ευκολία να επισκεφτούν εκ νέου τη χώρα, για παράδειγμα με τις οικογένειες τους για χαλάρωση και αναψυχή τη φορά αυτή. Ταυτόχρονα, ανεξάρτητα από τον τόπο όπου διοργανώνεται το γεγονός MICE τουρισμού, οι επισκέπτες έχουν τη δυνατότητα να γνωρίσουν την υψηλή γαστρονομία που διαθέτει η χώρα. Οι επισκέπτες μπορούν να έρθουν σε επαφή με τα τοπικά προϊόντα των επιμέρους περιοχών, πολλά εκ των οποίων είναι διεθνούς φήμης, γνωρίζοντας και την ευρύτερη κουλτούρα που συνδέεται μ' αυτά, όπως για παράδειγμα είναι η επαφή με τη μεσογειακή διατροφή και το ελαιόλαδο. Η σύνδεση των τουριστών με την τοπική γαστρονομία δημιουργεί βιωματικές εμπειρίες, ενώ μπορεί να δημιουργήσει και σημαντικά οφέλη στον πρωτογενή τομέα, καθώς πολλά από τα προϊόντα αυτά διατίθενται στις διεθνείς αγορές και μπορούν να τα βρουν και στις χώρες τους.

Ιδιαίτερα σημαντικό είναι το γεγονός ότι στην Ελλάδα η ποιότητα των παρεχόμενων υπηρεσιών θεωρείται υψηλού επιπέδου, τόσο σε επίπεδο φιλοξενίας, όσο και σε επίπεδο εστίασης, αλλά και γενικότερα στο σύνολο των τουριστικών δραστηριοτήτων που μπορεί να κάνει. Η υψηλή αυτή ποιότητα συνδέεται τόσο με σχετικές πιστοποιήσεις που διαθέτουν οι εν λόγω υπηρεσίες, όσο και με αντίστοιχες πρωτοβουλίες ποιότητας, όπως για παράδειγμα η πρωτοβουλία «Ελληνικό Πρωινό» που έχει καθιερωθεί από μεγάλο μέρος του ξενοδοχειακού κλάδου και φέρνει σε επαφή με τους τουρίστες με την ελληνική γαστρονομία στο πρωινό τους γεύμα.

Προκειμένου να μπορέσει να υπάρξει προώθηση του τουρισμού MICE είναι αναγκαίο να υπάρχουν από κοινού ενέργειες των εμπλεκόμενων φορέων, όπως είναι για παράδειγμα οι ΣΕΤΕ, ΞΕΕ, ΕΞΑ, ACVB, TCB, HAPCO, με την ενεργό εμπλοκή του Κράτους, αλλά και της Τοπικής Αυτοδιοίκησης, έτσι ώστε να μπορούν να αναπτυχθούν αποτελεσματικότερα συνεργασίες σε επίπεδο τουριστικών προϊόντων, αλλά και για να υπάρξει η κατάλληλη υποστήριξη στη σχετική υποδομή. Μάλιστα, οι συνέργειες αυτές είναι αναγκαίες και σε επίπεδο προβολής, όπου θα

αναδεικνύονται τα συγκριτικά πλεονεκτήματα της χώρας αναφορικά με τη προσέλκυση αντίστοιχων γεγονότων, με την προβολή αυτή να λαμβάνει χώρα εκτός των άλλων και με τη βοήθεια της τεχνολογίας.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

- ACI Europe (2015). *Airports Council International Europe, InterVistas-Economic Impact of European Airports: A Critical Catalyst to Economic Growth*.
- Adikariwattage, V., Barros, Alexandra de, G., Wirasinghe, S.C., Ruwanpura, J. (2012). Airport classification criteria based on passenger characteristics and terminal size. *Journal of Air Transport Management*, 3(1), 36-41.
- Button, Kenneth & Doh, Soogwan & Yuan, Junyang. (2009). The role of small airports in economic development. *Acanços do Transporte Aéreo Brasileiro* (pp.643-657)
- Cooper, R. (2001). Airports and economic development: an overview. *Transportation Research Record* 1274.
- CBI-Ministry of Foreign Affairs (2016). *What are the opportunities for MICE tourism for Europe?* Διαθέσιμο στο: <https://www.cbi.eu/market-information/tourism/mice-tourism> [Πρόσβαση 1 Αυγούστου 2021].
- Eugenio-Martin, J. L., & Inchausti-Sintes, F. (2016). Low-cost travel and tourism expenditures. *Annals of Tourism Research*, 57, 140–159.
- Khan, S. A. R., Qianli, D., SongBo, W., Zaman, K., & Zhang, Y. (2017). Travel and tourism competitiveness index: The impact of air transportation, railways transportation, travel and transport services on international inbound and outbound tourism. *Journal of Air Transport Management*, 58, 125–134.
- Zak, D., & Getzner, M. (2014). Economic effects of airports in Central Europe: A critical review of empirical studies and their methodological assumptions. *Advances in Economics and Business*, 2(2), 100–111.
- Kazda, A., Hromádka, M., & Mrekaj, B.-R. (2017). Small regional airports operation: Unnecessary burdens or key to regional development. *Transportation Research Procedia*, 28, 59–68.
- Percoco, M. (2010). Airport activity and local development: Evidence from Italy. *Urban Studies*, 47(11), 2427–2443.
- Green, R. K. (2007). Airports and economic development. *Real Estate Economics*, 35(1), 91–112.
- Sheard, N. (2014). Airports and urban sectoral employment. *Journal of Urban Economics*, 80, 133–152.
- Stokes, R. (2008). Vision, image, reputation, and relationships: critical drivers in developing an airport city. In T. Melewar, & E. Karaosmanoglu (Eds.), *Contemporary Thoughts on Corporate Branding and Corporate Identity Management*. Basingstoke: Palgrave Macmillan.
- Hankinson, G. (2004). The brand images of tourism destinations: a study of the saliency of organic images. *Journal of Product & Brand Management*, 13(1), 6-14.

- Chon, K.S. (1991). *Meetings management and hospitality/tourism industry*. Aix-en-Provence: Centre des Hautes Etudes Touristiques.
- Christureamu, C. & Bobirca, A. (2007). Airports Driving Economic and Tourism Development. *The Romanian Economic Journal*, X(25), 31-44.
- Davidson, R. & Cope, B. (2003). *Business Travel. Conferences, incentive travel, exhibitions, corporate hospitality and corporate travel*. Harlow: Prentice Hall.
- Fraport Greece (2019). *Περιφερειακά Αεροδρόμια Κρήτης, Ηπειρωτικής Ελλάδας και Ιονίου-Ομάδα Α-3^η Ετήσια Έκθεση Περιβαλλοντικής Στρατηγικής*. Αθήνα: Fraport Greece.
- Getz, D. & Page, S. (2016). *Event Studies: Theory, research and policy for planned events (3rd ed.)*. London & New York: Routledge.
- Gittel., J.H. (2003). *The Southwest Airlines Way*. New York: McGraw-Hill.
- Globaldata Travel and Tourism (2020). *Singapore's relaunch of MICE industry demonstrates collaboration is key for recovery*. Διαθέσιμο στο: <https://www.airport-technology.com/comment/singapore-mice-industry-relaunch/> [Πρόσβαση 1 Αυγούστου 2021].
- Graham, A. (2008). *Managing airports: an international perspective, 3rd ed.* Oxford: Elsevier-Butterworth-Heinemann.
- Graham, A. (2011). The objectives and outcomes of airport privatization. *Research in Transportation Business and Management*, 1, 3-14.
- Green, R.K. (2007). Airports and economic development. *Real Estate Economics*, 35(1), 91-112.
- Halpern, N. (2010). Marketing innovation: sources, capabilities and consequences at airports in Europe's peripheral areas. *Journal of Air Transport Management*, 16, 52-58.
- Hede, A.- M. & Kellet, P. (2009). Marketing Communications for Special Events: Analyzing managerial practice, consumer perceptions and preferences. *European Journal of Marketing*, 45(6), 987-1004.
- Johnsson, C. (1981). *Sphere of Flying: The politics of International Aviation*. International Organization.
- Kang, M.H., Suh, S.J., Jo. D. (2005). The competitiveness of international meeting destinations in Asia: Meeting planners "versus buying centers" perceptions. *Journal of Convention & Event Tourism*, 7(2), 57-85.
- Kasarda, J.D. & Lindsay, G. (2011). *Aerotropolis: the way we'll live next*. Macmillan.
- Kim, W.G. & Kim, H.C. (2003). The analysis of Seoul as an international convention destination. *Journal of Convention & Exhibition Management*, 5(2), 69-87.

- Lee, M.J. (2009). The successful conference venue: perceptions of conference organizers and hotel managers, *Event Management*, 13(3), 171-180.
- McKibbin, W. & Fernando, R. (2020). *The economic impact of COVID-19. Available at: Economics in the time of Covid-19*. Centre for Economic Policy Research e-book.
- Page, S.J. (2009). *Transport and Tourism: Managing for change*. Oxford: Butterworth-Heinemann.
- Profillidis, V. & Botzoris, G. (2015). Air passenger transport and economic activity, *Journal of Air Transport Management*, 49, 23-27.
- PWC (2020). *Οι επιπτώσεις της πανδημίας στις ελληνικές επιχειρήσεις*. Αθήνα: PWC.
- Saget, A. (2006). *Event Marketing: Beyond Logistics and Planning*. Chicago: Dearbon Trade Pub.
- Sigala, M. (2020). Tourism and COVID-19: Impacts and implications for advancing and resetting industry and research. *Journal of Business Research*.
- Song, M.G. & Yeo, G.T. (2017). Analysis of the Air Transport Network Characteristics of Major Airports, *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(3), 117-125.
- Zak, D. & Getzner, M. (2014). Economic Effects of Airports in Central Europe: A Critical Review of Empirical Studies and Their Methodological Assumptions. *Advances in Economics and Business*, 2(2), 100-111.
- Wattanacharoensil., W., Schuckert, M., Graham, A. (2016). An Airport Experience Framework from a Tourism Perspective, *Transport Review*, 36 (3), 318-340.
- Ανδριώτης, Β. (2008). *Αειφορία και Εναλλακτικός Τουρισμός*. Αθήνα: Εκδόσεις Σταμούλη.
- Βελισσαρίου, Ε. (2000). *Μάνατζμεντ Ειδικών και Εναλλακτικών Μορφών Τουρισμού*. Πάτρα: Ελληνικό Ανοιχτό Πανεπιστήμιο-ΕΑΠ.
- Γραβάνη, Α. (2020). *Τουρισμός και οικονομική ανάπτυξη*. Καλαμάτα.
- Ζαχαράτος, Γ. & Τσάρτας, Π. (2008). *Τουριστικός Τομέας*. Πάτρα: Εκδόσεις Ελληνικό Ανοιχτό Πανεπιστήμιο.
- ΙΟΒΕ (2018). *Η συμβολή του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών στην ελληνική οικονομία*. Αθήνα: Ίδρυμα Οικονομικών & Βιομηχανικών Ερευνών.
- ΙΝΣΕΤΕ (2015). *Παραδοτέο Μελέτης-Εμπειρογνωμοσύνης «Επιχειρηματικό Σχέδιο Δράσης για την Προώθηση του Συνεδριακού Τουρισμού της Ελλάδας»-Επιχειρησιακό Πρόγραμμα «Ανάπτυξη Ανθρώπινου Δυναμικού»*. Αθήνα: Ινστιτούτο Συνδέσμου Ελληνικών Τουριστικών Επιχειρήσεων (ΙΝΣΕΤΕ).
- Καραγιάννης, Σ. & Έξαρχος, Γ. (2006). *Τουρισμός: Τουριστική Οικονομία, Ανάπτυξη, Πολιτική*. Ηράκλειο: Εκδόσεις Κέντρου Τεχνολογικής Έρευνας Κρήτης.
- Κασιώρας, Α. (2016). *Ελληνικοί Κρατικοί Αερολιμένες: Εκτίμηση της Αποδοτικότητας σε Περιβάλλον Οικονομικής Ύφεσης (2009-2014)*. Διπλωματική Εργασία. Πάτρα: Ελληνικό Ανοιχτό Πανεπιστήμιο.

Κραβαρίτης, Κ. (1992). *Επαγγελματικός Τουρισμός συνεδρίων, κινήτρων, εκθέσεων*. Αθήνα: Interbooks,

Κραβαρίτης, Κ. & Παπαγεωργίου, Α. (2007). *Επαγγελματικός Τουρισμός*. Αθήνα: Εκδόσεις Interbooks.

Παλούκη, Ε. (2020). *Σχεδιασμός Διοργάνωσης Συνεδριακών Εκδηλώσεων στον Τουριστικό Προορισμό*. Αθήνα. Πάτρα: Ελληνικό Ανοικτό Πανεπιστήμιο.

Παπαγεωργίου, Α. (2018). *Οργάνωση Συνεδρίων & Εκδηλώσεων*. Αθήνα: Εκδόσεις Φαίδιμος.

Σκαγιάννης, Π. (2008). *Περιφερειακά Αεροδρόμια στην Ελλάδα: προοπτικές και προκλήσεις. Στο Γοσποδίνη, Α. (επιμέλεια) 25 Κείμενα για τον Σχεδιασμό και την Ανάπτυξη*. Αθήνα: Εκδόσεις Κριτική.

Τσέκερης, Θ. & Βογιατζόγλου, Κ. (2011). *Αεροπορικές Μεταφορές και Αεροδρόμια στην Ελλάδα: Σύγχρονες Εξελίξεις, Οικονομική Σημασία και Αποδοτικότητα*, Εκθέσεις, Αρ. 68. Αθήνα: ΚΕΠΕ.

Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (2021). *Αερολιμένες*. Διαθέσιμο στο: <http://www.yra.gr/our-airports> [Πρόσβαση 1 Ιουνίου 2021].