

ΠΑΝΤΕΙΟΝ ΠΑΝΕΠΙΣΤΗΜΙΟΝ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

PANTEION UNIVERSITY OF SOCIAL AND POLITICAL SCIENCES



ΣΧΟΛΗ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΚΑΙ ΚΟΙΝΩΝΙΚΩΝ ΕΠΙΣΤΗΜΩΝ

ΤΜΗΜΑ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΗΣ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ

ΠΡΟΓΡΑΜΜΑ ΜΕΤΑΠΤΥΧΙΑΚΩΝ ΣΠΟΥΔΩΝ

“ΕΦΗΡΜΟΣΜΕΝΩΝ ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΩΝ ΚΑΙ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΑΝΑΠΤΥΞΗΣ”

ΔΙΠΛΩΜΑΤΙΚΗ ΕΡΓΑΣΙΑ :

**«Ανάλυση του ανταγωνισμού στην Ελλάδα: Ο κλάδος των
αεροπορικών μεταφορών»**

Δημήτρης Γιαννακαρώνης

Αθήνα , 2022

Τριμελής επιτροπή μελών ΔΕΠ

Στοφόρος Χρυσόστομος (επιβλέπων)

Ψειρίδου Αναστασία

Παλάσκας Θεοδόσιος

ΔΗΛΩΣΗ ΛΟΓΟΚΛΟΠΗΣ

«Δηλώνω υπεύθυνα ότι είμαι ο συγγραφέας της συγκεκριμένης διπλωματικής εργασίας με σκοπό την απόκτηση μεταπτυχιακού τίτλου σπουδών από το Πάντειο Πανεπιστήμιο στο τμήμα της Οικονομικής και Περιφερειακής Ανάπτυξης με κατεύθυνση Εφαρμοσμένα Οικονομικά και Διοίκηση. Η διπλωματική εργασία δεν έχει κατατεθεί σε κάποιο άλλο πανεπιστήμιο της Ελλάδας ή του εξωτερικού. Η συγκεκριμένη διπλωματική εργασία περιλαμβάνει τις προσωπικές μου απόψεις επί του θέματος. Βεβαιώνω ότι συμπεριλαμβάνονται όλες οι βιβλιογραφικές πηγές που χρησιμοποιήθηκαν, οι πηγές από το διαδίκτυο καθώς και οι συγγραφείς τους .»

Δημήτρης Γιαννακαρώνης

Ευχαριστίες

Θα ήθελα να ευχαριστήσω τον καθηγητή και επιβλέποντα κύριο Χρυσόστομο Στοφόρο για την συνεχή στήριξη και εμπιστοσύνη που μου παρείχε, τις πολύτιμες συμβουλές του, καθώς και όλο το διδακτικό προσωπικό του τμήματος σε όλη τη διαδρομή μέχρι την ολοκλήρωση των σπουδών μου. Επιπροσθέτως θα ήθελα να ευχαριστήσω την οικογένεια μου και πιο συγκεκριμένα τον πατέρα μου Μιχάλη, την μητέρα μου Στέλλα και τα αδέρφια μου Νίκο, Σοφία-Άννα και Ναταλία.

ΠΕΡΙΛΗΨΗ

Ο κλάδος της πολιτικής αεροπορίας αποτελεί έναν από τους πιο σύγχρονους κλάδους παγκοσμίως. Η χρήση των εναέριων μέσων και πιο συγκεκριμένα των αεροπλάνων αυξάνεται συνεχώς καθώς μεγαλώνουν οι ανάγκες των πολιτών είτε για λόγους αναψυχής είτε για λόγους εργασίας. Σε αυτή τη διπλωματική εργασία θα μελετηθεί σε βάθος η ιστορικότητα του κλάδου και τη διαδρομή του μέχρι την Ελλάδα, το ελληνικό περιβάλλον γενικότερα και η μελέτη των αεροδρομίων καθώς και οι περιπτώσεις των μεταφορών χαμηλού κόστους που έχουν ιδιαίτερα αυξημένο ενδιαφέρον λόγω των σύγχρονων αναγκών για οικονομικότερες μεταφορές , του ανταγωνισμού στην Ελλάδα και τον ρόλο των επιτροπών ανταγωνισμού καθώς και των αποφάσεων τους. Επιπροσθέτως , θα αναλυθεί το επίπεδο εξυπηρέτησης των αεροπορικών εταιριών μέσω ερωτηματολογίων καθώς και η ερμηνεία των αποτελεσμάτων.

ABSTRACT

The civil aviation industry is one of the most modern industries worldwide. The use of aerial vehicles, and more specifically airplanes, is constantly increasing as the needs of citizens grow, either for leisure or work purposes. In this diplomatic work, the historicity of the sector and its route to Greece, the Greek environment in general and the study of airports as well as the cases of low-cost transport that are of particular increased interest due to the modern needs for more economical transport will be studied in depth, competition in Greece and the role of competition commissions as well as their decisions and their interpretation. In addition, the service level of the airlines will be analyzed through questionnaires and the interpretation of the results.

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΕΥΧΑΡΙΣΤΙΕΣ.....	4
ΠΕΡΙΛΗΨΗ.....	5
ABSTRACT.....	6
ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	10
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 1 Ιστορία της Πολιτικής Αεροπορίας.....	11-14
1.1. Ιστορική αναδρομή του κλάδου της Αεροπορίας.....	11-12
1.2. Η διαδρομή του αεροπλάνου μέσα από τους παγκόσμιους πολέμους.....	12
1.3. Ευρωπαϊκή πολιτική.....	13
1.4. Τα πρώτα αεροδρόμια και αεροσκάφη.....	13-14
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 2 Η Πολιτική Αεροπορία στην Ελλάδα.....	15-34
2.1. Τα αεροδρόμια στην Ελλάδα.....	15-22
2.1.1. Διεθνή αεροδρόμια.....	16
2.1.2. Εθνικά αεροδρόμια.....	17
2.1.3 Δημοτικά αεροδρόμια.....	17
2.1.4 Κίνηση των αεροδρομίων.....	18-22
2.2. Εταιρίες ελληνικές.....	23-34
2.2.1 AEGEAN.....	23-24
2.2.2 ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ.....	24-27
2.2.3 ASTRA AIRLINES.....	27
2.2.4. ELLINAIR.....	28
2.2.5. SKY EXPRESS.....	29-31
2.2.6. BLUEBIRD AIRWAYS.....	31-32
2.2.7. GAINJET AVIATION.....	32-33
2.2.8. OLYMPUS AIRWAYS.....	33
2.2.9. SWIFTAIR HELLAS.....	34

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 3	Η εξέλιξη των εταιριών στις ανάγκες των επιβατών.....	34-41
3.1.	Η περίπτωση των εταιριών με χαμηλού κόστους πτήσεις στην Ευρώπη.....	35-38
3.2.	Η περίπτωση των εταιριών με χαμηλού κόστους πτήσεις στην Ελλάδα.....	38-39
3.3	Διαφορετικά είδη πτήσεων.....	39-41
3.3.1	Πτήσεις Charter.....	40
3.3.2	Πτήσεις VIP.....	40-41
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 4	Ο ανταγωνισμός στον κλάδο	41-46
4.1.	Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού.....	41-43
4.2	Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού.....	43-46
4.2.1.	Η περίπτωση της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ με την AEGEAN.....	44-46
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 5	Ανάλυση επιπέδου ικανοποίησης πελατών-Εισαγωγή.....	46-49
5.1.	Οι ερευνητικοί στόχοι	47
5.2.	Η μεθοδολογία της έρευνα.....	47-48
5.3.	Περιγραφή ερωτηματολογίου.....	48
5.4	Μέθοδος στατιστικής επεξεργασίας.....	49
ΚΕΦΑΛΑΙΟ 6	Αποτελέσματα της έρευνας και ερμηνεία.....	49-83
6.1.	Περιγραφική στατιστική ανάλυση δείγματος.....	49-69
6.1.1.	Δημογραφικά στοιχεία.....	49-53
6.1.2.	Απαντήσεις στα ερωτήματα της έρευνας.....	53-69
6.2.	Πίνακες συχνοτήτων – Έλεγχοι ανεξαρτησίας χ^2	69-82
6.2.1.	Θεωρητικό υπόβαθρο.....	69
6.2.2.	Μεθοδολογία προσέγγισης.....	70-71

6.2.3. Επίδραση των δημογραφικών χαρακτηριστικών στις συνήθειες χρήσης του αεροπλάνου.....	71-74
6.2.4. Επίδραση των δημογραφικών χαρακτηριστικών στους παράγοντες προτίμησης μιας αεροπορικής εταιρείας.....	74-78
6.2.5. Επίδραση των συνηθειών χρήσης αεροπλάνου στους παράγοντες προτίμησης μιας αεροπορικής εταιρείας.....	78-82
6.3. Κριτική θεώρηση αποτελεσμάτων.....	82-83

ΚΕΦΑΛΑΙΟ 7 Συμπεράσματα – προτάσεις.....	83-84
--	-------

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΚΕΣ ΑΝΑΦΟΡΕΣ.....	85-86
------------------------------	-------

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ-ΕΡΩΤΗΜΑΤΟΛΟΓΙΟ.....	88-92
-------------------------------	-------

ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Η ιστορία των μεταφορών είναι συνδεδεμένη με την ύπαρξη της ανθρώπινης ζωής. Στην αρχή ο άνθρωπος προσπάθησε με το βάδισμα να εκτελεί όλες τις αναγκαίες για αυτόν εργασίες πριν καταλάβει γρήγορα ότι οι περιορισμένες αντοχές τους θα αποτελούσαν εμπόδιο για αυτόν. Στη συνέχεια μόλις κατάφερε να εκτελεί αυτές τις εργασίες με τα ζώα, προχώρησε στη δημιουργία μέσων μεταφοράς από τη θάλασσα και αργότερα του τροχού. Ο κλάδος της αεροπορίας άργησε πολύ να έρθει στο φως και να καθιερωθεί ένας από τους βασικούς τρόπους για την μεταφορά των φορτίων και των ανθρώπων. Η διαδρομή του μέχρι την χώρα μας ήταν εξίσου μεγάλη αλλά όχι και η ανάπτυξη του η οποία ήταν γρήγορη και θεαματική.

Στην Ελλάδα η πορεία του κλάδου υπήρξε ανοδική με μια αναπόφευκτη κάθοδο λόγω της πανδημίας που έκλεισε σύνορα και απαγορεύτηκε η σύνδεση μεταξύ δυο πόλεων , χωρών και ηπείρων. Μετά την πανδημία συνεχίζεται η αναπτυξιακή τροχιά της χώρας με την κίνηση των αεροδρομίων να μεγαλώνει καθώς και ο στόλος των αεροσκαφών. Οι απαιτήσεις των πελατών διαρκώς μεγαλώνουν και αλλάζουν με συνέπεια οι αεροπορικές να εξελίσσονται μέσα στα χρόνια προσφέροντας μεγάλη ποικιλία υπηρεσιών για όλες τις προτιμήσεις.

Ιστορία της Πολιτικής Αεροπορίας

1.1. Ιστορική αναδρομή του κλάδου της Αεροπορίας

Το όνειρο να πετάει ο άνθρωπος είναι τόσο παλιό όσο η ίδια η ανθρωπότητα. Ο Αρχύτας (428-347 π.Χ.) κατάφερε να δημιουργήσει ξύλινη συσκευή με το σχήμα πουλιού που μπορούσε να πετάξει μόνη της και θεωρήθηκε ο εφευρέτης της αυτόνομης πτητικής μηχανικής. Το ενδιαφέρον για να μπορεί ο άνθρωπος να αψηφήσει την βαρύτητα και να μπορεί για ένα μικρό χρονικό διάστημα να πετάξει ήταν μεγάλο. Ειδικότερα εφόσον ήδη από τα πολύ παλιά χρόνια κατάφερε να εκμεταλλευτεί την θάλασσά μέσω των πλοίων και την στεριά μέσω του τροχού. Υπήρξαν διάφορα πειράματα που κατέληξαν ανεπιτυχώς πριν το όνειρο πάρει μορφή.

Αυτό το όνειρο πραγματοποίησαν οι αδελφοί Ραιτ στις 17 Δεκεμβρίου του 1903 καταφέροντας να δημιουργήσουν μια αυτοδύναμη πτήση διάρκειας 12 δευτερολέπτων φτάνοντας σε μια πρωτοποριακή ανακάλυψη (Νικηφοράκης, 2021). Πιο συγκεκριμένα η πρώτη πτήση πραγματοποιήθηκε με κινητήρα 12 ίππων που έδινε ώθηση σε 2 έλικες. Πραγματοποιήθηκαν 4 δοκιμές εκ των οποίων στην τελευταία διανύθηκε απόσταση 260 μέτρων. Οι δύο Αμερικάνοι έμειναν στην ιστορία ως οι εφευρέτες του πρώτου αεροπλάνου στον κόσμο που εκτέλεσε με επιτυχία την πρώτη πτήση ανοίγοντας τον δρόμο σε μια επαναστατική περίοδο για τον κλάδο της αεροπορίας.



Δευτερόλεπτα μετά την πρώτη πτήση από τους αδελφούς Ραιτ , Kitty Hawk, North Carolina (17/12/1903)

Μόλις 11 χρόνια αργότερα οι Αμερικάνοι θα πλήρωναν το πρώτο αεροπορικό εισιτήριο με κόστος 5 δολάρια για μια απόσταση 30 χιλιομέτρων (Steven Morrison, 2001). Η εφεύρεση του τρόπου με τον οποίο θα μπορούσαν οι άνθρωποι να ταξιδεύουν μέσω του αεροπλάνου γνώρισε θεαματική ανάπτυξη και καθολική αποδοχή. Ακόμα και σήμερα αποτελεί τον τρόπο μεταφοράς που προτιμάται από άποψη χρόνου και ασφάλειας ταξιδιού.

1.2 Η διαδρομή του αεροπλάνου μέσα από τους παγκόσμιους πολέμους

Ελάχιστα χρόνια μετά από αυτήν την πολύ σημαντική εφεύρεση , η ανθρωπότητα πέρασε σε πολεμική περίοδο και στον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο. Έτσι, δεν άργησε η εφεύρεση των αδελφών Ραιτ να χρησιμοποιηθεί με κακές προθέσεις. Χρησιμοποιήθηκε στον πρώτο παγκόσμιο πόλεμο σαν πολεμική μηχανή και σαν μέσο παρακολούθησης των αντιπάλων όπως και στο δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο και ενώ η δικτατορία του Χίτλερ προσπαθούσε να καταλάβει το Παρίσι και την Γαλλία , ο ίδιος προχώρησε στη δημιουργία του διάσημου Blitzkrieg μιας τακτικής όπου με τη ταυτόχρονη προώθηση στρατευμάτων μέσω ξηράς και αέρος, στηριζόμενος στην σύγχυση και στην ταχύτητα , κατάφερε σε λίγες μόνο ημέρες να καταλάβει την Γαλλία (Frieser, 2005). Γενικότερα σε όλο τον δεύτερο παγκόσμιο πόλεμο οι αερομαχίες, οι βομβαρδισμοί και η κυριαρχία στον αέρα ήταν καθοριστικής σημασίας για την εξέλιξη του.



Ο Αδόλφος Χίτλερ μετά την κατάληψη του Παρισιού το 1940

1.3 Ευρωπαϊκή Πολιτική

Μετά τον πόλεμο εντάθηκαν οι προσπάθειες να δημιουργηθεί ένα ενιαίο ευρωπαϊκό πλαίσιο για τις αερομεταφορές από το Συμβούλιο της Ευρώπης. Το 1954 δημιουργήθηκε η Ευρωπαϊκή Διάσκεψη Πολιτικής Αεροπορίας (E.A.S.A) όπου ο ρόλος της είναι «η εξασφάλιση της ασφάλειας και της προστασίας του περιβάλλοντος στον τομέα της Πολιτικής Αεροπορίας στην Ευρώπη» (Ευρωπαϊκή Ένωση, 1954)

Ολόκληρος ο κόσμος των μεταφορών θα άλλαζε ραγδαία από τότε, βάζοντας έναν πολύ σημαντικό παράγοντα στον κλάδο. Ο χρόνος που χρειάζεται ένα αεροπλάνο για να καλύψει μια απόσταση από ένα σημείο σε ένα άλλο σημείο είναι πολύ μικρότερος από οποιοδήποτε άλλο μέσο μεταφοράς. Σε μια σύγχρονη κοινωνία που τρέχει με φρενήρεις ρυθμούς όπου « Ο χρόνος είναι χρήμα » (Benjamin Franklin) είναι πολύ εύκολο να κατανοηθεί γιατί ο κλάδος της αεροπορίας είχε ταχεία ανάπτυξη.

Στις μεταφορές ο αεροπορικός κλάδος πέρασε μια περίοδο ανάπτυξης άνευ προηγουμένου. Πιο συγκεκριμένα από το 1950 έως το 1970 και σε ετήσια βάση, το ποσοστό των μιλίων ανά επιβάτη αυξανόταν κατά 14% , ένα ποσοστό το οποίο περνούσε μόνο η πώληση του πλαστικού (Torenbeek, 1982). Μετά το 2000, ο αριθμός των ατόμων που χρησιμοποιούν το αεροπλάνο ως μέσο μεταφοράς τον 21^ο αιώνα αγγίζει τα 700 εκατομμύρια σε ετήσια βάση μόνο στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής. (R.Guimera, 2004).

Στις 24 Μαρτίου 1992 υπογράφηκε η συμφωνία «ανοικτού ουρανού» (EU-US Open Skies Agreement) που ανέφερε το δικαίωμα των αεροπορικών εταιριών να προσφέρουν διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και εμπορεύματος. Από τότε, οι Η.Π.Α έχουν υπογράψει πάνω από 50 διμερείς συμφωνίες «ανοικτού ουρανού» με πρόθεση την προώθηση μιας παγκόσμιας αεροπορικής αγοράς που θα στηρίζεται στον ανταγωνισμό με την ελάχιστη δυνατή κρατική παρέμβαση. (Alejandro Micco, 2005). Ο ρόλος του κράτους θα πρέπει να είναι στην επίβλεψη και στη δημιουργία των συνθηκών αυτών κατά των οποίων θα μπορέσει ο ανταγωνισμός να προσφέρει στους ανθρώπους τις καλύτερες δυνατές υπηρεσίες στο μικρότερο δυνατό κόστος.

1.4 Τα πρώτα αεροδρόμια και αεροσκάφη

Η ανθρωπότητα μπορούσε να πάει από την μια ήπειρο στην άλλη σε διάστημα ωρών και όχι ημερών όπως γινόταν με το πλοίο. Ήταν μια πραγματική επανάσταση που άλλαξε τελείως ακόμα και την αγορά όπως ήταν γνωστή , καθώς η μεταφορά αγαθών γινόταν πολύ πιο γρήγορα. Τα αεροδρόμια έκαναν γρήγορα την εμφάνιση τους από την μία άκρη στην άλλη άκρη του κόσμου δημιουργώντας έναν πρωτόγνωρο χώρο για τα δεδομένα της τότε εποχής: την δικτύωση και τις υπηρεσίες στον κλάδο της αεροπορίας. Είναι δύσκολο να αναφερθεί ωστόσο ποιο υπήρξε το πρώτο αεροδρόμιο στην ιστορία της ανθρωπότητας καθώς όπως αναφέρθηκε , ο κλάδος άνθισε την ίδια στιγμή σε όλο τον πλανήτη οπότε οι αναφορές για τα αεροδρόμια ήταν πολλές. Παρόλα αυτά το

πρώτο αεροδρόμιο θεωρείται το Pearson Field Airport, Vancouver, Washington καθώς το 1905 πραγματοποιήθηκαν πτήσεις από έναν τύπο αεροσκάφους που ονομάζεται αερόπλοιο.

Επιπροσθέτως, υπήρξε το πρώτο αεροδρόμιο όπου 6 χρόνια αργότερα υποδεχόταν εμπορικού τύπου πτήσεις. Το συγκεκριμένο αεροδρόμιο βρίσκεται σε λειτουργία ακόμα και σήμερα και αποτελεί , από τα αρχαιότερα αεροδρόμια.

Ωστόσο, το πιο διαδεδομένο είναι το College Park Airport , Maryland, USA. Μάλιστα χαρακτηρίζεται ως « η κοιτίδα της αεροπορίας ». Υπήρξε σε λειτουργία από το 1909 και δυο χρόνια αργότερα έγινε το πρώτο στρατιωτικό αεροδρόμιο των Η.Π.Α. Το 1912 ολοκλήρωσε την εκπαίδευση της η πρώτη γυναίκα πιλότος , η οποία είχε τη βάση της στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο. Ακόμη, υπήρξε χώρος δοκιμών για το στρατό, όπου εκπαιδεύτηκαν για πρώτη φορά σε πτήσεις με περιορισμένη ορατότητα και με δυσμενείς καιρικές συνθήκες για την δημιουργία τελικώς του ILS (Instrument Landing System) το οποίο πρόκειται για « *ένα επίγειο σύστημα προσέγγισης οργάνων, το οποίο παρέχει ακρίβεια, πλευρική και κατακόρυφη καθοδήγηση σε αεροσκάφος που προσεγγίζει και προσγειώνεται σε διάδρομο, χρησιμοποιώντας συνδυασμό ραδιοφωνικών σημάτων και σε πολλές περιπτώσεις συστοιχιών φωτισμού υψηλής έντασης για ασφαλή λειτουργία προσγείωσης κατά τη διάρκεια μετεωρολογικών συνθηκών όπως χαμηλή ορατότητα λόγω ομίχλης, βροχής ή χιονιού.*» (Jerzy Merkisz, 2017)

Το συγκεκριμένο αεροδρόμιο αν και δεν πρόκειται για μεγάλο έχοντας μάλιστα έναν διάδρομο προσγείωσης και απογείωσης βρίσκεται σε λειτουργία μέχρι και σήμερα. Επίσης υπάρχει μουσείο εντός του αεροδρομίου που παρουσιάζει την ακριβή εικόνα της παρελθοντικής κατάστασης του αεροδρομίου.

Το πρώτο εμπορικό αεροσκάφος στο κόσμο ονομαζόταν «de Havilland Comet» . Όχι μόνο ήταν το πρώτο το οποίο παρείχε τις υπηρεσίες του πλήρως για επιβάτες αλλά επίσης υπήρξε το πρώτο που πραγματοποίησε υπερατλαντική πτήση. (Simons, 2013) Το συγκεκριμένο αεροπλάνο αντικαταστάθηκε από το Boeing, ένα από τα πιο επιτυχημένα αεροσκάφη για πολλά χρόνια ειδικότερα για τις υπερατλαντικές πτήσεις

Η Πολιτική Αεροπορία στην Ελλάδα

Η Ελλάδα ακολούθησε το παράδειγμα των υπόλοιπων ευρωπαϊκών χωρών γνωρίζοντας την ανάπτυξη στον συγκεκριμένο κλάδο μετά τον πόλεμο. Η ανάπτυξη στον ελληνικό κλάδο είναι απόρροια των ενδογενών εταιριών που μένουν ανταγωνιστικές ακόμα και στο εξωτερικό αλλά και των εταιριών οι οποίες εισέρχονται στον ελλαδικό χώρο με σκοπό την εκμετάλλευση των αεροδρομίων και του συνεχώς αυξανόμενου όγκου της επιβατικής κίνησης.

2.1 Τα αεροδρόμια στην Ελλάδα

Σύμφωνα με τον Ειδικό Κανονισμό 549/2004 στην Ελλάδα , το κράτος είναι ανεξάρτητο από τις υπηρεσίες των εταιριών που ασχολούνται με την αεροναυτιλία. Ακόμα, σύμφωνα με τον ίδιο κανονισμό, συστήνεται μια υπηρεσία που ονομάζεται Γενική Διεύθυνση Παροχής Υπηρεσιών Αεροναυτιλίας με υπηρεσιακό σκοπό καθώς και την Κανονιστική Αρχή που δημιουργείται για κανονιστικές λειτουργίες. Τα περισσότερα μεγάλα αεροδρόμια παραχωρούνται στην Fraport ενώ το μεγαλύτερο της χώρας το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος βρίσκεται κατά 55% στη κατοχή του ελληνικού δημοσίου και κατά 45% σε χέρια ιδιωτών. Πρόκειται για το μοναδικό αεροδρόμιο μεγάλης κλίμακας που κατασκευάστηκε εξολοκλήρου με τραπεζικό δανεισμό από την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα και ιδιωτικά μετοχικά κεφάλαια. (Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ)

Όπως είναι λογικό, τα αεροδρόμια δεν μπορούν να έχουν την ίδια έκταση. Με στόχο την άριστη κατανομή του χώρου , κατασκευάζονται με γνώμονα την κίνηση και τον όγκο που προβλέπεται ότι θα έχουν. Έτσι υπάρχουν οι κρατικοί αερολιμένες διεθνών συγκοινωνιών οι οποίοι συνδέονται με το εξωτερικό και έχουν άλλες προδιαγραφές. Επίσης αποτελούν τα πιο γνωστά, ως προς το επιβατικό κοινό, αεροδρόμια.

Επιπροσθέτως , υπάρχουν οι κρατικοί αερολιμένες εσωτερικών συγκοινωνιών οι οποίοι προσανατολίζονται κυρίως στην εξυπηρέτηση της εγχώριας ζήτησης και της ικανοποίησης της ζήτησης από τη τουριστική περίοδο.

Τέλος υπάρχουν οι δημοτικοί αερολιμένες οι οποίοι είναι λίγοι, τελούν υπό το καθεστώς του δήμου και είναι μικροί σε έκταση.

2.1.1 Διεθνή αεροδρόμια

Διεθνή Αεροδρόμια της Ελλάδος (International Airports)
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ «ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΡΟΔΟΥ «ΔΙΑΓΟΡΑΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ «ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΕΡΚΥΡΑΣ «ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΠΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΩ «ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ «ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ «ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΕΛΥΤΗΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΛΗΜΝΟΥ «ΗΦΑΙΣΤΟΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΑΝΙΩΝ «ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΖΑΚΥΝΘΟΥ «ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΟΛΩΜΟΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΣΑΜΟΥ «ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ Ο ΣΑΜΙΟΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΒΑΛΑΣ «ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ «ΚΑΠΕΤΑΝ ΚΩΣΤΑΝΤΑΚΟΠΟΥΛΟΣ»

(ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, 2013)

2.1.2. Εθνικά αεροδρόμια

Εθνικά Αεροδρόμια της Ελλάδος (National Airports)
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑΣ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ «ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΠΥΡΡΟΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΧΙΟΥ «ΟΜΗΡΟΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΜΥΚΟΝΟΥ «ΜΑΝΤΩ ΜΑΥΡΟΓΕΝΗ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΣΚΙΑΘΟΥ «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΟΖΑΝΗΣ «ΦΙΛΙΠΠΙΟΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΓΡΙΝΙΟΥ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ «ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΡΠΑΘΟΥ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΥΘΗΡΩΝ «ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΟΥΣ ΩΝΑΣΗΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΜΗΛΟΥ

ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΣΚΥΡΟΥ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΝΕΑΣ ΑΓΧΙΑΛΟΥ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΚΤΙΟΥ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΣΠΑΡΤΗΣ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΠΑΡΟΥ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΝΔΡΑΒΙΔΑΣ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΣΥΡΟΥ «ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΙΚΕΛΑΣ»
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΡΑΞΟΥ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΣΤΕΛΛΙΟΥ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΝΑΞΟΥ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΛΥΜΝΟΥ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΙΚΑΡΙΑΣ «ΙΚΑΡΟΣ»
ΜΟΝΑΔΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ ΓΕΝΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

(ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, 2013)

2.1.3. Δημοτικά Αεροδρόμια

Δημοτικά Αεροδρόμια της Ελλάδος (Municipal Airports)
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟΥ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΚΑΣΟΥ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΛΕΡΟΥ
ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΣΗΤΕΙΑΣ

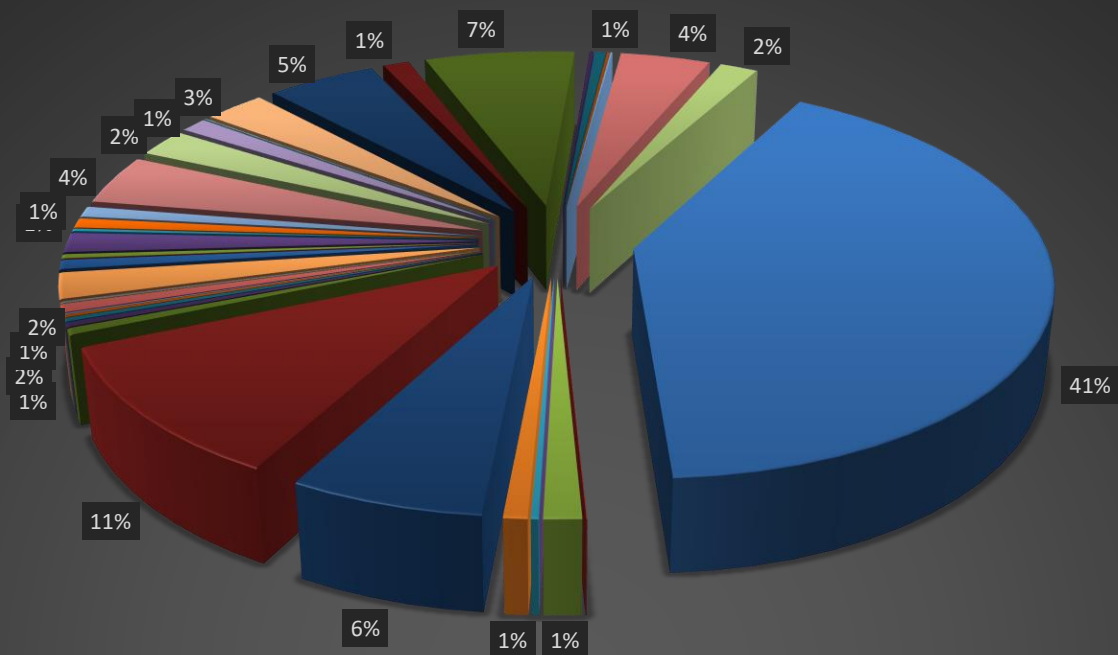
(ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, 2013)

2.1.4 Κίνηση των αεροδρομίων

Η Ελλάδα αποτελεί μια χώρα με σταθερώς αυξανόμενη κίνηση των αεροδρομίων της με εξαίρεση την εποχή της πανδημίας COVID-19. Η γεωγραφική της θέση όντας σταυροδρόμι τριών ηπείρων και άρα πλεονεκτική θέση για όλες τις αεροπορικές και ο τουρισμός καθώς και άλλοι παράγοντες, καταστούν την μελέτη για την κίνηση των επιβατών μέσα στα αεροδρόμια ενδιαφέρον. Τα στατιστικά στοιχεία, προερχόμενα από την Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, δείχνουν αύξηση του ποσοστού αφίξεων στην χώρα.

Αντλώντας στατιστικά στοιχεία από την Υ.Π.Α (Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας) μελετάται ο αριθμός των αφίξεων στη χώρα στο σύνολο των αεροδρομίων της τα τελευταία 2 χρόνια. Πιο συγκεκριμένα αναφέρονται τα στοιχεία του μήνα Ιουλίου 2021 και του ίδιου μήνα για το 2022 :

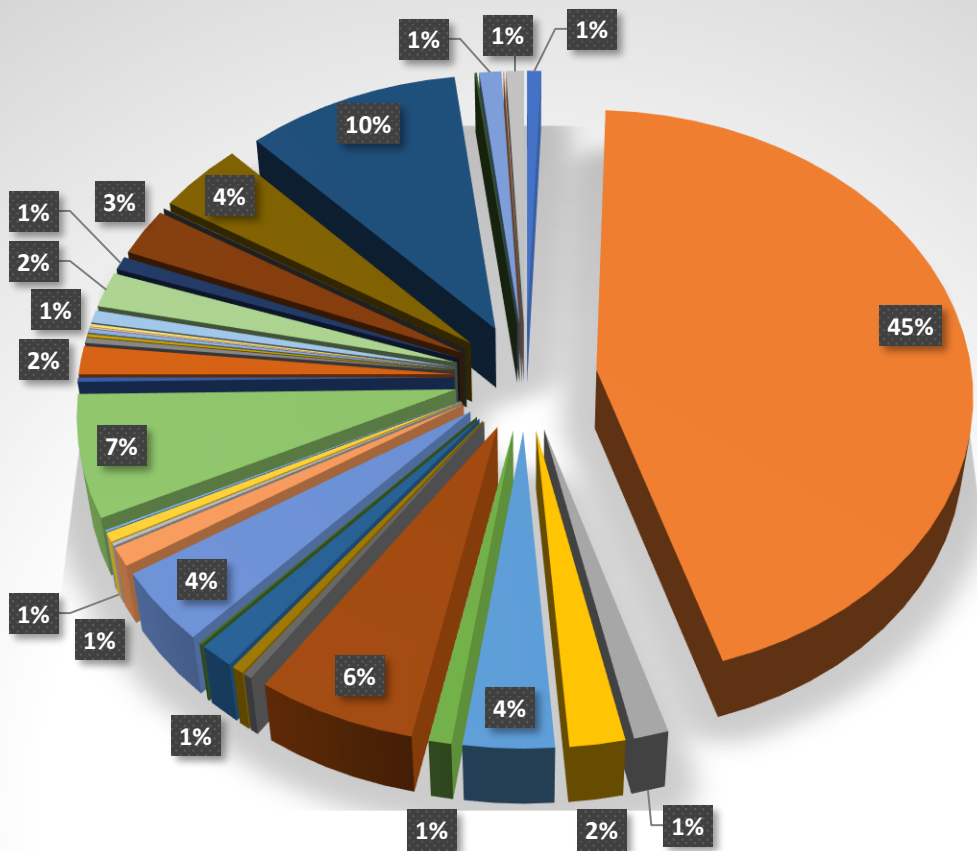
ΚΙΝΗΣΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ, ΙΟΥΛΙΟΣ 2021 (ΑΦΙΞΕΙΣ)



- | | |
|--------------------------------------|----------------------------------|
| ■ ΑΘΗΝΑΙ "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" | ■ ΑΚΤΙΟΝ |
| ■ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΙΣ "ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ" | ■ ΑΡΑΞΟΣ |
| ■ ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑ | ■ ΖΑΚΥΝΘΟΣ "ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΟΛΩΜΟΣ" |
| ■ ΗΡΑΚΛΕΙΟ "ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ" | ■ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" |
| ■ ΙΚΑΡΙΑ "ΙΚΑΡΟΣ" | ■ ΙΩΑΝΝΙΝΑ "ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΠΥΡΡΟΣ" |
| ■ ΚΑΒΑΛΑ "ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ" | ■ ΚΑΛΑΜΑΤΑ |
| ■ ΚΑΛΥΜΝΟΣ | ■ ΚΑΡΠΑΘΟΣ |
| ■ ΚΑΣΟΣ | ■ ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟ |
| ■ ΚΑΣΤΟΡΙΑ "ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ" | ■ ΚΕΡΚΥΡΑ "ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ" |
| ■ ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑ | ■ ΚΟΖΑΝΗ "ΦΙΛΙΠΠΟΣ" |
| ■ ΚΥΘΗΡΑ "ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΩΝΑΣΗΣ" | ■ ΚΩΣ "ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ" |
| ■ ΛΕΡΟΣ | ■ ΛΗΜΝΟΣ "ΗΦΑΙΣΤΟΣ" |
| ■ ΜΗΛΟΣ | ■ ΜΥΚΟΝΟΣ |
| ■ ΜΥΤΙΛΗΝΗ "ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΕΛΥΤΗΣ" | ■ ΝΑΞΟΣ |
| ■ ΝΕΑ ΑΓΧΙΑΛΟΣ | ■ ΠΑΡΟΣ |
| ■ ΡΟΔΟΣ "ΔΙΑΓΟΡΑΣ" | ■ ΣΑΜΟΣ "ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ Ο ΣΑΜΙΟΣ" |
| ■ ΣΑΝΤΟΡΙΝΗ | ■ ΣΗΤΕΙΑ |
| ■ ΣΚΙΑΘΟΣ "ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ" | ■ ΣΚΥΡΟΣ |

(ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ, 2013)

ΡΟΛΙΜΕΝΩΝ ΕΣΩΤΕΡΙΚΟΥ,
ΙΟΥΛΙΟΣ
2022 (ΑΦΙΞΕΙΣ)



- | | |
|--|--|
| ■ AOK Α. ΚΑΡΠΑΘΟΥ | ■ ΑΘΗ ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΑΘΗΝΩΝ "ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ" |
| ■ AXD ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΥΠΟΛΗΣ "ΔΗΜΟΚΡΙΤΟΣ" | ■ CFU ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΚΕΡΚΥΡΑΣ "ΙΩΑΝΝΗΣ ΚΑΠΟΔΙΣΤΡΙΑΣ" |
| ■ CHQ ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΧΑΝΙΩΝ "ΙΩΑΝΝΗΣ ΔΑΣΚΑΛΟΓΙΑΝΝΗΣ" | ■ EFL ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΚΕΦΑΛΛΗΝΙΑΣ |
| ■ GPA Α. ΑΡΑΞΟΥ | ■ HER ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΗΡΑΚΛΕΙΟΥ "ΝΙΚΟΣ ΚΑΖΑΝΤΖΑΚΗΣ" |
| ■ IOA Α. ΙΩΑΝΝΙΝΩΝ "ΒΑΣΙΛΕΥΣ ΠΥΡΡΟΣ" | ■ JIK Α. ΙΚΑΡΙΑΣ "ΙΚΑΡΟΣ" |
| ■ JKH Α. ΧΙΟΥ "ΟΜΗΡΟΣ" | ■ JKL Α. ΚΑΛΥΜΝΟΥ |
| ■ JMK Α. ΜΥΚΟΝΟΥ | ■ JNX Α. ΝΑΞΟΥ |
| ■ JSH Α. ΣΗΤΕΙΑΣ | ■ JSI Α. ΣΚΙΑΘΟΥ "ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΠΑΠΑΔΙΑΜΑΝΤΗΣ" |
| ■ JSY Α. ΣΥΡΟΥ "ΔΗΜΗΤΡΙΟΣ ΒΙΚΕΛΑΣ" | ■ JTR Α. ΣΑΝΤΟΡΙΝΗΣ |
| ■ JTY Α. ΑΣΤΥΠΑΛΛΙΑΣ | ■ KGS ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΚΩ "ΙΠΠΟΚΡΑΤΗΣ" |
| ■ KIT Α. ΚΥΘΗΡΩΝ "ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ ΩΝΑΣΗΣ" | ■ KLX ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΚΑΛΑΜΑΤΑΣ |
| ■ KSJ Α. ΚΑΣΟΥ | ■ KSO Α. ΚΑΣΤΟΡΙΑΣ "ΑΡΙΣΤΟΤΕΛΗΣ" |
| ■ KVA ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΚΑΒΑΛΑΣ "ΜΕΓΑΣ ΑΛΕΞΑΝΔΡΟΣ" | ■ KZI Α. ΚΟΖΑΝΗΣ "ΦΙΛΙΠΠΟΣ" |
| ■ KZS Α. ΚΑΣΤΕΛΟΡΙΖΟΥ | ■ LRS Α. ΛΕΡΟΥ |
| ■ LXS Α. ΛΗΜΝΟΥ "ΗΦΑΙΣΤΟΣ" | ■ MJT ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΜΥΤΙΛΗΝΗΣ "ΟΔΥΣΣΕΑΣ ΕΛΥΤΗΣ" |
| ■ MLO Α. ΜΗΛΟΥ | ■ PAS Α. ΠΑΡΟΥ |
| ■ PVK Α. ΑΚΤΙΟΥ | ■ RHO ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΡΟΔΟΥ "ΔΙΑΓΟΡΑΣ" |
| ■ SKG ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ "ΜΑΚΕΔΟΝΙΑ" | ■ SKU Α. ΣΚΥΡΟΥ |
| ■ SMI ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΣΑΜΟΥ "ΑΡΙΣΤΑΡΧΟΣ Ο ΣΑΜΙΟΣ" | ■ VOL Α. ΝΕΑΣ ΑΓΧΙΑΛΟΥ |
| ■ ZTH ΔΙΕΘΝΗΣ Α. ΖΑΚΥΝΘΟΥ "ΔΙΟΝΥΣΙΟΣ ΣΟΛΩΜΟΣ" | |

Παρατηρείται σε μορφή ποσοστού, ότι το μεγαλύτερο αεροδρόμιο της χώρας, το αεροδρόμιο Ελευθέριος Βενιζέλος, κατέχει πρωταγωνιστική θέση με σχεδόν το μισό ποσοστό της επιβατικής κίνησης να προσγειώνεται στο συγκεκριμένο αεροδρόμιο.

Δεύτερο στη κατάταξη έρχεται το αεροδρόμιο Μακεδονία της Θεσσαλονίκης που κατέχει πάνω από το 10% της επιβατικής κίνησης τα τελευταία δύο χρόνια.

Στη συνέχεια ακολουθούν το Ηράκλειο και η Σαντορίνη όντας δημοφιλή προορισμοί τη περίοδο του καλοκαιριού καθώς ακολουθούν τα υπόλοιπα αεροδρόμια της χώρας.

Η δυναμική των αεροδρομίων της χώρας βασίζεται κυρίως στα διεθνή της αεροδρόμια χωρίς όμως οι επιβάτες που εισέρχονται ή εξέρχονται από τα εθνικά ή δημοτικά αεροδρόμια να είναι λίγοι ή να είναι ασήμαντη η παρουσία αυτών. Αυτό καθιστά σημαντική τη λειτουργία τους ειδικότερα στην περιφερειακή οικονομία των εκάστοτε αεροδρομίων δίνοντας προοπτική ανάπτυξης καθώς παρέχεται η δυνατότητα της σύνδεσης των πόλεων με περισσότερο ανεπτυγμένες πόλεις.

Η Fraport Greece, εταιρία γερμανικών συμφερόντων, είναι λειτουργός και διαχειριστής σε 14 περιφερειακά ελληνικά αεροδρόμια. Σε στατιστικά στοιχεία που δημοσίευσε για τον Αύγουστο του 2022 αναφέρει ότι το σύνολο των απογειώσεων και προσγειώσεων από τα αεροδρόμια έφτασε στις 36.259 φορές. Οι πιο πολλές προέρχονται από την Αγγλία, την Ιταλία και την Γερμανία.

Όσον αφορά το σύνολο των επισκεπτών μόνο για τον συγκεκριμένο μήνα και μόνο για αφιχθέντες, το νούμερο είναι στους 2.488.988 επισκέπτες δημιουργώντας ρεκόρ και ανοίγοντας το δρόμο για νέες επιτυχίες των αεροδρομίων της χώρας. (FRAPORT GREECE, 2022)

Η Fraport έχει κάτω από την επίβλεψη της τα αεροδρόμια του Άκτιου, της Ζακύνθου, της Θεσσαλονίκης, της Καβάλας, της Κέρκυρας και της Κεφαλλονιάς. Επίσης έχει τα αεροδρόμια της Κω, της Μυτιλήνης, της Μυκόνου, της Ρόδου, της Σάμου, της Σαντορίνης καθώς τα αεροδρόμια της Σκιάθου και των Χανίων.

Συνοψίζοντας, για το έτος 2022 η Ελλάδα βρέθηκε κοντά στα επίπεδα ρεκόρ του 2019. Για το εξάμηνο Ιανουάριος-Ιούνιος ο συνολικός αριθμός διακινηθέντων επιβατών ανήλθε στα 22.407.879 παρουσιάζοντας άνοδο σχεδόν 270% σε σχέση με το ίδιο διάστημα για το έτος 2021 (6.071.559). Όσον αφορά το συγκεκριμένο διάστημα όμως για το έτος 2019 υπήρξε μια πτώση -9,4% με τους συνολικούς διακινηθέντες επιβάτες να ήταν 24.726.456. Συγκεκριμένα το πρώτο εξάμηνο του 2022 προσέγγισε κατά 90,6% το αντίστοιχο του 2019.

2.2 Ελληνικές Εταιρίες

2.2.1 AEGEAN

Η πλέον μεγαλύτερη ελληνική αεροπορική εταιρία είναι η Aegean Airlines. Η εταιρεία Aegean Aviation, όπως ήταν αρχικά το όνομα της, ιδρύθηκε το 1987 με προτεραιότητα τις πτήσεις αεροδιακομιδής. Μόλις τέσσερα χρόνια αργότερα είναι η πρώτη εταιρεία που ειδικεύεται στις αερομεταφορές. Ιδιοκτήτης μετά την εξαγορά από το ελληνικό κράτος, ήταν ο κύριος Θεόδωρος Βασιλάκης, ο οποίος με το ιδιόκτητο σκάφος εκτελούσε πτήσεις VIP από την Αθήνα προς όλο τον κόσμο. Το 1999 η εταιρία μετονομάζεται σε Aegean Airlines και τον Μάιο του ίδιου έτους πραγματοποιείται η έναρξη των επιβατικών πτήσεων στην Αθήνα, το Ηράκλειο και την Θεσσαλονίκη. Τον Δεκέμβριο του ίδιου έτους η εταιρεία αποκτά την Air Greece και συγχωνεύεται με την Cronus Airlines λίγους μήνες αργότερα. Η Air Greece ήταν αεροπορική εταιρία από την Κρήτη και υπήρξε μαζί με την Aegean από τις πρώτες αεροπορικές εταιρίες που πραγματοποίησαν επιβατικές πτήσεις. Μέχρι την πλήρη απορρόφηση της εταιρίας Air Greece από την Aegean η εταιρία λειτουργεί κάτω από το όνομα Aegean Cronus Airlines.

Στα τέλη της δεκαετίας του 2000 η εταιρία εισέρχεται μετά από αίτημα της, στην συμμαχία STAR ALLIANCE και αφού ήταν γνωστή η πρόθεση της εταιρίας για ένταξη και απορρόφηση της OLYMPIC AIR, επίσης μέλος της συμμαχίας, η οποία όμως άνηκε στο κράτος.

Η εταιρία προσφέρει μια ποικιλία από προγράμματα και επιλογές για τον ταξιδιώτη για τα οποία μπορεί να ενημερωθεί και να ωφεληθεί μέσω της διαδικτυακής σελίδας.

Το πρόγραμμα Miles + Bonus, προσφέρει τρεις διαφορετικές βαθμίδες για συγκέντρωση και εξαργύρωση ταξιδιωτικών μιλίων (Aegean Airlines). Στο πρόγραμμα συμμετέχουν όλα τα μέλη της συμμαχίας Star Alliance και πρόκειται για το μεγαλύτερο πρόγραμμα επιβράβευσης αφοσίωσης των πελατών. Συμπεριλαμβάνονται πολλές εταιρίες που συνεργάζονται με την συμμαχία STAR ALLIANCE. Οι συνεργαζόμενες εταιρίες είναι ξενοδοχεία, υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτων, κλπ. όπου ο ταξιδιώτης μπορεί να εξαργυρώσει του πόντους σε αντάλλαγμα των υπηρεσιών αυτών.

Συγκεκριμένα μέσω της υπηρεσίας Miles + Cash μπορεί ο ταξιδιώτης να εξαργυρώσει τους πόντους που έχει από τα μίλια που έχει διανύσει για την αγορά εισιτηρίου και έτσι να μειώσει το κόστος του ταξιδιού.

Επιπροσθέτως με το πρόγραμμα TOGETHER ένα μέλος Silver ή Gold μπορεί να δημιουργήσει έναν ενιαίο λογαριασμό με 5 συμμετέχοντες όπου θα μεταφέρονται τα μίλια προς εξαργύρωση δίνοντας έτσι μεγαλύτερες δυνατότητες για εξαργύρωση των προσφερόμενων υπηρεσιών.

Τέλος η εταιρία προσφέρει το AEGEAN PASS. Πρόκειται για ένα πακέτο που εξασφαλίζει την τιμή για 6 έως 10 πτήσεις μέσα σε ένα έτος, κερδίζοντας ευελιξία και το δικαίωμα εξαργύρωσης ταξιδιωτικών μιλίων.

Η αεροπορική εταιρία έχει απομακρυνθεί από το σκεπτικό της παροχής απλών αεροπορικών μεταφορών σε επιβατικό κοινό και έχει περάσει σε φάση παροχής ολοκληρωμένων υπηρεσιών δηλαδή δεν προσφέρει απλά το εισιτήριο στον ταξιδιώτη αλλά προωθεί και τα ολοκληρωμένα

πακέτα με διαμονή και ενοικίαση ιδιωτικού αυτοκινήτου καθώς και άλλες ανάγκες του ταξιδιώτη. Έτσι ο ταξιδιώτης ωφελείται καθώς η αναζήτηση του κάθε μέρους του ταξιδιού ξεχωριστά μπορεί να κρατήσει πολύ παραπάνω χρόνο και τελικά να είναι πιο δαπανηρό από ένα ολοκληρωμένο πακέτο. Αυτή η παγκόσμια τάση των αεροπορικών εταιριών δεν αφήνει πίσω την Aegean που μένει ζωντανή στην μεγάλη αγορά για την παροχή των βέλτιστων υπηρεσιών από τις αεροπορικές σύγχρονες εταιρίες.

Το 2019, χρονιά ρεκόρ για τον ελληνικό τουρισμό στον αεροπορικό κλάδο, η Aegean μετέφερε 19.000.000 ταξιδιώτες (Aegean Group). Το 2021 βραβεύτηκε για ενδέκατη φορά «Η καλύτερη περιφερειακή αεροπορική εταιρία στην Ευρώπη» και τρίτη φορά «Η καλύτερη περιφερειακή αεροπορική εταιρία στον κόσμο». Συγκαταλέχτηκε μέσα στις 100 καλύτερες εταιρίες του κόσμου (36^η) και αποτελεί εκ των πρωτοπόρων στις βέλτιστες τεχνικές και υψηλότερα πρότυπα προστασίας κατά της νόσου COVID-19.

Μετά την αγορά της OLYMPIC AIR η Aegean Airlines αποτελεί μέχρι και σήμερα την μεγαλύτερη ελληνική αεροπορική εταιρία με 160 προορισμούς σε 44 χώρες στον κόσμο.

Η Aegean διατηρεί έναν στόλο από 6 AIRBUS A320 neo, 9 AIRBUS 321 neo, 29 AIRBUS A320, 10 AIRBUS A321, 2 Dash8-100, 2 ATR 42-600, 3 ATR 72-600. Μέχρι το τέλος του 2022 η εταιρία θα διαθέτει 68 αεροσκάφη, σε έναν από τους νεότερους στόλους στην Ευρώπη.



Airbus A320 neo , Το πιο σύγχρονο μοντέλο της αεροπορικής εταιρίας με πρώτη πτήση το 2018.

2.2.2 ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ

Η Aegean Aviation, η αρχική μορφή της Aegean όπως την γνωρίζουμε σήμερα πριν μερικές δεκαετίες ήταν μόνο ένα μικρό κομμάτι από όλη την πίτα των αερογραμμών της χώρας. Το μεγαλύτερο κομμάτι άνηκε έως το 1999 στις ΟΛΥΜΠΙΑΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ. Η εταιρία άνηκε σε συμφέροντα του κράτους ως προς την διαχείριση και τη λειτουργία του.

Η ιστορία των Ολυμπιακών Αερογραμμών ξεκινάει μετά το 1930 όπου μετά από αποτυχημένες προσπάθειες ίδρυσης εθνικών αερογραμμών δημιουργούνται οι Εθνικές Αεροπορικές Γραμμές, έπειτα από συγχώνευση όλων των μικρών αεροπορικών εταιριών το 1947. Ο κρατικός αερομεταφορέας το 1951 μέχρι το 1955 αντιμετωπίζει οικονομικά προβλήματα λόγω μειωμένης κίνησης των επιβατών και έτσι προχωράει σε πτώχευση και πλειστηριασμό χωρίς ανταπόδοση. Το έτος 1956 προχωράει σε αγορά των αεροπορικών γραμμών ο διάσημος εφοπλιστής Αριστοτέλης Ωνάσης , ο οποίος αλλάζει το όνομα σε ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ και το επόμενο έτος πραγματοποιείται η πρώτη πτήση κάτω από την νέα ιδιοκτησία. Ο στόλος υπολογίζεται σε 14 ελικοφόρα και προσωπικό 835 υπαλλήλων.

Η πρώτη πτήση εκτός ελληνικών συνόρων υπήρξε η διαδρομή Αθήνα-Ρώμη-Παρίσι-Λονδίνο. Αναφερόταν κυρίως σε επιχειρηματίες και για επαγγελματικούς λόγους, με τους ταξιδιώτες αναπυχής να είναι λίγοι, καθώς είναι μεγάλο το κόστος.

Το 1972 η εταιρία επεκτείνεται εκτός συνόρων Ευρώπης ,εγκαινιάζοντας σύνδεση με την Αυστραλία, γράφοντας μια σημαντική σελίδα στην ιστορία των ελληνικών αερογραμμών. Λίγα χρόνια αργότερα, το 1975 και αφού έγινε γνωστή η πρόθεση του να αποχωρήσει από οποιαδήποτε επιχειρηματική δραστηριότητα , προερχόμενος από τον θάνατο του ιού του, Αλεξάνδρου Ωνάση, μεταβιβάζει το σύνολο της εταιρίας στον Ελληνικό Δημόσιο.

Από όταν μεταβιβάστηκε στο Ελληνικό Δημόσιο ξεκίνησαν άμεσα τα προβλήματα αφού μια αυστηρή δημοσιονομική πολιτική είχε ως αποτέλεσμα να προσπαθήσει το δημόσιο να περιορίσει τα έξοδα της αερογραμμής με πρώτη ενέργεια να σταματήσει η γραμμή για την Αυστραλία η οποία είχε ξεκινήσει λίγα χρόνια νωρίτερα. Η εταιρία σταματά να λειτουργεί λόγω ύπαρξης καθολικής απεργίας των εργαζόμενων με κύρια προβλήματα την απουσία οργάνωσης, εσωτερικού κανονισμού, το νέο μισθολόγιο των εργαζομένων και οι αδικίες που το ακολουθούσαν και το συνταξιοδοτικό ζήτημα.

Μετά από πολλά χρόνια απεργιακών κινητοποιήσεων ,αλλεπάλληλων διαβουλεύσεων για τα προηγούμενα θέματα και η απουσία οργάνωσης η οποία παρέμενε, το 1986 η εταιρία φτάνει σε έλλειμα επιπέδου-ρεκόρ. Τα επόμενα χρόνια και αφού ορισμένα από τα ζητήματα επιλύθηκαν με παρέμβαση του τότε πρωθυπουργού Ανδρέα Παπανδρέου, η εταιρία επεκτάθηκε και σε άλλους προορισμούς εκτός Ευρώπης (Σικάγο, Βοστώνη). Επίσης ιδρύονται οι Μακεδονικές Αερογραμμές , η πρώτη θυγατρική εταιρία των Ολυμπιακών Αερογραμμών.

Η οικονομική κατάσταση της εταιρίας, μετά την επεκτατική πολιτική της συνέχιζε και ήταν προβληματική προκαλώντας στο κράτος ερώτημα για το πως θα μπορούσε να διαχειριστεί αυτή τη κατάσταση. Η λύση που κατέληξε το Ελληνικό Δημόσιο ήταν να περάσει η διοίκηση της εταιρίας στην Speedwing, θυγατρική της British Airways, στην προσπάθεια της να την νοικοκυρέψει οικονομικά. Η προσπάθεια αυτή δεν καρποφόρησε με συνέπεια λίγα χρόνια αργότερα, το 2003, η Ολυμπιακή Αεροπορία να έχει ένα χρέος δυσθεώρητο και να φέρνει το κράτος σε δύσκολη θέση.

Μετά από κλείσιμο αρκετών διαδρομών , το Ελληνικό Δημόσιο, αποφασίζει ότι η καλύτερη λύση είναι να προχωρήσει σε διαγωνισμό για την πώληση της, ο οποίος δεν τελεσφόρησε. Σε αυτά τα προβλήματα έρχεται να προστεθεί και το πρόστιμο της Ευρωπαϊκής Ένωσης ύψους 110 εκατομμυρίων ευρώ στη καταγγελία της Aegean Aviation για υπέρμετρες και παράνομες χρηματοδοτήσεις προς την Ολυμπιακή.

Το 2008 αποφασίστηκε η εταιρία να χωριστεί σε 3 μέρη την τεχνική βάση, την επίγεια εξυπηρέτηση και το πτητικό έργο. Μετά από έκκληση του δημοσίου σε Έλληνες επιχειρηματίες η MIG προχωράει στην αγορά των Ολυμπιακών Αερογραμμών. Το 2010 υπήρξε συμφωνία της Aegean και της Ολυμπιακής για συγχώνευση, όμως το γεγονός ότι πρόκειται για συγχώνευση των δύο μεγαλύτερων αεροπορικών στην χώρα φέρνει σε προβληματισμό την Ευρωπαϊκή Ένωση και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού. Μετά από μια χρονοβόρα διαδικασία το 2013 ανακοινώθηκε ότι η Ολυμπιακή Αεροπορία υπόκειται σε καθεστώς της Aegean σαν την θυγατρική της. (OLYMPIC AIR)

Το πρώτο σήμα της Ολυμπιακής Αεροπορίας ήταν ένας λευκός αετός που έμοιαζε με έναν έλικα. Ένα σήμα που σύντομα εγκαταλείφθηκε ύστερα από εντολή του Αριστοτέλη Ωνάση.



Το πρώτο σήμα των Ολυμπιακών Αερογραμμών, 1950

Το νέο σήμα των μεγαλύτερων, τότε, ελληνικών αερογραμμών θα ήταν οι πέντε δακτύλιοι των Ολυμπιακών Αγώνων. Μετά από παρέμβαση της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής, το σήμα τροποποιήθηκε με έξι δακτυλίους. Οι πέντε αναπαριστούν τις Ηπείρους, με τον έκτο να αναπαριστά την Ελλάδα.



Το νέο λογότυπο των Ολυμπιακών Αερογραμμών, 1957

Όσον αφορά τα προγράμματα επιβατών της Ολυμπιακής, είναι τα ίδια με της Aegean με πολλές επιλογές στην ευελιξία της κράτησης του ταξιδιού, με την συλλογή ταξιδιωτικών μιλίων μέσω του προγράμματος Miles + Bonus και μέσω της προσφοράς από την εταιρία ολοκληρωμένων υπηρεσιών όπως διαμονή ή ενοικίαση αυτοκινήτου μαζί με την κράτηση του εισιτηρίου (Aegean Airlines).



Αεροσκάφος της Ολυμπιακής με το χαρακτηριστικό λογότυπο, ιδιοκτησία της Aegean Airlines

2.2.3 ASTRA AIRLINES

Η αεροπορική εταιρία Astra Airlines προστίθεται στην λίστα των ελληνικών αεροπορικών εταιριών. Η δημιουργία του δεν είναι χρονικά όπως των προηγούμενων αφού πρόκειται για μια εταιρία με έτος δημιουργίας το 2008, με βάση τον Διεθνή Αερολιμένα Θεσσαλονίκης. Πρόκειται για αμιγώς ελληνική εταιρία η οποία έγινε από τον Ιωάννη Ζλατάνη και Αναστάσιο Ζηρίνη (πρώην διευθύνων σύμβουλο της Ολυμπιακής Αεροπορίας) στην προσπάθεια που έκαναν για επέκταση των υπηρεσιών τους πέρα από τις ναυλωμένες πτήσεις Charter που παρείχαν μέχρι τότε.

Η εταιρία έγινε γνωστή όταν ανέλαβε την εκτέλεση των δρομολογίων των άγονων γραμμών (Ικαρία, Κάλυμνος, Λήμνος, Σάμος) και δρομολόγια προς Καλαμάτα, Κέρκυρα και στα περισσότερα ελληνικά νησιά κυρίως σε τουριστικές περιόδους. Άλλωστε στόχος της αεροπορικής εταιρίας σύμφωνα με τους ιδρυτές είναι η εκμετάλλευση των άγονων γραμμών, που έως τότε δεν είχαν καλυφθεί.

Ο στόλος αποτελείται από 4 αεροσκάφη που ταξιδεύουν συνολικά σε 15 προορισμούς. (ASTRA AIRLINES)



Bae-146, αεροσκάφος 112 δερμάτινων θέσεων, ASTRA AIRLINES

2.2.4 ELLINAIR

Η ELLINAIR είναι μια σχετικά νέα αεροπορική εταιρία που δημιουργήθηκε το 2013 στην Θεσσαλονίκη με βάση τον Διεθνή Αερολιμένα της. Είναι μέλος του “Mouzenidis Group”. Όλες οι εταιρίες στο συγκεκριμένο γκρουπ στοχεύουν στις τουριστικές ανάγκες με προτίμηση την Ανατολική Ευρώπη όπως το Mouzenidis Travel, Bomo Hotels κλπ. Το σύνολο των εταιριών άνηκε στον επιχειρηματία Μπόρις Μπουζενίδης, ο οποίος απεβίωσε το 2021, από επιπλοκές του κορονοϊού σε συνδυασμό με καρδιολογικά προβλήματα τα οποία αντιμετώπιζε.

Το 2016, χρονιά ρεκόρ για την εταιρία, εξυπηρέτησε 574.739 οι οποίοι ήταν από ή προς την Θεσσαλονίκη (Kilipiris E., 2017). Ο στόλος της εταιρίας ανέρχεται σε 9 αεροσκάφη που εκτελούν δρομολόγια στο σύνολο των 42 προορισμών από 5 αεροπορικές βάσεις. Από αυτά τα 5 ανήκουν στην εταιρία και τα υπόλοιπα αεροσκάφη τα μισθώνει η εταιρία μέσω leasing. Η εταιρία μέσω του στρατηγικού σχεδιασμού μάρκετινγκ και όντας καλά διαβασμένη για τις συνθήκες στην ελληνική αγορά έγινε γρήγορα γνωστή στον χώρο.

Όσον αφορά το κομμάτι των υπηρεσιών που προσφέρει η εταιρία υπάρχει η Υπηρεσία Προτεραιότητας Αποσκευών. Η συγκεκριμένη υπηρεσία προσφέρει έναντι επιπλέον κόστους από το εισιτήριο, προτεραιότητα στη παραλαβή των αποσκευών από το αεροδρόμιο με την επισύναψη ετικέτας για άμεση προτεραιότητα και στη συνέχεια την γρήγορη παραλαβή της, από το σημείο της παραλαβής των αποσκευών. Επίσης υπάρχει η Υπηρεσία Προτεραιότητας για γρηγορότερη πρόσβαση στην έξοδο αναχώρησης, η Υπηρεσία Επιβίβασης για την αποφυγή αναμονής και την γρήγορη πρόσβαση στο αεροσκάφος καθώς και ο συνδυασμός και των δύο υπηρεσιών. Τέλος υπάρχουν οι υπηρεσίες κράτησης ξενοδοχείου, ενοικίασης αυτοκινήτου και πρόσβασης στο Parking του αεροδρομίου καθώς και στην υπηρεσία Meet and Assist, για τη μεταφορά από και προς το αεροδρόμιο σε οποιονδήποτε προορισμό επιθυμεί ο ταξιδιώτης.

Σύμφωνα με το προφίλ της εταιρίας στόχος της είναι να υπάρξει η καλύτερη περιφερειακή εταιρία στην ενότητα της Θεσσαλονίκης (ELLINAIR)



Airbus 320, με μέγιστη χωρητικότητα 180 θέσεων, και το λογότυπο της με τα ελληνικά χρώματα

2.2.5 SKY EXPRESS

Αν όχι η ταχύτερα αναπτυσσόμενη εταιρία στην Ελλάδα, σίγουρα από τις πιο αναπτυσσόμενες αεροπορικές εταιρίες είναι η SKY EXPRESS. Ιδρύθηκε το 2005, με έδρα τον Διεθνή Αερολιμένα Ηρακλείου της Κρήτης. Όπως και στην ASTRA AIRLINES έτσι και εδώ ένας πρώην γενικός διευθυντής και κυβερνήτης των Ολυμπιακών Αερογραμμών αποτελεί εκ των ιδρυτών της SKY EXPRESS. Ονομάζεται Μιλτιάδης Τσαγκαράκης και μαζί με τον Γιώργο Μαυραντώνη (πρώην διευθυντής λειτουργικής υποστήριξης στις Ολυμπιακές Αερογραμμές) προχωρήσαν στην δημιουργία της αμιγώς ελληνικής αεροπορικής εταιρίας. Σήμερα, ανήκει στον όμιλο IOGR, των 11 εταιριών και των 5.500 εργαζόμενων, με επικεφαλής τον Κρητικό επιχειρηματία Γιάννη Γρύλο.

Το δίκτυο της εταιρίας συνεχώς μεγαλώνει με 34 προορισμούς εντός ελληνικής επικράτειας και συνδέσεις με Αγγλία, Γαλλία, Γερμανία, Βέλγιο, Ιταλία, Κύπρο και Βουλγαρία. Τον χειμώνα του 2022 η εταιρία προχωράει σε επέκταση του πτητικού της έργου με την πρωτεύουσα της Βαυαρίας, το Μόναχο, το Μιλάνο και τη Σόφια.

Αποτελεί την εταιρία με το μεγαλύτερο εσωτερικό δίκτυο της χώρας, ενώ έχει προχωρήσει σε στρατηγικές συνεργασίες με παγκόσμιους κολοσσούς στον αεροπορικό κλάδο όπως KLM, Air France, Qatar Airways, American Airlines, Delta Airlines, Emirates κλπ. Η ανταπόκριση του επιβατικού κοινού στην επένδυση της εταιρίας πρωτίστως στις πτήσεις εσωτερικού ήταν μεγάλη, δίνοντας ένα πραγματικό μεγάλο μερίδιο της αγοράς στην εταιρία. Σε ανακοίνωση της η εταιρία, επισημαίνει το όφελος της δυναμικής εισχώρησης της στην αγορά υπογραμμίζοντας την δημιουργία περισσότερων επιλογών στους επιβάτες με περισσότερες συνδέσεις και δρομολόγια, στη συμβολή της στην πτώση τιμών των αεροπορικών ναύλων, τη δημιουργία νέων θέσεων εργασίας σε έναν κλάδο που το είχε ανάγκη και τέλος, τη ποιότητα των υπηρεσιών που συνεχίζει να προσφέρει στον ελληνικό τουρισμό.

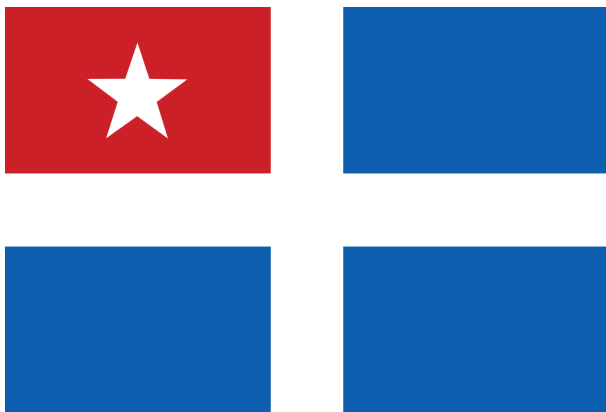
Η εταιρία διαθέτει έναν από τους νεότερους στόλους αεροσκαφών στην Ευρώπη, με το χαμηλότερο περιβαλλοντικό αποτύπωμα τόσο σε κατανάλωση καυσίμου όσο και σε εκπομπές οξειδίου του αζώτου και άνθρακα. Τα αεροσκάφη της εταιρίας είναι 22, τα 9 εκ των οποίων πρόκειται για καινούργια AIRBUS A320neo, που έχουν το μικρότερο περιβαλλοντικό και ηχητικό αποτύπωμα σε σχέση με τα προηγούμενα (50% μειωμένο αποτύπωμα). Επίσης υπάρχουν τα ATR αεροσκάφη που έχουν 18% μειωμένο αποτύπωμα. Ολόκληρος ο στόλος της εταιρίας αποτελείται από χαμηλής ενεργειακής κατανάλωσης αεροσκάφη με τις σύγχρονες προδιαγραφές που το συνοδεύουν.



Airbus A320neo, Τα πιο σύγχρονα αεροσκάφη της εταιρίας SKY EXPRESS

Η SKY EXPRESS προσφέρει ένα σύνολο προγραμμάτων που στοχεύουν στην καλύτερη εξυπηρέτηση του ταξιδιώτη. Το πρόγραμμα SKY FAMILY εξυπηρετεί την ανάγκη ταξιδιού με ανήλικα παιδιά, με μειωμένους ναύλους έως 12 χρονών. Όσον αφορά τα προγράμματα που υπάρχουν πριν την πτήση, η εταιρία προσφέρει το SKY FAST LANE με μείωση του χρόνου ελέγχου ασφαλείας και το SKY EXECUTIVE LOUNGE με τη διαμόρφωση ειδικού χώρου αναμονής. Για τη διάρκεια της πτήσης η εταιρία προσφέρει κάθισμα με USB και μενού με επιλεγμένα φαγητά, κατ' επιλογήν. Επίσης προσφέρονται υπηρεσίες ενοικίασης αυτοκινήτου και διαμονής μαζί με τα αεροπορικά εισιτήρια.

Στις 25 Μαΐου 2007 η εταιρία στην ανακοίνωση της αρνείται τις κατηγορίες ότι το λογότυπο της είναι τουρκικό λάβαρο καθώς «...τα τρία τέταρτα του λογότυπου συμβολίζουν την υπεροχή του Ελληνικού στοιχείου κατά την περίοδο 1898-1913 και το ένα τέταρτο συμβολίζει την μειονότητα του τουρκικού στοιχείου.. » (SKY EXPRESS, 2007) . Πάραυτα η εταιρία, λόγω μεγάλων αντιδράσεων από του κατοίκους της Κρήτης, προχωράει σε αλλαγή του λογότυπου της σε μια σαΐτα σε ελληνικά χρώματα.



Σημαία Κρητικής Πολιτείας, πρώην λογότυπο της SKY EXPRESS



Το νέο λογότυπο της εταιρίας SKY EXPRESS

Η εταιρία έχει βραβευτεί τρία συναπτά έτη ως η Ταχύτερα Αναπτυσσόμενη Εταιρία Εσωτερικού (2017,2018,2019) από την Ένωση Ευρωπαϊκών Περιφερειακών Εταιριών και τον Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών.

Σύμφωνα με τα στατιστικά στοιχεία της εταιρείας, για το έτος 2021, ο αριθμός των επιβατών που εξυπηρετήθηκαν από την αεροπορική εταιρία έφτασε τους 1.761.000 επιβάτες με 37.283 πτήσεις στο σύνολο των 34 εγχώριων και 9 εξωτερικών προορισμών. (SKY EXPRESS)

2.2.6. BLUEBIRD AIRWAYS

Με έδρα το Διεθνές Αερολιμένα του Ηρακλείου, το 2018 ιδρύθηκε η Bluebird Airways. Πρόκειται από τις μικρές αεροπορικές εταιρίες της Ελλάδος. Η λειτουργία της είναι κυρίως σε επιτελικό ρόλο σε περίοδο καλοκαιριού όπου υπάρχει αυξημένη ανάγκη για συνδέσεις με νησιά. Η Bluebird συνδέει τις χώρες της Τουρκίας, του Ισραήλ και της Ρωσίας με τα ελληνικά νησιά. Ο στόλος της εταιρίας ανέρχεται σε 5 αεροσκάφη μικρής προς μεσαίας κατηγορίας. Τα 3 είναι Boeing 737-300 με 148 θέσεις όλες οικονομικής κατηγορίας. Τα υπόλοιπα 2 είναι Boeing 737-800 που έρχονται με 189 οικονομικής κατηγορίας θέσεις. Εκτός των νησιωτικών προορισμών σε περιόδους υψηλής ζήτησης, η Bluebird Airways πραγματοποιεί πτήσεις σε συνολικά 9 προορισμούς από και προς την Κρήτη. Συγκεκριμένα εκτός της Αθήνας και της Θεσσαλονίκης, πραγματοποιούνται δρομολόγια στη Μύκονο, στην Κω, στην Ρόδο και εκτός τουριστικών περιόδων καθώς και στην Ρώμη, στην Βουδαπέστη, στο Βουκουρέστι, στη Ρώμη και στο Τελ Αβίβ του Ισραήλ.

Η εταιρία προσφέρει 90% επιστροφή χρημάτων σε περίπτωση που η ακύρωση του εισιτηρίου γίνει έως 1 εβδομάδα νωρίτερα από την πτήση. Το λογότυπο της εταιρίας είναι το όνομα της σε ελληνικά χρώματα ενώ συνοδεύεται από διπλή καρδιά.



Bluebird Airways

2.2.7. GAINJET AVIATION

Η αεροπορική εταιρία Gainjet Aviation σύνδεσε το όνομα της με την ελληνική αεροναυτιλία το 2006 μαζί με το πρώτο της αεροσκάφος. Η βάση της είναι στο Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας όμως η λειτουργική διαχείριση της εταιρίας πραγματοποιείται στο Λονδίνο με συνεργασίες στρατηγικού σκοπού σε ολόκληρο τον κόσμο. Η εταιρία δεν δραστηριοποιείται στο χώρο των επιβατικών συμβατικών πτήσεων αλλά μόνο σε ναυλωμένες VIP πτήσεις για εταιρικούς ή κυβερνητικούς σκοπούς στην Ευρώπη και την Μέση Ανατολή.

Οι υπηρεσίες της εταιρίας είναι πολλές και διαφορετικού περιεχομένου. Η υπηρεσία Private Jet Charter πρόκειται για τη δυνατότητα εύποροι ιδιώτες να πραγματοποιούν πτήσεις charter. Η υπηρεσία Aircraft Management αναλαμβάνει τη διαχείριση των αεροσκαφών είτε σε πλήρη επίπεδο είτε μεμονωμένα σε εκπαίδευση πληρώματος, λειτουργίες εδάφους ή πτητικές λειτουργίες είτε ακόμα σε οικονομικό επίπεδο μέσω της μελέτης πωλήσεων εισιτηρίων είτε μέσω του ελέγχου των εξόδων της εκάστοτε εταιρίας. Ακόμα η υπηρεσία Maintenance εξασφαλίζει υπηρεσίες συντήρησης γραμμής διαφορετικών τύπων αεροσκαφών από εξειδικευμένους μηχανικούς. Δέσμευση της εταιρίας στην συγκεκριμένη υπηρεσία είναι «...η ασφαλής και η αξιόπιστη λειτουργία του αεροσκάφους με ελάχιστο χρόνο ακινητοποίησης» (Maintenance).

Επιπροσθέτως, υπάρχει η υπηρεσία Air Ambulance για αεροδιακομιδή ασθενών για ιατρικές έκτακτες καταστάσεις με ειδικά σχεδιασμένο αεροσκάφος (GainJet Bombardier Challenger 604) εξοπλισμένο με την πιο σύγχρονη ιατρική τεχνολογία που χρειάζεται. Είναι διαθέσιμο όλες τις ημέρες και ώρες της εβδομάδας. Τέλος, η υπηρεσία Aircraft Finance, Acquisition and Sales προσφέρει επαγγελματικές συμβουλές για αγορά ή μίσθωση ή χρηματοδότηση αεροσκαφών.

Ο στόλος της Gainjet Aviation αποτελείται από 4 jet μεγάλης εμβέλειας με μέγιστη χωρητικότητα ατόμων 16 άτομα καθώς και 2 ακόμα jet που είναι για σκοπούς αεροδιακομιδής επιβατών. (GainJet)



Gulfstream G650ER με 14,5 ώρες αυτονομία και χωρητικότητα 16 ατόμων, GainJet Aviation

2.2.8. OLYMPUS AIRWAYS

Από τις πιο πρόσφατα ιδρυμένες αεροπορικές εταιρίες είναι η OLYMPUS AIRWAYS η οποία έχει έτος ίδρυσης το 2014 με έναρξη των δραστηριοτήτων της το επόμενο έτος. Ο στόλος της εταιρίας είναι στα 5 αεροσκάφη (Airbus), εκ των οποίων τα περισσότερα τα παρέλαβε το 2016 με μέσο αριθμό διαθέσιμων επιβατών λίγο πάνω από 200. Η διαφορά της συγκεκριμένης αεροπορικής εταιρίας σε σύγκριση με άλλες παρόμοιου μεγέθους είναι ότι η εταιρία δεν έχει ένα σταθερό δίκτυο συνδέσεων με άλλα αεροδρόμια εγχώρια ή στο εξωτερικό. Λειτουργεί εκ μέρους άλλων εταιριών κυρίως ξένων πραγματοποιώντας πτήσεις για την Air Moldova και την Jubba Airways. Η βάση της είναι το Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας. (OLYMPUS AIRWAYS)



Olympus Airways Airbus A321-200 Monarch Hybrid SX-ABY , χωρητικότητας 220 θέσεων

2.2.9. SWIFTAIR HELLAS

Η Swiftair Hellas A.E. είναι μια εταιρία που ασχολείται με τις μεταφορές στο κλάδο των εμπορευμάτων. Με παρουσία από το 2002 και έδρα το Διεθνές Αεροδρόμιο της Αθήνας, η Swiftair Hellas είναι θυγατρική της Swiftair με βάση την Ισπανία όπου και ανήκει. Οι εμπορικές πτήσεις που πραγματοποιεί, εκτός από την Ελλάδα, εξαπλώνονται σε όλη την νότια Ευρώπη όπως Σόφια και Βουδαπέστη. Η εταιρία καταφέρνει με επιτυχία να καλύπτει τις μεγάλες ανάγκες των πολυεθνικών μεταφορέων και εταιριών που δραστηριοποιούνται στο κλάδο της εφοδιαστικής αλυσίδας και της αποθήκευσης εμπορευμάτων αλλά και των ναυτιλιακών εταιριών. Η εταιρία έχει τη δυνατότητα να μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα αλλά και ευαίσθητες χρονικά αποστολές όπως αίμα, οροί και εμβόλια. Επίσης μπορεί να μεταφέρει φαρμακευτικά, ηλεκτρονικά εξαρτήματα, ανθρωπιστικές αποστολές σε τρόφιμα, φαρμακευτικά, μουσικά όργανα και αποστολές υψηλής αξίας με όριο κιλών τα 7,500 κιλά.

Η εταιρία έχει στη κατοχή της 3 αεροσκάφη Fairchild Metro III, από τα πιο δημοφιλή και αξιόπιστα αεροσκάφη στη περιφερειακή αγορά της αεροπορίας. Η εταιρία διατηρεί δικό της οργανισμό συντήρησης και υποστήριξης των κινητήρων TPE 331 με εξειδικευμένο προσωπικό ενώ προσφέρει και προγράμματα εκπαίδευσης χειριστών αεροσκαφών με έμπειρους πιλότους και πρακτική άσκηση πάνω στα αεροσκάφη της Swiftair Hellas. Μεταξύ του μεγάλου πελατολόγιου της η εταιρία καλύπτει τις ανάγκες των ΕΛ.ΤΑ., FedEx, Γενικής Ταχυδρομικής, DHL, UPS, TNT. (SWIFTAIR HELLAS)



Swiftair Hellas Fairchild III

ΚΕΦΑΛΑΙΟ |3|

Η εξέλιξη των εταιριών στις ανάγκες των επιβατών

Η παγκοσμιοποίηση έκανε την εμφάνιση της τις δεκαετίες του 1970 και 1980 στους χώρους της κοινωνιολογίας και την ανθρωπολογίας. Ο κοινωνιολόγος George Ritzer στο βιβλίο του «*The Blackwell Companion to Globalization*», αναφέρει ότι μετά το 1990 έκαναν την εμφάνιση τους οι πρώτες πολιτικές προώθησης της παγκοσμιοποίησης μέσω του ελεύθερου εμπορίου, της ιδιωτικοποίησης και των απορρυθμιστικών μέτρων οι οποίες προήλθαν κυρίως από τις πιο ανεπτυγμένες χώρες (Rintzer, 2007). Την ίδια περίοδο και λόγω αυτής της πρωτόγνωρης αλλαγής για τις χώρες βρέθηκε πρόσφορο έδαφος για την εισαγωγή και εδραίωση των low cost μεταφορών. Ωστόσο υπάρχουν αναφορές ότι στις Ηνωμένες Πολιτείες Αμερικής το μοντέλο των ταξιδιών χαμηλού κόστους είχε δοκιμάστε στο εσωτερικό της χώρας λίγο μετά το 1970 (Nurettin Dindler, 2018). Το low cost αποτελούσε την προσπάθεια των αεροπορικών εταιριών να προσφέρουν μια υπηρεσία χωρίς διακοσμητικά (φαγητό, άνεση, βαλίτσα) βασισμένη στην ελάχιστη υπηρεσία για ελαχιστοποίηση του κόστους και μεγιστοποίησης της αποτελεσματικότητας. Λόγω της ιδιαιτερότητας της συγκεκριμένης υπηρεσίας υπάρχει δυσκολία στην απομόνωση και αναφορά συγκεκριμένων χαρακτηριστικών των εταιριών χαμηλού κόστους. Ωστόσο, υπάρχουν κάποια κοινά στοιχεία που εντοπίζονται ανάμεσα σε όλες τις υπηρεσίες χαμηλού κόστους:

- Συνηθισμένα και σύγχρονα αεροσκάφη , για την καλύτερη εξοικονόμηση καυσίμων. Το 68% των συγκεκριμένων εταιριών χρησιμοποιούν ένα τύπο αεροσκάφους.
- Ελάχιστες έως καθόλου περιττές υπηρεσίες (ασύρματο δίκτυο, παροχή μεγάλων ανέσεων)
- Επικουρικά έσοδα , σημαντικό μέρος των εσόδων των low cost εταιριών. Αφορά έσοδα που προέρχονται από την οποιαδήποτε παροχή υπηρεσίας εκτός από αυτήν της μεταφοράς. Συνήθως είναι μεγάλου κόστους. Το 2009 η Ryanair ανακοίνωσε ότι το ύψος των συμπληρωματικών της εσόδων (χωρίς τα έσοδα από την βασική υπηρεσία μεταφοράς) έφταναν τα 663.000.000 ευρώ.
- Στρατηγικές αποφάσεις : Επιλογή φθηνότερων δευτερευόντων αεροδρομίων με μικρότερη συμφόρηση καθώς και περιορισμός των συνδέσεων σε μικρές και μεσαίες αποστάσεις.
- Απλός οικονομικός ναύλος σε όλες τις θέσεις του αεροσκάφους, χωρίς κράτηση (κράτηση με επιπλέον χρέωση)
- Αποφυγή του ανταγωνισμού μεταξύ των low cost εταιριών για τις ίδιες διαδρομές
- Ισχυροποίηση της εταιρίας μέσω καλού μάρκετινγκ που εξισώνει το χαμηλό κόστος με την υψηλή αξία. Εστίαση της εταιρίας στην προώθηση αποκλειστικά της τιμής του εισιτηρίου. (Sven Gross, 2013)

Υπάρχουν 3 παράγοντες με τους οποίους οι εταιρίες κατάφεραν να προσφέρουν υπηρεσίες χαμηλού κόστους. Πρώτον μείωσαν τα έξοδα προσωπικού και προσανατολίστηκαν στην μεγιστοποίηση της απόδοσης των υπαρχόντων. Δεύτερον αφοσιώθηκαν στην πώληση εισιτηρίων μέσω διαδικτύου για να μειωθούν οποιαδήποτε επιπλέον έξοδα. Τρίτον με την ταυτόχρονη μείωση λειτουργικών και υπηρεσιακών της εξόδων μέσω της μείωσης της καμπίνας, επιλογή ενός τύπου αεροσκάφους κλπ. (Brian Graham, 2007)

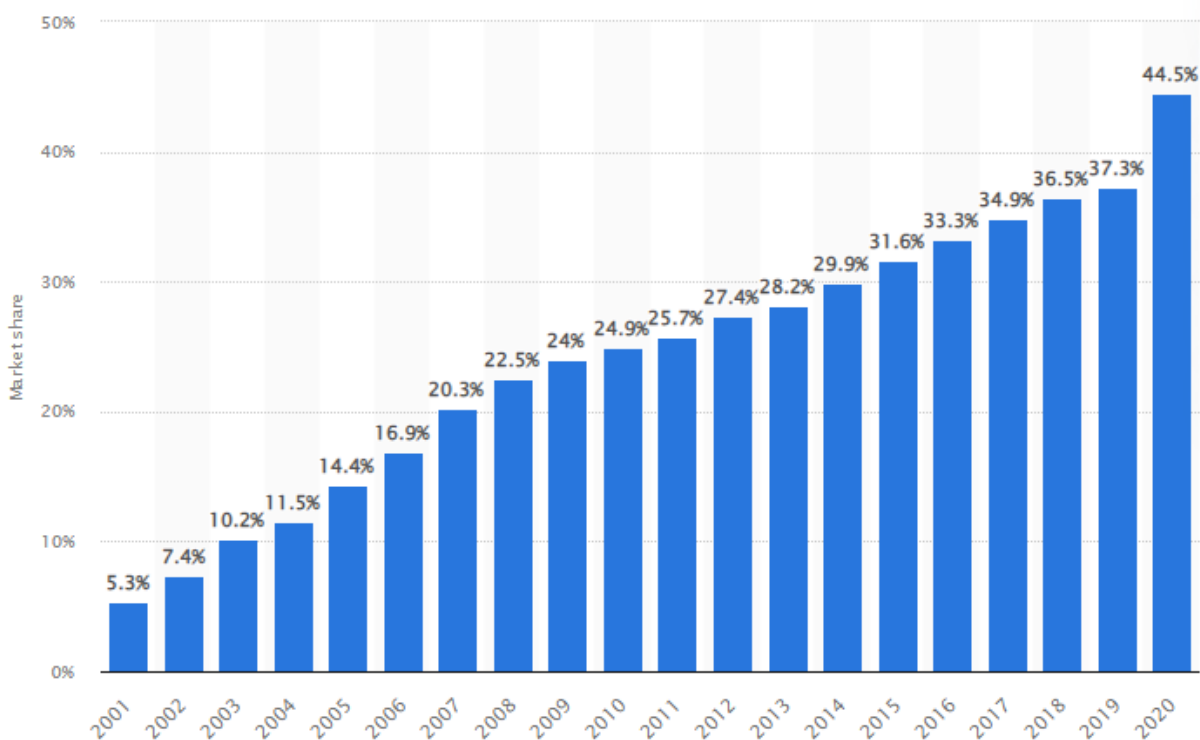
3.1. Η περίπτωση των εταιριών με χαμηλού κόστους πτήσεις στην Ευρώπη

Όπως προαναφέρθηκε μετά το 1990 και μέχρι τις αρχές του 2000 οι low cost αεροπορικές εταιρίες είχαν πλέον εδραιωθεί σε όλες τις ηπείρους. Μέχρι τα μέσα του 1995 στον Καναδά, στην Ευρώπη

και την Ωκεανία έγινε η αρχή και ολοκληρώθηκε με την εισαγωγή της ηπείρου της Ασίας, την ανατολική Ευρώπη και την Μέση Ανατολή.

Όσον αφορά την Ευρώπη η αρχή έγινε το 1985 με δειλά βήματα από την Ryanair. Με δεδομένο ότι υπήρχε υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Ένωσης για μια πολιτική αεροπορία ενωμένη με ανταγωνισμό σύντομα προωθήθηκαν σε όλη την ήπειρο. Το 2001 ο κλάδος του χαμηλού κόστους υπηρεσιών μεταφοράς προσέλκυσε πολλές εταιρίες με συνέπεια το 2005 να υπάρχουν περίπου 50. Στην ευρωπαϊκή αγορά το 2005 οι πτήσεις low cost αποτελούσαν το 20% των συνολικών πτήσεων. Σήμερα στην Ευρώπη λειτουργούν οι περισσότερες low cost εταιρίες μετά την Ασία μεταξύ των οποίων είναι η EasyJet, Eurowings, Norwegian, Wizzair ενώ είναι η ήπειρος με τους περισσότερους low cost επιβάτες στον κόσμο. Στο παρακάτω γράφημα ανατακλάται η δυναμική και συνεχώς αυξανόμενη πορεία των low cost εταιριών στην Ευρώπη από το 2001 έως το 2020:

Market share of low-cost carriers in Europe from 2001 to 2020



Το μερίδιο των low cost εταιριών από την συνολική αγορά, 2001-2020, Statista

Οι πτήσεις αφορούν την Δυτική Ευρώπη όπου είναι εύκολη η σύνδεση δύο χωρών και αποτελούν και σημεία σύνδεσης ηπείρων. Οι περισσότερες πτήσεις χαμηλού κόστους αφορούν αποστάσεις κάτω των 1000 χιλιομέτρων και περίπου 90 λεπτών σε διάρκεια. Έτσι η γεωγραφική κατανομή της Ευρώπης ταιριάζει με τις συνθήκες που επιθυμούν οι εταιρίες για την λειτουργία τους. (Dobruszkes, 2005).

Από την πλευρά των επιβατών, οι λόγοι που προτιμήθηκαν οι low cost εταιρίες και τους οδήγησαν να έχουν πλέον κυριαρχικό μερίδιο αγοράς είναι ότι ο κλάδος της πολιτικής αεροπορίας είναι κυκλικός, δηλαδή η ζήτηση συνδέεται με τους οικονομικούς κύκλους. Δεύτερον ο παράγοντας τιμής αποτελούσε αποτρεπτικό εμπόδιο στους καταναλωτές για τα ταξίδια με αεροπλάνο. Ίσως ο

πιο σημαντικός παράγοντας ωστόσο, είναι ότι είχε μεγάλη σημασία η απελευθεροποίηση της αγοράς στις αρχές του 1990 με συνέπεια την προώθηση του ανταγωνισμού και της δημιουργίας νέων αεροπορικών εταιριών. Ιστορικά το τελευταίο εγχείρημα επαληθεύεται καθώς πριν την απελευθεροποίηση της αγοράς μια πτήση μεταξύ δυο ευρωπαϊκών πόλεων μπορούσε να πραγματοποιηθεί με τους συνηθισμένους παρόχους που δεν είχαν την τιμή που εξυπηρετούσε μόνο την υπηρεσία της μετάβασης.

Ωστόσο, παρόλο που η κατηγορία των ταξιδιών με χαμηλά ναύλα είναι ξεχωριστή αυτό δεν σημαίνει ότι οι αερομεταφορείς που είναι ενεργοί σε αυτή την κατηγορία είναι ταυτόσημοι. Υπάρχουν πέντε κατηγορίες αερομεταφορέων που ενεργούν σε αυτήν την κατηγορία:

- Southwest copy-cats , περιλαμβάνονται οι αεροπορικές που έχουν αναπτυχθεί από ανεξάρτητους επιχειρηματίες οι οποίοι εφαρμόζουν σχεδόν την ίδια μέθοδο μείωσης του κόστους δηλαδή εκτελούν υπηρεσίες μεταφοράς από ένα σημείο σε ένα άλλο, χρησιμοποιούν ένα τύπο αεροσκάφους και κάνουν μικρά διαλείμματα μεταξύ δύο πτήσεων. Παραδείγματα των χαρακτηριστικών αυτών αποτελεί η Ryanair και η EasyJet. Ωστόσο μπορεί να υπάρχει ποικιλομορφία στα χαρακτηριστικά των εταιριών ή να μη συμπληρώνονται όλα. Για παράδειγμα η EasyJet πραγματοποιεί συνδέσεις μεταξύ δύο πόλεων στα κύρια αεροδρόμια των χωρών ενώ η Ryanair σε δευτερεύοντα. Πρόκειται για το πρωταρχικό μοντέλο των low cost αερομεταφορέων.
- Subsidiaries, οι θυγατρικές μεγάλων παραδοσιακών αερομεταφορέων. Σκοπός των θυγατρικών εταιριών είναι να είναι ανταγωνιστικές και να πάρουν και αυτές ένα μερίδιο της κατηγορίας low cost. Εδώ οι λειτουργίες των θυγατρικών στηρίζονται στο πρωταρχικό μοντέλο με ελαχιστοποίηση του κόστους και μεγιστοποίηση της αξίας. Ωστόσο, οι πιο πολλές θυγατρικές χαμηλού κόστους συνήθως αποτυγχάνουν με κύριο λόγο τον ανταγωνισμό με την ιδιοκτήτρια εταιρία. Λύση του προβλήματος αυτού θα μπορούσε να βρισκεται στην εδραιοποίηση των διαδρομών αυτών που θα πραγματοποιεί η ιδιοκτήτρια εταιρία και στη συνέχεια ενναλακτικές διαδρομές για τις θυγατρικές.
- Diversified charter carriers, θυγατρικές χαμηλού κόστους των ναυλωμένων εταιριών ή αλλιώς διαφοροποιημένες ναυλωμένες εταιρίες. Οι στρατηγικές μείωσης κόστους είναι ίδιες με των θυγατρικών και γενικά έχουν ταυτόσημη νοοτροπία με την ειδοποιό διαφορά ότι το κόστος που σχετίζεται με το καθεστώς της θυγατρικής τους είναι χαμηλό, διότι η μητρική εταιρία ήδη θεωρείται ότι είχε τις χαμηλότερες τιμές στην αγορά.
- State subsidized competing on price, εταιρίες που δέχονται οικονομική βοήθεια από το κράτος με σκοπούς την προώθηση του τουρισμού ή ενός συγκεκριμένου τόπου. Η συγκεκριμένη κατηγορία αεροπορικών διατηρείται στην αγορά μόνο με κρατική επιχορήγηση, καθώς είναι πολύ δύσκολο να συμβαδίσει χωρίς αυτήν αφού η πολιτική της δεν προκύπτει από την ανάλυση κόστους οφέλους και την μεγιστοποίηση της ωφελιμότητας της εταιρίας αλλά εξυπηρετεί κρατικούς έμμεσους σκοπούς. (Diasopu, 2012)

Η Ryanair αποτελεί τον μεγαλύτερο αερομεταφορέα στην κατηγορία στην Ευρώπη. Όταν ήρθε στην Ευρώπη, το 1985, μετρούσε 25 υπαλλήλους και ένα αεροσκάφος ενώ πλέον μετράει 5000 υπαλλήλους και 741 διαφορετικούς προορισμούς. Η εταιρία από την είσοδο της στην Ευρώπη χαρακτηρίζεται ως low cost ενώ πρωταρχικός της κόστος ήταν πάντα η επιθετική πολιτική στην μείωση των κοστών με αρχικούς προορισμούς την Αγγλία και την Βόρεια Ιρλανδία. Η επεκτατική πολιτική της εταιρίας σε συνδυασμό με το πρόσφορο έδαφος που αντιμετώπισε τόσο από την E.E.

όσο και από την παγκοσμιοποίηση που την βοήθησε να κινείται χωρίς περιορισμούς όπου επιθυμεί , εδραίωσαν την ηγεμονική θέση της εταιρίας στη κατηγορία της και γενικότερα στον κλάδο.

Η επεκτατική πολιτική της εταιρίας ήρθε μέσα από την απόκτηση πολλών θυγατρικών διασκορπισμένες στην Ευρωπαϊκή Ένωση. Το 2008 και λόγω της εξάπλωσης της εταιρίας δημιουργήθηκαν 4 νέες βάσεις στην Σαρδηνία (Αλέγκρο), Μπολόνια , Κάλιαρι, Εδιμβούργο. Λόγω του μεγάλου ανταγωνισμού της κατηγορίας low cost στόχος της εταιρίας είναι πάντα να παρέχει τα φθηνότερα δυνατά ναύλα. Για αυτό το λόγο η επιθετική πολιτική μείωσης κοστών της εταιρίας βρίσκεται στην επιλογή ενός τύπου αεροσκάφους, στον αποκλεισμό των υπηρεσιών που είναι παραδοσιακά δωρεάν, την ανάθεση σε υπεργολαβία ορισμένων δαπανηρών λειτουργιών, τα αεροπορικά τέλη και τις πολιτικές πτήσεων , τις δαπάνες προσωπικού καθώς και τη παραγωγικότητα και τη διαφήμιση της εταιρίας. (Diaconu, 2012). Επιπροσθέτως όλα τα αεροσκάφη που χρησιμοποιεί η εταιρία έχουν αντικατασταθεί με αεροσκάφη με μεγαλύτερη οικονομία καυσίμου το οποίο έφερε στην εταιρία ένα βραχυπρόθεσμο κόστος ύψους 17.000.000.000 ευρώ με στόχο την ολική απόσβεση. Η Ryanair υπήρξε επίσης η πρώτη εταιρία που στόχευσε την πώληση των εισιτηρίων μέσω του διαδικτύου που αποτελεί σημαντική μέθοδο εξοικονόμησης πόρων. Αυτή η πολιτική εξαπλώθηκε μέσα στα χρόνια και αποτελεί την πιο μεγάλη εξοικονόμηση που κατάφεραν να πραγματοποιήσουν όλοι οι αερομεταφορείς.

Συνοψίζοντας η ιρλανδική εταιρία, υπήρξε ο πρωτοπόρος της πρώτης κατηγορίας αερομεταφορέων (southwest copy-cats) με αυστηρές πολιτικές για παροχή αποκλειστικών υπηρεσιών μεταφοράς επιβατών από ένα σημείο σε ένα άλλο. Το γεγονός ότι η Ryanair στηρίχτηκε στο κόστος παρά στην αγορά, στην διαφήμιση και την προώθηση των υπηρεσιών της αποτελεί μια από τις αποτελεσματικότερες προσεγγίσεις των αεροπορικών εταιριών και όχι μόνο.

Το σημείο κατατεθέν για την έλευση και εδραιοποίηση των low cost εταιριών στην Ευρώπη αποτέλεσε η παγκοσμιοποίηση. Σε αυτήν την περίοδο οι εταιρίες βρήκαν κίνητρα να αναπτυχθούν και να αναμιχθούν στην αγορά με στόχο τον ανταγωνισμό με συνέπεια την ωφέλεια του καταναλωτή. Η Ryanair είναι ένα ακριβές παράδειγμα ωστόσο σήμερα υπάρχουν πολλοί αερομεταφορείς που μπορούν να μπουν στα κενά που άφησε η εταιρία όπως για παράδειγμα την έλλειψη συνδέσεων με μεγάλες ευρωπαϊκές πόλεις και να αποσπάσουν και αυτές σημαντικό μερίδιο της αγοράς (low cost), που όπως προαναφέρθηκε στο διάγραμμα αποτελεί πλέον την μεγαλύτερη κατηγορία στην Ευρώπη.

3.2. Η περίπτωση των εταιριών με χαμηλού κόστους πτήσεις στην Ελλάδα

Ένα μεγάλο κομμάτι της επιβατικής κίνησης στις αεροπορικές που ενεργούν στην Ελλάδα αφορά τις πτήσεις χαμηλού κόστους. Τόσο η Ryanair όσο και η EasyJet αποτελούν σημαντικές, για τον ελληνικό τουρισμό, εταιρίες. Οι αποφάσεις τους στηρίζονται στην εποχικότητα καθώς το καλοκαίρι είναι σαφώς περισσότερες οι πτήσεις και οι συνδέσεις που πραγματοποιούνται. Οι πιο πολλές πτήσεις αφορούν συνδέσεις από εξωτερικό και πιο συγκεκριμένα από Αγγλία, Γερμανία, Ρωσία, Ιταλία ενώ με ενδιαμέση στάση την Αθήνα πραγματοποιούν δρομολόγια προς Χανιά, Σαντορίνη, Ρόδο κλπ. Οι δύο εταιρίες καλύπτουν το φάσμα των επιβατικών αναγκών για τις περιόδους υψηλής ζήτησης, διαφημίζοντας την χώρα σε όλο τον κόσμο σαν ένα ιδανικό τόπο για σκοπούς αναψυχής.

Ωστόσο, ο ανταγωνισμός αυτός φέρνει προβλήματα στις υπόλοιπες εταιρίες που προσπαθούν να ανταγωνιστούν για το ίδιο προϊόν διεκδικώντας το μερίδιο τους στην αγορά. Πιο συγκεκριμένα η AEGEAN που αποτελεί τον μεγαλύτερο αερομεταφορέα της χώρας, δημιούργησε τρεις υποκατηγορίες στην ήδη υπάρχουσα Economy κατηγορία. Η πιο πλούσια έκδοση είναι η Comfort Flex με 2 τεμάχια στην καμπίνα δηλαδή μια χειραποσκευή 8 κιλών και ένα προσωπικό αντικείμενο, μια αποσκευή έως 23 κιλά, δωρεάν επιλογή θέσης, web check-in, απεριόριστες αλλαγές εισιτηρίου ακόμα και αυθημερόν καθώς και παροχή σνακ και αναψυκτικών πριν και κατά την διάρκεια της πτήσης. Η μεσαία κατηγορία ονομάζεται Flex, παρέχει την 8 κιλών χειραποσκευή καθώς και ένα προσωπικό αντικείμενο χωρίς όμως την βαλίτσα αλλά με δωρεάν επιλογή θέσης. Τέλος υπάρχει η κατηγορία Light όπου αποτελεί την απάντηση του ελληνικού αερομεταφορέα στις low cost εταιρίας καθώς ενεργεί με παρόμοιο τρόπο. Παρέχει μια χειραποσκευή 8 κιλών ή ένα προσωπικό αντικείμενο, δίνοντας έτσι στον επιλογή καθώς δεν μπορεί να κατέχει και τα δύο. Επίσης η παρέχεται η δυνατότητα web check-in καθώς και ελαφρύ ρόφημα. Οι τιμές αρχίζουν από 24 ευρώ για εγχώριους προορισμούς (απλή μετάβαση με τον φόρο). (Aegean Group, 2022) Η εταιρία εκτός από το συγκεκριμένο πρόγραμμα που ενεργοποιήθηκε για πρώτη φορά το 2013, υπάρχει και το Low Fare Calendar όπου ο ταξιδιώτης μπορεί εκείνη την ώρα να δει το κόστος της πτήσης ανά ημέρα και να επιλέξει την ημέρα που επιθυμεί. Εάν η πτήση είναι κάποιους μήνες νωρίτερα υπάρχουν πιθανότητες για πολύ ευνοϊκότερη τιμή σε σχέση με πτήσεις που είναι πιο κοντά χρονικά.

Η Sky Express, είναι επίσης μια από τις μεγαλύτερες αεροπορικές της χώρας που έχει δημιουργήσει το πλαίσιο εκείνο που θα μπορεί να ανταγωνιστεί τις τιμές των ευρωπαϊκών ανταγωνιστών της. Ειδικότερα τις περιόδους που δεν χαρακτηρίζονται από υψηλή ζήτηση για την εγχώρια αγορά η τιμή ξεκινάει από 16,90 για πολλούς προορισμούς μια χειραποσκευή 8 κιλών ή ένα προσωπικό αντικείμενο δίνοντας την δυνατότητα στους ταξιδιώτες αν επισκεφτούν πολλά μέρη της χώρας σε προνομιακές τιμές. (SKY EXPRESS)

Οι ελληνικές αεροπορικές εταιρίες αν και μικρότερες οικονομικά σε μέγεθος από τους ανταγωνιστές κάνουν προσπάθεια να υπάρξουν ανταγωνιστικές. Οι ελληνικές εταιρίες δεν έχουν ούτε το τεράστιο δίκτυο πρακτόρων που έχουν οι άλλες εταιρίες ούτε το μέγεθος του στόλου τους αλλά στηριζόμενοι στην ποιότητα της εξυπηρέτησης τους καθώς και στην εμπιστοσύνη των ταξιδιωτών προσπαθούν να εδραιώσουν την θέση τους σε μια αγορά άκρως δυναμική και ανταγωνιστική όπως είναι η low cost αγορά.

3.3 Διαφορετικά είδη πτήσεων

Υπάρχουν πολλά διαφορετικά είδη πτήσεων. Οι προγραμματισμένες πτήσεις αποτελούν την πιο διαδεδομένη και δημοφιλή κατηγορία πτήσεων. Αφορούν την μεταφορά από ένα σημείο σε ένα άλλο και χωρίζονται σε υποκατηγορίες των απευθείας πτήσεων ή με ανταπόκριση. Η ανταπόκριση είναι μια ή περισσότερες στάσεις που πραγματοποιείται για τεχνικούς λόγους ή για να δεχθεί περισσότερους επιβάτες, αποτελεί πιο μεγάλη χρονικά πτήση και συνήθως είναι πιο φθηνή υποκατηγορία πτήσης από τις απευθείας, λόγω αυτών των καθυστερήσεων. Ωστόσο υπάρχει και η κατηγορία των υπηρεσιών «άλα καρτ» που πρόκειται για πτήσεις χωρίς προγραμματισμό εξατομικευμένες στις ανάγκες των ιδιωτών.

3.3.1 Πτήσεις Charter

Οι πτήσεις Charter δεν αποτελούν φαινόμενο των τελευταίων δεκαετιών αλλά έχουν την δικιά τους ιστορία. Για την ακρίβεια, είναι σημαντικό να αποσαφηνιστεί ότι η πτήση charter πρόκειται για την επιχείρηση της ενοικίασης ολόκληρου του αεροσκάφους σε αντίθεση με μεμονωμένες θέσεις. Ο όρος δεν απομακρύνεται από την ελληνική αγορά καθώς όπως προαναφέρθηκε υπάρχει ήδη εταιρία που λειτουργεί σε ελληνική βάση σαν πάροχος υπηρεσιών τύπου Charter μεταξύ άλλων. (GainJet Aviation). Η δραστηριότητα τους σε ευρωπαϊκό επίπεδο ξεκινάει στις αρχές του 1960 και ενώ μέχρι τις αρχές του 1980 υπήρξε ενοποίηση των αεροπορικών, δηλαδή πραγματοποιούσαν και προγραμματισμένες και charter πτήσεις, μια ασταθή εικόνα των charter στις αρχές του 1990 ήταν αρκετή για να υπάρξει διαφοροποίηση κατηγοριών και εταιριών. (Williams, 2001) Οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην αγορά των ναυλωμένων πτήσεων είναι συγκεκριμένες και λιγότερες αφού απευθύνονται σε ένα πολύ μικρότερο κοινό αγοραστών από τις προγραμματισμένες, για την αγορά μεμονωμένων εισιτηρίων, πτήσεις. Ωστόσο, υπηρεσία ναυλωμένων πτήσεων μπορούν να προσφέρουν και παραδοσιακές αεροπορικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται έτσι και αλλιώς στον αεροπορικό κλάδο. Η δημιουργία πολλών αεροπορικών εταιριών κυρίως χαμηλού κόστους από το 1990 και μετά έχει δημιουργήσει στη κατηγορία των ναυλωμένων πτήσεων μια στάσιμη πορεία.

Τα κοινά τους χαρακτηριστικά είναι η υψηλότερη ζήτηση σε περιόδους διακοπών ή εορτών. Διαφέρουν από τις εταιρίες χαμηλού κόστους στο γεγονός ότι κατά πάσα πιθανότητα οι πτήσεις charter έχουν συνδέσεις με τα κύρια αεροδρόμια των πόλεων και όχι με δευτερεύοντα. Επίσης την οργάνωση της πτήσης, παροχή εισιτηρίων και εκτέλεση πτήσης την έχει αποκλειστικά η εταιρία. Άλλο ένα χαρακτηριστικό που διαφέρει από τις εταιρίες χαμηλού κόστους είναι η χωρητικότητα του αεροσκάφους που είναι μεγαλύτερη από τους low cost αερομεταφορείς. Η μέγιστη χωρητικότητα των θέσεων ναυλωμένων πτήσεων μπορεί να φτάσει και τους 300 επιβάτες. Όσον αφορά την εταιρία, είναι αρκετά οικονομική η διαχείριση της κατηγορίας αφού το προσωπικό είναι με μικρής διάρκειας σύμβαση και τα αεροσκάφη πιο εύκολα συντηρήσιμα αφού πραγματοποιούν λιγότερες πτήσεις.

3.3.2 Πτήσεις VIP

Η μικρότερη κατηγορία στις υπηρεσίες των αερομεταφορέων είναι οι πτήσεις VIP. Πρόκειται για πτήσεις εξατομικευμένες σε μικρές ομάδες ατόμων ή ακόμα και για την μεταφορά ενός ατόμου. Οι πτήσεις VIP είναι συνδεδεμένες με την πολυτέλεια, την άνεση και την καλοπέραση του ταξιδιώτη. Πολλά κεντρικά και διάσημα αεροδρόμια έχουν δικούς τους χώρους όπως VIP Lounge, ξεχωριστό χώρο αναμονής ακόμα και ξεχωριστό τερματικό σταθμό από τις υπόλοιπες πτήσεις. Οι συγκεκριμένες πτήσεις έχουν αναπτυχθεί ραγδαία σε αντίθεση με τις πτήσεις charter. Η πορεία τους αναφέρεται πιο θεαματική ακόμα και από τους low cost αερομεταφορείς αναγκάζοντας όλο και περισσότερα αεροδρόμια να δημιουργούν ιδιωτικές σουίτες και υπηρεσίες που συνδέονται με την πολυτέλεια και την διασκέδαση όχι μόνο στην διάρκεια της πτήσης αλλά και στον χρόνο αναμονής. Το κόστος των υπηρεσιών είναι τέτοιο που το μεγαλύτερο ποσοστό των επιβατών δεν μπορεί να ανταπεξέλθει δημιουργώντας μια πολύ κλειστή ομάδα επιβατών συνήθως διάσημων και πλούσιων, που χρησιμοποιούν τέτοιου είδους υπηρεσίες. Μία από τις κύριες διαφορές των VIP πτήσεων με τις

υπόλοιπες είναι ότι η επιλογή της ώρας αναχώρησης εξαρτάται από τον επιβάτη και όχι από την εταιρία. Το προσωπικό περιμένει τον ή τους επιβάτες στην ώρα αναχώρησης. Η μεταφορά προς το αεροσκάφος συνήθως γίνεται με λιμουζίνα. Επίσης πολλά αεροσκάφη διάσημων εταιριών προσφέρουν ακόμα και ντουζιέρες καθώς και υπνοδωμάτιο στο αεροσκάφος για την καλύτερη δυνατή ευχαρίστηση του επιβάτη. Επίσης τα φαγητά που παρέχονται είναι συνήθως κατά παραγγελία του επιβάτη και όχι κάποια συγκεκριμένα σνακ της εταιρίας. Το προσωπικό της εταιρίας χαρακτηρίζεται από την ύψιστη ευγένεια και την καλύτερη δυνατή εξυπηρέτηση. Επίσης, επειδή οι VIP πτήσεις αφορούν και διάσημους ανθρώπους εξουσίας, το προσωπικό υποχρεούται στη υπογραφή συμφωνητικού εμπιστευτικότητας που θα δεσμεύει τον εργαζόμενο για την διαρροή κάποιων απόρρητων πληροφοριών. Συνήθως οι αμοιβές του προσωπικού σε τέτοιες πτήσεις είναι υψηλότερες.

Τα κοινά στοιχεία των πτήσεων με τις charter/προγραμματισμένες πτήσεις είναι ότι έχουν τα ίδια αεροδρόμια προορισμού, δηλαδή στόχος είναι τα κεντρικά αεροδρόμια και στις VIP πτήσεις. Επίσης, υπάρχουν χαμηλά λειτουργικά έξοδα αφού αναφέρεται σε περιορισμένες πτήσεις όπως και στις πτήσεις charter. Αντιθέτως, στις προγραμματισμένες πτήσεις τα έξοδα λειτουργίας είναι συγκριτικά μεγαλύτερα. Εφόσον οι εταιρίες που δραστηριοποιούνται μόνο σε VIP/charter κατηγορίες δεν ενεργούν και άλλους κλάδους τότε μπορούν τα αεροσκάφη τους να τα ενοικιάζουν για συγκεκριμένο χρονικό διάστημα.

Συνοψίζοντας, τόσο στις πτήσεις Charter όσο και στις VIP πτήσεις ενώ παλιότερα υπήρχαν ξεχωριστές εταιρίες που δραστηριοποιούνταν, τώρα παρατηρείται η εισχώρηση όλο και περισσότερων εταιριών σε αυτές τις κατηγορίες φτιάχνοντας εξειδικευμένα προγράμματα για να καλύψουν το μεγαλύτερο μέρος της αγοράς, που όμως αναφέρονται σε κατά πολύ μικρότερο ποσοστό επιβατών, λόγω του κόστους τους.

ΚΕΦΑΛΑΙΟ |4|

Ο ανταγωνισμός στον κλάδο της αεροπορίας

Όπως σε όλους τους κλάδους, έτσι και στην αγορά των αερομεταφορών υπάρχει ανταγωνισμός σε μεγάλη κλίμακα. Ειδικότερα με την παρουσία των εταιριών χαμηλού κόστους και την συνεχή δημιουργία νέων αεροπορικών εταιριών, η ανάγκη επιτήρησης του κλάδου από μια σκοπιά που να εξυπηρετεί την ομαλή λειτουργία του κλάδου κρίνεται σημαντική. Για αυτό το λόγο δημιουργήθηκε ένα διοικητικό τμήμα της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, με την συνθήκη της Ρώμης το 1958, αρμόδιο «...για την πολιτική της Ευρωπαϊκής Ένωσης στο τομέα του ανταγωνισμού του κλάδου και στην εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού ΕΕ σε συνεργασία με τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού» (Επίσημος Ιστιότοπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης)

4.1. Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού

Οι λόγοι που οδήγησαν την Ευρωπαϊκή Ένωση στη δημιουργία αυτής της επιτροπής είναι 5 αιτίες που αποτελούν γνώμονα για την λήψη σημαντικών αποφάσεων:

- Καλύτερη ποιότητα υπηρεσιών. Η προώθηση του ανταγωνισμού ευνοεί την βελτίωση και ανάπτυξη αγαθών υπηρεσιών.
- Χαμηλές τιμές για όλους. Η πιο απλή τακτική της κάθε εταιρίας για να αποκτήσει μερίδιο στην αγορά είναι να προσφέρει χαμηλότερη τιμή σε σχέση με τους ανταγωνιστές της.
- Περισσότερες επιλογές. Σε μια αγορά μεγάλου ανταγωνισμού, οι εταιρίες θα προσπαθήσουν να διαφοροποιήσουν το προϊόν ή την υπηρεσία τους, το οποίο θα προσφέρει στους καταναλωτές περισσότερες επιλογές για να διαλέξουν αυτό που επιθυμούν.
- Καινοτομία. Για την βελτίωση των αγαθών και οι υπηρεσιών τους οι εταιρίες θα πρέπει να προχωρήσουν σε καινοτομίες οι οποίες αποτελούν σημαντικό κομμάτι που θέλει η επιτροπή να προωθήσει και να εδραιώσει στην αγορά.
- Καλύτεροι ανταγωνιστές στις παγκόσμιες αγορές. Ο ανταγωνισμός εντός των τοίχων της Ε.Ε. δυναμώνει και εδραιώνει εταιρίες στην ευρωπαϊκή αγορά δίνοντας τους την δυνατότητα να αποτελούν και πρωταγωνιστές σε όλες τις ηπείρους δυναμώνοντας έτσι την παρουσία της Ε.Ε. εκτός συνόρων της. (The European Union Explained, 2014)

Από την απελευθέρωση των ευρωπαϊκών αερομεταφορών στα τέλη του 1980 ο ανταγωνισμός εξελίχθηκε και εξαπλώθηκε σε όλες τις κατηγορίες αερομεταφορών. Ωστόσο, η ενεργή εμπλοκή της επιτροπής ανταγωνισμού στον αεροπορικό κλάδο ήρθε πολλά χρόνια αργότερα και πιο συγκεκριμένα το 2004 με τη συνεργασία μεταξύ δικαιοδοτικών οργάνων στο πλαίσιο του Διεθνούς Δικτύου Ανταγωνισμού και διμερών συμφωνιών μεταξύ της Ε.Ε. και τρίτων χωρών όπως οι Η.Π.Α. και ο Καναδάς. (Milligan, 2017) Οι πρώτες συνεργασίες αφορούσαν την προσαύξηση αεροπορικών φορτίων και τις διατλαντικές συγχωνεύσεις. Επίσης εδραιώνεται η νομοθεσία περί ανταγωνισμού που μπορεί πλέον να χρησιμοποιηθεί ως επιχείρημα υπεράσπισης σε νομικές διαδικασίες.

Με το άρθρο 101 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (Ευρωπαϊκή Ένωση, 2007), η οποία ενεργοποιήθηκε από την Συνθήκη της Λισαβόνας στις 13 Δεκεμβρίου 2007, απαγορεύονται ως ασυμβίβαστα με την εσωτερική αγορά όλες οι συμφωνίες μεταξύ των επιχειρήσεων, αποφάσεις συγχωνεύσεων επιχειρήσεων και πρακτικές που ενδέχεται να επηρεάσουν την απρόσκοπτη λειτουργία του εμπορίου μεταξύ των κρατών μελών της Ε.Ε. που έχουν ως αντικείμενο ή αποτέλεσμα την παρεμπόδιση, τον περιορισμό ή την στρέβλωση του ανταγωνισμού εντός της εσωτερικής αγοράς του. Ειδικότερα και σύμφωνα με την συνθήκη απαγορεύονται οι συμφωνίες που:

- Καθορίζουν άμεσα ή έμμεσα τις τιμές τις τιμές αγοράς ή πώλησης ή συμφωνίες που καθορίζουν τους όρους των συναλλαγών
- Περιορίζουν ή ελέγχουν την παραγωγή, την αγορά ή τις τεχνολογίες που προωθούν την ανάπτυξη και επένδυση
- Στην κατανομή των αγορών ή των πηγών εφοδιασμού
- Εφαρμογή ανόμοιων όρων σε ισοδύναμες παροχές με άλλα μέρη τοποθετώντας τους σε ανταγωνιστικό μειονέκτημα

- Εξαρτούν την σύναψη συμβάσεων από την αποδοχή από τα άλλα μέρη συμπληρωματικών υποχρεώσεων οι όποιες από τη φύση τους ή σύμφωνα με την εμπορική τους χρήση, δεν έχουν καμία σχέση με το αντικείμενο των συμβάσεων αυτών.

Ωστόσο οι διατάξεις της συμφωνίας δεν ισχύουν σε περίπτωση που η συμφωνία μεταξύ των επιχειρήσεων ή η ένωση μεταξύ επιχειρήσεων ή η πραγματοποίηση εναρμονισμένων τακτικών συμβάλλει στην βελτίωση της παραγωγής ή στην προώθησή της τεχνολογικής ή οικονομικής προόδου εξασφαλίζοντας όφελος στους καταναλωτές.

Ο κατάλογος των πρακτικών που έχουν ως στόχο τον περιορισμό ή την στρέβλωση του ανταγωνισμού, που υπάρχουν στο άρθρο 101 της Συνθήκης της Λισαβώνας είναι ενδεικτικός. Το σημαντικό για την Ευρωπαϊκή Επιτροπή δεν έγκειται στην μορφή της συμφωνίας αλλά στο αποτέλεσμα που προκαλεί στην αγορά. Είναι πιθανό κάποια παραβίαση των συνθηκών να μην βρίσκεται στο άρθρο 101 σύμφωνα με την διατύπωση της αλλά το αποτέλεσμα της να βρίσκεται. Ωστόσο, όπως προαναφέρθηκε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έχει θετική άποψη για τις αεροπορικές συμμαχίες που μπορούν να συμβάλλουν στην υγιά αναδιάρθρωση των αεροπορικών μεταφορών και να οδηγήσουν σε οφέλη για τους καταναλωτές αρκεί να διασφαλίζεται σε όλες αυτές τις συμφωνίες ο αποτελεσματικός ανταγωνισμός σε όλες τις αγορές.

4.2 Ελληνική Επιτροπή Ανταγωνισμού

Η ελληνική επιτροπή ανταγωνισμού δρα ως ανεξάρτητη αρχή καθώς έχει διοικητική, με τον Ν.2296/95, και οικονομική, με τον Ν.2837/2000, αυτοτέλεια. Κύριος σκοπός της Επιτροπής Ανταγωνισμού είναι *«...η διατήρηση ή/και η αποκατάσταση της υγιούς ανταγωνιστικής δομής της αγοράς, η οποία επιτυγχάνεται κυρίως μέσω της καταπολέμησης των καρτέλ, του εκ των προτέρων ελέγχου των συγκεντρώσεων και της παρέμβασης εναντίον ιδιωτικών (αλλά και δημόσιων) επιχειρήσεων στην αγορά που κάνουν κατάχρηση της ισχυρής θέσης τους. Για τον σκοπό αυτό εφαρμόζει τον εθνικό νόμο για την προστασία του ελεύθερου ανταγωνισμού (ν.3959/2011) και τα άρθρα 101 και 102 της Συνθήκης για τη Λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ).»* (Επιτροπή Ανταγωνισμού, 2022)

Η Ελλάδα, μέλος της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ακολουθεί την Συνθήκη της Λισαβώνας ως κατευθυντήρια γραμμή για την λειτουργία και την λήψη των αποφάσεων της. Ωστόσο, η Επιτροπή Ανταγωνισμού δεν μπορεί να επέμβει για περιπτώσεις αισχροκέρδειας, καθώς αυτές εξετάζονται από την Γενική Γραμματεία Προστασίας Εμπορίου και Καταναλωτή, σύμφωνα με τον πρόσφατο εθνικό νόμο. Η επιτροπή παρεμβαίνει για περιπτώσεις καρτέλ ή κατάχρηση δεσπόζουσας θέσης με το μερίδιο της εταιρίας να ξεπερνάει το 45%. Η τελευταία εθνική νομοθεσία αφαιρεί την δυνατότητα της επιτροπής για άμεση παρέμβαση σε περιπτώσεις υπερβολικής τιμολόγησης. Οι γενικοί στόχοι της επιτροπής δεν είναι διαφορετικοί από τους σκοπούς της Ε.Ε. Ειδικότερα, πραγματοποιείται προσπάθεια από την πλευρά της επιτροπής για διατήρηση ή αποκατάσταση της υγιούς ανταγωνιστικής δομής της αγοράς με γνώμονα την προστασία των συμφερόντων του καταναλωτή και την προώθησή της οικονομικής ανάπτυξης. Απέναντι στην ιδεοληψία της επιτροπής ανταγωνισμού βρίσκονται πρακτικές που περιορίζουν τον ανταγωνισμό και τοποθετούν φραγμούς εισόδου στην αγορά. Όλες οι πρακτικές που δεν είναι εναρμονισμένες με τις αρχές της

επιτροπής είναι εις βάρος του καταναλωτή. Μάλιστα με τον ν.3959/11 αποτελεί καθήκον της επιτροπής ανταγωνισμού «η προστασία ελεύθερου ανταγωνισμού» (Επιτροπή Ανταγωνισμού, 2022)

Η προσπάθεια της Επιτροπής Ανταγωνισμού έχει επιδιωκόμενα αποτελέσματα τα οποία είναι η αύξηση της αποτελεσματικότητας, της παραγωγικότητας και των επενδύσεων καθώς της έρευνας για την ανάπτυξη και τις επενδύσεις. Επίσης σκοπός της είναι η μείωση των τιμών, βελτίωση της ποιότητας και του εύρους των παρεχόμενων υπηρεσιών με σκοπό την αύξηση των επιλογών για τον καταναλωτή καθώς και την αύξηση της αγοραστικής τους δύναμης.

4.2.1. Η περίπτωση της ΟΛΥΜΠΙΑΚΗΣ με την AEGEAN

Στις 24 Ιουνίου 2010, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή έλαβε το αίτημα για συγχώνευση των εταιριών Marfin Investment Group και του ομίλου εταιριών Λασκαρίδη και ομίλου εταιριών Βασιλάκη.

Ο όμιλος εταιριών Βασιλάκη είναι ιδιόκτητος όμιλος εταιριών με επενδύσεις στον κλάδο της αεροπορίας και στην εξυπηρέτηση εδάφους καθώς και στην ενοικίαση, εισαγωγή και διανομή αυτοκινήτων.(Aegean)

Ο όμιλος Marfin είναι επενδυτικός όμιλος με επενδύσεις σε αερομεταφορές (Olympic Air), υπηρεσίες εδάφους, συντήρησης, γενικής επισκευής και τροφοδοσίας κατά την πτήση. Η δραστηριότητα του υπήρχε και στο τομέα της ναυτιλίας με την κατοχή πλοίων με πραγματοποίηση πολλών προγραμματισμένων δρομολογίων καθώς και σε άλλες υπηρεσίες μεταφοράς επιβατών και τροφίμων και ποτών.

Ο όμιλος εταιριών Λασκαρίδη είναι όμιλος εταιριών με επενδύσεις σε ναυτιλία, ναυπηγεία και αερομεταφορές καθώς και σε τουρισμό και ακίνητα.

Aegean Airlines S.A. (Aegean) και Olympic Air S.A. (Olympic Air) καθώς και Olympic Engineering S.A (Olympic Engineering), όπου οι δυο τελευταίες ονομάστηκαν συλλογικά Olympic, ήταν οι εταιρίες που η επιτροπή έπρεπε να εξετάσει για τα πιθανά αποτελέσματα της στην αγορά. Η επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η πιθανή συγχώνευση των εταιριών εγκυμονεί κινδύνους ως προς την συμβατότητα της με την εσωτερική αγορά. Ως εκ τούτου, η επιτροπή ανακοίνωσε την έναρξη της διαδικασίας που έχει η Ε.Ε. για τις πιθανές συγχωνεύσεις στις 30 Ιουλίου του 2010. Ένα μήνα αργότερα και αφού η έρευνα είχε ξεκινήσει η επιτροπή απαίτησε την ηλεκτρονική αλληλογραφία συγκεκριμένων ατόμων μέσα στις εταιρίες για μια χρονική περίοδο. Μετά από αυτό το αίτημα οι έρευνες σταμάτησαν μέχρι τις 28 Σεπτεμβρίου. Στις 20 Οκτωβρίου ζητήθηκε από τα μέρη η κοινοποίηση των αιτιών τους που ολοκληρώθηκε στις 5 Νοεμβρίου.

Στις 13 Ιανουαρίου 2011 και αφού πραγματοποιήθηκε η αξιολόγηση των περιεχομένων των αιτιάσεων των ενδιαφερόμενων μερών, εντοπίστηκαν προβλήματα που θα μπορούσαν να στρεβλώσουν τον ανταγωνισμό. Για αυτό το λόγο οι εταιρίες προχώρησαν σε δεσμεύσεις και αναθεωρημένες αιτιάσεις. Όταν ολοκληρώθηκε το συγκεκριμένο στάδιο η επιτροπή ξεκίνησε την διαδικασία δοκιμής της αγοράς εστιάζοντας στις απόψεις των συμμετεχόντων σχετικά με την αποτελεσματικότητα των δεσμεύσεων.

Λόγω της ιδιαιτερότητας της υπόθεσης η Επιτροπή χρησιμοποίησε όλα τα διαθέσιμα μέσα έρευνας που είχε στην κατοχή της. Προχώρησε σε ανάλυση ερωτηματολογίων που απεστάλησαν σε

ανταγωνιστικές αεροπορικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην ίδια κατηγορία αερομεταφοράς (τακτικές-προγραμματισμένες πτήσεις), σε φορείς εκμετάλλευσης πορθμείων, ταξιδιωτικούς πράκτορες και εταιρικούς πελάτες. Επίσης επεξεργάστηκε πάνω από 90.000 εσωτερικά έγγραφα των ενδιαφερόμενων εταιριών κι εσωτερικών μηνυμάτων ηλεκτρονικού ταχυδρομείου. Η διαδικασία που ακολουθήθηκε για την αξιολόγηση και την μελέτη των αποτελεσμάτων στην αγορά και τον ανταγωνισμό ήταν περίπλοκη καθώς μελετήθηκαν τα ερωτηματολόγια των ανταγωνιστών υπό το πρίσμα του πιθανού κινήτρου που μπορεί να έχουν να κάνουν δυσκολότερο το αίτημα των ανταγωνιστών. Επιπλέον μελετήθηκαν και προσεκτικά οι απαντήσεις που είχαν να κάνουν με καθολική αποδοχή μιας τέτοιας συνεργασίας ιδιαίτερα από την σκοπιά των ανταγωνιστών που δραστηριοποιούνται στην ίδια αγορά με σκοπό το όφελος που θα προσκομίσουν από την αύξηση της τιμής της πιθανής συγχώνευσης των εταιριών.

Μεταξύ των επιχειρημάτων των εταιριών ήταν ότι η Aegean και η Olympic Air είχαν το ίδιο επιχειρηματικό μοντέλο και το δίκτυο τους ήταν κοινά διαμορφωμένο. Ο κύριος Σιμιγδάλας, Διευθύνων Σύμβουλος της Olympic Air στην προσπάθεια του να μην μετατραπεί η εταιρία σε low cost αερομεταφορέα και στην υπεράσπιση της προσπάθειας για συγχώνευση με την Aegean ανέφερε μεταξύ άλλων: *«Η Olympic Air είναι βάσει ερευνών η πιο αναγνωρίσιμη ελληνική μάρκα σε όλο τον κόσμο και πολιτιστικά ένα σημαντικό όνομα. Δεν αφήνεις μια ιστορική επωνυμία απλώς να πεθάνει. Την χρησιμοποιείς αυτήν την μάρκα ακόμα και αν υπήρξε ανταγωνιστής σου»*. (European Union, 2011)

Επιπροσθέτως τα εσωτερικά έγγραφα της Olympic ορίζουν ξεκάθαρα τον κύριο ανταγωνιστή της την Aegean, το οποίο έρχεται σε αντίθεση με τις απαντήσεις των ερωτηματολογίων από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες που ορίζαν τους σημαντικότερους ανταγωνιστές στην χώρα στο τομέα του τουρισμού, τις μεγαλύτερες ακτοπλοϊκές εταιρίες.(Hellenic Seaways, Anek κλπ.) Ωστόσο η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάνθηκε ότι οι δυο αεροπορικές έχουν πολύ ανταγωνιστική σχέση και αυτό τις διακρίνει από τις υπόλοιπες εγχώριες εταιρίες οι οποίες είναι χαμηλού μεγέθους και τις ξεχωρίζει από τις ακτοπλοϊκές εταιρίες καθώς προσφέρουν διαφορετικά προϊόντα από τις δυο αεροπορικές. (European Union, 2011).

Με βάση τις δεσμεύσεις των εταιριών στις 6 Δεκεμβρίου 2010, η Ε.Ε. συμπεραίνει ότι οι δεσμεύσεις αυτές δεν είναι σε θέση να θεραπεύσουν το σημαντικό εμπόδιο στον αποτελεσματικό ανταγωνισμό. Πιο συγκεκριμένα υποστηρίζεται η πιθανή δημιουργία δεσπόζουσας θέσης για πολλές εγχώριες συνδέσεις μεταξύ πόλεων. Σύμφωνα με την ανακοίνωση της η συγχώνευση κηρύσσεται ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά.

Ωστόσο οι σημαντικές οικονομικές δυσκολίες που αντιμετώπισε η Olympic Air άνοιξαν πάλι την υπόθεση και την περίπτωση της εξαγοράς της. Η Ε.Ε. αναφέρει ότι η εξαγορά θα μπορούσε να προχωρήσει στη περίπτωση που η εταιρία ήταν αποτυχούσα οικονομικά. Τα κριτήρια της Ε.Ε. για να θεωρηθεί αποτυχούσα μια εταιρία είναι:

- Η πτωχευμένη εταιρία να αγκαζδόνταν έτσι και αλλιώς στο κοντινό μέλλον να εγκαταλείψει την αγορά λόγω οικονομικών δυσχερειών
- Δεν υπάρχει λιγότερο αντί-ανταγωνιστική εναλλακτική αγορά από την συγχώνευση
- Χωρίς την συγχώνευση τα περιουσιακά στοιχεία της πτωχαίνουσας εταιρίας θα έβγαιναν αναπόφευκτα από την αγορά (European Union, 2013)

Η Olympic πληρούσε όλα τα κριτήρια καθώς επίσης και από το 2009, όπου ήταν η πρώτη απόπειρα συγχώνευσης, ο στόλος της εταιρίας είχε μειωθεί κατά ένα τρίτο. Από 23 αεροσκάφη η εταιρία είχε

πλέον 15, καθώς και μείωση του προσωπικού της. Επίσης υπήρξε σημαντική μείωση τόσο των πτήσεων που πραγματοποιούσε καθώς και μείωση των επιβατών της. Με δεδομένη την συρρίκνωση της εταιρίας σε όλα τα επίπεδα δεν μπόρεσε ούτε με αυτόν τον τρόπο να υπάρξει κερδοφόρα. Η επιτροπή διερεύνησε διεξοδικά την περίπτωση της Olympic να ανακάμψει μόνη της, βρίσκοντας τρόπο να μπορέσει να λειτουργήσει μόνη της ωστόσο αυτό θα είχε ως αποτέλεσμα συνολικό έλλειμμα ταμειακών ροών. Στις 30 Αυγούστου 2013, η Marfin γνωστοποίησε ότι για την κάλυψη των ταμειακών ροών της Olympic θα χρειαζόντουσαν νέα μετοχικά δάνεια. Η Grant Thornton που παρείχε συμβουλευτικό έλεγχο στην υπόθεση συμφώνησε και επεσήμανε την ανάγκη εξωτερικής χρηματοδότησης της εταιρίας μέχρι το 2016 καθώς και ότι η ανάγκη για επιπλέον χρηματοδότηση είναι πιο πιθανό να προκύψει νωρίτερα παρά αργότερα από το χρονοδιάγραμμα.

Η συλλογή περεταίρω πληροφοριών από την επιτροπή ανταγωνισμού οδήγησε στην παραδοχή ότι η Olympic θα χρειαστεί παραπάνω από την προγραμματιζόμενη χρηματοδότηση, ύψους τουλάχιστον 640 εκατομμυρίων ευρώ. (European Union, 2013). Όμως η Ε.Ε. αναθεώρησε όσον αφορά τις δυνατότητες της Marfin να υποστηρίξει την Olympic καθώς προέκυψαν διαφορετικά στοιχεία που επιδείκνυαν την ικανότητα της Marfin να υποστηρίξει σενάριο επιβίωσης του αερομεταφορέα. Παρολαυτα, η εταιρία δήλωσε ότι δεν είναι πρόθυμη να στηρίξει με κανένα τρόπο την Olympic και σε περίπτωση ανάγκης χρηματοδότησης (που ήταν δεδομένο σύμφωνα με την επιτροπή) θα προχωρήσει σε οριστική παύση λειτουργίας.

Άρα, με δεδομένο ότι τα περιουσιακά στοιχεία της Olympic θα εξέλθουν από την αγορά κατά το πιο πιθανό σενάριο και την απουσία στρατηγικών κινήτρων της Marfin να ασχοληθεί με την Olympic, η Aegean Airlines S.A. απέκτησε τον πλήρη έλεγχο της Olympic Air στις 9 Οκτωβρίου του 2013. Η μεταφορά των μετοχών της εταιρίας στον κύριο Βασιλάκη ολοκληρώθηκε στις 18 Οκτωβρίου 2013, με το συνολική συγχώνευση να κοστολογείται στα 72 εκατομμύρια ευρώ με την διατήρηση των εμπορικών σημάτων και λογοτύπων της θυγατρικής. Ο κύριος Θεόδωρος Βασιλάκης στις πρώτες του δηλώσεις σαν ιδιοκτήτης των δύο μεγαλύτερων αεροπορικών εταιριών στην χώρα ανέφερε μεταξύ άλλων : «...Οι οικονομίες κλίμακας θα μας επιτρέψουν να προσφέρουμε πιο ανταγωνιστικούς ναύλους στο δίκτυο εσωτερικού μας, ειδικά για τα μικρά νησιά. Παράλληλα, οι συνέργειες θα μας επιτρέψουν να υποστηρίξουμε έναν βελτιωμένο ρυθμό ανάπτυξης του διεθνούς δικτύου μας, τόσο από την Αθήνα όσο και από την περιφέρεια, συμβάλλοντας ουσιαστικά στην ανάπτυξη του τουρισμού και της οικονομίας» (Aegean Group, 2013)

Με την προσάρτηση της Olympic στον όμιλο εταιριών Βασιλάκη η Aegean εκτός από τις εμπορικές χρήσεις αποκτάει επιπλέον στόλο και προσωπικό καθώς και αύξηση στον κύκλο εργασιών της.

9.10.2013	AEGEAN	OLYMPIC AIR	ΣΥΝΟΛΙΚΑ
Στόλος	30	15	45
Προσωπικό	1480	610	1090
Εγχώρια κίνηση(εκατομ.)	2,5	1,65	4,15
Διεθνή κίνηση(εκατομ.)	4,0	0,25	4,25
Συνολική Τουριστική Κίνηση	6,5	1,90	8,40
Κύκλος εργασιών σε εκτίμηση για το 2013 (εκατομ.)	630	170	800

(Aegean Group, 2013)

Ανάλυση επιπέδου ικανοποίησης πελατών-Εισαγωγή

Μετά την ανάλυση των εταιριών που λειτουργούν στην Ελλάδα είτε έχοντας ως βάση κάποιο ελληνικό αεροδρόμιο είτε όχι (RYANAIR), αναφέρθηκαν τόσο η τουριστική κίνηση στα αεροδρόμια όσο και τα δεδομένα των πτήσεων των ελληνικών αεροδρομίων. Έχοντας ερευνήσει την πλευρά των αερομεταφορέων, είναι σημαντικό και ενδιαφέρον να μελετηθεί εξίσου και η πλευρά των επιβατών ως προς τους παράγοντες επιλογής μιας αεροπορικής εταιρίας. Οι παράγοντες αυτοί μπορεί να είναι πολλοί και αν και κάποιοι είναι σίγουρα σημαντικότεροι για τους περισσότερους επιβάτες υπάρχουν και άλλοι, οι οποίοι μελετώνται από τις αεροπορικές εταιρίες για την προσφορά των καλύτερων δυνατών υπηρεσιών.

Για αυτό το λόγο, στη παρούσα εργασία, θα εξεταστούν οι παράγοντες προτίμησης μιας αεροπορικής εταιρίας που λειτουργεί στην Ελλάδα και η ικανοποίηση των πελατών. Η εργασία επικεντρώνεται στην πλευρά του ταξιδιώτη, την στάση που κρατούν και τις αντιλήψεις που έχουν γύρω από το συγκεκριμένο θέμα. Η ανάλυση αφορά τις εταιρίες που λειτουργούν στην Ελλάδα σε πτήσεις εσωτερικού.

5.1 Οι ερευνητικοί στόχοι

Οι βασικοί στόχοι της συγκεκριμένης έρευνας είναι η εξαγωγή συμπερασμάτων σχετικά με τη στάση των ταξιδιωτών απέναντί στη δραστηριότητα 5 αεροπορικών εταιριών στην Ελλάδα και τις απόψεις τους αναφορικά με τους παράγοντες που επηρεάζουν την ταξιδιωτική εμπειρία. Ωστόσο, οι ειδικοί στόχοι της έρευνας αφορούν

- Στη διερεύνηση των κύριων κριτηρίων με τα οποία επιλέγουν οι ταξιδιώτες μια συγκεκριμένη πτήση.
- Τους σκοπούς που πραγματοποιούν ένα ταξίδι καθώς και την συχνότητα που γίνεται.
- Στην εύρεση της πιθανής συσχέτισης ανάμεσα στις αντιλήψεις των ταξιδιωτών για τις αεροπορικές εταιρίες με:
 - Το φύλο
 - Την ηλικία
 - Το εισόδημα
 - Το εκπαιδευτικό επίπεδο των ερωτηθέντων

5.2. Η μεθοδολογία της έρευνας

Ο συνολικός πληθυσμός της έρευνας εκτιμάται περίπου στους 2 εκατομμύρια Έλληνες επιβάτες πτήσεων εσωτερικού, που αφορούν το έτος 2018 και την εποχή πριν την πανδημία (Υπηρεσία

Πολιτικής Αεροπορίας). Καταγράφονται συνολικά 8,4 εκατομμύρια αναχωρήσεις εσωτερικού στο σύνολο των αεροδρομίων και λαμβάνοντας υπόψιν ότι :

- Κάθε ταξιδιώτης καταγράφεται 2 φορές καθώς αναχωρεί από την έδρα και από τον προορισμό
- Στον αριθμό αυτόν συμπεριλαμβάνονται και ξένοι
- Ο μέσος όρος ταξιδιών με αεροπλάνο είναι περίπου 2 φορές τον χρόνο

Για τη συγκεκριμένη έρευνα, η μέθοδος που χρησιμοποιήθηκε ήταν η Απλή Τυχαία Δειγματοληψία η οποία συνίσταται και πιο συχνά σε αυτό το είδος ερευνών καθώς χαρακτηρίζεται από την ίδια πιθανότητα κάθε μονάδα του πληθυσμού να επιλεγεί. Έτσι το δείγμα είναι αμερόληπτο και αντιπροσωπευτικό του γενικού πληθυσμού.

Για την διεξαγωγή της έρευνας σχεδιάστηκε ερωτηματολόγιο μέσω της πλατφόρμας Google.forms (Google) της Google. Λόγω της ιδιαίτερης υγειονομικής κατάστασης και τα μέτρα κατά του κορονοϊού που εφαρμόζονται στα αεροδρόμια, λήφθηκε η απόφαση το ερωτηματολόγιο να διαμοιραστεί ηλεκτρονικά μέσω E-Mail σε συμμετοχτές και γνωστούς όλων των κοινωνικών και εισοδηματικών στρωμάτων οι οποίοι το διαμοίρασαν με τη σειρά τους σε ευρύτερο κύκλο κ.ο.κ.

Το σύνολο των ολοκληρωμένων ερωτηματολογίων που συλλέχθηκαν ήταν 121.

5.3 Περιγραφή έρευνας

Το ερωτηματολόγιο αποτελείται από 25 ερωτήσεις στο σύνολο εκ των οποίων:

- Οι 3 πρώτες ερωτήσεις αφορούν τα περιγραφικά στοιχεία των συμμετεχόντων:
 - Το φύλο
 - Την ηλικία
 - Την επαγγελματική κατάσταση (ΜΕΡΟΣ Α)
- Οι επόμενες 19 ερωτήσεις αφορούν την στάση των επιβατών απέναντι στα θέματα που απασχολούν την μελέτη (ΜΕΡΟΣ Β)
- Οι τελευταίες 3 ερωτήσεις αφορούν δημογραφικές λεπτομέρειες
 - Το εισόδημα
 - Το επίπεδο εκπαίδευσης
 - Συνηθέστερος σκοπός των αεροπορικών ταξιδιών (ΜΕΡΟΣ Γ)

Το σύνολο των ερωτήσεων είναι κλειστού τύπου ενώ στις περισσότερες χρησιμοποιήθηκε κλίμακα Likert. Η συγκεκριμένα κλίμακα αφορά απαντήσεις που πηγαινούν από το ένα άκρο στο άλλο κλιμακωτά, συνήθως μεταξύ 5 επιλογών. Οι 5 επιλογές είναι :

- Συμφωνώ απόλυτα
- Συμφωνώ λίγο
- Ούτε συμφωνώ ούτε διαφωνώ
- Διαφωνώ λίγο
- Διαφωνώ απόλυτα

Μια άλλη μορφή κλιμακωτών επιλογών μπορεί είναι η κλίμακα 1 έως 5, απάντηση για το πόσο πολύ συμφωνείς ή διαφωνείς με την δοθείσα αναφορά, κάνοντας την απάντηση πιο ειδική και

ακριβής. Σε καμία ερώτηση οι συμμετέχοντες δεν είχαν την δυνατότητα να απαντήσουν περισσότερες φορές από 1 σε κάθε ερώτηση. Το ερωτηματολόγιο επισυνάπτεται ως παράρτημα στην παρούσα εργασία.

5.4 Μέθοδος στατιστικής επεξεργασίας

Για την στατιστική ανάλυση των δεδομένων χρησιμοποιήθηκε το SPSS 28.0.0.0. Το αρχείο των απαντήσεων μεταφέρθηκε από το Google Forms σε Microsoft Excel και με τη διαδικασία εισαγωγής δεδομένων μεταφορτώθηκαν στο SPSS όπου μετατράπηκε σε μορφή .sav και αποθηκεύτηκε.

Τα αποτελέσματα ανάλυσης από το SPSS αποθηκεύτηκαν σε μορφή .spv , έγιναν εξαγωγή σε μορφή .xlsx (Excel) ή .docx (Word) ανάλογα την περίπτωση και στη συνέχεια έγιναν αντιγραφή-επικόλληση στην παρούσα εργασία

ΚΕΦΑΛΑΙΟ |6|

Αποτελέσματα της έρευνας και ερμηνεία

Είναι σημαντικό να τονιστεί, πριν την παρουσίαση των αποτελεσμάτων, ότι οι συμμετέχοντες της έρευνας δεν άφησαν ερωτήσεις αναπάντητες που σημαίνει ότι στο σύνολο είχαμε 121 πλήρως απαντημένα και ολοκληρωμένα ερωτηματολόγια.

6.1. Περιγραφική στατιστική ανάλυση δείγματος

6.1.1 Δημογραφικά στοιχεία

Οι ερωτήσεις Α1,Α2,Α3 καθώς και Γ1,Γ2,Γ3 αφορούν τα δημογραφικά ή περιγραφικά χαρακτηριστικά του δείγματος τα οποία θα χρησιμοποιηθούν στην συνέχεια στην προσπάθεια για την διαπίστωση του τρόπου που επιδρούν αυτά τα χαρακτηριστικά στις απαντήσεις που λήφθηκαν και στα συνολικά αποτελέσματα.

Ερώτηση Α1: Η ερώτηση αφορούσε την ηλικία των ατόμων που ερωτήθηκαν και η διαστρωμάτωση τους διαμορφώνεται ως εξής:

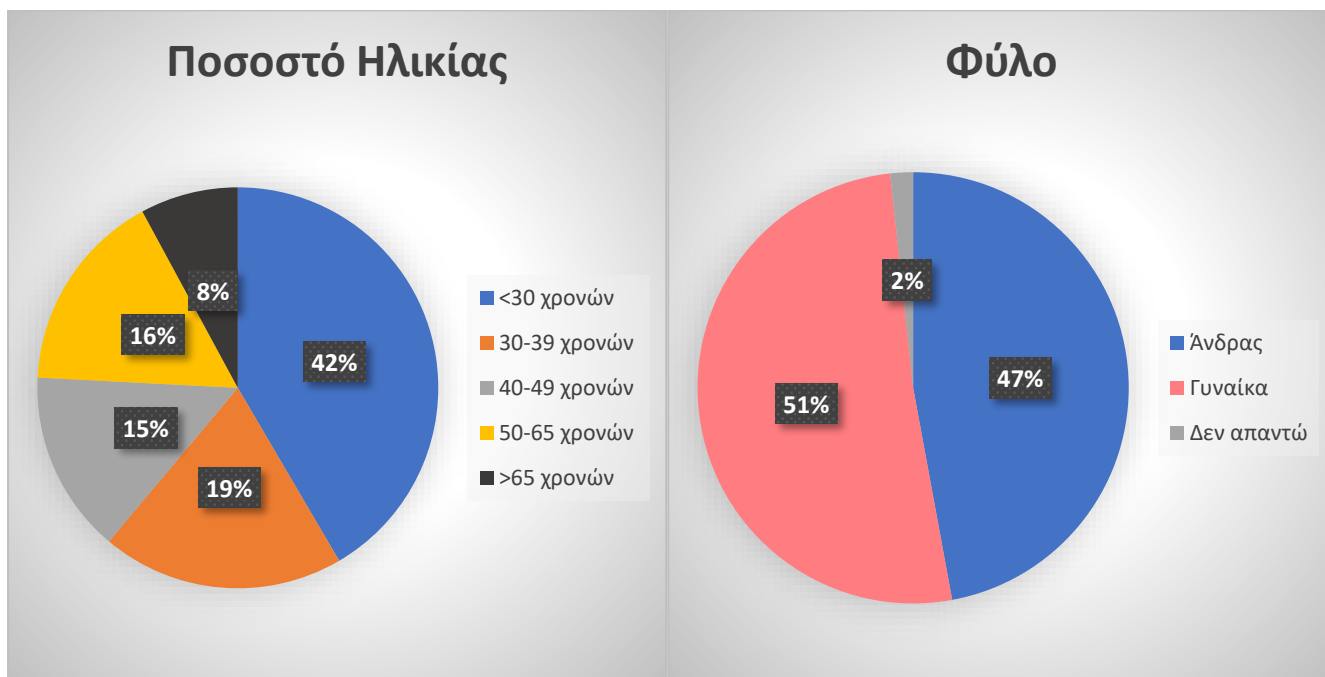
Ηλικία	Συχνότητα	Ποσοστό (%)	Αθροιστικό Ποσοστό
1. <30 χρονών	51	42,1	42,1
2. 30-39 χρονών	24	19,8	62

3. 40-49 χρονών	18	14,9	76,9
4. 50-65 χρονών	20	16,5	93,4
5. >65 χρονών	8	6,6	100
Σύνολο	121	100,0	

Τα ποσοστά των ηλικιών που συμμετείχαν στην έρευνα είναι παρόμοια με την κατανομή των ηλικιών του πληθυσμού της Ελλάδας στις ηλικίες 30-65 ετών, λίγο αυξημένα στις ηλικίες κάτω των 30 ετών και χαμηλότερη στην ηλικιακή κατηγορία των ερωτηθέντων για άνω των 65 ετών. (Ελληνική Στατιστική Αρχή, 2011)

Ερώτηση Α2: Η ερώτηση αφορά το φύλο των ατόμων.

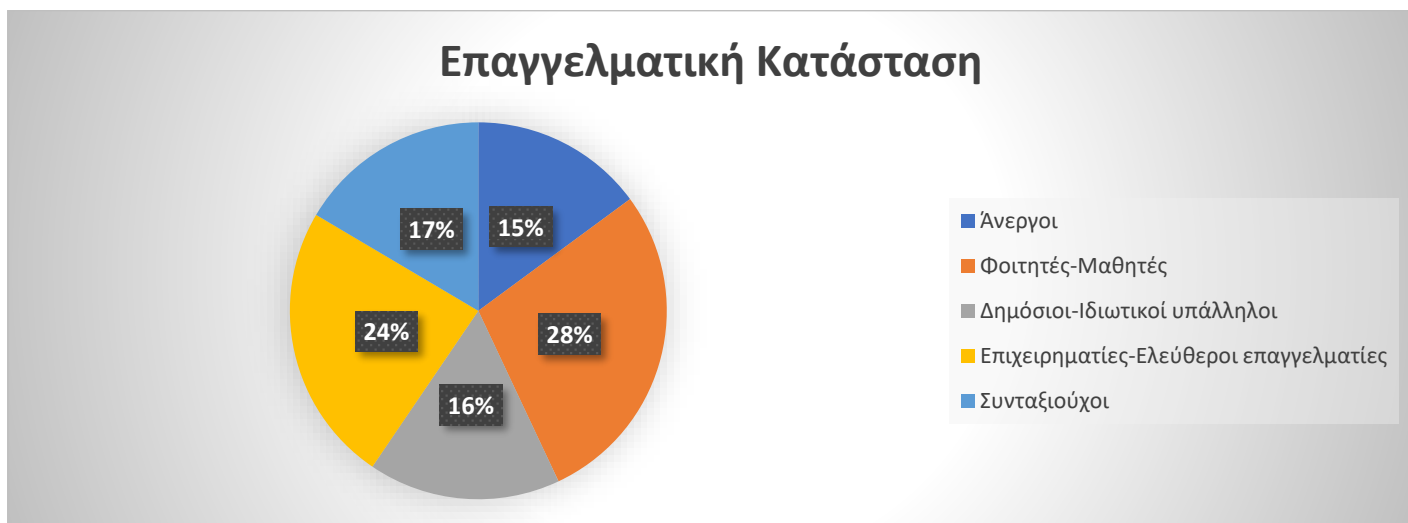
Φύλο	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό (%)
Άνδρας	57	47,1
Γυναίκα	62	51,2
Δεν απαντώ	2	1,7
Σύνολο	121	100



Ερώτηση Α3: Η επαγγελματική κατάσταση των ερωτηθέντων.

Επαγγελματική κατάσταση	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό(%)
Άνεργος	18	14,9
Φοιτητής-Μαθητής/τρια	34	28,1
Ιδιωτικός-Δημόσιος υπάλληλος	20	16,5

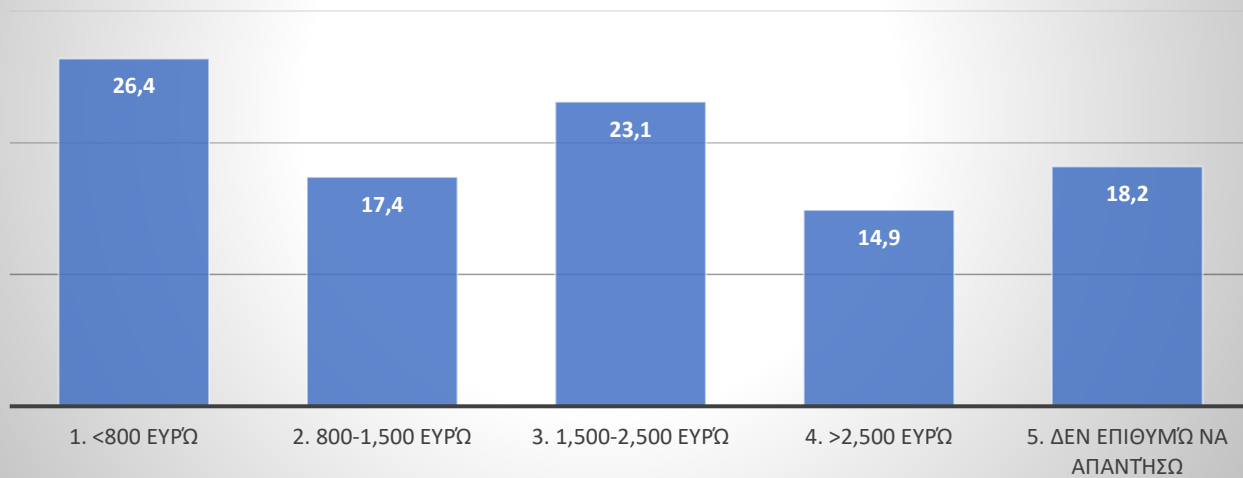
Επιχ/ιας-Ελευθ/ος επαγγελματίας	29	24
Συνταξιούχος	20	16,5
Σύνολο	121	100



Η ερώτηση Γ1 αφορούσε το μηνιαίο ατομικό εισόδημα των ερωτηθέντων. Όμως το πλήθος των απαντήσεων κρίνεται μικρό και αυτό διότι ένας μεγάλος αριθμός ατόμων επέλεξαν να μην απαντήσουν (22 άτομα-18,2%). Ειδικότερα:

Μηνιαίο ατομικό εισόδημα	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό (%)
1. <800 ευρώ	32	26,4
2. 800-1,000 ευρώ	21	17,4
3. 1,500-2,500 ευρώ	28	23,1
4. >2500 ευρώ	18	14,9
5. Δεν επιθυμώ να απαντήσω	22	18,2
Σύνολο	121	100

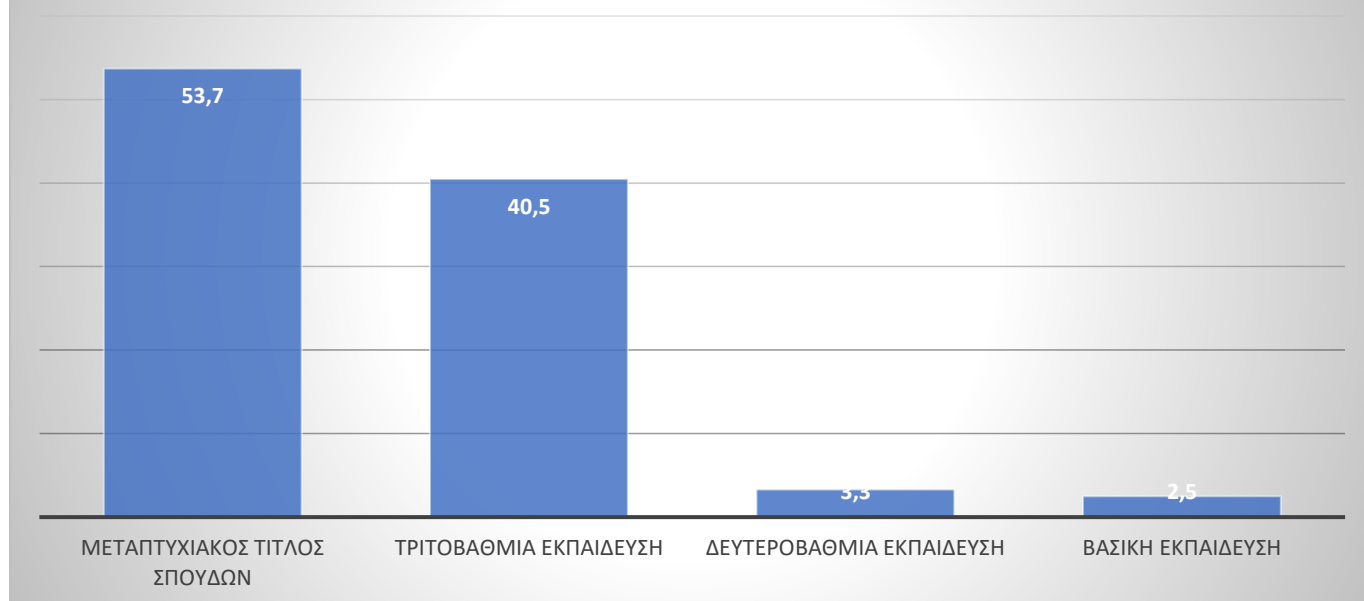
Γ1. Ποιάς τάξης είναι το μηνιαίο ατομικό σας εισόδημα ;



Η ερώτηση Γ2 ήταν για το επίπεδο εκπαίδευσης των συμμετεχόντων:

Επίπεδο εκπαίδευσης συμ/ων	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό (%)
Μεταπτυχιακό τίτλο σπουδών	65	53,7
Τριτοβάθμια εκπαίδευση	49	40,5
Δευτεροβάθμια εκπαίδευση	4	3,3
Βασική εκπαίδευση	3	2,5
Σύνολο	121	100

Γ2. Επίπεδο Εκπαίδευσης



Η ερώτηση Γ3 αφορά τον συνηθέστερο σκοπό των αεροπορικών ταξιδιών εντός Ελλάδος.

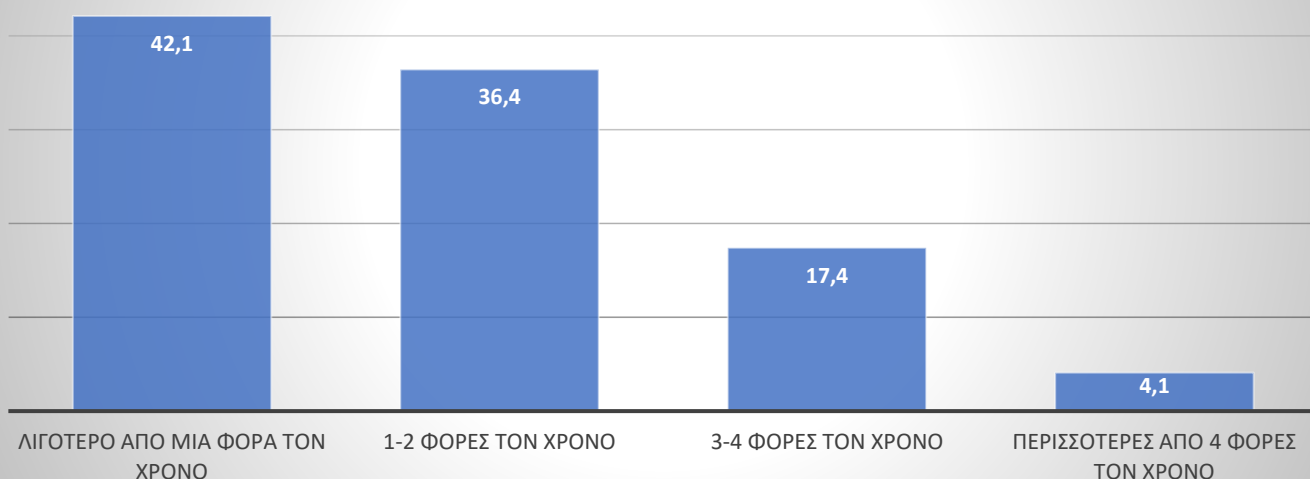
Συνηθέστερος σκοπός αεροπορικών ταξιδιών	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό (%)	Αθροιστικό Ποσοστό
1. Διακοπές	52	43	43
2. Επαγγελματικοί λόγοι	30	24,8	67,8
3. Σπουδές	14	11,6	79,3
4. Επίσκεψη στο οικογενειακό περιβάλλον	18	14,9	94,2
5. Άλλος	7	5,8	100
Σύνολο	121	100	

Τα υπόλοιπα 19 ερωτήματα του ερωτηματολογίου ήταν ερευνητικού χαρακτήρα.

6.1.2. Απαντήσεις στα ερωτήματα της έρευνας

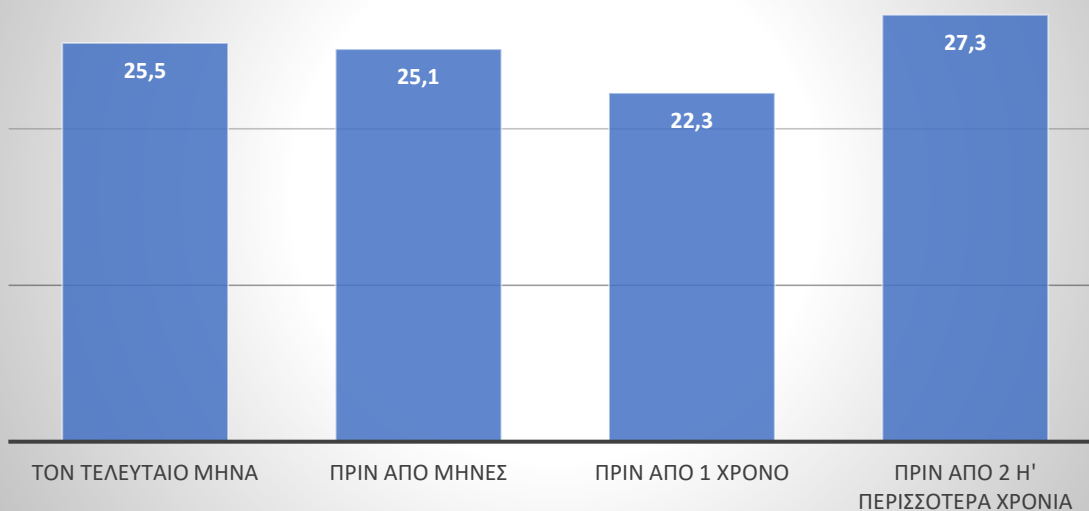
Στην ερώτηση Β1 που αφορά τη συχνότητα των ταξιδιών με αεροπλάνο το μεγαλύτερο ποσοστό άνηκε σε αυτούς που το χρησιμοποιούν λιγότερο από 1 φορά τον χρόνο. Ειδικότερα:

B1. Πόσο συχνά ταξιδεύετε με αεροπλάνο ;



Η ερώτηση B2 αφορούσε την τελευταία φορά που οι ερωτώμενοι χρησιμοποίησαν το αεροπλάνο για την μετακίνησή τους.

B2. Πότε πετάξατε τελευταία φορά ;



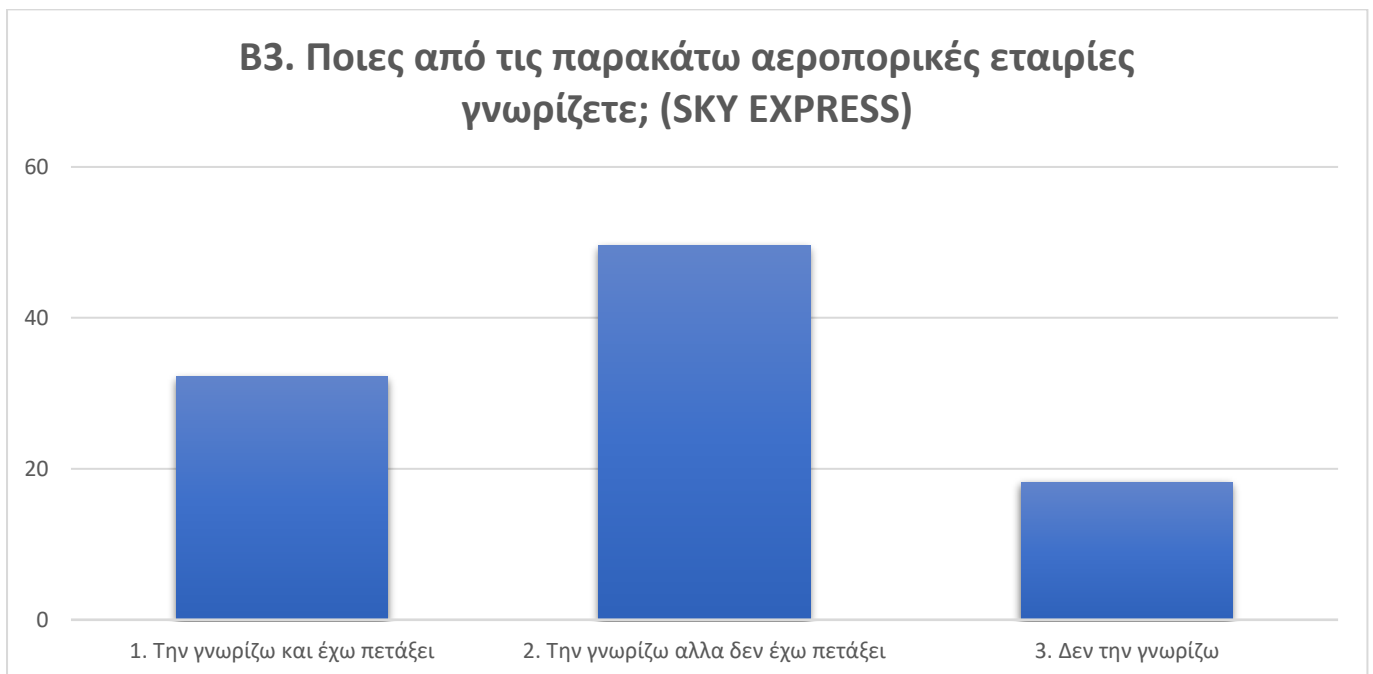
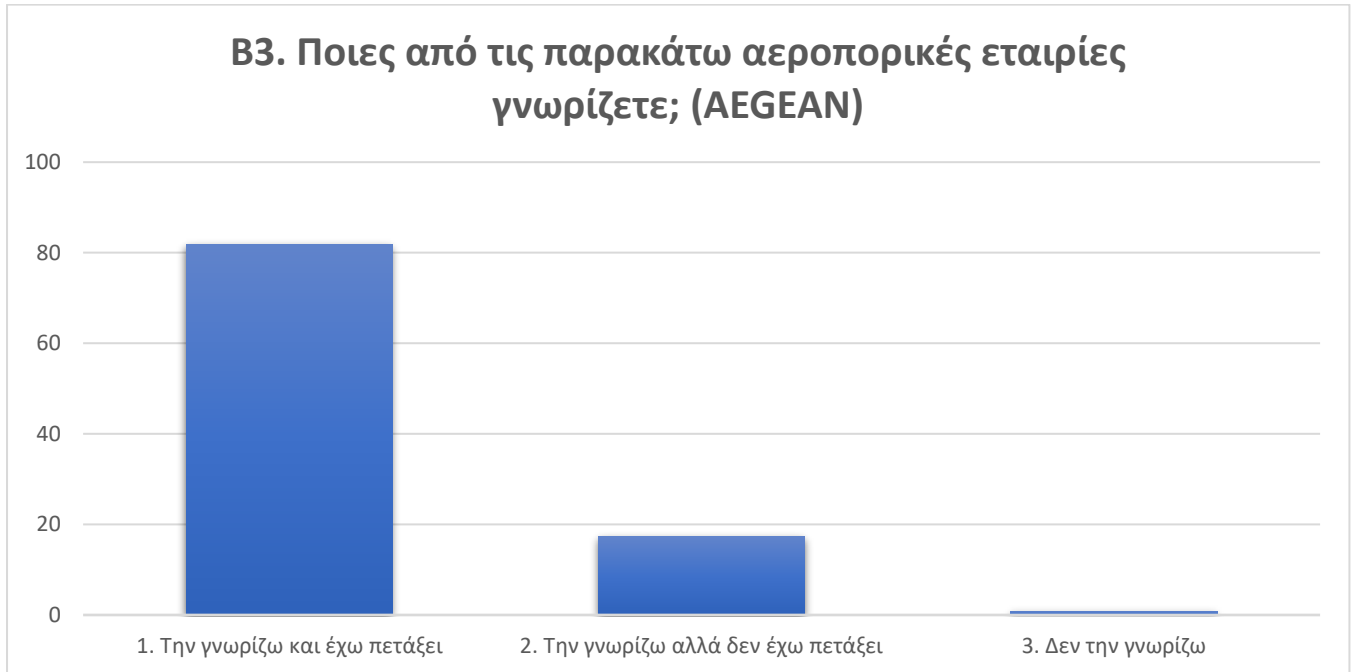
Η ερώτηση B3 ήταν σχετικά με τις γνωστές προς το άτομα, αεροπορικές εταιρίες. Η έρευνα πραγματοποιήθηκε στις πιο γνωστές αεροπορικές εταιρίες στην Ελλάδα:

-  AEGEAN
-  SKY-EXPRESS
-  RYANAIR
-  ELLINAIR

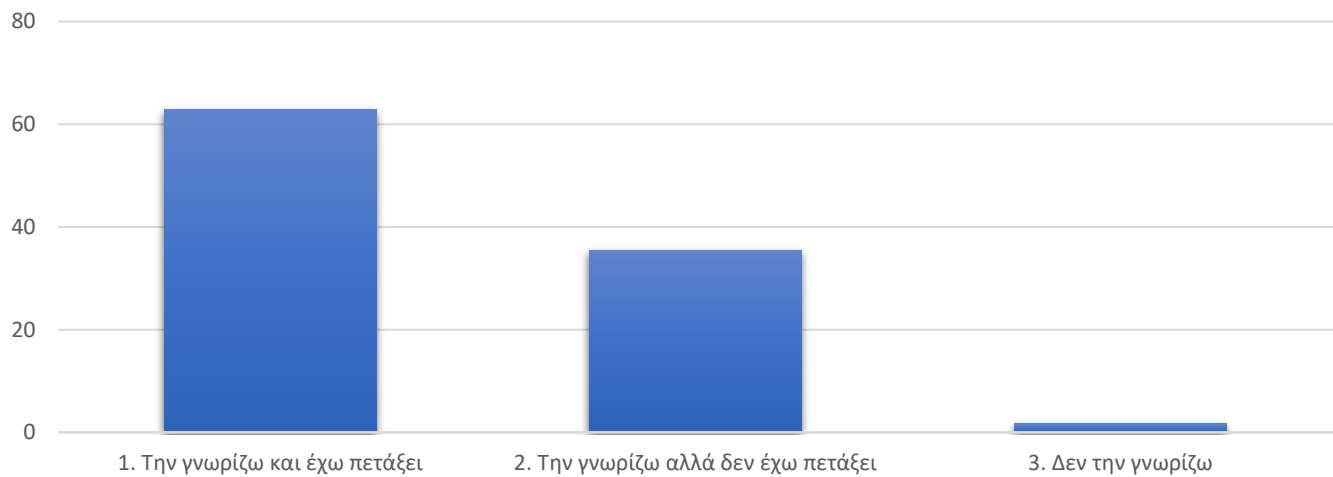
Οι απαντήσεις για την κάθε εταιρία ξεχωριστά ήταν:

- Την γνωρίζω και έχω πετάξει
- Την γνωρίζω αλλά δεν έχω πετάξει
- Δεν την γνωρίζω

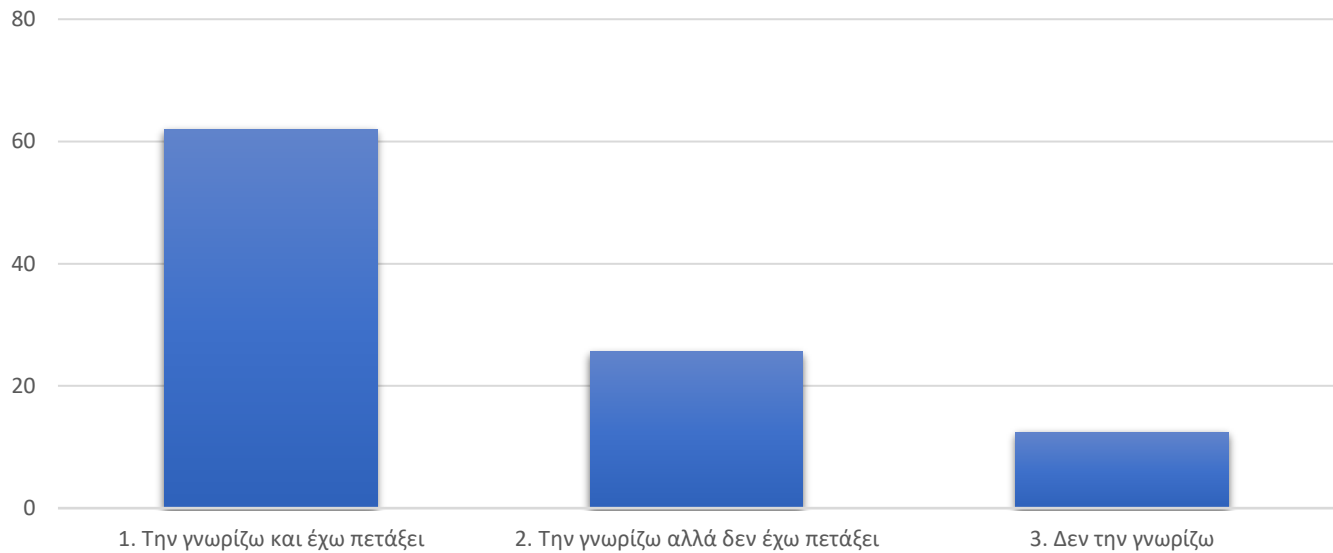
Ακολουθούν οι απαντήσεις των ερωτηθέντων ανά εταιρία:



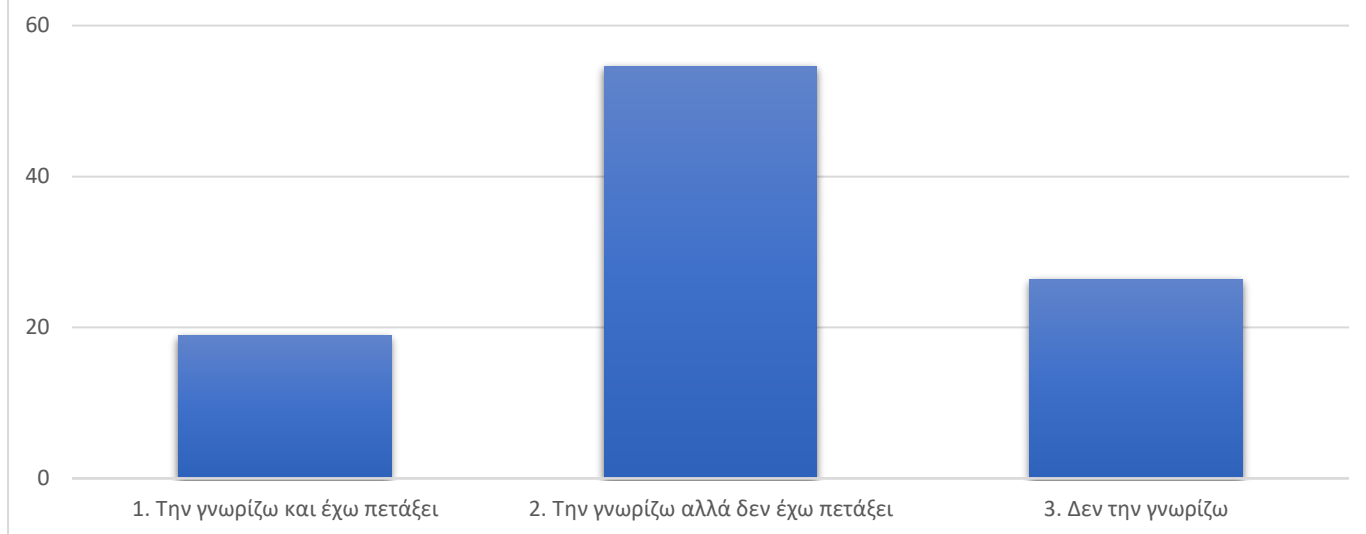
B3. Ποιες από τις αεροπορικές εταιρίες γνωρίζετε; (RYANAIR)



B3. Ποια από τις αεροπορικές εταιρίες γνωρίζετε; (ELLINAIR)



B3. Ποια από τις παρακάτω αεροπορικές εταιρίες γνωρίζετε; (ASTRA AIRLINES)



Πιο αναλυτικά οι συμμετέχοντες στην έρευνα, γνωρίζουν και έχουν πετάξει με :

- ✚ AEGEAN (81,8%)
- ✚ RYANAIR (62,8%)
- ✚ ELLINAIR (62%)
- ✚ SKY EXPRESS (32,2%)
- ✚ ASTRA AIRLINES (19%)

Από την άλλη πλευρά δεν γνωρίζουν καθόλου :

- ASTRA AIRLINES (26,4%)
- SKY EXPRESS (18,2%)
- ELLINAIR (12,4%)
- RYANAIR (1,7% - 2 απαντήσεις)
- AEGEAN (0,8% - 1 απάντηση)

Τα αποτελέσματα της συγκεκριμένης ερώτησης έβγαλαν νικητή την AEGEAN με την μεγαλύτερη πλειοψηφία, ενώ ακολουθεί η RYANAIR και στη συνέχεια η ELLINAIR. Παρόλη την ταχεία ανάπτυξη της η SKY EXPRESS ακόμα δεν έχει εδραιωθεί στον αεροπορικό κλάδο, τουλάχιστον στο πλήθος της έρευνας, αφού παρουσίασε ένα μικρό ποσοστό δημοφιλίας (32,2%) και μαζί με την ASTRA AIRLINES βρίσκονται στις τελευταίες θέσεις.

Οι ερωτήσεις B4 έως B10 ήταν οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμηση σε μια αεροπορική εταιρία. Οι ερωτώμενοι καλούνταν να επιλέξουν ανάμεσα σε 7 απαντήσεις σε μια διαβάθμιση που ξεκινούσε από το «Καθόλου» έως το «Πάρα πολύ». Οι δυνατές επιλογές με την σειρά που παρουσιάστηκαν ήταν:

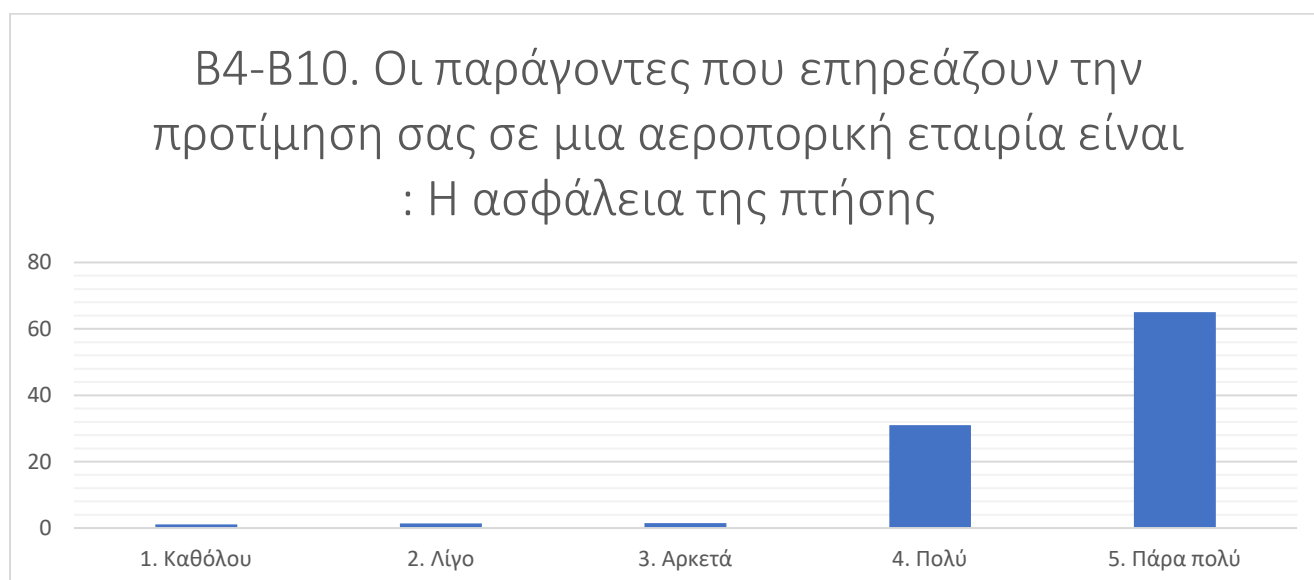
- Η τιμή του εισιτηρίου
- Η ασφάλεια της πτήσης
- Η συνέπεια στις ώρες αναχώρησης
- Η άνεση κατά την πτήση

- Η εξυπηρέτηση από το προσωπικό εδάφους
- Η εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο προσωπικό
- Η χρήση κάρτας μιλίων

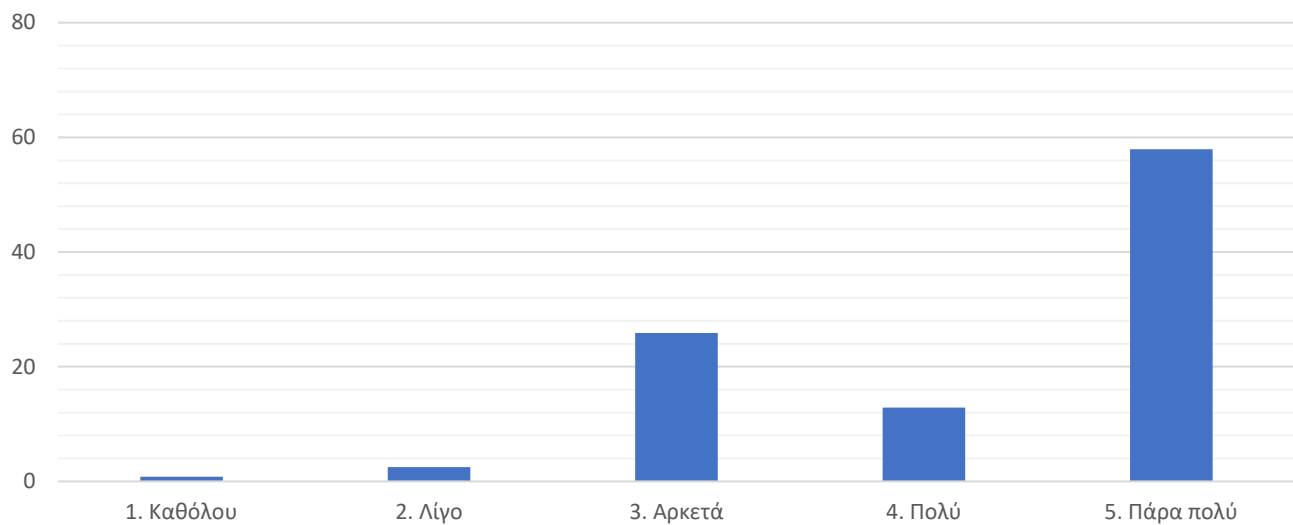
Σύμφωνα με τις απαντήσεις, τα κριτήρια τα οποία έχουν οι επιβάτες των αεροπορικών πτήσεων κατά προτεραιότητα είναι :

- Η ασφάλεια
- Η τιμή
- Η άνεση κατά την πτήση
- Η συνέπεια στις ώρες αναχώρησης

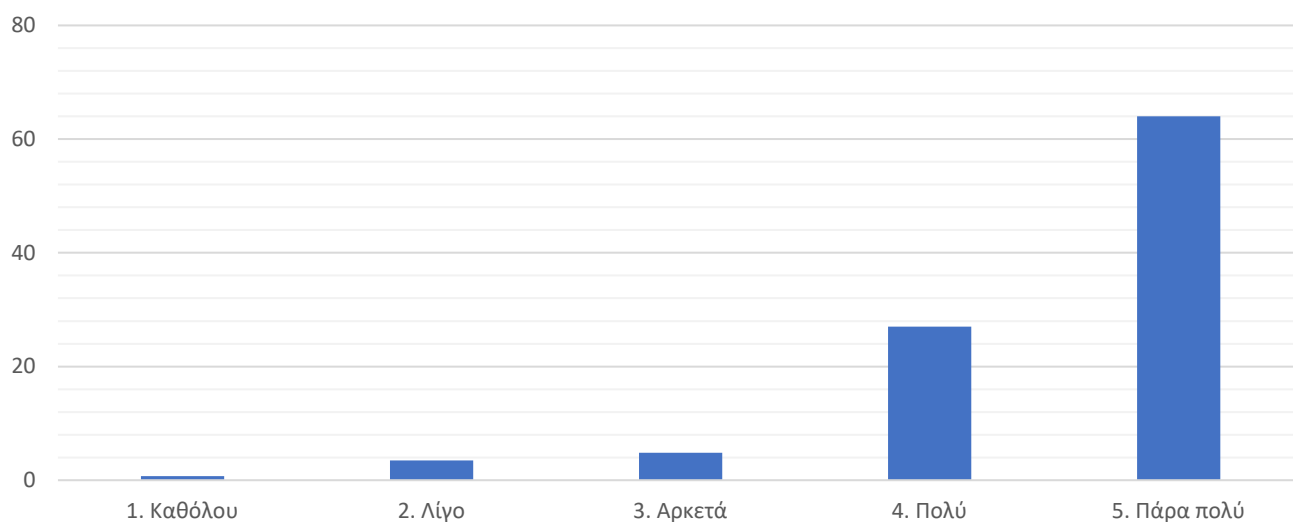
Πιο συγκεκριμένα, σε ποσοστό 97,5% οι συμμετέχοντες προσέχουν την ασφάλειας της πτήσης από «αρκετά» έως «πάρα πολύ». Το αντίστοιχο ποσοστό για την το κριτήριο της τιμής είναι 96,7% , για ο κριτήριο της άνεσης κατά την διάρκεια της πτήσης είναι 95,8% ενώ για την συνέπεια στις προβλεπόμενες ώρες αναχώρησης είναι 93,4%.



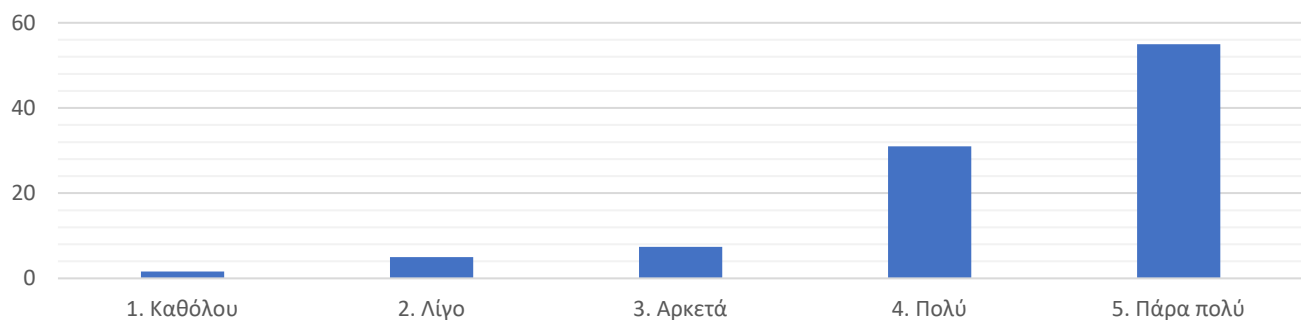
B4-B10. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την
προτίμηση σας : Η τιμή



B4-B10. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την
προτίμηση σας : Η άνεση κατά την πτήση



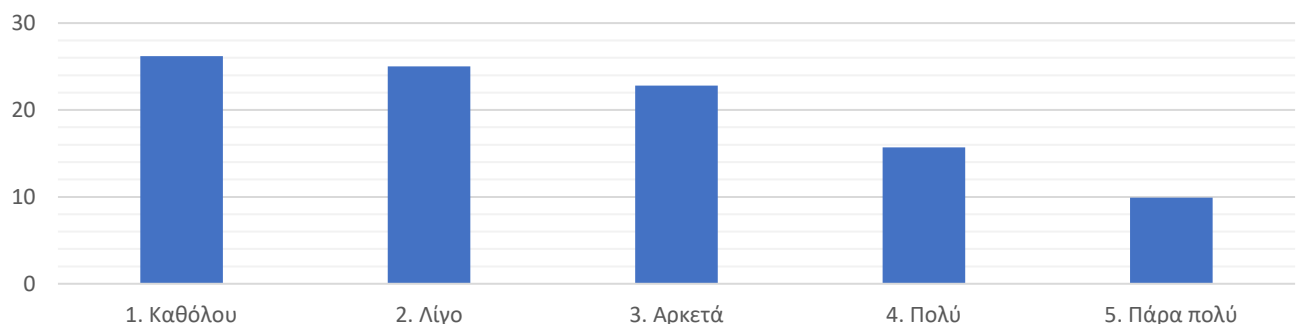
B4-B10. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμηση σας : Η συνέπεια στις ώρες αναχώρησης



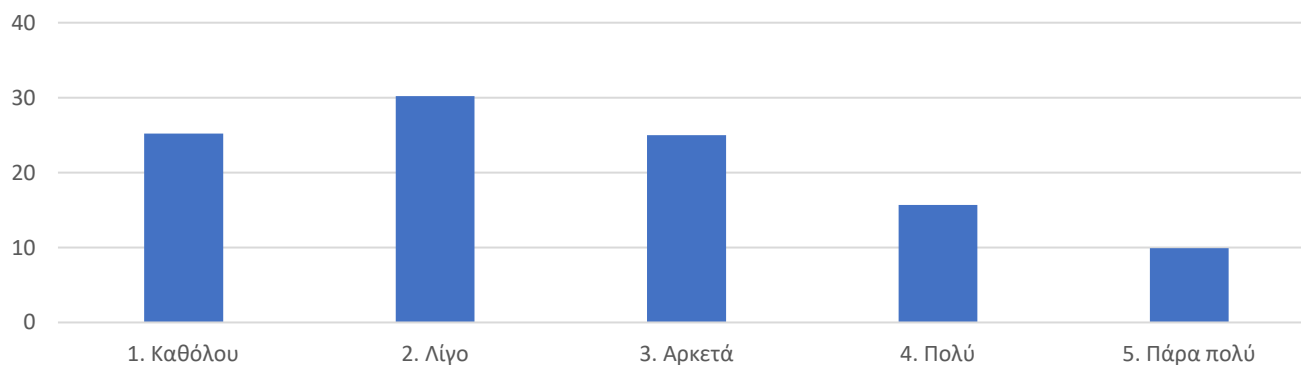
Αρκετά χαμηλότερα στις προτιμήσεις των καταναλωτών είναι τα κριτήρια επιλογής:

- Η κάρτα μιλίων (48,8%) την προσέχουν από «αρκετά» έως «πάρα πολύ»
- Η εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο προσωπικό (44,6%)
- Η εξυπηρέτηση από το προσωπικό εδάφους (43,8%)

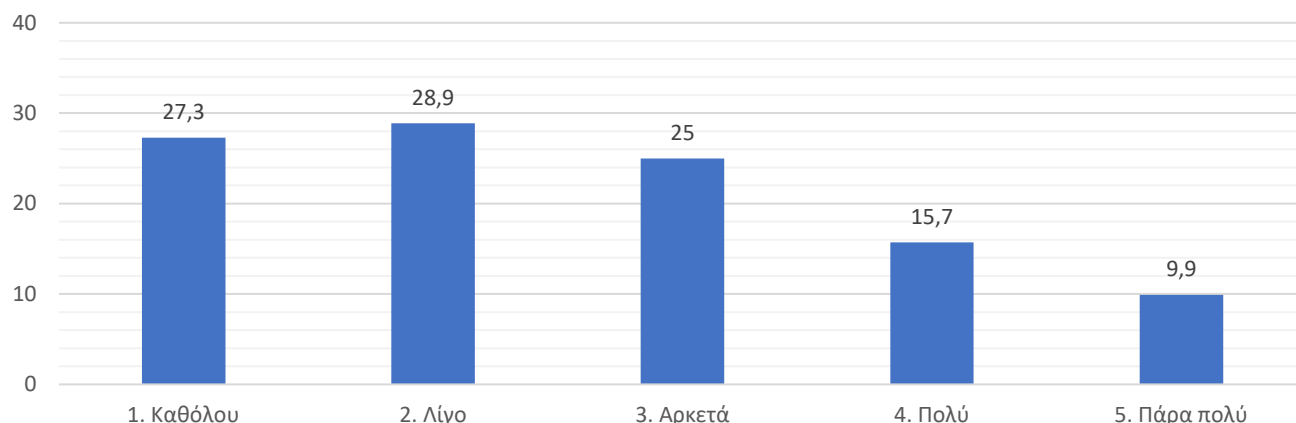
B4-B10. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμηση σας : Η χρήση κάρτας μιλίων



B4-B10. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμηση σας : Η εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο προσωπικό



B4-B10. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμησή σας : Η εξυπηρέτηση από το προσωπικό εδάφους



Στον επόμενο πίνακα ακολουθούν τα αθροιστικά ποσοστά που συγκέντρωσαν οι απαντήσεις στις κλίμακες «Αρκετά», «Πολύ», «Πάρα πολύ». Εδώ γίνεται αντιληπτό ότι από τα 4 κύρια κριτήρια, αυτό που συγκεντρώνει τις υψηλότερες προτιμήσεις στην κλίμακα «Πάρα πολύ» είναι το κριτήριο της τιμής (57,9%) , ενώ στις κλίμακες «Πολύ» και «Πάρα πολύ» είναι το κριτήριο της άνεσης κατά την πτήση.(86,7%). Το κριτήριο της ασφάλειας της πτήσης συγκεντρώνει τις περισσότερες προτιμήσεις στην αθροιστική κλίμακα «Αρκετά», «Πολύ» και «Πάρα πολύ».

Από την άλλη, τα τρία κριτήρια με το λιγότερο βάρος στις προτιμήσεις των ερωτηθέντων συγκεντρώνουν σχεδόν πανομοιότυπα αθροιστικά ποσοστά και στις τρεις στήλες.

B4-B10. Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμησή σας σε μια αεροπορική εταιρία είναι : Η ασφάλεια της πτήσης

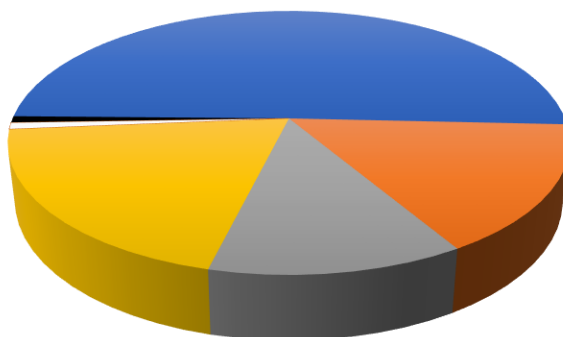
B4-B10. (%)	«Αρκετά» έως «Πάρα πολύ»	«Πολύ» έως «Πάρα πολύ»	«Πάρα πολύ»
Η ασφάλεια της πτήσης	97,5	85,9	54,5
Η τιμή του εισιτηρίου	96,7	71,1	57,9
Η άνεση κατά την πτήση	95,8	86,7	54,5
Η συνέπεια στις ώρες αναχώρησης	93,4	74,4	47,1
Η εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο προσωπικό	44,6	15,7	9,9
Η χρήση κάρτας μιλίων	44,6	15,7	9,9
Η εξυπηρέτηση από το προσωπικό εδάφους	43,8	15,7	9,9

Η επόμενη ερώτηση B11 έρχεται να συγκεκριμενοποιήσει τις απαντήσεις που δόθηκαν B4-B10. Η ερώτηση αναφέρεται στο πιο σημαντικό παράγοντα που θα επηρέαζε την επιλογή των επιβατών. Στη συγκεκριμένη ερώτηση θα έπρεπε να επιλέξουν μια μόνο από τις εναλλακτικές απαντήσεις. Οι απαντήσεις που δόθηκαν δεν έβγαλαν αποτελέσματα τα οποία ήταν κοντινά μεταξύ τους. Το κριτήριο της τιμής συγκέντρωσε 61 ψήφους (50,4%) έναντι της δεύτερης προτίμησης στην κατάταξη που ήταν άνεση κατά την πτήση(19,8%). Ακολούθησαν τα κριτήρια της ασφάλειας(15,7%) κατά την πτήση και η συνέπεια στις ώρες αναχώρησης(12,4%). Στις τελευταίες θέσεις των κριτηρίων βρέθηκαν η εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο προσωπικό και η χρήση κάρτας μιλίων όπου είχε 1 μόλις ψήφο, ενώ καμία ψήφο δεν συγκέντρωσε το κριτήριο της εξυπηρέτησης από το προσωπικό του εδάφους.

B11. Ο πιο σημαντικός παράγοντας που επηρεάζει την επιλογή των επιβατών	Αριθμός ατόμων	Ποσοστό (%)	Αθροιστικό Ποσοστό
Η τιμή	61	50,4	50,4
Η ασφάλεια κατά την πτήση	19	15,7	66,1
Η συνέπεια στις ώρες αναχώρησης	15	12,4	78,5
Η άνεση κατά την πτήση	24	19,8	98,3
Η εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο προσωπικό	1	0,8	99,2
Η χρήση κάρτας μιλίων	1	0,8	100
Η εξυπηρέτηση από το προσωπικό εδάφους	0	0	100
Σύνολο	121	100	

Από την ερμηνεία των απαντήσεων από τις ερωτήσεις B4 έως B11, φαίνεται ότι διαμορφώνεται 2 ομάδες επιβατών των αερομεταφορέων. Η ομάδα που προτάσσει ως ουσιαστικότερο κριτήριο την τιμή του εισιτηρίου και η ομάδα που λαμβάνει υπόψιν της τόσο την τιμή όσο και την ασφάλεια, την άνεση του ταξιδιού και την συνέπεια της τήρησης των ωρών αναχώρησης.

B11. Αν έπρεπε να επιλέξετε τον σημαντικότερο παράγοντα που επηρεάζει την επιλογή σας, ποιος θα ήταν αυτός ;



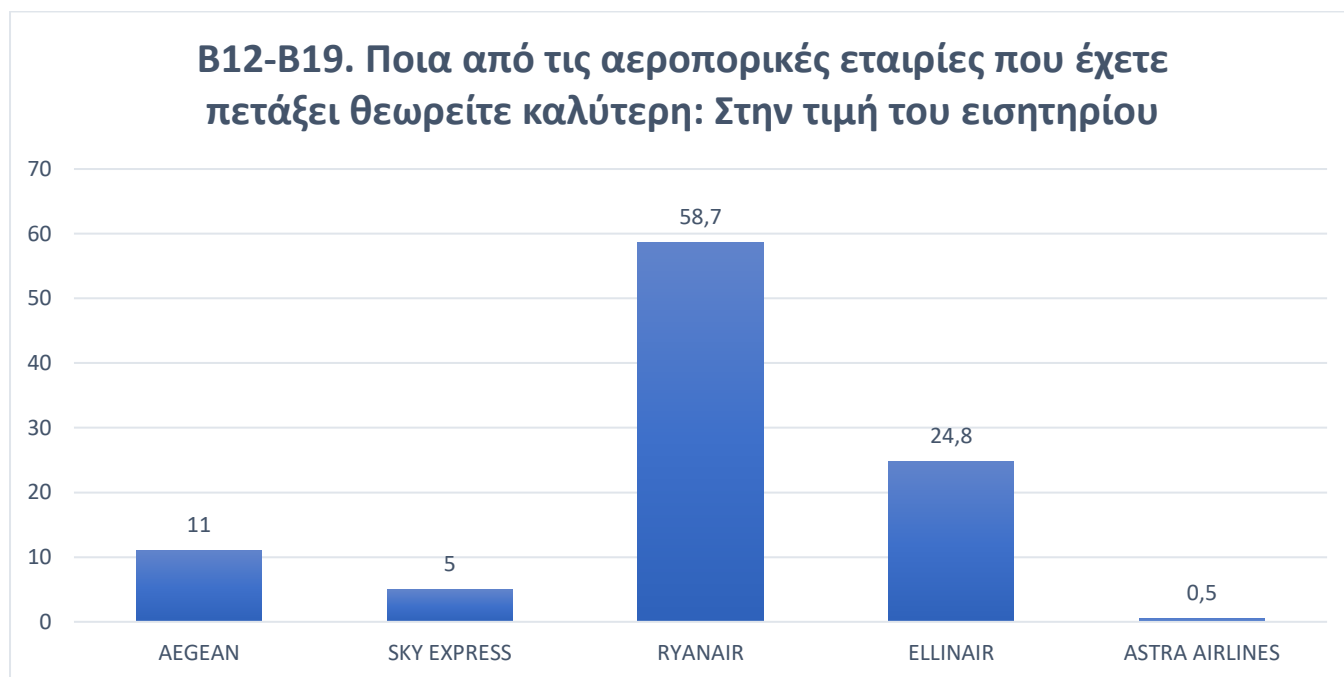
- Η τιμή
- Η ασφάλεια κατά την πτήση
- Η συνέπεια στις ώρες αναχώρησης
- Η άνεση κατά την πτήση
- Η εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο προσωπικό
- Η χρήση κάρτας μιλίων

Η επόμενη ομάδα ερωτήσεων, B12-B19, αναφέρεται στο ποια εταιρία θεωρούν οι επιβάτες ως την καλύτερη σε ένα από τα 8 κριτήρια, σύμφωνα με την αντίληψη τους και την εμπειρία από τυχόν χρήση τους. Τα κριτήρια με τη σειρά που τέθηκαν στο ερωτηματολόγιο κατά σειρά ήταν:

- Η τιμή
- Χρήση σύγχρονων αεροσκαφών
- Άνεση κατά την πτήση
- Καθαριότητα αεροπλάνου
- Εμπειρία των πιλότων
- Εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο προσωπικό
- Τήρηση ωραρίου αναχώρησης
- Εξυπηρέτηση από το προσωπικό εδάφους.

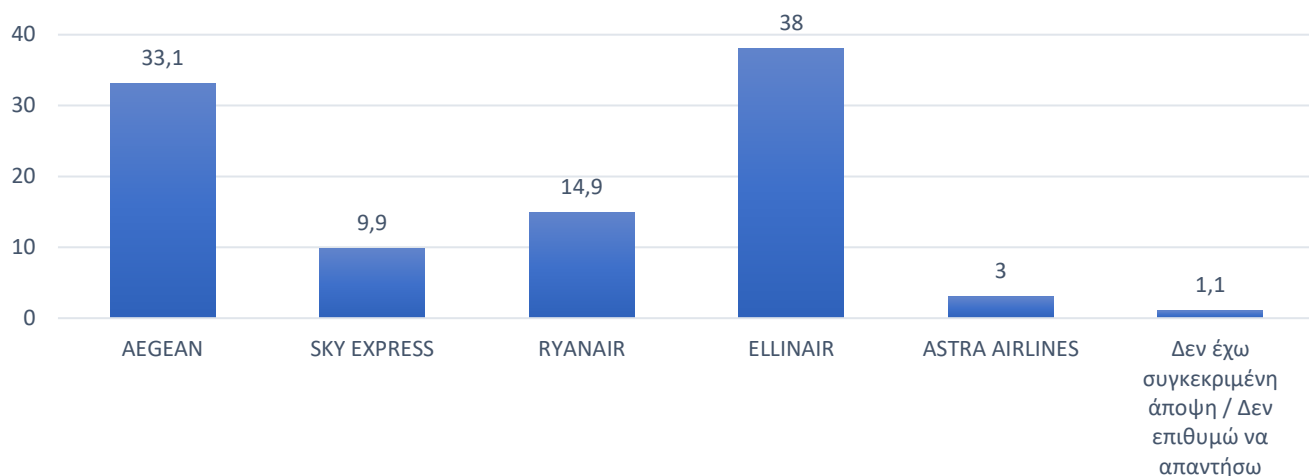
Για κάθε κριτήριο οι συμμετέχοντες είχαν την δυνατότητα μιας και μόνο επιλογής εταιρίας από τις 5 αλλά παράλληλα μπορούσαν να απαντήσουν «Δεν έχω συγκεκριμένη άποψη/δεν απαντώ», για τις περιπτώσεις που δεν προτεραιοποιούν την αντίληψη τους σημαντικά για κάποια από τις εταιρίες ως προς ένα συγκεκριμένο κριτήριο. Οι απαντήσεις που λήφθηκαν :

Ως προς την τιμή : Το 58,7% των συμμετεχόντων κρίνει ότι οι χαμηλότερες τιμές που είναι το σημαντικότερο κριτήριο για μια ομάδα επιβατών όπως προαναφέρθηκε, δίνονται από την RYANAIR και το 24,8% από την ELLINAIR. Οι υπόλοιπες εταιρίες βρίσκονται χαμηλά στην κλίμακα με ποσοστά μικρότερα του 10%.

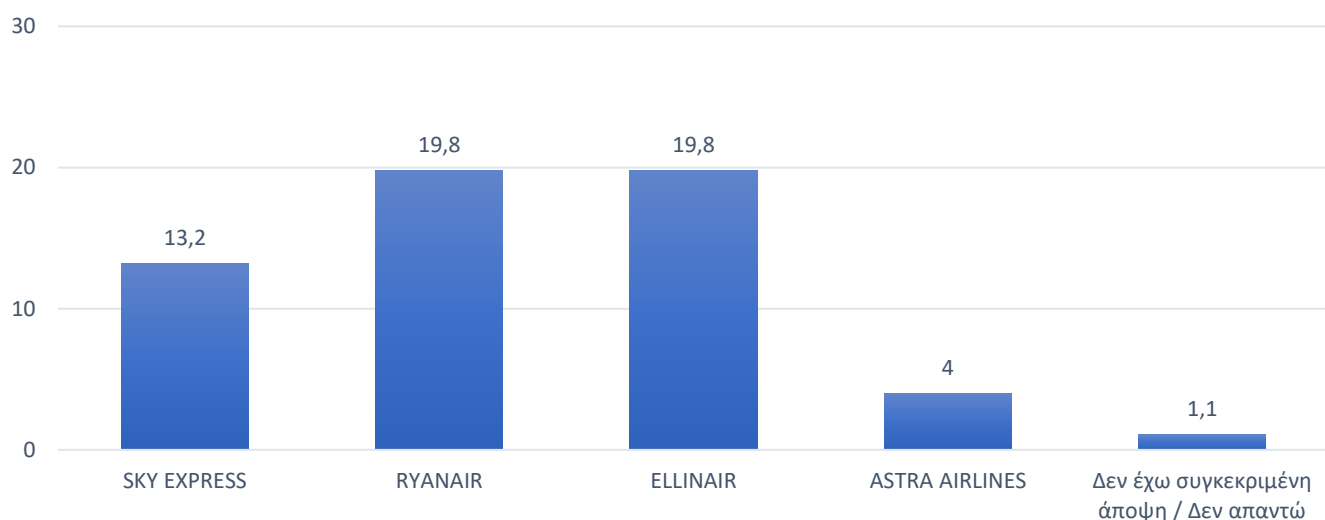


Ως προς την ασφάλεια της πτήσης: Για την μέτρηση των απόψεων των ερωτηθέντων όσον αφορά την ασφάλεια της πτήσης υπάρχουν 2 σχετικά υποκριτήρια: η χρήση σύγχρονων αεροσκαφών και η εμπειρία των πιλότων.

B12-B19. Ποια από τις αεροπορικές εταιρίες που έχετε πετάξει θεωρείτε καλύτερη: Στην χρήση σύγχρονων αεροπλάνων



B12-B19. Ποια από τις αεροπορικές εταιρίες που έχετε πετάξει θεωρείτε καλύτερη: Στην εμπειρία των πιλότων



Ως προς την χρήση σύγχρονων αεροσκαφών, οι γνώσεις και οι αντιλήψεις των ερωτηθέντων κλίνουν προς τις ELLINAIR και AEGEAN που συγκεντρώνουν από 46 και 40 προτιμήσεις αντίστοιχα (38% και 33,1%). Αρκετά χαμηλότερα βρίσκεται η RYANAIR με ποσοστό προτιμήσεων 14,9% και η SKY EXPRESS με 9,9% ενώ στην τελευταία θέση βρίσκεται η ASTRA AIRLINES.

Όσον αφορά στην εμπειρία των πιλότων, η πρώτη επιλογή είναι η AEGEAN με ποσοστό προτιμήσεων 42,1% ενώ στη δεύτερη θέση βρίσκεται η RYANAIR και στην τρίτη η ELLINAIR που προτιμώνται και οι δύο από το 19,8% των συμμετεχόντων και στην SKY EXPRESS με ποσοστό 13,2%

Ως προς την άνεση κατά την πτήση: Είναι ένα κριτήριο που χρησιμοποιούνται και πάλι δυο υποκριτήρια. Το πρώτο είναι η άνεση κατά την πτήση και το δεύτερο είναι η καθαριότητα του αεροπλάνου.



Στα κριτήρια αυτά διαπιστώνεται μια σχεδόν όμοια αντίληψη των συμμετεχόντων στο ερωτηματολόγιο που προτεραιοποιεί την AEGEAN (48,8% των προτιμήσεων στην άνεση και 56,2% στην καθαριότητα) και σε δεύτερο βαθμό την ELLINAIR (32,2% των προτιμήσεων στην άνεση και 19,8% στην καθαριότητα). Σε χαμηλότερη τάξη μεγέθους είναι οι προτιμήσεις για την RYANAIR (9,9% και 11,6%) και την SKY EXPRESS (7,4% και στα δύο υποκριτήρια).

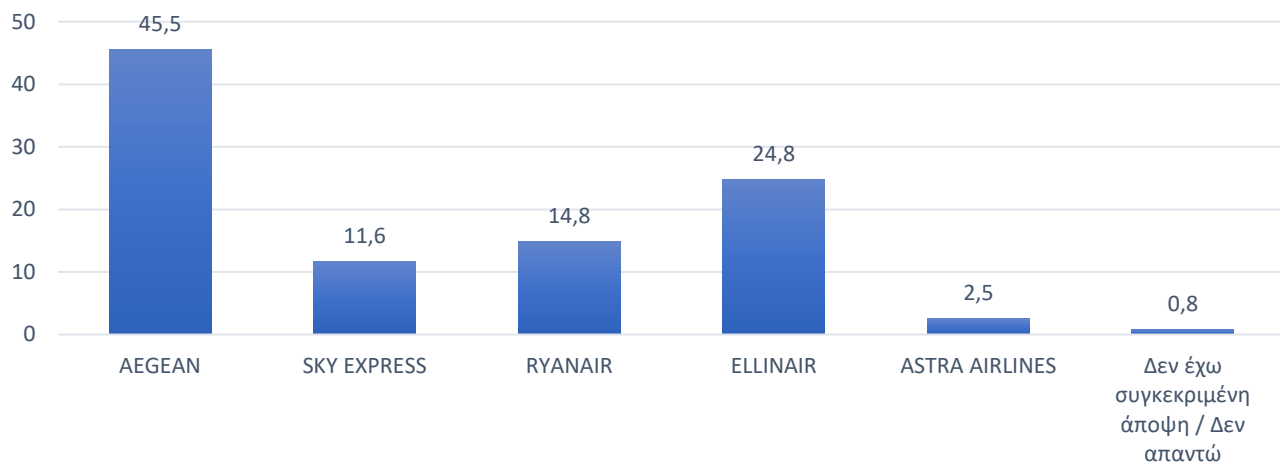
Ως προς την τήρηση του χρονοπρογραμματισμού:



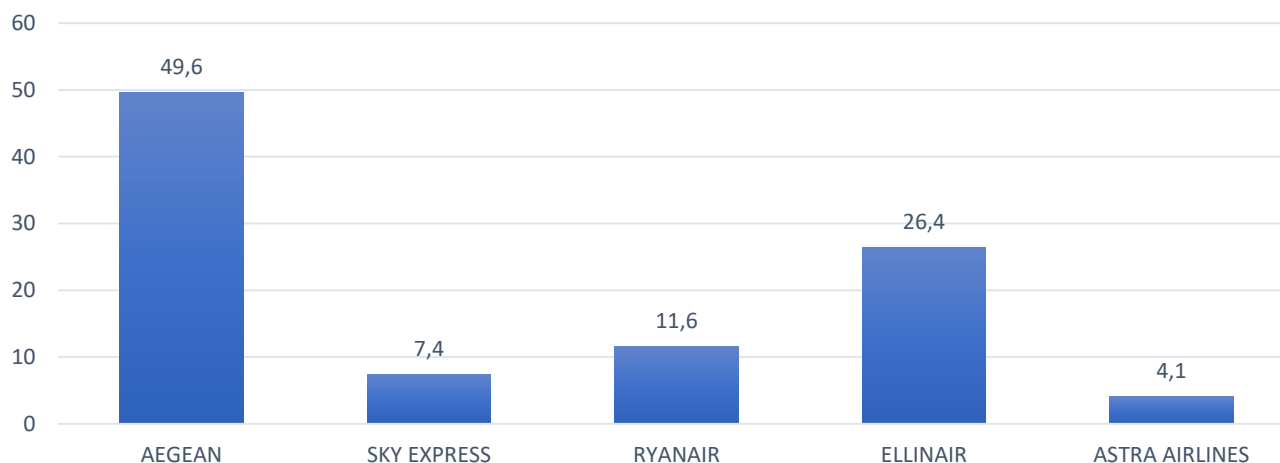
Το μεγαλύτερο ποσοστό του 47,1% των συμμετεχόντων κρίνει ότι στην τήρηση των ωρών αναχώρησης, η συνεπέστερη εταιρία είναι η RYANAIR. Στις επόμενες θέσεις βρίσκονται οι ELLINAIR με ποσοστό προτιμήσεων 24% και η AEGEAN με 18,2%.

Ως προς την εξυπηρέτηση:

B12-B19. Ποια από τις αεροπορικές εταιρίες που έχετε πετάξει θεωρείτε καλύτερη ; Στην εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο προσωπικό



B12-B19. Ποια από τις αεροπορικές εταιρίες που έχετε πετάξει θεωρείτε καλύτερη ; Στην εξυπηρέτηση από το προσωπικό εδάφους



Στην ποιότητα της εξυπηρέτησης, που αφορά τόσο το προσωπικό εδάφους όσο και το ιπτάμενο προσωπικό, παρατηρείται όπως και σε προηγούμενες περιπτώσεις ότι υπάρχει συνέπεια στις απαντήσεις που λήφθηκαν, με τις προτιμήσεις των ερωτηθέντων να κλίνουν πρωτίστως προς την AEGEAN και μετά την ELLINAIR, ενώ στην τρίτη θέση βρίσκεται η RYANAIR.

Πιο αναλυτικά, η AEGEAN συγκεντρώνει το 45,5% των ψήφων στην καλύτερη εξυπηρέτηση ιπτάμενου προσωπικού και 49,6 στο προσωπικό εδάφους. Η ELLINAIR συγκεντρώνει 24,8% και 26,4% αντίστοιχα ενώ η RYANAIR συγκεντρώνει το 14,9% και 11,9% στο προσωπικό εδάφους. Χαμηλότερα βρίσκεται η SKY EXPRESS (11,6% / 7,4%) και τελευταία η ASTRA AIRLINES (2,5% / 4,1%).

Τα συμπεράσματα που μπορούμε να εξαγάγουμε από τις απαντήσεις στην ομάδα ερωτήσεων B12-B19, είναι ότι οι επιβάτες:

- ✓ Κρίνουν σημαντικά ανταγωνιστικότερη την RYANAIR όσον αφορά 2 από τα σημαντικότερα κριτήρια: το κριτήριο της τιμής και της τήρησης στις προβλεπόμενες ώρες αναχώρησης.
- ✓ Όσον αφορά τα άλλα δυο κριτήρια, δηλαδή στην ασφάλεια και την άνεση, οι προτιμήσεις των συμμετεχόντων κλίνουν προς την AEGEAN και στην συνέχεια ακολουθεί η ELLINAIR
- ✓ Η ίδια εικόνα παρατηρείται και σε θέματα εξυπηρέτησης, όπου πάλι η AEGEAN συγκεντρώνει τις περισσότερες προτιμήσεις και ακολουθεί και πάλι η ELLINAIR.

6.2. Πίνακες συχνοτήτων – Έλεγχοι ανεξαρτησίας χ^2

6.2.1. Θεωρητικό υπόβαθρο

Οι μεταβλητές που χρησιμοποιήθηκαν στη μελέτη είναι ποιοτικές. Ποιοτικές είναι οι μεταβλητές των οποίων η τιμή αποδίδεται με λέξεις και χωρίζονται σε 2 τύπους ανάλογα με την κλίμακα την οποία ακολουθούν.

- Ονομαστικές (nominal) μεταβλητές που αφορούν σε φυσικές κατηγορίες χωρίς διάταξη (π.χ. φύλο, επάγγελμα)
- Τακτικές (ordinal) που επίσης εκφράζονται με λέξεις, αλλά υπάρχει διάταξη ανάμεσα στις εναλλακτικές απαντήσεις (π.χ. επίπεδο εκπαίδευσης, κλίμακα Likert)

Προκειμένου να διεξάγουμε έρευνα σχετικά με το εάν και πως επηρεάζονται τα αποτελέσματα της έρευνας μας από τα δημογραφικά χαρακτηριστικά του δείγματος, προχωρήσαμε στην διενέργεια του μη παραμετρικού ελέγχου χ^2 . Ο έλεγχος αυτός χρησιμοποιείται σε δείγματα ποιοτικών μεταβλητών, όπως στην περίπτωση μας, για να ελέγξουμε αν οι δύο μεταβλητές X και Y είναι εξαρτημένες ή ανεξάρτητες και ονομάζεται «έλεγχος ανεξαρτησίας» (test of independence) (Χαλκιάς, 2022)

Ο έλεγχος χ^2 βασίζεται στον πίνακα διασταύρωσης ή αλλιώς πίνακα συνάφειας, ο οποίος είναι διπλής εισόδου των δύο μεταβλητών, στα κελιά του οποίου καταγράφονται οι συχνότητες ανά ζεύγος κατηγοριών των 2 μεταβλητών και στην τιμή χ^2 που προκύπτει από αυτόν, κάνοντας την αρχική υπόθεση:

H_0 : Οι δύο μεταβλητές είναι ανεξάρτητες

(Εναλλακτική υπόθεση) H_1 : είναι ότι οι δύο μεταβλητές είναι εξαρτημένες.

Με το SPSS υπολογίζουμε το χ^2 και το επίπεδο σημαντικότητας του. Εφόσον αυτό είναι μικρότερο από το 0,05 δηλαδή 5%, τότε πρέπει να απορριφθεί η υπόθεση ανεξαρτησίας των μεταβλητών H_0 , που σημαίνει ότι οι εξαρτημένες μεταβλητές συσχετίζονται μεταξύ τους. Το τεστ χ^2 εφαρμόζεται υπό τις προϋποθέσεις ότι πρώτον το μέγεθος του δείγματος είναι τουλάχιστον τετραπλάσιο του πλήθους των κελιών και δεύτερον ότι οι αναμενόμενες συχνότητες δεν είναι μικρότερες του 1 και το 25% αυτών δεν είναι μικρότερες του 5. Αν δεν πληρούνται αυτές οι δύο προϋποθέσεις τότε στην περίπτωση των 2 X 2 κελιών χρησιμοποιείται το ακριβές στατιστικό του Fisher ενώ σε κάθε άλλη περίπτωση πρέπει να γίνει συγχώνευση γειτονικών κελιών με τρόπο ώστε να έχει νόημα η νέα μεταβλητή που προκύπτει. (Τσάντας, 1999)

6.2.2. Μεθοδολογία προσέγγισης

Για να διερευνηθεί η ένταση και η φύση της σχέσης των δύο μεταβλητών εφόσον απορριφθεί η υπόθεση της ανεξαρτησίας τους, είναι διαθέσιμα πλήθος στατιστικών μέτρων. Όταν έχουμε τακτικές ποιοτικές μεταβλητές χρησιμοποιούμε συνήθως το συντελεστή Kendal-τ (Kendal tau) που προσδιορίζει τη φύση (θετική / αρνητική) και την ένταση (ισχυρή / ασθενής) της συνάφειας.

Στα πλαίσια της παρούσας διπλωματικής εργασίας θα διερευνηθεί η ύπαρξη ενδεχόμενης συσχέτισης ανάμεσα σε 4 ενότητες μεταβλητών που αφορούν τα δημογραφικά στοιχεία των ερωτηθέντων και τις στάσεις, αντιλήψεις ή προτιμήσεις τους για τα αεροπορικά τους ταξίδια από την άλλη.

Οι ενότητες αυτές είναι:

- Οι δημογραφικές μεταβλητές όπου εξετάσαμε: Ηλικία (τακτική μεταβλητή με 5 τιμές), Φύλο (ονομαστική μεταβλητή η οποία έχει 2 εναλλακτικές τιμές αφού αφαιρέθηκαν όλες οι απαντήσεις «Δεν επιθυμώ να απαντήσω»), Επάγγελμα (ονομαστική μεταβλητή με 5 τιμές), Εισόδημα (τακτική μεταβλητή με 4 ομάδες τιμών, αφαιρέθηκαν οι απαντήσεις «Δεν επιθυμώ να απαντήσω»), Επίπεδο εκπαίδευσης (τακτική μεταβλητή με 4 τιμές)
- Συνήθειες χρήσης αεροπλάνου. Όσον αφορά τις συνήθειες χρήσης του αεροπλάνου ως μεταφορικού μέσου, εξετάσαμε τις μεταβλητές: Πόσο συχνά ταξιδεύετε με αεροπλάνο (τακτική μεταβλητή με 4 τιμές), Συνηθέστερος σκοπός αεροπορικών ταξιδιών (ονομαστική μεταβλητή 5 τιμών)
- Παράγοντες προτίμησης μιας αεροπορικής εταιρίας στην αντίληψη των ερωτηθέντων που εκφράζονται από τις μεταβλητές: Παράγοντες προτίμησης (τακτική μεταβλητή 5 τιμών), Σημαντικότερος παράγοντας προτίμησης (ονομαστική μεταβλητή 2 πρακτικά τιμών: ΝΑΙ/ΟΧΙ)
- Στάση/αντίληψη των συμμετεχόντων για την καλύτερη αεροπορική εταιρία ανά κριτήριο προτίμησης, όπου εξετάστηκε η ομάδα κριτηρίων: Ποια από τις αεροπορικές εταιρίες που έχετε πετάξει θεωρείται καλύτερη (τακτική μεταβλητή 5 τιμών).

Στη συνέχεια παρουσιάζονται τα αποτελέσματα, για τα κύρια και δευτερεύοντα ερωτήματα της έρευνας μας και πιο συγκεκριμένα, μόνο αυτά στα οποία διαπιστώθηκε συσχέτιση ανάμεσα σε 2 μεταβλητές δηλαδή σε αυτές που υπάρχουν οι προϋποθέσεις χρήσης του τεστ X^2 και το επίπεδο ασυμπτωματικής εμπιστοσύνης του X^2 είναι μικρότερο ή ίσο του 5%.

Δεν παρουσιάζονται περιπτώσεις που δεν υπήρχε συσχέτιση ανάμεσα στις μεταβλητές και δεν παρουσιάζονται, ούτε σχολιάζονται οι τυχόν συσχετίσεις ανάμεσα σε μεταβλητές που δεν συνδέονται άμεσα με την παρούσα έρευνα. Σε κάθε περίπτωση αναφέρονται οι συσχετιζόμενες μεταβλητές, οι πίνακες υπολογισμού από το SPSS που στοιχειοθετούν την συσχέτιση και τα συμπεράσματα και τους σχολιασμούς που τα συνοδεύουν.

Τέλος, θα πρέπει να σημειωθεί ότι σε αρκετές περιπτώσεις συμπτύξαμε τις κλάσεις των τακτικών μεταβλητών προκειμένου να μην μεταπίπτουμε σε περιπτώσεις που δεν μπορεί να εφαρμοστεί το

τεστ X^2 . Αυτές οι περιπτώσεις ήταν: Η ηλικία όπου δημιουργήθηκαν 3 ομάδες από 5 (κάτω των 39 ετών, 40-65 ετών, 65 ετών και άνω), Η συχνότητα του ταξιδιού με αεροπλάνου όπου δημιουργήθηκαν 3 ομάδες από 4 (Λιγότερο από 1 φορά τον χρόνο, 1-2 φορές τον χρόνο, 3 φορές τον χρόνο και άνω), Οι παράγοντες προτιμήσεις όπου δημιουργήθηκαν 3 κλάσεις προτιμήσεων από 5 (λίγο και πολύ λίγο, αρκετά, πολύ και πάρα πολύ), Εκπαίδευση όπου συγχωνεύτηκαν οι βαθμίδες βασική και δευτεροβάθμια και προέκυψαν 3 κατηγορίες από 4.

6.2.3. Επίδραση των δημογραφικών χαρακτηριστικών στις συνήθειες χρήσης του αεροπλάνου

Στην ενότητα αυτή διενεργήσαμε έλεγχο ανεξαρτησίας X^2 ανάμεσα σε όλες τις δημογραφικές μεταβλητές (δηλαδή τις ερωτήσεις A1-A3 και Γ1,Γ2,) με τις μεταβλητές συνήθειες χρήσης του αεροπλάνου (ερωτήσεις B1 και Γ3).

A3.Επαγγελματική Κατάσταση-B1.Συχνότητα ταξιδιού με αεροπλάνο

Η επεξεργασία με το SPSS, μας δίνει τον πίνακα διασταύρωσης των 2 μεταβλητών όπου για κάθε κελί, δίνονται ο αριθμός των παρατηρήσεων (count) και ο αναμενόμενος αριθμός των παρατηρήσεων (expected count).

Crosstab						
			B.1 Πόσο συχνά ταξιδεύετε με αεροπλάνο;			
			1. Λιγότερο από 1 φορά το χρόνο	2. 1-2 φορές το χρόνο	3. Περισσότερες από 3 φορές το χρόνο	Total
A.3 Η επαγγελματική μου κατάσταση είναι:	1. Άνεργος(-η)	Count	18	0	0	18
		Expected Count	7,6	6,5	3,9	18,0
	2. Φοιτητής-Μαθητής (-τρια)	Count	4	30	0	34
		Expected Count	14,3	12,4	7,3	34,0
	3. Ιδιωτικός / Δημόσιος Υπάλληλος	Count	13	6	1	20
		Expected Count	8,4	7,3	4,3	20,0
	4. Επιχειρηματίας / Ελεύθερος επαγγελματίας	Count	2	3	24	29
		Expected Count	12,2	10,5	6,2	29,0
	5. Συνταξιούχος	Count	14	5	1	20
		Expected Count	8,4	7,3	4,3	20,0
Total	Count	51	44	26	121	
	Expected Count	51,0	44,0	26,0	121,0	

Παρατηρείται ότι για τους άνεργους, ενώ οι αναμενόμενες τιμές ήταν 7.6, 6.5 και 3.9 σύμφωνα με τους μέσους όρους των απαντήσεων που λάβαμε στο ερώτημα B1, οι τελικές μετρήσεις ήταν 18, 0 και 0 γεγονός που μας οδηγεί στο συμπέρασμα ότι οι άνεργοι δεν επιλέγουν συχνά τις αεροπορικές μεταφορές.

Ανάλογα είναι τα συμπεράσματα, για τους υπαλλήλους και τους συνταξιούχους που παρουσιάζουν μεγαλύτερη πυκνότητα πιθανότητας στα λιγότερα από ένα ταξίδια τον χρόνο (count=13, count=14 και expected count= 8.4 expected count=8.4 αντίστοιχα)

Με την ίδια λογική παρατηρείται ότι οι φοιτητές ταξιδεύουν αεροπορικά συνήθως 1-2 φορές τον χρόνο (count=30, expected count=12.4) και οι επιχειρηματίες / ελεύθεροι επαγγελματίες συνήθως περισσότερες από 3 φορές τον χρόνο (count=24, expected count=6.2)

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	141,384 ^a	8	<,001
Likelihood Ratio	137,602	8	<,001
N of Valid Cases	121		

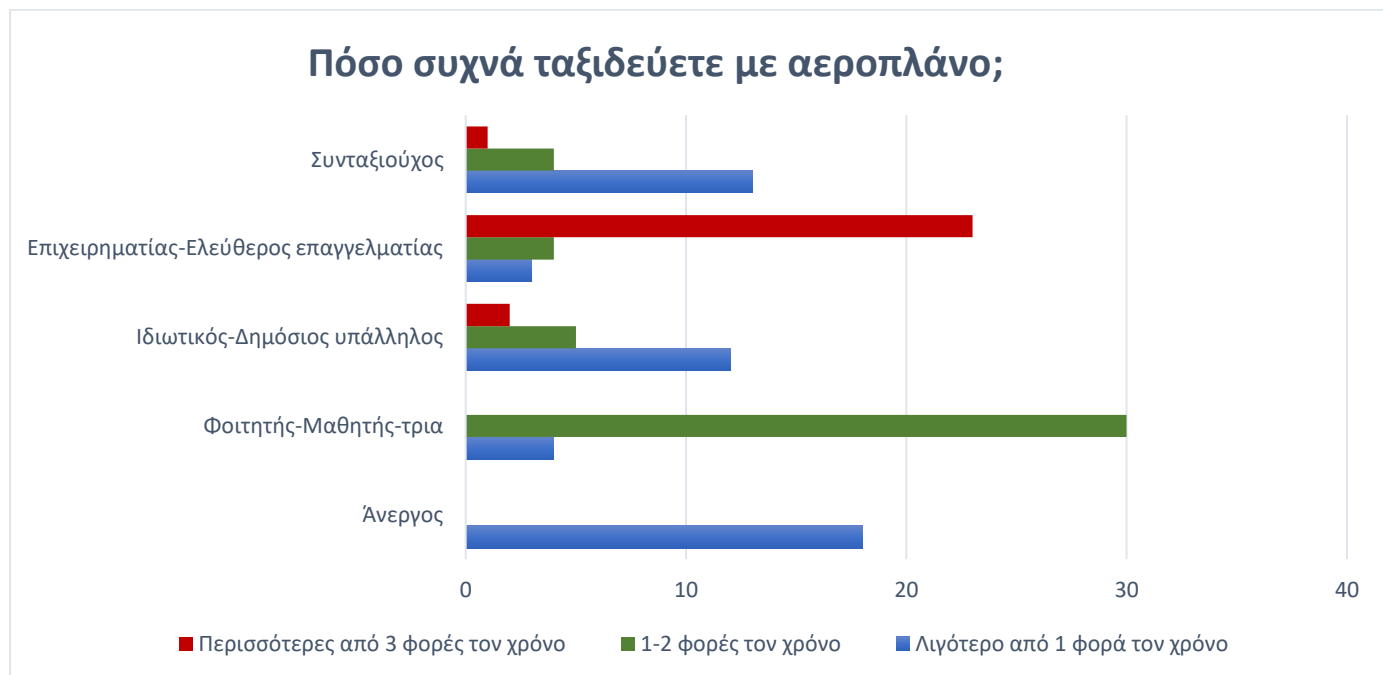
a. 3 cells (20,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,87.

Σε κάθε περίπτωση ο έλεγχος X^2 δείχνει ότι υπάρχει συσχέτιση των 2 μεταβλητών (Asymptotic Significance sig <0.001 δηλαδή >0.05) και ο συντελεστής Kendall's tau-c = 0.268 < 0.3 ερμηνεύεται ως ασθενής σχέση συσχέτισης.

Symmetric Measures				
	Value	Asymptotic Standard Error	Approximate T ^b	Approximate Significance
Ordinal by Ordinal				
Kendall's tau-c	,268	,088	3,048	,002
N of Valid Cases	121			

a. Not assuming the null hypothesis.
b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Τα παραπάνω συμπεράσματα φαίνονται και οπτικά στο ραβδόγραμμα που ακολουθεί.



Γ1.Τάξη μηνιαίου εισοδήματος-Β1.Συχνότητα ταξιδιού με αεροπλάνο

Προκειμένου να κάνουμε τον έλεγχο X^2 σε αυτό το ζεύγος μεταβλητών, δεν λάβαμε υπόψη μας τις απαντήσεις «Δεν επιθυμώ να απαντήσω» στο ερώτημα Γ1., επομένως το δείγμα μας περιορίστηκε στις 99 παρατηρήσεις από το σύνολο των 121.

Από τους πίνακες διασταύρωσης, τεστ X^2 και Symmetric Measures που μας δίνει τον συντελεστή συσχέτισης παρατηρείται μια μέτρια θετική συσχέτιση του εισοδήματος με τη συχνότητα ταξιδιών με αεροπλάνο αφού Asymptotic Significance Sig<0.001<0.05 και Kendall's tau-c =0.346 (βρίσκεται στο θετικό διάστημα 0.3 έως 0.7)

Crosstab						
		Β.1 Πόσο συχνά ταξιδεύετε με αεροπλάνο;				
			1. Λιγότερο από 1 φορά το χρόνο	2. 1-2 φορές το χρόνο	3. Περισσότερες από 3 φορές το χρόνο	Total
Γ.1 Ποιας τάξης είναι το μηνιαίο ατομικό σας εισόδημα;	1. <800€	Count	9	23	0	32
		Expected Count	11,3	12,6	8,1	32,0
	2. 800-1,500€	Count	13	8	0	21
		Expected Count	7,4	8,3	5,3	21,0
	3. 1,500-2,500€	Count	12	6	10	28
		Expected Count	9,9	11,0	7,1	28,0
	4. >2,500€	Count	1	2	15	18
		Expected Count	6,4	7,1	4,5	18,0
Total	Count	35	39	25	99	
	Expected Count	35,0	39,0	25,0	99,0	

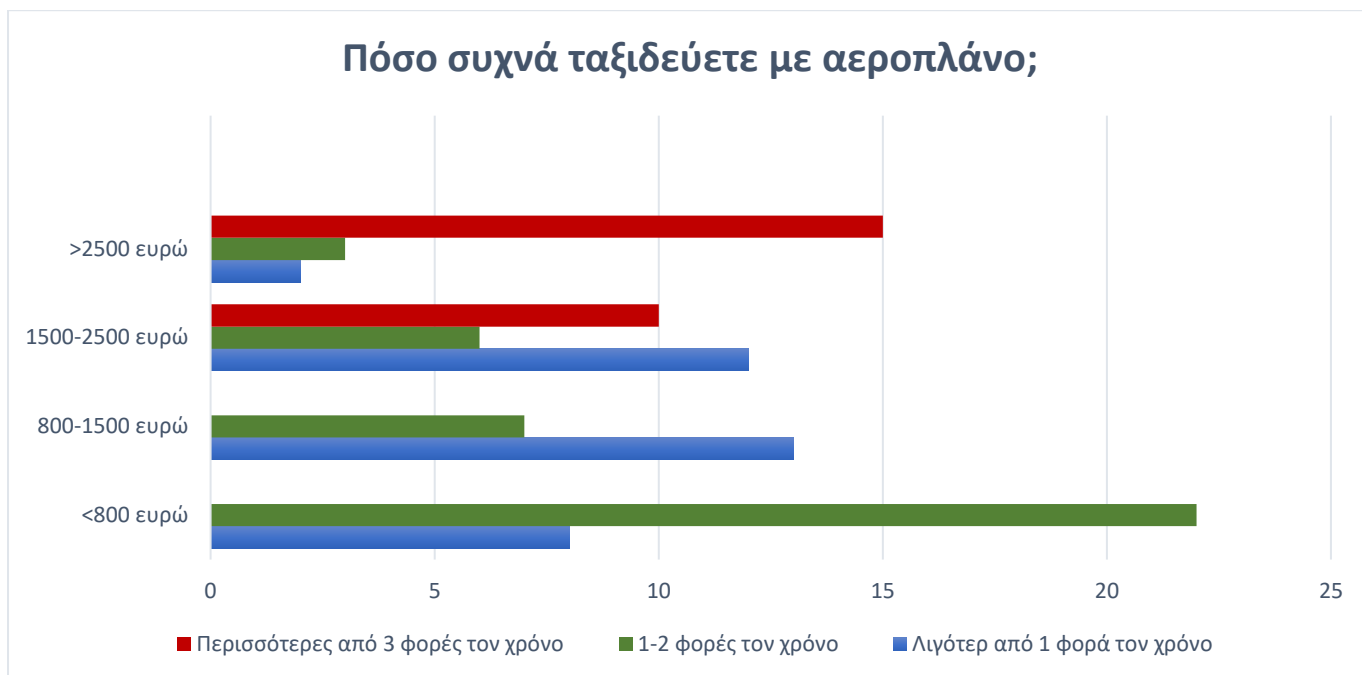
Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	62,798 ^a	6	<,001
Likelihood Ratio	68,871	6	<,001
N of Valid Cases	99		
a. 1 cell (8,3%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4,55.			

Πιο συγκεκριμένα, η συχνότητα των ταξιδιών αυξάνει όσο μεγαλύτερο είναι το εισόδημα των ερωτηθέντων. Αυτό φαίνεται στο ραβδόγραμμα που ακολουθεί. Σε αυτό, παρατηρείται ότι στην χαμηλότερη κλάση του εισοδήματος (όπου η λογική απάντηση θα ήταν λιγότερο από 1 ταξίδι τον χρόνο) η συχνότητα παρουσιάζεται μεγαλύτερη. Αυτό προφανώς σχετίζεται με το γεγονός ότι στην κλάση αυτή ανήκουν φοιτητές, οι οποίοι είδαμε στην προηγούμενη διασταύρωση ταξιδεύουν 1-2 φορές τον χρόνο.

Symmetric Measures				
	Value	Asymptotic Standard Error	Approximate T ^b	Approximate Significance
Ordinal by Ordinal				
Kendall's tau-c	,346	,088	3,929	<,001
N of Valid Cases	99			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.



6.2.4. Επίδραση των δημογραφικών χαρακτηριστικών στους παράγοντες προτίμησης μιας αεροπορικής εταιρείας

Στη συγκεκριμένη ενότητα διενεργήθηκε έλεγχος ανεξαρτησίας χ^2 , ανάμεσα στις δημογραφικές μεταβλητές (δηλαδή ερωτήσεις Α1-Α3 και Γ1,Γ2) με τις μεταβλητές που αφορούν στους παράγοντες που λαμβάνουν υπόψη τους οι ερωτώμενοι όταν επιλέγουν μια αεροπορική εταιρία (ερωτήσεις Β4-Β11). Προέκυψαν οι παρακάτω συσχετίσεις:

Γ1.Τάξη μηνιαίου εισοδήματος-Β8. Παράγοντας που επηρεάζει την προτίμηση σε μια αεροπορική εταιρία: (Η εξυπηρέτηση από το προσωπικό εδάφους)

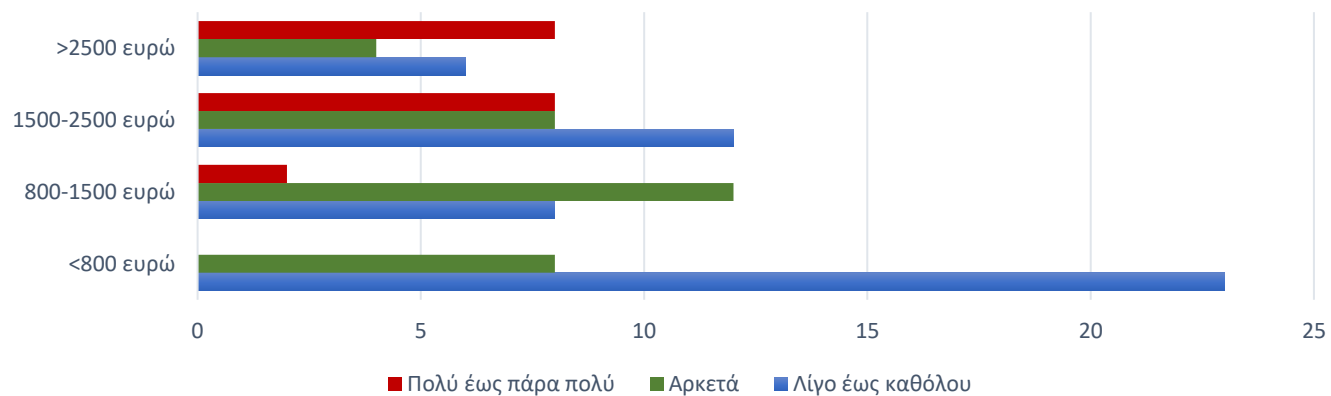
Από τον πίνακα διασταύρωσης και το ραβδόγραμμα που ακολουθεί φαίνεται ότι ο παράγοντας «Εξυπηρέτηση από το προσωπικό εδάφους» γίνεται περισσότερο σημαντικός για τους επιβάτες των οποίων το εισόδημα είναι μεγαλύτερο.

Crosstab

B.4-B.10 Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμησή σας σε μια αεροπορική εταιρεία είναι:
[Η εξυπηρέτηση από το προσωπικό εδάφους]

			1.Λίγο ως καθόλου	3.Αρκετά	5.Πολύ ως πάρα πολύ	Total
Γ.1 Ποιας τάξης είναι το μηνιαίο ατομικό σας εισόδημα;	1. <800€	Count	23	9	0	32
		Expected Count	15,8	10,7	5,5	32,0
	2. 800-1,500€	Count	8	12	1	21
		Expected Count	10,4	7,0	3,6	21,0
	3. 1,500-2,500€	Count	12	8	8	28
		Expected Count	13,9	9,3	4,8	28,0
	4. >2,500€	Count	6	4	8	18
		Expected Count	8,9	6,0	3,1	18,0
Total		Count	49	33	17	99
		Expected Count	49,0	33,0	17,0	99,0

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμησή σας σε μια αεροπορική εταιρεία είναι: Η εξυπηρέτηση από προσωπικό εδάφους



Η συσχέτιση αυτή είναι στατιστικά σημαντική αφού στον πίνακα υπολογισμού του συντελεστή Pearson παίρνουμε $\text{Sig} < 0.001$ και είναι θετική μέτριας ισχύος όπως υπολογίζεται ο συντελεστής $0.3 < \text{Kendall's tau-c} = 0.340 < 0.7$ στον πίνακα Symmetric Measures.

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	26,972 ^a	6	<,001
Likelihood Ratio	29,737	6	<,001
N of Valid Cases	99		

a. 3 cells (25,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,09.

Symmetric Measures

	Value	Asymptotic Standard Error	Approximate T ^b	Approximate Significance
Ordinal by Ordinal				
Kendall's tau-c	,340	,084	4,037	<,001
N of Valid Cases	99			

- a. Not assuming the null hypothesis.
- b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Παρόμοιες συσχετίσεις εμφανίζονται ανάμεσα: στο εισόδημα και την εξυπηρέτηση πελατών από το ιπτάμενο προσωπικό και στο εισόδημα και τη χρήση κάρτας μιλίων, όπως φαίνονται στις ενότητες που ακολουθούν. Σημειώνεται ότι και σε αυτήν την περίπτωση δεν λήφθηκε υπόψη η απάντηση «Δεν επιθυμώ να απαντήσω» στο ερώτημα Γ1. Επομένως το δείγμα περιορίστηκε στις 99 παρατηρήσεις.

Γ1. Τάξη μηνιαίου εισοδήματος – Β9. Παράγοντας που επηρεάζει την προτίμηση σε μια αεροπορική εταιρία: (Η εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο προσωπικό)

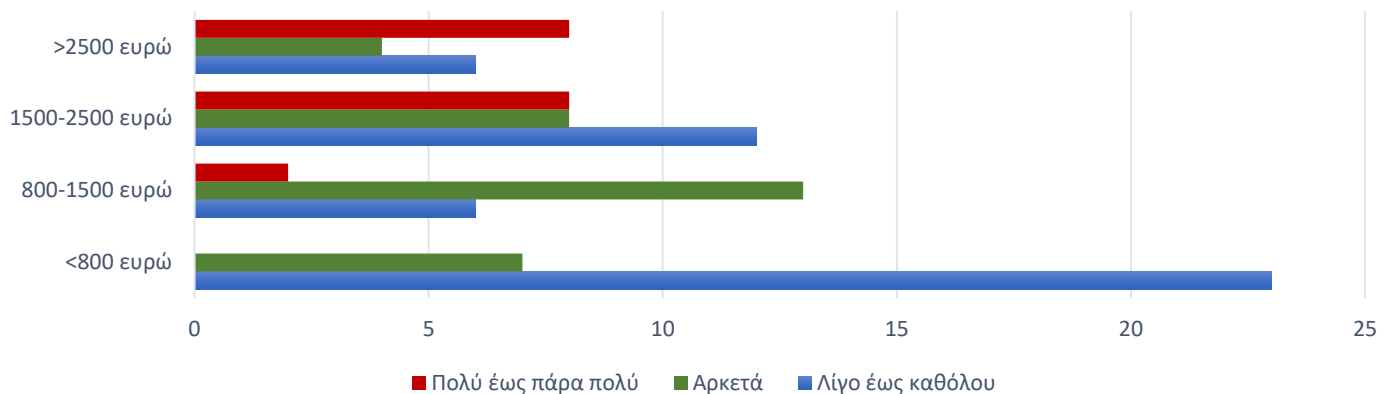
Crosstab						
		B.4-B.10 Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμησή σας σε μια αεροπορική εταιρεία είναι: [Η εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο προσωπικό]				
			1.Λίγο ως καθόλου	3.Αρκετά	5.Πολύ ως πάρα πολύ	Total
Γ.1 Ποιας τάξης είναι το μηνιαίο ατομικό σας εισόδημα;	1. <800€	Count	23	9	0	32
		Expected Count	15,5	11,0	5,5	32,0
	2. 800-1,500€	Count	7	13	1	21
		Expected Count	10,2	7,2	3,6	21,0
	3. 1,500-2,500€	Count	12	8	8	28
		Expected Count	13,6	9,6	4,8	28,0
	4. >2,500€	Count	6	4	8	18
		Expected Count	8,7	6,2	3,1	18,0
Total	Count	48	34	17	99	
	Expected Count	48,0	34,0	17,0	99,0	

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	28,981 ^a	6	<,001
Likelihood Ratio	31,499	6	<,001
N of Valid Cases	99		
a. 3 cells (25,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 3,09.			

Symmetric Measures				
	Value	Asymptotic Standard Error	Approximate T ^b	Approximate Significance
Ordinal by Ordinal				
Kendall's tau-c	,341	,085	4,002	<,001
N of Valid Cases	99			

- a. Not assuming the null hypothesis.
- b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμηση σε μια αεροπορική εταιρία είναι: Η εξυπηρέτηση απο το ιπτάμενο προσωπικό



Γ1. Τάξη μηνιαίου εισοδήματος – Β9. Παράγοντας που επηρεάζει την προτίμηση σε μια αεροπορική εταιρία: (Η χρήση κάρτας μιλίων)

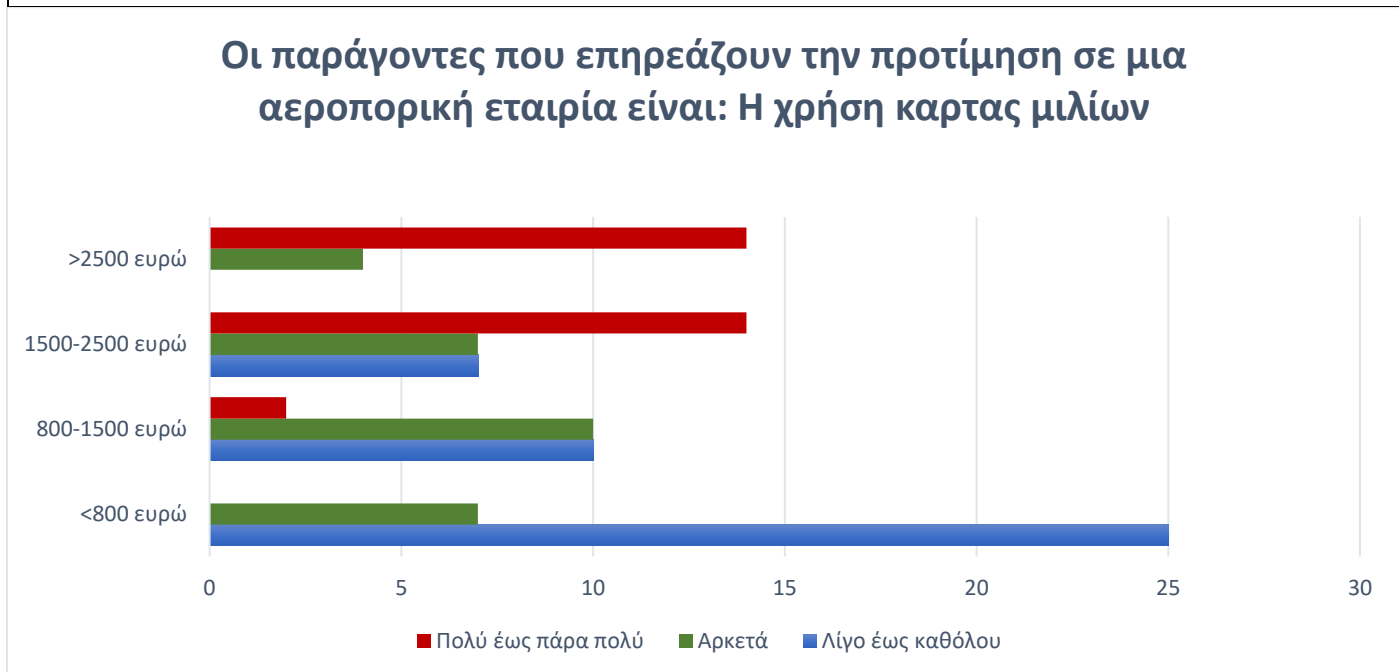
Crosstab						
			B.4-B.10 Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμησή σας σε μια αεροπορική εταιρεία είναι: [Η χρήση κάρτας μιλίων]			
			1.Λίγο ως καθόλου	3.Αρκετά	5.Πολύ ως πάρα πολύ	Total
Γ.1 Ποιας τάξης είναι το μηνιαίο ατομικό σας εισόδημα;	1. <800€	Count	25	7	0	32
		Expected Count	13,6	9,1	9,4	32,0
	2. 800-1,500€	Count	10	10	1	21
		Expected Count	8,9	5,9	6,2	21,0
	3. 1,500-2,500€	Count	7	7	14	28
		Expected Count	11,9	7,9	8,2	28,0
	4. >2,500€	Count	0	4	14	18
		Expected Count	7,6	5,1	5,3	18,0
Total	Count	42	28	29	99	
	Expected Count	42,0	28,0	29,0	99,0	

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	55,200 ^a	6	<,001
Likelihood Ratio	67,282	6	<,001
N of Valid Cases	99		

a. 0 cells (,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 5,09.

Symmetric Measures					
		Value	Asymptotic Standard Error	Approximate T ^b	Approximate Significance
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	,612	,051	11,666	,000
	Kendall's tau-c	,638	,055	11,666	,000

N of Valid Cases	99		
a. Not assuming the null hypothesis.			
b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.			



6.2.5. Επίδραση των συνηθειών χρήσης αεροπλάνου στους παράγοντες προτίμησης μιας αεροπορικής εταιρείας

Στην ενότητα αυτή διενεργήθηκε έλεγχος ανεξαρτησίας χ^2 ανάμεσα στις μεταβλητές που αφορούν στις συνήθειες χρήσης του αεροπλάνου από τους ερωτώμενους (δηλαδή τις ερωτήσεις B1 και Γ3) με τι μεταβλητές που αφορούν στους παράγοντες που λαμβάνουν υπόψη τους όταν επιλέγουν μια αεροπορική εταιρία. (ερωτήσεις B4-B11)

Οι συσχετίσεις που προέκυψαν είναι παρόμοιες με αυτές που προέκυψαν στη διασταύρωση του εισοδήματος με τις προτιμήσεις, δηλαδή όσο μεγαλύτερη είναι η συχνότητα χρήσης του αεροπλάνου για ταξίδια τόσο περισσότερο οι επιβάτες δίνουν μεγαλύτερη σημασία στην εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο και το επίγειο προσωπικό της εταιρίας καθώς και στη χρήση καρτας μιλίων. Οι πίνακες διασταύρωσης, το υπολογισθέν χ^2 , το μέτρο συσχέτισης Kendall tau και το ραβδόγραμμα των αντίστοιχων μεταβλητών παρουσιάζεται παρακάτω για κάθε περίπτωση που προέκυψε συσχέτιση.

B1. Συχνότητα ταξιδιού με αεροπλάνο – B8. Παράγοντας που επηρεάζει την προτίμηση σε μία αεροπορική εταιρία (Η εξυπηρέτηση από το προσωπικό εδάφους)

Crosstab

B.4-B.10 Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμησή σας σε μια αεροπορική εταιρεία είναι:
[Η εξυπηρέτηση από το προσωπικό εδάφους]

			1.Λίγο ως καθόλου	3.Αρκετά	5.Πολύ ως πάρα πολύ	Total
B.1 Πόσο συχνά ταξιδεύετε με αεροπλάνο;	1. Λιγότερο από 1 φορά το χρόνο	Count	31	13	7	51
		Expected Count	28,7	14,3	8,0	51,0
	2. 1-2 φορές το χρόνο	Count	27	16	1	44
		Expected Count	24,7	12,4	6,9	44,0
	3. Περισσότερες από 3 φορές το χρόνο	Count	10	5	11	26
		Expected Count	14,6	7,3	4,1	26,0
Total	Count	68	34	19	121	
	Expected Count	68,0	34,0	19,0	121,0	

Chi-Square Tests

	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	20,677 ^a	4	<,001
Likelihood Ratio	20,008	4	<,001
N of Valid Cases	121		

a. 1 cells (11,1%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4,08.

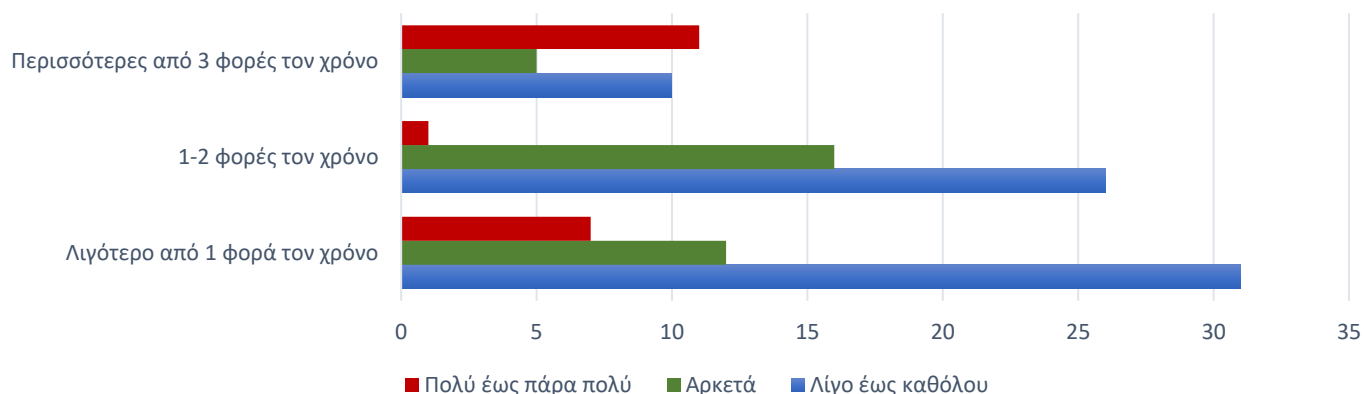
Symmetric Measures

		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b	Approximate Significance
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	,162	,091	1,765	,078
N of Valid Cases		121			

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμηση σας σε μια αεροπορική εταιρεία είναι: Η εξυπηρέτηση απο το προσωπικό εδάφους



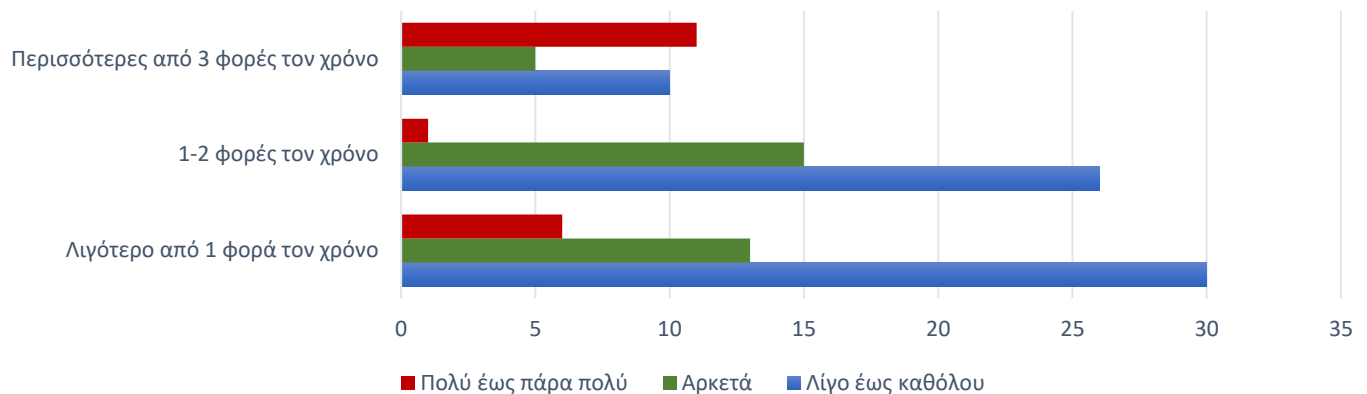
B1. Συχνότητα ταξιδιού με αεροπλάνο – B8. Παράγοντας που επηρεάζει την προτίμηση σε μία αεροπορική εταιρία (Η εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο προσωπικό)

Crosstab						
			B.4-B.10 Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμησή σας σε μια αεροπορική εταιρεία είναι: [Η εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο προσωπικό]			
			1.Λίγο ως καθόλου	3.Αρκετά	5.Πολύ ως πάρα πολύ	Total
B.1 Πόσο συχνά ταξιδεύετε με αεροπλάνο;	1. Λιγότερο από 1 φορά το χρόνο	Count	30	14	7	51
		Expected Count	28,2	14,8	8,0	51,0
	2. 1-2 φορές το χρόνο	Count	27	16	1	44
		Expected Count	24,4	12,7	6,9	44,0
	3. Περισσότερες από 3 φορές το χρόνο	Count	10	5	11	26
		Expected Count	14,4	7,5	4,1	26,0
Total		Count	67	35	19	121
		Expected Count	67,0	35,0	19,0	121,0

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	20,364 ^a	4	<,001
Likelihood Ratio	19,720	4	<,001
N of Valid Cases	121		
a. 1 cells (11,1%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 4,08.			

Symmetric Measures				
		Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b
Ordinal by Ordinal	Kendall's tau-b	,148	,091	1,614
N of Valid Cases		121		
a. Not assuming the null hypothesis.				
b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.				

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμηση σε μια αεροπορική εταιρία είναι: Η εξυπηρέτηση απο το ιπτάμενο προσωπικό



B1. Συχνότητα ταξιδιού με αεροπλάνο – B8. Παράγοντας που επηρεάζει την προτίμηση σε μία αεροπορική εταιρία (Η χρήση κάρτας μιλίων)

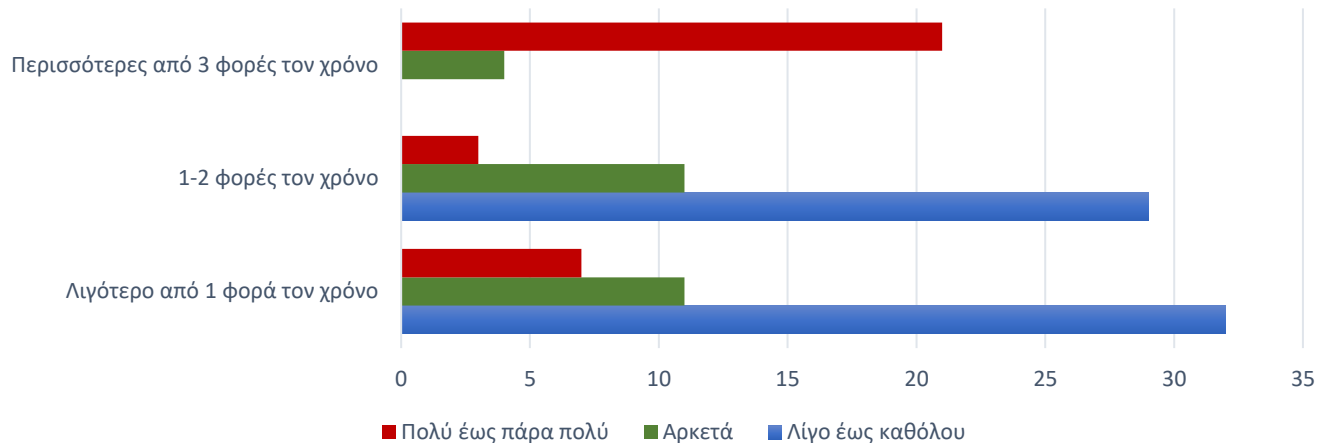
Crosstab						
			B.4-B.10 Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμησή σας σε μια αεροπορική εταιρεία είναι: [Η χρήση κάρτας μιλίων]			
			1.Λίγο ως καθόλου	3.Αρκετά	5.Πολύ ως πάρα πολύ	Total
B.1 Πόσο συχνά ταξιδεύετε με αεροπλάνο;	1. Λιγότερο από 1 φορά το χρόνο	Count	33	12	6	51
		Expected Count	26,1	12,2	12,6	51,0
	2. 1-2 φορές το χρόνο	Count	29	12	3	44
		Expected Count	22,5	10,5	10,9	44,0
	3. Περισσότερες από 3 φορές το χρόνο	Count	0	5	21	26
		Expected Count	13,3	6,2	6,4	26,0
Total		Count	62	29	30	121
		Expected Count	62,0	29,0	30,0	121,0

Chi-Square Tests			
	Value	df	Asymptotic Significance (2-sided)
Pearson Chi-Square	59,507 ^a	4	<,001
Likelihood Ratio	63,371	4	<,001
N of Valid Cases	121		
a. 0 cells (0,0%) have expected count less than 5. The minimum expected count is 6,23.			
Symmetric Measures			
	Value	Asymptotic Standard Error ^a	Approximate T ^b
Ordinal by Ordinal Kendall's tau-b	,435	,076	5,389
			Approximate Significance
N of Valid Cases	121		

a. Not assuming the null hypothesis.

b. Using the asymptotic standard error assuming the null hypothesis.

Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμηση σε μια αεροπορική εταιρία είναι: Η χρήση κάρτας μιλίων



6.3. Κριτική θεώρηση αποτελεσμάτων

Επικεντρωνόμενοι στους κύριους και δευτερεύοντες στόχους της έρευνας, τα αποτελέσματα από την επεξεργασία του ερωτηματολογίου που διανεμήθηκε για τις στάσεις του επιβατικού κοινού αεροπορικών ταξιδιών εσωτερικού, καταδεικνύουν ότι:

- Τα κριτήρια των ερωτηθέντων επιβατών για την επιλογή της αεροπορικής εταιρίας είναι, κατά σειρά προτεραιότητας: Η ασφάλεια, η τιμή του εισιτηρίου, η άνεση κατά την πτήση, η συνέπεια στις ώρες αναχώρησης. Από τα κριτήρια αυτά, οι επιβάτες στο μεγαλύτερο ποσοστό τους κρίνουν ως βασικότερο, την τιμή του εισιτηρίου (50.4%) και σε μικρότερα ποσοστά την άνεση κατά την πτήση (19.8%), την ασφάλεια (15.7%), και την συνέπεια στον προγραμματισμό (12.4%).
- Άλλα κριτήρια όπως η εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο και το προσωπικό εδάφους ή η χρήση κάρτας μιλίων ενώ δεν είναι σημαντικά για το μεγαλύτερο μέρος των επιβατών, αρχίζουν και αποκτούν μεγαλύτερη στατιστική σημασία σε επιβάτες με μεγαλύτερο εισόδημα και σε επιβάτες που χρησιμοποιούν συχνά το αεροπλάνο για τις μετακινήσεις τους.
- Η πιο γνωστή αεροπορική εταιρία είναι η AEGEAN (81.8% γνωρίζει και έχει πετάξει με τον συγκεκριμένο αερομεταφορέα). Ακολουθεί η RYANAIR (62.8% γνωρίζει και έχει πετάξει με την εταιρία) και στη συνέχεια η ELLINAIR (62%). Από την άλλη, οι αεροπορικές εταιρίες ASTRA AIRLINES και SKY EXPRESS είναι οι λιγότερο δημοφιλείς ενώ ένα σημαντικό ποσοστό ερωτηθέντων δεν τις γνωρίζει καθόλου (26.4% και 18.2% αντίστοιχα)
- Στην αντίληψη του επιβατικού κοινού, οι καλύτερες από τις εταιρίες αυτές είναι: η RYANAIR όσον αφορά τα 2 από τα 4 σημαντικότερα κριτήρια (τιμή εισιτηρίου και τήρηση ωρών αναχώρησης) και οι AEGEAN και ELLINAIR όσον αφορά τα άλλα 2 κριτήρια (ασφάλεια και άνεση). Πιο συγκεκριμένα:
 - α) Ως προς την τιμή, οι καλύτερες εταιρίες είναι η RYANAIR (58.7%), ακολουθείται από την ELLINAIR (24.8%)

- β) Ως προς την ασφάλεια της πτήσης, που εκφράζεται από τη χρήση σύγχρονων αεροπλάνων και την εμπειρία των πιλότων, είναι η AEGEAN (42.1% για την εμπειρία των πιλότων, 33.1% για την χρήση σύγχρονων αεροσκαφών) και η ELLINAIR (19.8% και 38% αντίστοιχα)
- γ) Ως προς την άνεση κατά την πτήση, που εκφράζεται από την άνεση των καθισμάτων και τη καθαριότητα του αεροπλάνου, επίσης η AEGEAN (48.8% των προτιμήσεων στην άνεση, 56.2% στην καθαριότητα) και ELLINAIR (32.2% και 19.8% αντίστοιχα)
- δ) Ως προς την τήρηση του χρονοπρογραμματισμού της αναχώρησης, η RYANAIR (47.1%) και μετά η ELLINAIR ($\approx 25\%$) και τέλος η AEGEAN ($\approx 19\%$).
- Οι συνηθέστεροι λόγοι για τους οποίους χρησιμοποιούν το αεροπλάνο οι επιβάτες είναι οι διακοπές (43%) και οι επαγγελματικοί λόγοι (24.8%). Ακολουθούν με μικρότερα ποσοστά, οι επισκέψεις σε οικογενειακό περιβάλλον (14.9%), οι σπουδές (11.6%) ή άλλοι λόγοι (5.8%).
- Η μέση συχνότητα ταξιδιού με αεροπλάνο στο δείγμα είναι περίπου 1,6 ταξίδια τον χρόνο. Η επικρατέστερη τιμή είναι λιγότερο από 1 φορά τον χρόνο (42.1%) και κατόπιν 1-2 φορές (36.4%), 3-4 φορές (17.4%) και περισσότερες από 4 φορές τον χρόνο (4.1%).
- Είναι σημαντικό εύρημα ότι η συχνότητα επιλογής του αεροπλάνου ως μέσου μεταφοράς σχετίζεται στατιστικά με το επάγγελμα των επιβατών. Πιο συγκεκριμένα συχνότερα πετούν οι ελεύθεροι επαγγελματίες/επιχειρηματίες (>3 φορές τον χρόνο), κατόπιν οι φοιτητές (1-2 φορές τον χρόνο) και ακολουθούν οι υπάλληλοι, συνταξιούχοι και άνεργοι. Επίσης η συχνότητα επιλογής αυτού του μέσου μεταφοράς σχετίζεται και με το εισόδημα των επιβατών. Η συχνότητα μεγαλώνει, όσο μεγαλύτερο είναι το εισόδημα.
- Οι στάσεις και οι προτιμήσεις των επιβατών δεν σχετίζονται στατιστικά με το φύλο, την ηλικία ή το επίπεδο μόρφωσης.

Τα παραπάνω αποτελέσματα φαίνεται να είναι συμβατά μεταξύ τους, οι απαντήσεις των συμμετεχόντων να είναι ειλικρινείς και να μην προκύπτουν αντιφάσεις στις στάσεις τους από τις απαντήσεις που λήφθηκαν.

Συμπεράσματα – προτάσεις

Στην παρούσα διπλωματική έγινε μια προσπάθεια μέσα από την ιστορική αναδρομή του κλάδου της Πολιτικής Αεροπορίας να καταγραφεί η πορεία και η εξέλιξη ενός από τους πιο διαδομένους τρόπους μεταφοράς στη σύγχρονη κοινωνία. Η πορεία του στην Ελλάδα χαρακτηρίστηκε από τις Ολυμπιακές Αερογραμμές όντας ο πρώτος αερομεταφορέας στην Ελλάδα και έτυχε ταχείας ανάπτυξης και καθολικής αποδοχής σημειώνοντας ρεκόρ προσελεύσεων και αναχωρήσεων από τους μεγάλους αερολιμένες της χώρας. Η Ελλάδα είχε και έχει αρκετές αεροπορικές εταιρίες που έχουν δραστηριοποιηθεί σε όλο τον κόσμο, όμως σίγουρα κάποιες ξεχωρίζουν. Η Aegean και η Sky Express αποτελούν δυο αεροπορικές εταιρίες μεγάλου μεγέθους με την πρώτη να είναι ήδη αναγνωρίσιμη όχι μόνο στην ελληνική αγορά αλλά και σε παγκόσμιο επίπεδο. Η δεύτερη αποτελεί μια αναπτυσσόμενη εταιρία που προσφέρει κυρίως low cost υπηρεσίες εστιάζοντας σε έναν από τους πιο κρίσιμους και σημαντικούς παράγοντες για την επιλογή του αερομεταφορέας, δηλαδή την τιμή του εισιτηρίου. Ωστόσο, οι πτήσεις χαμηλού κόστους ήρθαν στην Ελλάδα πολύ αργότερα από όταν εφαρμόστηκε, δημιουργώντας νέο παρακλάδι στις αερομεταφορές, εκεί που πρωταγωνιστής ήταν η Ryanair, μια εταιρία που εφαρμόζει σκληρή πολιτική μείωση κόστους για την προσφορά της καλύτερης δυνατής τιμής για την μεταφορά από ένα σημείο σε ένα άλλο. Στη πορεία του κλάδου της αεροπορίας όμως δεν εμφανίστηκαν μόνο οι πτήσεις χαμηλού κόστους αλλά και πτήσεις πολυτελείας (VIP), όπου η προσφορά της καλύτερης δυνατής εξυπηρέτησης και συνολικά της εμπειρίας πτήσης είναι το κύριο χαρακτηριστικό και οι πτήσεις Charter για την μεταφορά γκρουπ ατόμων ή για περιπτώσεις όπως έκτακτη αεροδιακομιδή κλπ.

Η αγορά των αερομεταφορών μαζί με την μεγάλη ανάπτυξη που γνώρισε, αυξήθηκε και ο ανταγωνισμός για τις καλύτερες δυνατές υπηρεσίες. Στο κομμάτι αυτό αρμόδια για την ομαλή και εύρυθμη λειτουργία της αγοράς η Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού επιβλέπει τυχόν περιπτώσεις δεσπόζουσας θέσης από αερομεταφορέα ή την δημιουργία καρτέλ. Παρόμοιο ρόλο έχει και η Ελληνική Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ανταγωνισμού και η δράση της εστιάζεται προς όφελος του καταναλωτή. Η περίπτωση της ενσωμάτωσης της Ολυμπιακής Αερογραμμής στην AEGEAN απασχόλησε πολύ την επιτροπή και μετά από χρόνια διερευνήσεων τελικά είχε επιτυχή κατάληξη.

Η διπλωματική εργασία στο δεύτερο μέρος της, ασχολείται με την ανάλυση επιπέδου ικανοποίησης των επιβατών μέσα από μια έρευνα που πραγματοποιήθηκε όπου και προαναφέρθηκαν τα αποτελέσματα της. Με βάση την παρούσα έρευνα και των συμπερασμάτων που έχουν εξαχθεί προτείνονται οι εξής κατευθύνσεις για περαιτέρω έρευνα σε σχέση με το συγκεκριμένο θέμα:

- Επέκταση της μελέτης των στάσεων των επιβατών σε μεγαλύτερα στρωματοποιημένα δείγματα και σε πανελλήνια κλίμακα
- Συμπερίληψη και ταξιδιών εξωτερικού και ξένων εταιριών που πετούν στην Ελλάδα
- Συγκριτική αξιολόγηση με την εκτίμηση παραγόντων που επηρεάζουν τους επιβάτες επικεντρώνοντας τις ερωτήσεις σε εταιρίες που δεν έχουν ως στόχο το ίδιο πλήθος επιβατών για παράδειγμα μια συμβατική εταιρία με μία χαμηλού κόστους εταιρία.
- Διεξαγωγή της ίδιας έρευνας σε άλλα μέσα μεταφοράς όπως τα πλοία.

Ο αεροπορικός κλάδος αποτελεί έναν κλάδο που έχει ενδιαφέρον σε όλες τις εκφάνσεις του και είναι σημαντικό να υπάρχει ο ανταγωνισμός ο οποίος γεννάει την καλύτερη δυνατή ποιότητα υπηρεσιών με ταυτόχρονη προστασία των καταναλωτών από περιπτώσεις αισχροκέρδειας εις βάρος τους. Με την ενδυνάμωση των μέσων αυτών που προστατεύουν τους επιβάτες, την ανάπτυξη των εταιριών αυτών που προσφέρουν ποιοτικές υπηρεσίες και την συνέχιση της οικοδόμησης μιας αγοράς που στο κλάδο των αεροπορικών μεταφορών θα λειτουργούν προς όφελος του καταναλωτή, προβλέπονται ευνοϊκές συνθήκες ανάπτυξης για το κλάδο που φέραν στην ζωή τον χειμώνα του 1903 οι αδελφοί Ραιτ.

Βιβλιογραφία

- Aegean Airlines. (χ.χ.). Βαθμίδες και Προνόμια. Αθήνα, Ελλάδα. Ανάκτηση από <https://el.aegeanair.com/milesandbonus/about-the-program/>
- Aegean Group. (2013, Οκτώβριος 9). AEGEAN: Η έγκριση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής για την εξαγορά της Olympic Air επιτρέπει τη δημιουργία ενός βιώσιμου, δυναμικού ελληνικού αερομεταφορέα. Αθήνα.
- Aegean Group. (2022). Economy Class. Ανάκτηση από <https://el.aegeanair.com/organoste/plhrofories-krathshs/nayloi-theseis/economy-class/>
- Aegean Group. (χ.χ.). Προφίλ. Αθήνα, Αττική, Ελλάδα. Ανάκτηση από <https://el.about.aegeanair.com/etaireia/profil/>
- Alejandro Micco, T. S. (2005, June 22). Competition regimes and air transport costs: The effects of open skies agreement. *Journal of International Economics* 70, σσ. 25-51.
- ASTRA AIRLINES. (χ.χ.). Θεσσαλονίκη, Μακεδονία, Ελλάδα. Ανάκτηση από <https://www.astra-airlines.gr/>
- Brian Graham, J. S. (2007, August 17). Low-Cost Airlines in Europe: Reconciling liberalization and sustainability. *Geoforum*, σ. 1441.
- Diaconu, L. (2012). The evolution of European low-cost airlines: business models. *Procedia-Social and Behavioral Sciences* 62, σσ. 342-346.
- Dobruszkes, F. (2005). An analysis of European low-cost airlines and their networks. *Journal of Transport Geography* , σ. 261.
- ELLINAIR. (χ.χ.). Θεσσαλονίκη, Θεσσαλονίκη, Ελλάδα. Ανάκτηση από <https://en.ellinair.com/>
- European Union. (2011). REGULATION (EC) No 139/2004. *Case No COMP/M.5830 - Olympic/ Aegean Airlines* (σσ. 1-451). Brussels: Official Journal of the European Union.
- European Union. (2013). REGULATION (EC) No 139/2004. *Case No COMP/M.6796 –AEGEAN/ OLYMPIC II* (σσ. 1-170). Brussels: Official Journal of the European Union.
- FRAPORT GREECE. (2022, Αύγουστος). Επιβατική Κίνηση. Ανάκτηση από <https://www.fraport-greece.com/ell/texnognosia-kai-ypiresies/aerometafores/epibatiki-knisi>
- Frieser, K.-H. (2005). *The Blitzkrieg Legend*. Annapolis: Naval Institute Press , Maryland.
- GainJet. (χ.χ.). Αθήνα, Αττική, Ελλάδα. Ανάκτηση από <https://www.gainjet.com/>
- Google. (χ.χ.). Google Forms. Ανάκτηση από <https://www.google.com/forms/about/>
- Jerzy Merkisz, M. G. (2017, Φεβρουάριος 18). ANALYSIS OF OPERATING INSTRUMENT LANDING SYSTEM . *Scientific Journal of the Silesian University of Technology*, σ. 164.
- Kilipiris E., L. G. (2017). Social CRM applications in the aviation industry: the case of a Greek airline carrier. *5th International Conference on Contemporary Marketing Issues*, σ. 218.
- Maintenance. (χ.χ.). GAINJET AVIATION. Αθήνα, Αττική, Ελλάδα. Ανάκτηση από <https://www.gainjet.com/maintenance/>
- Milligan, J. (2017). *Competition Law in the Airline Industry* (Τόμ. Aerospace Law and Policy Series). Wolters Kluwer.
- Nurettin Dindler, W. B. (2018). Assessment of the Evolving Low-cost Business Model for the future importance of U.S. Secondary Airports. *International Journal of Aviation*, σ. 3.
- OLYMPIC AIR. (χ.χ.). Αθήνα, Αττική, Ελλάδα. Ανάκτηση από <https://www.olympicair.com/el/>

- OLYMPUS AIRWAYS. (χ.χ.). Αθήνα, Αττική, Ελλάδα. Ανάκτηση από <https://www.olympusairways.gr/>
- R.Guimera, S. . (2004, Οκτώβριος 27). The worldwide air transportation network. *Proceedings of the National Academy of Sciences of the United States of America*, σ. 1.
- Ritzer, G. (2007). *The Blackwell Companion to Globalization*. Blackwell Publishing.
- Simons, G. (2013). *Comet! The World's First Jet Airliner*. South Yorkshire, England: Pen and Sword.
- SKY EXPRESS. (χ.χ.). Ηράκλειο, Ηράκλειο, Κρήτη. doi:<https://www.skyexpress.gr/el>
- SKY EXPRESS. (2007, Μαΐος 25). ΔΕΛΤΙΟ ΤΥΠΟΥ. Ηράκλειο , Ηρακλείου , Ελλάδα. Ανάκτηση από <https://web.archive.org/web/20110723231319/http://www.skyexpress.gr/pr-20-07-2007.asp>
- Steven Morrison, C. W. (2001). *The Evolution of the Airline Industry*. Washington D.C.: Brookings Institution Press.
- Sven Gross, M. L. (2013). *The Low-Cost Carrier Worldwide*. New York, USA: Ashgate Publishing.
- SWIFTAIR HELLAS. (χ.χ.). Μαρκόπουλο, Αττική, Ελλάδα. Ανάκτηση από <http://swiftairhellas.com/?language=el>
- The European Union Explained. (2014, November). *Competition*. Ανάκτηση από Publications Office of the European Union : <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9f857b2e-e25a-4fc3-9550-81a9de3b0429>
- Torenbeek, E. (1982). *Synthesis of Subsonic Airplane Design*. Springer Science & Business Media.
- Williams, G. (2001). Will Europe's charter carriers be replaced by "no-frills" scheduled airlines? *Journal of Air Transport Management*.
- Χαλκιάς. (2022). Ποσοτική Ανάλυση και Στοιχεία Θεωρίας Αποφάσεων στην Διοίκηση και Οικονομία με Χρήση Λογισμικών EXCEL, ISALOS και SPSS. BROKEN HILL PUBLISHERS LTD.
- Ελληνική Στατιστική Αρχή. (2011). Δημογραφικά Χαρακτηριστικά. Ανάκτηση από <https://www.statistics.gr/el/statistics/-/publication/SAM03/->
- Επίσημος Ιστοτόπος της Ευρωπαϊκής Ένωσης. (χ.χ.). Ανταγωνισμός. Υπηρεσίες και εκτελεστικοί οργανισμοί. Ανάκτηση από https://ec.europa.eu/info/departments/competition_el
- Επιτροπή Ανταγωνισμού. (2022). Όλα όσα αφορούν τον Ανταγωνισμό, την Επιτροπή Ανταγωνισμού και τις αρμοδιότητές της. Αθήνα. Ανάκτηση από <https://www.epant.gr/enimerosi/who-what-how-why.html>
- Ευρωπαϊκή Ένωση. (1954). Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Αεροπορική Ασφάλεια (EASA). Κολωνία, Γερμανία.
- Ευρωπαϊκή Ένωση. (2007). Ενοποιημένη απόδοση της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Λισσαβώνα: Ευρωπαϊκή Ένωση.
- Η ΕΤΑΙΡΙΑ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ . (χ.χ.). Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. (ΔΑΑ). ΑΘΗΝΑ, ΑΤΤΙΚΗ, ΕΛΛΑΔΑ. Ανάκτηση από <https://www.aia.gr/el/company-and-business/the-company/the-airport-company/>
- Νικηφοράκης, Γ. (2021, Δεκέμβριος 17). Πώς οι αδελφοί Ράιτ άλλαξαν τον κόσμο σε 12 δευτερόλεπτα.
- Τσάντας, Μ. Μ. (1999). Ανάλυση Δεδομένων με την βοήθεια στατιστικών πακέτων SPSS, EXCEL και S-Plus. Εκδόσεις ΖΗΤΗ.
- ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ. (2013). ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΕΣ. ΕΛΛΑΔΑ. Ανάκτηση από <http://www.ypa.gr/el/our-airports>
- Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. (χ.χ.). Στατιστική Αεροπορική Κίνησης 2018. Αθήνα, Αττική, Ελλάδα. Ανάκτηση από <http://www.ypa.gr/editions/statistical-data/?fbclid=IwAR170J76qWz0pPlgz4qOIHSqha8PqH-ulRTDp4MtcMbuzCmFq0ostKCWAW4>

ΣΤΑΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.

Το ερωτηματολόγιο που ακολουθεί είναι μέρος έρευνας που διενεργώ στα πλαίσια της διπλωματικής μου εργασίας.

Σκοπός του είναι η αποτίμηση των στάσεων και των απόψεων των επιβατών σχετικά τις αεροπορικές εταιρίες που δραστηριοποιούνται στην Ελλάδα.

Θα σας παρακαλούσα να αφιερώσετε λίγο χρόνο προκειμένου να απαντήσετε στις ερωτήσεις που ακολουθούν.

Οι πληροφορίες που θα προκύψουν θα αξιοποιηθούν καθαρά για ερευνητικούς σκοπούς, ενώ θα εξασφαλιστεί η ανωνυμία των συμμετεχόντων, καθώς και θα τηρηθούν όλοι οι κανόνες δεοντολογίας.

Ο χρόνος που θα χρειαστείτε για τη συμπλήρωση του ερωτηματολογίου είναι 10-15 λεπτά.

Σας ευχαριστώ πολύ εκ των προτέρων για τη συμμετοχή και το χρόνο σας.

A.1 Ηλικία

- ☐ <30
- ☐ 30-39
- ☐ 40-49
- ☐ 50-65
- ☐ >65

A.2 Φύλο

- ☐ Άνδρας
- ☐ Γυναίκα
- ☐ Δεν επιθυμώ να απαντήσω

A.3 Η επαγγελματική μου κατάσταση είναι:

- ☐ Άνεργος(-η)
- ☐ Φοιτητής-Μαθητής (/τρια)
- ☐ Ιδιωτικός / Δημόσιος Υπάλληλος
- ☐ Επιχειρηματίας / Ελεύθερος επαγγελματίας
- ☐ Συνταξιούχος
- ☐ Άλλο
- ☐ Δεν επιθυμώ να απαντήσω

ΙΚΑΝΟΠΟΙΗΣΗ ΑΠΟ ΤΙΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΙΕΣ

B.1 Πόσο συχνά ταξιδεύετε με αεροπλάνο; *

- ☐ Λιγότερο από 1 φορά το χρόνο
- ☐ 1-2 φορές το χρόνο
- ☐ 3-4 φορές το χρόνο
- ☐ Περισσότερες από 4 φορές το χρόνο

B.2 Πότε πετάξατε τελευταία φορά; *

- ☐ Τον τελευταίο μήνα
- ☐ Πριν 6 μήνες
- ☐ Πριν 1 χρόνο
- ☐ Πριν από 2 ή περισσότερα χρόνια

B.3 Ποιες από τις παρακάτω αεροπορικές εταιρίες γνωρίζετε; *

	Δεν τη γνωρίζω	Τη γνωρίζω, αλλά δεν έχω πετάξει	Τη γνωρίζω και έχω πετάξει
AEGEAN	☐	☐	☐
SKY EXPRESS	☐	☐	☐
RYANAIR	☐	☐	☐
ALLINAIR	☐	☐	☐
ASTRA AIRLINES	☐	☐	☐

B.4-B.10 Οι παράγοντες που επηρεάζουν την προτίμησή σας σε μια αεροπορική εταιρεία είναι: *

	Καθόλου	Λίγο	Αρκετά	Πολύ	Πάρα πολύ
Η τιμή	☐	☐	☐	☐	☐
Η ασφάλεια της πτήσης	☐	☐	☐	☐	☐
Η συνέπεια στις ώρες αναχώρησης	☐	☐	☐	☐	☐
Η άνεση κατά την πτήση	☐	☐	☐	☐	☐
Η εξυπηρέτηση από το προσωπικό εδάφους	☐	☐	☐	☐	☐
Η εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο προσωπικό	☐	☐	☐	☐	☐
Η χρήση κάρτας μιλίων	☐	☐	☐	☐	☐

B.11 Αν έπρεπε να επιλέξετε τον σημαντικότερο παράγοντα που επηρεάζει την επιλογή σας, ποιος θα ήταν αυτός; *

- ☐ Η τιμή
- ☐ Η ασφάλεια κατά την πτήση
- ☐ Η συνέπεια στις ώρες αναχώρησης
- ☐ Η άνεση κατά την πτήση
- ☐ Η εξυπηρέτηση από το προσωπικό εδάφους
- ☐ Η εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο προσωπικό
- ☐ Η χρήση κάρτας μιλίων

B.12-B.19 Ποια από τις αεροπορικές εταιρείες που έχετε πετάξει, θεωρείτε καλύτερη;

*

	AEGEAN	SKY EXPRESS	RYANAIR	ELLINAIR	ASTRA AIRLINES	Δεν έχω συγκεκριμένη άποψη / Δεν επιθυμώ να απαντήσω
Στην τιμή του εισιτηρίου	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Στη χρήση σύγχρονων αεροπλάνων	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Στην άνεση κατά την πτήση	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Στην καθαριότητα του αεροπλάνου	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Όσον αφορά στην εμπειρία των πιλότων	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Στην εξυπηρέτηση από το ιπτάμενο προσωπικό	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Στην τήρηση των ωρών αναχώρησης	☐	☐	☐	☐	☐	☐
Στην εξυπηρέτηση από το προσωπικό εδάφους	☐	☐	☐	☐	☐	☐

Γ.1 Ποιας τάξης είναι το μηνιαίο ατομικό σας εισόδημα; *

- ☐ <800€
- ☐ 800-1,500€
- ☐ 1,500-2,500€
- ☐ >2,500€
- ☐ Δεν επιθυμώ να απαντήσω

Γ.2 Το επίπεδο της εκπαίδευσής σας είναι: *

- ☐ Βασική
- ☐ Δευτεροβάθμια
- ☐ Τριτοβάθμια
- ☐ Μεταπτυχιακή ή ανώτερη
- ☐ Δεν επιθυμώ να απαντήσω

Γ.3 Ποιος είναι ο συνηθέστερος σκοπός των αεροπορικών ταξιδιών σας εντός Ελλάδας; *

- ☐ Διακοπές
- ☐ Επαγγελματικοί λόγοι
- ☐ Σπουδές
- ☐ Επίσκεψη στο οικογενειακό περιβάλλον
- ☐ Άλλος
- ☐ Δεν επιθυμώ να απαντήσω

