



ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ **ERSA**

ΜΕΛΟΣ ΤΗΣ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΚΑΙ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΤΑΙΡΕΙΑΣ ΠΕΡΙΦΕΡΕΙΑΚΗΣ
ΕΠΙΣΤΗΜΗΣ (RSAI, ERSA)

“Οικονομική Κρίση και Πολιτικές Ανάπτυξης και Συνοχής”

10ο Τακτικό Επιστημονικό Συνέδριο ,
Θεσσαλονίκη, 1 – 2 Ιουνίου 2012

Συνδιοργάνωση

Αριστοτέλειο Πανεπιστήμιο Θεσσαλονίκης:

Τμήμα Μηχανικών Χωροταξίας και Ανάπτυξης, Τμήμα Οικονομικών Επιστημών
Πανεπιστήμιο Μακεδονίας

**«ΕΡΕΥΝΑ ΜΑΡΚΕΤΙΝΓΚ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΩΝ ΠΑΡΟΧΗΣ
ΔΗΜΟΣΙΑΣ ΥΠΗΡΕΣΙΑΣ (PSO): Η ΠΕΡΙΠΤΩΣΗ ΤΗΣ ΘΕΣΣΑΛΟΝΙΚΗΣ»**

Φωτεινή Κούρα

Μεταπτυχιακή Φοιτήτρια ΔΠΜΣ «Σχεδιασμός, Διοίκηση και Πολιτική του Τουρισμού»

Πανεπιστήμιο Αιγαίου

e-mail: emtm10021@emt.aegean.gr

Ανδρέας Παπαθεοδώρου

Αναπληρωτής Καθηγητής, Διευθυντής Εργαστηρίου Τουριστικών Ερευνών και Μελετών

Τμήμα Διοίκησης Επιχειρήσεων

Πανεπιστήμιο Αιγαίου

e-mail: a.papatheodorou@aegean.gr

1. Οι Υποχρεώσεις Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (PSO) ως εργαλείο περιφερειακής ανάπτυξης

Η Ευρωπαϊκή Ένωση έχοντας εκδηλώσει το ενδιαφέρον της για το ρόλο των υποδομών στην οικονομική ανάπτυξη (Λαμπρινίδης και σία., 2001), εφαρμόζει μια σειρά πολιτικών, μέσα στις οποίες ανήκουν και οι αεροπορικές άγονες γραμμές επισήμως γνωστές ως δρομολόγια σχετιζόμενα με την Υποχρέωση Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (Public Service Obligation – PSO), που στόχο έχουν την κοινωνικοοικονομική στήριξη των απομακρυσμένων περιοχών (Rigas, 2008). Σύμφωνα με το άρθρο 4 του Κανονισμού (ΕΟΚ) με αριθμό 2408/92 της 23^{ης} Ιουλίου 1992 καθώς και με τα άρθρα 16, 17 και 18 του Κανονισμού (ΕΚ) με αριθμό 1008/2008 της 24^{ης} Σεπτεμβρίου 2008, το πρόγραμμα γραμμών PSO αναφέρεται στην υπαγωγή ορισμένων αεροπορικών δρομολογίων που δεν παρουσιάζουν εμπορικό ενδιαφέρον, σε καθεστώς προστασίας, μέσω του οποίου επιλέγεται ένας ανάδοχος αερομεταφορέας για την αποκλειστική εκμετάλλευση των εν λόγω τακτικών γραμμών. Οι γραμμές αυτές ενώ θεωρούνται σημαντικές για οικονομικούς λόγους αλλά και λόγους στρατηγικής σημασίας, λόγω του μικρού μεγέθους των αντίστοιχων αγορών δεν είναι οικονομικά βιώσιμες (Papatheodorou, 2008).

Οι γραμμές PSO στοχεύουν στη διασφάλιση επαρκούς παροχής αεροπορικών υπηρεσιών και ακολουθούν το μοντέλο του Essential Air Service Program (EAS) των Ηνωμένων Πολιτειών Αμερικής και το πρόγραμμα Remote Air Service Subsidy (RASS) της Αυστραλίας τα οποία σχεδιάστηκαν για να προστατεύσουν τις μικρές κοινότητες από τις αρνητικές επιπτώσεις του νόμου για την απελευθέρωση των αερομεταφορέων (Santana, 2009; ICAO, 2005). Οι

γραμμές PSO αναφέρονται ως «σανίδα σωτηρίας» των αεροπορικών υπηρεσιών στις απομακρυσμένες περιοχές, κάνοντάς τες προσίτες σε δυνητικές αγορές, ενώ σκοπός τους είναι η οικονομική ανάπτυξη, με έμφαση στον εισερχόμενο τουρισμό (Halpern & Niskala, 2008). Οι αεροπορικές αυτές συνδέσεις ως επί το πλείστον είναι απαραίτητες, διότι διαφορετικά οι περιοχές αυτές θα ήταν τελείως απομονωμένες για κάποιο χρονικό διάστημα, αν όχι όλη τη διάρκεια του έτους (Merkert & Williams, 2010).

Από την άλλη μεριά, οι Halpern & Niskala (2009) αναφέρουν ότι οι γραμμές PSO, μπορεί να αποτελέσουν εμπόδιο για την ανάπτυξη του τουρισμού, διότι στις αεροπορικές γραμμές στις οποίες εφαρμόζονται, απαγορεύεται η προσφορά αεροπορικών υπηρεσιών από άλλους αερομεταφορείς. Τελικά, η εφαρμογή του προγράμματος, μπορεί να οδηγήσει σε παροχή του ελάχιστου δυνατού επιπέδου υπηρεσιών, με μικρά αεροσκάφη και υψηλούς ναύλους. Κάτι τέτοιο αποτελεί πρόβλημα σε προορισμούς σε αεροπορικές συνδέσεις με καθιερωμένους τουριστικούς προορισμούς. Την ίδια στιγμή όμως, οι γραμμές PSO, επηρεάζουν θετικά την ανάπτυξη του τουρισμού και κατ' επέκταση της οικονομίας, καθώς δίνουν τη δυνατότητα στους τουρίστες να επισκεφθούν προορισμούς, οι οποίοι διαφορετικά δε θα ήταν γνωστοί αλλά ούτε και προσπελάσιμοι. Τα δρομολόγια αυτά μπορεί να αποδειχθούν ευεργετικά για τα ταξίδια αναγνώχης σε απομακρυσμένους τουριστικούς προορισμούς. Για την ακρίβεια, μπορεί ακόμα και να παρακινήσουν τους τουρίστες να επισκεφθούν θέρετρα, τα οποία βρίσκονται ακόμα στο στάδιο της εξερεύνησης του κύκλου ζωής τους και τελικά οι περιοχές αυτές να επωφεληθούν και να εισέλθουν στην τουριστική αγορά.

Συμπερασματικά, οι γραμμές PSO μπορούν να χρησιμοποιηθούν ως εργαλείο περιφερειακής ανάπτυξης, αλλά με την προϋπόθεση οι γραμμές αυτές να είναι οικονομικά βιώσιμες. Καθώς η ζήτηση των αεροπορικών γραμμών επηρεάζεται αρνητικά από την οικονομική ύφεση, αφού το εισόδημα και οι τιμές των εισιτηρίων επηρεάζουν τη ζήτηση στις άγονες γραμμές (Τσέκερης & Βογιατζόγλου, 2011), οι γραμμές PSO εμφανίζονται να είναι κοστοβόρες. Σε αυτό το σημείο λοιπόν κρίνεται απαραίτητη η κατάρτιση μιας ολοκληρωμένης στρατηγικής μάρκετινγκ για την προώθηση των συγκεκριμένων τακτικών γραμμών και το πρώτο βήμα αυτού του σχεδίου είναι η διερεύνηση της αγοράς – στόχου και των καταναλωτικών συνηθειών των επιβατών, μέσω της έρευνας μάρκετινγκ.

2. Οι Γραμμές (PSO) της Θεσσαλονίκης

Σήμερα, στη χώρα μας υπάρχουν είκοσι οκτώ (28) γραμμές PSO στις οποίες δραστηριοποιούνται ελληνικές ιδιωτικές αεροπορικές εταιρείες. Σχεδόν όλες οι γραμμές

PSO στην Ελλάδα έχουν σχεδιαστεί για τους νησιωτικούς προορισμούς όπου δεν υπάρχουν εναλλακτικά μέσα μεταφοράς και υπάρχει έλλειψη επαρκούς ζήτησης για τη διατήρηση κερδοφόρων δραστηριοτήτων εκτός της τουριστικής περιόδου (Paratheodorou, 2010). Οι προορισμοί που συνδέονται αεροπορικά με την πόλη της Θεσσαλονίκης, με γραμμές PSO απεικονίζονται στον παρακάτω χάρτη (Εικόνα 1). Οι πέντε (5) αεροπορικές γραμμές συνδέουν τη Θεσσαλονίκη με νησιωτικούς προορισμούς –συνολικά έξι (6) νησιά– και η μία (1) έχει προορισμό την Καλαμάτα. Οι δραστηριοποιούμενες αεροπορικές εταιρείες είναι η Aegean Airlines, η Sky Express και η Astra Airlines.

Εικόνα 1: Χάρτης Δρομολογίων PSO της Θεσσαλονίκης



Πηγή: Επεξεργασία δεδομένων από τους συγγραφείς

Συγκεκριμένα, για τα έτη 2010 έως 2012 η Θεσσαλονίκη τη χειμερινή περίοδο συνδεόταν δύο φορές την εβδομάδα με την Καλαμάτα και τη Σκύρο, τέσσερις φορές με την Κέρκυρα και τη Χίο, πέντε φορές με τα νησιά Λήμνος και Ικαρία και τρεις φορές με τη Σάμο, ενώ τη θερινή περίοδο προστίθεται ένα επιπλέον δρομολόγιο σε κάθε γραμμή. Οι περιφερειακοί αερολιμένες που εξετάζουμε, λόγω της γεωμορφολογίας της χώρας μας (τοποθεσία, καιρικές συνθήκες, ισχυροί άνεμοι) αλλά και της έλλειψης της απαραίτητης υποδομής είναι δυσπρόσιτοι και διαθέτουν μικρούς σε μήκος και πλάτος διαδρόμους προσγείωσης – απογείωσης, επομένως οι αερομεταφορείς θα πρέπει να διαθέτουν στο στόλο τους

αεροσκάφη που μπορούν να προσεγγίζουν περιφερειακούς αερολιμένες (Paratheodorou, 2010; Λαΐνος, 1999). Επιπλέον οι περιφερειακοί αερολιμένες δε λειτουργούν όλες τις ώρες της ημέρας, με εξαίρεση τον αερολιμένα της Κέρκυρας.

3. Αποτελέσματα Πρωτογενούς Έρευνας

Η πρωτογενής έρευνα πραγματοποιήθηκε μεταξύ 30 Ιανουαρίου και 15 Φεβρουαρίου του 2012. Το δείγμα αποτελείται από 200 επιβάτες αεροπορικών γραμμών PSO, που ταξίδεψαν από τον Κρατικό Αερολιμένα Θεσσαλονίκης «Μακεδονία» σε επτά (7) προορισμούς. Το ερωτηματολόγιο περιλαμβάνει συνολικά είκοσι έξι (26) ερωτήσεις, εκ των οποίων οι δύο (2) είναι ανοιχτές και οι υπόλοιπες κλειστές. Ειδικότερα, το επιβατικό κοινό που εξετάστηκε στην παρούσα πρωτογενή έρευνα κατοικεί στα νησιά που εξυπηρετούνται από τις άγονες αεροπορικές γραμμές (Ικαρία, Κέρκυρα, Λήμνος, Σάμος, Σκύρος, Χίος), σε πόλεις της Βορείου Ελλάδας (Θεσσαλονίκη, Δράμα, Καβάλα, Κιλκίς, Κοζάνη, Λάρισα, Σέρρες) και στην Πελοπόννησο (Καλαμάτα, Πύλος και Πύργος).

Σύμφωνα με τα στοιχεία του δείγματος, προέκυψαν τρία διακριτά τμήματα αγοράς επιβατών. Ειδικότερα, το **πρώτο τμήμα** αποτελείται από φοιτητές και φοιτήτριες ηλικίας 18 έως 24 ετών, με πανεπιστημιακή εκπαίδευση και χαμηλό εισόδημα (κάτω από 600 ευρώ), οι οποίοι μετακινούνται τουλάχιστον μία ή δύο φορές ανά έξι (6) μήνες, για εκπαιδευτικούς λόγους ή για να επισκεφθούν συγγενείς και φίλους. Το **δεύτερο τμήμα** έχει ως κίνητρο για μετακίνηση το επάγγελμα και αποτελείται από άνδρες και γυναίκες ηλικίας 25 έως 44 ετών που εργάζονται ως δημόσιοι υπάλληλοι ή ελεύθεροι επαγγελματίες, είναι άτομα οικονομικά ενεργά με μηνιαίο εισόδημα από 600 έως 1200 ευρώ, οι οποίοι μετακινούνται μηνιαία ή μία (1) με δύο (2) φορές το εξάμηνο. Τέλος, στο **τρίτο τμήμα** ανήκουν άνδρες και γυναίκες ηλικίας 25 έως 64 ετών, δημόσιοι υπάλληλοι ή ελεύθεροι επαγγελματίες, με ανώτερη και ανώτατη εκπαίδευση και μηνιαίο ατομικό εισόδημα έως 1200 ευρώ, οι οποίοι επισκέπτονται συγγενείς και φίλους μία (1), δύο (2) ή και περισσότερες φορές το χρόνο.

3.1. Καταναλωτική Συμπεριφορά και Ικανοποίηση Επιβατικού Κοινού

Κυρίαρχο μέσο στην αγορά των εισιτηρίων φαίνεται να είναι το διαδίκτυο (ιστοσελίδα εταιρείας και τρίτων εταιρειών) και ακολουθούν τα ταξιδιωτικά πρακτορεία, τα οποία προτιμούν κατά κύριο λόγο οι επιβάτες των εταιρειών Sky Express και σε μικρότερο βαθμό οι επιβάτες με προορισμό τη Σάμο και τη Χίο. Επίσης, βρέθηκε ότι οι επιβάτες των γραμμών PSO της Θεσσαλονίκης, λαμβάνουν σημαντικά υπόψη την ασφάλεια κατά τη διάρκεια του αεροπορικού ταξιδιού, έπειτα την τιμή του εισιτηρίου, το χρόνο, την ποιότητα των υπηρεσιών και ελάχιστα τους ενδιαφέρει η αεροπορική εταιρεία που εκτελεί το δρομολόγιο.

Λιγότερο ικανοποιημένοι από τον αριθμό των δρομολογίων βρέθηκε ότι ήταν οι επιβάτες με προορισμό την Καλαμάτα και τη Σάμο. Η Astra Airlines είναι η εταιρεία η οποία θα εκτελεί την αεροπορική γραμμή έως το 2014 και για τη θερινή περίοδο έχει αυξήσει τις πτήσεις προς Καλαμάτα σε πέντε ανά εβδομάδα, ενώ θα εκτελεί καθημερινά πτήσεις προς τη Σάμο. Οι επιβάτες των δρομολογίων Θεσσαλονίκη – Καλαμάτα και Θεσσαλονίκη – Σκύρος δήλωσαν μέτρια έως καθόλου ικανοποιημένοι από τις ημέρες των δρομολογίων, ενώ ιδιαίτερη προσοχή πρέπει να δοθεί στις γραμμές με προορισμό την Κέρκυρα και τη Σάμο καθώς κάποιιοι από τους ερωτώμενους εξυπηρετούνται από τις ημέρες και τις ώρες των δρομολογίων ενώ μια άλλη μερίδα αυτών όχι. Μια μικρή μερίδα επιβατών δήλωσε μέτρια ικανοποιημένη από τις προσφερόμενες υπηρεσίες και σε αυτήν ανήκουν άτομα του επιβατικού κοινού με προορισμό τη Χίο και τη Λήμνο. Οι επιβάτες που ταξίδευαν προς τους προαναφερθέντες προορισμούς, δήλωσαν ότι αισθάνονται μέτρια ασφαλείς με την αεροπορική εταιρεία με την οποία ταξιδεύουν.

3.2. Προηγούμενη Εμπειρία Επιβατικού Κοινού

Οι επιβάτες των γραμμών PSO που στο παρελθόν είχαν ταξιδέψει με την Ολυμπιακή στις συγκεκριμένες γραμμές (σημειώνεται ότι η Ολυμπιακή κατά την περίοδο που τελούσε υπό κρατικό έλεγχο εκτελούσε το σύνολο των γραμμών PSO), κλήθηκαν να δηλώσουν την ικανοποίησή τους από τις προσφερόμενες υπηρεσίες στο παρελθόν. Σχεδόν το 45% δήλωσε μέτρια έως καθόλου ικανοποιημένο γεγονός που οφειλόταν στον τύπο του αεροσκάφους, στο μικρό αριθμό διαθέσιμων εισιτηρίων, στην αυξημένη τιμή του εισιτηρίου, στην ανακρίβεια στις ώρες (π.χ. καθυστερήσεις), στη χαμηλή συχνότητα των δρομολογίων και στην έλλειψη εμπιστοσύνης στην εταιρεία. Ένας μικρός αριθμός επιβατών, έθιξε το θέμα της ασφάλειας, της μεγάλης διάρκειας του ταξιδιού και της χαμηλής ποιότητας των υπηρεσιών.

3.3. Αντίδραση Επιβατικού Κοινού σε Ενδεχόμενες Αλλαγές

Ελάχιστοι από το επιβατικό κοινό απάντησαν ότι θα σταματούσαν να ταξιδεύουν προς τους προορισμούς, αξίζει όμως να παρουσιάσουμε σε ποιες περιπτώσεις διατίθενται να ταξιδέψουν με εναλλακτικό μέσο μεταφοράς. Πιο συγκεκριμένα, σε ενδεχόμενη μελλοντική αύξηση της τιμής του εισιτηρίου κατά 30%, οι περισσότεροι επιβάτες (58,5%) θα επέλεγαν εναλλακτικό μέσο μεταφοράς. Ανάμεσα σε αυτούς που απάντησαν ότι θα εξακολουθούσαν να ταξιδεύουν με το αεροπλάνο, βρίσκονται οι ιδιωτικοί υπάλληλοι και οι επιβάτες με προορισμό τη Χίο. Σε πιθανή μείωση του αριθμού των δρομολογίων κατά 50% στο μέλλον, το 58,5% απάντησε ότι θα εξακολουθούσε να ταξιδεύει με το αεροπλάνο. Εναλλακτικό μέσο μεταφοράς για την εξυπηρέτησή τους θα επέλεγαν, κατά κύριο λόγο άτομα που χρησιμοποιούν τις αεροπορικές

γραμμές Θεσσαλονίκη – Κέρκυρα και Θεσσαλονίκη – Λήμνος. Τέλος, η αλλαγή των ωρών των πτήσεων των γραμμών δεν αποτελεί κριτήριο για αλλαγή μεταφορικού μέσου για το 71,5% των επιβατών. Το ίδιο ισχύει και για την ενδεχόμενη μείωση του επιπέδου των προσφερόμενων υπηρεσιών από τον αερομεταφορέα, καθώς το 77,5% των επιβατών δήλωσε ότι δε θα άλλαζε μεταφορικό μέσο για τη μετάβασή του προς τον προορισμό που ταξιδεύει.

3.4. Ενημέρωση επιβατικού κοινού για τις γραμμές PSO

Το 63% των χρηστών των γραμμών PSO δε γνωρίζει τίποτα για τους όρους «Υποχρέωση Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας» ή «άγονες αεροπορική γραμμή». Περισσότερο ενημερωμένοι επιβάτες φαίνεται να είναι άτομα είναι ηλικίας 24 έως 64 ετών και όσοι κατοικούν στη Λήμνο και τη Σάμο. Ελάχιστος αριθμός χρηστών των γραμμών PSO γνωρίζει έναν πλήρη ορισμό και οι περισσότεροι από τους επιβάτες συνδέουν τον όρο «αεροπορικές άγονες γραμμές» με τον όρο «επιδότηση». Μόνον το 56% του κοινού γνωρίζει ότι είναι επιβάτης αεροπορικής γραμμής που υπάγεται σε καθεστώς Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας. Συγκεκριμένα, περισσότεροι ενημερωμένοι φαίνεται να είναι οι άνδρες και οι κάτοικοι της Λήμνου και της Χίου, ενώ οι περισσότεροι επιβάτες με προορισμό την Κέρκυρα και την Καλαμάτα βρέθηκε ότι δε γνωρίζουν ότι η γραμμή με την οποία ταξιδεύουν χαρακτηρίζεται «άγονη». Οι δημόσιοι υπάλληλοι (το 74% των δημοσίων υπαλλήλων) φαίνεται ότι είναι περισσότερο ενημερωμένοι για τη γραμμή με την οποία ταξιδεύουν, ενώ οι ελεύθεροι επαγγελματίες γνωρίζουν λιγότερες πληροφορίες για το γεγονός ότι το δρομολόγιο χαρακτηρίζεται άγονο. Τέλος, οι περισσότεροι επιβάτες με μηνιαίο ατομικό εισόδημα 800 έως 1200 ευρώ, παρατηρήθηκε ότι έχουν καλύτερη πληροφόρηση για το συγκεκριμένο θέμα. Η πλειοψηφία των επιβατών της Καλαμάτας, της Κέρκυρας και της Σάμου γνωρίζουν ότι η αεροπορική γραμμή με την οποία μετακινούνται, δεν έχει δεχθεί χρηματικό αντιστάθμισμα. Αντίθετα, οι επιβάτες της Χίου και της Λήμνου πιστεύουν ότι η γραμμή επιδοτείται. Συμπερασματικά, μπορούμε να πούμε ότι υπάρχει λανθασμένη πληροφόρηση των επιβατών του δρομολογίου Θεσσαλονίκη – Χίος.

4. Συμπεράσματα

Η παρούσα έρευνα οδήγησε στη διαίρεση της αγοράς – στόχου σε τρία τμήματα, στα οποία θα πρέπει να στοχεύσει ο κάθε δραστηριοποιούμενος αερομεταφορέας. Οι χρήστες των γραμμών PSO ταξιδεύουν όλο το έτος και αρκετά σημαντικός γι αυτούς είναι ο παράγοντας «τιμή». Ιδιαίτερη έμφαση θα πρέπει να δοθεί από τις μικρότερες αεροπορικές εταιρείες, στον ηλεκτρονικό τρόπο διάθεσης εισιτηρίων. Η αναδιαμόρφωση των γραμμών PSO θα πρέπει να γίνει βάσει των αναγκών των επιμέρους τμημάτων της αγοράς για κάθε μία αεροπορική άγονη γραμμή ξεχωριστά. Συγκεκριμένα, το επιβατικό κοινό της Καλαμάτας και της Σάμου

απαιτεί μεγαλύτερο αριθμό δρομολογίων την εβδομάδα, ενώ αναγκαία κρίνεται η αναδιάρθρωση του προγράμματος, δίνοντας έμφαση στις ημέρες των πτήσεων, για τα PSO με προορισμό την Καλαμάτα, τη Σκύρο, την Κέρκυρα και τη Σάμο. Οι επιβάτες εμφανίζονται επιφυλακτικοί με τις εταιρείες Astra Airlines και Sky Express, καθώς εκεί παρατηρήθηκαν μέτρια ικανοποιημένοι από τις προσφερόμενες υπηρεσίες επιβάτες και άτομα που ένιωθαν μέτρια ασφαλείς. Τέλος, συμπεραίνουμε ότι δεν υπάρχει κατάλληλη ενημέρωση για το πρόγραμμα Υποχρεώσεων Παροχής Δημόσιας Υπηρεσίας (PSO) που εφαρμόζεται στην Ελλάδα, γεγονός το οποίο έχει οδηγήσει στην ταύτιση του όρου με τον όρο «επιδότηση». Επιπλέον έλλειψη πληροφόρησης διακρίνεται και για το γεγονός ότι τα εν λόγω δρομολόγια στην πλειονότητα τους (4 στα 6) εκτελούνται με μηδενικό χρηματικό αντιστάθμισμα. Στα πλαίσια, λοιπόν, της οικονομική κρίσης που μαστίζει την Ελλάδα, η ανάδειξη του ρόλου των γραμμών PSO ως μοχλού περιφερειακής ανάπτυξης και συνοχής είναι απαραίτητη.

5. Αναφορές

- Halpern, N. & Niskala, J. (2008). Airport Marketing and Tourism in Remote Destinations: Exploiting the Potential in Europe's Northern Periphery. In: Graham, A. Papatheodorou, A. and Forsyth, P. (eds.) *Aviation and Tourism*. Aldershot: Ashgate, pp. 193-207.
- ICAO (2005). *A Study on an Essential Service and Tourism Development Route Scheme*. Montreal: ICAO.
- Merkert, R. & Williams, G. (2010). The Impacts of Ownership, Level of Competition and Contractual Determinants on the Efficiency of European Public Service Obligation Air Transport Operators. *European Transport Conference*. Glasgow. UK. October 11-13.
- Papatheodorou, A. (2008). The Impact of Civil Aviation Regimes on Leisure Travel. In: Graham, A. Papatheodorou, A. and Forsyth, P. (eds.) *Aviation and Tourism*. Aldershot: Ashgate, pp. 49-57.
- Papatheodorou, A. (2010). Airport Competition in Greece: Concentration and Structural Asymmetry. In: Forsyth, P., Gillen, D., Müller, J. & Niemeier, H.M. (eds.) *Airport Competition: The European Experience*. Aldershot: Ashgate, pp. 277-290.
- Rigas, K. (2009) Boat or aeroplane? Passengers; perceptions of transport services to islands. The example of the Greek domestic leisure market. *Journal of Transport Geography*, 17 (5), pp. 396-401.
- Santana, I. (2009). Do Public Service Obligations hamper the cost competitiveness of regional airlines?. *Journal of Air Transport Management*. 15 (6), pp. 344-349.
- Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα (αναδιατύπωση) (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ). ΕΕ L293. 31.10.2008, pp. 3-20.
- Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 2408/92 του Συμβουλίου της 23ης Ιουλίου 1992 για την πρόσβαση των κοινοτικών αερομεταφορέων σε δρομολόγια ενδοκοινοτικών αεροπορικών γραμμών. ΕΕ L240. 24.08.1992, pp. 8-14.

- Λαΐνος, Ι.Σ. (1999). *Οικονομική εναέριων μεταφορών σε ανταγωνιστικό περιβάλλον*. Αθήνα: Σταμούλη Α.Ε.
- Λαμπρινίδης, Μ., Ψυχάρης, Ι. & Καζάζης, Ε.Χ. (2001). Δημόσιες υποδομές και περιφερειακή ανάπτυξη: η περίπτωση της ελληνικής μεταποίησης. *ΤΟΠΟΣ Επιθεώρηση χωρικής ανάπτυξης, σχεδιασμού και περιβάλλοντος*. 16, pp. 45-63.
- Τσέκερης, Θ. & Βογιατζόγλου, Κ. (2011). *Αεροπορικές Μεταφορές και Αεροδρόμια στην Ελλάδα: Σύγχρονες Εξελίξεις, Οικονομική Σημασία και Αποδοτικότητα*. Αθήνα: ΚΕΠΕ.