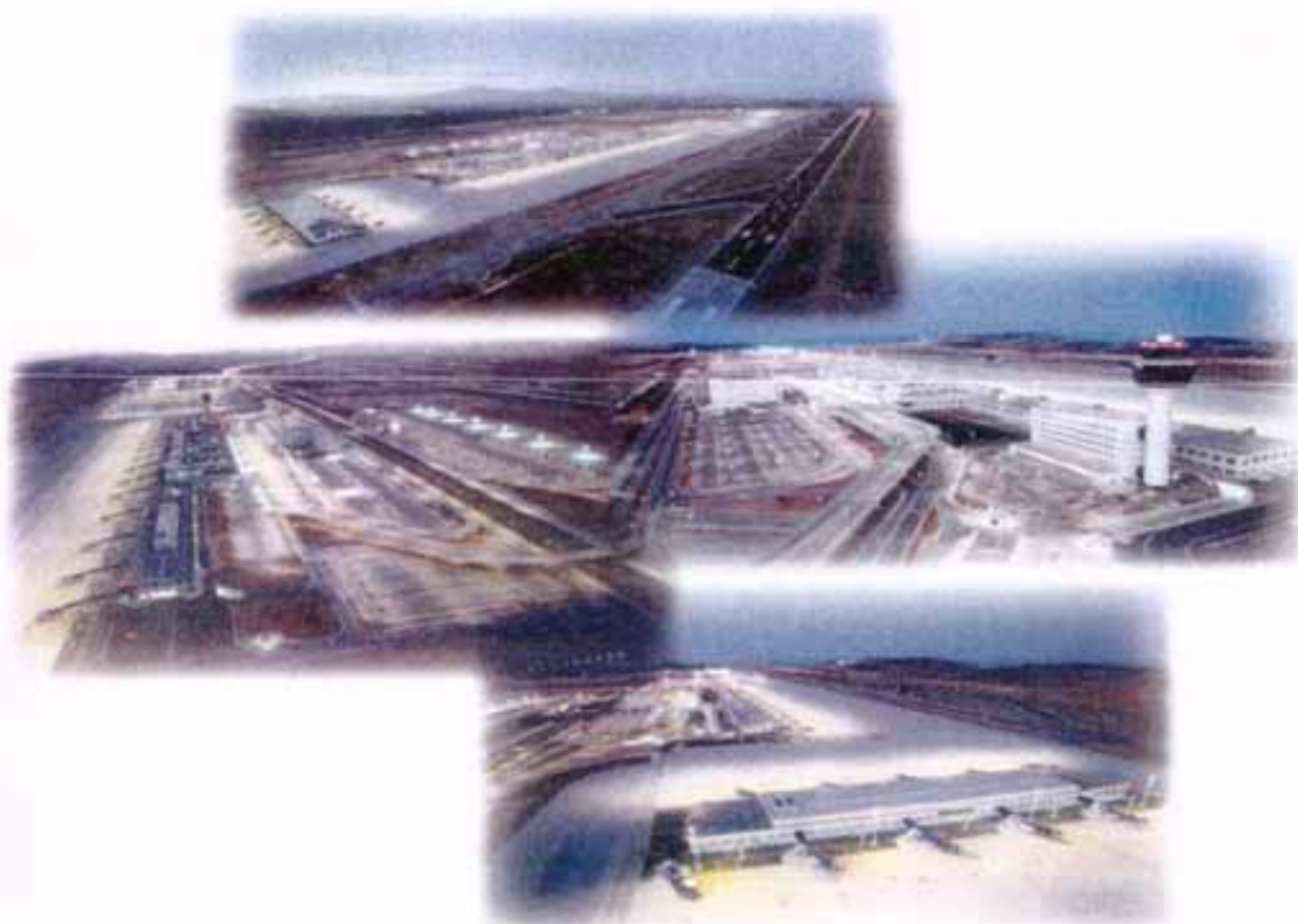


Τ.Ε.Ι. ΠΑΤΡΑΣ
ΣΧΟΛΗ ΔΙΟΙΚΗΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙΚΟΝΟΜΙΑΣ
ΤΜΗΜΑ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΩΝ ΕΠΙΧΕΙΡΗΣΕΩΝ

ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΑΝΑΠΤΥΞΗ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ



ΕΙΣΗΓΗΤΡΙΑ : κα ΜΑΡΙΑ ΒΕΝΙΕΡΗ – ΙΓΓΛΕΣΗ

ΣΠΟΥΔΑΣΤΡΙΕΣ : ΜΗΤΡΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΑ
ΠΑΠΑΓΙΑΝΝΟΠΟΥΛΟΥ ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΑ

ΠΑΤΡΑ 2001

60

ΛΙΓΑ ΛΟΓΙΑ...

Στο τελευταίο στάδιο των σπουδών μας, θεωρούμε απαραίτητο να ευχαριστήσουμε όσους συνέβαλλαν στην ολοκλήρωση και παρουσίαση της Πτυχιακής μας εργασίας.

Ευχαριστούμε την κ. Ιγγλέση για την καθοδήγηση και βοήθεια που μας προσέφερε, καθ' όλη την διάρκεια της προεργασίας και προετοιμασίας.

Ωστόσο, σημαντική για εμάς στάθηκε η αμείλικτη συμπαράσταση και κατανόηση που εισπράξαμε από τους γονείς μας όλο αυτόν τον καιρό. Τους ευχαριστούμε για όλο το διάστημα που σταθήκανε πλάι μας και μας ενθαρρύνανε για κάθε μας απόφαση και ενέργεια.

Μέσα από την Πτυχιακή εργασία, μας δόθηκε η δυνατότητα να αποκομίσουμε νέες έννοιες και εμπειρίες. Η επαφή με άλλους, καταξιωμένους ανθρώπους στο χώρο, η επικοινωνία, η οργάνωση, ο προγραμματισμός, η υπομονή, είναι μερικά μόνο βασικά συστατικά, η απουσία των οποίων, θα καθιστούσε αδύνατη την ολοκλήρωση του έργου αυτού.

Θέλουμε να πιστεύουμε, ότι η Πτυχιακή μας θα βοηθήσει τους μετέπειτα συμφοιτητές μας και θα τους προσφέρει σημαντικά στοιχεία και πληροφορίες, για διευκόλυνση και διεκπαιρέωση της οποιαδήποτε έρευνάς τους και να τους ευχηθούμε με την σειρά μας Καλό Πτυχίο.

Είναι γεγονός ότι η ανθρωπότητα διανύει μία από τις δυσκολότερες φάσεις στην ιστορία της οικονομικής, πολιτικής και πολιτιστικής της εξέλιξης. Ο πανικός του πολέμου και ο φόβος νέων πιθανών τρομοκρατικών ενεργειών, κυριαρχούν στα Μέσα Μαζικής Ενημέρωσης κάθε μορφής και είναι πλέον αναπόφευκτο το συμπέρασμα ότι τα πάντα πλέον έχουν αντραπεί και πως κανείς δεν μπορεί να είναι σίγουρος για οτιδήποτε. Ελπίζουμε να μην χρειαστεί ποτέ ξανά, να θρηνήσουμε θύματα πολέμου και τρομοκρατίας και επιτέλους να γίνει καλύτερος ο κόσμος που ζούμε σήμερα.

Ευχαριστούμε,

Μήτηρου Βασιλεία

Παπαγιαννοπούλου Κωνσταντίνα

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ.....	1
2. ΓΕΝΙΚΑ.....	2
2.1 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ.....	2
3. ΤΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ.....	4
3.1 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ.....	5
3.2 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ.....	6
3.3 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ.....	7
4. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ.....	9
4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ.....	9
4.2 ΟΡΙΣΜΟΙ.....	10
4.3 ΒΑΣΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ.....	12
4.4 ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ.....	17
5. ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ.....	18
5.1 ΟΡΟΣΗΜΑ.....	19
5.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ.....	19
5.3 ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ.....	22
5.4 ΤΟ ΕΡΓΟ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ.....	23
6. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ.....	24
7. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	26
7.1 ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΑΕΡΑ ΚΑΙ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ.....	27
7.2 ΘΟΡΥΒΟΣ.....	28
7.3 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ.....	29
7.4 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΟΡΩΝ.....	30
7.5 ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ.....	32
7.6 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ.....	33
7.7 ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ.....	34
8. ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ.....	36
9. ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΕΡΓΑ.....	38
10. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ.....	39
10.1 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ.....	39
10.2 ΠΡΟΣΒΑΣΗ, ΜΕΤΑΦΟΡΑ & ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ.....	41
10.3 ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ.....	47
10.3.1 Ειδική Σήμανση.....	47
10.3.2 Στάθμευση.....	48
10.3.3 Τηλέφωνα & Σημεία Πληροφόρησης.....	48
10.3.4 Υγιεινή.....	49
10.3.5 Διάδρομοι και ανελκυστήρες.....	49
10.4 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ.....	50
10.4.1 Έλεγχος Επιβατών.....	50
10.4.2 Έλεγχος αποσκευών.....	51
10.5 ΤΕΛΩΝΕΙΑ & ΕΛΕΓΧΟΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ.....	52
10.6 ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑ.....	54
10.7 ΠΡΩΤΕΣ ΒΟΗΘΕΙΕΣ.....	55

11. ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ.....	57
11.2 ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ.....	58
11.2.1 Εγκαταστάσεις.....	58
11.2.3 Λειτουργικές παραδοχές.....	60
12. ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ.....	62
13. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΘΗΝΩΝ.....	67
14. Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ.....	68
14.1 ΤΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ.....	68
14.2 ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗ ΚΟΝΤΙΝΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ.....	69
14.3 ΕΠΙΘΥΜΙΕΣ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗ ΚΟΝΤΙΝΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ.....	70
14.4 Ο ΕΠΙΒΑΤΗΣ ΜΑΚΡΙΝΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ.....	71
14.5 Η ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΑΝΑΨΥΧΗΣ.....	71
14.6 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ.....	72
14.7 ΑΡΧΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ.....	73
15. ΟΙ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΣΤΟ Δ.Α.Α.....	74
16. ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	75
16.1 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ.....	75
16.1.1 Η ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΗΣ Ο.Α.....	76
16.1.2 Ο ΟΜΙΛΟΣ ΤΗΣ Ο.Α.....	76
16.1.3 Η ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΟΜΙΛΟΥ.....	78
16.1.4 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ.....	79
16.1.4.1 ΠΩΛΗΣΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ.....	79
16.1.5 ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ.....	79
16.1.6 Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ Ο.Α.....	80
16.1.7 ΣΤΟΧΟΙ.....	81
16.2 ΛΟΙΠΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ.....	82
17. ΦΟΡΕΙΣ – ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ.....	85
17.1 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (ICAO).....	85
17.2 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (IATA).....	86
17.3 ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (ΥΠΑ).....	88
18. ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ.....	90
19. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ.....	95
20. ΤΟ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΧΤΥΠΗΜΑ ΤΗΣ 11ΗΣ ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2001.....	98
21. ΜΕΤΑ ΤΟ ΧΤΥΠΗΜΑ.....	103
22. ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ.....	111
22.1 ΘΕΤΙΚΟΣ Ο ΠΡΩΤΟΣ ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ.....	111
22.2 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» ΕΝΙΣΧΥΕΙ ΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ.....	113
22.3 ΠΡΟΣΦΑΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ.....	116
23. ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ 2004 ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ.....	118
23.1 ΦΑΚΕΛΟΣ ΥΠΟΨΗΦΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ.....	119
23.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ.....	121

1. ΠΡΟΛΟΓΟΣ

Η μετακίνηση ανθρώπων και αγαθών αποτελεί προαιώνια ανάγκη. Ο άνθρωπος δεν αρκέστηκε ποτέ σ' αυτό που υπήρχε δίπλα του. Αναζήτησε πάντοτε το καλύτερο, που συνήθως βρισκόταν μακριά του. Για να το προσεγγίσει επινόησε διάφορους τρόπους μεταφοράς, τον τροχό και τις σχεδίες στην αυγή των οργανωμένων ανθρώπινων κοινωνιών, τα υπερηχητικά αεροπλάνα που σήμερα εκμηδενίζουν κάθε έννοια απόστασης. Έτσι από τις αρχαίες αυτοκρατορίες (Κινεζική, Ασσυριακή, Μακεδονική, Ρωμαϊκή) μέχρι τις πιο σύγχρονες μορφές οικονομικής οργάνωσης συνειδητοποιήθηκε η καίρια σημασία που έχουν οι μεταφορές στην οικονομική και κοινωνική ανάπτυξη. Δόθηκε λοιπόν ιδιαίτερη σημασία ώστε η κάθε μεταφορά εκτός από ταχεία και ασφαλής να πραγματοποιείται και με τον οικονομικότερο τρόπο

Αυτό ισχύει πολύ περισσότερο σήμερα, όπου προϋπόθεση για διεθνή επιβίωση και ανάπτυξη είναι το όσο γίνεται χαμηλότερο κόστος και η μεγαλύτερη δυνατή απόδοση των επενδύσεων. Σήμερα οι μεταφορές αντιπροσωπεύουν στις χώρες της Ευρωπαϊκής Κοινότητας το 6% του ακαθάριστου εθνικού προϊόντος, έναντι μόνο 5% για τη γεωργία. Απορροφούν το 10-15% των συνολικών δαπανών ενός νοικοκυριού, το 20-40% των κρατικών επενδύσεων και το 15-25% της κατανάλωσης ενέργειας.

2. ΓΕΝΙΚΑ

2.1 ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΙΚΟ ΕΡΓΟ ΚΑΙ ΕΞΕΛΙΞΗ

Οι αερομεταφορές είναι ένας κλάδος των μεταφορών που εμφανίζει εδώ και χρόνια τους πιο υψηλούς ρυθμούς ανάπτυξης.

Στη σύγχρονη έννοιά του, ο όρος αναφέρεται σε μεταφορά ατόμων και εμπορευμάτων με αεροσκάφη. Προϋποθέτει οργάνωση και χρήση αεροσκαφών, εγκαταστάσεων αερολιμένων, συστήματος ελέγχου εναερίας κυκλοφορίας, καθώς και την καταβολή των κομίστρων που διαφέρουν κατα περίπτωση. Σε αντιδιαστολή, ο όρος δεν καλύπτει τις πτήσεις αλλησεως ή και αναψυχής (αεροπλοΐας) και τις στρατιωτικές μεταφορές.

Για ένα πολύ μεγάλο διάστημα η οργάνωση και η εκτέλεση των αεροπορικών μεταφορών, γινόταν με προγραμματισμένες πτήσεις αεροσκαφών. Απο την αρχή όμως της δεκαετίας του 1960, σημειώθηκε πολύ σημαντική ανάπτυξη στις μη προγραμματισμένες πτήσεις, στις πτήσεις δηλ. με εκμισθωμένο αεροσκάφος (chartered) και στις μεταφορές ατόμων και εμπορευμάτων με ιδιότητα σκάφη.

Η ύπαρξη και η ανάπτυξη των αερομεταφορών εκτός απο την ύπαρξη αεροπορικών εταιριών, προϋποθέτει και σημαντικό βαθμό τόσο εθνικής όσο και διεθνούς οργάνωσης. Αυτή διασφαλίζεται με διεθνείς συμφωνίες, κανονισμούς ασφαλείας, νόμους και χορήγηση δικαιοδοσιών σε κρατικές υπηρεσίες που συνήθως, και διεθνώς, ονομάζονται Υ.Π.Α .

Σήμερα υπάρχει μεγάλος αριθμός διεθνών συμφωνιών, (η πιο σημαντική είναι εκείνη που συνέστησε τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας, International Civil Aviation Organisation ICAO), διμερών διακρατικών συμβάσεων , συμφωνιών μεταξύ αεροπορικών εταιριών, κανονισμών ασφαλείας, οδηγιών για τον καλύτερο σχεδιασμό των απαραίτητων εγκαταστάσεων κάθε φύσεως, εθνικών κανονισμών και οδηγιών κ.λ.π.

Οι αεροπορικές μεταφορές ξεκίνησαν μετά τον Α΄ παγκόσμιο πόλεμο και αναπτύχθηκαν θεαματικά μετά τον Β΄ παγκόσμιο πόλεμο. Η ανάπτυξη συμβάδισε και υποστηρίχτηκε από τα εξής :

- ◆ Την τεχνολογική ανάπτυξη των αεροσκαφών.
- ◆ Την τεχνολογική ανάπτυξη των μέσων ελέγχου και καθοδήγησης της εναέριας κυκλοφορίας.
- ◆ Την ανάπτυξη των κατασκευών και της τεχνολογίας που επέτρεψε τη δυνατότητα κατασκευής μεγάλων αερολιμένων και τον εξοπλισμό αυτών.
- ◆ Την ανάπτυξη των διεθνών ανταλλαγών και τον περιορισμό της σημασίας των συνόρων ως εμποδίου
- ◆ Την ανάπτυξη της επιστήμης στον τομέα της οργάνωσης, με συνέπεια την παροχή δυνατότητας ομαλής λειτουργίας μέσα απο συστήματα πολύπλοκων διαδικασιών.

3. ΤΟ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟ

Το αεροπλάνο έκανε την εμφάνισή του στις αρχές του αιώνα μας όταν οι αδελφοί Ράιτ πέταξαν για πρώτη φορά το 1903. Ήμειναν τότε στον αέρα μόνο λίγα δευτερόλεπτα. Σε πολύ σύντομο διάστημα όμως η ταχύτητα αυξήθηκε, οι κατασκευές έγιναν καλύτερες και το ύψος που πετούσαν πολύ μεγάλο. Ο αιώνιος έτσι πόθος του ανθρώπου για να πετάξει στον αέρα έγινε πραγματικότητα.

Ο Ίκαρος έγινε το σύμβολο της προσπάθειας αυτής που άλλαξε κυριολεκτικά τη ζωή του πλανήτη μας, αλλά και άνοιξε ορίζοντες προς το σύμπαν. Ωστόσο η προσπάθεια αυτή του ανθρώπου δεν σταμάτησε καθόλου. Από τη στιγμή που πέταξε για πρώτη φορά, ο αρχικός πόθος τρανώθηκε σε νέες διαστάσεις. Στόχος ήταν το μεγάλο ύψος και η μεγάλη ταχύτητα.

Έτσι διάφοροι κατασκευαστές και αεροναυπηγοί μηχανικοί, μετά από ένα επίτευγμα, ξεκινούσαν για κάποιο καλύτερο. Αυτή η σκυταλοδρομία δεν είχε τέλος και έτσι φθάσαμε στην κατασκευή του πολεμικού αεροπλάνου Spitfire (σπιτ-φάιρ) στο τέλος σχεδόν του δεύτερου παγκόσμιου πολέμου. Η κατασκευή αυτή έφερε την καταπληκτική ταχύτητα (τότε) των 400 μιλίων ανά ώρα και ύψος 30.000 πόδια. Και όμως ο άνθρωπος δεν σταμάτησε εδώ, δεν ικανοποιήθηκε από τα επιτεύγματά του. Ήθελε να προχωρήσει ακόμα πιο πολύ και έκανε συνεχώς προσπάθειες. Οι προσπάθειες αυτές καρποφόρησαν στη δεκαετία 1940-1950 με την κατασκευή του πρώτου κινητήρα αντιδράσεως (TZET).

Το πρώτο αεριωθούμενο αεροπλάνο κατασκευάστηκε από τους Γερμανούς και είχε το όνομα Messersmith 263. Ο κινητήρας τζετ ανέβασε σε μεγάλα ύψη τις ταχύτητες των αεροπλάνων στην περιοχή της ταχύτητας του ήχου και στο ύψος των 45.000 ποδιών. Έτσι υλοποιήθηκε η αρχή της κινήσεως δι' αντιδράσεως που εφάρμοσε για πρώτη φορά ο Αλεξανδρινός Έλληνας Φιλόσοφος Ήρων.

Οι αεροδυναμικές κατασκευές σιγά-σιγά τελειοποιήθηκαν και τελικά επικράτησε το σχήμα Δέλτα (Δ), με πτέρυγες πολύ μικρής επιφάνειας. Σε συνδυασμό με ισχυρή μεταλλική κατασκευή και ισχυρό κινητήρα, ο άνθρωπος έσπασε την ταχύτητα του ήχου (το φράγμα του ήχου που λέμε) και έγινε υπερηχητικός και έφθασε πέρα από τις δύομισι φορές (2,5) την ταχύτητα του ήχου μάλιστα δε σε ύψος 100.000 ποδιών. Αντιπροσωπευτικοί τύποι αυτών των αεροσκαφών είναι τα Phantom, τα Mirage, F14, F16, F18 και τα Mig.

3.1 ΕΞΕΛΙΞΗ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΛΑΝΟΥ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Η Πολιτική Αεροπορία μεταπήδησε και αυτή, ήταν φυσικό αυτό, από τα ελικοφόρα στα τζετ. Όμως και σήμερα βρίσκεται ακόμη σε ταχύτητες κάτω του ήχου. Δεν είναι όμως ευκαταφρόνητο το γεγονός ότι πετάει (η Πολιτική Αεροπορία) με τα λεγόμενα Airbus (ιπτάμενα λεωφορεία) που μεταφέρουν 340 επιβάτες, πετούν δε σε ταχύτητα 800-χιλιομέτρων την ώρα σε ύψος 30.000 πόδια και άνω.

Η πρώτη προσπάθεια να κατασκευαστεί πολιτικό αεροπλάνο με υπερηχητική ταχύτητα έγινε με Αγγλογαλλική συνεργασία, η οποία μας έδωσε το Concorde. Το Κόνκορντ είναι το πρώτο αεροπλάνο στις πολιτικές αερογραμμές, το οποίο ακόμη δεν έγινε πλατιά αποδεκτό από τον επιχειρησιακό χώρο των αερομεταφορών. Η εξέλιξη του αεροπλάνου που το έκανε ταχύτερο, άνετο και ασφαλές μέσο μεταφοράς, οδήγησε παράλληλα και στην εξέλιξη των αερολιμένων, των τηλεπικοινωνιών, των ραδιοναυτιλιακών βοηθημάτων και των ηλεκτρονικών μέσων σε μια παγκόσμια κλίμακα.

3.2 Η ΣΗΜΑΣΙΑ ΤΗΣ ΟΡΓΑΝΩΣΕΩΣ ΣΤΙΣ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ

Στην καταπληκτική χωρίς αμφιβολία πορεία του ανθρώπινου γένους από την επιφάνεια της γης στην επιφάνεια της Σελήνης, πολλοί είναι εκείνοι που θυσιάστηκαν στο βωμό αυτής της προόδου. Τα διάφορα αεροπορικά ατυχήματα είναι συνδεδεμένα με την πτήση, από την εποχή του Ικάρου ακόμη, ο οποίος ήταν το πρώτο αεροπορικό θύμα. Η εξέλιξη λειτουργία, στην ταχεία διεκπεραίωση του έργου της αερομεταφοράς, στην βελτίωση της ποιότητάς του και την επίτευξη της δυνατής οικονομίας.

Η επίλυση αυτών των προβλημάτων μεταξύ άλλων, θα έφερε σαν αποτέλεσμα την βελτίωση της πιο σημαντικής και σπουδαιότερης συνιστώσας της πτήσεως της ασφάλειας των πτήσεων. Μια όσο το δυνατόν τέλεια επομένως οργάνωση στον τομέα των αερομεταφορών εκτός από άλλους λόγους, είναι ένα στοιχείο απαραίτητο για την διάσωση των ανθρωπίνων ζωών που δεν πληρώνονται με τίποτα.

Η ανάγκη μιας τέλειας οργανώσεως επεβλήθη σιγά-σιγά εκ των πραγμάτων αρχίζοντας από την υποτυπώδη περιστασιακή οργάνωση, για να φτάσει στο επίπεδο της επιστημονικής οργανώσεως, που χρειάζονται όλοι οι διεθνείς και οι εσωτερικοί αερολιμένες καθώς και όλες οι αεροπορικές εταιρίες, για να μπορέσουν να επιβιώσουν.

3.3 ΔΙΑΚΡΙΣΗ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Τα αεροσκάφη διακρίνονται σε στρατιωτικά και πολιτικά.

1. **Στρατιωτικά ή Πολεμικά Αεροσκάφη** είναι εκείνα τα οποία προορίζονται είτε για την εκπαίδευση των στρατιωτικών των Ενόπλων Δυνάμεων της Χώρας, είτε για την χρησιμοποίηση από αυτούς για πολεμικές ανάγκες και υπάγονται στο Υπουργείο Εθνικής Άμυνας (Αρχηγεία Αεροπορίας - Στρατού - Ναυτικού).

2. **Πολιτικά Αεροσκάφη** είναι όλα εκείνα τα οποία δεν είναι Στρατιωτικά και διακρίνονται σε Κρατικά και Αστικά.

α. **Κρατικά αεροσκάφη** είναι όλα τα πολιτικά αεροσκάφη τα οποία δεν ανήκουν στο κράτος, αλλά ανήκουν σε εταιρείες, αεροπορικούς οργανισμούς ή λέσχες καθώς γενικά και σε ιδιώτες.

β. Τα αστικά αεροσκάφη διαιρούνται σε εμπορικά και ιδιωτικά.

- ♦ **Εμπορικά αεροσκάφη** είναι εκείνα τα οποία εκτελούν αεροπορικά έργα με αμοιβή, ήτοι μεταφέρουν εμπορεύματα και επιβάτες με κόμιστρο και ανήκουν σε εταιρείες ή ιδιώτες. Τα αεροπλάνα αυτά είναι συγκοινωνιακά, ταχυδρομικά, διαφημιστικά, γεωργικά, ψεκαστικά χαρτογραφικά κλπ.
- ♦ **Ιδιωτικά αεροπλάνα** είναι εκείνα τα οποία ανήκουν σε οργανισμούς, λέσχες αεροπορικές ή ιδιώτες και τα οποία χρησιμοποιούνται για αθλητικούς ή τουριστικούς σκοπούς ή και ατομική χρήση των ιδιοκτητών τους, όχι πάντως για εμπορία.

Τα αεροπλάνα αυτά ονομάζονται και περιηγήσεως αεροπλάνα. Όλα τα πολιτικά αεροπλάνα κρατικά και όχι, ανήκουν από άποψη δικαιοδοσίας στο Υπουργείο Συγκοινωνιών (Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας).

4. ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟ

4.1 ΕΙΣΑΓΩΓΗ

Όταν οι πρωτοπόροι αεροπόροι κατάφεραν να πραγματοποιήσουν το όνειρό τους και να πετάξουν με συσκευές βαρύτερες από τον αέρα, ήταν απίθανο, όση φαντασία και να είχαν να διανοηθούν μεταγενέστερες εξελίξεις.

Δεν αναφερόμαστε στην εξέλιξη αυτής καθεαυτής της ιπτάμενης μηχανής, αλλά και σε εκείνα που εκτείνονται στο φάσμα πέραν από το σκάφος, τον κινητήρα, τα όργανα, τα συστήματα λειτουργίας του αεροπλάνου και τα όργανα αυτού.

Δηλαδή την χρήση του στον πόλεμο και την ειρήνη, στην πολιτική αεροπορία, στις ταχύτητες και στα ύψη πτήσεως, στις υπηρεσίες εξυπηρέτησεως των διαφόρων πτήσεων, στα αεροδρόμια και σε τόσους άλλους φορείς, που γεννήθηκαν και αναπτύχθηκαν αναγκαστικά, για να μπορούμε έτσι να ταξιδεύουμε με ασφάλεια και ταχύτητα σ' όλα τα μέρη της γης.

Σήμερα το αεροπλάνο έχει γίνει το πιο τέλειο, το πιο άνετο, το πιο ταχύ και το πιο ασφαλές μέσο μεταφοράς. Οι πραγματικότητες κατέστησαν το αεροπλάνο το πλέον χρησιμοποιούμενο μέσο μεταφοράς και μεταμορφώθηκαν οι πρωτόγονες αεροπορικές μηχανές των αδελφών Ράιτ σε υπερηχητικά τζετ, πραγματικά υπερωκεάνια του αέρος και τις χορτάρινες λουρίδες απογειώσεως και προσγειώσεως σε αερολιμένες που έχουν μορφή κοσμοδρομίων.

Με την όλη εξέλιξη που πήρε τα τελευταία χρόνια ο τουρισμός και η τεχνοκρατική και καταναλωτική κοινωνία μας, εκατομμύρια ταξιδιώτες μετακινούνται συνέχεια από χώρα σε χώρα και από ήπειρο σε ήπειρο, αλλά και σε μικρότερες αποστάσεις, δηλαδή από πόλη σε πόλη.

Αυτή λοιπόν η πελατεία των αεροπορικών επιχειρήσεων, πρέπει να μείνει ευχαριστημένη, για να είναι μόνιμη αφενός και να πληθύνει αφετέρου, διότι έτσι μόνο θα εξασφαλιστεί η επιβίωση και η άνθιση των αεροπορικών επιχειρήσεων, πίσω από τις οποίες χιλιάδες υπάλληλοι σε κάθε κράτος κερδίζουν το ψωμί τους, όπως και άλλοι τόσοι, οδηγοί ταξί, εστιάτορες, ξενοδόχοι, έμποροι, ιδιοκτήτες κέντρων διασκέδασης, πράκτορες ταξιδίων κ.ά. που μαζί με το συνάλλαγμα που εισρέει προσφέρουν ζωογόνο αίμα στις Εθνικές Οικονομίες των κρατών.

Έτσι στα διάφορα κράτη σ' όλο τον κόσμο διαθέτουν και διέθεσαν δισεκατομμύρια για να οργανώσουν Υπηρεσίες Πολιτικής Αεροπορίας, να κατασκευάσουν πιο μεγάλους, τέλειους και εξυπηρετικούς αερολιμένες και όλα αυτά για χάρη των πελατών.

4.2 ΟΡΙΣΜΟΙ

Αεροδρόμιο καλείται κάθε στερεά εδαφική επιφάνεια που χρησιμοποιείται για την προσγείωση και απογείωση των αεροσκαφών.

Τελωνειακός αερολιμένας. Καλείται κάθε αεροδρόμιο στο έδαφος ή στην θάλασσα που διαθέτει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις και κτίρια, και τον απαραίτητο τεχνικό εξοπλισμό και καταλλήλως διασκευασμένους διαδρόμους απογείωσης και

προσγειώσεως αεροσκαφών. Σ' αυτούς εδρεύουν κρατικές αρχές οι οποίες είναι εντεταλμένες με τον αερολιμενικό, τελωνειακό και εν γένει μεταναστευτικό έλεγχο εισόδου και εξόδου των αεροσκαφών, των επιβατών και διαφόρων φορτίων και διάφορες υπηρεσίες εδάφους για την άρτια εξυπηρέτηση των αφικνούμενων και αναχωρούντων, των σταθμευόντων αεροσκαφών, επιβατών και φορτίων.

Διεθνής αερολιμένας. Καλείται κάθε τελωνειακός αερολιμένας που είναι στη διάθεση της διεθνούς αεροναυτιλίας για την εξυπηρέτηση διεθνών εναερίων γραμμών.

Βοηθητικό αεροδρόμιο. Καλείται κάθε στερεά ή υδάτινη επιφάνεια η οποία προορίζεται για την προσγείωση ή απογείωση αεροσκαφών, τα οποία βρίσκονται σε έκτακτη ανάγκη να διακόψουν την πτήση τους και να προσγειωθούν.

Αεροδρόμιο εναλλαγής. Καλείται κάθε αεροδρόμιο που προορίζεται στο σχέδιο πτήσεως, σε αεροδρόμιο καταφυγής στην περίπτωση που δεν είναι δυνατή (δεν ενδείκνυται) η προσγείωση στο αεροδρόμιο προορισμού καθώς αρχικά είχε προγραμματιστεί.

Αεροσκάφος. Καλείται κάθε μηχανή η οποία κινούμενη με κινητήρα βαρύτερο από τον αέρα αποκτά την έντασή της κατά την πτήση κυρίως από αεροδυναμικές αντιδράσεις επί επιφανειών οι οποίες παραμένουν σταθερές με δεδομένες συνθήκες πτήσεων.

Στο σημερινό λαβύρινθο της αεροπορικής η σχεδίαση ενός αερολιμένα παίζει σημαντικό ρόλο στην επίτευξη του αντικειμενικού σκοπού που εξυπηρετεί. Κάθε

λεπτομέρεια πρέπει να προβλεφθεί εκ των προτέρων με βάση την υπάρχουσα πείρα διότι οι παραλείψεις και τα σφάλματα πληρώνονται πολύ ακριβά και δύσκολα επανορθώνονται, λόγω του όγκου των κατασκευών και του μεγάλου κόστους αυτών.

Η επιλογή αυτή δεν γίνεται τυχαία, αλλά γίνεται με βάση ορισμένα κριτήρια, που πρέπει να ικανοποιεί η τοποθεσία και η γύρω της περιοχή.

4.3 ΒΑΣΙΚΑ ΚΡΙΤΗΡΙΑ ΕΠΙΛΟΓΗΣ ΘΕΣΕΩΣ ΓΙΑ ΤΗΝ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΩΝ

Τα βασικά κριτήρια επιλογής του αερολιμένα, είναι τέσσερα :

Ασφάλεια πτήσεων. Το πιο σπουδαίο κριτήριο επιλογής τοποθεσίας. Έστω κι αν ικανοποιούνται τα άλλα κριτήρια επιλογής απόλυτα, εφόσον χάνονται ανθρώπινες ζωές από ατυχήματα, εκμηδενίζεται ο σκοπός που εξυπηρετούν. Η τοποθεσία λοιπόν και η γύρω της περιοχή πρέπει να παρουσιάζει όλα εκείνα τα χαρακτηριστικά και πλεονεκτήματα που εξασφαλίζουν την ασφάλεια πτήσεων.

Η ασφάλεια πτήσεων είναι βεβαίως, συνισταμένη πολλών άλλων παραγόντων. Εδώ θα εξετάσουμε μόνο τον παράγοντα της τοποθεσίας του αερολιμένα, σαν κριτήρια ασφαλείας πτήσεων. Η κάθοδος μέσα από τα σύννεφα χαμηλής οροφής μέχρι την απόκτηση οπτικής επαφής με το έδαφος, η ευχέρεια εκτέλεσεως ελιγμών σε χαμηλά ύψη γύρω από την περιοχή του αερολιμένα που χρειάζεται για τον κύκλο προσγειώσεως, τις διαδικασίες ανόδου μετά την απογείωση, και την τελική προσέγγιση για προσγείωση, οδηγούν στην κρίση, πως γύρω από τον αερολιμένα η περιοχή πρέπει να είναι επίπεδη σε τέτοια ακτίνα, που να καλύπτει τους ελιγμούς

αυτούς. Εξάλλου οι ασφαλείς προσγειώσεις και απογειώσεις, σε περιπτώσεις πραγματικού καιρού εξαρτώνται απόλυτα από τα ραδιοβοηθήματα της περιοχής του αερολιμένα.

Η ακρίβεια λειτουργίας τους επηρεάζεται από τις διαθλάσεις των ραδιο-κυμάτων, που προκαλούνται όταν κατά την μετάδοσή τους παρεμβάλλονται εναλλαγές ξηράς και θάλασσας. Ο περιορισμός αυτός επιβάλλει την επιλογή (όπου υπάρχουν) παραλιακών περιοχών για την κατασκευή αερολιμένων. Συνοψίζοντας το κριτήριο της ασφάλειας πτήσεων καταλήγουμε στο συμπέρασμα, πως τούτο ικανοποιείται εφόσον η περιοχή κατασκευής του αερο-λιμένα είναι επίπεδη και παραλιακή.

Το δυναμικό. Είναι ο μέγιστος αριθμός προσγειώσεων και απογειώσεων, που μπορούν να γίνουν σ' έναν αερολιμένα στη μονάδα του χρόνου, συνήθως σε 1' σε συνδυασμό με το μέγιστο αριθμό επιβατών που μπορούν να εξυπηρετούν σε περιόδους αιχμής. Άρα ο αερολιμένας πρέπει να σχεδιάζεται για ένα προκαθορισμένο δυναμικό, σύμφωνα με τις προβλέψεις ανάπτυξης της αεροπορικής, επιβατικής και της απορρυπαντικής κινήσεως. Αυτό προϋποθέτει τη διάθεση της κατάλληλης εκτάσεως, για την κατασκευή της απαιτούμενης υποδομής.

Η κίνηση σε έναν κεντρικό αερολιμένα είναι πάντοτε μεγάλη. Στον κεντρικό αερολιμένα Αθηνών π.χ. διακινούνται πάνω από 25 εκατομμύρια επιβάτες. Ο αριθμός αυτός επιβάλλει την εξασφάλιση ενός μεγίστου δυναμικού για τον αερολιμένα Αθηνών, όπως και για κάθε αερολιμένα. Το δυναμικό αυτό πρέπει να εξυπηρετεί τις κινήσεις των αεροπλάνων και των επιβατών. Πέραν όμως αυτού, υπάρχουν και εποχιακές αιχμές καθώς και ημερήσιες, που μπορεί να υπερβαίνουν τον βασικό μέσο όρο σχεδίασεως.

Οι απαιτήσεις αυτές μας οδηγούν προ του ρεαλιστικού συμπεράσματος πως ένας κεντρικός αερολιμένας δεν είναι δυνατόν να ανταπεξέλθει στις απαιτήσεις, αν δεν διαθέτει τουλάχιστον 2 παράλληλους διαδρόμους σε κάθε μία από τις δύο διευθύνσεις των 2 επικρατέστερων ανέμων της περιοχής του.

Οι τέσσερις αυτοί, παράλληλοι ανά δύο διάδρομοι πρέπει να είναι πλαισιωμένοι με ανάλογο δίκτυο διαδρόμων τροχοδρομήσεως, ανάλογους χώρους σταθμεύσεως, και κτιριακές εγκαταστάσεις για την διακίνηση των αποσκευών και των εμπορευμάτων.

Οι κτιριακές αυτές εγκαταστάσεις, λόγω του ύψους των, δεν επιτρέπεται να κατασκευαστούν κοντά στους διαδρόμους, που πρέπει να έχουν μήκος 4 χιλιομέτρων (4000 μ) να απέχουν δε μεταξύ τους 1500 μέτρα.

Η ικανοποίηση επομένως του κριτηρίου του δυναμικού προϋποθέτει την διάθεση ικανοποιητικής εκτάσεως. Η έκταση αυτή περιλαμβάνει ορισμένο αριθμό στρεμμάτων, κάτω από τον οποίο, τα τεράστια έξοδα πάνε χαμένα.

Ο θόρυβος. Το πρόβλημα του θορύβου ταλαιπωρεί τους κατοίκους των γύρω περιοχών. Θα πρέπει λοιπόν η τοποθεσία να βρίσκεται μακριά από πυκνοκατοικημένα αστικά κέντρα.

Ο μόνος τρόπος για να απαλλαγούν οι κάτοικοι της περιοχής των αερολιμένων από το θόρυβο είναι να κατασκευαστούν αθόρυβοι κινητήρες, ή να κατασκευάζονται οι αερολιμένες στις ερήμους. Αλλά και οι δύο αυτές λύσεις είναι εκ των πραγμάτων ανέφικτες, επομένως ο θόρυβος θα υπάρχει πάντοτε στην περιοχή των αερολιμένων. Κριτήριο όμως αποτελεί, η επιλογή της επίπεδης και παραθαλάσσιας περιοχής για

την κατασκευή αερολιμένα, να βρίσκεται μακριά από τα μεγάλα αστικά κέντρα. Ακατοίκητες περιοχές βέβαια δεν υπάρχουν για τούτο κάποιοι κάτοικοι κάποιας περιοχής θα υποφέρουν από το θόρυβο.

Είναι όμως προτιμότερο να υποφέρουν μερικές χιλιάδες που μετριούνται στα δάχτυλα, παρά να υποφέρουν εκατοντάδες χιλιάδες. Η απόσταση από το αστικό κέντρο είναι παράγοντας που επηρεάζει τον χρόνο μεταβάσεως των επιβατών από τον αερολιμένα και αντίθετα. Επομένως, το πρόβλημα του θορύβου πρέπει να αντιμετωπίζεται σε συνδυασμό με το τέταρτο κριτήριο. Πολλές φορές ο συνδυασμός αυτός δίνει την ιδανική λύση.

Ο χρόνος μεταβάσεως των επιβατών από τον αερολιμένα στην πόλη και αντίθετα

Η ικανοποίηση του κριτηρίου του θορύβου, φέρνει στο προσκήνιο το πρόβλημα του χρόνου μεταβάσεως των επιβατών από τον αερολιμένα στην πόλη και αντίθετα. Το κριτήριο αυτό πρέπει να ικανοποιηθεί σε συνδυασμό με το προηγούμενο, ώστε ο χρόνος αυτός να είναι μέσα στα λογικά όρια ανοχής. Ας δούμε τώρα πως ικανοποιούνται τα 4 αυτά κριτήρια επιλογής τοποθεσίας, για την κατασκευή αερολιμένων.

Ο μέσος τουρίστας και γενικά ο μέσος ταξιδιώτης δυσανασχετεί, όταν μετά από μια αεροπορική διαδρομή πχ. δύο ωρών, χρειάζεται μια και περισσότερη ώρα για να μεταβεί από τον αερολιμένα αφίξεως στο ξενοδοχείο ή στο σπίτι του. Η απαίτηση λοιπόν της κατασκευής των αερολιμένων μακριά από τα αστικά κέντρα, για την αποφυγή του θορύβου, πρέπει απαραίτητα να συνοδεύεται με την εξασφάλιση

οδικού δικτύου ταχείας κυκλοφορίας μεταξύ αερολιμένα και πόλεως. Στο Τόκιο πχ. ο κεντρικός αερολιμένας απέχει από το κέντρο της πρωτεύουσας 60 χλμ. Το θέμα του θορύβου παρουσιάζεται ασήμαντο. Οι Ιάπωνες όμως, κατασκεύασαν σύγχρονο και εναέριο σιδηρόδρομο, που ενώνει τον αερολιμένα με την πρωτεύουσα και 60 χλμ. διανύονται σε 15 μόλις λεπτά της ώρας.

Ένας αερολιμένας για να λειτουργήσει σωστά και αποδοτικά και να προσφέρει υπηρεσίες υψηλής στάθμης, πρέπει να είναι οργανωμένος με βάση τον σκοπό για τον οποίο κατασκευάστηκε

Στην οργάνωση αυτή διακρίνουμε υπηρεσίες κάθε είδους, που ωστόσο μπορούμε να τις διαχωρίσουμε σε 5 κατηγορίες. Οι κατηγορίες αυτές είναι οι ακόλουθες:

Υπηρεσίες εξυπηρέτησεως των πτήσεων (Επιμελητεία πτήσεων)

Υπηρεσίες εξυπηρέτησεως των επιβατών

Υπηρεσίες βοηθητικές

Διοίκηση

Καθήκοντα αερολιμενικών υπαλλήλων

Οι πέντε κατηγορίες είναι αλληλένδετες με τη διοίκηση του αεροδρομίου και η άριστη απόδοση της μιας εξαρτάται από την άριστη απόδοση των άλλων. Η ελαττωματική λειτουργία πχ. των υπηρεσιών εξυπηρέτησεως επιβατών εκμηδενίζει τα καλά αποτελέσματα της άριστης λειτουργίας των άλλων τεσσάρων και η ελαττωματική λειτουργία πχ. των υπηρεσιών εξυπηρέτησεως των πτήσεων δεν αναπληρώνεται από την άριστη λειτουργία των υπηρεσιών εξυπηρέτησεως επιβατών, των

βοηθητικών υπηρεσιών, των υπηρεσιών των αερολιμενικών υπαλλήλων και των άλλων βοηθητικών υπηρεσιών.

4.4 ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΗΛΕΚΤΡΙΣΜΟΥ

Το δίκτυο ηλεκτρισμού ενός αερολιμένα είναι η κινητήρια δύναμή του. Με τον ηλεκτρισμό λειτουργούν όλα τα μέσα υποστηρίξεώς του. Όταν μάλιστα λάβουμε υπόψη ότι ο αερολιμένας λειτουργεί πάνω σε 24ωρη βάση και οι πτήσεις πρέπει να εξυπηρετούνται μέρα και νύχτα, αντιλαμβανόμαστε τι θα συνέβαινε, αν ο ηλεκτρισμός χώλαινε κάπου. Ακόμη χωρίς νυχτερινό φωτισμό των διαδρόμων προσγειώσεως, απογειώσεως και τροχοδρομήσεως καθώς και των χώρων σταθμεύσεως, οι πτήσεις σταθμεύσεως, θα ήταν αδύνατον να πραγματοποιηθούν, έστω κι αν για το φωτισμό των άλλων συγκροτημάτων βρίσκονταν πρόχειρα υποκατάστατα των φωτιστικών μέσων.

5. ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ

Μία πρωτοποριακή συνεργασία μεταξύ του δημοσίου τομέα και της ιδιωτικής πρωτοβουλίας ο "Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε." είναι μια ιδιωτική ανώνυμη εταιρεία υπεύθυνη για την κατασκευή και τη λειτουργία του Αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» για μια συνολική περίοδο 30 χρόνων.

Η συνεργασία μεταξύ της Ελληνικής Δημοκρατίας (55%) και της ιδιωτικής κοινοπραξίας (45%) που αποτελείται από τις:

Hochtief AirPort GmbH,

ABB Calor Emag Schaltanlagen AG,

H.Krantz-TKT GmbH και

Flughafen Athen-Spata Projektgesellschaft mBH

ένωσε τις δυνάμεις της για την πραγματοποίηση ενός έργου κόστους γερμ. μάρκων 4.110 δισεκατομμυρίων. Η άψογη και συνεπής ολοκλήρωση του μεγάλου και πολύπλοκου αυτού έργου δικαιώνει την πρωτοποριακή αυτή συνεργασία και την καθιερώνει ως ένα επιτυχημένο μοντέλο συνεργασίας ανοίγοντας το δρόμο για την εφαρμογή μελλοντικών έργων.

Η άψογη και συνεπής ολοκλήρωση του μεγάλου και πολύπλοκου αυτού έργου δικαιώνει την πρωτοποριακή αυτή συνεργασία και την καθιερώνει ως ένα επιτυχημένο μοντέλο συνεργασίας ανοίγοντας το δρόμο για την εφαρμογή μελλοντικών έργων.

5.1 ΟΡΟΣΗΜΑ

1995 Υπογραφή Σύμβασης Ανάπτυξης Αεροδρομίου

1996 Τελετή θεμελίωσης

1997 Έναρξη κατασκευής

Σεπτ. 2000 Ολοκλήρωση εργασιών

Οκτ. 2000 Έναρξη της 5μηνης Περιόδου Δοκιμών

Μαρ. 2001 Έναρξη Λειτουργίας Αεροδρομίου

5.2 ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΑ

Οι πηγές και οι χρήσεις των διαθέσιμων χρηματικών πόρων για το έργο των 4,1 δισεκατομμυρίων Γερμανικών μάρκων ήταν ως ακολούθως:

5.2.1. Πηγές

Σε Εκατομμύρια Ευρώ

Δάνειο της Ευρωπαϊκής Τράπεζας Επενδύσεων

997 (45%)

Εμπορικές Τράπεζες

312 (14%)

Τέλος Ανάπτυξης Αεροδρομίου (Σπατόσημο)

300 (13%)

Επιχορηγήσεις Ευρωπαϊκής Ένωσης

250 (11%)

Επιχορηγήσεις Ελληνικού Δημοσίου

150 (7%)

Μετοχικό Κεφάλαιο

134 (6%)

Δάνεια Μετόχων

45 (2%)

Δάνειο για τον Εμπορευματικό Σταθμό

17 (1%)

Άλλα

14 (1%)

Συνολικές Πηγές

2,219 (100%)

5.2.2. Χρήσεις

Σε Εκατομμύρια Ευρώ

ICC Carrex

6,340 (77%)

Capex Variations

624 (7%)

Έξοδα πριν από την Έναρξη Λειτουργίας

585 (7%)

Τόκοι κατά την κατασκευή

429 (5%)

Τέλη χρηματοδότησης, ισοσταθμιστικά κόστη και άλλα

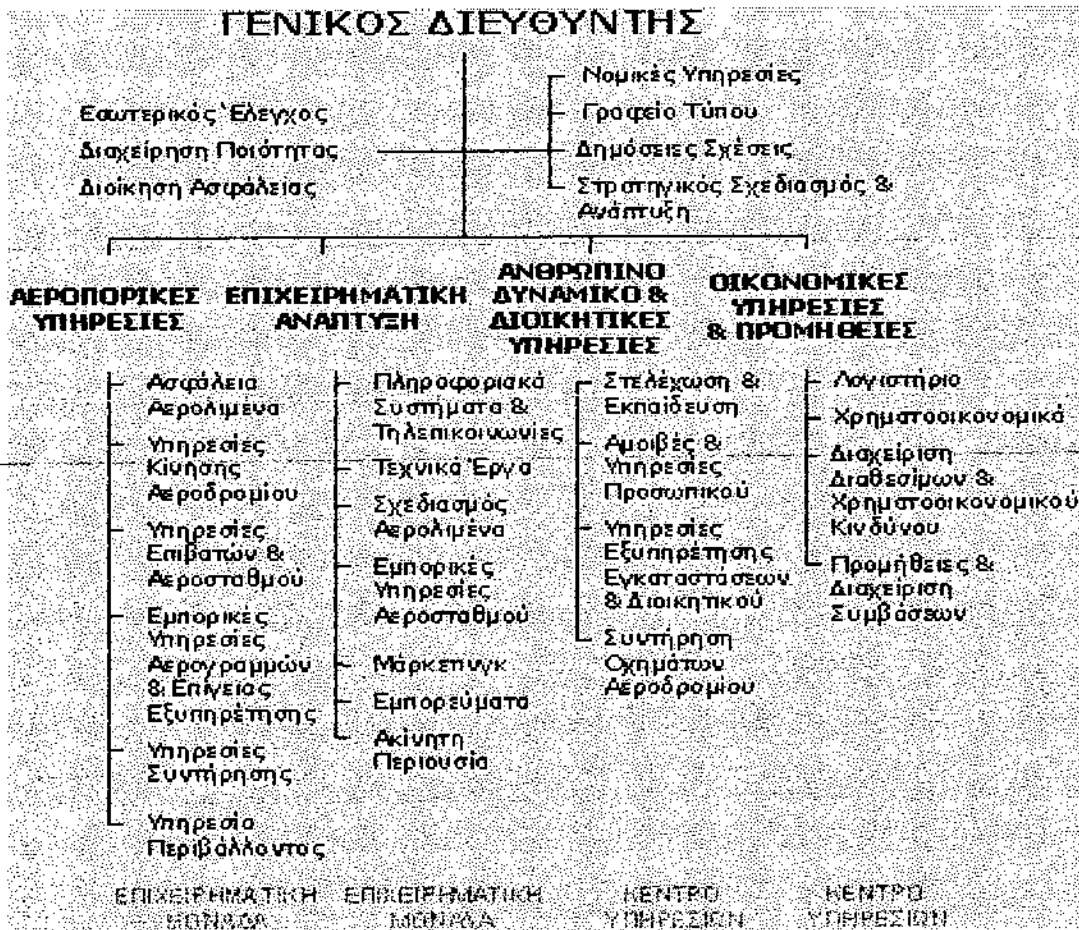
305 (4%)

Συνολικό Κόστος Έργου

2,219 (100%)

5.3 ΟΡΓΑΝΟΓΡΑΜΜΑ

Το παρακάτω σχήμα δίνει μια γενική εικόνα του οργανογράμματος της εταιρείας:



5.4 ΤΟ ΕΡΓΟ ΣΕ ΑΡΙΘΜΟΥΣ

Στις αρχές του 2001, παραδόθηκε ένα υπερσύγχρονο αεροδρόμιο, όσον αφορά στην τεχνολογία και στον εξοπλισμό, με επίκεντρο στην ασφάλεια, τη φιλικότητα προς το χρήστη και την υπεροχή στην παροχή υπηρεσιών. Η νέα νότια πύλη της Ευρώπης προς τον κόσμο, ο Νέος διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, είναι το μεγαλύτερο έργο υποδομής στην Ελλάδα, με έντονο επιχειρηματικό αλλά και κοινωνικό χαρακτήρα.

Έναρξη Λειτουργίας:	28 Μαρτίου 2001
Κατασκευαστική περίοδος:	51 μήνες & 5μηνη περίοδος δοκιμών
Αριθμός επιβατών:	Εως 16 εκατομμύρια επιβάτες ετησίως κατά την πρώτη φάση
Κίνηση εμπορευμάτων:	Σχεδιασμένο για 220,000 τόνους το χρόνο
Μήκος διαδρόμων:	Περίπου. 4 χλμ ο καθένας
Κινήσεις αεροσκαφών:	65 προσγειώσεις και απογειώσεις την ώρα ή 600 την ημέρα
Κτίριο Κεντρικού Αεροσταθμού:	4 επίπεδα, 14 γέφυρες επιβίβασης επιβατών, 150.000 m ² .
Κτίριο Δορυφόρος:	10 γέφυρες επιβίβασης επιβατών
Πρόσβαση:	Λεωφόρος 6 λωρίδων από το νότο (Αττική Οδός)
Θυρίδες εισιτηρίων:	163
Ιμάντες παραλαβής αποσκευών:	11

6. ΕΠΙΧΕΙΡΗΜΑΤΙΚΗ ΣΤΡΑΤΗΓΙΚΗ

Η επιχειρηματική στρατηγική της Εταιρείας του Αεροδρομίου βασίζεται :

α) Στην ανάπτυξη του Νέου Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών σε πρωτεύον κομβικό σημείο στη Νοτιοανατολική Ευρώπη, προσφέροντας ανταγωνιστικές ανταποκρίσεις μεταξύ των χωρών της Ανατολικής Ευρώπης, της Ανατολικής Μεσογείου, της Μέσης Ανατολής, των Βαλκανίων, της Αφρικής και της Ελλάδας με την Ευρώπη, αλλά και την Ασία και την Αμερική. Η υλοποίηση αυτού του στρατηγικού στόχου προϋποθέτει την επέκταση του σημερινού δικτύου, με την προσέλκυση νέων προορισμών για επιβάτες και εμπορεύματα καθώς και την αύξηση των δρομολογίων προς τους προορισμούς που ήδη εκτελούνται για την εξυπηρέτηση του επιβατικού κοινού.

β) Στην εφαρμογή του ρόλου της Εταιρείας του Αεροδρομίου ως "Διαχειριστή Υποδομής", ο οποίος περιλαμβάνει:

- Τη διαχείριση των έργων υποδομής του αεροδρομίου με την παροχή "φυσικών υπηρεσιών" από ένα "δίκτυο ειδικών",
- Την παροχή υποδομής και υπηρεσιών Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών με σκοπό τον έλεγχο των διαδικασιών και την εκμετάλλευση επιχειρηματικών ευκαιριών,
- Το σχεδιασμό και την υλοποίηση του marketing του Αεροδρομίου.

Με τον τρόπο αυτό η Εταιρεία του Αεροδρομίου, εξασφαλίζει τον ανταγωνισμό μεταξύ των φορέων εξυπηρέτησης, λειτουργεί ως "θεματοφύλακας διαδικασιών" διασφαλίζοντας υψηλό επίπεδο υπηρεσιών, ποιότητα και ασφάλεια προς όφελος των χρηστών του αεροδρομίου, συμμετέχει επιλεκτικά στην ανάπτυξη υποδομής ή την παροχή υπηρεσιών, και τέλος οργανώνει και προωθεί το marketing του Αεροδρομίου.



7. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

Η εταιρεία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. (ΔΑΑ) αναγνωρίζει τη σημασία της διατήρησης και βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος στην περιοχή των Μεσογείων.

Η Περιβαλλοντική Πολιτική περιγράφει τις προθέσεις και τις αρχές σχετικά με την περιβαλλοντική απόδοση και παρέχει τους κατευθυντήριους άξονες δράσης στους εργαζομένους, τους πελάτες και όλους τους ενεχομένους από την ευρύτερη περιοχή των Μεσογείων. Η Περιβαλλοντική Πολιτική περιέχει την δέσμευση του αεροδρομίου :

- Στις αρχές της αειφόρου ανάπτυξης και της συνεχούς βελτίωσης
- Στην πρόληψη της ρύπανσης
- Για συμμόρφωση με την νομοθεσία, τους κανονισμούς και τις συμβάσεις
- Στην προληπτική προσέγγιση για το μέλλον
- Για μια ευρεία συνεργασία με όλους τους φορείς του αεροδρομίου
- Για την επίτευξη υψηλών αποδόσεων που είναι σύμφωνες με τα περιβαλλοντικά πρότυπα
- Για δημοσιοποίηση της απόδοσης και των επιτευγμάτων

Για την εφαρμογή της Περιβαλλοντικής Πολιτικής έγινε η κατάρτιση και η δημοσίευση του Περιβαλλοντικού Σχεδίου. Το σχέδιο αυτό περιγράφει την φιλοσοφία, τους σκοπούς και τους τομείς δραστηριότητας της Υπηρεσίας Περιβάλλοντος. Επιπλέον περιγράφει τα περιβαλλοντικά προγράμματα με τους συγκεκριμένους σκοπούς και προκαθορισμένους στόχους που πρέπει να επιτευχθούν πριν την λειτουργία του αεροδρομίου. Τον Μάρτιο του 2001, με το άνοιγμα του αεροδρομίου, καινούργια περιβαλλοντικά προγράμματα συμπεριλήφθηκαν με σκοπό να αντιμετωπισθούν τα

περιβαλλοντικά θέματα που θα προκύψουν λόγω της λειτουργίας του αεροδρομίου. Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης. Από τη 1 Οκτωβρίου 2000 η Υπηρεσία Περιβάλλοντος του ΔΑΑ λειτουργεί βάσει ενός Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης το οποίο πιστοποιήθηκε τον Δεκέμβριο του 2000 σύμφωνα με το Διεθνές Πρότυπο ISO 14001.

Δημοσιεύσεις

Από την έναρξη του έργου γίνεται η υποβολή της Περιβαλλοντικής Έκθεσης κάθε εξάμηνο στο Υπουργείο Περιβάλλοντος, Χωροταξίας και Δημοσίων Έργων η οποία περιέχει πληροφορίες για την πρόοδο όλων των έργων που έχει αναλάβει η Υπηρεσία Περιβάλλοντος. Επιπλέον, η Υπηρεσία Περιβάλλοντος έχει δημοσιεύσει δύο τεύχη του Περιβαλλοντικού Δελτίου στα οποία περιγράφεται η περιβαλλοντική πολιτική της εταιρείας και οι δραστηριότητες της υπηρεσίας.

7.1 ΠΟΙΟΤΗΤΑ ΑΕΡΑ ΚΑΙ ΜΕΤΕΩΡΟΛΟΓΙΑ

Εγκατάσταση Δικτύου Παρακολούθησης της Ποιότητας του Αέρα (ΔΠΠΑ) τον Οκτώβριο του 1998 με σκοπό την συνεχή αξιολόγηση του ατμοσφαιρικού περιβάλλοντος.

Το Δίκτυο αποτελείται από 5 μόνιμους, πλήρως αυτόματους σταθμούς παρακολούθησης, που έχουν εγκατασταθεί και λειτουργούν σε 5 δήμους στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου (Γλυκά Νερά, Κορωπί, Μαρκόπουλο, Παλλήνη και Σπάτα) και 1 κινητό σταθμό. Στους σταθμούς παρακολουθούνται οι κάτωθι

ατμοσφαιρικοί ρύποι: SO₂, NO_x (NO & NO₂), CO, O₃, PM₁₀, HCs, (MHCs & NMHCs) και ΒΤΧ και μετρούνται οι βασικές μετεωρολογικές παράμετροι (διεύθυνση και ταχύτητα ανέμου, θερμοκρασία και υγρασία αέρα) σε συνεχή βάση.

Το δίκτυο αποτελεί τμήμα του Εθνικού Δικτύου Παρακολούθησης της Ποιότητας του Αέρα του Υ.ΠΕ.ΧΩ.Δ.Ε. Στο τέλος του 2000 έγινε η εγκατάσταση στον χώρο του αεροδρομίου ενός ηχητικού ραντάρ και ενός ειδικού μετεωρολογικού σταθμού, τα οποία δίνουν στοιχεία για το πεδίο του ανέμου και για την θερμική δομή της ατμόσφαιρας.

Επιπλέον έγινε η εγκατάσταση συστήματος μέτρησης της ποιότητας του αέρα με την μέθοδο DOAS (Φασματοσκοπία Διαφορικής Οπτικής Απορρόφησης) για την πραγματοποίηση μετρήσεων στον χώρο του αεροδρομίου.

7.2 ΘΟΡΥΒΟΣ

Έγινε η εγκατάσταση συστήματος παρακολούθησης Θορύβου και Πορείας Πτήσης Αεροσκαφών (ΣΠΘΠΠΑ) με σκοπό την αποτίμηση του θορύβου από τις πτήσεις των αεροσκαφών και του θορύβου βάθους στην ευρύτερη περιοχή του αεροδρομίου.

Το σύστημα παρέχει δεδομένα που επιτρέπουν την αναγνώριση των περιοχών που έχουν την μεγαλύτερη επιβάρυνση από το θόρυβο και την αναζήτηση των κατάλληλων μέτρων για την ελαχιστοποίηση της ενόχλησης σε αυτές τις περιοχές.

Το σύστημα αποτελείται από:

- 10 μόνιμους σταθμούς παρακολούθησης θορύβου (ΣΠΘ) που είναι εγκατεστημένοι σε επιλεγμένες περιοχές γύρω από το αεροδρόμιο και 1 κινητό σταθμό για την κάλυψη ειδικών αναγκών.
- Κεντρική Μονάδα εγκατεστημένη στα γραφεία.
- Λογισμικό για την συλλογή, μεταφορά, επεξεργασία, παρουσίαση και αποθήκευση των δεδομένων που καταγράφονται.

7.3 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΑΠΟΡΡΙΜΜΑΤΩΝ

Έγινε η ανάπτυξη των αρχών διαχείρισης απορριμμάτων οι οποίες ακολουθούνται από όλους τους φορείς που ενέχονται στην λειτουργία του αεροδρομίου (εταιρείες εξυπηρέτησης εδάφους, αεροπορικές εταιρείες, ανάδοχοι, υπεργολάβοι και ένοικοι). Στις αρχές αυτές περιγράφονται όλες οι διαδικασίες που σχετίζονται με τα απορρίμματα του αεροδρομίου από την παραγωγή έως την τελική διάθεσή τους. Οι αρχές διαχείρισης απορριμμάτων περιληπτικά είναι οι ακόλουθες:

- Πολιτική ελαχιστοποίησης απορριμμάτων:
 - α. Διατήρηση των πόρων μέσω της συνεχούς βελτίωσης της πρόληψης της δημιουργίας απορριμμάτων και της μείωσης των υπολειμματικών απορριμμάτων.
 - β. Διαχωρισμός στην πηγή με σκοπό την επαναχρησιμοποίηση και ανακύκλωση των απορριμμάτων.
- Περιβαλλοντικά συμβατή επεξεργασία και τελική διάθεση των απορριμμάτων που δεν μπορούν να επαναχρησιμοποιηθούν και να ανακυκλωθούν.

- Ξεχωριστή συλλογή επικινδύνων αποβλήτων και επεξεργασία και τελική διάθεσή τους από εγκεκριμένο φορέα.
- Παρακολούθηση, επίβλεψη και έλεγχος των διαδικασιών που σχετίζονται με τα απορρίμματα του αεροδρομίου.
- Συστηματικές επιθεωρήσεις των σχετικών με τα απορρίμματα διαδικασιών.
- Περιοχή Προσωρινής Αποθήκευσης Απορριμμάτων για τον συγχρονισμό, την επίβλεψη και τον έλεγχο των διαδικασιών και την μείωση της κίνησης των βαρέων απορριμματοφόρων οχημάτων τόσο στο χώρο του αεροδρομίου όσο και στην ευρύτερη περιοχή.
- Κατανομή του κόστους διαχείρισης απορριμμάτων σε όλους τους παραγωγούς.

7.4 ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΠΟΡΩΝ

Η Υπηρεσία Περιβάλλοντος διενεργεί πρόγραμμα παρακολούθησης υπογείων υδάτων από το 1998. Στα πλαίσια αυτού του προγράμματος πραγματοποιούνται χημικές αναλύσεις δειγμάτων νερού από τις 8 γεωτρήσεις παρακολούθησης που έχουν εγκατασταθεί στο αεροδρόμιο τρεις έως τέσσερις φορές το χρόνο. Τα πρώτα αποτελέσματα του προγράμματος δείχνουν αυξημένες συγκεντρώσεις νιτρικών, νιτρωδών και φωσφορικών αλάτων στα υπόγεια ύδατα οι οποίες οφείλονται πρωτίστως στην εκτεταμένη χρήση λιπασμάτων στις καλλιέργειες καθώς και σε άλλες ανθρώπινες δραστηριότητες όπως η χρησιμοποίηση σηπτικών βόθρων στους δήμους της περιοχής.

Επιπλέον, έχουν καθοριστεί τα σημεία δειγματοληψίας για τα επιφανειακά ύδατα στο σύστημα αποχέτευσης όμβριων υδάτων για τον έλεγχο της ποιότητάς τους.

7.4.1 Παρακολούθηση της Κατανάλωσης Νερού και Ενέργειας

Κατά την λειτουργία του αεροδρομίου η κατανάλωση νερού και ενέργειας παρακολουθείται συστηματικά ώστε να προσδιορισθούν και να προταθούν λύσεις για την εξοικονόμησή τους. Το Σύστημα Αυτοματισμού Κτιρίου (ΣΑΚ) που παρέχει στοιχεία για την κατανάλωση ενέργειας δίνει την δυνατότητα εφαρμογής μεθόδων μείωσης της κατανάλωσης ενέργειας σε όλο το αεροδρόμιο. Έτσι γίνεται ο έλεγχος της κατανάλωσης ενέργειας από τους χώρους όλων των φορέων που λειτουργούν στο αεροδρόμιο. Επιπλέον, πραγματοποιούνται επιθεωρήσεις για την επισήμανση συγκεκριμένων περιοχών όπου μπορεί να βελτιωθεί η αποδοτικότητα και νέων μεθόδων εξοικονόμησης ενέργειας.

Η Υπηρεσία Περιβάλλοντος εφάρμοσε το 1998 πιλοτικό πρόγραμμα Ecomapping για την παρακολούθηση της κατανάλωσης ενέργειας και νερού σε ορισμένα κτίρια της εταιρείας. Παρακολούθηση Οργανικών Ατμών Η παροχή καυσίμου jet στα αεροσκάφη πραγματοποιείται μέσω ενός υπόγειου συστήματος διανομής. Ο προμηθευτής του συστήματος παρακολουθεί σε συνεχή βάση την σωστή λειτουργία του δικτύου ώστε να μπορεί να εντοπίζει αμέσως τυχόν διαρροές καυσίμου. Για τον εντοπισμό μικρών διαρροών (λιγότερο από 4 λίτρα την ώρα) και συμπληρωματικά στους ελέγχους του προμηθευτή, πραγματοποιείται πρόγραμμα παρακολούθησης Οργανικών Ατμών. Κατά την εκτέλεση του προγράμματος πραγματοποιούνται μετρήσεις των οργανικών ατμών σε προεπιλεγμένα ακροσωλήνια που βρίσκονται σε κανονικές αποστάσεις κατά μήκος των σωληνώσεων του δικτύου διανομής και σε περιπτώσεις εντοπισμού διαρροών ενημερώνονται οι υπεύθυνοι φορείς για να προβούν σε ορισμένες ενέργειες.

7.5 ΔΙΑΤΗΡΗΣΗ ΦΥΣΙΚΟΥ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΟΣ

7.5.1 Έλεγχος Ορνιθοπανίδας

Για την ασφάλεια των πτήσεων έχει εκπονηστεί πρόγραμμα Ελέγχου Ορνιθοπανίδας με σκοπό την μείωση του κινδύνου για τα αεροσκάφη από την πρόσκρουση πουλιών. Για το πρόγραμμα αυτό:

- Έχει γίνει η καταγραφή όλων των ειδών των πουλιών στην περιοχή, το πλήθος τους, τις διαδρομές που ακολουθούν στο πέταγμά τους και τις διατροφικές συνήθειές τους.
- Έχουν επισημανθεί οι τρόποι με τους οποίους ο χώρος του αεροδρομίου γίνεται λιγότερο ελκυστικός για την συνάθροιση των πουλιών.
- Έχει εκδοθεί Εγχειρίδιο Ελέγχου Ορνιθοπανίδας στο οποίο περιγράφονται οι διαδικασίες που χρησιμοποιούνται για να αποθαρρυνθούν τα πουλιά από το να πετούν πάνω από το αεροδρόμιο και για να απομακρυνθούν από αυτό όταν είναι απαραίτητο.

7.5.2 Βιο-παρακολούθηση

Η Υπηρεσία Περιβάλλοντος πραγματοποιεί πρόγραμμα βιο-παρακολούθησης με σκοπό την αποτίμηση των επιπτώσεων στο φυσικό περιβάλλον από την κατασκευή και λειτουργία του αεροδρομίου. Τα αποτελέσματα αυτού του προγράμματος χρησιμοποιούνται για την εφαρμογή διορθωτικών μέτρων για την διατήρηση των ειδών και την διαχείριση των οικοσυστημάτων και των ενδιαιτημάτων.

Διαμόρφωση Τοπίου. Σχεδιασμός της διαμόρφωσης του εξωτερικού χώρου του αεροδρομίου με βάση τα κάτωθι:

- Ο εξωτερικός χώρος του αεροδρομίου έχει τα τυπικά χαρακτηριστικά του Ελληνικού τοπίου.
- Το οπτικό αποτέλεσμα της διαμόρφωσης του τοπίου του αεροδρομίου θα δένει με τον περιβάλλοντα χώρο.
- Τα είδη φυτών που χρησιμοποιούνται έχουν μικρές απαιτήσεις σε νερό και αρδεύονται με το νερό του βιολογικού καθαρισμού του αεροδρομίου.
- Δεν υπάρχουν εγκαταστάσεις που μπορούν να αποτελέσουν πόλο έλξης πουλιών, όπως γρασίδι χαμηλού ύψους, περιοχές συγκέντρωσης οργανικών υλικών, στάσιμα νερά από το σύστημα άρδευσης και καρποφόρα φυτά.
- Εκπληρώνονται όλες οι προδιαγραφές ασφάλειας και προστασίας της λειτουργίας του αεροδρομίου.

7.6 ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗ ΕΠΙΘΕΩΡΗΣΗ

Πραγματοποιούνται περιβαλλοντικές επιθεωρήσεις συστηματικά ώστε να:

- Εντοπιστούν οι δυνητικά περιβαλλοντικά επικίνδυνες εγκαταστάσεις, συνθήκες και διαδικασίες.
- Παρακολουθείται και ελέγχεται η τήρηση των περιβαλλοντικών προτύπων του ΔΑΑ στον χώρο του αεροδρομίου.

- Εκπονείται ανάλυση κινδύνου σχετικά με τις εγκαταστάσεις, τις συνθήκες και τις διεργασίες.
- Παρέχεται εκπαίδευση στα μέλη της κοινότητας του αεροδρομίου ώστε να αποφευχθούν οι περιβαλλοντικά επιβλαβείς δραστηριότητες και οι επιπτώσεις τους.

Τα αποτελέσματα των επιθεωρήσεων αποτελούν τη βάση για τις απαραίτητες διορθωτικές ενέργειες ώστε να επιτευχθεί συμμόρφωση με τις ρυθμίσεις της κοινοτικής και εθνικής νομοθεσίας. Ορισμένες από τις συστάσεις που ακολουθήθηκαν από τις κατασκευαστικές εταιρείες τα τελευταία χρόνια είναι:

Η εκπόνηση προγραμμάτων ανακύκλωσης απορριμμάτων

- Η αποθήκευση των δεξαμενών καυσίμων και ορυκτελαίων σε τσιμεντένιες βάσεις
- Η τοποθέτηση των δοχείων των χρησιμοποιημένων ορυκτελαίων σε ειδικές αδιαπέραστες περιοχές
- Ο καθαρισμός και η αποκατάσταση των περιοχών όπου παρατηρήθηκε ρύπανση

7.7 ΣΥΣΤΗΜΑ ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝΤΙΚΗΣ ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗΣ

Ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε. (ΔΑΑ) πιστοποιήθηκε σύμφωνα με το διεθνές περιβαλλοντικό πρότυπο EN ISO 14001 για το Σύστημα Περιβαλλοντικής Διαχείρισης (ΣΠΔ) που εφαρμόζεται σε όλους τους χώρους του αεροδρομίου.

Το νέο αεροδρόμιο της Αθήνας είναι το πρώτο ελληνικό αεροδρόμιο και ένα από τα 15 της Ευρώπης, το οποίο κατέχει ένα τέτοιο πρότυπο, ενώ είναι το πρώτο αεροδρόμιο στον κόσμο που πιστοποιήθηκε πριν από την έναρξη της λειτουργίας του. Η εταιρία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α. Ε., αναγνωρίζοντας τη σημασία της

διατήρησης και βελτίωσης της ποιότητας του περιβάλλοντος στην περιοχή των Μεσογείων, εντάσσει στο ΣΠΔ της σειρά μέτρων και ενεργειών που διασφαλίζουν τη συνεχή βελτίωση της περιβαλλοντικής της επίδοσης. Ήδη, στο νέο αεροδρόμιο, έχουν εγκατασταθεί οι απαραίτητες υποδομές παρακολούθησης περιβαλλοντικών παραμέτρων και εφαρμόζονται οι αντίστοιχες διαδικασίες περιβαλλοντικής επιθεώρησης.

Το ζήτημα της προστασίας του περιβάλλοντος είναι πρωταρχικής σημασίας για την Εταιρία Αεροδρομίου. Για το λόγο αυτό, από την πρώτη μέρα της ίδρυσής της (Ιούνιος 1996), δημιουργήθηκε η Υπηρεσία Περιβάλλοντος, οι δραστηριότητες της οποίας αφορούν στη Διαχείριση της Ποιότητας του Αέρα, τη Μείωση του Θορύβου, τη Διαχείριση Απορριμμάτων και Υδάτων, την Προστασία του Φυσικού Περιβάλλοντος, τη Διενέργεια Περιβαλλοντικών Ελέγχων, την Προστασία και Ανάδειξη της Πολιτιστικής μας Κληρονομιάς και τέλος την ευαισθητοποίηση του κοινού σε θέματα περιβαλλοντικής προστασίας. Προς την κατεύθυνση αυτή, συμπεριλήφθησαν ειδικοί όροι στα συμβόλαια με τις εταιρίες, που δραστηριοποιούνται στον νέο αερολιμένα Αθηνών, προκειμένου να διασφαλιστεί ότι τα μέλη της κοινότητας του αεροδρομίου θα συμβάλλουν αποτελεσματικά στην προστασία της ποιότητας του περιβάλλοντος.

Η πιστοποίηση έγινε τον Δεκέμβριο του 2000 από το φορέα πιστοποίησης DQS Hellas Ltd. Υπεύθυνος του Συστήματος Περιβαλλοντικής Διαχείρισης είναι ο επιθεωρητής Περιβάλλοντος της Εταιρίας Αεροδρομίου Δρ. Χαράλαμπος Ν. Κάβουρας, ενώ στο σχεδιασμό του συστήματος συμμετείχε και ο σύμβουλος σε θέματα περιβάλλοντος

8. ΠΟΛΙΤΙΣΤΙΚΗ ΚΛΗΡΟΝΟΜΙΑ

Εξέχουσα σημασία έχει η προστασία της ιστορικής και πολιτιστικής κληρονομιάς της ευρύτερης περιοχής του αεροδρομίου.

Αρχαιολογικές ανασκαφές στο εργοτάξιο. Κατά την διάρκεια της κατασκευής του αεροδρομίου πραγματοποιήθηκαν στο εργοτάξιο ανασκαφές σε 16 χώρους αρχαιολογικού ενδιαφέροντος και προστατεύθηκαν τα ευρήματα σύμφωνα με τις οδηγίες του Υπουργείου Πολιτισμού. Δημιουργήθηκε Αρχαιολογικό Εργαστήριο στον χώρο του εργοταξίου για τον καθαρισμό, την συντήρηση και την ταξινόμηση των ευρημάτων.

Η εκκλησία των αγίων Αποστόλων Πέτρου και Παύλου

Η εκκλησία των αγίων Αποστόλων Πέτρου και Παύλου που χρονολογείται τον 15ο μ.Χ. αιώνα, αρχικά βρισκόταν μέσα στο αεροδρόμιο, στο χώρο κατασκευής του δυτικού διαδρόμου προσγείωσης - απογείωσης. Μεταφέρθηκε η εκκλησία σε νέα θέση, εκτός των ορίων του αεροδρομίου, ώστε το κοινό να μπορεί να την επισκέπτεται ανά πάσα στιγμή.

Ευρήματα του λόφου Ζάγανη

Κατά τις διαδικασίες ταπείνωσης του λόφου Ζάγανη ανακαλύφθηκαν στην κορυφή ευρήματα Πρωτοελλαδικού Οικισμού τα οποία και μεταφέρθηκαν με επιτυχία. Τα ευρήματα αυτά ταξινομήθηκαν και αποθηκεύθηκαν προσωρινά σύμφωνα με τις οδηγίες του Υπουργείου Πολιτισμού το οποίο θα αποφασίσει που θα εκτεθούν τελικά.

Παράλληλα κατασκευάστηκε μακέτα που αναπαριστά τον οικισμό η οποία εκτίθεται στο χώρο της υποδοχής της εταιρείας του αερολιμένα στα Σπάτα.

Εκθεσιακός χώρος

Σε συνεργασία με το Υπουργείο Πολιτισμού, διατίθεται μία διακεκριμένη περιοχή στο εσωτερικό του Κεντρικού Αεροσταθμού για την έκθεση της μακέτας του οικισμού από το λόφο Ζάγανη, σχετικού οπτικού υλικού καθώς και τμήματος των ευρημάτων από τις αρχαιολογικές ανασκαφές στο εργοτάξιο. Σε ειδικές βιτρίνες εκτίθενται ποικίλα ευρήματα από την πρωτοελλαδική έως την μεταβυζαντινή εποχή. Τα εκθέματα περιλαμβάνουν: αγαλματίδια, νομίσματα, αρχαία κυψέλη, αναπαράσταση αρχαίας ταφής, μικρή αρχαία κολώνα, αρχαία λυχνάρια και ευρήματα από τον λόφο Ζάγανη. Επιπλέον υπάρχουν φωτογραφίες και αφίσες από την ανασκαφή στο λόφο Ζάγανη και από την μετακίνηση της εκκλησίας των αγίων Αποστόλων Πέτρου και Παύλου καθώς και ένα μεταβυζαντινό πήλινο πιθάρι.

9. ΚΟΙΝΩΝΙΚΑ ΕΡΓΑ

Σε συνεργασία από κοινού με τους τοπικούς Δήμους και Κοινότητες για την βελτίωση της ποιότητας ζωής στην περιοχή που βρίσκεται γύρω από το νέο αεροδρόμιο.

Αγορά 2 πυροσβεστικών οχημάτων τα οποία επανδρώθηκαν από την Ελληνική Πυροσβεστική Υπηρεσία και χρησιμοποιούνται για την κάλυψη αναγκών στην Ανατολική Αττική, κυρίως για την καταπολέμηση των Δασικών Πυρκαγιών που είναι συχνές κατά τους καλοκαιρινούς μήνες.

Παράδοση 10 μηχανημάτων καθαριότητας (σάρωθρα, απορριμματοφόρα και μηχανήματα καθαρισμού κάδων απορριμμάτων) στις Υπηρεσίες Καθαριότητας των Δήμων Σπάτων, Κορωπίου, Μαρκοπούλου, Παλλήνης και Γλυκών Νερών για την βοήθεια στους δήμους να χειριστούν τα θέματα καθαριότητας και διαχείρισης απορριμμάτων στις πόλεις τους.

Έχει ξεκινήσει διαδικασία δημιουργίας Αστικού Πρασίνου στους προαναφερθέντες δήμους που αποβλέπει στον εμπλουτισμό του φυσικού περιβάλλοντος στις πόλεις και στην παροχή στους δημότες ενός χώρου για ανάπαυση, αναψυχή, διασκέδαση και εκπαίδευση.

Το πρώτο Περιαστικό Πάρκο, που καλύπτει έκταση 12 στρεμμάτων στην Παλλήνη παραδόθηκε στον Δήμο τον Μάρτιο του 2001. Το Περιαστικό Πάρκο στο Μαρκόπουλο και η Πλατεία στα Γλυκά Νερά παραδόθηκαν στους δήμους το καλοκαίρι του 2001, ενώ οι υπόλοιποι χώροι αστικού πρασίνου θα είναι στην διάθεση των δήμων στις αρχές του 2002.

10. ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

Η ποιότητα των υπηρεσιών που προσφέρονται από το αεροδρόμιο "Ελευθέριος Βενιζέλος" ξεπερνά το μέσο όρο των υπηρεσιών που παρέχονται σε άλλα αεροδρόμια.

Το εύρος και η ποιότητα των παρεχομένων προϊόντων και υπηρεσιών διασφαλίζουν την ευχάριστη παραμονή στις εγκαταστάσεις του αεροδρομίου είτε πρόκειται για επιβάτες είτε για απλούς επισκέπτες.

10.1 ΠΛΗΡΟΦΟΡΙΚΗ ΚΑΙ ΤΗΛΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΕΣ

Περιλαμβάνοντας το μεγαλύτερο εγκατεστημένο δίκτυο ευρείας ζώνης (broadband network) στην Ελλάδα, η δομή των υπηρεσιών Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών (IT&T) του Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών εξασφαλίζει οικονομίες μεγάλης κλίμακας, χαμηλά λειτουργικά κόστη και ευελιξία για τις εταιρείες και τις δημόσιες υπηρεσίες που παρέχουν υπηρεσίες στο αεροδρόμιο

Επιπλέον, το Τμήμα Πληροφορικής και Τηλεπικοινωνιών (IT&T) μπορεί να δημιουργήσει νέα επιχειρησιακά μοντέλα, κάνοντας δυνατή τη μεταμόρφωση του Αεροδρομίου από απλού παροχέα υποδομής, σε μια εταιρεία που επικεντρώνεται στην παροχή υπηρεσιών με επίκεντρο τον επιβάτη με στόχο την ικανοποίησή του.

Κατά συνέπεια, μην ανησυχείτε για μόντεμ, την ταχύτητα και τη συντήρηση. Το ολοκληρωμένο αυτό πακέτο περιλαμβάνει τις ακόλουθες υπηρεσίες:

Πρόσβαση στο Ίντερνετ

Οι χρήστες έχουν απεριόριστη πρόσβαση στο Ίντερνετ. Η πρόσβαση στο διαδίκτυο παρακολουθείται και ελέγχεται από διατάξεις προστασίας του εσωτερικού δικτύου που προστατεύουν την κοινότητα του αεροδρομίου από εξωτερικές επιθέσεις με τη χρήση του Ίντερνετ.

Ηλεκτρονικό Ταχυδρομείο (E-Mail)

Όλοι οι χρήστες θα έχουν προσωπική ηλεκτρονική διεύθυνση (e-mail account). Η πρόσβαση στη διεύθυνση του χρήστη γίνεται μέσω σύνδεσης με το διαδίκτυο (Web interface - web-mail)

Συντήρηση

Υπάρχει κεντρική διοίκηση - συντήρηση και εξυπηρέτηση πελατών 24 ώρες το εικοσιτετράωρο. Δεν υπάρχει ανάγκη για επιπλέον εξοπλισμό ή λογισμικό από τους τελικούς χρήστες εκτός από έναν ηλεκτρονικό υπολογιστή γραφείου & μετασχηματιστή για δίκτυο τύπου Ethernet..

10.2 ΠΡΟΣΒΑΣΗ, ΜΕΤΑΦΟΡΑ & ΣΤΑΘΜΕΥΣΗ

27χλμ. βορειοανατολικά της Αθήνας, ο Νέος Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών, είναι προσβάσιμος μέσω της Αττικής Οδού, όπου εκτείνεται μία λεωφόρος με έξι λωρίδες κυκλοφορία για γρηγορότερη πρόσβαση και που αποτελεί την Περιφερειακή Οδό της Αθήνας.

Οι υπηρεσίες στάθμευσης στο διεθνή αερολιμένα Αθηνών έχουν σχεδιαστεί έτσι ώστε να καλύπτουν τις ανάγκες των εισεκεπτών και επιβατών, τόσο σε ποιότητα όσο και σε ποσότητα. Το πάρκινγκ του αερολιμένα διαθέτει περισσότερες από 4.800 θέσεις κατανεμημένες στη στάθμευση μικρής και μεγάλης διάρκειας, ενώ ένα πλήρως αυτοματοποιημένο σύστημα παρέχει πληροφορίες σχετικά με τη διαθεσιμότητα θέσεων, τη χρήση του πάρκινγκ όπως επίσης για την καταβολή των τελών στάθμευσης.

Παρέχεται μεταφορά με μέσα μαζικής μεταφοράς, διασύνδεση με την Αθήνα και τον Πειραιά με λεωφορεία express επί 24ώρου βάσεως, που διασφαλίζουν την αποτελεσματική μεταφορά των επιβατών διευκολύνοντας επίσης τη δυνατότητα μεταφοράς επιβατών, που επιθυμούν να επισκεπτούν γνωστά τουριστικά αξιοθέατα.

Περαιτέρω ανάπτυξη όπως ο Προαστιακός Σιδηρόδρομος, που θα ολοκληρωθεί το 2003, σε συνδυασμό με τις υπάρχουσες γραμμές και τις επεκτάσεις που είναι υπό κατασκευή του δικτύου του Αττικού Μετρό αναμένεται να βελτιώσουν την πρόσβαση.

10.2.1 Πως φθάνετε στο αεροδρόμιο

Με Λεωφορείο

Συνολικά 3 γραμμές λεωφορείου ανήκουν αποκλειστικά στην εξυπηρέτηση του αεροδρομίου.

Η γραμμή E 94 Εθνική Άμυνα - Αερολιμένας Αθηνών Express ξεκινάει από το Υπουργείο Εθνικής Άμυνας και φθάνει στο αεροδρόμιο μέσω των οδών Μεσογείων, Μαραθώνος και Αττικής Οδού.

Αναλυτικές πληροφορίες για το δρομολόγιο της Γραμμής E 94 απο τον Ο.Α.Σ.Α.

Η γραμμή E 95 Σύνταγμα - Αερολιμένας Αθηνών Express ξεκινάει από το κέντρο της Αθήνας (Πλ. Συντάγματος) και φθάνει στο αεροδρόμιο μέσω των οδών Βασ.Σοφίας, Μεσογείων, Μαραθώνος και Αττικής Οδού.

Αναλυτικές πληροφορίες για το δρομολόγιο της Γραμμής E 95 απο τον Ο.Α.Σ.Α

Η γραμμή E 96 Πειραιάς - Αερολιμένας Αθηνών Express ξεκινάει από το κέντρο του Πειραιά (Πλ. Καραϊσκάκη) και φθάνει στο αεροδρόμιο μέσω των λεωφόρων Ποσειδώνος, Βάρης-Βάρκιζας και Βάρης-Κορωπίου.

Αναλυτικές πληροφορίες για το δρομολόγιο της Γραμμής E 96 απο τον Ο.Α.Σ.Α.

Για τις γραμμές Express E94, E95 και E96 το εισιτήριο είναι 1.000. Ισχύει για όλο το 24ωρο για απεριόριστες διαδρομές με όλα τα δημόσια μέσα μεταφοράς (λεωφορεία, τρόλλευ και 3 γραμμές ηλεκτρικού σιδηροδρόμου). Όλες οι μηνιαίες κάρτες των 12.000 δρχ. για την χρήση των μέσων αυτών ισχύουν και για τις γραμμές Express.

Η γραμμή E 94 Εθνική Άμυνα - Αερολιμένας Αθηνών

Διαδρομή Από Εθνική Άμυνα Από το Αεροδρόμιο

Πρώτη 06:00 06:40

Τελευταία 24:00 23:20

Συχνότητα Κάθε 16' (06:00-20:30) Κάθε 16' (06:40-21:05)

Κάθε 25'-30' (20:30-24:00) Κάθε 25'-30' (21:05-23:20)

Η γραμμή E 95 Σύνταγμα - Αερολιμένας Αθηνών

Από Σύνταγμα **Από το Αεροδρόμιο**

Κάθε 25' (06:00-19:50) Κάθε 25' (06:30-21:20)

Κάθε 25' (19:50-06:00) Κάθε 25'-30' (21:20-23:35)

Κάθε 15'-20' (23:35-01:30)

Κάθε 30'-35' (01:30-06:30)

Η γραμμή E 96 Πειραιάς - Αερολιμένας Αθηνών

Από Πειραιά **Από το Αεροδρόμιο**

Κάθε 20' (05:00-19:00) Κάθε 20' (07:00-20:45)

Κάθε 30' (19:00-20:30) Κάθε 25' (20:45-22:05)

Κάθε 40' (20:30-05:00) Κάθε 40' (22:05-06:00)

Κάθε 30' (06:00-07:00)

Με ταξί

Στο αεροδρόμιο μπορείτε να φθάσετε και με ταξί, το οποίο θα σας αφήσει μπροστά στις αναχωρήσεις του Κεντρικού Αεροσταθμού.

Με το αυτοκίνητό σας

Οι επιβάτες και οι επισκέπτες μπορούν να φτάσουν στο αεροδρόμιο μέσω τεσσάρων οδικών αξόνων. Οι τρεις από αυτούς οδηγούν στην Αττική Οδό ενώ ο οδικός άξονας της νότιας πρόσβασης συναντά την Αττική Οδό πριν την είσοδο του αεροδρομίου.

Από το Κέντρο της Αθήνας: Μέσω των λεωφόρων Βασ. Σοφίας, Μεσογείων και Αττικής Οδού στο κόμβο της Παλλήνης.

Απο τα Βόρεια Προάστια: Μέσω της λεωφόρου Αναπαύσεως και της οδού Κλεισθένους στα Μελίσσια/Βρηλίσσια και ακολουθώντας την Αττική Οδό από τον κόμβο του Γέρακα.

Από τα Ανατολικά προάστια / Πειραιά: Μέσω της Εθνικής οδού και κατόπιν ακολουθώντας την διαδρομή Αττική Οδός, Κύμης, Καποδιστρίου, Παλαιολόγου, Δουκίσσης Πλακεντίας και το νέο τμήμα της Αττικής Οδού από τον κόμβο του Γέρακα.

Από τα Νότια προάστια / Πειραιά: Μέσω των λεωφόρων Ποσειδώνος ή Βουλιαγμένης, Βάρης - Βάρκιζας, Βάρης - Κορωπίου και ακολουθώντας την Αττική Οδό στον κόμβο του Κορωπίου.

Η ολοκλήρωση των έργων της Αττικής Οδού θα εξασφαλίσει ταχύτερη πρόσβαση στο αεροδρόμιο. Μέρος του έργου είναι ήδη έτοιμο από την έναρξη λειτουργίας του Διεθνούς Αερολιμένα.

10.2.2 Αναχώρηση από το αεροδρόμιο

Με Δημόσια Λεωφορεία

Όλα τα λεωφορεία αναχωρούν από την αφετηρία η οποία βρίσκεται στις αφίξεις μεταξύ των εξόδων 4 και 5 (έξοδος Σένγκεν). Για πληροφορίες μπορείτε να απευθυνθείτε και στο σταθμαρχείο που υπάρχει στην αφετηρία.

Με Τουριστικά Λεωφορεία

Οι επιβάτες των τουριστικών λεωφορείων επιβιβάζονται στο χώρο στάθμευσης των τουριστικών λεωφορείων που βρίσκεται δίπλα ακριβώς στην βόρεια πλευρά του Κεντρικού Αεροσταθμού.

Με Ταξί

Τα Ταξί σταθμεύουν στις αφίξεις μεταξύ των εξόδων 1 έως και 4

Με Μισθωμένα Ταξί

Τα μισθωμένα ταξί σταθμεύουν στο εξωτερικό διάζωμα της περιοχής που βρίσκεται μπροστά από τις εξόδους των αφίξεων.

Με Αυτοκίνητα Πολυτελείας

Οι οδηγοί των αυτοκίνητων πολυτελείας μπορούν να παραλάβουν τους επιβάτες από την έξοδο 1 και σταθμεύουν στο εξωτερικό διάζωμα της περιοχής που βρίσκεται μπροστά από τις εξόδους των αφίξεων.

Με Ιδιωτικής Χρήσης Αυτοκίνητο

Τα ιδιωτικής χρήσης αυτοκίνητα μπορούν να χρησιμοποιούν για στάσεις προς επιβίβαση την περιοχή που βρίσκεται μετά το εξωτερικό διάζωμα, στον χώρο των αφίξεων. Υπάρχει ακριβής σήμανση επί της Αττικής Οδού για τους κόμβους προς τα Νότια προάστια και για τις υπόλοιπες κατευθύνσεις.

10.3 ΑΤΟΜΑ ΜΕ ΜΕΙΩΜΕΝΗ ΚΙΝΗΤΙΚΟΤΗΤΑ

Ο νέος Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών έχει σχεδιαστεί ειδικά προκειμένου να είναι ένα αεροδρόμιο για όλους. Όλες οι εγκαταστάσεις του αεροδρομίου έχουν σχεδιαστεί για να εξυπηρετούν ανθρώπους με οποιαδήποτε μορφή και βαθμό αναπηρίας, καθώς και ηλικιωμένους ανθρώπους και οικογένειες με παιδιά, με σκοπό την καλύτερη εξυπηρέτησή τους.

Το αεροδρόμιο προσαρμόζει τις λειτουργίες του στις ανάγκες όλων των χρηστών του. Όπου υπάρχουν ειδικές ανάγκες παρέχονται ειδικές υπηρεσίες. Έτσι, η παραμονή στο αεροδρόμιο γίνεται εύκολη και άνετη και για όσους χρειάζονται ειδική εξυπηρέτηση, αλλά και για όσους συνοδεύουν επιβάτες με ειδικές ανάγκες.

10.3.1 Ειδική Σήμανση

Ειδικά σήματα κατεύθυνσης, σε πλήρη συμφωνία με τα διεθνή πρότυπα, βρίσκονται σε όλο το Αεροδρόμιο προκειμένου να βοηθούν άτομα με οποιαδήποτε είδος και βαθμό αναπηρίας, όπως για παράδειγμα βαρύκοα ή άτομα μειωμένης κινητικότητας.

Εντός του αεροσταθμού, ένα σύστημα σημάτων, στα Αγγλικά και στα Ελληνικά και σύμφωνα με τις διεθνείς προδιαγραφές του ICAO, διασφαλίζει άνεση και πρόσβαση τόσο στους εσωτερικούς όσο και στους εξωτερικούς χώρους του αεροδρομίου.

Εκτός του αεροσταθμού, διακριτές φωτεινές επιγραφές υποδεικνύουν τις διαβάσεις ενώ η σήμανση, στην Ελληνική και στην Αγγλική γλώσσα, παρέχει καθοδήγηση για στάθμευση και οδηγίες για εύκολη και άνετη πρόσβαση στον κύριο αεροσταθμό.

10.3.2 Στάθμευση

Στοχεύοντας στην εύκολη πρόσβαση από όλους, ο νέος αερολιμένας παρέχει κατάλληλες εγκαταστάσεις στάθμευσης για τα άτομα με κινητικά προβλήματα.

2% των διαθέσιμων χώρων στάθμευσης, επί συνόλου 90 θέσεων, έχουν κατανεμηθεί στους ανάπηρους και στους ηλικιωμένους

10.3.3 Τηλέφωνα & Σημεία Πληροφόρησης

Σε όλο το αεροδρόμιο, έχουν σχεδιαστεί τηλέφωνα που να είναι ευκόλως προσβάσιμα και να χρησιμοποιούνται από όλους ανα πάσα στιγμή και ώρα. Πλήρως συμμορφούμενες με τις προδιαγραφές της Σύμβασης Αναπτυξέως Αεροδρομίου, οι συσκευές των δημοσίων τηλεφώνων στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών παρέχουν απρόσκοπτη επικοινωνία για όλους τους επιβάτες και επισκέπτες.

Στους χώρους του κεντρικού και δορυφορικού αεροσταθμού (δίπλα από τα γραφεία πληροφοριών, των θυρίδων ανταποκρίσεων και των θυρίδων αναζήτησης - αποσκευών) υπάρχουν 15 τηλέφωνα άμεσης εξυπηρέτησης για απευθείας σύνδεση - χωρίς καμία χρέωση - με το τμήμα εξυπηρέτησης επιβατών. Είναι όλα τοποθετημένα σε χαμηλό ύψος για να μπορούν να χρησιμοποιηθούν εύκολα από άτομα με ειδικές ανάγκες.

Επτά συνολικά γραφεία πληροφοριών, πλήρως στελεχωμένα, λειτουργούν στο κτίριο του αεροσταθμού 24 ώρες το 24ωρο

10.3.4 Υγιεινή

Όλοι οι χώροι υγιεινής των κτιρίων του Κύριου Αεροσταθμού και του Δορυφόρου παρέχουν τις απαραίτητες εγκαταστάσεις προκειμένου να εξυπηρετήσουν εκείνους που παρουσιάζουν προβλήματα κινητικότητας ή πνευμονικής στο αεροδρόμιο. Επιπλέον, οι ηλικιωμένοι ή οι οικογένειες με παιδιά μπορούν επίσης να χρησιμοποιούν και να έχουν άμεση πρόσβαση σε αυτές τις ειδικές εγκαταστάσεις, χωρίς καμία δυσκολία.

10.3.5 Διάδρομοι και ανελκυστήρες

Εκτός του Κύριου Αεροσταθμού, οι ράμπες με κλίση 2,5% διευκολύνουν την πρόσβαση και χρησιμεύουν για τη μείωση ταχύτητας των οχημάτων που περνούν μπροστά από τον αεροσταθμό, ενώ εντός των αεροσταθμών, όλες οι επιφάνειες είναι επίπεδες και λείες προκειμένου να αυξηθεί η προσβασιμότητα. Όλοι οι ανελκυστήρες που βρίσκονται στο αεροδρόμιο είναι κατασκευασμένοι σύμφωνα με τις προϋποθέσεις της Σύμβασης Αναπτύξεως Αεροδρομίου και διευκολύνουν την αλλαγή επιπέδου εντός του κύριου Αεροσταθμού. Ένας ειδικά σχεδιασμένος ανάγλυφος διάδρομος ξεκινάει από την είσοδο 2 των αναχωρήσεων και οδηγεί με ασφάλεια τον τυφλό επιβάτη σε ένα ειδικά διαμορφωμένο χώρο για τον έλεγχο των εισιτηρίων, δηλαδή του check in.

10.3.6 Ειδικά οχήματα

Για όσους χρειάζονται βοήθεια, υπάρχουν διαθέσιμα ειδικά σχεδιασμένα ηλεκτρικά αμαξίδια, τα οποία χειρίζεται το προσωπικό των αεροπορικών εταιρειών για ανθρώπους με προβλήματα κινητικότητας ή για ηλικιωμένους

10.4 ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΚΑΙ ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ

Βασική προτεραιότητα του αεροδρομίου ήταν πάντα η μέγιστη ασφάλεια. Έτσι, είτε στο έδαφος είτε στον αέρα, τα αεροδρόμιο παρέχει προηγμένα συστήματα ασφαλείας, πάντα ένα βήμα μπροστά, για την ασφάλεια όλων των πελατών και επιβατών.

10.4.1 Έλεγχος Επιβατών

Όλοι οι αναχωρούντες επιβάτες, το προσωπικό εδάφους, ιδιωτικοί και δημόσιοι υπάλληλοι, τα ιπτάμενα πληρώματα καθώς και οι αποσκευές τους θα υπόκεινται σε ελέγχους ασφαλείας πριν τους επιτραπεί η είσοδος σε ελεγχόμενες περιοχές.

Παρόμοιοι έλεγχοι διεξάγονται και για όλους τους μετεπιβιβαζόμενους, καθώς και για όλους τους ανθρώπους που εργάζονται στο αεροδρόμιο ή επισκέπτονται το αεροδρόμιο για επαγγελματικούς λόγους, κάθε φορά που περνούν από σημείο ελέγχου που οδηγεί σε ελεγχόμενη περιοχή.

10.4.2 Έλεγχος αποσκευών

Ο έλεγχος αποσκευών γίνεται κατά την διάρκεια της μεταφοράς της αποσκευής από το Σύστημα Διαχείρισης Αποσκευών και περιλαμβάνει από ένα έως πέντε επίπεδα ελέγχου:

Επίπεδο 1: Οι αποσκευές ελέγχονται αρχικά από την αυτόματη συσκευή ελέγχου in-line του επιπέδου 1. Όταν η συγκεκριμένη συσκευή εντοπίσει πιθανό αυτοσχέδιο εκρηκτικό μηχανισμό ή αντικείμενο αδιαπέραστο απορρίπτει την αποσκευή και η απεικόνισή της προωθείται αυτόματα στο σταθμό εργασίας του Επιπέδου 2.

Επίπεδο 2: Οι απεικονίσεις αποσκευών που απέρριψαν οι συσκευές ελέγχου του Επιπέδου 1 εξετάζονται από τούς χειριστές ελέγχου, οι οποίοι αποφασίζουν αν είναι ακίνδυνες οπότε και πιέζουν το πλήκτρο αποδέσμευσης των συγκεκριμένων αποσκευών. Όταν ο χειριστής του Επιπέδου 2 υποψιάζεται ότι μια αποσκευή που απορρίφθηκε στο επίπεδο 1 περιέχει αυτοσχέδιο εκρηκτικό μηχανισμό ή απαγορευμένο είδος, αποστέλλει την αποσκευή στο Επίπεδο 3. Αν ο χειριστής του Επιπέδου 2 δεν αποφασίσει μέσα σε καθορισμένο χρόνο (20 δευτερόλεπτα) τότε η αποσκευή μεταβιβάζεται αυτόματα στο σταθμό του Επιπέδου 3.

Επίπεδο 3: Το Σύστημα Διαχείρισης Αποσκευών οδηγεί αυτόματα στο Επίπεδο 3 κάθε αποσκευή που απορρίφθηκε από το σταθμό του Επιπέδου 2. Η αποσκευή θα εκπέσει από το διαλογέα στον ταινιόδρομο που οδηγεί στο σταθμό του Επιπέδου 3.

Ο χειριστής ελέγχει την αποσκευή και την ξαναβάζει στο Σύστημα Διαχείρισης Αποσκευών μέσω άλλου ταινιόδρομου από το σταθμό του Επιπέδου 3.

Επίπεδο 4 : Εάν κατά τον έλεγχο στο Επίπεδο 3, διαπιστωθεί ότι υπάρχει ύποπτο αντικείμενο (εκρηκτικό), ειδοποιείται άμεσα η αστυνομία και ενεργοποιείται το Επίπεδο 5, όπου εκκενώνεται η περιοχή, και η Αστυνομία μεριμνά για την απομάκρυνση της αποσκευής.

10.5 ΤΕΛΩΝΕΙΑ & ΕΛΕΓΧΟΣ ΜΕΤΑΝΑΣΤΕΥΣΗΣ

Η Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε., παρέχει την απαραίτητη υποδομή για την εκτέλεση των διαδικασιών τελωνειακού ελέγχου από τα Ελληνικά Τελωνεία.

Η Εταιρεία Αεροδρομίου πρέπει να διασφαλίζει ότι όλοι οι επιβάτες που καταφθάνουν στο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών από τρίτες χώρες οδηγούνται χωρίς εξαίρεση στις εγκαταστάσεις τελωνειακού ελέγχου, μέσω στατικών και δυναμικών συστημάτων πληροφόρησης.

Επιπλέον η Εταιρεία Αεροδρομίου οφείλει να διασφαλίζει ότι όλα τα άτομα που υπόκεινται σε τελωνειακό έλεγχο έχουν πρόσβαση σε περιοχές ελέγχου.

Τα Ελληνικά Τελωνεία είναι υπεύθυνα για την εκτέλεση όλων των δραστηριοτήτων που σχετίζονται με τον έλεγχο προϊόντων που εισάγονται στην Ελλάδα.

Ένδεκα χώρες εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας (ΕΚ) έχουν υπογράψει τη «Συνθήκη Σένγκεν» "Schengen Agreement" στην οποία διασφαλίζεται η ελεύθερη μετακίνηση προσώπων μεταξύ και εντός των χωρών-μελών. Αυτό σημαίνει ότι τα άτομα δεν υπόκεινται πλέον στον κανονικό έλεγχο μετανάστευσης, αλλά σύμφωνα με

τους κανονισμούς της ΕΚ, υπόκεινται σε ad hoc τελωνειακούς ελέγχους όταν ταξιδεύουν εντός Σένγκεν.

Πέραν της Συνθήκης Σένγκεν, οι κανονισμοί της ΕΚ επιτρέπουν τα ίδια προνόμια για την ελεύθερη διακίνηση αγαθών εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας, η οποία αποτελείται από περισσότερα κράτη-μέλη από ό,τι η Συνθήκη Σένγκεν. Αγαθά που εισάγονται από χώρες που δεν ανήκουν στην Ευρωπαϊκή Ένωση υπόκεινται στις διαδικασίες τελωνειακού ελέγχου ώστε να καθορισθεί εάν οι καθορισμένες μέγιστες ποσότητες των αντίστοιχων αγαθών έχουν ξεπερασθεί.

Οι Επιβάτες που φθάνουν από χώρες εκτός ΕΕ οφείλουν να δηλώνουν εάν μεταφέρουν ποσότητες που υπερβαίνουν τα νόμιμα όρια. Οι τελωνειακοί έλεγχοι εκτελούνται με τη χρήση ενός συστήματος που αποτελείται από τρεις δίοδους:

- ◆ Πράσινη Δίοδος για επιβάτες που φθάνουν από χώρες της ΕΕ χωρίς αγαθά που πρέπει να δηλώσουν
- ◆ Κόκκινη Δίοδος για επιβάτες από χώρες εκτός ΕΕ που μεταφέρουν αγαθά προς δήλωση
- ◆ Μπλε Δίοδος για επιβάτες από χώρες της ΕΕ (χωρίς τους συνηθισμένους ελέγχους).

Τα Ελληνικά Τελωνεία έχουν το δικαίωμα να εκτελούν επί τόπου ελέγχους ακόμη και στις Πράσινες ή Μπλε Διόδους, σύμφωνα με ειδικούς νομικούς κανονισμούς.

10.6. ΠΥΡΑΣΦΑΛΕΙΑ

Ο Νέος Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών (ΔΑΑ) είναι ένα από τα πιο ασφαλή αεροδρόμια παγκοσμίως.

Η πυροπροστασία είναι μια από τους πιο σημαντικούς τομείς Ασφαλείας και η Διοίκηση έχει αναλάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να ελαχιστοποιήσει τις πιθανές επιδράσεις ενός ατυχήματος που θα περιλαμβάνει φωτιά.

Στόχος μας είναι η προστασία της ανθρώπινης ζωής, να αποφύγουμε σημαντική διακοπή των λειτουργιών μας και να προστατεύσουμε την ιδιοκτησία του Αεροδρομίου & των Τρίτων. Η Σύμβαση Ανάπτυξης Αεροδρομίου καθορίζει ότι ο ΔΑΑ είναι υπεύθυνος για την οργάνωση της Πυροπροστασίας του Αεροδρομίου σύμφωνα με τις απαιτήσεις Διεθνών Οργανισμών όπως είναι ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO).

Ο Νέος Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών έχει ταξινομηθεί ως Κατηγορίας 9 με τα πρότυπα του ICAO, βασιζόμενο στα μεγέθη των αεροσκαφών και την αναμενόμενη κίνηση. Αυτή η κατηγοριοποίηση καθορίζει τον τύπο και την ποιότητα όλων των απαιτούμενων εγκαταστάσεων και εξοπλισμού για την υποστήριξη Προστασίας και Διάσωσης από πυρκαϊά για όλα τα περιστατικά.

Ο ΔΑΑ παρέχει στην Πυροσβεστική Υπηρεσία του Αεροδρομίου υπερσύγχρονα οχήματα, εξοπλισμό και συστήματα επίβλεψης για να διασφαλίσει το υψηλότερο επίπεδο Πυροπροστασίας.

Όλα τα Κτίρια του Αεροδρομίου έχουν σχεδιασθεί και κτισθεί σύμφωνα με τα πιο αυστηρά ευρωπαϊκά και αμερικανικά πρότυπα και κανονισμούς. Πιστοποιήσεις για την Πυροπροστασία στο Αεροδρόμιο παρέχεται από το TUV, έναν διεθνή ελεγκτικό οργανισμό πιστοποιήσεων. Ένα εξεζητημένο Σύστημα Ανίχνευσης Πυρκαϊάς

ειδοποιεί την Πυροσβεστική Υπηρεσία Αεροδρομίου αμέσως μόλις εντοπισθεί πυρκαϊά μέσω ενός εξαρτώμενου συστήματος σε Η/Υ. Τα Κτίρια του Αεροσταθμού καλύπτονται πλήρως από ένα σύγχρονο σύστημα ψεκασμού και οι σημαντικές περιοχές καλύπτονται από επιπλέον συστήματα ανίχνευσης καταπολέμησης. Όλο το προσωπικό που απασχολείται στο Αεροδρόμιο εκπαιδεύεται επισήμως στην προστασία από πυρκαϊές, και το προσωπικό που εργάζεται στα κτίρια του Αεροσταθμού οργανώνεται σε Ομάδες με ειδικά καθήκοντα για τη διασφάλιση της ασφάλειας του κοινού και τη συνεργασία με τις αρχές σχετικά με την Προστασία από Πυρκαϊές και την Ανταπόκριση. Διενεργούνται ασκήσεις εκπαιδευτικές και εκτάκτου ανάγκης ώστε το προσωπικό να είναι έτοιμο για κάθε απρόοπτο και οργανώνονται επίσης τακτικά ασκήσεις εκτάκτου ανάγκης σε συνεργασία με τις τοπικές αρχές, την αστυνομία, την πυροσβεστική και υπηρεσίες ασθενοφόρου, ώστε να διασφαλισθεί ότι κάθε μεγάλο συμβάν θα αντιμετωπισθεί με τρόπο συντονισμένο.

Εν κατακλείδι, ο Νέος Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών θέτει ένα νέο υψηλό πρότυπο στα Ευρωπαϊκά Αεροδρόμια, και από την άποψη των εγκαταστάσεων, αλλά και από την άποψη των Ανθρωπίνων Πόρων σχετικά με την Πυροπροστασία.

10.7 ΠΡΩΤΕΣ ΒΟΗΘΕΙΕΣ

Η εταιρεία Airport Services of Emergency Medical Care (ASEMC) δημιουργήθηκε από το ΕΚΑΒ επί τη βάσει μιας συμφωνίας με τον ΔΑΑ, για την παροχή Υπηρεσιών Πρώτων Βοηθειών (Emergency Medical Services -EMS) στο Αεροδρόμιο.

Ο χώρος και η τεχνική υποδομή που χρησιμοποιούνται από την ASEMC περιλαμβάνουν:

- ◆ 1 Κεντρικό Σταθμό Ιατρικών Υπηρεσιών στο Κτίριο 11
- ◆ το κτίριο Νο 8, το οποίο εξυπηρετεί τα πληρώματα της ASEMC
- ◆ 4 χώρους [δύο στον Κεντρικό Αεροσταθμό (MTB) και δύο στο Κτίριο Δορυφόρο (SAT)] που χρησιμεύουν ως Χώροι Αποθήκευσης για Ιατρικό Εξοπλισμό που πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε περίπτωση έκτακτων γεγονότων στους αεροσταθμούς,
- ◆ 5 ασθενοφόρα, τρία εκ των οποίων 3 είναι εξοπλισμένα για την παροχή υπηρεσιών εντατικής ιατρικής περίθαλψης.

Η ASEMC έχει στελεχωθεί με 2 ιατρούς ανά βάρδια, 1 νοσοκόμα, και τρία πληρώματα ασθενοφόρων, που ισούνται με 6 βοηθούς ιατρού, και συγκεκριμένα 9 άτομα ανά βάρδια. Το προαναφερθέν πλήρωμα και η υποδομή αποκρίνονται σε τακτικά ιατρικά περιστατικά στο Αεροδρόμιο καθώς και σε περιπτώσεις εκτάκτου ανάγκης στο Αεροδρόμιο. Στην τελευταία περίπτωση, παρέχεται στο Αεροδρόμιο περαιτέρω βοήθεια και πόροι από το ΕΚΑΒ.

11. ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΑ

11.1 ΓΕΝΙΚΕΣ ΑΡΧΕΣ

Η σημερινή πολιτική του Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών Α.Ε. (ΔΑΑ) στο χώρο των εμπορευμάτων συνίσταται στην αντιμετώπιση του CARGO ως στρατηγικού τομέα ανάπτυξης του αεροδρομίου σε AIRCARGO HUB της Ανατολικής Μεσογείου. Οι βασικές αρχές της παραπάνω πολιτικής είναι:

- Η εξασφάλιση πλαισίου ανταγωνισμού των υπηρεσιών CARGO με βάση το ισχύον εθνικό και Κοινοτικό νομικό πλαίσιο και τη Σύμβαση Ανάπτυξης του Αεροδρομίου (ADA)
- Η ανάπτυξη της υποδομής από το ΔΑΑ και ανάθεση της λειτουργίας στους "ειδικούς"
- Εκχώρηση πολλαπλών δικαιωμάτων handling, δηλ. δύο δικαιώματα αυτοεξυπηρέτησης (self-handling) και τρία δικαιώματα εξυπηρέτησης Τρίτων (third-party handling)
- Η ενεργοποίηση του ΔΑΑ ως θεματοφύλακα ποιότητας, ασφάλειας και ανταγωνιστικότητας των υπηρεσιών προς όφελος του χρήστη

11.2 ΠΑΡΑΔΟΧΕΣ

Η περιγραφόμενη πολιτική ροής εμπορευμάτων βασίζεται στις ακόλουθες παραδοχές σχετικά με τη χωροταξία, τα συστήματα πληροφορικής και τις λειτουργικές αρχές.

11.2.1 Εγκαταστάσεις

Σύμφωνα με το Χωροταξικό Σχέδιο, το Αεροδρόμιο διαθέτει:

- 4 Εμπορευματικούς Σταθμούς, οι οποίοι περιλαμβάνουν χώρους γραφείου αποκλειστικής χρήσης για - τους αντίστοιχους φορείς διαχείρισης του Εμπορευματικού Σταθμού (ημιώροφος) - τους εκπροσώπους αερογραμμών (ημι-όροφος) - τους Τελωνειακούς υπάλληλους που σχετίζονται με τον εκτελωνισμό εμπορευμάτων και χώρους ή πρόβλεψη αποκλειστικής χρήσης για - χύδην εμπορεύματα και εμπορευματοκιβώτια (ULD) - φρέσκα, κατεψυγμένα και παγωμένα είδη - επικίνδυνα είδη - ραδιενεργά είδη - τιμαλφή (χρηματοκιβώτιο) - σωρούς - κατασχεμένα είδη - δειγματοληπτικούς Τελωνειακούς και χημικούς ελέγχους

Γραφειακή Εγκατάσταση για τα εξής:

- Διοίκηση Τελωνείων
- Ταμεία είσπραξης δασμών
- Γενικό Χημείο του Κράτους
- Γραφεία διαμεταφορέων κι εκτελωνιστών

- Υποκατάστημα της Τράπεζας της Ελλάδος καθώς και τουλάχιστο μίας εμπορικής τράπεζας
- Κτίριο Ταχυδρομείου
- Σταθμό Κτηνιατρικού και Φυτοϋγειονομικού Ελέγχου, ο οποίος προβλέπει εγκαταστάσεις για τον έλεγχο και την προσωρινή διαμονή / αποθήκευση - ζώντων ζώων - εδώδιμων προϊόντων και - μη εδώδιμων προϊόντων .

11.2.2 Συστήματα Πληροφορικής

Τελωνειακή Αρχή:

- Ηλεκτρονική διεκπεραίωση φορτίου, αφ' ης στιγμής έχουν εισαχθεί οι σχετικές πληροφορίες στο Σύστημα Πληροφορικής των Ελληνικών Τελωνείων
- Ηλεκτρονική σύνδεση μεταξύ των Κεντρικών Ελληνικών Τελωνείων στο Κτίριο 27 και των αποκεντρωμένων Γραφείων Τελωνειακού Ελέγχου στον κάθε Εμπορευματικό Σταθμό.
- Διαχειριστές Εμπορευματικού Σταθμού: Συμβατό Πληροφοριακό σύστημα του Διαχειριστή Εμπορευματικού Σταθμού σύμφωνα με τις Καθιερωμένες Συμβάσεις Επίγειας Εξυπηρέτησης και το Βασικό Κανονισμό Επίγειας Εξυπηρέτησης
- Σύνδεση με όλους τους εξυπηρετούμενους πελάτες του (αερογραμμές)
- Συμβατότητα με το Σύστημα Πληροφορικής των Ελληνικών Τελωνείων. Σύνδεση μεταξύ του Παραλήπτη (Διαμεταφορέα / Εκτελωνιστή) και της Τελωνειακής Αρχής είτε - Ηλεκτρονικώς - Χειροκίνητα

- Καταβολή Δασμών από τον Παραλήπτη είτε - Με καταβολή δασμών κατά περίπτωση
- Με πάγια εντολή για ανοικτό λογαριασμό και μεταφορά χρημάτων από τράπεζα

11.2.3 Λειτουργικές παραδοχές

Ο ΔΑΑ εισάγει ένα μοντέρνο και απόλυτα ανταγωνιστικό λειτουργικό πλαίσιο των εμπορευματικών διαδικασιών, το οποίο συνοψίζεται ως εξής:

- 4 ανεξάρτητοι φορείς (cargo handlers) λειτουργούν ισάριθμους Εμπορευματικούς Σταθμούς (cargo terminals). Ο ΔΑΑ αναπτύσσει τρεις εξ αυτών (συνολικής επιφάνειας 16.000 τετραγωνικών μέτρων), ενώ η ΟΑ κατασκευάζει και θα λειτουργήσει το δικό της σταθμό (συνολικής επιφάνειας 14.000 τετραγωνικών μέτρων)
- Υπολογίζεται ότι οι τέσσερις Εμπορευματικοί Σταθμοί θα έχουν τη δυνατότητα διαχείρισης μέχρι και 275,000 τόνων το χρόνο, ενώ υπάρχει πρόβλεψη για σημαντικές μελλοντικές επεκτάσεις.
- Οι εκπρόσωποι των αερογραμμών που εξυπηρετούνται από τους ανωτέρω φορείς στεγάζονται στον ημι-όροφο του κάθε Εμπορευματικού Σταθμού
- Οι τέσσερις Εμπορευματικοί Σταθμοί, το κτίριο των ΕΛΤΑ καθώς και ο Σταθμός Κτηνιατρικού και Φυτοϋγειονομικού Ελέγχου (τα δυο τελευταία κτίρια έχουν επιφάνεια 4,800 και 650 τετραγωνικά μέτρα αντίστοιχα και θα στελεχωθούν από τις αρμόδιες Υπηρεσίες) έχουν άμεση πρόσβαση στην

πίστα του αεροδρομίου (airside facilities). Η λειτουργία των εν λόγω σταθμών υποστηρίζεται από κτίριο γραφείων (επιφανείας 6.000 τετραγωνικών μέτρων), στο οποίο θα εγκατασταθούν οι Τελωνειακές Αρχές, το Γενικό Χημείο του Κράτους, οι εκτελωνιστές, οι ενδιαφερόμενοι διαμεταφορείς, η Τράπεζα της Ελλάδος καθώς και μια ή περισσότερες εμπορικές τράπεζες.

- Προβλέπεται ότι οι εν λόγω σταθμοί θα λειτουργούν σε 24ωρη βάση. Κάθε Διαχειριστής Εμπορευματικού Σταθμού θα φέρει την ευθύνη για τη φυσική διαχείριση, αποθήκευση και παράδοση στον παραλήπτη (εισαγωγή φορτίου) και τους Διαχειριστές Ράμπας (εξαγωγή φορτίου), καθώς επίσης και για την ασφάλεια και προστασία της αποστολής εντός του Εμπορευματικού Σταθμού
- Οι Εμπορευματικοί Σταθμοί θα λογίζονται ως Σταθμοί υπό Τελωνειακό έλεγχο (bonded terminals). Σύμφωνα με τη διεθνή πρακτική, τα κτιριακά όρια κάθε ενός Εμπορευματικού Σταθμού θεωρούνται ως τα όρια της αντίστοιχης αποθήκης υπό Τελωνειακό έλεγχο
- Η Τελωνειακή Αρχή δε θα λειτουργεί Εμπορευματικό Σταθμό καθώς απαλλάσσεται από την γενική διαχείριση εμπορευμάτων. Οι εκπρόσωποι των Τελωνείων θα επικεντρώνονται στον εκτελωνισμό των εμπορευμάτων και την πραγματοποίηση δειγματοληπτικών ελέγχων

Προϋπόθεση για τα παραπάνω αποτελεί η χρήση πληροφορικών συστημάτων από όλους τους συμμετέχοντες στην αγορά των εμπορευμάτων. Οι απλουστευμένες διαδικασίες εισαγωγής και εξαγωγής που προκύπτουν οδηγούν σε ταχεία αλλά ελεγχόμενη και ασφαλή ροή φορτίων μέσω των Εμπορευματικών Σταθμών.

12. ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ

Η εταιρία Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε., υπεύθυνη για τη λειτουργία του νέου Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος», ολοκλήρωσε με επιτυχία τις συμβάσεις καταστημάτων, εστιατορίων και υπηρεσιών στο νέο Αεροδρόμιο.

Στο Αεροδρόμιο και σε συνολική έκταση 7.000 περίπου μ², θα αναπτυχθούν εμπορικά καταστήματα πώλησης αφορολόγητων και φορολογημένων ειδών, καταστήματα παροχής υπηρεσιών, και χώροι - καταστήματα μαζικής εστίασης.

Αναλυτικά, οι συμβάσεις έχουν ως εξής:

A. Στα καταστήματα αφορολόγητων ειδών και σε έκταση 1.000 περίπου μ² πωλήσεων θα αναπτύξει δραστηριότητα η εταιρία ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΩΝ ΕΙΔΩΝ Α.Ε. (ΚΑΕ).

B. Στα καταστήματα φορολογημένων ειδών και σε 3.200 περίπου μ² πωλήσεων, θα αναπτύξουν δραστηριότητα οι κάτωθι εταιρίες:

1. ΚΑΤΑΣΤΗΜΑΤΑ ΑΦΟΡΟΛΟΓΗΤΩΝ ΕΙΔΩΝ Α.Ε. (ΚΑΕ) με 8 καταστήματα:

Ένα πολυκατάστημα καλλυντικών και αρωμάτων, στο οποίο θα συμπεριλαμβάνονται και μεμονωμένοι χώροι (shop in the shop) με επώνυμες φίρμες όπως FOLLI-FOLLIE, BULGARI, MONTBLANC

Ένα πολυκατάστημα ποτών και καπνού

Ένα πολυκατάστημα καθημερινών ειδών προσωπικής υγιεινής, ομορφιάς και Beauty Care, Body Care, Women's Personal Care, Hair Care, Health Care, Baby Care, Promotional Gifts

Δύο πολυκαταστήματα (last minute shopping) όπου θα πωλούνται επιλεγμένα είδη από όλες τις κατηγορίες

Ένα κοσμηματοπωλείο

Ένα εξειδικευμένο κατάστημα Ελληνικών τροφίμων (Delicatessen)

Ένα εξειδικευμένο κατάστημα ζαχαρωδών και σοκολατοειδών σε συσκευασίες δώρου

2. THE NUANCE GROUP HELLAS A.E. με 4 καταστήματα:

Ένα κατάστημα δερμάτινων ειδών και παπουτσιών φίρμας BALLY

Ένα κατάστημα αξεσουάρ μόδας φίρμας HERMES

Ένα κατάστημα με επώνυμες φίρμες ρολογιών όπως Chopard, IWC, Frank Muller, Tag Heuer, Baume & Mercier, R. Weil

Ένα κατάστημα με επώνυμες φίρμες ανδρικής και γυναικείας μόδας, όπως Max Mara, Guess, Lacoste, Wolford, La Perla

3. PRESS STORES AT ATHENS INTERNATIONAL AIRPORT S.A. με 4

καταστήματα Ελληνικού και ξένου τύπου περιοδικών και βιβλίου (best selling paperbacks), αναμνηστικά δώρα, τσιγάρα και είδη καπνιστού, χαρτικά, χάρτες,

κάρτες κλπ.

4. ΜΕΤΡΟΠΟΛΙΣ Α.Ε. με 2 καταστήματα μουσικής και συναφών ειδών

5. TSAKOR LTD. (The Cartoon Store) με παιχνίδια και είδη δώρων για παιδιά

6. NEWSSTAND - ELEFTHEROUDAKIS S.A. βιβλιοπωλείο

7. P.GERMANOS S.A. ηλεκτρονικά είδη

8. D. PAPADIAMANTOPOULOS S.A. - OPTICAL οπτικά είδη

9. P. VASSILIADES LIMITED PARTNERSHIP φαρμακείο

10. R.B.K. HELLAS A.E.B.E αθλητικά είδη της φίρμας REEBOK & ROCKPORT

11. C. SARAFIDIS BROS. S.A. είδη ταξιδιού (Kipling, Delsey, Samsonite, Mandarinina Duck, TUMI, Bricks Bridge, Diesel, Boblebee, The SAK, Lamarthe, Cerruti 1881, Spalding)

12. TIE RACK LTD γραβάτες και εν γένει ανδρικά και γυναικεία αξεσουάρ μόδας

13. CLUB FLORAL - ANTHISI LTD ανθοπωλείο

14. Κατάστημα Ολυμπιακών αγώνων Αθήνας 2004

C. Στα καταστήματα προσφοράς υπηρεσιών και σε έκταση 700 περίπου μ2 θα αναπτύξουν δραστηριότητα οι κάτωθι εταιρίες:

Ανταλλακτήρια Συναλλάγματος:

AMERICAN EXPRESS

EUROCHANGE

Δύο τράπεζες:

ΑΛΦΑ ΤΡΑΠΕΖΑ ΠΙΣΤΕΩΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗ

Τέσσερα τουριστικά Γραφεία:

AMPHITRION HOLIDAYS S.A.

PACIFIC LIMITED TRAVEL TOURISM

PLOTIN TRAVEL S.A.

INTERARGO TRAVEL GROUP S.A.

Έξι γραφεία ενοικίασης αυτοκινήτων:

AUTOHELLAS SA (HERTZ)

SYSTEMA KINISIS SA (BUDGET)

BATEK SA (EUROPCAR)

OLYMPIC SA (AVIS)

LION RENTAL SA (SIXT)

EUROLEASE SA (ALAMO NATIONAL)

ΕΟΤ

ΕΛΤΑ

Χώρος Φύλαξης Αποσκευών: PACIFIC LIMITED D.

Στους 10 χώρους εστιατορίων - αναψυκτηρίων συνολικού εμβαδού 2.000 περίπου μ2 θα δραστηριοποιούνται οι κάτωθι εταιρίες:

ΛΟΥΗΣ ΣΜΠΑΡΡΟ ΕΣΤΙΑΤΟΡΙΑ ΕΛΛΑΣ Α.Ε. με food court με ιταλικό εστιατόριο Sbarro, ελληνική κουζίνα, salad, sandwich και cafe bars

ΧΟΣΤ ΙΝΤΕΡΝΑΣΙΟΝΑΛ (ΕΛΛΑΣ) Μ.Ε.Π.Ε με Illy cafe, Heineken bar, Δωδώνη παγωτά

ΓΡΗΓΟΡΗΣ ΜΙΚΡΟΓΕΥΜΑΤΑ Α.Ε.

McDONALD'S ΕΛΛΑΣ Ε.Π.Ε.

OLYMPIC CATERING S.A.

Όλοι οι προαναφερθέντες συμβασιούχοι θα δραστηριοποιούνται στο νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» από την έναρξη λειτουργίας του.

13. ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΝΕΟΥ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑ ΑΘΗΝΩΝ

Η Γενική Συνέλευση των Μετόχων της εταιρίας Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.

εξέλεξε το νέο Διοικητικό Συμβούλιο, το οποίο αποτελείται από τους:

- ◆ Καθηγητή Κωστή Βαϊτσο
Πρόεδρο Διοικητικού Συμβουλίου
- ◆ Dr. Harald Peipers
Αντιπρόεδρο Διοικητικού Συμβουλίου
- ◆ Fernand Braun
Μέλος Διοικητικού Συμβουλίου
- ◆ Αντώνη Βγόντζα
Μέλος Διοικητικού Συμβουλίου
- ◆ Κωνσταντίνο Σ. Μανιατόπουλο
Μέλος Διοικητικού Συμβουλίου
- ◆ Ανδρονίκη Μπούμη
Μέλος Διοικητικού Συμβουλίου
- ◆ Dr. Reinhard Kalenda
Μέλος Διοικητικού Συμβουλίου
- ◆ Hubert Kohler
Μέλος Διοικητικού Συμβουλίου
- ◆ Dr. Hans-Georg Vater
Μέλος Διοικητικού Συμβουλίου

14. Η ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΕΤΑΙΡΕΙΑ

Σε κάθε διεθνή αερολιμένα στεγάζονται γραφεία των αεροπορικών εταιρειών. Κάθε αεροπορική εταιρεία έχει το δικό της γραφείο. Το γραφείο αυτό έχει σκοπό να εξυπηρετεί τους αφικνούμενους και αναχωρούντες επιβάτες. Ακόμη εκδίδει εισιτήρια, παραλαμβάνει και ζυγίζει τις αποσκευές των επιβατών. Εάν κάποια αεροπορική εταιρεία δεν διαθέτει δικό της γραφείο, τότε συμβάλλεται με κάποια συνάδελφη αεροπορική εταιρεία, για την εξυπηρέτηση των πελατών της.

14.1 ΤΟ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟ ΠΡΟΪΟΝ

Χωρίς το αεροπορικό προϊόν, σίγουρα δεν θα υπήρχαν αεροπορικές εταιρείες. Γι' αυτό κατά τη μελέτη του μάρκετινγκ αεροπορικών εταιρειών, έχει νόημα να ληφθεί υπόψη το αεροπορικό προϊόν. Είναι ο μόνος τρόπος για την ακριβή διαμόρφωση της στρατηγικής του μάρκετινγκ αεροπορικών εταιρειών. Οι διαδικασίες της ανάπτυξης του προϊόντος και της έρευνας της αγοράς πρέπει να είναι συνεχείς αν μια αεροπορική εταιρεία θέλει να αντεπεξέλθει στις εξελίξεις και τις αλλαγές στο χώρο της αγοράς.

Οι ανάγκες και επιθυμίες του πελάτη είναι άκρως σημαντικές όσον αφορά το αεροπορικό προϊόν. Εν τούτοις, κατά κανόνα, οι επιθυμίες είναι σημαντικότερες από τις ανάγκες στην περίπτωση υψηλού ανταγωνισμού, δηλαδή όταν πολλές αεροπορικές εταιρείες προσφέρουν τους ίδιους ή παρόμοιους ναύλους σε συγκεκριμένες διαδρομές.

14.2 ΑΝΑΓΚΕΣ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗ ΚΟΝΤΙΝΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Η βασικότερη ανάγκη του επιβάτη κοντινών αποστάσεων είναι υψηλής συχνότητας, σε βολική ώρα προγραμματισμένες πτήσεις. Όταν αναφερόμαστε σε επιβάτες κοντινών αποστάσεων, είναι σημαντικό να γίνεται διαχωρισμός μεταξύ των επιβατών εκείνων που ταξιδεύουν απευθείας από μια διαδρομή κοντινής απόστασης σαν ανταπόκριση για μια διαδρομή μακρινής απόστασης.

Αν θεωρήσουμε ότι η πλειοψηφία των επιβατών κοντινών αποστάσεων αποτελείται από επιβάτες επιχειρηματίες, είναι δυνατόν να συμπεράνουμε ότι σημαντικότερες ανάγκες σε αυτόν τον τομέα της αγοράς είναι η συχνότητα, το βολικό ωράριο των δρομολογίων, η ακριβής τήρηση του ωραρίου, η ελαστικότητα και η ασφάλεια των πτήσεων.

Τιμή. Παρ' όλο που η τιμή είναι σχετικά σημαντικός παράγοντας για όλους τους τομείς επιβατών, έχει συνήθως μικρότερη σημασία για τον επιχειρηματία επιβάτη απ' ότι για τον επιβάτη αναψυχής. Τα τελευταία χρόνια, ένας αριθμός αλλαγών έλαβε χώρα στον τομέα των επιχειρήσεων, οι οποίες αλλαγές άλλαξαν το «πρόσωπο» της αγοράς αυτής, που ήταν κατά παράδοση ανελαστική (Ανελαστική είναι η αγορά όπου η τιμή έχει περιορισμένη μόνο επιρροή στη ζήτηση) στη ζήτηση, αλλά οι πρόσφατες εξελίξεις άλλαξαν την κατάσταση.

Προγράμματα τακτικών επιβατών. Τα προγράμματα τακτικών επιβατών προσφέρουν ανταμοιβές στους επιβάτες και έχουν ιδιαίτερη σημασία στην εσωτερική ταξιδιωτική αγορά των ΗΠΑ. Το πρόγραμμα τακτικών επιβατών είναι ένα σχήμα

κινήτρων. Δεν είναι ευρέως διαδεδομένο στην ευρωπαϊκή αγορά λόγω των δυσμενών φορολογικών επιπλοκών. Εν τούτοις, σε αγορές όπου το πρόγραμμα εφαρμόζεται, έχει μεγάλη επιρροή όσον αφορά την επιλογή εκ μέρους του επιβάτη της αεροπορικής του εταιρείας.

14.3 ΕΠΙΘΥΜΙΕΣ ΤΟΥ ΕΠΙΒΑΤΗ ΚΟΝΤΙΝΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Όπως ήδη εξηγήσαμε, οι επιθυμίες είναι σημαντικότερες από τις ανάγκες στην περίπτωση υψηλού ανταγωνισμού, δηλαδή όταν πολλές αεροπορικές εταιρείες προσφέρουν τους ίδιους ή παρόμοιους ναύλους σε συγκεκριμένες διαδρομές. Αυτό το γεγονός βρίσκει πολύ μεγάλη εφαρμογή στην περίπτωση των επιχειρηματιών επιβατών που ταξιδεύουν με έξοδα της εταιρείας τους.

Ξεχωριστό τσεκάρισμα. Η δυνατότητα ξεχωριστού τσεκαρίσματος στην πτήση ξεχωρίζει το αεροπορικό προϊόν όσον αφορά τόσο την ταχύτητα όσο και το κύρος. Ειδικές διευκολύνσεις αναφορικά με τις αποσκευές επίσης παρέχονται στους επιχειρηματίες επιβάτες. Ξεχωριστό τμήμα της καμπίνας του αεροπλάνου. Είναι πια σύνηθες να προσφέρουν οι περισσότερες αεροπορικές εταιρείες ξεχωριστό τμήμα της καμπίνας στους επιχειρηματίες επιβάτες των αεροσκαφών τους. Άλλες επιθυμίες του επιβάτη κοντινών αποστάσεων περιλαμβάνουν το κύρος και τη φήμη της αεροπορικής εταιρείας με την οποία πετάει και μερικές φορές και τον τύπο αεροσκάφους.

14.4 Ο ΕΠΙΒΑΤΗΣ ΜΑΚΡΙΝΩΝ ΑΠΟΣΤΑΣΕΩΝ

Υπάρχουν συγκεκριμένες επιθυμίες και ανάγκες που είναι σε ψηλότερη θέση στον κατάλογο προτεραιοτήτων του επιβάτη μακρινών αποστάσεων απ' ό,τι σε εκείνων του επιβάτη κοντινών αποστάσεων. Για παράδειγμα, τα δρομολόγια. Είναι προφανές ότι το δρομολόγιο είναι σημαντικότερο, κυρίως σε σχέση με τις ώρες αναχωρήσεως και αφίξεως. Οι περισσότερες, όμως, αεροπορικές εταιρείες αντιμετωπίζουν περιορισμούς κατά την εκτέλεση πτήσεων μακρινών αποστάσεων όσον αφορά την έγκριση των ωρών προσγειώσεως και απογειώσεως. Λόγω του γεγονότος ότι οι επιβάτες μακρινών αποστάσεων περνούν σχετικά πολύ χρόνο στο αεροσκάφος, μια άλλη άκρως σημαντική «επιθυμία» τους είναι η καλή εξυπηρέτηση εν πτήση.

14.5 Η ΑΓΟΡΑ ΤΟΥ ΤΑΞΙΔΙΟΥ ΑΝΑΨΥΧΗΣ

Αντίθετα, από την επιχειρηματική αγορά, που είναι ακόμα σχετικά ανελαστική, η αγορά του ταξιδιού αναψυχής είναι άκρως ελαστική, δηλαδή η ζήτηση επηρεάζεται πολύ από την τιμή. Για τον ταξιδιώτη αναψυχής, η τιμή είναι άκρως σημαντικός παράγοντας κατά την επιλογή της αεροπορικής εταιρείας. Τα δρομολόγια απασχολούν συνήθως πολύ λιγότερο τον επιβάτη αναψυχής από ό,τι τον επιχειρηματία.

14.6 ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ ΤΟΥ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΥ ΠΡΟΪΟΝΤΟΣ

Τα βασικά συστατικά στοιχεία του αεροπορικού προϊόντος είναι τα εξής:

1. Τύπος αεροσκάφους , που συμπεριλαμβάνει:

- τον θόρυβο στην καμπίνα
- τη διαμόρφωση της καμπίνας
- τήρηση ωραρίου

2. Πρόγραμμα πτήσεων , που συμπεριλαμβάνει:

- πόλεις που θα εξυπηρετηθούν
- απευθείας πτήσεις ή με ενδιάμεσο σταθμό
- ωράρια
- συχνότητες

3. Τιμή , που σε συνδυασμό με τα σημεία 1 και 2 η τιμή είναι μείζον συστατικό του αεροπορικού προϊόντος και επηρεάζει κατά πολύ το επίπεδο της ζήτησης. Η ίδια η τιμή επηρεάζεται από τα χαρακτηριστικά του αεροσκάφους καθώς αυτά επηρεάζουν τα γενικά έξοδα, που στη συνέχεια επηρεάζουν την τιμή.

4. Εξυπηρέτηση πελατών , που είναι η ομπρέλλα κάτω από την οποία βρίσκονται όλες οι όψεις του προϊόντος που προσφέρει η αεροπορική εταιρία, καθώς παίζει καθοριστικό ρόλο στην εξασφάλιση των συνεχών εργασιών με συχνούς επιβάτες.

Τα διάφορα συστατικά στοιχεία που συνθέτουν την ολική όψη της εξυπηρέτησης των πελατών έχουν ως εξής:

Εξυπηρέτηση του πελάτη κατά την ώρα της πώλησης

Εξυπηρέτηση του πελάτη στο αεροδρόμιο (αναχωρήσεως και αφίξεως)

Εξυπηρέτηση εν πτήση

Εξυπηρέτηση μετά την πτήση

14.7 ΑΡΧΗ ΣΥΝΟΛΙΚΗΣ ΠΟΙΟΤΗΤΑΣ

Πολλές αεροπορικές εταιρείες μετακινούνται τώρα από την πρακτική του να αντιμετωπίζουν τα στοιχεία του αεροπορικού προϊόντος μεμονωμένα. Αντιθέτως, προσπαθούν να επιτύχουν συνολική ποιότητα μέσα σε ολόκληρη την εταιρεία - αυτή η προσπάθεια είναι γνωστή σαν *αρχή συνολικής ποιότητας*. Φρονεί ότι κάθε άτομο και κάθε διαδικασία στην αεροπορική εταιρεία επηρεάζουν είτε άμεσα ή τελειωτικά τον πελάτη και το προϊόν - γι' αυτόν το λόγο η ικανοποίηση του πελάτη αποτελεί ευθύνη του καθενός.

Όσο περνάει ο καιρός, γίνεται όλο και περισσότερο σαφές ότι οι αεροπορικές εταιρείες που δεν εφαρμόζουν την αρχή της συνολικής ποιότητας κινδυνεύουν να χάσουν τη θέση τους στην αγορά. Καθώς η αγορά γίνεται ολοένα και πιο ανταγωνιστική, ο παράγοντας «εξυπηρέτηση» της αεροπορικής επιχείρησης γίνεται ολοένα και πιο σημαντικός.

Οι πιο επιτυχημένες αεροπορικές εταιρείες του μέλλοντος θα είναι εκείνες που θα προσφέρουν το προϊόν εξυπηρέτησης των πελατών που λέγεται συνολική ποιότητα.

15.01 ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ ΠΟΥ ΛΕΙΤΟΥΡΓΟΥΝ ΣΤΟ Δ.Α.Α.

9U AIR MOLDOVA

A3 AEGEAN
AIRLINES

AB AIR BERLIN

AF AIR FRANCE

AY FINNAIR

AZ ALITALIA

BA BRITISH
AIRWAYS

CY CYPRUS

AIRWAYS

DL DELTA

DM MAERSK AIR

E8 ALPI EAGLES

EK EMIRATES

ET ETHIOPIAN

GF GULF AIR

HF HAPAG LLOYD

HY UZBEKISTAN AIR

IB IBERIA

JUJAT

KL KLM

KM AIR MALTA

KU KUWAIT

AIRLINES

LH LUFTHANSA

LH LUFTHANSA

CARGO

LO LOT POLISH

AIRLINES

LT LTU

INTERNATIONAL

AIRLINES

LX CROSSAIR

LYEL AL

LZ BALKAN

BULGARIAN

MA MALEV

ME MIDDLE EAST

AIRLINES

MS EGYPT AIR

OA OLYMPIC

AIRWAYS

OS AUSTRIAN

AIRLINES

PK PAKISTAN

R3 ARMENIAN

AIRLINES

RB SYRIANAIR

RJ ROYAL

JORDAN

AIRLINES

RO TAROM

SN SABENA

SQ

SINGAPORE

SR SWISSAIR

SU

AEROFLOT

SV SAUDI

ARABIAN

AIRLINES

TK TURKISH

TU TUNIS AIR

U2 EASYJET

VS VIRGIN

ATLANTIC

AIRLINES

VV AEROSVIT

AIRLINES

X5 CRONUS

AIRLINES

XN AXON

ZY ADA-AIR

16. ΕΛΛΗΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

16.1 Η ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Ημερομηνία ίδρυσης: 6 Απριλίου 1957

1957-1970

Αγορά 5 αεροσκαφών τύπου COMET 4B

Αγορά 3 αεροσκαφών τύπου BOEING B707-320

Επιβάτες εσωτερικού-εξωτερικού: 10.880.000

Εργαζόμενοι 3.300

Γραφεία έκδοσης εισιτηρίων εξωτερικού: σε 76 πόλεις

Γραφεία έκδοσης εισιτηρίων εσωτερικού: σε 80 πόλεις

1971-1980

Αγορά 5 αεροσκαφών τύπου BOEING B720B

Αγορά 1 αεροσκάφους τύπου BOEING B747-284B

Αγορά 2 αεροσκαφών τύπου AIRBUS A300-B4

Αγορά 5 αεροσκαφών τύπου BOEING B737-200

Το Ελληνικό κράτος είναι από το 1975 ο ιδιοκτήτης της Ο.Α

Η Ο.Α πετά σε 30 διεθνείς προορισμούς στις 5 Ηπείρους

Επιβάτες εσωτερικού-εξωτερικού: 34.780.000

1981-1990

Αγορά 6 αεροσκαφών τύπου AIRBUS A300-B4

Αγορά 2 αεροσκαφών τύπου BOEING B747-212B

Αγορά 5 αεροσκαφών BOEING B737-200

Εγκατάσταση αυτομάτου συστήματος ελέγχου αποσκευών και εισιτηρίων (check-in)

Ξεκινούν δρομολόγια μόνο για εμπορεύματα (cargo)

Νέο σύστημα κρατήσεων ΕΡΜΗΣ που εξοικονομεί \$2.500.000 ετησίως στην

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ

Επιβάτες εσωτερικού-εξωτερικού: 63.934.000

1991-1999

Αγορά 6 αεροσκαφών τύπου BOEING B737-400

Αγορά 3 αεροσκαφών τύπου AIRBUS A300-600R

Αγορά 4 αεροσκαφών τύπου AIRBUS A340-300

Επιβάτες εσωτερικού-εξωτερικού: 55.545.000

16.1.1 Η ΑΠΟΣΤΟΛΗ ΤΗΣ Ο.Α.

- ◆ Η Ασφαλής μεταφορά Ελληνικής, Διεθνούς και Ομογενειακής Επιβατικής Κίνησης
- ◆ Η προσφορά υπηρεσιών διεθνούς επιπέδου σε ανταγωνιστικές τιμές
- ◆ Η συμβολή στην Οικονομική Ανάπτυξη της Ελλάδας

16.1.2 Ο ΟΜΙΛΟΣ ΤΗΣ Ο.Α.

Ο Όμιλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας δημιουργήθηκε με σκοπό να καλύψει απόλυτα οποιαδήποτε ανάγκη για φιλόξενες και ασφαλείς πτήσεις, εντός και εκτός Ελλάδας. Οι υπηρεσίες, που προσφέρει, εγγυώνται άψογη εξυπηρέτηση και εξαιρετικά προνόμια σε αυτούς που τον επιλέγουν. Ο Όμιλος της Ολυμπιακής Αεροπορίας αποτελείται από τις πιο κάτω εταιρείες:

Ολυμπιακή Αεροπορία Α. Ε., μητρική εταιρεία του Ομίλου, μεταφέρει εσάς ή/και τα εμπορεύματά σας σε οποιαδήποτε ήπειρο κι αν ταξιδεύετε, ενώ ταυτόχρονα παρέχει υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης, τεχνικής συντήρησης, καθώς και Πληροφορικής & Επικοινωνιών σε άλλες εταιρείες.

Ολυμπιακή Αεροπλοΐα Α. Ε., είναι μία από τις κορυφαίες εταιρείες στο χώρο των διεθνών περιφερειακών αερομεταφορέων. Μέλος του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, σας ταξιδεύει με ασφάλεια απ' όλα τα αεροδρόμια της Ελλάδας σε προορισμούς τόσο του εσωτερικού, όσο και του εξωτερικού δικτύου. Παράλληλα, επιτελεί αναγνωρισμένο κοινωνικό έργο, καθώς συνδέει τ' ακριτικά νησιά με το κέντρο κι ανταποκρίνεται άμεσα και αποτελεσματικά σε οποιαδήποτε εξειδικευμένη επιχείρηση ανθρωπιστικού περιεχομένου, όπως στη μεταφορά ασθενών ή στις επιχειρήσεις έρευνας και διάσωσης.

Olympic Catering Α. Ε., θυγατρική του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αποτελεί τη μεγαλύτερη εταιρεία catering στα Βαλκάνια. Με τους καλύτερους chefs, με άρτια εκπαιδευμένο προσωπικό και υπερσύγχρονο εξοπλισμό, ανταποκρίνεται σε κάθε γαστρονομική απαίτηση με ποιότητα, ασφάλεια και συνέπεια. Τα γεύματα, που προσφέρει, καλύπτουν τις εθνικές και θρησκευτικές ιδιαιτερότητές σας ή τις ανάγκες σας για ειδικά menus, συγκεκριμένες δίαιτες ή εξειδικευμένα V.I.P. menus.

Μακεδονικές Αερογραμμές Α.Ε., μέλος του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, ικανοποιούν απόλυτα την ανάγκη σας να ταξιδεύετε - ή να μεταφέρετε εμπορεύματα - όπου και όποτε εσείς επιθυμείτε. Με ναυλωμένες πτήσεις, πετάξτε από τα ελληνικά νησιά και την ενδοχώρα στο εσωτερικό δίκτυο, την Ευρώπη, τη Βόρεια Αφρική και τη

Μέση Ανατολή. Οι Μακεδονικές Αερογραμμές σας καλύπτουν με υψηλού επιπέδου υπηρεσίες και σας προσφέρουν ένα ευχάριστο και άνετο ταξίδι!

Olympic Fuel Company A. E., η νεότερη θυγατρική εταιρεία του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, δημιουργήθηκε με σκοπό να τροφοδοτεί τα αεροσκάφη όλων των αεροπορικών εταιρειών με καύσιμα κορυφαίας ποιότητας. Ελέγχει και διατηρεί ανταγωνιστικές τις τιμές της, δίνοντας έτσι ένα πραγματικό πλεονέκτημα στο νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών, όπου και δραστηριοποιείται.

Galileo Hellas A. E., μέλος του Ομίλου της Ολυμπιακής Αεροπορίας, αποτελεί εθνική εταιρεία διανομής της Galileo International, μιας από τις πρωτοπόρες πολυεθνικές εταιρείες στον τομέα των Ηλεκτρονικών Συστημάτων Κρατήσεων Θέσεων με παρουσία σε 107 χώρες στον κόσμο. Με το σύστημα Galileo, που διανέμει στην Ελλάδα, αποσκοπεί στην κάλυψη των αναγκών των ταξιδιωτικών γραφείων, ώστε να εξυπηρετούν άμεσα και έγκυρα εσάς, που θέλετε να οργανώσετε το ταξίδι σας, από την κράτηση θέσης, μέχρι τη διαμονή σε ξενοδοχείο ή την ενοικίαση αυτοκινήτου.

Olympic Into-Plane Company A. E. Θυγατρική της OA και της TOTAL RAFFINAGE DISTRIBUTION. Εταιρεία παροχής υπηρεσιών ανεφοδιασμού αεροσκαφών με αεροπορικά καύσιμα, στο νέο αεροδρόμιο Αθηνών "Ελευθέριος Βενιζέλος".

16.1.3 Η Εικόνα του ομίλου

- ◆ 7.000.000 επιβάτες
- ◆ 10.000.000 θέσεις
- ◆ 100.000 πτήσεις (το 34% διεθνείς)

- ◆ 87 προορισμοί (οι 51 στο Εξωτερικό)
- ◆ Σύνδεση 31 χωρών με την Ελλάδα
- ◆ 73.000.000 kg μεταφερθέντα εμπορεύματα
- ◆ 20.000 τουριστικά πακέτα
- ◆ 310 Δισ. Δρχ. συνολικός τζίρος
- ◆ Δύναμη Προσωπικού: 9.000

16.1.4 ΠΑΡΑΛΛΗΛΕΣ ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ

16.1.4.1 Πώληση υπηρεσιών:

- ◆ Τεχνικές συντήρησης
- ◆ Εκπαίδευσης πληρωμάτων Cockpit (Simulators)
- ◆ Εκπαίδευση πληρωμάτων καμπίνας
- ◆ Πληροφορική
- ◆ Επίγειας εξυπηρέτησης αεροσκαφών 165 ξένων εταιριών
- ◆ Δικτύου διανομής (Galileo Hellas)

16.1.5 ΔΙΚΤΥΟ ΠΡΟΟΡΙΣΜΩΝ

	Ελλάδα	Ευρώπη	Αμερική	Αυστραλία	Μ. Ανατολή	Αφρική	Ασία
Προορισμοί	35	31	4	2	9	4	2

16.1.6 Ο ΣΤΟΛΟΣ ΤΗΣ Ο.Α.

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ (Σύνολο: 32 + 15)

Τύπος αεροσκάφους	Μονάδες	Θέσεις	Υπό παραγγελία
A340-300	4	295	
A300-600R	3	269	
B737-200	11	117	
B737-300	1	138	
B737-400	13	150	
B737-700		163	11
B737-800		163	4

ΟΛΥΜΠΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΛΟΪΑ (Σύνολο: 21)

Τύπος αεροσκάφους	Μονάδες	Θέσεις	Υπό παραγγελία
B717-200	3	105	
ATR-72	7	68	
ATR-42	4	50	
DO-228	7	18	

ΜΑΚΕΔΟΝΙΚΕΣ ΑΕΡΟΓΡΑΜΜΕΣ (Σύνολο: 3)

Τύπος αεροσκάφους	Μονάδες	Θέσεις	Υπό παραγγελία
B737-400	3	167	

16.1.7 ΣΤΟΧΟΙ

- ◆ Ανάδειξη του Αεροδρομίου των Αθηνών σε ισχυρό περιφεριακό HUB της Ευρώπης
- ◆ Ανάδειξη του Αεροδρομίου της Θεσσαλονίκης, ως του δευτέρου σημαντικότερου κόμβου (HUB) της Ο.Α
- ◆ Τόνωση των δραστηριοτήτων της Ο.Α στις αγορές Β. Ατλαντικού & Ασίας
- ◆ Ενίσχυση της θέσης της Ο.Α στις κυριότερες Ευρωπαϊκές αγορές
- ◆ Επέκταση της δραστηριότητας της Ο.Α στις χώρες της Μέσης Ανατολής
- ◆ Διεύρυνση των εμπορικών συνεργασιών με άλλες αεροπορικές εταιρίες
- ◆ Ένταξη της Ο.Α σε ένα από τα παγκόσμια groups συμμαχιών

...και επίτευξη...

Με αναβάθμιση των υπηρεσιών:

Νέα αεροσκάφη Airbus A340-300 με ατομικές οθόνες και επιλογή από 8 κανάλια τηλεοπτικά και 12 μουσικά, προβολή airshow, τηλέφωνα και fax εν πτήση, καθίσματα που γλινονται σχεδόν κρεβάτια στη διακεκριμένη θέση..

Ταχύτερη εξυπηρέτηση των πελατών στην Ν. Υόρκη σε νέο κτίριο, στο TERMINAL 1

Το μεσαίο κάθισμα της διακεκριμένης θέσης σε όλα τα αεροσκάφη τύπου BOEING B737 παραμένει κενό, προσφέροντας έτσι περισσότερη άνεση στους επιβάτες.

Με δυναμικό πρόγραμμα τακτικών πελατών ICARUS (FREQUENT FLYER PROGRAM):

Για μεμονομένους επιβάτες, οικογένειες, επιχειρήσεις

Καλύπτει ταξίδια στο εξωτερικό και στο εσωτερικό

Προσφέρει πλεονεκτήματα και με την χρήση άλλων υπηρεσιών

Με ευέλικτη εμπορική πολιτική:

Ανάπτυξη και προώθηση ολοκληρωμένων τουριστικών πακέτων για όλο το δίκτυο

Ανταγωνιστική τιμολογιακή πολιτική σε όλο το δίκτυο

Με ωράρια προσαρμοσμένα στις ανάγκες των πελατών

Με περισσότερες συχνότητες εξυπηρέτησης για προορισμούς με εντονη επιχειρηματική δραστηριότητα

Με νέο σχεδιασμό ανταποκρίσεων πτήσεων στην Αθήνα

Με αξιοποίηση των δυνατοτήτων του νέου αεροδρομίου των Σπάτων

16.2 ΛΟΙΠΕΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΕΣ ΕΤΑΙΡΕΙΕΣ

Με την έναρξη του χειμερινού προγράμματος δρομολογίων, από 28 Οκτωβρίου, όλες οι πτήσεις της Aegean Cronus Airlines θα εκτελούνται κάτω από ένα κοινό κωδικό (A3) καταργώντας το Code Sharing που ίσχυε σε πολλές από αυτές, επιτυγχάνοντας έτσι ενιαία εμπορική παρουσία και απλούστευση των διαδικασιών κρατήσεων για μεγαλύτερη ευκολία των τουριστικών πρακτόρων και των επιβατών.

Τα δίκτυα εσωτερικού και εξωτερικού των δύο εταιριών που έχουν συγχωνευτεί σε μία έχουν επαναξιολογηθεί και έχει σχεδιαστεί εξ αρχής το πρόγραμμα δρομολογίων με στόχο τις καλύτερες ανταποκρίσεις, την εμπορικότητα και τη βιωσιμότητα τους, τόσο της Cronus Airlines αλλά και της Aegean Airlines.

Ο στόλος της εταιρίας αποτελείται από 15 αεροσκάφη τα οποία πετούν σε 10 προορισμούς εσωτερικού δικτύου καθώς επίσης και 8 εξωτερικού δικτύου.

Πιο συγκεκριμένα, τα κύρια χαρακτηριστικά του νέου προγράμματος πτήσεων της εταιρίας είναι τα ακόλουθα:

- Καθημερινό δρομολόγιο Αθήνα-Ρώμη-Αθήνα
- Καθημερινό δρομολόγιο Αθήνα-Λονδίνο-Αθήνα εκτός Τρίτης
- Νέες απευθείας πτήσεις από Αθήνα προς Ντύσελντορφ κάθε Τρίτη, Πέμπτη και Σάββατο
- Νέες απευθείας πτήσεις από Αθήνα προς Στουτγάρδη κάθε Δευτέρα, Πέμπτη και Σάββατο
- Καθημερινό δρομολόγιο από Θεσσαλονίκη προς Μόναχο και τέσσερις φορές την εβδομάδα προς Φρανκφούρτη
- Οι πτήσεις από Αθήνα προς Ντύσελντορφ και Στουτγκάρδη μέσω Θεσσαλονίκης παραμένουν καθημερινές
- Απευθείας πτήσεις από Καβάλα προς Στουτγκάρδη τρεις φορές την εβδομάδα
- Διακόπτεται το δρομολόγιο από/προς Παρίσι για επιχειρησιακούς και οικονομικούς λόγους
- Καθιερώνεται νέα απευθείας γραμμή Θεσσαλονίκης-Χανίων με τρεις συχνότητες την εβδομάδα
- Παραμένουν υψηλές οι συχνότητες στους βασικούς σταθμούς του εσωτερικού δικτύου, οι συνδέσεις Θεσσαλονίκης με Ρόδο, Μυτιλήνη, καθώς και το δρομολόγιο Ρόδος-Ηράκλειο
- Ο τομέας των charters έχει ενισχυμένες δυνατότητες για την εκτέλεση πτήσεων στο εσωτερικό και το εξωτερικό. Το ίδιο ισχύει για τις ναυλώσεις με τα Lear Jet.

Αναβαθμίζεται στο σύνολό του ο υπάρχων στόλος και ειδικότερα το εσωτερικό των αεροσκαφών όπου θα τοποθετηθούν δερμάτινα καθίσματα σε όλες τις θέσεις. Θεσπίζεται Business Class και στις πτήσεις εξωτερικού στοχεύοντας έτσι στην προσέλκυση επιβατικού κοινού που ταξιδεύει στη διακεκριμένη θέση για επαγγελματικούς ή προσωπικούς λόγους με σκοπό την ικανοποίησή του επιβάτη. Εκτός από την Cronus σημαντικές ελληνικές αεροπορικές εταιρείες είναι η AXON και η INTERJET.

17. ΦΟΡΕΙΣ – ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΟΙ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΙ

17.1 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (ICAO)

Η Σύμβαση του Παρισιού του 1919 δημιούργησε τη Διεθνή Επιτροπή για την Αεροναυτιλία (ICAN ή CINA), η οποία είχε την έδρα της στο Παρίσι. Η αμερικανική συνδιάσκεψη του 1937 για την τεχνική της αεροπορίας, απποφάσισε τη σύσταση Μόνιμης Αμερικάνικης Αεροναυτικής Επιτροπής (CAPA). Και οι δύο οι επιτροπές αυτές έχουν ήδη ξεπεραστεί απο τον Διεθνή Οργανισμό Πολιτικής Αεροπορίας (ICAO), ο οποίος ιδρύθηκε στις 4/4/47, σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγου του 1944. Η Σοβιετική Ένωση έγινε μέλος του Οργανισμού το 1970 και έτσι από άποψη μελών μπορεί κανείς να πεί ότι ο Οργανισμός είναι σχεδόν παγκόσμιος.

Αρμοδιότητες του Οργανισμού. Ο Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας στον οποίο συμμετέχουν πάνω απο 130 χώρες, αποτελεί εξειδικευμένο Οργανισμό των Ηνωμένων Εθνών με έδρα το Μόντρεαλ. Η Γενική Συνέλευση των μελών του είναι αρμόδια για τον προϋπολογισμό. Το συμβούλιο εκλέγεται κάθε τριετία και αποφασίζει ,ανάμεσα στα άλλα για τα παραρτήματα της σύμβασης του Σικάγου. Υπάρχουν επίσης η Αεροναυτική Επιτροπή , η επιτροπή των Αερομεταφορών και η Νομική Επιτροπή , στην οποία αντιπροσωπεύονται όλα τα μέλη. Έργο της τελευταίας επιτροπής είναι η συζήτηση θεμάτων κοινού ενδιαφέροντος για τα μέλη και η προπαρασκευή σχεδίων διεθνών συμβάσεων, τα οποία διανέμονται στα μέλη για εξέταση και αποδοχή.

Μία απο τις σπουδαιότερες αρμοδιότητες του ICAO είναι η προπαρασκευή και περιοδική αναθεώρηση των διεθνών προτύπων και της ακολουθητέας πρακτικής

στην πολιτική αεροπορία. Ο Οργανισμός συνέβαλλε ιδιαίτερα στην τυποποίηση των αεροναυτικών κανονισμών σε παγκόσμιο επίπεδο. Ανάμεσα στις άλλες αρμοδιότητες του ICAO, αξίζει να αναφερθούν εκείνες που σχετίζονται με τα κοινά προγράμματα υποστήριξης των μελών για τη χρηματοδότηση αεροναυτιλιακών εγκαταστάσεων, η διατήρηση διεθνών κανόνων παροχής άδειας σε μέλη του ιπτάμενου προσωπικού λειτουργίας των αεροπλάνων, οργάνωσης των πτήσεων, εξασφάλισης των απαραίτητων τηλεπικοινωνιών και των αναγκαίων μετεωρολογικών παρατηρήσεων κ.λ.π. Το Συμβούλιο του Οργανισμού μπορεί επίσης, σύμφωνα με τη σύμβαση του Σικάγο, να λειτουργήσει ως όργανο συνδιαλλαγής ή ως δικαστικό όργανο για την επίλυση διαφορών ανάμεσα στα μέλη.

Τέλος, η διακυβερνητική αυτή οργάνωση αποβλέπει στην ανάπτυξη των ανά τον κόσμο αεροπορικών συγκοινωνιών, ειρηνικούς σκοπούς καθώς και στη δημιουργία των προϋποθέσεων που θα επιτρέψουν σε όσες κατά το δυνατό περισσότερες χώρες να αποκτήσουν πολιτική αεροπορία. Σε συνεργασία με τα Ηνωμένα Έθνη και πάντα στα πλαίσια του αναπτυξιακού του προγράμματος, προσφέρει τεχνική βοήθεια σε αναπτυσσόμενες χώρες.

17.2 ΔΙΕΘΝΗΣ ΕΝΩΣΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ (IATA)

Υπάρχουν σήμερα στον κόσμο περισσότερες από 2.000 αεροπορικές εταιρίες από τις οποίες μόνο το 1/10 εξασφαλίζει τακτικές γραμμές και, συνεπώς, αεροπορικό δίκτυο. Από αυτές, 107, αντιπροσωπεύοντας 85 χώρες (1976), είναι μέλη της Διεθνούς Ένωσης Αεροπορικών Μεταφορών (IATA), η οποία ιδρύθηκε το 1919 με πρωτοβουλία των μεγάλων αεροπορικών εταιρειών, αναδιοργανώθηκε το 1945 και, στα πλαίσια των επτά περιφερειακών της διασκέψεων, ορίζει κυρίως τα κόμιστρα των

διεθνών αεροπορικών μεταφορών. Με βάση τη συμφωνία της Βερμούδας (1946), που αφορούσε, όπως και η προγενέστερη του Σικάγο, θέματα Πολιτικής αεροπορίας, και άρχισε να αναπτύσσεται ραγδαία μετά το Β΄ Παγκόσμιο πόλεμο, αναγνωρίστηκε στην IATA ρόλος ρυθμιστικός, για τον εκάστοτε καθορισμό των αεροπορικών ναύλων και κατ' επέκταση η άσκηση οικονομικού ελέγχου στις διεθνείς αεροπορικές μεταφορές. Οι αεροπορικές εταιρείες της Ε.Ε.Σ.Δ. , των κρατών της Ανατολικής Ευρώπης, με εξαίρεση της πολωνικής LOT και της Κίνας δεν μετέχουν στην IATA .

Οι γρήγορα ανερχόμενες αγορές, οι αλλαγές στον τεχνολογικό τομέα, η υπερίσχυση των διεθνών ελεύθερων οικονομικών αγορών, αποτέλεσαν μία μοναδική πρόκληση για την αεροπορική βιομηχανία. Τα σημερινά εκτελεστικά όργανα απαιτείται να είναι διορατικά σε στρατηγικές, δυναμικοί μάνατζερ και πρωτοπόροι του υπαλληλικού προσωπικού για να μπορέσουν να ανταπεξέλθουν στις αλλαγές που θα επέλθουν στο μέλλον .Επίσης , όταν οι επιχειρήσεις είναι ισοπεδωμένες, είναι καθήκον τους να συνεργάζονται για την άμεση επίλυση των προβλημάτων.

Η αεροπορική βιομηχανία ανταποκρίνεται στις διαδεδομένες καινοτομίες μέσα στην επιχείρηση και στην διοργάνωση της εργασίας, με ουσιώδεις αλλαγές στον ρόλο των μάνατζερ και στον φόρτο εργασίας γενικότερα. Απαιτεί διοικητικό και υπαλληλικό προσωπικό με διεθνείς ορίζοντες, πολλές δεξιότητες, εκτελεστικές ικανότητες, ευκαμψία και παραγωγικότητα παρά ποτέ.

Οι αεροπορικές εκπαιδευτικές υπηρεσίες της IATA, είναι πλήρως εναρμονιζόμενες με τις σύγχρονες προκλήσεις , συμβάλλοντας έτσι στη δημιουργία ενός νέου επιχειρησιακού περιβάλλοντος. Εσωτερικά, η πλειοψηφία των ενεργειών έχουν επαναπροσδιοριστεί και είναι ευέλικτες. Εξωτερικά, περιμένουν να ανταποκριθούν

στις ανάγκες των μελών και των πελατών τους με προϊόντα και υπηρεσίες που θα βοηθήσουν τις εταιρείες να ζυγίσουν τα μελλοντικά τους σχέδια, αντανακλώντας μια πλήρη αναθεώρηση και αναδιάρθρωση των εκπαιδευτικών προγραμμάτων.

Ο κεντρικός στόχος της IATA, είναι να βοηθήσει τα μέλη της στην επιθυμία τους να αυξήσουν την επαγγελματικότητα των ανθρώπων προσφέροντας υψηλής ποιότητας βιομηχανία, η οποία βασίζεται στην εκπαίδευση κατά περιοχή σε κόστος οικονομικό. Παράλληλα, οι εκπαιδευτικές υπηρεσίες μέσα σε τάξη γίνονται στο Μαϊάμι , στη Γενεύη, τη Σιγκαπούρη σε συνεργασία με τον ACCAO. Εταιρείες που θα είναι πολύ δυνατές στην αγορά τον 21ο αιώνα , είναι εκείνες που θέλουν να αναδιοργανωθούν κι ενθαρρύνουν την ανεξάρτητη μάθηση.

Τα διάφορα συνέδρια της IATA για προβλήματα τεχνικά, οικονομικά και μεταφορών, βοήθησαν αποφασιστικά τη διεθνή συνεργασία πάνω σε κατασκευαστικά θέματα και στη δημιουργία κοινών τύπων εαροπλάνων, ανέβασαν το επίπεδο κατάρτισης των μελών του ιπτάμενου και μη προσωπικού των αεροπορικών εταιρειών και των αεροδρομίων και γενικότερα συνέβαλλαν στην ανά τον κόσμο επέκταση, αλλά και στη βελτίωση των αεροπορικών συγκοινωνιών.

17.3 ΥΠΗΡΕΣΙΑ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (ΥΠΑ)

Η ΥΠΑ είναι ανεξάρτητη υπηρεσία, η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Συγκοινωνιών και περιλαμβάνει, εκτός από την κεντρική, και άλλες Περιφερειακές Υπηρεσίες σε όσες πόλεις της Ελλάδας λειτουργούν αεροδρόμια. Αποστολή της Υ.Π.Α είναι η ανάπτυξη, η οργάνωση και ο έλεγχος των αεροπορικών μεταφορών , που πραγματοποιούνται από και πρὸς τα Ελληνικά αεροδρόμια.

Η αρχή της λειτουργίας της, χρονολογείται το 1929, οπότε με τον Νόμο 4.451 "περί Υπουργείου Αεροπορίας" , ιδρύθηκε για πρώτη φορά Διεύθυνση Πολιτικής Αεροπορίας με σκοπό την άσκηση αρμοδιοτήτων σε θέματα πολιτικής αεροπορίας. Το 1931 ολοκληρώθηκε η διοικητική διάρθρωση και έγινε αυτοτελής Διεύθυνση, που υπαγόταν αμέσως στον Υπουργό. Από το 1935 (Αναγκαστικός Νόμος της 13ης Απριλίου) το Γραφείο της πολιτικής Αεροπορίας έπαυσε να υπάγεται στο Γενικό Επιτελείο Αεροπορίας και πήρε την ονομασία που διατηρεί και σήμερα, δηλ. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας. Τέλος, το 1952 έγινε η μεταφορά της Υ.Π.Α στο Υπουργείο Συγκοινωνιών, όπου υπάγεται μέχρι και σήμερα και λειτουργεί σε επίπεδο Γενικής Διευθύνσεως.

Στα πλαίσια των αρμοδιοτήτων της ελέγχει την κίνηση στον αέρα όχι μόνο των πολιτικών αλλά και των στρατιωτικών, ελληνικών και ξένων , αεροπλάνων, παρέχει κατά τα διεθνή πρότυπα αεροναυτικές πληροφορίες σε όλα τα αεροπλάνα, πριν και κατά τη διάρκεια της πτήσεώς τους (π.χ. κατάσταση των αεροδρομίων προς τα οποία κατευθύνονται, επικρατούσες συνθήκες, απαραίτητες τεχνικές προϋποθέσεις), Επιθεωρεί κατά καιρούς τα Ελληνικά αεροπλάνα και τους χορηγεί πιστοποιητικά πλωμότητας, συνάπτει σχετικές συμφωνίες με ξένα κράτη ως εκπρόσωπος του Ελληνικού κράτους κ.λ.π.

Οι διάφορες υπηρεσίες της Υ.Π.Α έχουν επανδρωθεί με προσωπικό 700 περίπου ατόμων, στο οποίο περιλαμβάνονται οι ειδικότητες των αερολιμενικών, ελεγκτών εναερίου κυκλοφορίας, ραδιοτηλεγραφητών, ραδιομηχανικών, οικονομικών , χειριστών αεροπλάνων, μηχανικών κ.τ.λ. Για την άρτια κατάρτιση και την συνεχή ενημέρωση του απασχολούμενου στην ΥΠΑ προσωπικού, εκτός από την λειτουργία του Ειδικού Κέντρου Εκπαιδεύσεως, μεγάλος αριθμός ατόμων αποστέλλεται κάθε χρόνο για μετεκπαίδευση σε ξένες χώρες (Η.Π.Α , Αγγλία, Γαλλία , Γερμανία) πάνω σε τεχνολογικά θέματα των αεροπορικών μέσων και συνθηκών.

18. ΟΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΕΣ ΣΤΗΝ ΕΛΛΑΔΑ

Η Ελληνική αγορά αερομεταφορών τόσο σε επίπεδο δρομολογημένων, όσο και μη δρομολογημένων κυριαρχείται από τις ξένες αεροπορικές εταιρείες που καταλαμβάνουν αρκετές φορές και το 60% της επιβατικής κίνησης. Αυτό οφείλεται κατά κύριο λόγο στην ανεπάρκεια του εθνικού αερομεταφορέα, μιας και οι καλυπτόμενοι προορισμοί του δεν εξυπηρετούνται με βάση εμπορικά κριτήρια, αλλά πολιτικά.

Ακόμα και στο εσωτερικό δίκτυο τα πράγματα δεν είναι καλύτερα. Θα περίμενε κάποιος ότι μετά την απελευθέρωση των αερομεταφορών στην Ευρώπη, θα βλέπαμε μια ανάπτυξη των αεροπορικών εταιρειών, τουλάχιστον σε εσωτερικό επίπεδο, και στην Ελλάδα.

Οι μικρές προσπάθειες που έγιναν στηρίζονταν κατά κύριο λόγο στην επίτευξη βραχυπρόθεσμων κερδών, χωρίς στρατηγικό σχεδιασμό και χωρίς αντίληψη της ιδιαιτερότητας της ελληνικής αεροπορικής αγοράς. Παραδείγματα, όπως η SEEA, η APOLLO, η Cretan Airlines και η Venus (νυν Princess) αποτελούν αποδείξεις των όσων προαναφέραμε. Εταιρείες, δηλαδή που χωρίς κανένα προηγούμενο σχεδιασμό, και με τακτικές αγορές που δεν είχαν εφαρμογή στην Ελλάδα, προσπάθησαν να εκμεταλλευτούν την ανάγκη του ελληνικού επιβατικού κοινού για μια εναλλακτική λύση, εκτός Ολυμπιακής.

Η αποτυχία των εταιρειών αυτών οφείλεται παράλληλα και στη σθεναρή αντίσταση του κράτους που αρνείτο πεισματικά να βοηθήσει αυτές τις νέες εταιρείες, σε

διοικητικό τουλάχιστον επίπεδο, αλλά και στην έλλειψη ενημέρωσης του επιβατικού κοινού που για αρκετά χρόνια αγνοούσε ακόμα και την ύπαρξη των πρώτων ιδιωτικών ελληνικών αεροπορικών εταιρειών.

Καθημερινές ήταν οι αναφορές στις εφημερίδες για καθυστερήσεις χορήγησης αδειών ή αρνήσεις έγκρισης δρομολογίων από την Υ.Π.Α. Η κυβέρνηση προσπαθούσε να διατηρήσει την παντοδυναμία της Ολυμπιακής τουλάχιστον στον ελληνικό χώρο. Από τη στιγμή που εφαρμόστηκε το πρώτο πακέτο μέτρων της ΕΕ οι αλλαγές στην ελληνική αγορά έγιναν αμέσως αισθητές.

Ολοένα και περισσότερες ξένες αεροπορικές εταιρείες άρχισαν να πετούν από και προς την Ελλάδα με ένα ρυθμό πρωτόγνωρο. Μετά το 1993, τόσο στις δρομολογημένες όσο και στις μη δρομολογημένες πτήσεις οι κυρίαρχοι ήταν άλλοι, αφήνοντας την Ολυμπιακή ανήμπορη να αντιδράσει. Μόνος τρόπος αντίδρασης της εταιρείας και της κυβέρνησης ήταν η καθυστέρηση εφαρμογής της απελευθέρωσης των αερομεταφορών για τα ελληνικά νησιά μέχρι τον Ιούνιο του 1998, ενώ παράλληλα ασκούσε πιέσεις για την εξασφάλιση της ισχύος της Ολυμπιακής.

Όμως για ποιο λόγο η Ολυμπιακή φοβάται την απελευθέρωση; Σίγουρα βασικός λόγος είναι η άρση των περιορισμών πρόσβασης των ξένων αεροπορικών εταιρειών στην ελληνική αγορά, που με τη σειρά της περικόπτει το επιβατικό κοινό της Ολυμπιακής από τη στιγμή που το επιβατικό κοινό έχει περισσότερες επιλογές.

Ένας άλλος λόγος είναι το γεγονός ότι, η Ολυμπιακή βασιζόταν στην κρατική βοήθεια για τη λειτουργία της, τακτική που πλέον δεν είναι εφαρμόσιμη μιας και όλα τα προγράμματα επιδότησης ή οικονομικής βοήθειας εγκρίνονται πλέον από την ΕΕ.

Έτσι η Ολυμπιακή βρέθηκε απότομα να αντιμετωπίζει τα μεγαθήρια της British Airways, Lufthansa και Air France που έσπευσαν να διεκδικήσουν μερίδιο από την ελληνική αγορά. Η Ολυμπιακή εκ των προτέρων δεν ήταν έτοιμη να αντιμετωπίσει τέτοιου είδους ανταγωνισμό για διάφορους λόγους

Οι βασικότεροι από τους λόγους αυτούς είναι:

1. **Δυσκαμψία του συστήματος πώλησης.** Βασιζόταν σε συστήματα παλαιότερων εποχών όπου οι επιβάτες δεν είχαν περισσότερες από δύο επιλογές.
2. **Αδυναμία προσαρμογής των τιμών,** μιας και πλέον ήταν βασικό έσοδο της εταιρείας προκειμένου να καλύψει τις υπέρογκες δαπάνες της.
3. **Κακή δόμηση του στόλου της.** Χαρακτηριστικό παράδειγμα είναι η εφαρμογή των Boeing 747-200 στις γραμμές της Βόρειας Αμερικής και Ωκεανίας. Τα αεροσκάφη αυτά σπάνια γέμιζαν και κόστιζαν για κάθε πτήση όσο 4 άλλα μικρότερα αεροσκάφη.
4. **Εφαρμογή νοοτροπίας δημόσιας επιχείρησης** στα οικονομικά διοικητικά θέματα, καθώς και προσλήψεις ακατάλληλου προσωπικού.
5. **Ισχυρό συνδικαλιστικό κίνημα** που αν και μαχόταν για την επιβίωση της εταιρείας, από την άλλη αδυνατούσε να αντιληφθεί ότι αυτό θα γινόταν με ριζικές αναδιαρθρώσεις.
6. **Κακή αξιοποίηση** των δυνατοτήτων του Ελληνικού χώρου (πλήθος αεροδρομίων, γειτνίαση μεγάλων αγορών κλπ.).

Παράλληλα, οι διοικήσεις της εταιρείας δεν προχώρησαν σε κανένα μέτρο προσαρμογής της εταιρείας στις νέες συνθήκες, ελπίζοντας ότι το κράτος θα έκανε το θαύμα του. Όμως τίποτα δεν έγινε τελικά και η Ολυμπιακή για μια ακόμα φορά βρέθηκε μπροστά σε μια ήδη διαμορφωμένη παγκόσμια αγορά αερομεταφορών, με όλες τις εταιρείες μικρές και μεγάλες να είναι έτοιμες να αντιμετωπίσουν τον ανταγωνισμό. Χαρακτηριστικό του ανταγωνισμού που επικρατεί αυτή τη στιγμή είναι το γεγονός ότι υπάρχουν 95 εταιρείες (με μόνο δύο Ελληνικές, Ολυμπιακή και Κρόνος) που διεκδικούν μερίδιο μιας αγοράς εισερχόμενης επιβατικής κίνησης 2.000.000 επιβατών το χρόνο για τις δρομολογημένες πτήσεις και 6.000.000 επιβατών το χρόνο για τις πτήσεις τσάρτερ.

Τα μερίδια της Ολυμπιακής αλλά και των άλλων αεροπορικών εταιρειών είναι πολύ χαμηλά, μιας και τον κύριο όγκο της επιβατικής κίνησης έχουν απόσπασει οι εταιρείες τσάρτερ.

Αυτές οι εταιρείες προσφέροντας χαμηλούς ναύλους και μετρίου βαθμού υπηρεσίες ανταποκρίνονται απόλυτα στις ανάγκες των επιβατών. Ας μην ξεχνάμε ότι το μεγαλύτερο κομμάτι της επιβατικής κίνησης προς την Ελλάδα είναι περιοδικό (τουριστική περίοδος).

Το πρόβλημα στην ελληνική αγορά είναι ότι ακόμα το αεροπορικό εισιτήριο θεωρείται είδος πολυτελείας απλησίαστο για το ευρύ κοινό. Αυτή όμως η θεωρία αρχίζει να κλονίζεται με την είσοδο της μεγάλης πληθώρας εταιρειών που προσφέρουν οικονομικές τιμές. Ακόμα και οι μεγάλες δρομολογημένες εταιρείες αρχίζουν, κάτω από την πίεση του ανταγωνισμού να μειώνουν τις τιμές τους κάνοντας το αεροσκάφος πιο προσιτό.

Στο εσωτερικό δίκτυο της χώρας τα πράγματα είναι ακόμα πιο περίεργα μιας και δεν υπάρχει κάποια κυρίαρχη εταιρεία. Ασφαλώς η Ολυμπιακή επικρατεί ακόμα στις εσωτερικές πτήσεις μιας και παρέχει τις μεγαλύτερες συχνότητες πτήσεων, τη μεγαλύτερη χωρητικότητα, ενώ παράλληλα έχει ένα ικανοποιητικό σύστημα πώλησης. Αυτά τα πλεονεκτήματα καθώς και η εμπιστοσύνη του επιβατικού κοινού εξαφανίζονται με τις απεργίες και στάσεις εργασίας του προσωπικού που εξακολουθεί να λειτουργεί σαν δημόσιος οργανισμός.

Εκεί που έχει ήδη χάσει τη μάχη η Ολυμπιακή είναι στις πτήσεις του εξωτερικού. Ο έντονος ανταγωνισμός που επικρατεί σε συνδυασμό με τα προβλήματα δράσης της εταιρείας, που προαναφέραμε, οδηγούν την Ολυμπιακή σε μικρότερα κάθε χρόνο οικονομικά αποτελέσματα.

19. ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ ΚΑΙ ΑΕΡΟΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

Το μέλλον του παγκόσμιου τουρισμού μόνο ευόιοιο μπορεί να χαρακτηριστεί. Το 2000 οι τουρίστες ξεπέρασαν τα 700 εκ. αποφέροντας έσοδα 620 δισ. δολάρια, με προοπτική αυτό το νούμερο να διαμορφωθεί σε 1 δισ. και 1,5 τρισ. το 2010. Αποτέλεσμα των παραπάνω θα είναι ο τουρισμός να δημιουργήσει 300 εκ. νέες θέσεις εργασίας παγκοσμίως.

Βασικοί όμως παράγοντες ανάπτυξης του τουρισμού είναι η οικονομική ευημερία, η παγκόσμια ειρήνη και προσωπική ασφάλεια που νιώθει ο τουρίστας για τη χώρα που πρόκειται να επισκεφτεί. Παράλληλα θα πρέπει οι παραγωγοί του τουριστικού προϊόντος να αναβαθμίσουν το παρεχόμενο σέρβις τους σε συνδυασμό με τις πιο ποιοτικές υπηρεσίες στον ευρύτερο τουριστικό τομέα κάθε χώρας.

Όμως, η αλόγιστη χρήση μιας τουριστικής περιοχής, αρχίζει σταδιακά να την εξασθενεί, καθώς η επιβάρυνση του περιβάλλοντος, λόγω της μεγάλης προτίμησης ενός τουριστικού προορισμού, οδηγεί μελλοντικά στην τουριστική αυτοκτονία αυτού του προορισμού. Πάντως, η Ευρώπη εξακολουθεί να παραμένει ο κυρίαρχος προορισμός, καθώς αποτελεί τον παράδεισο του κάθε τουρίστα.

Ωστόσο, η δραστηριοποίηση στον Ελλαδικό χώρο για την παραγωγή και διάθεση τουριστικών προϊόντων, συντελεί στην αναβάθμιση και εξέλιξη του ελληνικού τουριστικού προϊόντος, εφόσον υλοποιηθούν και αναπτυχθούν μέτρα, όπως τα παρακάτω:

- Εκσυγχρονισμός χώρων υποδοχής και αφίξεων (αεροδρόμια, λιμάνια, συνοριακοί σταθμοί).
- Εκσυγχρονισμός βασικών υποδομών (οδικοί άξονες, συγκοινωνίες), μέσω του 2^{ου} Κ.Π.Σ., συνολικού προϋπολογισμού 9,5 τρις δρχ.
- Απόκτηση τουριστικής παιδείας και συνείδησης.
- Καλύτερη τουριστική εκπαίδευση.
- Μείωση του κόστους του τουριστικού πακέτου.
- Βελτίωση παρεχόμενων υπηρεσιών
- Κίνητρα για την προσέλκυση τουριστών υψηλής εισοδηματικής στάθμης με τη δημιουργία γηπέδων, γκολφ, μαρίνων, συνεδριακών κέντρων, ξενοδοχείων πολυτελείας.
- Εκσυγχρονισμός συστήματος ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας.

Να γίνει επιτέλους συνείδηση ότι ο τουρισμός αποτελεί για τη χώρα μας, και όχι μόνο, την πρώτη πηγή εσόδων. Χάρη σε αυτόν καταπολεμάται η ανεργία καθώς είναι χιλιάδες εκείνοι που απασχολούνται στην τουριστική βιομηχανία. Συνεισφέρει στην εισροή ξένου συναλλάγματος, που τόσο πολύ έχει ανάγκη η χώρα μας, με ευεργετικές συνέπειες στο ισοζύγιο πληρωμών, αλλά και γενικότερα στην ελληνική οικονομία.

Πρόβλεψη ειδικών κονδυλίων για τουρισμό - πολιτισμό για εκσυγχρονισμό τουριστικών μονάδων, επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου με εναλλακτικές μορφές τουρισμού, καθιέρωση τουριστικών και πολιτιστικών εκδηλώσεων, κατασκευή σύγχρονων τουριστικών υποδομών.

Διάθεση μεγάλων κονδυλίων για την τουριστική προβολή της χώρας μας στο εξωτερικό. Εδώ θα πρέπει να αναφέρουμε ότι κάθε χρόνο η Κύπρος και η Τουρκία διαθέτουν κάθε χρόνο από 7 και 26 δισ. δρχ., αντίστοιχα, για τη διαφήμισή τους στο εξωτερικό.

20. ΤΟ ΤΡΟΜΟΚΡΑΤΙΚΟ ΧΤΥΠΗΜΑ ΤΗΣ 11ης ΣΕΠΤΕΜΒΡΙΟΥ 2001

Στις 8:45 το πρωί της Τρίτης 11 Σεπτεμβρίου άρχισε να εκτυλίσσεται στις Ηνωμένες Πολιτείες η μεγαλύτερη και πιο συντονισμένη τρομοκρατική επίθεση στην ιστορία.

Πρώτο χτύπημα: Αεροσκάφος της American Airlines με 92 επιβάτες και πλήρωμα έπεσε πάνω στον έναν από τους δίδυμους πύργους του World Trade Center. Πάνω από τον 75ο όροφο το κτήριο τυλίχτηκε στις φλόγες.



Δεύτερο χτύπημα: Στις 9:10 δεύτερο αεροσκάφος, επίσης της American Airlines, με 64 επιβαίνοντες, έπεσε πάνω στον δεύτερο, νότιο πύργο του Παγκόσμιου Κέντρου Εμπορίου. Ο κατεστραμμένος νότιος πύργος κατέρρευσε μετά από τρίτη έκρηξη, μία ώρα αργότερα. Αυτόπτες μάρτυρες αναφέρουν ότι άνθρωποι που βρισκόταν παγιδευμένοι στον ουρανοξύστη πήδησαν από τα παράθυρα λίγο πριν καταρρεύσει.



Μισή ώρα αργότερα, και ενώ στην περιοχή είχαν σπεύσει σύσσωμες οι δυνάμεις διάσωσης της πολιτείας της Νέας Υόρκης, κατέρρευσε και ο δεύτερος ουρανοξύστης. Ο αριθμός των θυμάτων είναι άγνωστος, ενώ στα δύο κτήρια εργαζόνταν συνολικά 50.000 άνθρωποι.

Τρίτο χτύπημα: Μία ώρα αργότερα αεροσκάφος έπεσε πάνω στο Πεντάγωνο στην Ουάσινγκτον και μέρος του κτιρίου κατέρρευσε. Το κτίριο είχε εκκενωθεί αμέσως μετά τις επιθέσεις στο Μανχάταν.



Τέταρτο χτύπημα: Παγιδευμένο αυτοκίνητο εξερράγη έξω από το Στέιτ Ντιπάρτμεντ, που επίσης εκκενώθηκε.

Πέμπτο χτύπημα: Αεροσκάφος της United Airlines που είχε απογειωθεί από το αεροδρόμιο του Νιου Τζέρσεϊ με προορισμό το Λος Άντζελες, κατέπεσε περίπου 100 χλμ. ανατολικά του Πίτσμπουργκ στην πολιτεία της Πενσιλβανίας. Η εταιρεία επιβεβαίωσε και τη συντριβή του αεροσκάφους που εκτελούσε την πτήση 175 από τη Βοστώνη στο Λος Άντζελες.



Ο Λευκός Οίκος, το Καπιτώλιο, το Υπουργείο Δικαιοσύνης, το Ανώτατο Δικαστήριο και όλα τα ομοσπονδιακά κτίρια στην Ουάσινγκτον εκκενώθηκαν. Επίσης εκκενώθηκε το κτίριο των Ηνωμένων Εθνών στη Νέα Υόρκη, τα ψηλότερα κτήρια και όλες οι κρατικές υπηρεσίες στο Σικάγο.

Η αμερικανική Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας έκλεισε όλα τα αεροδρόμια της χώρας και δόθηκε εντολή σε όλες τις υπερατλαντικές πτήσεις να κατευθυνθούν προς τον Καναδά.



Κύρια αιτία της απαισιοδοξίας, που επήλθε μετά την τρομοκρατική ενέργεια στις Ηνωμένες Πολιτείες της Αμερικής, είναι η πεποίθηση ότι οι καταναλωτές που αποτελούν τα δύο τρίτα της αμερικανικής οικονομίας, θα μειώσουν σημαντικά τις δαπάνες τους, λόγω του ψυχολογικού αντίκτυπου των τρομοκρατικών χτυπημάτων, του ενδεχόμενου μιας μακρόχρονης πολεμικής εκστρατείας και των απολύσεων που θα επακολουθήσουν.

Χαρακτηριστικό είναι ότι οι δέκα μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες του κόσμου ανακοίνωσαν την πρόθεσή τους να μειώσουν το προσωπικό τους κατά 100.000 περίπου, ενώ άλλες εκτιμήσεις αυξάνουν σε 600.000 τον αριθμό των εργαζομένων που θα χάσουν τη δουλειά τους κατά τους επόμενους μήνες...

Η αμερικανική οικονομία θεωρείται το ένα πέμπτο της παγκόσμιας. Το μερίδιό της στην εξαγωγική «πίτα» τόσο της ΕΕ όσο και των βιομηχανικά ανεπτυγμένων χωρών της Ασίας είναι σημαντικό, για να μην αναφερθούμε σε ένα πολυπλοκότερο σύστημα αλληλεξαρτήσεων που συνιστά αυτό που ονομάζεται συχνά παγκοσμιοποίηση.

Η διεθνής συγκυρία είναι επίσης άσχημη. Ίσως πρόκειται για μία από τις λίγες φορές που οι μεγαλύτερες οικονομίες του κόσμου θα πέσουν σε κάμψη ταυτόχρονα. Η Ιαπωνία βρίσκεται ήδη στην τέταρτη ύφεση της τελευταίας δεκαετίας και οι οικονομίες της Ευρωζώνης -ιδιαίτερα της Γερμανίας- τραβούν προς αυτόν το δρόμο.



21. ΜΕΤΑ ΤΟ ΧΤΥΠΗΜΑ

'Μέχρι τις 11 Σεπτεμβρίου είχαμε αύξηση των πτήσεων και των επιβατών, αλλά από εκείνη την ημέρα και μετά όλα έχουν αλλάξει. Ο αερολιμένας 'Ελευθέριος Βενιζέλος' βρίσκεται σε συνεχή επικοινωνία με όλα τα άλλα αεροδρόμια, σε μια προσπάθεια καλύτερη αξιολόγησης της κατάστασης.'

Η ασφάλεια των αεροδρομίων είναι ένα από τα σοβαρότερα θέματα αυτή την στιγμή, γιατί από αυτή εξαρτάται και η πορεία των αεροπορικών εταιριών, αλλά και γενικά του τουρισμού. *'Βάρος έχει δοθεί στην ασφάλεια των αεροδρομίων. Πιστεύω ότι τα έκτακτα μέτρα που έχουν ληφθεί θα γίνουν στο μέλλον τα μόνιμα μέτρα ασφάλειας των αεροδρομίων',* δήλωσε ο κ. Καραμάνος και πρόσθεσε ότι αυτό θα έχει επίπτωση στο κόστος των ταξιδιών και βέβαια και στον απαιτούμενο χρόνο. Όσο για το αεροδρόμιο 'Ελευθέριος Βενιζέλος' ο κ. Καραμάνος είπε ότι *'το 'Ελευθέριος Βενιζέλος' είναι προετοιμασμένο για παρόμοιες καταστάσεις γιατί έχει δημιουργηθεί με τεχνολογία αιχμής, προσφέροντας υψηλή ασφάλεια με όσο το δυνατό ελάχιστη ενόχληση προς τους επιβάτες. Ο σχεδιασμός του αεροδρομίου και η τεχνολογική του υποδομή υποστηρίζουν την χρήση των νέων μεθόδων αναγνώρισης επιβατών όπως είναι τα δακτυλικά αποτυπώματα, και ο έλεγχος της ίριδας του ματιού',* συνέχισε ο κ. Καραμάνος.

Όσο για το επίκαιρο θέμα των μειώσεων των δρομολογίων ορισμένων αεροπορικών εταιριών, ακόμα και το κλείσιμο ορισμένων ο κ. Καραμάνος δήλωσε ότι στην ουσία φάνηκαν τα προβλήματα του αεροπορικού κλάδου και ότι οι εταιρίες που στηριζόντουσαν στις γραμμές της Βόρειας Αμερικής αυτή την στιγμή θα αντιμετωπίσουν σοβαρά προβλήματα. *'Οι αεροπορικές εταιρίες πρέπει να πάρουν*

βασικές αποφάσεις μπροστά στον χειμώνα. Πολλές έχουν ελαττώσει τα δρομολόγια τους και αυτό είναι φυσικό. Το αεροδρόμιο και η διοίκηση του, από την άλλη πλευρά, προσπαθεί να βοηθήσει και πρόκειται ακόμα και να αναθεωρήσει ορισμένα από τα τέλη του ή να τα αναπροσαρμόσει ώστε να προσφέρει βοήθεια στις αεροπορικές εταιρίες'.

Λόγω της μείωσης των αεροπορικών δραστηριοτήτων, - πράγμα αναμενόμενο σύμφωνα με τον κ. Καραμάνο - το αεροδρόμιο 'Ελευθέριος Βενιζέλος' στρέφεται προς την μεγιστοποίηση των εμπορικών του εσόδων που προέρχονται από τις υπόλοιπες δραστηριότητες του όπως τα καταστήματα, το πάρκινγκ, και το ξενοδοχείο, που αποτελούν σημαντικό έσοδο για το αεροδρόμιο.

Θωρακίζονται όλα τα ελληνικά και κυπριακά αεροδρόμια ενισχύοντας τα μέτρα ασφαλείας σε όλες τις πτήσεις εσωτερικού και εξωτερικού, σε θέματα ελέγχου .

Ο αρμόδιος υπουργός Χρήστος Βερελής γνωστοποίησε ότι όλοι οι επιβάτες θα μπορούν να μεταφέρουν μόνο μία χειραποσκευή μέσα στο αεροσκάφος και αυτή θα είναι συγκεκριμένων διαστάσεων. Οι υπόλοιπες αποσκευές θα παραδίδονται και θα φορτώνονται στα αεροπλάνα ενώ θα υπάρχει αναγνώριση ορισμένων αποσκευών.

Οι επιβάτες και στις πτήσεις του εσωτερικού θα περνούν δειγματοληπτικά από δεύτερο έλεγχο πριν φτάσουν στο αεροπλάνο. Επίσης θα γίνεται από τις αστυνομικές υπηρεσίες έλεγχος ταυτοπροσωπίας σε διάφορα σημεία των αεροδρομίων.

Οι πόρτες των θαλάμων διακυβέρνησης των αεροσκαφών θα ασφαλιζονται και θα πρέπει να τοποθετηθούν κάμερες εντός των αεροσκαφών, να φρουρούνται τα

αεροσκάφη στους χώρους παρκαρίσματος των αεροδρομίων και να γίνεται αυστηρότερος έλεγχος σε όλο το προσωπικό των ελληνικών αεροδρομίων.

Παράλληλα θα ενισχυθεί η φρούρηση των αεροσκαφών κατά τις νυχτερινές ώρες.

Στην περίπτωση που αεροσκάφος που εισέρχεται στον ελληνικό εναέριο χώρο δεν έχει υποβάλει σχέδιο πτήσης, θα ενημερώνεται η πολεμική αεροπορία, η οποία θα αναλαμβάνει τον ρόλο της αναγνώρισης ή της ενδεχόμενης αναχαίτισης. Επίσης, θα είναι ανοιχτά και σε επιφυλακή επί 24ώρου βάσεως όλα τα πολιτικά αεροδρόμια, ακόμη και αυτά που κλείνουν κατά τη διάρκεια της νύχτας. Πάντως, δεν προβλέπεται --μέχρι στιγμής-- να γίνει κάποια αλλαγή ή ακύρωση στο πρόγραμμα πτήσεων σε καμία ελληνική αεροπορική εταιρεία.

Σε περιδίνηση οι αερομεταφορές

Σε περιδίνηση έχουν περιέλθει οι αεροπορικές εταιρίες ανά τον κόσμο, από την οποία ουδείς γνωρίζει αν και πώς θα εξέλθουν.

Η **Swissair**, που υποχρεώθηκε να καθηλώσει τα αεροσκάφη της στο έδαφος επειδή αδυνατούσε ακόμη και να αγοράσει καύσιμα, επαναλαμβάνει τις πτήσεις της από την Πέμπτη, αφού εγκρίθηκε η έκτακτη χρηματοδότησή της από την ελβετική κυβέρνηση με 450 εκατ. ελβετικά φράγκα. Ωστόσο, με τη χρηματοδότηση δεν εξασφαλίζεται παρά το μίνιμουμ των δραστηριοτήτων της για ένα μόλις μήνα.

Με χρεοκοπία απειλείται και η βελγική **Sabena**, καθώς η **Swissair**, που κατέχει το 49,5% του μετοχικού της κεφαλαίου δεν μπορεί να της εξασφαλίσει τη χρηματοδότηση του προγράμματος εξυγίανσης που έχει συμφωνηθεί. Η βελγική κυβέρνηση, που κατέχει το 50,5% της **Sabena**, ανακοίνωσε ότι θα της χορηγήσει προσωρινό δάνειο, προκειμένου για διάστημα ενός μηνός να διευκολυνθεί μέχρι να κλείσει η υπάρχουσα εταιρία και να δημιουργηθεί νέα.

Η ολλανδική **KLM** ανακοίνωσε ότι θα μειώσει το προσωπικό της κατά 2.500 εργαζόμενους, ενώ άλλοι 12.000 θα απασχολούνται με μειωμένο ωράριο. Επίσης, ως το τέλος του μήνα θα μειώσει τις πτήσεις της κατά 15%, αφού ήδη η κίνησή της έχει μειωθεί κατά 8% και οι απώλειες κερδών τον Σεπτέμβριο ανήλθαν σε 50 εκατ. ευρώ.

Η **British Airways** ανακοίνωσε ότι την πρώτη εβδομάδα μετά την επίθεση η κίνησή της μειώθηκε κατά 36% και την τελευταία εβδομάδα του Σεπτεμβρίου ήταν μειωμένη κατά 28%. Η BMI British Midland, περιφερειακός βρετανικός αερομεταφορέας, ανακοίνωσε την απόλυση 600 εργαζομένων, ενώ πρόκειται να καθλώσει στο έδαφος 8 αεροσκάφη.

Υστερα από 12 χρόνια λειτουργίας ως ιδιωτική εταιρία, η **Air New Zealand** περνά πάλι στο έλεγχο του κράτους, προκειμένου να αποφύγει τη διάλυσή της. Η κυβέρνηση θα εξαγοράσει το 83% της εταιρίας, έναντι 354 εκατ. δολαρίων, από την Singapore Airlines και την Brierley. Η λειτουργία της Air New Zealand θεωρείται ζωτικής σημασίας για την τουριστική βιομηχανία της χώρας, η οποία παράγει το 10% του ΑΕΠ.

Σύμφωνα με δημοσιεύματα, οι δύο μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρίες της Ιαπωνίας, η **Japan Airlines** και η **All Nippon Airways**, σχεδιάζουν να μειώσουν τις πτήσεις τους προς τις ΗΠΑ, αφού σύμφωνα με τις εκτιμήσεις τους, τα έσοδα από τις διεθνείς πτήσεις θα μειωθούν κατά 82,91 εκατ. δολάρια τους επόμενους μήνες, εξαιτίας της τρομοκρατικής επίθεσης. Από την περασμένη εβδομάδα, η ιαπωνική κυβέρνηση συμμετέχει ως συνεγγυητής στα ασφαλιστικά συμβόλαια των αεροπορικών εταιριών, καθώς οι ασφαλιστικές εταιρίες μείωσαν την κάλυψη, που τους παρείχαν μετά την 11η Σεπτεμβρίου.

Η κρατική αεροπορική εταιρία της **Υεμένης** κάλυψε τα αεροσκάφη της και για κινδύνους πολέμου. Το επιπλέον κόστος, όπως και για άλλες εταιρίες της περιοχής, θα καλυφθεί από τις κυβερνήσεις.

Πάνω από 100.000 απολύσεις

Μετά την 11η Σεπτεμβρίου, πολλές αεροπικές εταιρίες έχουν ανακοινώσει σχέδια μείωσης προσωπικού, που ξεπερνούν τις 100.000 θέσεις εργασίας. Η *Continental Airlines* πρόκειται να απολύσει 12.000, η *US Airways* 11.000, η *America West* 2.000, η *American Trans Air* 1.500, η *Swissair* 3.000, η *British Airways* 7.000 και η *Alitalia* 2.500. Άλλους 20.000 έως 30.000 εργαζομένους πρόκειται να απολύσει η κατασκευάστρια αεροσκαφών Boeing.

Φθηνά εισιτήρια

Με προσφορές προσπαθούν οι αμερικανικές αεροπορικές εταιρίες, που υποχρεώθηκαν να περικόψουν έως και το 70% των πτήσεών τους, να πείσουν τους επιβάτες να ξαναπετάξουν. Η *Continental*, η *United* και η *Air Tran* μείωσαν τις τιμές των εισιτηρίων τους έως κατά 50%, κυρίως στην *business class*, ενώ η *Delta Airlines* προσφέρει 10.000 εισιτήρια δωρεάν για τη Νέα Υόρκη σε μια προσπάθεια να τονώσει την τουριστική κίνηση στην πόλη, από την οποία έχει το μεγαλύτερο μέρος των εσόδων της.

Μείωση δρομολογίων στην Ολυμπιακή

Έντονος προβληματισμός επικρατεί στην ανώτατη διοίκηση της Ολυμπιακής Αεροπορίας εξαιτίας των εξελίξεων σε αερομεταφορείς της Ευρώπης (Swissair, Sabena) και γενικότερα της κρίσης που έχει ξεσπάσει στον τομέα των αερομεταφορών. Η θέση της Ο.Α. επιβαρύνεται ακόμα περισσότερο καθώς μια σειρά από αποφάσεις (ανανέωση στόλου, αναδιάρθρωση της εταιρείας κ.λ.π.) έχουν μετατεθεί για αργότερα εξαιτίας των διαδικασιών ιδιωτικοποίησης που όμως καθυστερούν πολύ. Με δεδομένο ότι τα τρία τελευταία έτη το κόστος λειτουργίας του αερομεταφορέα έχει αυξηθεί υπέρμετρα, είναι άγνωστο αν θα καταφέρει να επιβιώσει τον χειμώνα όπου η επιβατική κίνηση είναι μειωμένη.

Με στόχο την επίτευξη οικονομιών, προβλέπεται στο μεταξύ η μείωση των συχνοτήτων στο χειμερινό πρόγραμμα πτήσεων της εταιρείας (από τα τέλη Οκτωβρίου) σε σχέση με το περσινό. Με το νέο πρόγραμμα δεν θα χρειάζεται να καταβάλλεται υπερεργασία και υπερωρίες στο προσωπικό, ενώ στόχος είναι και η βελτίωση του δείκτη πληρότητας των αεροσκαφών.

Οι πτήσεις προς την Νέα Υόρκη θα μειωθούν κατά δύο (από 7 εβδομαδιαίως σε 5), για Καναδά κατά μία και για Αυστραλία επίσης κατά μία (από 3 εβδομαδιαίως σε 2). Αντίθετα θα ενισχυθεί η πτήση προς τη Νότιο Αφρική με μια επιπλέον συχνότητα, όπως και οι πτήσεις προς το Λονδίνο και τη Ζυρίχη. Προς τη Ζυρίχη μάλιστα και με δεδομένο ότι η Ολυμπιακή είναι η μόνη που πραγματοποιεί απευθείας πτήσεις-όπως και στη Γενεύη, παρατηρείται και πληρότητα η οποία αγγίζει και το 99%. Συνολικά στην Ευρώπη θα διακοπούν περί τις 40 συχνότητες και 40 στις πτήσεις εσωτερικού.

Μειώσεις συχνοτήτων θα κάνει και η Αεροπλοΐα (70 εβδομαδιαίως).

Ωστόσο εντύπωση προκαλεί το γεγονός ότι παρά τη δυσχερή θέση στην οποία βρίσκεται η Ο.Α. φορείς του δημοσίου συνεχίζουν να μην καταβάλλουν τα χρέη τους προς τον αερομεταφορέα. Σύμφωνα με πληροφορίες το δημόσιο χρωστά στην Ο.Α. περίπου 11 δισ. δρχ. (ΕΚΑΒ και διάφορα υπουργεία) από υπηρεσίες που έχει προσφέρει σε φορείς του.

S.O.S στις αερομεταφορές

Μείωση της τάξης του 10% έως 40% ανάλογα με τους προορισμούς, θα παρουσιάσουν στο τέταρτο τρίμηνο του 2001 οι αερομεταφορές στην Ελλάδα. Επιπλέον προβλέπεται μείωση κατά 20% της κίνησης των επιβατών στο αεροδρόμιο Ελ. Βενιζέλος για το έτος 2002, ενώ παράλληλα αναμένεται αύξηση του κόστους των αερομεταφορών λόγω και των αυξημένων μέτρων ασφαλείας που επιβάλλονται. Για το σκοπό αυτό οι υπουργοί μεταφορών της Ε.Ε. συναντήθηκαν στις Βρυξέλλες προκειμένου να αντιμετωπίσουν τα προβλήματα που έχουν οι αεροπορικές εταιρείες ύστερα από την τρομοκρατική ενέργεια της 11ης Σεπτεμβρίου.

Ο Έλληνας υπουργός Χρήστος Βερελής θα εισηγηθεί στο συμβούλιο των δεκαπέντε υπουργών της Ευρώπης μια σειρά μέτρων για την υποστήριξη της ελληνικής αγοράς αερομεταφορών.

Ειδικότερα :

- ◆ Επανεξέταση των κανόνων που αφορούν το χρόνο χρήσης των κοινοτικών αεροδρομίων από τις αεροπορικές εταιρείες που σήμερα καθορίζονται από το άρθρο 10,95/93 του κοινοτικού κανονισμού.
- ◆ Επανεξέταση του χρονοδιαγράμματος και των όρων απόσυρσης και ανανέωσης στον αεροπορικό στόλο λόγω των προβλημάτων που αντιμετωπίζουν οι ευρωπαϊκές εταιρείες αερομεταφορών καθώς και η Ολυμπιακή Αεροπορία μετά τις πρόσφατες εξελίξεις και τέλος,
- ◆ Την ενίσχυση από το κράτος, η οποία όμως δεν θα θεωρείται επιδότηση, για την αντιμετώπιση εργασιακών προβλημάτων που θα προκύψουν,

22. ΟΙ ΠΡΩΤΕΣ ΕΝΤΥΠΩΣΕΙΣ...

22.1 ΘΕΤΙΚΟΣ Ο ΠΡΩΤΟΣ ΑΠΟΛΟΓΙΣΜΟΣ ΤΟΥ ΑΕΡΟΔΡΟΜΙΟΥ

100 μόλις ημέρες από την έναρξη λειτουργίας του, το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» κερδίζει τον τίτλο του καλύτερου τουριστικού αεροδρομίου της Ευρώπης

«Η λειτουργία του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος» είναι ιδιαίτερα επιτυχής. Τα μικρά προβλήματα των πρώτων ημερών ξεπεράσθηκαν πολύ γρήγορα και το αεροδρόμιο κερδίζει καθημερινά την αναγνώριση του κοινού», τονίζει ο Γενικός Διευθυντής της εταιρίας «Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών Α.Ε.», Δρ Matthias Mitscherlich, κάνοντας τον απολογισμό των 100 πρώτων ημερών λειτουργίας. «Είμαστε υπερήφανοι», προσθέτει ο Δρ Mitscherlich, «για τη θετική αξιολόγηση και την αναγνώριση των προσπαθειών μας από τους πελάτες μας, τις αεροπορικές εταιρίες και το επιβατικό κοινό, σε τόσο σύντομο χρονικό διάστημα από την έναρξη λειτουργίας».

Ανεξάρτητη έρευνα σε 15 ευρωπαϊκά «τουριστικά» αεροδρόμια ανέδειξε την προηγούμενη εβδομάδα το νέο Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών στην 1η θέση. Ιδιαίτερη εντύπωση έκανε στους ερευνητές η λειτουργική χωροθέτηση του συστήματος check-in, η καλή οργάνωση, η προθυμία και η αποτελεσματικότητα του προσωπικού, το πλήθος των καταστημάτων, τα εστιατόρια του αεροδρομίου, αλλά και η καθαριότητα των χώρων.

Το διεθνές αεροδρόμιο, που κατασκευάστηκε στο «χρόνο ρεκόρ» των 51 μηνών, ξεκίνησε τη λειτουργία του στις 28 Μαρτίου 2001, μετά από πεντάμηνη περίοδο δοκιμαστικής λειτουργίας. Έως τον Απρίλιο, είχαν ήδη εξυπηρετηθεί περίπου

1.150.000 επιβάτες, αριθμός που υπερβαίνει κατά 13% τις προβλέψεις του Επιχειρησιακού Σχεδίου της Εταιρίας Αεροδρομίου, με αποκορύφωμα τις 617 κινήσεις σε μία μόνο ημέρα, ρεκόρ που σημειώθηκε μέσα στον Ιούνιο.

Θετικός είναι ο απολογισμός των 100 ημερών και σε διεθνές επίπεδο. Τη στιγμή που τα υπόλοιπα αεροδρόμια της Ευρώπης, είχαν μείωση της τάξης του 3% στον αριθμό των επιβατών, το αεροδρόμιο της Αθήνας, 3 μόλις μήνες από την έναρξη λειτουργίας του, ελάχιστα απέχει από το στόχο του εν όψει των Ολυμπιακών Αγώνων του 2004: την εξυπηρέτηση 16 εκατομμυρίων επιβατών το χρόνο. Κατά τις πρώτες 100 ημέρες λειτουργίας του αεροδρομίου, πραγματοποιήθηκαν συνολικά 47.000 κινήσεις (35.500 πτήσεις από/προς προορισμούς εντός Σένγκεν και 11.500 εκτός Σένγκεν), ενώ, κατά το διάστημα αυτό, μόνο η διεθνής κίνηση έφθασε στο επίπεδο των 2 εκατομμυρίων επιβατών.

Στόχος και προσδοκία της Διοίκησης και των Μετόχων του νέου Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» - κάτοχος του 55% είναι το Ελληνικό Δημόσιο - είναι να αναβαθμίσει το αεροδρόμιο την εικόνα της χώρας και παράλληλα να συμβάλει στην ενίσχυση του ελληνικού τουρισμού.

Προκαταρκτικά Στοιχεία Κίνησης έως τις 24.06.01	
Διεθνής Επιβατική Κίνηση 01.04 - 24.06.01 σε σχέση με το 2000	+3,7%
Επιβατική Κίνηση Απριλίου-Μαΐου 2001 σε σχέση με το Επιχειρησιακό Σχέδιο του ΔΑΑ	+8,5%
Πτήσεις ξένων αεροπορικών εταιριών σε σχέση με το 2000	+12%

7.000.000 επιβάτες διακινήθηκαν μέσω του νέου Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών "Ελ. Βενιζέλος" στο πρώτο εξάμηνο της λειτουργίας του, και πραγματοποιήθηκαν 85.000 πτήσεις. Μέχρι το τέλος Αυγούστου, ο μέσος όρος των προσγειώσεων και απογειώσεων στο "Ελευθέριος Βενιζέλος", ανήλθε σε 600 αεροσκάφη την ημέρα, ενώ τα Σαββατοκύριακα έφτανε τα 650 αεροσκάφη. Τον Ιούλιο και τον Αύγουστο σημειώθηκαν ρεκόρ κίνησης φτάνοντας τις 658 έως 678 πτήσεις την ημέρα. Παρά τη μείωση στον αριθμό των επιβατών εσωτερικού κατά το μήνα Αύγουστο, σημαντική άνοδος της τάξης του 9,9% σημειώθηκε στον αριθμό των πτήσεων εξωτερικού σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2000. Από τον Απρίλιο έως τον Αύγουστο του 2001, η διεθνής επιβατική κίνηση αυξήθηκε κατά 4,5%, ενώ στις πτήσεις παρουσιάστηκε 8,6% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους

22.2 Ο ΔΙΕΘΝΗΣ ΑΕΡΟΛΙΜΕΝΑΣ ΑΘΗΝΩΝ «ΕΛΕΥΘΕΡΙΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ» ΕΝΙΣΧΥΕΙ ΤΗΝ ΤΟΥΡΙΣΤΙΚΗ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΑΣ

Αύξηση σε σχέση με τις αντίστοιχες περιόδους του 2000 σημειώνεται στη διεθνή κίνηση του νέου Διεθνούς Αερολιμένα Αθηνών, σε ό,τι αφορά τα δρομολόγια, τους προορισμούς, καθώς και τις νέες αεροπορικές εταιρίες που χρησιμοποιούν το αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος». Η αύξηση αυτή αντανακλά τη δραστική συμβολή του νέου αεροδρομίου στην αναβάθμιση του τουριστικού προφίλ της χώρας, χάρη στο εξαιρετικά υψηλό επίπεδο των παρεχόμενων υπηρεσιών και στη σημαντικά βελτιωμένη εικόνα της Ελλάδας σε ό,τι αφορά την ασφάλεια.

Η κίνηση του αεροδρομίου από την έναρξη λειτουργίας έως τις 15 Ιουνίου

Κατά την περίοδο 31/3-15/6, τα δρομολόγια αυξήθηκαν κατά 2,4%, ενώ οι επιβάτες εξωτερικού σημείωσαν αύξηση της τάξεως του 3,6% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2000, γεγονός που καταδεικνύει την αυξημένη επιβατική κίνηση του φετινού καλοκαιριού μέσω του αεροδρομίου. Λαμβάνοντας δε υπόψη τις τρεις απεργιακές κινητοποιήσεις που πραγματοποιήθηκαν τον Απρίλιο και το Μάιο, προκαλώντας την ακύρωση του 40% των πτήσεων εκείνες τις ημέρες, τα στοιχεία αυτά είναι ιδιαίτερα ενθαρρυντικά. Επιπλέον, προστέθηκαν 5 νέοι προορισμοί (Τεχεράνη, Μουσκάτ, Τρίπολη, Ανάπα, Ξντλερ/Σότσι), ενώ οι εταιρίες British Airways, Sabena, Thai, Maersk/SAS, Iberia και Alitalia έχουν δρομολογήσει νέες συχνότητες.

Τέλη Αεροδρομίου: Μικρές επιπτώσεις στις αεροπορικές εταιρίες και τα τουριστικά πακέτα

Είναι ήδη γνωστή η λογική διαμόρφωσης των τιμών του νέου αεροδρομίου, καθώς και το γεγονός ότι η Εταιρία Αεροδρομίου καταβάλλει κάθε προσπάθεια να προσφέρει προς την αεροπορική κοινότητα υπηρεσίες υψηλού επιπέδου στις χαμηλότερες δυνατές τιμές, στα περιθώρια του ισχύοντος συμβατικού πλαισίου δανεισμού.

Τα τέλη χρήσης προσγείωσης και στάθμευσης του αεροδρομίου δεν αποτελούν το βασικότερο κριτήριο για την απόφαση μιας αεροπορικής εταιρίας για τη χρήση του αεροδρομίου, αφού αντιστοιχούν σε ένα μόνο μέρος (5-10%) του συνολικού κόστους μιας αεροπορικής εταιρίας στο αεροδρόμιο. Το μεγαλύτερο κόστος για τις αεροπορικές εταιρίες αποτελεί το κόστος εξυπηρέτησης των αεροσκαφών (handling), το οποίο και έχει μειωθεί σημαντικά στο νέο αεροδρόμιο (κατά 25% περίπου).

Επιπλέον, για τις χώρες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, που αποτελούν το 64% της διεθνούς κίνησης, έχει πραγματοποιηθεί μείωση του Τέλους Εκσυγχρονισμού και Ανάπτυξης Αεροδρομίου. Η μείωση αυτή αντιστάθμισε κατά ένα μεγάλο μέρος την αύξηση των αεροπορικών τελών, με μόνη επιπλέον επιβάρυνση το ποσό των 1.189 δραχμών (3,5 Ευρώ), που δεν επηρεάζει την τουριστική ζήτηση.

Τέλος, η αύξηση των τελών αεροδρομίου δεν είναι δυνατόν να επηρεάσει αρνητικά την τουριστική κίνηση για το 2001, δεδομένου ότι οι κρατήσεις των περισσότερων τουριστικών πακέτων για τη φετινή τουριστική περίοδο έχουν ήδη πραγματοποιηθεί από το 2000, πολύ πριν από την ημερομηνία έναρξης του νέου αεροδρομίου.

Συνεργασία Διεθνή Αερολιμένα Αθηνών (ΔΑΑ) - Ελληνικών Φορέων Τουρισμού

Ο ΔΑΑ επιδιώκει την καλύτερη δυνατή συνεργασία με όλους του φορείς του τουρισμού στην Ελλάδα, στοχεύοντας στην αναβάθμιση της τουριστικής εικόνας της Ελλάδας, της Αθήνας και των γύρω περιοχών. Στο πλαίσιο αυτό, ο ΔΑΑ πραγματοποίησε κατά τα τελευταία χρόνια μία σειρά συναντήσεων με όλους τους φορείς του Ελληνικού Τουρισμού, με στόχο την ανταλλαγή απόψεων και τη συζήτηση των αιτημάτων του κλάδου.

Στο πλαίσιο της συνεργασίας του με τους φορείς του Ελληνικού Τουρισμού, ο ΔΑΑ, κατόπιν αιτήματος του Συνδέσμου των εν Ελλάδι Τουριστικών & Ταξιδιωτικών Γραφείων και της Πανελληνίας Ομοσπονδίας Επιχειρήσεων Τουρισμού και για να μην επιβαρύνει περαιτέρω το κόστος των ταξιδιωτικών πακέτων για το καλοκαίρι του 2001, αποφάσισε να αναβάλει τη χρέωση της στάθμευσης των τουριστικών λεωφορείων μέχρι τις 15 Σεπτεμβρίου 2001.

Επιπλέον, ο ΔΑΑ, κατόπιν αιτήματος των παραπάνω φορέων, κατασκεύασε - με δικό του κόστος - και παραχώρησε δεύτερο χώρο στάθμευσης στη νότια είσοδο του αεροδρομίου, για τη δωρεάν μακρόχρονη στάθμευση των τουριστικών λεωφορείων.

22.3 ΠΡΟΣΦΑΤΑ ΣΤΟΙΧΕΙΑ

«Από την έναρξη λειτουργίας του νέου μας αεροδρομίου, έχουμε σταθερή αύξηση της διεθνούς κίνησης. Είμαστε σε πολύ καλό δρόμο για την ανάπτυξη ενός από τους σημαντικότερους αεροπορικούς κόμβους στην περιοχή», τονίζει ο Γενικός Διευθυντής του αεροδρομίου «Ελευθέριος Βενιζέλος», Matthias Mitscherlich, στο πλαίσιο του απολογισμού του πρώτου εξαμήνου λειτουργίας. «Μετά τα φοβερά γεγονότα στις Ηνωμένες Πολιτείες», προσθέτει ο κ. Mitscherlich, «ο παγκόσμιος κλάδος των αερομεταφορών υπέστη ένα βαρύτατο πλήγμα. Παρότι είμαστε αισιόδοξοι ότι η αεροπορική κίνηση θα ανακάμψει, είμαστε προετοιμασμένοι να αντιμετωπίσουμε τα νέα δεδομένα και, μαζί με τους εταίρους μας, να ξεπεράσουμε τις δυσκολίες».

Κατά τους θερινούς μήνες Ιούλιο και Αύγουστο, ο νέος Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών «Ελευθέριος Βενιζέλος» απέδειξε ότι δικαιολογεί απόλυτα τον τίτλο «Το καλύτερο τουριστικό αεροδρόμιο της Ευρώπης». Έως τα τέλη Αυγούστου, είχαν εξυπηρετηθεί συνολικά 7 εκατομμύρια επιβάτες και 85.000 πτήσεις. Ο μέσος όρος των προσγειώσεων και απογειώσεων στο αεροδρόμιο «Ελευθέριος Βενιζέλος» ανήλθε σε 600 αεροσκάφη την ημέρα, ενώ τα σαββατοκύριακα ο αριθμός αυτός έφθανε τις 650 κινήσεις. Επιπλέον, μέσα στον Ιούλιο και τον Αύγουστο, σημειώθηκαν ρεκόρ κινήσεων, φθάνοντας τις 658 - 678 κινήσεις την ημέρα.

«Περάσαμε με μεγάλη επιτυχία την πρώτη μας δοκιμασία, αντιμετωπίζοντας ομαλά την αυξημένη κίνηση της θερινής περιόδου», δηλώνει ο κ. Mitscherlich. «Είμαστε υπερήφανοι για το θετικό αυτό αποτέλεσμα».

Ενδεικτικά για την επιτυχημένη λειτουργία του νέου αεροδρομίου της Αθήνας κατά το πρώτο εξάμηνο, είναι και τα παρακάτω στοιχεία: Παρά τη μείωση στον αριθμό των επιβατών εσωτερικού κατά το μήνα Αύγουστο, σημαντική άνοδος της τάξεως του 9,9% σημειώθηκε στον αριθμό των πτήσεων εσωτερικού, σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του 2000. Η εικόνα της διεθνούς κίνησης είναι ακόμη πιο θετική: Από τον Απρίλιο έως τον Αύγουστο του 2001, ο αριθμός των επιβατών αυξήθηκε κατά 4,5%, ενώ στις πτήσεις είχαμε αύξηση 8,6% σε σχέση με την αντίστοιχη περίοδο του προηγούμενου έτους.

Μετά τις τρομοκρατικές επιθέσεις της 11ης Σεπτεμβρίου, ο Διεθνής Αερολιμένας Αθηνών θεωρεί πρωταρχική του υποχρέωση να καταβάλλει κάθε δυνατή προσπάθεια για την ασφάλεια των πολιτών και των επιβατών.

23. ΟΛΥΜΠΙΑΔΑ 2004 ΚΑΙ ΤΟΥΡΙΣΜΟΣ



Η πολυσυζητημένη πρόσφατη επιτυχία της ανάληψης της διοργάνωσης των Ολυμπιακών Αγώνων από την Αθήνα το 2004, έχει σαφώς θετικές προεκτάσεις για τον τουρισμό τόσο της πρωτεύουσας όσο και της Ελλάδας συνολικότερα. Η αύξηση των διανυκτερεύσεων, τα έργα υποδομής που θα υλοποιηθούν με συγκεκριμένο χρονοδιάγραμμα λήξης (δεν μπορεί να αναβληθεί, κατά την προσφιλή συνήθεια της ελληνικής πραγματικότητας) και θα παραμείνουν, η δημοσιότητα που έλαβε και θα λάβει σε παγκόσμιο επίπεδο η χώρα, είναι μερικά μόνο από τα πλεονεκτήματα που προσφέρονται για περαιτέρω εκμετάλλευση προς όφελος της τουριστικής βιομηχανίας.

Πρέπει να έχουμε συνειδητοποιήσει ότι, λαμβάνοντας το χρίσμα των αθανάτων της ΔΟΕ για να φιλοξενήσουμε τους 28^{ους} σύγχρονους Ολυμπιακούς Αγώνες, πετύχαμε τον πρώτο μας στόχο, την επιλογή της χώρας μας ως του αξιόπιστου οικοδεσπότη του σημαντικότερου κοινωνικού, πολιτιστικού και εμπορικού γεγονότος των αρχών του επόμενου αιώνα.

Ο επόμενος και πιο δύσκολος στόχος, είναι να αποδείξουμε την ορθότητα της επιλογής και να κερδίσουμε το στοίχημα μιας άριστης οργάνωσης, δείχνοντας παράλληλα σε όλο τον κόσμο ότι την Ολυμπιάδα δεν την κέρδισαν οι

συναισθηματισμοί αλλά η πίστη στις ικανότητες ενός λαού με παραδόσεις που σηματοδοτούν το μέλλον του.

23.1 ΦΑΚΕΛΟΣ ΥΠΟΨΗΦΙΟΤΗΤΑΣ ΚΑΙ ΕΙΚΟΝΑ ΤΟΥ ΕΛΛΗΝΙΚΟΥ ΤΟΥΡΙΣΜΟΥ

Κατ' αρχήν, θα πρέπει να αποσαφηνιστούν δύο βασικά θέματα. Το πρώτο αφορά στο φάκελο υποψηφιότητας, ο οποίος βραβεύθηκε ως προς το σύνολό του για την πληρότητα και την αρτιότητά του, διότι έδινε τεκμηριωμένες λύσεις και επεξηγήσεις στα πολύπλευρα ερωτήματα των ειδικών της Διεθνούς Ολυμπιακής Επιτροπής. Το δεύτερο αφορά στην εικόνα του ελληνικού τουρισμού, ο οποίος χωρίς να γίνει αναφορά στα όσα κατά καιρούς οι ειδικοί και μη δημοσιοποιούν, παρουσιάζεται ευρισκόμενος σε ένα μεταίχμιο και σε μια περίοδο επαναπροσδιορισμού του. Ξεκινώντας από το τελευταίο, μπορούμε να ισχυρισθούμε ότι ο ελληνικός τουρισμός, σήμερα δίνει έναν αγώνα επιβίωσης και ένταξής του σε ένα διεθνές και ανταγωνιστικό περιβάλλον. Σε αυτό συνηγορούν, από τη μια πλευρά, η σημερινή εικόνα του με τα πρωτογενή στατιστικά μεγέθη να μην μπορούν να δικαιολογήσουν ούτε τον εφησυχασμό αλλά ούτε και τις φοβίες ειδικών και μη. Από την άλλη πλευρά, παρατηρείται μια δειλή προσπάθεια ενδυνάμωσης των υποδομών και ειδικά εκείνων που θα ενισχύσουν το νέο πρόσωπο του και θα τον καταστήσουν ανταγωνιστικό στο διεθνές προσκήνιο, όπως η δημιουργία των θεσμικών πλαισίων εκ-συγχρονισμού, ανάπτυξης και εμπλουτισμού του τουριστικού προϊόντος, η οποία μέχρι σήμερα ακολουθεί αργούς ρυθμούς, σε βάρος της θέσης μας στο διεθνή τουριστικό χάρτη.

Η περίπου ίδια εικόνα που συνθέτει την τουριστική Ελλάδα, καλύπτει και την ευρύτερη περιοχή των Αθηνών, η οποία ως περιοχή – στόχος θα σηκώσει το βάρος

Η Αθήνα, αν και διαθέτει κύρια στοιχεία που λειτουργούν ως απόλυτα τουριστικά και πολιτιστικά θέλγητρα, δεν πείθει σήμερα τον επισκέπτη της για το ότι μπορεί να του προσφέρει ποιοτικές υπηρεσίες κατά τη διάρκεια μιας πολυήμερης παραμονής του.

Το νέο αεροδρόμιο εξυπηρετεί τις ανάγκες των αεροπορικών εταιρειών και των στρατηγικών συνεργασιών τους στις πτήσεις και την επίγεια εξυπηρέτηση, παρά την επιθυμία μας για προσέλκυση μεγαλύτερου αριθμού επισκεπτών. Την ίδια λογική ακολουθεί και η κατασκευή του μετρό, το οποίο απλώς θα αναβαθμίσει την ποιότητα της μετακίνησης εντός της πρωτεύουσας και θα μειώσει τις επιβαρύνσεις της επίγεια μεταφοράς.

Σε ότι αφορά στην τουριστική υποδομή της, η Αθήνα παρουσιάζει στους ξένους μια εικόνα η οποία σίγουρα δεν είναι η καλύτερη δυνατή. Η ξενοδοχειακή υποδομή παρουσιάζει μια γκάμα από καταλύματα όλων των κατηγοριών, πολλά από τα οποία, των χαμηλών κυρίως κατηγοριών, λειτουργούν – καλύτερα υπολειτουργούν – σε υποβαθμισμένες περιοχές και προσφέρουν αμφιβόλου ποιότητας υπηρεσίες. Αντιθέτως, τα ξενοδοχεία υψηλών κατηγοριών έχουν προσαρμοσθεί στους κανόνες της αγοράς και προσφέρουν κατά μέσο όρο σωστές υπηρεσίες φιλοξενίας. Από την πλευρά των οργανωτών ταξιδιών, η Αθήνα διαθέτει πολύ μεγάλο αριθμό τουριστικών γραφείων, ανεξαρτήτως επιπέδου παρεχόμενων υπηρεσιών, που καλύπτουν θεωρητικά τις ανάγκες μετακίνησης, περιήγησης κλπ. Επίσης –και τουριστικές επιχειρήσεις κρουαζιερόπλοιων, σκαφών αναψυχής, αεροπορικών εταιρειών και ενοικιαζόμενων αυτοκινήτων που λειτουργούν στην ευρύτερη περιοχή των Αθηνών.

23.2 ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ ΚΑΙ ΠΡΟΟΠΤΙΚΕΣ

Λαμβάνοντας ως δεδομένη την υπάρχουσα υποδομή και με βάση τη διεθνή εμπειρία, θα πρέπει να ορισθούν δέσμες αναπτυξιακών μέτρων οι οποίες θα προσδώσουν στον ελληνικό τουρισμό και τον τουρισμό της Αθήνας λύσεις για να αντεπεξέλθουν όχι μόνο στην πρόκληση των αγώνων, αλλά και σε αυτήν του νέου αιώνα και των απαιτήσεων ενός σύγχρονου και ανταγωνιστικού προφίλ του ελληνικού τουρισμού. Ακολουθεί μια λειτουργική προσέγγιση αυτών και, τέλος, του οράματος που θα πρέπει να αποκτήσουμε ως χώρα που αναζητά την καθιέρωσή της και ένα positioning ικανό για να πρωταγωνιστήσει στην γεωγραφική περιοχή της και στην ενιαία οικονομική αγορά που ήδη έχει αρχίσει να διαμορφώνεται.

1. Με δεδομένες τις πολιτιστικές και ουμανιστικές διαστάσεις του Ολυμπισμού και του τουρισμού, δημιουργία πλαισίου δράσης για τη θεματική ένταξη των Ολυμπιακών Αγώνων στο προφίλ του ελληνικού τουρισμού. Με την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων ο ελληνικός τουρισμός απέκτησε ένα ακόμη σημείο θεματικής ανάπτυξης που συμβάλλει στον εμπλουτισμό του τουριστικού προϊόντος, στη διαφοροποίησή του, στην επιμήκυνση της τουριστικής περιόδου, στην ποιοτική αναβάθμιση των ειδικών τουριστικών υπηρεσιών που παρέχονται στους επισκέπτες κλπ.
2. Άμεση εκμετάλλευση της ανάληψης των Ολυμπιακών Αγώνων από την επόμενη κιόλας τουριστική περίοδο. Εντατικοποίηση της θεματικής προβολής των Ολυμπιακών Αγώνων, υπό το πρίσμα του πολιτισμού και των παραδόσεων, στο τουριστικό μας προϊόν.

3. Προσπάθεια για την καθιέρωση της Ολυμπιάδας του Τουρισμού σε πανεθνικό επίπεδο, με κεντρική ιδέα τις πολιτιστικές ανταλλαγές κάθε γωνιάς της ελληνικής γης με τους ξένους επισκέπτες, τη μεταφορά μηνυμάτων ειρήνης, φιλίας, ακόμη και ανάπτυξης εμπορικών σχέσεων.
4. Διαχρονική εκμετάλλευση της πρόσκαιρης επιστροφής των σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων στην κοιτίδα τους. Με επίκεντρο την Αρχαία Ολυμπία, διοργάνωση και συνέχιση των αρχαίων Ολυμπιακών Αγώνων και ένταξή τους σε ένα εθνικό πολιτιστικό και τουριστικό δίκτυο.
5. Ανάδειξη του 2004 ως έτους – σταθμό, ορόσημου για τον ελληνικό τουρισμό και αφετηρίας για τη συνέχεια. Αποτελεί την ιδανική ευκαιρία για την εφαρμογή της προτυποποίησης του ελληνικού προϊόντος.
6. Αποκέντρωση των αθλητικών και κοινωνικών γεγονότων σε όλη την εθνική οντότητα και συμμετοχή του εθνικού (τοπικού) στοιχείου. Δεν είναι μακρινή η εποχή που οι Ολυμπιακοί Αγώνες θα αναλαμβάνονται και θα διοργανώνονται από κράτη και όχι πόλεις.
7. Προσαρμογή όλων των τουριστικών επιχειρήσεων στις ανάγκες που θα παρουσιάσουν τα αμέσως επόμενα χρόνια (ακόμη και από το 1998) για την ικανοποίηση ενός ιδιαίτερου κοινού, ενός σημαντικού μεριδίου αγοράς που έχει ήδη διαμορφωθεί παγκοσμίως. Αποτελείται από όλους εκείνους που χρησιμοποιούν ως κίνητρο μετακίνησης και τουρισμού τον αθλητισμό (ενεργητικά ή παθητικά).

8. Ορθολογική αντίληψη των θεμάτων προβολής, η οποία θα πρέπει να περιλαμβάνει την προβολή των Ολυμπιακών Αγώνων και του ελληνικού τουρισμού με χρονικό ορίζοντα την επόμενη δεκαετία (μέχρι τη διεξαγωγή των αγώνων του 2008).
9. Αναβάθμιση της παιδείας και, ειδικότερα, επαγγελματική κατάρτιση των απασχολούμενων στο χώρο του τουρισμού.
10. Δημιουργία αυτόνομου συνεδριακού πολυκέντρου, προκειμένου να ενισχυθεί – όχι μόνο πρόσκαιρα – ο τουρισμός της Αθήνας αλλά και της ευρύτερης περιοχής.
11. Ανάπτυξη αθλητικών εγκαταστάσεων και αυστηρή τήρηση των προδιαγραφών λειτουργίας τους.
12. Εύρεση και αξιοποίηση κινήτρων αναβάθμισης της προσπάθειας για παροχή ποιοτικών υπηρεσιών φιλοξενίας. Ο ελληνικός τουρισμός απέκτησε ένα επιπλέον θεματικό θέλγητρο με την ανάληψη των Ολυμπιακών Αγώνων. Σίγουρα θα δημιουργηθεί μια τάση προσέλκυσης επισκεπτών τα αμέσως επόμενα χρόνια, αρχής γενομένης από την επόμενη κιόλας περίοδο. Αυτό όμως δεν θα πρέπει να αποτελέσει αιτία εφησυχασμού των τουριστικών επιχειρηματιών, αλλά κίνητρο αναβάθμισης. Με την επιστροφή – έστω και πρόσκαιρα – των σύγχρονων Ολυμπιακών Αγώνων στην κοιτίδα τους, δίνεται η αφορμή της επαναφοράς της πατροπαράδοτης ελληνικής φιλοξενίας στο σωστό επίπεδο με εκφραστές τους τουριστικούς επιχειρηματίες.

ΒΙΒΛΙΟΓΡΑΦΙΑ

1. Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας, Αθήνα
2. Γραφεία Ε.Ο.Τ, Πάτρας
3. Βιβλιοθήκη Τ.Ε.Ι Πάτρας
4. Αεροδρόμιο « Λειτουργία και εξυπηρέτηση πελατών », Α.Θ. Λέκκα, εκδόσεις « Έλλην »
5. « Αεροπορικό Μάρκετινγκ », Γ.Φ. Πρίντεζη, εκδόσεις « Έλλην »
6. Διαδίκτυο
7. « Αεροπορική Βιομηχανία Μεταφορών », *Alexander T. Wells*
8. Εγκυκλοπαίδεια Paryrus-Larous Brittanica
9. Περιοδικό « Τουρισμός και οικονομία », τεύχη 2000- 2001
10. Περιοδικό « Τουριστική Αγορά », τεύχη 1999-2000
11. Περιοδικό « Χρήμα και Τουρισμός », τεύχη 2001

"Αυτός ο κόσμος ο μικρός, ο μέγας"



Τον Απρίλιο του 1957 υπογράφεται η σύμβαση μεταξύ Ελληνικού Κράτους και Α. Ωνάση για τη δημιουργία της Ο.Α.

Σήμερα, ένα ποσοστό πάνω από 40% των επιβατών που επισκέπτονται την Ελλάδα, προτιμούν την Ολυμπιακή Αεροπορία.

"Αθήνα-Θεσσαλονίκη"

Αθήνα - Θεσσαλονίκη, ήταν και η προγραμματισμένη πρωινή πρώτη πτήση της Τ.Α.Ε. στις 6 Απριλίου 1957. Μόνο που: "Όταν κατέβηκα στο αεροδρόμιο για το προγραμματισμένο δρομολόγιο μου, τα χρώματα είχαν αλλάξει στο αεροσκάφος. Και η ονομασία είχε αλλάξει. "Η Ολυμπιακή Αεροπορία είχε γεννηθεί". Ετσι περιέγραψε την ιστορική, για την Ο.Α., εκείνη ημέρα ο Παύλος Ιωαννίδης, ο κυβερνήτης της Ντακότας που πέταξε με τους πέντε κύκλους απο την Αθήνα των κλασσικών κλεών έως την Θεσσαλονίκη της βυζαντινής σοβαρότητας.

Ετσι απλά και ήσυχα λοιπόν; Κι εμείς, οι σημερινοί επιβάτες, οι μαθημένοι στις φωτεινές, κινούμενες ψηφιακά ανακοινώσεις, οι ζαλισμένοι απο τις φαντασμαγορικές αφίσες, οι χαιδεμένοι απο διαφημιστικές μουσικές, οι άπληστοι σε σλόγκαν και γκάγκς, πως να μεταφερθούμε πίσω ολόκληρα σαράντα χρόνια; Στο τότε, που μόλις 865 άτομα συνέθεταν το ανθρώπινο δυναμικό μιας εταιρείας, η οποία σήμερα δίνει και παίρνει δουλειά από 7000 περίπου ανθρώπους. Στο τότε, που μόλις 15 αεροσκάφη (14 DC3 και 1 DC4) αποτελούσαν το "στόλο" της Ολυμπιακής, που σήμερα, ως μία απο τις 50 μεγαλύτερες αεροπορικές εταιρείες στον κόσμο, σχίζει τους ουρανούς πάνω απο τα σύνορα κι ενώνει τους ανθρώπους με 35 αεροσκάφη Boeing και Airbus.

"Τι είναι ένα ταξίδι"; "Τι είναι ειδικά ένα αεροπορικό ταξίδι; Κι ακόμα ειδικότερα τι είναι ένα ταξίδι με την Ολυμπιακή"; Πόσο υποκειμενικές - άρα μοναδικές είναι αυτού του είδους οι απαντήσεις! Πίσω απο τις λέξεις των ανθρώπων ταξιδεύουν αναμνήσεις, τα όνειρα, οι διαψεύσεις, οι εικόνες μιας πόλης προορισμού, τα χρώματα του πατρικού σπιτιού, που όλο και θαμπώνουν, οι φωτογραφίες που τραβήχτηκαν κι όσες θα τραβηχτούν, οι αγωνίες για την δουλειά που βρίσκεται σε εξέλιξη σε άλλο τόπο, τ' αγαπημένα πρόσωπα που θα μας περιμένουν· κι αυτά που έμειναν πίσω, στο good by, ασφαλώς....

Προϊστορία, που δεν είναι προϊστορία

"Ολυμπιακή Αεροπορία". Ο τίτλος της εταιρείας ναι, έκλεισε τα σαράντα χρόνια του. Μα οι περισσότεροι απο εκείνους τους αρχικούς 865 εργαζόμενους ήταν πρωύτερα εκεί, στο αεροδρόμιο του Ελληνικού. Τα 15, αρχικά, ελικοφόρα ένωναν και πρωύτερα την Αθήνα με την Μυτιλήνη, το Βελιγράδι, τη Φρανκφούρτη και βεβαίως με την Θεσσαλονίκη. Κι αυτή με την σειρά της είχε συνδέσεις με την Κωνσταντινούπολη και το Βελιγράδι (γραμμές Τ.Α.Ε., το 1951). Οι πρώτες Ελληνίδες αεροσυνοδοί είχαν προσληφθεί από το 1946.

Ο,τι σημαίνει για τον επιβάτη "αεροπορική εταιρεία" - αεροσκάφος, κυβερνήτης, αεροσυνοδός - δεν χωρά στη μετονομασία. Κι ούτε επηρεάζεται άμεσα απο το καθεστώς ιδιοκτησίας των μετόχων. Ασφαλώς, η μεγάλη και ταχύτατη εξέλιξη και η εξάπλωση της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας έγινε μέσα στα δεκαοχτώ χρόνια της Ωνάσειας φροντίδας (1957 - 1975).

Αλλά και στο παρελθόν υπήρχε και συνέχεια. Ενα βήμα μπρός κι ένα πίσω μέσα στο χρόνο, που ορίζονται απο τις κοινωνικές συνθήκες και τις απαιτήσεις κάθε εποχής.

Λίγα λόγια, λοιπόν για την "προϊστορία" της Ολυμπιακής Αεροπορίας.

1930 : Ιδρύεται η πρώτη ομόρρυθμη αεροπορική εταιρεία "Ίκαρος", που δεν τα καταφέρνει και μετά απο λίγους μήνες αντικαθίσταται απο την ανώνυμη εταιρεία Ε.Ε.Ε.Σ. (Ελληνική Εταιρεία Εναερίων Συγκοινωνιών).

1931 : Η πρώτη πτήση είναι επίσης (!) "Αθήνα-Θεσσαλονίκη" και εγκαινιάζεται με ενθουσιώδη επιβάτη τον πρωθυπουργό Ελευθέριο Βενιζέλο.

1935 : Ιδρυση της Τ.Α.Ε (Τεχνικά Αεροπορικά Εκμεταλλεύσεις)

1940 : Με την κήρυξη του πολέμου, η πολιτική αεροπορία τίθεται στην υπηρεσία της εθνικής μας άμυνας.

1946 : Η ελληνική πολιτική αεροπορία αρχίζει τη μεταπολεμική της περίοδο με την ίδρυση τριών εταιρειών (Τ.Α.Ε. - Α.Μ.Ε. - ΕΛΛ.ΑΣ.).

1951 : Οι τρεις εταιρείες συγχωνεύονται στην Τ.Α.Ε.

1957 : Η Τ.Α.Ε αγοράζεται απο τον Αριστοτέλη Ωνάση και μετονομάζεται σε "Ολυμπιακή Αεροπορία".

Ο αριθμός των επιβατών που μεταφέρει η Ο.Α. την κατατάσει μέσα στις 50 μεγαλύτερες εταιρείες του κόσμου, σύμφωνα με τα στοιχεία της IATA.

Ο Αριστοτέλης Ωνάσης με τον "Ολυμπιακό" του στόλο

Το 1957 είναι ακόμα μακριά απο τις μοιραίες στροφές της ζωής της οικογένειας Ωνάση - ζωές που πέρασαν στο μύθο, ακριβώς και για την τραγική τους κατάληξη. Ομως ο Αριστοτέλης Ωνάσης βρίσκεται στο ζενίθ της ήδη μυθιστορηματικής

καριέρας του και η όμορφη γυναίκα του, Τίνα Λιβανού, καθώς και τα μικρά του παιδιά, Αλέξανδρος και Χριστίνα, φωτογραφίζονται απο όλα τα περιοδικά του κόσμου. Δεν ήταν, λοιπόν, παράξενο που η φήμη της Ελληνικής Πολιτικής Αεροπορίας μόνον να κερδίσει είχε απο την παντρεία της με τον ελληνικής καταγωγής μεγιστάνα των τάνκερ.

Είναι φυσικό που τα πρώτα χρόνια, οι ξένοι, βλέποντας στα αεροδρόμια και στα ξενοδοχεία του εξωτερικού τα ελληνικά πληρώματα, ρωτούσαν σε ποιά εταιρεία ανήκουν και μετέφραζαν την απάντηση "Olympic Airways" με την αντιφώνηση "Oh, Onassis!".

Ομως, γιατί ο Αριστοτέλης Ωνάσης ενδιαφέρθηκε να αγοράσει την Τ.Α.Ε και να επενδύσει τα χρήματα του σε μια αεροπορική εταιρεία; "Το όραμα του Ωνάση δεν είχε όρια", λέει ο Παύλος Ιωαννίδης, που υπήρξε για δύο δεκαετίες ένας απο τους στενότερους συνεργάτες του στην Ο.Α.

"Κάτι τον κυνηγούσε συνεχώς να προχωρήσει. Το αεροπλάνο ήταν ένας τομέας εντελώς καινούργιος για αυτόν. Ηθελε να πετάξει σε όλο τον κόσμο, όπως ήθελε να πάει ο στόλος του σε όλο τον κόσμο. Τελείωσε. Δεν τον σταματούσε ούτε το κόστος, ούτε τίποτα. Απόδειξη είναι, πως ξεκινήσαμε με τις ντακότες και τα DC4 και φτάσαμε να πετάμε στις πέντε ηπείρους". Και γιατί διάλεξε την Ελλάδα και δεν ίδρυε μια αεροπορική εταιρεία κάπου αλλού, λοιπόν; "Ήταν πολύ Έλληνας ο Ωνάσης", λέει ο κ. Ιωαννίδης. Και συμπληρώνει "Και γιατί πίστευε πολύ στον Ρωμιό".

Μπορεί να μπήκε, λοιπόν το όνομα της Ελλάδας στον τίτλο της νέας εταιρείας, αλλά το όνομα "Ολυμπιακή", που αυτόματα φέρνει στο νου την ελληνική αρχαιότητα, γρήγορα σταμάτησε να ταυτίζεται με τον Ωνάση και έγινε συνώνυμο της ελληνικής πολιτικής αεροπορίας. "Επιλέχτηκε με αυτό το σκεπτικό;". "Ετσι ήταν βαφτισμένα όλα τα καράβια του. Δεν υπάρχει καράβι Ωνασέικο, που να μην είναι βαφτισμένο Olympic Armour, Olympic Legacy, Olympic Loyalty, Olympic Flair, Olympic Flame. Ήταν αθλητής, είχε μανία με τους Ολυμπιακούς Αγώνες. Ήταν πολύ Έλληνας".

Από τις Ντακότες στα αεριωθούμενα

Οι Ντακότες : Γρήγορα αντικαταστάθηκαν για τις γραμμές του εξωτερικού, μα στο εσωτερικό της χώρας θα τις πρόλαβε κάποιος, που ταξίδεψε πριν το 1970. Υπήρχαν επίσης τα τετρακινητήρια ελικοφόρα.

Η Ο.Α έβαλε στο στόλο της τα τρία πρώτα τζέτ (Comet 4B) "τους κομήτες" το 1960. Κι με έναν "κομήτη", το 1962, σπάει το ρεκόρ του χρόνου στην απόσταση Λονδίνο-Αθήνα μέσα σε 2 ώρες και 51 λεπτά! Τρία χρόνια αργότερα, δρομολογεί στις γραμμές της και τα πρώτα Μπόινγκ (707). Το πρώτο Τζάμπο Τζέτ (Boeing 747-200B) με το όνομα "Ολύμπιος Ζεύς" που έκανε το δρομολόγιο Αθήνα-Νέα Υόρκη από το 1973 κι ύστερα. Από το 1979, στις πτήσεις με την Ολυμπιακή άκουγε κανείς από το μεγάφωνο : "Ο κυβερνήτης και το πλήρωμα σας καλωσορίζουν στο αεροσκάφος τύπου Airbus". Και όποιος δεν ταξίδευε συχνά στο εξωτερικό, αλλά χρησιμοποιούσε την Ολυμπιακή σαν το συχνό και άνετο λεωφορείο, σίγουρα θα γνώριζε τις λέξεις "NIHON, SHORTS, SKYVAN, SHORTS SD-300, DORNIER, ATR-42. Λέξεις που ενώ για τα αυτιά μας δεν έχουν ακριβές περιεχόμενο, είναι οι τύποι των αεροπλάνων. Μας μεταφέρουν, όμως τη μαγεία της τεχνολογικής εξέλιξης κι εδραιώνουν την εμπιστοσύνη- και τα δύο απαραίτητα, για να αγαπάμε το αεροπορικό ταξίδι.

Αυτή η αναντικατάστατη εμπιστοσύνη

Σαν το καλό βιβλίο ή το καλό κρασί, που δεν έχει ανάγκη από διαφήμιση κι ακόμα παραπάνω, αφού το αίσθημα της ασφάλειας είναι η μέγιστη προϋπόθεση για ένα ταξίδι, έτσι, διαδίδεται από στόμα σε στόμα: "Η Ολυμπιακή συγκαταλέγεται μέσα στις ασφαλέστερες αεροπορικές εταιρείες του κόσμου". Δεν είναι δύσκολο να αναγνωρίσουμε το πώς έχει δημιουργηθεί αυτή η φήμη. Φτάνει να συναντήσουμε τους πιλότους με τις εξαιρετικές σπουδές και με τη σοβαρότητα απέναντι στο επάγγελμά τους. Φτάνει να γνωρίσουμε κάποιους από τους άρτια εκπαιδευμένους τεχνικούς της συντήρησης των αεροσκαφών.

Φτάνει; Ίσως δεν φτάνει. Ίσως χρειάζεται να λάβουμε υπόψη μας και ένα άλλο παράγοντα. Τη ζεστασιά που μας δημιουργείται, την οικειότητα και την άνεση μέσα σε ένα αεροπλάνο. Χωρίς αυτό το αίσθημα, ίσως καμιά αντικειμενική διαβεβαίωση δεν φτάνει, για να εδραιωθεί η αναντικατάστατη εμπιστοσύνη. Η "φιλοξενία" είναι λέξη- και αξία - ελληνική. Αν η Ο.Α έχει στεγάσει στα ιπτάμενα οχήματά της κάτι από το άρωμα αυτής της οικειότητας, έχει ίσως έτσι βρει το κέντρο του αισθήματος εμπιστοσύνης. Λέει ο Παύλος Ιωαννίδης για την αντίληψη φιλοξενίας που είχε ο Ωνάσης : "Όταν ξεκινήσαμε και κάναμε δρομολόγια Ευρώπης, είχε επίχρυσα μαχαιροπίρουνα. Στην πρώτη θέση είχε κερύ στα τραπέζια. Ήθελε στα 707 και στα 747 να βάλει πιάνο μέσα. Ο νους του ήταν να δώσει το καλύτερο σέρβις κι αυτό του το αναγνώρισαν οι ξένοι. Ήθελε να δώσει στον επιβάτη ότι καλύτερο υπήρχε. Δεν κοιτούσε το κόστος. Ήθελε να μπει τέλειος στην αγορά. Η εμφάνιση του αεροσκάφους ήταν συνδεδεμένη με την

εμφάνιση της Ελλάδας. Ο τρόπος που φερόταν το προσωπικό έπρεπε να μυρίζει Ελλάδα*.

Η "Αχίλλειος πτέρνα"

Κάθε φορά που συγκρίνουμε την Ολυμπιακή σε σχέση με τις άλλες εταιρείες, σε ποιά φάση, δηλαδή της εξέλιξης της βρίσκεται, πρέπει να λαμβάνουμε υπόψη μας το αεροδρόμιο. Αυτό το θέμα είναι η "Αχίλλειος πτέρνα" των αερομεταφορών στην Ελλάδα. Και οποιαδήποτε εξέλιξη χωρίς να λυθεί το πρόβλημα αυτό, θα είναι μια σταγόνα στον ωκεανό. Προσβλέπουμε στην έναρξη, λοιπόν, του αεροδρομίου των Σπάτων σαν, αν θέλετε, την πρώτη ευκαιρία που θα έχει η Ο.Α να μπορέσει να υλοποιήσει το όνειρο του κομβικού σημείου της ευρύτερης περιοχής μας. Θα είναι η πρώτη φορά που θα δοθεί η ικανότητα να εκμεταλλευτεί αυτή τη γεωγραφική θέση σαν το σημαντικότερο σταυροδρόμι μεταξύ Ανατολής και Δύσης. Το 1995 κάναμε μια επένδυση σ' ένα καινούριο μηχανογραφικό σύστημα. Αυτό ουσιαστικά έχει υλοποιηθεί. Αλλά ο επιβάτης βλέπει τα οφέλη μέχρι ένα πολύ περιορισμένο σημείο. Ένα ολόκληρο κομμάτι της μηχανογραφικής αυτής υποδομής προσκρούει στο αεροδρόμιο, που δεν έχει τις απαραίτητες εγκαταστάσεις. Τα Σπάτα θα μπορέσουν να ελευθερώσουν πολλές απ' αυτές τις δυνατότητες, που θα τις εισπράξει ο επιβάτης. (Δημοσιοποίηση Μάρτιος 1998)



*Το παλιό κτίριο του αεροδρομίου του Ελληνικού.
Στολές αεροσυνοδών της Ο.Α. που είχε σχεδιάσει ο Πιερ Καρντέν.*

Πόλεις προορισμού - πόλεις ονείρου

Για τον αλλοδαπό επισκέπτη της Ελλάδας, τα δρομολόγια της Ο.Α. είναι γεμάτα απο ονόματα ονείρου. Με τα Ολυμπιακά πουλιά θα πετάξει πρώτα - πρώτα πάνω απο τον Παρθενώνα, που έμαθε να τον θεωρεί σαν τον χρυσό κανόνα της ομορφιάς. Με τον εξοπλισμό του σύγχρονου Ικαρου θα ξεκινήσει για την Θεσσαλονίκη, την πρωτεύουσα του Μεγαλέξανδρου. Θα φτάσει γρήγορα στη σειρήνα Σαντορίνη, στην πολυδιαφημισμένη Μύκονο, στη μινωική Κρήτη, στη καταπράσινη Θάσο, στα μεσαιωνικά Γιάννενα. Μία επιστροφή του χρόνου θα είναι για αυτόν ένα ταξίδι στο εσωτερικό της Ελλάδας - ένα ταξίδι πολύ πολύ μακρύτερο απο αυτό που κάνουμε μαζί, στα τελευταία σαράντα χρόνια.

Με την σειρά τους οι πόλεις προορισμού στο εξωτερικό, που χρόνο με τον χρόνο προστίθονταν στα δρομολόγια της Ο.Α. υπήρξαν ονόματα ονείρου για τον κάθε Έλληνα επιβάτη.

Σήμερα στο τέλος του 20ου αιώνα, κυρίως με την εξαπλωση της τηλεόρασης, μπορεί ο καθένας- κι ας μην έχει κουνηθεί απο την πολυθρόνα του - να μιλάει για το Τόκιο και για τη Νέα Υόρκη, για τη Μπανγκόκ και τη Μόσχα, σαν να μιλάει για την γειτονιά του. Ομως πριν ελάχιστες ακόμα δεκαετίες, ακόμα και η Ρώμη και το Παρίσι, πόλεις που τώρα θα τις λέγαμε διπλανές μας, ζούσαν μέσα στο μυαλό μας στην αχλή των σκόρπιων εντυπώσεων, των μυθιστορημάτων, των ασπρόμαυρων ταινιών του παλιού κινηματογράφου. Στα σαράντα χρόνια της Ολυμπιακής Αεροπορίας, ο κόσμος έχει αλλάξει με ραγδαίους ρυθμούς. Η Ελλάδα έζησε την αναπτυξιακή της 50ετία, παράλληλα με την ανάπτυξη του εθνικού της αερομεταφορέα.

Από την μεριά της, η Ολυμπιακή συνετέλεσε στην πολύπλευρη ανάπτυξη της χώρας. Βοήθησε, βεβαίως, την τουριστική ανάπτυξη μικρών περιοχών, αφού ο ταξιδιώτης αισθάνεται ασφαλής, όταν στο μέρος των διακοπών του υπάρχει αεροπορική σύνδεση. Και για την μελλοντική τουριστική επέκταση, επειδή εκτιμούμε πως στο μέλλον θα δημιουργηθούν πολλαπλάσιες μετακινήσεις τουριστών προς την Β.Ελλάδα, δημιουργούμε το δίκτυο μετακινήσεων Αθήνα - Θεσσαλονίκη με τις Βαλκανικές πόλεις και τις πόλεις της Μέσης Ανατολής.

Η Ο.Α βοήθησε, επίσης στην ενίσχυση των ακριτικών περιοχών. Η αεροπορική σύνδεση των μικρών ελληνικών πόλεων, που βρίσκονται κοντά στα σύνορα, με τα μεγάλα αστικά κέντρα είχε πολλαπλά οφέλη για τις ακριτικές περιοχές και τους κατοίκους τους. Οφέλη κοινωνικά, οικονομικά, μα και εθνικά. Επίσης η δημιουργία τόσων θέσεων εργασίας και μάλιστα για ειδικότητες που διαφορετικά θα ήταν

ανενεργές, υπήρξε μια ουσιαστική ώθηση για την ανάπτυξη της Ελλάδας τα τελευταία σαράντα χρόνια.

Η πρώτη γραμμή εξωτερικού της Ο.Α. ήταν Αθήνα - Ρώμη - Παρίσι - Λονδίνο (1957). Τα στενά οικονομικά, τότε, άφηναν μικρά περιθώρια για τουρισμό. Τα αεροπλάνα πετούσαν, κυρίως, με τους λίγους επιχειρηματίες που ταξίδευαν για δουλειές, με κάποιους ναυτικούς που κατευθύνονταν προς τα ποστάλια τους, με τους ελάχιστους κοσμοπολίτες που είχαν τα μέσα. Για τον πολύ κόσμο, η Ρώμη ήταν ακόμα η "Ανοχύρωτη πόλη" του Ροσελίνι, ο πύργος του Αίφελ ήταν γνωστός από τις κάρτ-ποστάλ και το Λονδίνο περίφημο για το Μπιγκ Μπεν και την ομίχλη του. Όταν το 1958 ανοίγουν οι γραμμές Αθήνα - Ζυρίχη - Φραγκφούρτη και Αθήνα - Τελ Αβίβ, για τον μέσο Έλληνα τα αεροπορικά ταξίδια είναι ακόμα συνώνυμα με άπιαστο όνειρο. Συναντά τα γερμανικά τοπία στις οθόνες, όπου η Ρόμι Σνάιντερ υποδύεται τη Σίσου. Αν κάποιος φτάσει έως την Ελβετία, φέρνει για σουβενίρ ένα ρολόι "κούκο".

Μεσούσης της περίφημης δεκαετίας του 60, η Ο.Α. εγκαινιάζει τη γραμμή Αθήνα - Νέα Υόρκη. Στους κινηματογράφους βλέπουμε τους μετανάστες θείους να καταφτάνουν πάμπλουτοι, με το αεροπλάνο. Αλλά και οι φοιτητές μας που ανοίγονται για ανώτατες σπουδές προς την Αμερική, δεν διασχίζουν πια τον Ατλαντικό με τα υπερωκεάνια- αυτά περνούν στον μύθο.

"Είμασταν η πρώτη εταιρεία που περνούσαμε χωρίς σταθμό τον ωκεανό, με ένα καινούργιο τύπο αεροσκάφους "Boeing 707-320". Και περάσαμε χωρίς ναυτίλο, ενώ οι άλλες εταιρείες έπαιρναν για καιρό ακόμα ναυτίλους. Τον περάσαμε με το "ντόπλερ" και το "λοράν", λέει περήφανος για την εκπαίδευση των πιλότων μας ο Παύλος Ιωαννίδης. "Η Αφρική με το Ναιρόμπι και το Γιοχάννεσμπουργκ εγκαινιάζεται το 1968, ενώ το 1972, με την πτήση Αθήνα - Σίδνεϋ, η Ολυμπιακή γίνεται η εταιρεία των πέντε Ηπείρων", μας θυμίζει ο πρώην Γεν.Διευθυντής κ. Μιλτιάδης Τσαγκαράκης, που είναι παράλληλα και ένας από τους πλέον πεπειραμένους πιλότους. Και καταλήγει: "Το 1978, για την Ο.Α., πέφτουν και τα τελευταία σύνορα, αφού μια φορά την εβδομάδα πετάει ένα αεροπλάνο της και στα έως τότε απομονωμένα Τίρανα... Τα χρώματα της Ολυμπιακής και οι άνθρωποι της γίνονται από τους πλέον, δραστήριους και αποτελεσματικούς "πρεσβευτές" της Ελλάδας".

Ολόκληρος, όμως ο κόσμος, πλέον μοιάζει μικρότερος. Οι σύγχρονοι Ικαροί έχουν γίνει εκατοντάδες χιλιάδες. Η Ο.Α. ρίχνει το βάρος των δραστηριοτήτων της στην όλο και συχνότερη επικοινωνία ανάμεσα στους σταθμούς της, αλλά και στη

συνεχή βελτίωση των αεροσκαφών. Νέες γραμμές ανοίγονται ολοένα - οι πρωτεύουσες χάνουν το μονοπώλιο των ονείρων. Η Ανατολή, που εξυπηρετείται με πυκνότετο δίκτυο, βγαίνει από τις Χίλιες και Μία Νύχτες της και γίνεται τόπος εύκολης προσπέλασης.

Η Ολυμπιακή στον σύγχρονο κόσμο

Τώρα, που θεωρούμε τα αεροδρόμια χώρους οικείου, τώρα που οργανώνονται ταξίδια αναψυχής, εκπαίδευσης, ιατρικής φροντίδας, τώρα που οι άνθρωποι ταξιδεύουν με κάθε άνεση και ευκολία, τώρα που οι διακοπές είναι μιά ετήσια συνήθεια για πολλές οικογένειες, η Ολυμπιακή δίνει καθημερινά την ανταγωνιστική της μάχη. Από το 1975 κι ύστερα, ειδικές υπηρεσίες και θυγατρικές εταιρείες για την τροφοδοσία των αεροπλάνων, για την ενοικίαση ελικοπτέρων και μικρών αεριωθουμένων, για τη μηχανογραφημένη έκδοση εισιτηρίων, για την παροχή 'πακέτων' ταξιδιωτικών εξυπηρετήσεων, είναι στην πρώτη γραμμή ενδιαφέροντος.

Χωρίς, βεβαίως, να χάνεται από τα μάτια των υπευθύνων ο στόχος των όλο κι ασφαλεστέρων αεροσκαφών, των όλο και ταχύτερων διαδρομών, των όλο κι ευτυχέστερων επιβατών. Για το μέλλον της Ο.Α. το όραμα είναι να γίνει η κυρίαρχη εταιρεία. Θα καταστεί εταιρεία επιλογής για το χώρο της Ανατολικής Μεσογείου, γιατί έχει και τη γεωγραφική θέση, την οποία αν την εκμεταλλευτεί σωστά, θα μπορέσει να την αξιοποιήσει, και τις ικανότητες, και τη γνώση της τοπικής αγοράς, είτε αυτή υπάρχει, είτε θ' αναπτυχθεί.

ΩΡΕΣ ΠΟΥ ΠΕΤΑΞΑΝ
ΤΑ ΑΕΡΟΣΚΑΦΗ ΤΗΣ Ο.Α.

1η δεκαετία --- 271.132

2η δεκαετία --- 620.421

3η δεκαετία --- 826.786

4η δεκαετία --- 1.151.776

ΔΙΑΝΥΘΕΝΤΑ ΧΙΛΙΟΜΕΤΡΑ

(επί 1000)

1η δεκαετία --- 100.552

2η δεκαετία --- 328.619

3η δεκαετία --- 452.788

4η δεκαετία --- 594.001

Διαμορφώνεται, επίσης, ένα πρόγραμμα ανανέωσης του στόλου. Ενδιάμεσα, θα έχουμε μια αναβάθμιση του εσωτερικού των αεροσκαφών, ώστε τουλάχιστον η εσωτερική εμφάνιση να είναι ανταγωνιστική - γιατί όσο αφορά την ουσία, τη συντήρηση των αεροσκαφών, δεν έχουμε καμία απολύτως υστέρηση.

Το γελαστό κι ακούραστο πλήρωμα σας ευχαριστεί που προτίμησατε την Ολυμπιακή Αεροπορία. Και πράγματι, ελπίζει πως θα σας ξαναδεί στις πτήσεις της.